



# Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Verl

Bericht Juni 2024



**Auftraggeber:**



Stadt Verl  
Der Bürgermeister  
Fachbereich Stadtentwicklung und Umwelt  
Paderborner Straße 5  
33415 Verl

**Bearbeitung durch:**



BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden  
Tel: 02103 / 9 11 59-0  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeiter:**

Jean-Marc Stuhm  
Lennart Bruhn  
Marius Lenz  
Mira Isfort  
Tabea Rademacher

**Bildquellen:**

Bild 1: Thaddäusstraße Sürenheide (eigene Aufnahme)  
Bild 2: Kirchplatz Verl (eigene Aufnahme)  
Bild 3: TWE-Strecke (Quelle: Stadt Verl)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise	2
1.3	Beteiligungsverfahren	5
1.3.1	Lenkungskreis	5
1.3.2	Projektbeirat	5
1.3.3	INKA-Online Beteiligung	6
1.3.4	Bürgerbeteiligung und Bürgerwerkstatt	8
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme und Analyse</b>	<b>10</b>
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur	10
2.1.1	Bevölkerungsentwicklung	12
2.1.2	Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte	12
2.1.3	Pendler	14
2.2	Schulstandorte	14
2.3	Publikumswirksame Einrichtungen	16
2.4	Verkehr	17
2.4.1	MIV	17
2.4.2	Wirtschaftsverkehr	19
2.4.3	Verkehrssicherheit	19
2.4.4	Ruhender Verkehr	21
2.4.5	ÖPNV/SPNV	21
2.4.6	Fuß- und Radverkehr	27
2.5	Mängelanalyse	37
<b>3</b>	<b>Straßenverkehrszählungen und Verkehrssimulationsmodell</b>	<b>42</b>
3.1	Straßenverkehrszählung	42
3.2	Verkehrssimulationsmodell	44
3.2.1	Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung 2021	49
3.2.2	Istzustand 2020	66
3.3	Nullprognose 2035	67
<b>4</b>	<b>Haushaltsbefragung Stadt Verl</b>	<b>73</b>
4.1	Methodik	73
4.2	Ergebnisse	74
<b>5</b>	<b>Leitbild Verl 2035</b>	<b>91</b>
5.1	Leitbild- und Szenarienentwicklung	91
5.2	Problemfelder Verl	94
5.3	Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes	95
5.4	Verlagerungswirkungen vom MIV auf den Umweltverbund	96
5.4.1	Potenziale für den Radverkehr	96
5.4.2	Potenziale für den ÖPNV	97
5.5	Ziel-Modal-Split 2035	98
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkonzeption</b>	<b>99</b>
6.1	Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)	102
6.1.1	MIV-Konzept	103
6.2	Maßnahmen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	120
6.3	Maßnahmen Radverkehr (RAD)	148

---

6.4	Maßnahmen Fußverkehr (FUSS).....	177
6.5	Maßnahmen Multimodalität .....	187
<b>7</b>	<b>Umsetzungsstrategie und Evaluierung .....</b>	<b>197</b>
7.1	Umsetzungsstrategie .....	197
7.2	Stufenkonzept.....	199
7.3	Kommunikationsstrategie.....	200
7.4	Evaluierungs- und Controlling-Konzept .....	202
<b>8</b>	<b>Ausblick.....</b>	<b>206</b>
	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>208</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>209</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>215</b>
	<b>Anhang Verkehrssimulationsmodell.....</b>	<b>216</b>

## 1 Einleitung

Die Stadt Verl beabsichtigt mit dem vorliegenden Integrierten Mobilitätskonzept (IMOK) die Leitlinien der zukünftigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die gesamte Stadt bis zum Jahr 2035 vorzugeben. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt werden in einem Mobilitätskonzept Fußgänger- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Kfz-Verkehr in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Neben einer zeitgemäßen und stadtverträglichen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen sind auch die Stärkung und Etablierung von neuen und innovativen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten, wie z. B. Carsharing, Elektromobilität, On-Demand-Systeme, zentrale Themenbausteine des IMOK.

Darüber hinaus sind auch die Wechselbeziehungen zwischen der städtebaulichen Struktur und der Verkehrsentwicklung sowie die daraus resultierenden Umweltauswirkungen von großer Bedeutung. Des Weiteren wird die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen (z. B. Mobilitätsmanagement) als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung im Zusammenhang mit den bewährten Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung thematisiert. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt gegenüber klassischen Konzepten die Verkehrsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen unabhängig vom Verkehrsmittel.

Besondere Schwerpunkte des IMOK stellen zum einen der Fuß- und Radverkehr und zum anderen der SPNV dar. Die Stadt Verl beabsichtigt Mitglied des AGFS NRW e. V. zu werden, so dass eine erhebliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Stadtgebiet anvisiert wird. Für das Jahr 2027 ist die Reaktivierung der Bahntrasse in Richtung Gütersloh und Harsewinkel geplant. Darüber hinaus werden die Pendlerströme in und vor allem aus den umliegenden Kommunen betrachtet, die aufgrund der großen Anzahl an Gewerbetreibenden und fehlenden Alternativen im Umweltverbund zum überwiegenden Teil mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigt werden.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, dass langfristig für alle Bevölkerungsgruppen umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote vorgehalten werden, die zum einen zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor und zum anderen zu einer Stärkung der Stadt Verl als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort führen. Hierzu sind in einem dialogbasierten Prozess mit Akteuren aus der Stadtverwaltung, Politik, Verbänden, Wirtschaft und Vereinen sowie aus der Bevölkerung umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt worden. Das finale Gutachten dient den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden sowie zur Unterstützung bei der Fördermittelakquise.

Der vorliegende Gesamtbericht enthält sowohl die Methodik und die Ergebnisse des IMOK als auch des Verkehrsmodells für die Stadt Verl. Beide Konzepte bedingen sich inhaltlich und bauen aufeinander auf, daher fließt das Verkehrssimulationsmodell in das IMOK mit ein. In dem Verkehrssimulationsmodell lassen sich die aktuellen und zukünftigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz von Verl darstellen sowie verschiedene Netzfälle durchspielen. Zunächst werden jedoch die Methodik und die Inhalte des Integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Verl vorgestellt.

### 1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das IMOK ist ein Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems innerhalb der Stadt Verl und ist als eine Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Verl aus dem Jahr 2008 zu verstehen. Das Mobilitätskonzept bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Verl zu verfolgen. Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt. Zusätzlich zum IMOK wurde der Aufbau eines städtischen Verkehrsmodells beauftragt.

Der Beschluss zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans im Rahmen eines Integrierten Mobilitätskonzepts sowie der Aufbau eines städtischen Verkehrsmodells erfolgte durch den Rat der Stadt Verl am 10.03.2020.

Das Integrierte Mobilitätskonzept ist ein verkehrliches Leitbild mit Werte- und Handlungszielen für die nächsten rund zehn Jahre. Das IMOK soll einen wichtigen Beitrag zur Förderung von nachhaltiger und umweltverträglicher Mobilität im gesamten Stadtgebiet von Verl leisten. Dabei können folgende Punkte beispielhaft stehen:

- der Gleichberechtigung der Verkehrsarten,
- von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen,
- einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung,
- eine umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs,
- des selbstverständlichen Zufußgehens sowie Radfahrens,
- der Nutzung von ÖPNV- und zukünftig SPNV-Angeboten,
- des Gesundheits- und Klimaschutzes,
- und Verbesserung der Barrierefreiheit

Die Basis für die Erstellung des IMOK sind Planungsabsichten bzw. Zielvorstellungen der Stadt Verl und bereits existierende räumlich übergeordnete, sektorale Planwerke und weitere Konzepte mit Verkehrsbezug. Als wegweisende Entscheidung kann hier der Beschluss zur Klimaneutralität bis 2029 bezeichnet werden, welcher während des Entstehungsprozesses des IMOK im Jahr 2022 vom Rat der Stadt verabschiedet wurde.

Mit dem IMOK liegt ein verkehrsmittelübergreifendes, gesamtstädtisches Umsetzungskonzept vor, welches nach erfolgter Abstimmung mit den städtischen politischen Gremien für die Kommunalverwaltung leitend in ihrem Handeln zur Stärkung und Förderung nachhaltiger Mobilität dient. Die Priorisierung des Umsetzungsplans unterstützt die Verwaltung bei der Umsetzung von Einzel- und gesamtstädtischen Projekten.

## 1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des IMOK für die Stadt Verl wurde das büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Parallel wird ein städtisches Verkehrsmodell in einem gesonderten Auftrag durch denselben Gutachter aufgebaut. Der Bericht zum Aufbau des Verkehrsmodells inklusive der Ergebnisse aus Verkehrszählungen sowie einer Beschäftigten- und Unternehmensbefragung sind Teil des Gesamtkonzeptes.

Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich von August 2020 bis zum Juni des Jahres 2024 auf gut vier Jahre.

Das vorliegende Konzept setzt sich aus insgesamt sieben Bestandteilen zusammen (s. Abb. 1.-1):

- Bestandsaufnahme und Analyse
- Haushaltsbefragung
- Potenzialanalyse, Szenarien- und Leitbildfindung
- Handlungsfelder und Maßnahmenkonzeption
- Stufenplan und Kostenschätzung
- Monitoring und Evaluation
- Fazit und Empfehlungen

In der Analysephase des Konzepts standen die umfassende, detaillierte und vergleichende **Bestandsaufnahme und Analyse** der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie die umfassende Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption an.

Darüber hinaus wurden die Fachplanungen der Stadt Verl (u. a. Gesamtkonzept Rad- und Fußverkehr 2015, Entwicklungskonzept Verl 2030, Gewerbeflächenkonzept 2030, Entwicklungsstudie Eiserstraße 2020, Dorfentwicklungskonzepte Bornholte-Bahnhof (2015), Kaunitz (2022) und Sürenheide (2022)) sowie die Hinweise und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ausgewertet und in das Konzept einbezogen.

Auf der Grundlage der Bestandsanalyse erfolgte eine **Mängel- und Potenzialanalyse**. Ein wichtiges Element ist dabei auch die Festlegung eines **Zielszenarios** für das Jahr 2035. Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsströme und Netzbelastungen in einem Prognose-nullfall 2035 und die Wirkungsabschätzung verschiedener Maßnahmen (Berechnung von Netzfällen im MIV, ÖPNV und Radverkehr) wird dabei u. a. auf die Daten aus dem **Verkehrsmodell** sowie den Ergebnissen aus der aktuellen **Haushaltsbefragung** und den aktuellen Daten aus den **Verkehrszählungen** 2020 zurückgegriffen.

Abgeleitet aus dem Bestand und den daraus resultierenden Mängel- sowie Potenzialen wurde eine Vielzahl von Maßnahmen im **Maßnahmenkonzept** gebündelt. Die Maßnahmen werden in dem Abschnitt **Stufenplan und Kostenschätzung** ausgearbeitet und auf ihre Tragfähigkeit und Wirkungen sowie die Größenordnungen der Kosten und ihre grundsätzliche Finanzierbarkeit geprüft. Zudem werden die Chancen auf die Gewinnung von Fördermitteln eruiert. Dies gibt den Fachbereichen und Ämtern einen Überblick über wirksame und schnell umsetzbare Maßnahmen.

Die anschließende Umsetzung des IMOK baut auf einem bedarfsgerechten **Evaluierungssystem** auf, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Es werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring und zur Prozessevaluation der Verkehrsentwicklungsplanung in den nächsten Jahren erarbeitet und vorgeschlagen. Das Mobilitätskonzept endet mit einem umsetzungsorientierten **Fazit und Empfehlungen**.

Die Projektbearbeitung wurde durch einen **Lenkungskreis** begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung (Verwaltungsvorstand, Fachbereiche für Stadtentwicklung und Umwelt, Tiefbau sowie Sicherheit und Ordnung und dem Team von büro stadVerkehr zusammensetzte. Dieser Lenkungskreis hat sich in einem regelmäßigen Turnus getroffen. In jeder Sitzung wurde über den Planungs- und Arbeitsstand informiert und kurzfristige Festlegungen von abgestimmten Ergebnissen, die dann auch für die weiteren Arbeitsschritte verbindlich waren, festgelegt.

Als wesentlicher Bestandteil des Beteiligungsprozesses wurde der Arbeitsprozess durch einen **Projektbeirat** unterstützt. Dieser hat sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Lenkungskreises und der Ratsfraktionen zusammengesetzt. Des Weiteren fand ein breit angelegter Prozess der **Bürgerbeteiligung** sowohl online als auch in Form von Bürgerwerkstätten vor Ort statt. Ziel war es, Ideen und Ansprüche aus der Stadtgesellschaft argumentativ in das IMOK zu transportieren und dem Gutachterteam Einblicke in die lokalen Diskussionen und Befindlichkeiten zu gewähren. Ein wichtiges Element war dabei die Diskussion eines kommunalen Leitbilds für den Verkehr in Verl und damit verbunden die Festlegung eines Ziel-Modal Splits für das Jahr 2035.

Im Ergebnis liegt jetzt das Integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Verl vor. Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2035 inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die zukunftsfähige Mobilität in der Stadt. Das Konzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen. Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept kann darüber hinaus als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

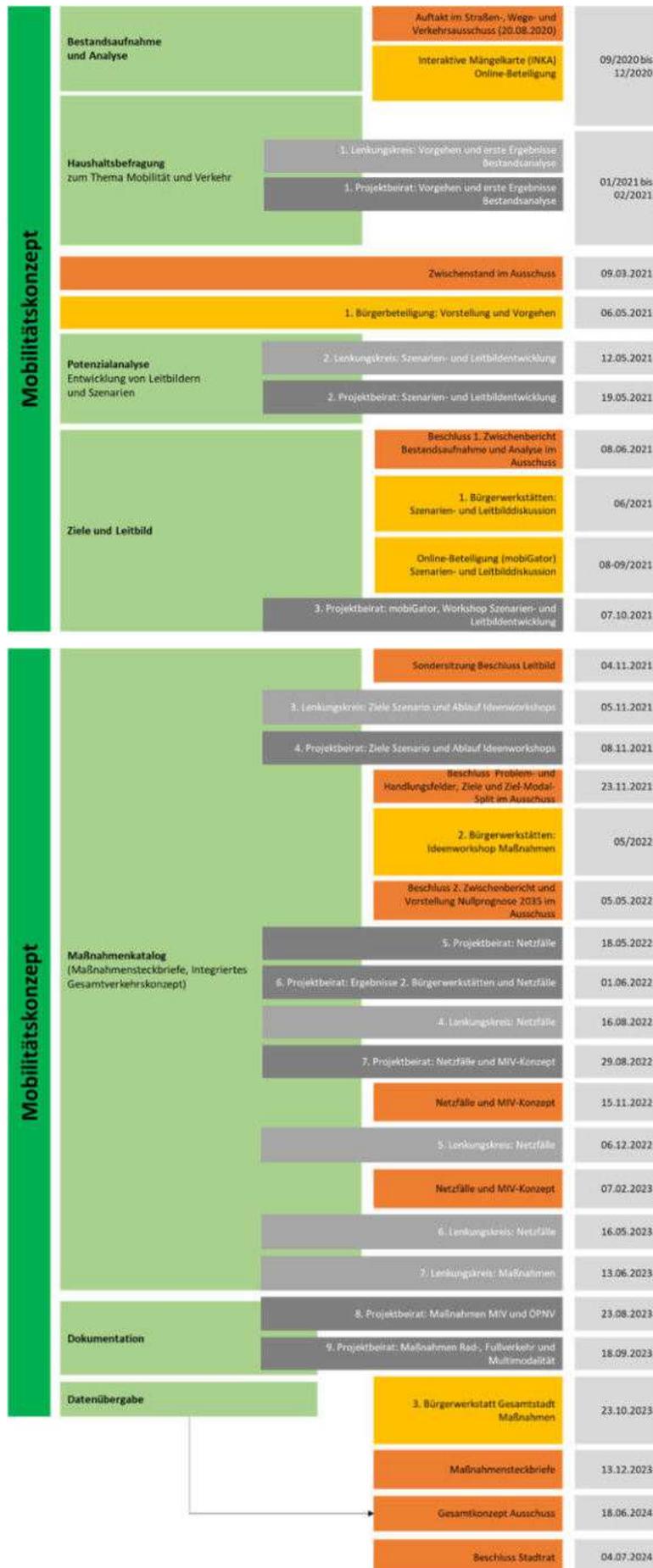


Abb. 1.-1 Ablaufplan des Integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Verl

## 1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorische Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wird gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessensverbänden, weiteren Behörden und selbstverständlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Einstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des IMOK wurde deshalb durch eine breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Erstellung des IMOK wurden verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt. Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in verschiedenen Arbeitsphasen einbringen:

- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse
- Bürgerbeteiligung zur Vorstellung und Vorgehensweise
- 1. Bürgerwerkstatt zur Szenarien- und Leitbilddiskussion (Live-Abstimmung und mobiGator)
- 2. Bürgerwerkstatt Ideenworkshop zu den Maßnahmen
- 3. Bürgerwerkstatt zur Vorstellung der Maßnahmen

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger wurden die Verwaltung, die Politik sowie die Interessensverbände und Vereine im Rahmen eines Lenkungskreises und eines Projektbeirates eingebunden.

### 1.3.1 Lenkungskreis

Die Bearbeitung des IMOK wurde kontinuierlich durch einen Lenkungskreis als „steuerndes Element“ begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung (Verwaltungsvorstand, Fachbereiche für Stadtentwicklung und Umwelt, Tiefbau sowie Sicherheit und Ordnung) und dem Gutachter zusammensetzte. Im Rahmen der Projektarbeit tagte der Lenkungskreis insgesamt siebenmal zu folgenden Themen:

- Vorgehen und erste Ergebnisse Bestandsaufnahme und Analyse
- Bestandsaufnahme und Analyse sowie Szenarien- und Leitbildentwicklung
- Zieleszenario und Ablauf der Ideenworkshops
- Vorstellung und Gewichtung der Netzfälle
- Netzfälle und MIV-Konzept
- Finalisierung Netzfälle und MIV-Konzept
- Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenkonzeption

### 1.3.2 Projektbeirat

Ein Integriertes Mobilitätskonzept ist nur umzusetzen, wenn sich alle beteiligten Akteure partnerschaftlich in den Gestaltungsprozess einbringen. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes sollen von den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Akteuren und weiteren Organisationen und Verbänden unterstützt werden. Ein transparenter Ablauf, Kommunikation und Interaktion zwischen der Politik und der Verwaltung spielen deshalb eine besondere Rolle bei der Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen. Der Projektbeirat setzt sich aus den Akteuren aus dem Lenkungskreis plus den Vertreterinnen und Vertretern aus den politischen Fraktionen der Stadt Verl zusammen.

Im Rahmen der Projektarbeit tagte der Projektbeirat neunmal zu folgenden Themenblöcken:

- Vorgehen und erste Ergebnisse Bestandsaufnahme und Analyse
- Bestandsaufnahme und Analyse sowie Szenarien- und Leitbildentwicklung
- Workshop zur Szenarien- und Leitbildfindung
- Zieleszenario und Ablauf der Ideenworkshops
- Netzfälle
- Ergebnisse der 2. Bürgerwerkstätten und Netzfälle
- Netzfälle und MIV-Konzept
- Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenkonzeption: MIV und ÖPNV
- Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenkonzeption: Rad-, Fußverkehr und Multi-modalität

### 1.3.3 INKA-Online Beteiligung

Im Rahmen der Online-Beteiligung bestand die Möglichkeit im Zeitraum vom 14.09.2020 bis zum 14.12.2020 umfassende Anmerkungen zu den Verkehrsmittelkategorien

- Autoverkehr
- Bus- und Bahnverkehr
- Fußverkehr
- Lkw-Verkehr
- Radverkehr
- und in der Kategorie Sonstiges

im Verler Stadtgebiet zu verorten. Eine inhaltliche Vorgabe bzgl. der Einträge gab es nicht, lediglich ein paar Orientierungsfragen, wie z. B. zu attraktiven oder unsicheren, nicht-barrierefreien Verkehrsmittelangeboten und Räumen. Darüber hinaus bestand für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, anderen Einträgen entweder zuzustimmen („like“) oder diese abzulehnen („dislike“). Anhand dieser Funktion konnte nachvollzogen werden, welche Themen den gesellschaftlichen Diskurs derzeit besonders „befeuern“ bzw. auf einen breiten Konsens oder Ablehnung stoßen. Zudem wurde ein Ranking erstellt, welches die Top 3-Themen sektoral nach Verkehrsmittel abbildete.

Während der Beteiligungsphase konnten insgesamt 3.221 Seitenaufrufe mit durchschnittlich 33,5 Besuche/Tag verzeichnet werden, dabei war der besucherstärkste Monat im September 2020, also direkt nach dem Start der INKA Online-Beteiligung, festzustellen. Insgesamt wurden von 125 registrierten Nutzerinnen und Nutzern 309 Einträge vorgenommen sowie anderen Einträgen knapp 11.000-mal zugestimmt („like“) und rund 6.500-mal abgelehnt („dislike“). Es gilt zu bedenken, dass die Beteiligungszahl gemessen an der Einwohnerzahl Verls natürlich nicht repräsentativ ist, aber trotzdem eine bedeutende Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung (insbesondere während der Corona-Pandemie) und Hilfestellung bei der Ermittlung von Mängeln, Anregungen und Wünschen geboten hat. Die hier getätigten Anmerkungen münden nicht automatisch in Maßnahmenvorschläge im IMOK, sondern werden auf Umsetzbarkeit, Relevanz für das gesamtstädtische Konzept und das Zusammenspiel mit anderen Maßnahmenvorschlägen geprüft. Alle Einträge werden nichtsdestotrotz gespeichert und können bspw. im Rahmen von folgenden Konzepten und Planwerken der Stadt Verl hinzugezogen werden.

Die überwiegende Mehrheit der Anmerkungen wurde zu den Verkehrsmittelkategorien Radverkehr und Autoverkehr (113 und 107 Einträge) getätigt. Dahinter folgen mit großem Abstand Fußverkehr (35 Einträge), Sonstiges (24 Einträge) sowie Bus- und Bahnverkehr (22 Einträge) und Lkw-Verkehr (8 Einträge).

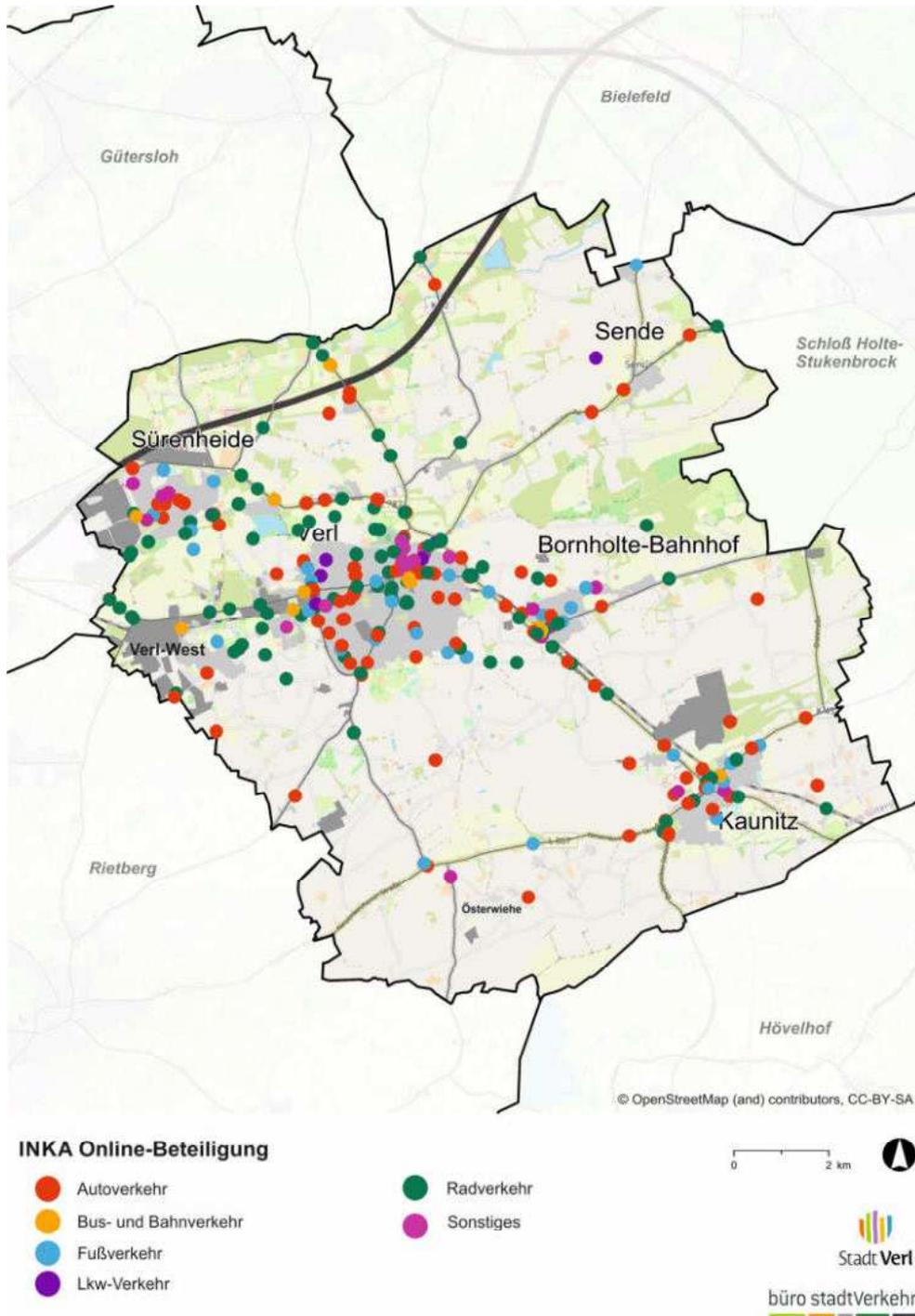


Abb. 1.-2 Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Verl

Die Aussagenverteilung auf die Ortsteile heruntergebrochen ergab folgendes Bild:

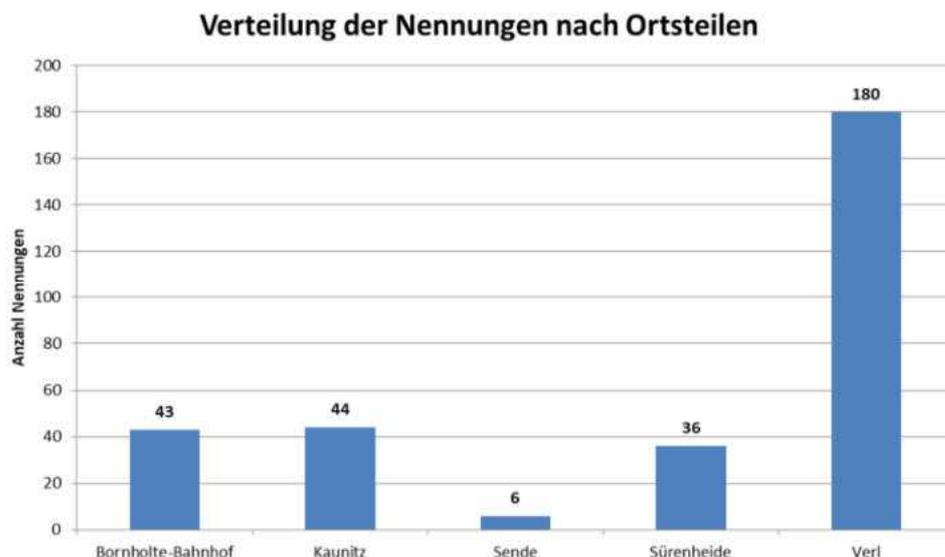


Abb. 1.-3 Verteilung der Nennungen nach Ortsteilen INKA Online-Beteiligung Verl

Der Schwerpunkt der Nennungen liegt gleichermaßen im Handlungsfeld Radverkehr und Autoverkehr. Grundsätzlich werden beim Radverkehr fehlende überörtliche Verbindungen nach Gütersloh und Bielefeld sowie der bauliche Zustand und eine unklare Verkehrsführung moniert. Beim Autoverkehr wurden häufig überhöhte Geschwindigkeiten, u. a. auf der Teutoburger Straße und der Holter Straße, bemängelt sowie unübersichtliche Kurven und fehlende Abbiegespuren angemerkt. Auch die Umwandlung von Knotenpunkten in Kreisverkehre wurde thematisiert.

### 1.3.4 Bürgerbeteiligung und Bürgerwerkstatt

#### 1. Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der ersten Bürgerbeteiligung wurde das IMOK der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Am Donnerstag, den 06.05.2021, wählten sich im Zeitraum von 18:00 bis 19:30 Uhr insgesamt 25 Teilnehmende in der Spitze in die frei zugängliche Online-Veranstaltung ein. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Veranstaltung nicht wie geplant vor Ort durchgeführt werden. Im Vorfeld zur Veranstaltung wurde auf der Homepage der Stadt Verl die Bürgerbeteiligung beworben, der Einwahllink veröffentlicht und eine umfangreiche Präsentation zu den Zielen und der Vorgehensweise sowie zur Bestandsaufnahme und Analyse des IMOK bereitgestellt.

Den Startschuss zur Bürgerbeteiligung markierte ein kurzer Impulsvortrag zum Mobilitätskonzept. Im Anschluss an die Vorstellung konnten im Rahmen einer moderierten Diskussion durch das Team von büro stadVerkehr Fragen, Anmerkungen und Kritiken zur Vorgehensweise und dem bisherigen Arbeitsstand des IMOK gegeben werden. Zu den Themen zählten u. a. eine angepasste Busanbindung der geplanten Haltepunkte der TWE-Strecke, die Verzahnung des IMOK mit parallel in Bearbeitung befindlichen Konzepten wie den Ortsteilkonzepten in Sürenheide und Kaunitz sowie die sichere Führung des E-Bike-/Pedelec-Verkehrs insbesondere auf außerörtlichen Straßen, dem Aufbau eines Carsharing-Verleihs und der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge im Stadtgebiet.

## 1. Bürgerwerkstatt auf Ortsteilebene

Die 1. Bürgerwerkstatt auf Ortsteilebene fand aufgrund der Corona-Pandemie ebenfalls als reine Online-Veranstaltung im Juni 2021 statt. Insgesamt nahmen 96 Personen in der Spitze an der Veranstaltung teil.

Nach einem kurzen Einstiegsvortrag zum aktuellen Arbeitsstand startete die Szenarien- und Leitbilddiskussion zur künftigen verkehrlichen Ausrichtung der Stadt Verl bis 2035 und darüber hinaus anhand einer Live-Abstimmung. An der Befragung nahmen 42 Personen teil (exklusive der Akteure aus Verwaltung und Politik). Im Anschluss an die Live-Abstimmung wurde die Befragung ab August 2021 für zwei Monate via Online Fragebogen (mobiGator) wiederholt angeboten, so dass allen Verlerinnen und Verlern die Möglichkeit zur Abstimmung gegeben worden ist. Das Angebot nahmen 262 Personen an, wovon 244 Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Online-Fragenkatalog final abschlossen. Näheres zur Vorgehensweise und den Ergebnisse aus der Szenarien- und Leitbilddiskussion ist im Kapitel 5 aufgeführt.

## 2. Bürgerwerkstatt auf Ortsteilebene

Ende April und Anfang Mai 2022 startete die zweite Beteiligungsrunde auf Ortsteilebene. Diese Mal konnten die Veranstaltungen unter Einhaltung der zu diesem Zeitpunkt geltenden Hygieneregulungen in Präsenz durchgeführt werden. Insgesamt nahmen 64 Personen an den Workshops zur Entwicklung erster Ideen und Maßnahmen zu den jeweiligen Verkehrsmitteln und -angeboten teil:

- Bornholte-Bahnhof und Sende am 26.04.2022: 17 Teilnehmende
- Sürenheide am 04.05.2022: 16 Teilnehmende
- Kaunitz am 11.05.2022: 15 Teilnehmende
- Verl und Verl-West am 12.05.2022: 16 Teilnehmende



Abb. 1.-4 2. Bürgerwerkstätten auf Ortsteilebene (Sürenheide links und Kaunitz rechts)  
(eigene Aufnahmen)

Im Ergebnis wurden zahlreiche Maßnahmenvorschläge basierend auf den zuvor gemeinsam mit Verwaltung und Politik definierten Handlungsfeldern und Zielen für den MIV und Lkw, Bus und Bahn (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr erarbeitet (s. Kap. 5.3).

## 3. Bürgerwerkstatt auf Gesamtstadtebene

In der finalen 3. Bürgerwerkstatt wurden im großen und kleinen Ratssaal sowie in der Cafeteria des Rathauses Verl die ausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge für sämtliche Verkehrsmittel für die Gesamtstadt anhand von Karten, Plänen und Steckbriefen vorgestellt. Insgesamt versammelten sich 15 Bürgerinnen und Bürger Ende März 2024 im Rathaus und informierten sich bzw. nutzten die Gelegenheit, letzte Anmerkungen und Hinweise für die Fertigstellung des IMOK mit auf den Weg zu geben.

## 2 Bestandsaufnahme und Analyse

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Verl bildet die Bestandsaufnahme und Analyse der Ausgangslage. Hierzu gehören einerseits die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt zu sichten und zu bewerten und andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben.

Im Oktober 2020 wurden hierzu umfangreiche Verkehrszählungen an Knotenpunkten und Querschnitten im Verler Stadtgebiet (s. Kap. 3) sowie eine Haushaltsbefragung auf Ortsteilebene durchgeführt (s. Kap. 4). Hinzu kommen eine Beschäftigten- und Unternehmensbefragung aus dem Frühjahr 2021, deren Ergebnisse ebenfalls wie die Verkehrszählungen in den Aufbau des Verkehrsmodells für die Stadt Verl fließen (s. Kap. 3). Zusätzlich fließen die Ergebnisse aus der INKA Online-Beteiligung (s. Kap. 1.3) sowie eigene Beobachtungen und Begehungen/ Befahrungen im Stadtgebiet in die Bestandsaufnahme und Analyse mit ein.

Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhanden Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und eigene Auswertungen
- Informationen von verschiedenen Akteuren aus dem Lenkungskreis, Projektbeirat
- Informationen von den Bürgerinnen und Bürgern aus der INKA Online-Beteiligung

Im Folgenden wird eine umfassende Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Hierzu werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale analysiert und dargestellt. Die einzelnen Themenfelder bilden im Weiteren die Grundlage für das IMOK sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Verl gehört dem Regierungsbezirk Detmold im Kreis Gütersloh in Nordrhein-Westfalen an. Die rund 26.000 Einwohnerinnen und Einwohner verteilen sich auf fünf Ortsteile auf einer Gesamtfläche von über 71 km<sup>2</sup>: Bornholte-Bahnhof, Kaunitz, Sende, Sürenheide und Verl.<sup>1</sup> Hinzu kommen noch die Ortsteile Österwiehe in Kaunitz und Verl-West in Verl. Die Stadt ist als Grundzentrum im Städtedreieck Gütersloh – Paderborn – Bielefeld ausgewiesen.

Innerhalb eines Umkreises von rund 15 km um Verl liegen im Uhrzeigersinn einige Stadtteile von Bielefeld sowie die Städte Schloß Holte-Stukenbrock, Hövelhof, Rietberg und die große kreisangehörige Stadt Gütersloh. Das Oberzentrum Paderborn befindet sich in etwa 30 km Entfernung.

Der überwiegende Teil der Fläche Verls ist der landwirtschaftlichen Nutzung zuzuschreiben (rund 65,2 %). Dahinter folgen Wohnbau-, Industrie- und Gewerbefläche (10,2 %), Waldfläche und Gehölz (9,0 %) sowie Verkehrsfläche (5,2 %) und Gewässer (1,1 %). Auf die Flächenkategorie „Sonstige Fläche“ entfallen die restlichen 6,8 %.<sup>2</sup>

Die Einwohner (EW) konzentrieren sich hauptsächlich im Nord-Westen des Stadtgebietes in den Ortsteilen Verl und Sürenheide (über 70 % der Gesamtbevölkerung):<sup>3</sup>

- Verl: rund 11.800 EW
- Verl West: rund 2.400 EW
- Sürenheide: rund 4.500 EW
- Kaunitz: rund 4.100 EW
- Bornholte-Bahnhof: rund 2.200 EW
- Sende: rund 1.300 EW

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Verl (2021): Leben in Verl. Stadtinformation. Stadtportrait.

<sup>2</sup> Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2021): Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen.

<sup>3</sup> Quelle: Stadtverwaltung Verl (2020): Bevölkerungszahlen nach Kindergartenbezirk 2020.

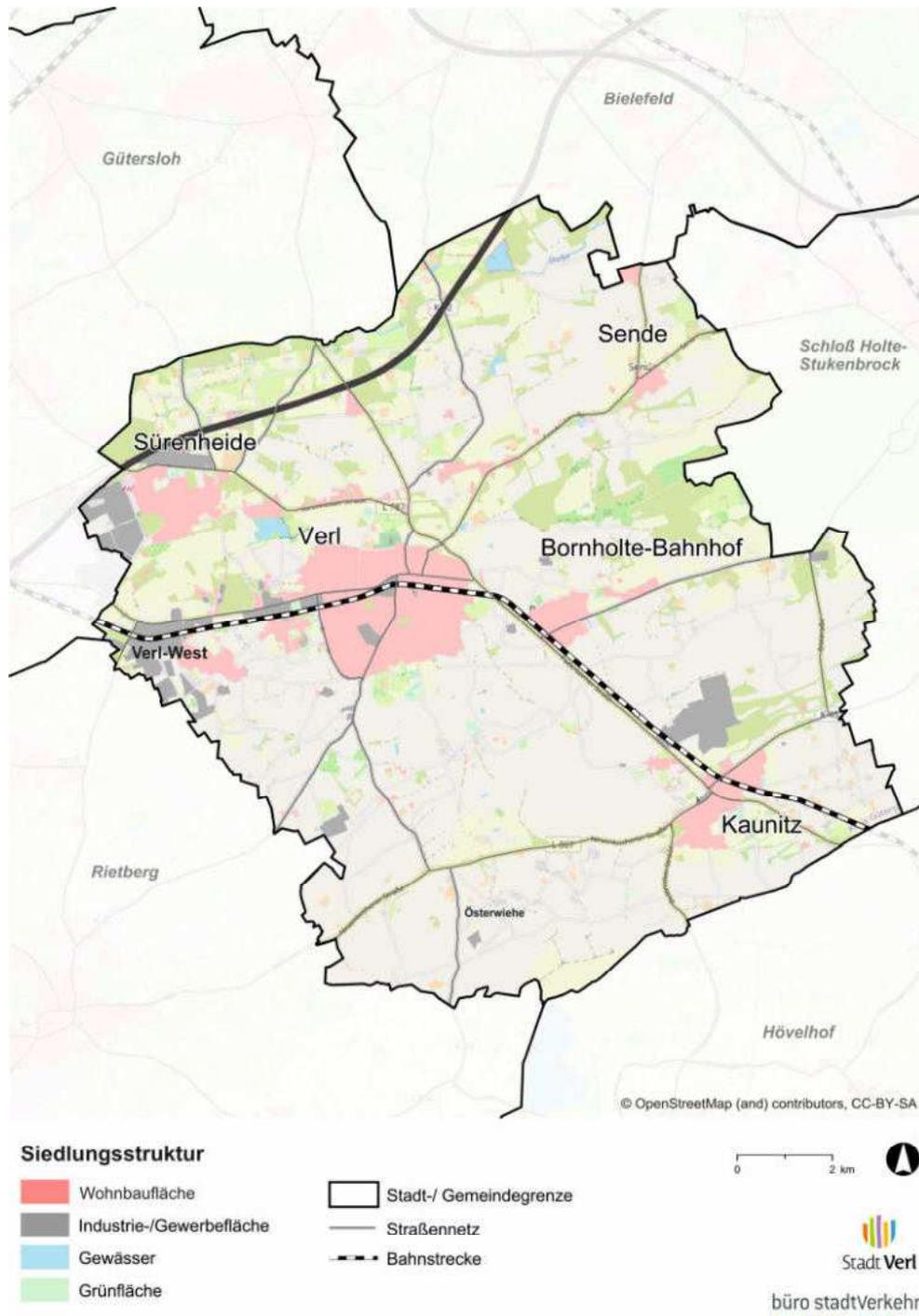


Abb. 2.-1 Siedlungsstruktur Stadt Verl

Insgesamt weist die Stadt Verl eine lockere, disperse Siedlungsstruktur auf, die überwiegend von Einzelhäusern geprägt ist. Wie der Abb. 2.-1 zu entnehmen ist, liegen die Siedlungsschwerpunkte hauptsächlich entlang der zentralen Verkehrsachsen Gütersloher Straße/ Paderborner Straße (L 757) in den Ortsteilen Verl, Bornholte-Bahnhof und Kaunitz sowie südlich der A 2 im Ortsteil Sürenheide.

Die künftige Siedlungsentwicklung sieht eine Erweiterung der Wohnbauflächen in allen Ortsteilen Verls vor. Durch Nachverdichtung, Nutzung von Baulücken und die Entwicklung von bereits im Flächennutzungsplan vorgesehen Flächen sowie von generationen- und sozialgerechtem Wohnungsbau und für veränderte Lebenszyklen sollen u. a. an folgenden Standorten neue Wohnbauflächen entstehen:

- Bornholte-Bahnhof: Bergstraße, Schmiedestrang, Tulpenweg, Veilchenweg
- Kaunitz-Süd
- Sende Nord und Süd
- Sürenheide Nord, Nordost, Ost, Süd und Mitte
- Verl: Kleiststraße Süd, Lönsweg, Östernweg Süd, Schemmweg, Strothweg, Verl-Ost, Verl-West, Westweg

### 2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Für die Bevölkerungsentwicklung gibt es insgesamt vier Prognosen für die Stadt Verl (s. Abb. 2.-2). Aus dem Demografiebericht für den Kreis Gütersloh aus dem Jahr 2020 gibt es eine Variante, die sich an der hohen Fertilitätsrate im Vergleich zum Bundesdurchschnitt aus den Jahren 2015 bis 2019 orientiert und eine Variante, die von moderaten Zuwachsraten ausgeht. Für die optimistische Variante wird bis 2030 ein Zuwachs von über 1.000 Personen von 25.900 auf 26.830 Einwohnerinnen und Einwohnern angenommen. Bis 2040 wird sogar von einem Anstieg der Einwohnerzahlen auf 27.680 Personen ausgegangen. Die moderate Variante prognostiziert bis 2030 keinen und bis 2040 einen leichten Zuwachs von rund 500 Personen auf insgesamt 26.410 Einwohnerinnen und Einwohnern.<sup>4</sup> Vom Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) beläuft sich der Bevölkerungszuwachs für Verl auf rund 400 Personen für 2030 (26.287 EW) und rund 500 Personen für das Jahr 2040 (26.426 EW).<sup>5</sup> Alles in allem wird von einer positiven Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Verl sowohl für 2030 als auch 2040 ausgegangen.

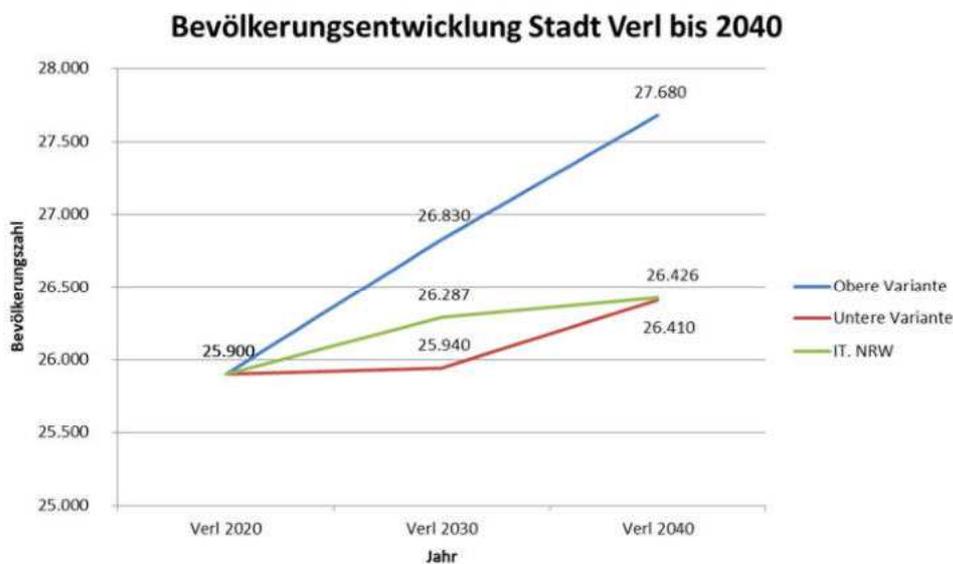


Abb. 2.-2 Bevölkerungsentwicklung Stadt Verl bis 2040

### 2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

In Verl haben sich einige größere Betriebe aus dem produzierenden Gewerbe angesiedelt. Die Gewerbe- und Industriegebiete befinden sich in Sürenheide westlich der Waldstraße/Thaddäusstraße und nördlich der Sürenheider Straße entlang der Industriestraße. In Verl-West konzentrieren sich die Betriebe rundum das Areal „Eiserstraße“ nördlich und südlich der Gütersloher Straße (L 757). Im Ortsteil Kaunitz befinden sich am Kapellenweg einige bedeutende Betriebe.

<sup>4</sup> Quelle: pro Wirtschaft GT (2021): Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2020.

<sup>5</sup> Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2040.

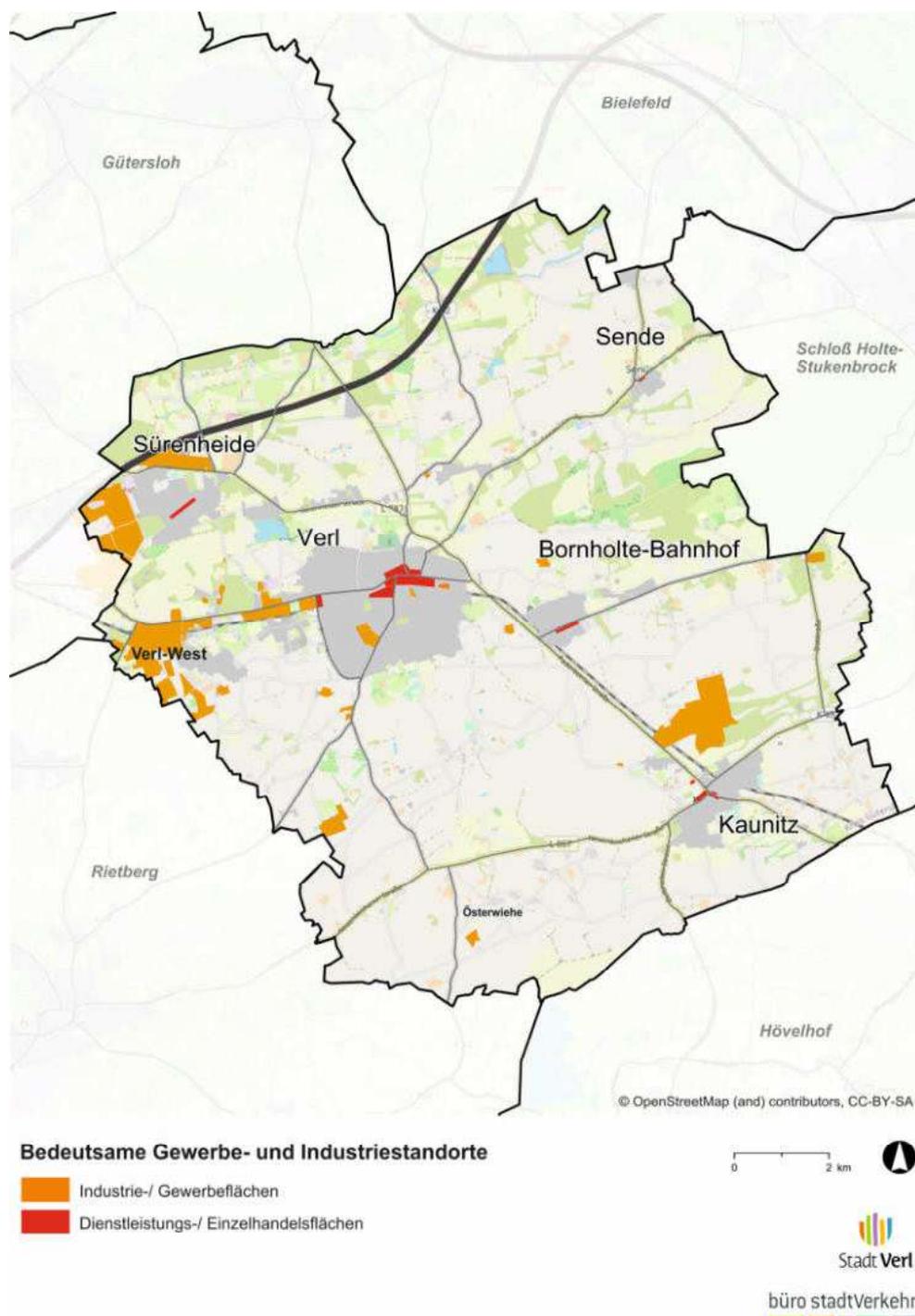


Abb. 2.-3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte Stadt Verl

Die Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe sind vornehmlich in den Ortskernen zentriert. In Verl-Mitte ist das größte Angebot der Gesamtstadt zu verzeichnen. In den anderen Ortsteilen befinden sich jeweils einige Geschäfte entlang der Bergstraße in Bornholte-Bahnhof, der Paderborner Straße und Fürstenstraße in Kaunitz sowie an der Thaddäusstraße in Sürenheide und der Sender Straße in Sende. Dabei gilt es zu beachten, dass es sich in Bornholte-Bahnhof und in Sende lediglich um einige wenige Einzelhandels- bzw. Gastronomiebetriebe handelt.

Anhand der Zahlen zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort wird deutlich, dass die Stadt Verl einen prosperierender Wirtschaftsstandort im Kreis Gütersloh darstellt.

- sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort: 17.734 (Zunahme 19,6 % gegenüber 2017)<sup>6</sup>
- sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort: 12.063 (Zunahme 11,3 % gegenüber 2017)<sup>7</sup>

Zu den Arbeitgebern mit hohen Beschäftigungszahlen zählen u. a. Nobilia mit über 3.000 Beschäftigten an den beiden Standorten in Sürenheide und Kaunitz, Beckhoff mit gut 2.000 Beschäftigten in Verl-West, Arvato (Bertelsmann) mit rund 700 Mitarbeitenden in Verl und Heroal mit rund 600 Beschäftigten ebenfalls in Verl. Der stationäre Einzelhandel und wichtige Verwaltungseinrichtungen sind in der Innenstadt von Verl angesiedelt. In den Ortsteilen Sürenheide und Kaunitz bilden die jeweiligen Hauptstraßen das Ortsteilzentrum mit den wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Hier sind die Thaddäusstraße in Sürenheide und die Paderborner Straße und Fürstenstraße in Kaunitz zu nennen.

### 2.1.3 Pendler

Die Stadt Verl weist ein positives Pendlersaldo auf (+ 5.717), d. h. es pendeln mehr Personen zum Arbeiten in die Stadt Verl ein als aus. Insgesamt fahren 15.153 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte von außerhalb (Stand 30.06.2019) zu ihrer Arbeitsstätte nach Verl. Im Gegenzug verlassen 9.436 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Wohnort in Verl (Stand 30.06.2019) das Stadtgebiet, um an einem anderen Ort ihrer Beschäftigung nachzugehen. Die meisten Einpendler stammen aus den Nachbarstädten Gütersloh (3.503), Bielefeld (1.978) und Rheda-Wiedenbrück (1.011). Umgekehrt sind dies auch die Kommunen mit den größten Auspendlerströmen (3.190, 1.623 und 845). Die nachfolgende Abbildung 2.-3 stellt die wichtigsten Pendlerströme nach und aus Verl dar.

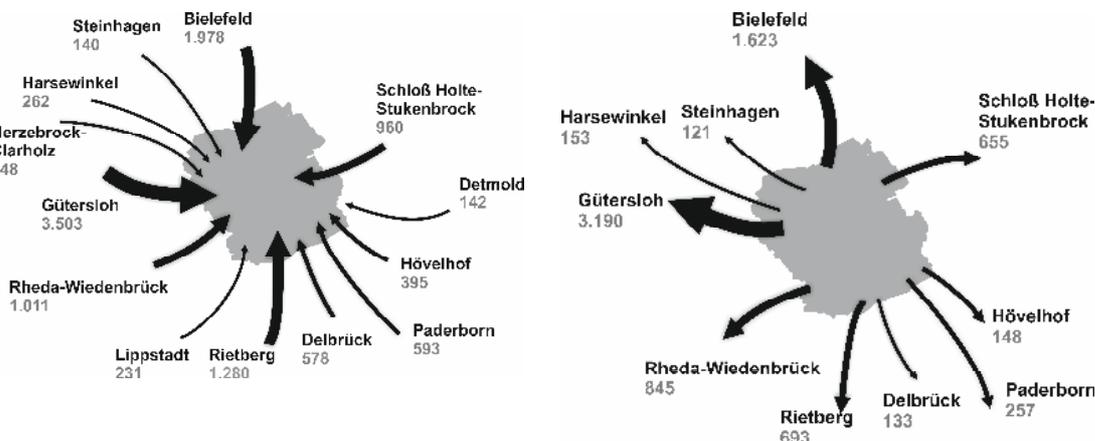


Abb. 2.-4 Ein- und Auspendler 2020 Stadt Verl

### 2.2 Schulstandorte

In Verl gibt es insgesamt sechs Schulstandorte mit insgesamt rund 3.000 Schülerinnen und Schülern. Bis auf die Ortsteile Verl-West und Sende verfügen alle Ortsteile Verls über eine Grundschule. Die weiterführenden Schulen konzentrieren sich in Verl entlang der Sankt-Anna-Straße unweit des Geschäftszentrums entlang der Gütersloher Straße/ Paderborner Straße (s. Abb. 2.-5).

<sup>6</sup> Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2021): Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen.

<sup>7</sup> Quelle: ebenda.

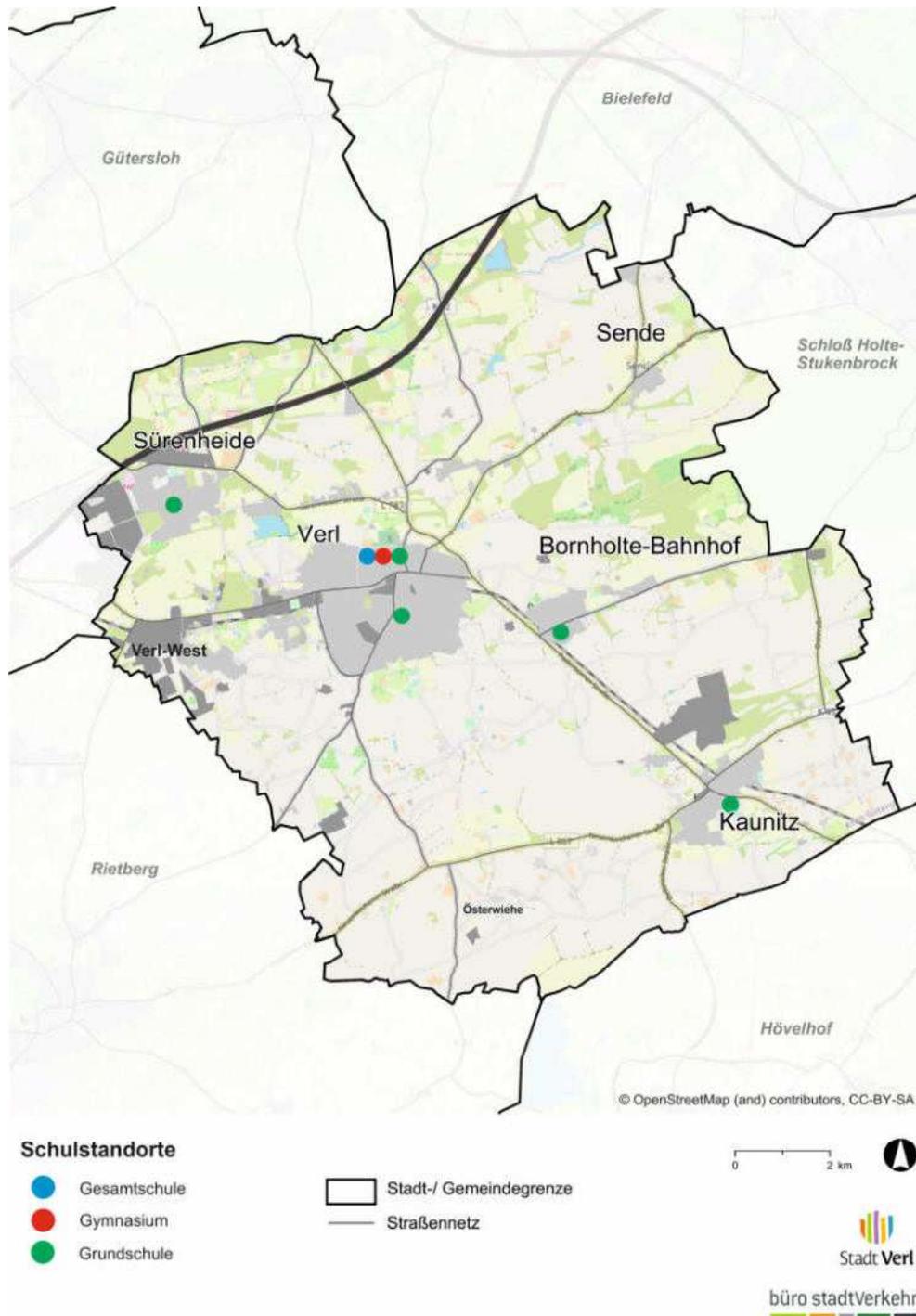


Abb. 2.-5 Schulstandorte Stadt Verl

Die Standorte und Schülerzahlen verteilen sich wie folgt auf das Stadtgebiet:

<b>Grundschulen</b>	
Grundschule Marienschule Verl	ca. 250 Kinder
Grundschule „Am Bühlbusch“	ca. 330 Kinder
Grundschule St. Georg-Schule Sürenheide	ca. 170 Kinder
Grundschule Bornholte-Kaunitz (Standorte Bergstr. und Fröbelstraße)	ca. 230 Kinder
<b>Weiterführende Schulen</b>	
Gesamtschule Verl	ca. 1.000 Kinder
Gymnasium Verl	ca. 1.000 Kinder

### 2.3 Publikumswirksame Einrichtungen

Bedeutende öffentliche Einrichtungen sind überwiegend im Stadtkern von Verl in unmittelbarer Nähe zu den Schulstandorten angesiedelt. Hierzu zählen u. a. das Rathaus an der Paderborner Straße, die städtische Bibliothek an der Hauptstraße sowie der Marktplatz an der Marktstraße und die zentrale Bushaltestelle an der Bahnhofstraße. An der Straße Zum Meierhof befindet sich das Freibad Verl. Daneben zählen die Sportclub Arena des SC Verl e. V. sowie die Schützenhalle, das Freibad und die Sporthallen am Schulzentrum zu den publikumswirksamen Orten in Verl. Sämtliche Einrichtungen sind sehr gut an das kommunale und interkommunale Straßennetz angebunden. Zudem können die Ziele mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht werden.

Im Ortsteil Kaunitz ist mit der Ostwestfalenhalle, die über eine max. Kapazität von 3.400 Personen verfügt, ein Veranstaltungsort von regionaler Bedeutung angesiedelt. Hier werden Veranstaltungen aller Art angeboten. Die Ostwestfalenhalle liegt an einem verkehrsgünstigen Standort mit Anschlüssen an das regionale und überregionale Straßennetz (A 33, L 751, L 757, L 867).

Darüber hinaus sind in den Ortsteilen Sürenheide, Verl und Kaunitz Sportvereine beheimatet. Sämtliche Einrichtungen sind gut an das kommunale und interkommunale Straßennetz angebunden.

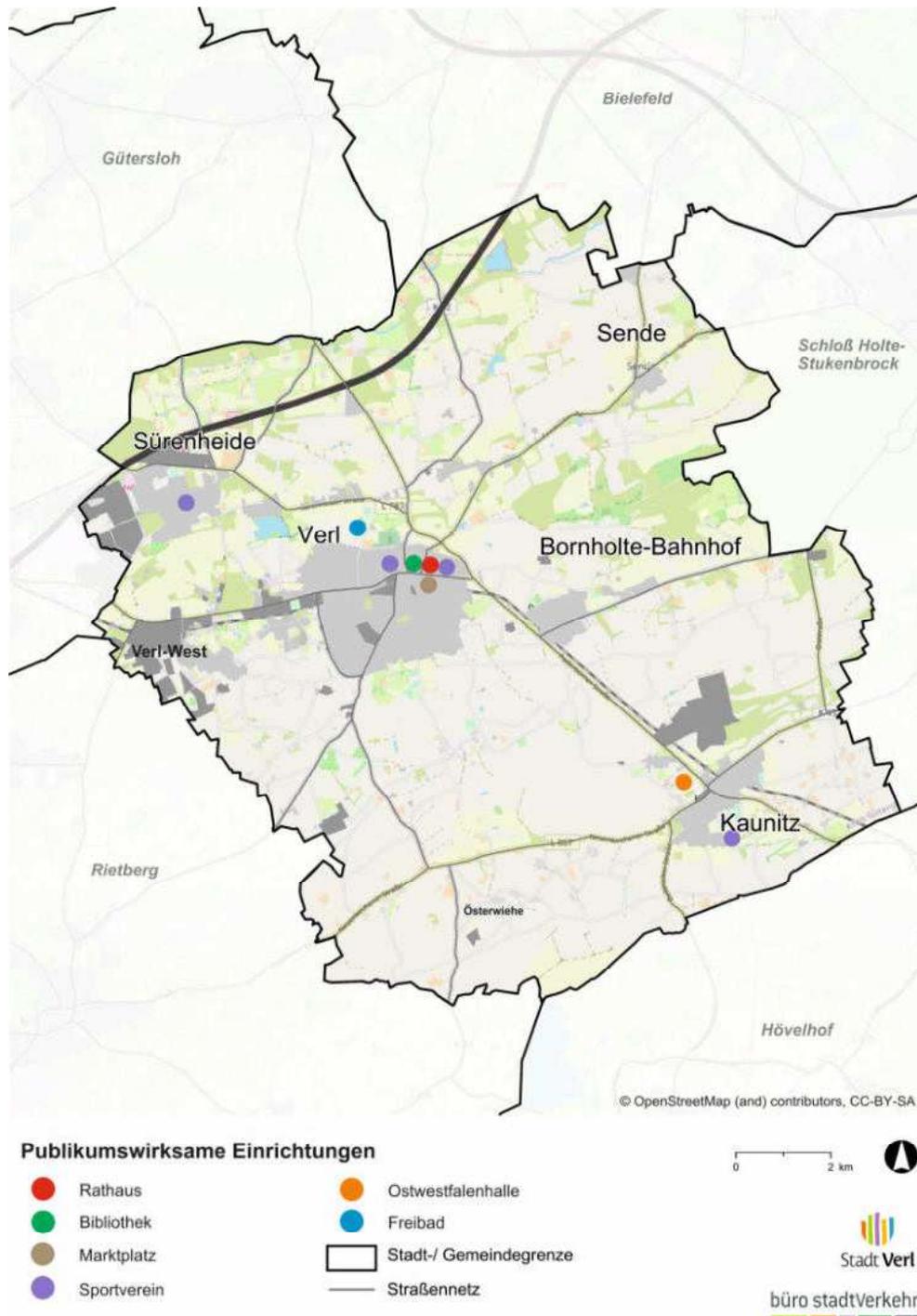


Abb. 2.-6 Publikumswirksame Einrichtungen Stadt Verl

## 2.4 Verkehr

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität der Verlerinnen und Verler. Im Folgenden sind alle wichtigen Informationen zu den Themen Straßenverkehr, zum öffentlichen Nahverkehr sowie zum Fuß- und Radverkehr aufgeführt.

### 2.4.1 MIV

Die Bedeutung des Autoverkehrs zeigt sich zum einen am Stadtbild Verls, welches durch eine Vielzahl von klassifizierten Straßen durchzogen wird, und zum anderen am Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamt-Modal-Split mit 66 % (s. Kap. 4.2). Rund

98 % der Haushalte in Verl verfügen über mindestens einen Pkw (s. Kap. 4). Ein Grund für den sehr hohen Motorisierungsgrad stellt die disperse Siedlungsstruktur dar, wodurch längere Wege zu den Zielen des täglichen Bedarfes zurückgelegt werden müssen, sowie fehlende alternative Mobilitätsangebote. Die nachfolgende Abbildung zeigt das klassifizierte Straßennetz mit der Unterteilung in Bundesautobahn, Landesstraße und Kreisstraße.



Abb. 2.-7 Klassifiziertes Straßennetz Stadt Verl

Im Norden streift die Autobahn A 2 das Stadtgebiet. Über die L 787 besteht der Anschluss an die A 2 über die Anschlussstelle 24 Gütersloh. Neben der L 787 bestehen mit der L 757 und der L 791 zwei weitere leistungsstarke Landesstraßen mit Verbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden. Die L 757 bildet für die Verlerinnen und Verler die zentrale Achse zu Erreichung aller bedeutsamen Ziele innerhalb des Stadtgebietes. Über die

Gütersloher und Paderborner Straße werden außer Sende alle Ortsteile angebunden. Im Nord-Osten verläuft zudem die A 33, die über die L 751 und L 790 gut zu erreichen ist.

Ein erhöhter Anteil an Durchgangsverkehr ist im Verler Westen zu verzeichnen. Die L 791 fungiert hier für viele Auswärtige aus Richtung Rietberg als Zu- und Abbringer zur A 2. Darüber hinaus ist auf der L 751, L 787 und L 791 ein leicht erhöhter Durchgangsverkehrsanteil zu verzeichnen. Über alle drei Landesstraßen werden verschiedene Ortsteile in Gütersloh angebunden.

Große Verkehrserzeuger mit hohem Zielverkehr stellen überwiegend die Gewerbe- und Industriestandorte in Sürenheide, Verl-West und in Kaunitz dar. Bei Großveranstaltungen ist hier die Ostwestfalenhalle in Kaunitz temporär dazuzurechnen. In den Wohnquartieren abseits der Hauptverbindungsachsen dominieren Tempo 50 und temporeduzierte Straßenräume.

In der Thaddäusstraße in Sürenheide existiert eine E-Ladesäule zum Beladen von bis zu zwei Fahrzeugen (s Abb. 2.-8). Im Ortsteil Verl am Delphos-Platz sowie in Kaunitz an der Straße Alter Schulhof gibt es ebenfalls jeweils eine Doppel-Ladesäule. Darüber hinaus wurden weitere E-Ladesäulen an der Stellplatzanlage an der Sender Straße, dem Rathaus, dem Freibad und dem Marktplatz errichtet. Eigentümer und Betreiber der Ladesäulen ist das Stadtwerk Verl.



Abb. 2.-8 E-Ladesäule in Sürenheide und Kaunitz

### 2.4.2 Wirtschaftsverkehr

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen des Verkehrs spielt auch der Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr). In Verl existieren Empfehlungen in Form von Schildern, die dem Wirtschaftsverkehr aufzeigen, welche Straßen genutzt werden sollten. Dabei handelt es sich nicht um StVO konforme Lkw-Durchfahrtsverbote (gemäß Zeichen 253 StVO), bei denen die Einfahrt für Kraftfahrzeuge über einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen verboten ist. Eine Ausnahme bildet hierbei die Thaddäusstraße in Sürenheide, in der ein Durchfahrtsverbot für Lkw ab 7,5 t existiert.

### 2.4.3 Verkehrssicherheit

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 568 Verkehrsunfälle in Verl durch die Polizei aufgenommen. Die Zahl der Unfälle stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht um 11 an (557 Unfälle 2018). Gemeinsam mit den Unfallzahlen von 2017 (527 Unfälle) und 2016 (587 Unfälle) ergibt sich ein Mittelwert von ungefähr 560 Unfällen im Jahr auf dem Stadtgebiet von Verl.

Die Anzahl der leichtverletzten Personen lag 2019 bei 98. Im Jahr 2018 gab es dagegen nur 65 leichtverletzte Personen, sodass hier eine Steigerung von rund 51 % zu verzeichnen ist. Die Zahl der Schwerverletzten ist dagegen von 29 im Jahr 2018 auf 20 im Jahr 2019

gesunken. In Verl starben im Jahr 2018 drei Personen, im Jahr 2019 waren es zwei Menschen im Straßenverkehr. Im Jahr 2017 ist eine Person im Zuge eines Verkehrsunfalls getötet worden. Ein Jahr zuvor lag die Zahl bei 0.

Im Verlauf der Jahre 2016 bis 2019 wurden folgende Unfallopfungsstellen ( $\geq 3$  Unfälle) beziehungsweise -strecken festgestellt, in denen insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende involviert waren:

- Sürenheider Straße (L 787)/ Waldstraße  
(Unfallbeteiligte: Zwei Unfälle Kfz/ Fahrrad; Ein Unfall Lkw/ Fahrrad)
- Gütersloher Straße (L 757)/ Eiserstraße  
(Unfallbeteiligte Kfz/ Fahrrad: 3-mal)
- Gütersloher Straße (L 757) Abschnitt Östernweg und Westring  
(Unfallbeteiligte: Vier Unfälle Kfz/ Fahrrad, davon ein tödlicher Unfall)
- Gütersloher Straße (L 757) Abschnitt Österwieher Straße/ Lindenstraße  
(Unfallbeteiligte: 13 Unfälle Kfz/ Fahrrad; zwei Unfälle Fahrrad/ Fahrrad; Ein Unfall Lkw/ Fahrrad)
- Sender Straße (L 787/ L 790)  
(Unfallbeteiligte: Vier Unfälle Kfz/ Fahrrad; Ein Unfall Fahrrad/ Fahrrad; Ein Unfall Fahrrad/ Fußgänger)

Nachfolgend sind alle Unfälle mit Fußgänger- und Fahrradbeteiligung sowie tödliche Unfälle aufgeführt. Die rote Einfärbung steht für den Hauptverursacher Kfz und blau für Radfahrende oder zu Fuß Gehende (s. Abb. 2.-9).

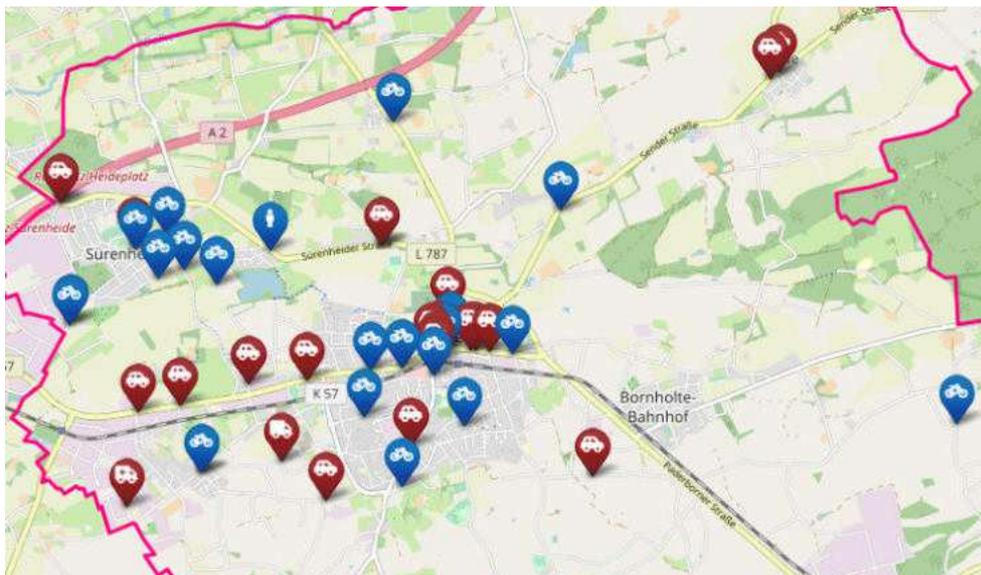


Abb. 2.-9 Unfallanalyse Radfahrende und zu Fuß Gehende Stadt Verl 2019 (Quelle: fee-owl.de)

Die Anzahl verunglückter Radfahrender stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht von 78 (2018) auf 81 (2019). Die Anzahl der verunglückten Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer stieg von 10 (2018) auf 12 Personen (2019). Insgesamt ist bei den Radfahrenden in den Jahren 2016 bis 2019 eine leicht steigende Tendenz abzulesen, die Zahl der Verunglückten schwankt zwischen 53 bis 81 Personen. Bei der Zahl verunglückter Radfahrender spielt die Witterung und damit die Frage, wie viele Radfahrende im Stadtgebiet unterwegs sind, eine Rolle. Die Zahl der verunglückten zu Fuß Gehenden liegt im Zeitraum von 2016 bis 2019 bei unter zwei Personen pro Jahr. Ein Unfall mit Todesfolge datiert aus dem Jahr 2018 im Ortsteil Bornholte-Bahnhof am Knotenpunkt Paderborner Straße (L 757)/ Bergstraße.

#### 2.4.4 Ruhender Verkehr

In der Stadt Verl stehen insgesamt über 1.900 Stellplätze im öffentlichen und halböffentlichen Raum (z. B. private Flächen, die für die Öffentlichkeit (Kundschaft) zugänglich sind) zur Verfügung. Sämtliche Stellplätze sind gebührenfrei nutzbar, auf einigen Stellplätzen im alten Ortskern gilt eine Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer von 2 h, z. B. in der Hauptstraße und Wilhelmstraße. Parkplätze mit einer hohen Stellplatzzahl im Innenstadtbereich von Verl befinden sich u. a. an der

- Paderborner Straße Rathausparkplatz,
- Wilhelmstraße Tiefgarage Volksbank,
- Österwieher Straße Kreissparkasse Wiedenbrück,
- Bahnhofstraße Combi Verbrauchermarkt Verl und
- am Marktplatz Verl.

Im Rahmen einer Parkraumerhebung am Donnerstag, den 21.05.2015, wurde die Stellplatzauslastung im Kerngebiet zwischen 05:00 Uhr und 19:00 Uhr stündlich mittels Kennzeichenerfassung erfasst. Im Randgebiet erfolgte die Erhebung an insgesamt sechs Intervallen ohne Kennzeichenerfassung.

Aus dem Parkraumkonzept für die Stadt Verl aus dem Jahr 2016 wurden für vier von insgesamt zehn Teilbereichen Empfehlungen zur Modifizierung der Bewirtschaftungsform mittels Parkscheibenregelung gegeben, um insgesamt den Durchlauf zu erhöhen und eine Belegung durch Dauerparker zu unterbinden. Dies betrifft den Rathausparkplatz, die Paderborner Straße auf dem Abschnitt zwischen Hauptstraße und Floriansweg sowie den Parkplatz Lindenstraße und die Gütersloher Straße zwischen Österwieher Straße und Bahnhofstraße. Des Weiteren wurde eine Umgestaltung des Straßenraumes auf dem Friedhofsweg, z. B. in einen verkehrsberuhigten Bereich, angeregt.<sup>8</sup>

#### 2.4.5 ÖPNV/ SPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Verl wurde zum 01.08.2017 vollständig in den WestfalenTarif integriert. Dieser Tarif bildet einen großen Gemeinschaftstarif, der sich aus den bisherigen Tarifräumen Münsterland, Ruhr-Lippe, Westfalen-Süd, Hochstift und der „Sechser“ zusammensetzt. Der in den Kreisen Minden-Lübbecke, Herford, Lippe, Gütersloh – und somit auch in der Stadt Verl – und der Stadt Bielefeld bisher gültige Tarif „Der Sechser“ entfällt und wird durch den WestfalenTarif ersetzt. Die vier Kreise und die kreisfreie Stadt Bielefeld bilden den Teilraum bzw. das Netz TeutoOWL innerhalb des WestfalenTarifs. Tickets des WestfalenTarifs gelten in allen Bussen, RE, RB, Straßen-, Stadt-, S- und U-Bahnen im WestfalenTarif-Raum. Innerhalb des Stadtgebietes von Verl gelten das Kurzstreckenticket (KGT) und die Preisstufe 1GT. Für Fahrten in angrenzende Gemeinden und Städte gelten verschiedene Varianten der Preisstufe GT.

Der WestfalenTarif wird vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) gesteuert und gestaltet. In diesem Zweckverband ist der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) als einer von insgesamt fünf regionalen Zweckverbänden integriert. Der VVOWL nimmt im Auftrag des Kreises Gütersloh die Aufgaben im Rahmen der Busverkehrsplanung und somit auch für das Netz TeutoOWL wahr. In der folgenden Abbildung ist das Netz der TeutoOWL dargestellt (s. Abb. 2.-10).

<sup>8</sup> Quelle: BSV (2016): Parkraumkonzept für die Stadt Verl.



Abb. 2.-10 Netz TeutoOWL 2021 (Quelle: OWL Verkehr GmbH)

Der ÖPNV-Anteil fällt bei der Verkehrsmittelwahl mit 4 % am geringsten unter allen Verkehrsmitteln aus. Dies deutet darauf hin, dass das ÖPNV-Angebot im Bereich Erschließung, Taktung und Service unzureichend ist (s. Kap. 4.2).

Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs konzentriert sich im Wesentlichen entlang der Haupterschließungsstraßen. Neben den regional ausgerichteten Linien 73, 83, 85 sowie 80.1 und 80.2, werden die fünf Schulbuslinien 73.1, 73.2, 73.3 sowie 75 und 85.1 in Verl eingesetzt. Die beiden Regionalbuslinien 73 und 85 bilden das Rückgrat des städtischen ÖPNV sowohl mit einer innerstädtischen als auch einer regionalen Erschließungsfunktion in Richtung Gütersloh. Aus dem ÖPNV-Gutachten 2017 geht hervor, dass die Linie 73 mit durchschnittlich 560 Ein- und Aussteigern an einem Werktag (Mo-Fr) und die Linie 85 mit durchschnittlich 770 Ein- und Aussteigern an einem Werktag (Mo-Fr) zu den nachfragestärksten Buslinien zählen.<sup>9</sup>

Seit 2019 ist auf beiden Linien eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit (HVZ) erfolgt. Dies kommt insbesondere den Pendlerinnen und Pendlern nach und aus Gütersloh zu Gute. Daneben existiert mit der Linie 202 des Stadtbusses Gütersloh eine attraktive Anbindung des Gewerbegebietes in Sürenheide aus Gütersloh-Zentrum.

<sup>9</sup> Quelle: büro stadVerkehr (2017): Gutachten zur ÖPNV-Ergänzung für die Stadt Verl.

Nachfolgend sind die Linienverläufe und die Taktungen der Regionalbuslinien der Transdev Ostwestfalen GmbH (TWV) und der drei Schulbuslinien dargestellt.

Regionalbuslinien	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit ab Verl Bahnhof
73	Gütersloh ZOB – <b>Verl-West</b> – <b>Verl Bahnhof</b> – <b>Bornholte-Bahnhof</b> – <b>Kaunitz</b> – Hövelhof	60'/30' (Mo-So)	Nach Gütersloh ZOB 24 Min. Fahrzeit
83	Schloß Holte Bahnhof – <b>Bornholte-Bahnhof</b> – <b>Verl Bahnhof</b> – <b>Sende</b> – Bielefeld Hauptbahnhof	14 Fahrten (Mo-Fr)	Nach Bielefeld Hbf. 47 Min. Fahrzeit
85	Gütersloh ZOB – <b>Sürenheide</b> – <b>Verl Bahnhof</b> – <b>Sende</b> – Schloß Holte Bahnhof – Stukenbrock	60'/30' (Mo-So)	Nach Gütersloh ZOB 26 Min. Fahrzeit
80.1	Lippstadt – Rietberg – Neuenkirchen – Varenzell - <b>Verl-West</b> – <b>Verl Bahnhof</b> – GT-Avenwedde	6 Fahrten (Mo-Fr)	Nach Rietberg ZOB 27 Min. Fahrzeit
80.2	Bielefeld Hauptbahnhof – GT-Friedrichsdorf – GT-Avenwedde – <b>Verl Bahnhof</b>	6 Fahrten (Mo-Fr)	Nach Bielefeld Hbf. 47 Min. Fahrzeit
Schulbuslinien	Linienverlauf	Takt	
73.1	<b>Österwiehe</b> – <b>Grundschule Kaunitz</b>	4 Fahrten (Mo-Fr)	
73.2	<b>Sürenheide</b> – <b>Verl Schulzentrum</b>	7 Fahrten (Mo-Fr)	
73.3	<b>Österwiehe</b> – <b>Verl Schulzentrum</b>	5 Fahrten (Mo-Fr)	
75	<b>Österwiehe</b> – <b>Kaunitz</b> – <b>Bornholte-Bahnhof</b> – <b>Verl Bahnhof</b> – <b>Verl-West</b> – Varenzell – Wiedenbrück Berufsschule/ Finanzamt	12 Fahrten (Mo-Fr)	
85.1	<b>Sende</b> – <b>Verl Schulzentrum</b> – <b>Verl Bahnhof</b>	6 Fahrten (Mo-Fr)	

Abb. 2.-11 ÖPNV-Tagnetz Stadt Verl (Stand April 2021)<sup>10</sup>

Auf der Linie 73 verkehrt Montag bis Freitag ab 20:00 Uhr, am Samstagmorgen die ersten beiden Fahrtenpaare und ab Samstagabend sowie am Sonntag durchgängig ein TaxiBus. Für die Buslinie 80.1 gilt dies ebenfalls für Samstag und Sonntag. Die folgende Abbildung zeigt die Linienverläufe der fünf Regionalbuslinien und der Linie 202 vom Stadtbus Gütersloh auf dem Verler Stadtgebiet (s. Abb. 2.-12).

<sup>10</sup> Bei den Buslinien mit keinem festen Taktfahrplan sind die Fahrtenverläufe teilweise verkürzt, d. h. Start- und Endhaltestelle variieren. Fahrzeiten gemäß Fahrplan der TWV GmbH April 2021.

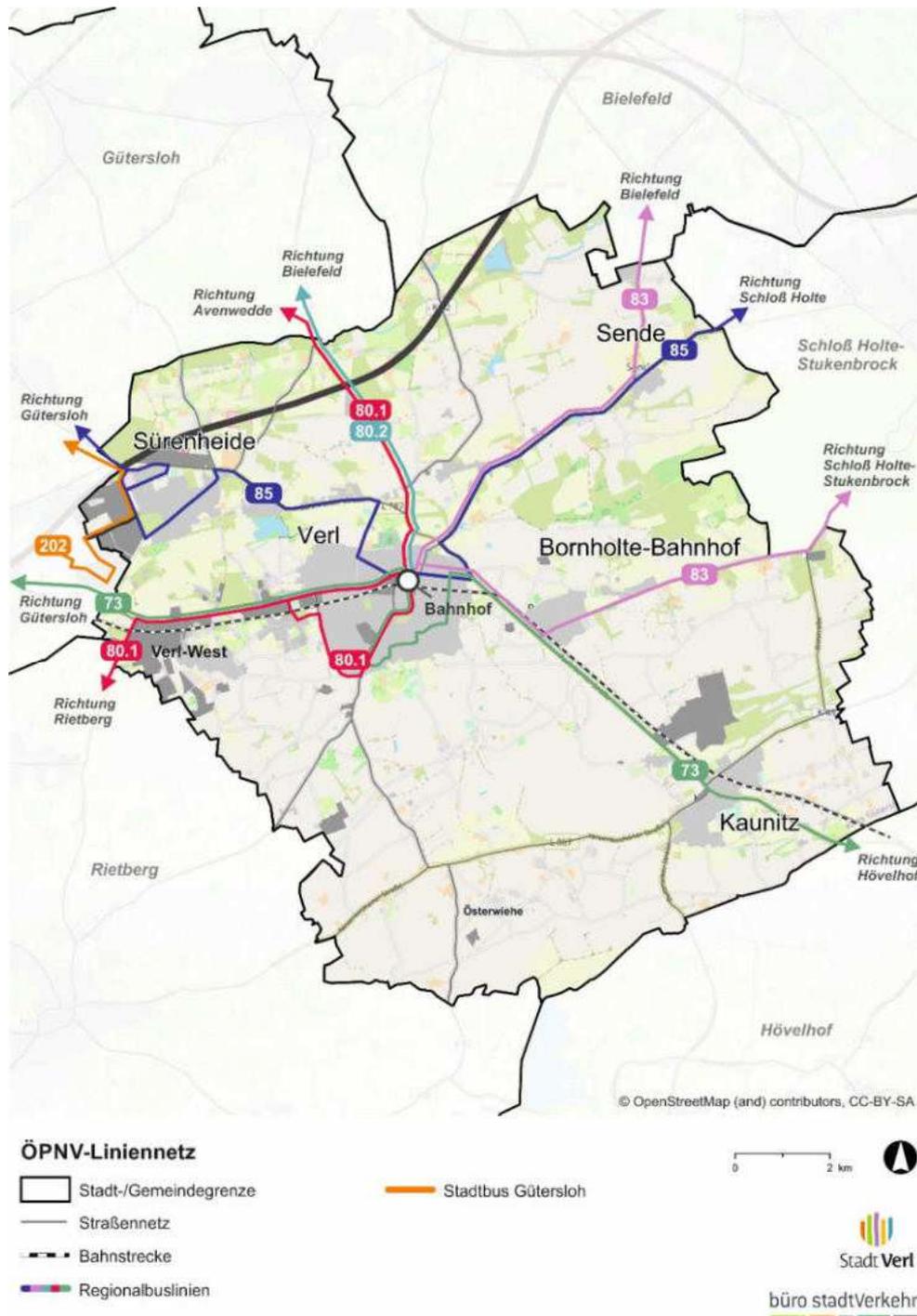


Abb. 2.-12 ÖPNV-Liniennetz Stadt Verl

### TWE-Reaktivierung

Die Bahntrasse der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE), die das Stadtgebiet von Verl-West – Verl – Bornholte-Bahnhof – Kaunitz durchzieht, ist derzeit nur für den Güterverkehr freigegeben. Anschlüsse an den Fernverkehr sowie zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestehen nur über die Bahnhöfe in Gütersloh und Bielefeld sowie an den Regionalverkehr an den Bahnhöfen in Schloß Holte-Stukenbrock und Hövelhof. Eine Reaktivierung des SPNV auf der TWE-Strecke zwischen Harsewinkel – Gütersloh – Verl ist für 2027 geplant. Dann soll ein 60-Minuten-Takt zwischen Gütersloh und Verl hergestellt werden, der den einwohnerstärksten Teil von Verl (Verl-West und Verl-Mitte) wieder an den SPNV anschließt. Der NWL prüft zusätzlich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Verlängerung der Strecke bis nach Hövelhof.

## **AuToRail OWL**

Im Bereich des Bahnhofs in Kaunitz ist das Projekt **AuToRail-OWL** (Automated Transport of Road and Rail Goods) geplant. **AuToRail-OWL** beruht auf einer Idee der Stadt Verl und der Hochschule Bielefeld, um im Rahmen von geplanten zukünftigen Förderprojekten ein neuartiges Mobilitätskonzept im ländlich-städtischen Raum zu konzipieren. Dabei ist die Erschließung von stillgelegten Bahnstrecken sowie Nebenstrecken ein Hauptziel.

Im Rahmen des Forschungsprojektes wird eine hochautomatisierte Plattform zum Transport von Gütern und perspektivisch auch von Personen auf Schiene und Straße entwickelt. Die Vision ist ein Schienenfahrzeug, das auch auf der Straße automatisiert fahren kann.

## **Erschließungsqualität**

Die Haltestellen für den Busverkehr bilden den Einstieg in das System und sind somit die Visitenkarte des ÖPNV. Der Qualität der Haltestellen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Auf dem Stadtgebiet befinden sich insgesamt 116 Bussteige des ÖPNV, die im Regel- und Schulbusverkehr bedient werden. Die Erschließungsqualität des ÖPNV-Systems in Verl wird im Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Gütersloh aus dem Jahr 2017 definiert. Die Betrachtung zum Einzugsbereich von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche in Verl zu identifizieren.

Hierzu wurden auf Basis von einem 400 m Radius für Regionalbuslinien die Einzugsbereiche entlang des Straßennetzes ermittelt. Entlang des Linienvverlaufs der Regionalbuslinie 73 ergibt sich z. B. auf Höhe des Brummelwegs eine Erschließungslücke. Aufgrund des großen Haltestellenabstands haben dort wohnende Einwohnerinnen und Einwohner keine Einstiegsmöglichkeit. Gleiches gilt für die Regionalbuslinie 83. In Bornholte auf dem Abschnitt der Bergstraße zwischen Einmündung Ginsterweg und Grubenweg ist aktuell ebenfalls keine Haltestelle vorhanden, die dortigen Einwohnerinnen und Einwohner eine Einstiegsmöglichkeit bietet.

Es lässt sich festhalten, dass Erschließungslücken nicht nur in den ländlichen Bereichen Verls, sondern auch in der Kernstadt vorhanden sind. So werden in Verl insgesamt rund 48 % der Einwohnerinnen und Einwohner nicht mit Regionallinien erschlossen und wohnen außerhalb des festgelegten Haltestelleneinzugsbereichs von 400 m. Rechnet man die Einzugsbereiche der Schülerlinien hinzu, so weist Verl gesamtstädtisch noch immer einen Anteil von 30 % nicht erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohnern auf. In diesen Bereichen besteht entsprechendes Potenzial zu Verbesserung.<sup>11</sup>

Auf der nachfolgenden Karte sind zusätzlich zu den Regionalbuslinien die Haltestellen (nicht Bussteige) der Linie 202 auf Gütersloher Stadtgebiet im Gewerbe- und Industriegebiet in Sürenheide enthalten (s. Abb. 2.-13).

---

<sup>11</sup> Quelle: büro stadVerkehr (2017): Gutachten zur ÖPNV-Ergänzung für die Stadt Verl.

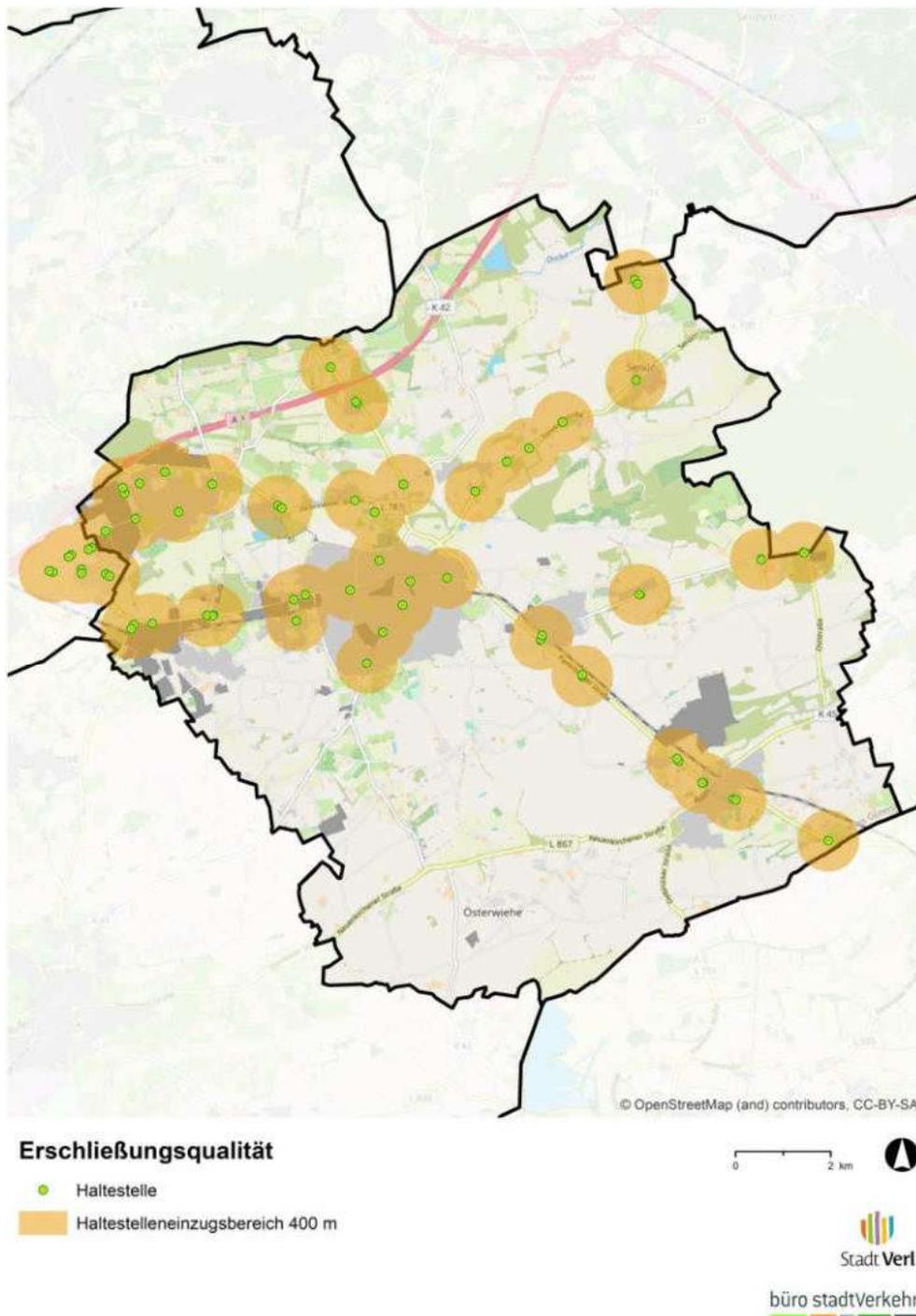


Abb. 2.-13 Erschließungsqualität Stadt Verl

### Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu befriedigen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden als dies bisher der Fall war. Von dieser Frist kann nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

In Verl verfügen bereits 48 von 116 Bussteigen (i. d. R. verfügt eine Bushaltestelle über zwei Bussteige) über einen barrierefreien Zugang. Bis Ende 2025 sollen ca. 14 weitere Bussteige gemäß dem NVP priorisierten Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Im Rahmen

der Konzeption des NVP wurden die Haltestellen in vier Kategorien eingeteilt, um gezielt einen barrierefreien Ausbau fördern zu können. Die Kategorisierung bemisst sich u. a. an den Ein- und Aussteigerzahlen, der räumlichen Lage und den täglichen Halten. Haltestellen der Kategorie A werden kurzfristig ausgebaut. Haltestellen in der Kategorie B sollen mittel-, Haltestellen der Kategorie C langfristig barrierefrei umgebaut werden. Die Haltestellen der Kategorie D werden im Bedarfsfall ausgebaut.<sup>12</sup> Sämtliche Bussteige der im NVP priorisierten Haltestellen A-C werden barrierefrei umgebaut (s. Abb. 2.-14).

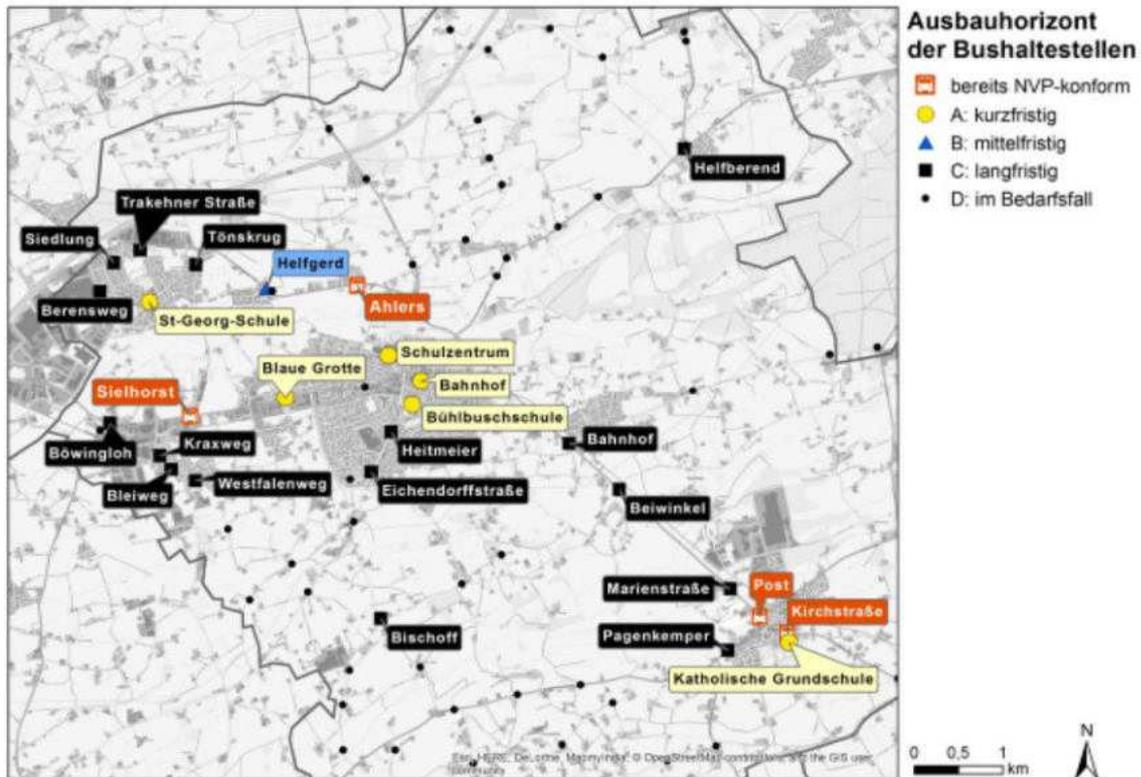


Abb. 2.-14 Ausbauhorizont der Bushaltestellen in der Stadt Verl

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen in Verl beinhaltet vor allem

- die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- den stufenfreien Ein- und Ausstieg in das bzw. aus dem Fahrzeug
- der Ausrüstung der Haltestellen mit einem taktilen Leitsystem.

#### 2.4.6 Fuß- und Radverkehr

Die Stadt Verl ist bestrebt, insbesondere die Nahmobilität in den nächsten Jahren verstärkt zu fördern. Das Ziel besteht darin, den Verkehr in der Stadt sozialverträglich abzuwickeln und ein gleichberechtigtes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Nahmobilität kann eine elementare, sogar tragende Rolle für die Mobilität in Verl spielen, gleichwohl die Entfernungen zwischen den einzelnen Ortsteilen recht groß sein können und somit für das Zufußgehen unattraktiv erscheinen.

<sup>12</sup> Quelle: VVOWL (2017): 4. Nahverkehrsplan für den Kreis Gütersloh.

## Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zufußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzonen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In der Stadt Verl werden kurze Wege mit einer Länge von 1 km bis maximal 2,5 km überwiegend zu Fuß zurückgelegt (s. Kap. 4.2). Entfernungen darüber hinaus sind für den Fußverkehr eher zu vernachlässigen. Das Fußwegenetz konzentriert sich im Grunde auf die fußläufigen Distanzen bis 2,5 km in den jeweiligen Ortskernen (Hauptnetz) und in den Wohnbereichen auf die Zu- und Abwege zum Hauptnetz (Nebennetz). Dort befinden sich i. d. R. die wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfes (s. Kap. 2.1).

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. Der Kfz-Verkehr darf nicht auf Fußwegen 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 Stadt- und Ortszentren sind außerdem in gewissen Abständen öffentliche Sanitäranlagen anzubieten.

### Netzkategorie und Qualitätsstandards für den Fußverkehr

Durch die Herleitung eines hierarchisierten Fußwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert, die sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung richten. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bspw. nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenen Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA) fußen.

Die Netzkategorisierung basiert auf den wesentlichen Quellen und Zielen in den jeweiligen Ortsteilen, um bedeutende Wegeachsen zu identifizieren. Berücksichtigung finden dabei neben Schulstandorten, Spielplätzen, öffentlichen Einrichtungen ebenfalls Versorgungsstandorte. **Hauptwege** stellen die Verbindung der wesentlichen Quell- und Zielorte dar:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

In dicht besiedelten Bereichen zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen sind **Allzeitwege** auf möglichst attraktiven Wegen zu installieren:

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene, sichere Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein

Die Abschnitte an den Straßen Zum Meierhof sowie auf der Gütersloher/ Paderborner Straße halten die Regelbreiten von 2,50 m ein. Einschränkungen für den Fußverkehr gibt es durch kombinierte Geh- und Radwege (s. Abb. 2.-18), die überwiegend in den Ortskernen von Bornholte-Bahnhof (Bergstraße), Kaunitz (Paderborner Straße) sowie in Verl (Gütersloher Straße/ Paderborner Straße, Zum Meierhof) und Sende (Sender Straße) zu finden sind. Die Breitenanforderungen für eine gemeinsame Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden hängen von den jeweiligen Belastungen in der Spitzenstunde ab. Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und der ERA (2010) ist hier eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich, die in den genannten Abschnitten auch erfüllt wird.

Lücken im Fußwegenetz existieren vor allem in Verl-Mitte an folgenden Straßen:

- Friedhofsweg Abschnitt Schulzentrum bis zur Straße Zum Meierhof (beidseitig)
- Abschnitt Rebhuhnweg (beidseitig)
- Abschnitt Sankt-Anna-Straße/ Zum Meierhof (einseitig)
- Hauptstraße Abschnitt Friedhofsweg bis Bielefelder Straße (einseitig)
- Sender Straße Abschnitt Poststraße bis Bielefelder Straße (einseitig)
- Westfalenweg westlicher Abschnitt (beidseitig)
- Westfalenweg Abschnitt Schwalbenweg bis Spielplatz (einseitig)
- Teutoburger Straße Abschnitt Westring bis Hermannsweg (einseitig)
- Lönsweg Abschnitt Kleingartenverein (beidseitig)



Abb. 2.-15 Fußgänger Querungsmöglichkeit mit Mittelinsel Bahnhofstraße und Thaddäusstraße

Bei den Querungsmöglichkeiten dominieren Fahrbahnteiler mit Mittelinsel gefolgt von signalisierten Knotenpunkten. Sieben reine LSA für zu Fuß Gehende existieren in Verl, u. a. an den Schulstandorten in Bornholte-Bahnhof an der Bergstraße und an der Sankt-Anna-Straße/ Gartenweg am Schulzentrum im Ortskern Verl. Im Gewerbegebiet in Sürenheide sowie am Kapellenweg in Kaunitz befinden sich zudem Zebrastreifen. Die nachfolgende Karte gibt einen Überblick über die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in Verl. Dabei sind ausschließlich eigenständige Querungsmöglichkeiten wie Mittelinsel, Zebrastreifen und Fußgänger-LSA dargestellt (s. Abb. 2.-16).

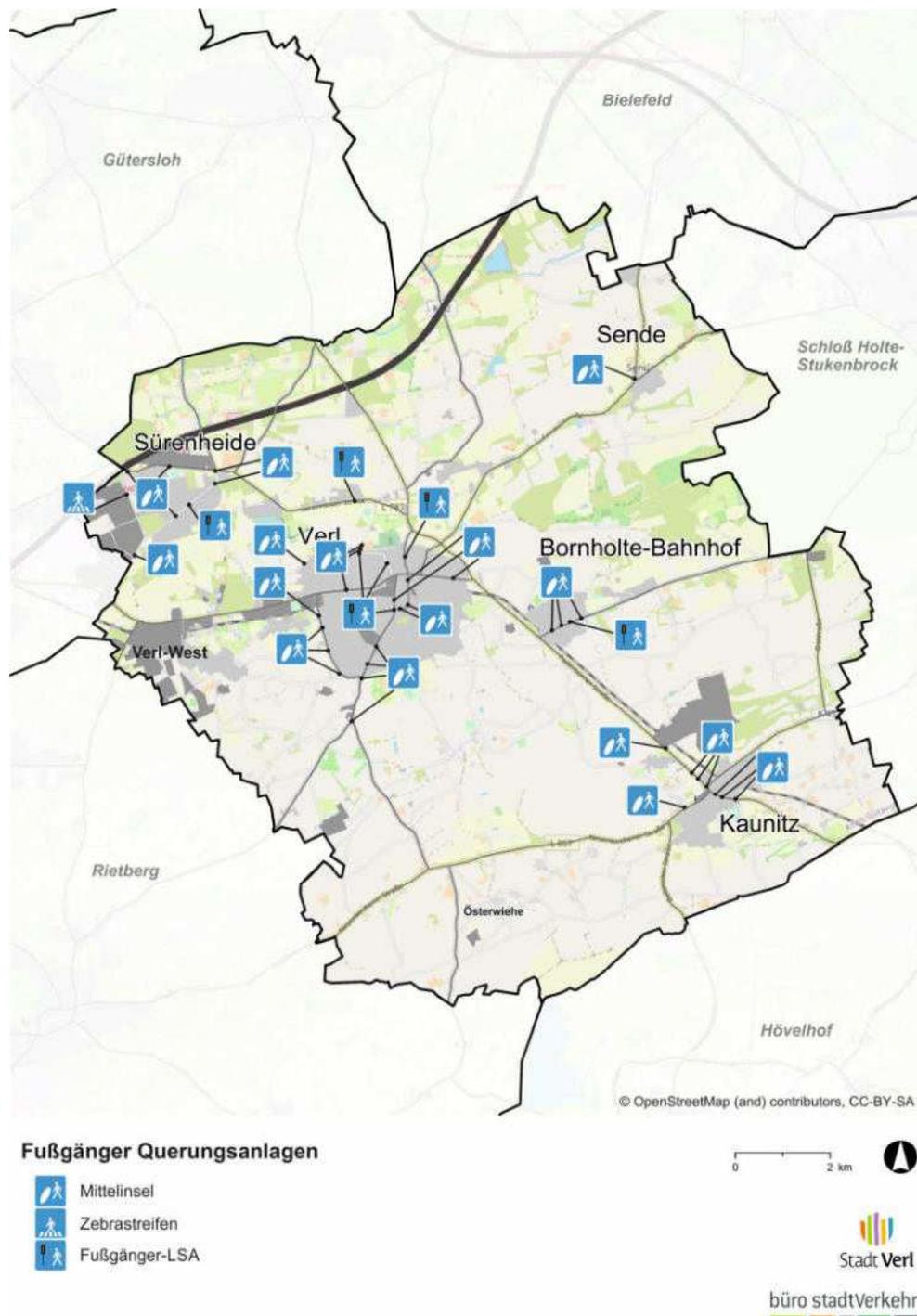


Abb. 2.-16 Fußgänger Querungsanlagen Stadt Verl

### Radverkehr

Bezüglich des Radverkehrs verfolgt die Stadt Verl das Ziel, den Stadtverkehr und insbesondere die Nahmobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Die Stadt Verl ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ziel des Netzwerks ist es, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern.

Die Stadt Verl wurde im bundesweit durchgeführten Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (Bundesverband) e. V. (ADFC) einer Bewertung unterzogen. Beim ADFC-Fahradklima-Test 2020 handelt es sich um die weltweit größte Befragung zum Radfahrklima. Die Befragung wurde mittels eines zweiseitigen Fragebogens schriftlich oder online vom 01.09.2020 bis 30.11.2020 durchgeführt. Bewertet wurden insgesamt 1024 Städte und Gemeinden von über 200.000 Teilnehmenden. In Verl nahmen genau 105 Personen an der Umfrage teil. Die Stadt Verl erreicht mit einer Gesamtbewertung von 3,5 (Schulnote) (Note 3,7 im Jahr 2018) bundesweit Platz 47 (Platz 81 im Jahr 2018) in der Stadtgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner. Auf Landesebene bedeutet dies Platz 18 von 116 (Platz 29 von 82 im Jahr 2018). Es ist also eine Verbesserung in der Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur im Vergleich zum letzten Test im Jahr 2018 festzustellen.

Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe wurden u. a. der Winterdienst auf Radwegen, die Reinigung der Radwege und die Breite der Radwege positiv bewertet. Schwächen wurden der Stadt Verl dagegen in den Punkten öffentliche Fahrräder, die Fahrradmitnahme im ÖV und Fahrraddiebstähle attestiert. In der Einzelbewertung punktet die Stadt Verl vor allem in der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, zügiges Radfahren und dem Winterdienst auf Radwegen. Neben der Fahrradmitnahme im ÖV und die Bereitstellung öffentlicher Fahrräder schneidet die Falschparkerkontrolle auf Radwegen in der Einzelbewertung schlecht ab. Der Index zur Wichtigkeit der Themen zeigt jedoch, dass die Themen Fahrradmitnahme im ÖV und die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Fahrräder eher als unwichtig eingestuft werden. Hinzu kommen Medienberichte zum Radverkehr. Dagegen werden das Sicherheitsgefühl beim Radfahren, der Winterdienst und Hindernisse auf Radwegen als die bedeutsamsten Themenfelder angesehen.<sup>13</sup>

Verl ist wie alle Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbarstädte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege. Insgesamt wird den Freizeitradfahrenden ein umfangreiches Angebot an touristischen, landschaftlich reizvollen Routen geboten (s. Abb. 2.-17). Generell sind alle Routen auf dem Verler Stadtgebiet ausgeschildert, jedoch nicht im einheitlichen Layout und punktuell lückenhaft bzw. entsprechen diese nicht mehr dem aktuellen Routenverlauf. Die Radrouten „Verl-Erfahren“ sind nur digital im Teuto-Navigator einsehbar.

In den letzten Jahren hat die Stadt Verl bereits Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt. Weitere Inhalte wurden bereits im Fuß- und Radverkehrskonzept (2015) erarbeitet und werden sukzessive durch die Stadtverwaltung Verl umgesetzt. So ist die Stadt Verl auch weiterhin bemüht, kleinere radverkehrsfördernde Maßnahmen vor Abschluss des IMOK zu realisieren. Hierzu zählen bspw. folgende Punkte:

- Errichtung von Anlehnbügel am Verler See im Bereich Leinenweg und Libellenstraße
- Errichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen an der Stadtverwaltung
- Errichtung weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der Wilhelmstraße und der Ortsdurchfahrt vor diversen Einzelhändlern und Gastronomiebetrieben
- Aufstellung von nicht amtlichen Hinweisschildern zur Förderung eines verkehrsgerechten Verhaltens (z. B. auf Radfahrer und den zu ihnen vorgeschriebenen Mindestabstand)
- Nutzung E-Lastenrad durch die Stadtverwaltung und den Bauhof
- Initiierung eines kommunalen Fördertopfes für Lastenräder

<sup>13</sup> Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2021): ADFC-Fahradklima-Test 2020. Auswertung. Stadtgrößenklasse: 20.000-50.000 Einwohner.

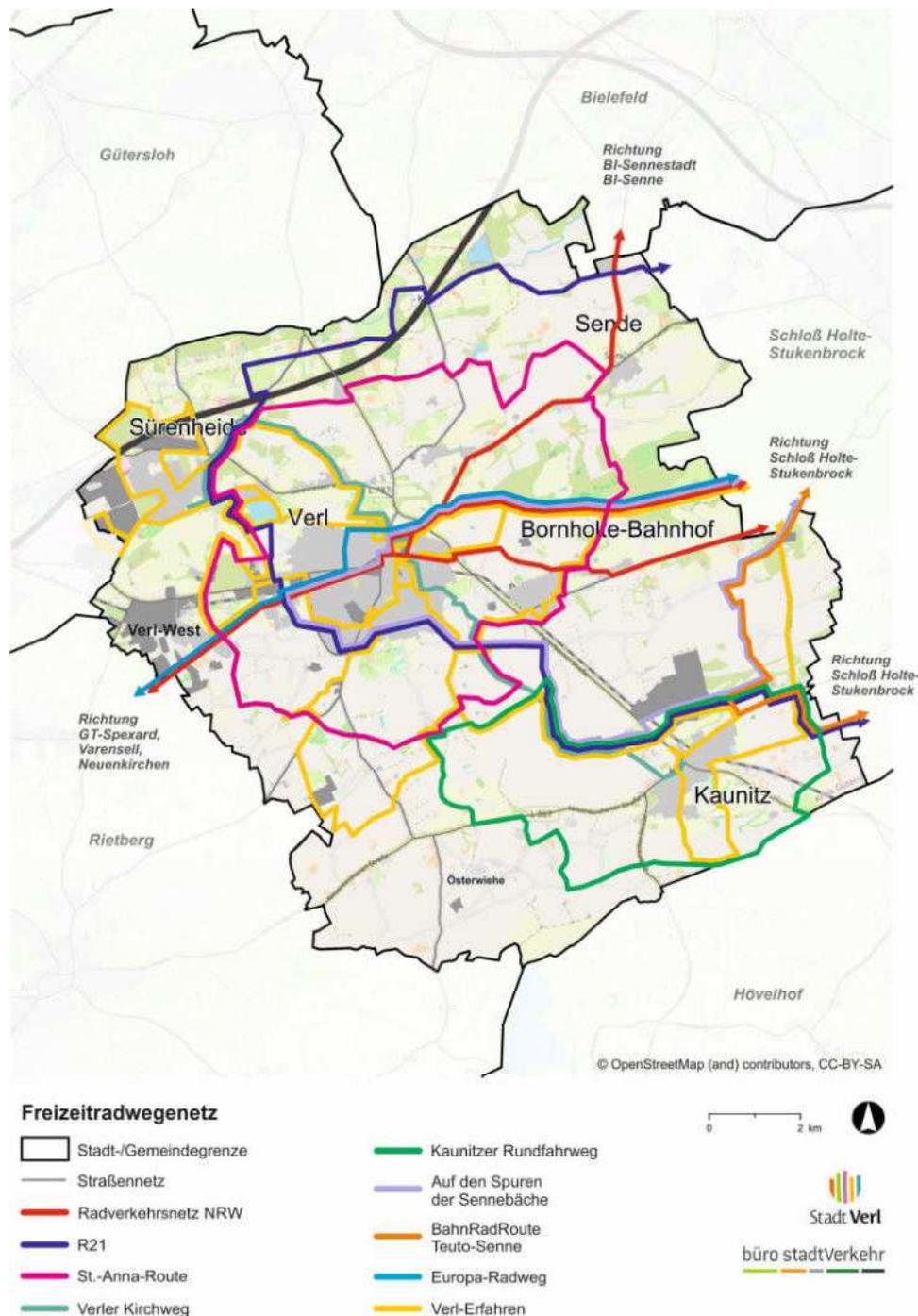


Abb. 2.-17 Freizeitradwegenetz Stadt Verl

Die Führungsform ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Das Hauptradwegenetz umfasst die folgenden unterschiedlichen Führungsformen (s. Abb. 2.-18):

- Beidseitig getrennter Geh- und Radweg
- Einseitig getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts)

In Wohngebieten ist häufig Tempo 30 ausgewiesen, weshalb Radverkehrsanlagen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Regel nicht vorgesehen sind. Im Stadtgebiet existieren einige Lücken im Hauptradwegenetz:

- L 757 Gütersloher Straße Verl-Mitte – Verl-West
- K 42 Richtung Norden (Bielefeld)
- K 42 Westerwieher Straße

Die Lücken befinden sich an Landes- bzw. Kreisstraßen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr. Die Routen sind insbesondere für die Verknüpfung mit den einzelnen Ortsteilen und den angrenzenden Kommunen von großer Bedeutung.



### Hauptradwegenetz Führungsformen

- |   |  |
|---|--|
|  Stadt-/Gemeindegrenze                   |  Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg                     |
|  Straßennetz                             |  Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr |
|  Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg |  |
|  Einseitig getrennter Geh- und Radweg    |  |

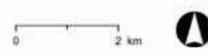


Abb. 2.-18 Hauptradwegenetz Führungsformen Stadt Verl

Anhand der relevanten Quellen (Wohnbauflächen) und Zielen im Radverkehr (Arbeitsplatz, Schulstandorte, publikumswirksame Einrichtungen, Ein-/ Auspendlerkommunen) (s. Kap. 2.1 bis 2.3) wird in der folgenden Abbildung 2.-19 ein Wunschliniennetz (Luftliniennetz) abgeleitet. Dieses ist in die drei Kategorien hohe, mittlere und geringe Priorität untergliedert, die sich anhand der zuvor genannten relevanten Quellen und Zielen sowie den Wegeverflechtungen im MIV und Radverkehr aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung ableiten lassen (s. Kap. 4.2). Die Wegeverflechtungen im MIV zeigen insbesondere die Verlagerungspotenziale von den motorisierten Verkehrsmitteln auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Rad auf.

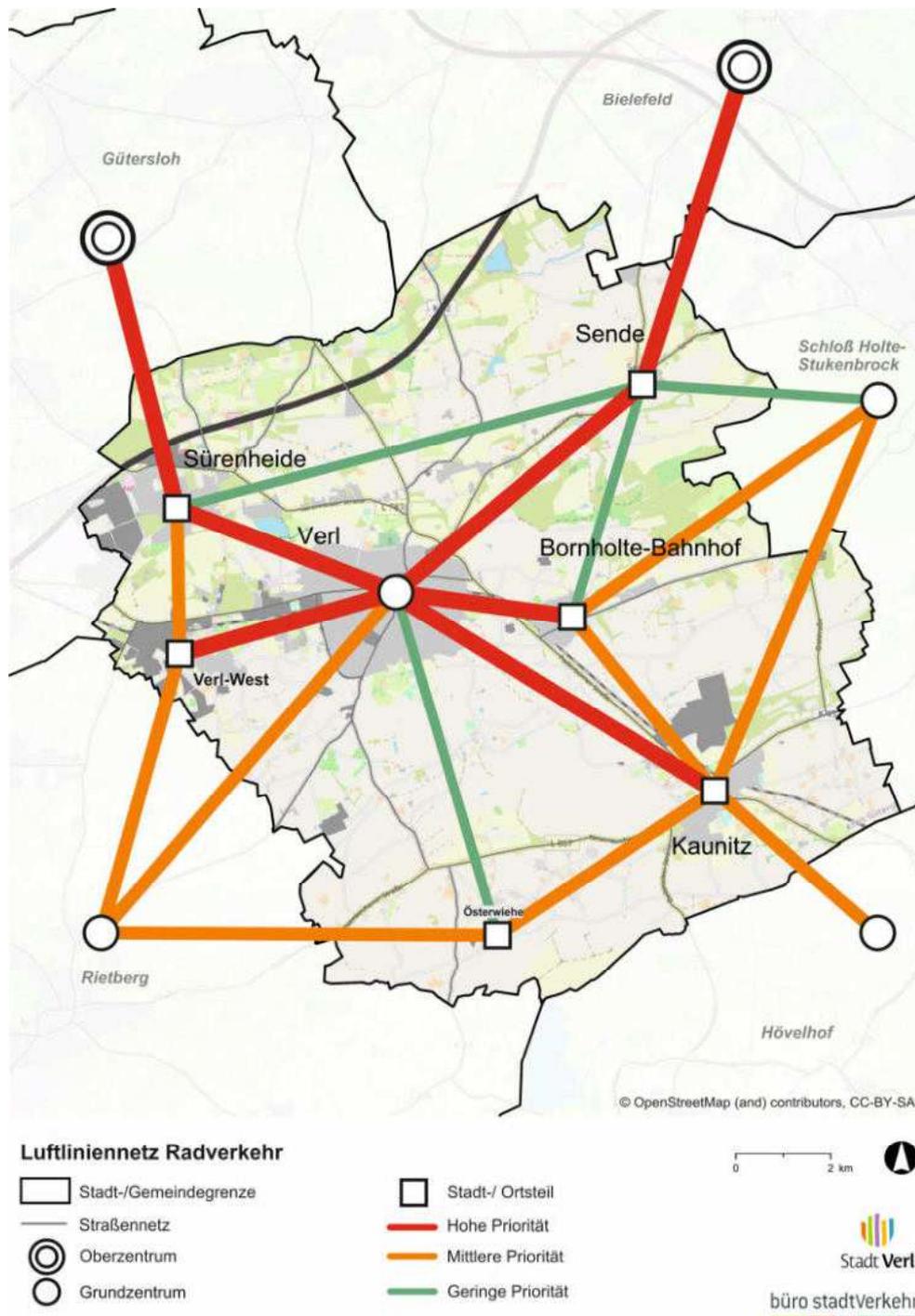


Abb. 2.-19 Luftliniennetz Radverkehr Stadt Verl

Das Luftliniennetz wird im nächsten Schritt auf das Straßennetz umgelegt (s. Abb. 2.-20). Daraus ergeben sich wiederum drei Kategorien, denen jeweils eine entsprechende Bedeutung für den Alltagsradverkehr zukommt. Die Routenverläufe des kommunalen Radwegenetzes wurden auf Basis des interkommunalen Alltagsradwegenetzes des Kreises Gütersloh (2020) festgelegt.<sup>14</sup> Die Kategorisierung erfolgte jedoch auf Basis der kommunalen Bedürfnisse der Stadt Verl, daher sind hier Abweichungen zum kreisweiten Netz zu verzeichnen.

Das **Hauptnetz** verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr:
- Direkte Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Ortsteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) oder darüber hinaus entsprechen

Das **Nebennetz** ist wie das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen auf Ortsteilebene:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Das **Ergänzungsnetz** dient hingegen vorwiegend der touristischen Radverkehrsverbindung und hat daher eine eher untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/ Wirtschaftswegen zur Anbindung der Ortsteile untereinander. Zum Ergänzungsnetz gehören, bzw. sind:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

---

<sup>14</sup> Quelle: Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR (2020): Kreis Gütersloh. Alltagsradwegkonzept.



**Netzkategorisierung Radverkehr**

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



Abb. 2.-20 Netzkategorisierung Radverkehr Stadt Verl

## Radabstellanlagen, Inter-/ Multimodalität und Ladestationen

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Es fungiert in vielerlei Hinsicht als Zu- und Abbringer zu ÖPNV/ SPNV-Haltestellen. Inter- und Multimodalität bedeutet die Verwendung mehrerer Verkehrsmittel in der Mobilität der einzelnen Personen. Multimodalität bezeichnet die grundsätzliche Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa im Wochenverlauf (Mobilität Montag mit dem ÖPNV, Dienstag mit dem Fahrrad usw.). Intermodalität ist eine Sonderform, bei der mehrere Verkehrsmittel innerhalb eines Weges genutzt werden (z. B. mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle, von dort mit dem Bus weiter zur Arbeit). Multimodalität und die Förderung entsprechender Angebote erhöhen die Flexibilität der Nutzer hinsichtlich ihrer Mobilität und führen zu einer Reduzierung der Abhängigkeit von einem bestimmten Verkehrsmittel, etwa dem privaten Pkw.

Im Verler Ortskern wurden im 2016 erstellten Parkraumkonzept knapp 1.850 Stellplätze für Fahrräder erfasst. Nahezu alle Stellplätze stellen Felgenhalter dar.<sup>15</sup> Mittlerweile wurden an mehreren Orten Verbesserungen hinsichtlich der Abstellanlagen und des -typs erzielt. Im Verler Kernstadtbereich wurden zahlreiche Fahrradständer (Anlehnbügel) entlang der Ortsdurchfahrt sowie im Bereich Hauptstraße/ Wilhelmstraße aufgestellt. Weitere überdachte Abstellanlagen wurden am Rathaus und am Marktplatz errichtet.

Auf der Hauptstraße, am Rathaus, am Marktplatz und am Freibad sind kostenlose Ladestation für E-Bikes/ Pedelecs installiert worden, welche einen Schrank mit Ladekabeln für die gängigsten Akkuvarianten aufweisen. Die Radfahrenden müssen somit kein eigenes Ladekabel mitführen. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen werden die auszubauenden Haltestellen mit Fahrradbügeln ausgestattet.

### 2.5 Mängelanalyse

Die Verkehrsinfrastruktur in Verl ist in großem Maße auf die Bedürfnisse des MIVs ausgerichtet. Sämtliche Ortsteile sind hervorragend an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die A 2 und A 33 sind über Kreis- und Landesstraßen direkt zu erreichen. Innerhalb des Stadtgebietes stellen die L 757 (Paderborner Straße, Gütersloher Straße), die L 787 (Sürenheider Straße, Sender Straße) und die L 791 (Bielefelder Straße) die Haupttrouren dar. Über diese beiden Achsen sind bis auf Sende alle Ortsteile Verls miteinander verbunden und spielen dementsprechend eine bedeutsame Funktion für den Binnenverkehr. Hinzu kommt, dass alle öffentlichen und halböffentlichen Stellplätze kostenlos nutzbar sind. Lediglich eine Parkscheibenregelung unterbindet auf einigen zentralen Parkplätzen in Verl-Mitte das dauerhafte Parken. Dementsprechend weist Verl einen hohen Motorisierungsgrad von 1,7 Pkw pro Haushalt auf. Durchschnittlich 66 % aller Wege legen die Verlerinnen und Verler als Fahrer oder Mitfahrer mit den motorisierten Verkehrsmitteln zurück (s. Kap. 4.2). Die Versorgungsinfrastruktur konzentriert sich hauptsächlich in Verl-Mitte und entlang der Hauptstraßen in den anderen Ortsteilen. Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen hingegen nicht ausschließlich im Kernort (Verl-Mitte), sondern vor allem in den großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten in Sürenheide, in Verl-West und in Kaunitz.

Das städtische Busnetz erschließt nahezu alle Bereiche in Verl, weist jedoch hinsichtlich der Aspekte Bedienqualität und Taktung Defizite auf. Die Linien 73 und 85 sind sowohl für den Binnen- als auch den Pendlerverkehr von Bedeutung. Einige peripher liegende Siedlungsbereiche in Verl (Verl-Ost), Bornholte-Bahnhof (östliche Bergstraße und Schmiedestrang) und in Kaunitz (Kaunitz-Süd, Österwiehe) sind dagegen nicht mit dem ÖPNV erschlossen bzw. liegt der Haltestelleneinzugsbereich jenseits der empfohlenen 400 m. Daher bestehen hier noch Chancen die Bedienqualität und Taktung zu erhöhen, um den ÖPNV gerade für Wege zwischen den Ortsteilen attraktiver zu gestalten.

Öffentliche Bike- oder Carsharing-Systeme existieren noch nicht in der Stadt Verl. Ebenso fehlt ein Bahnanschluss, wobei dieser bis 2027 mit der Reaktivierung der TWE-Strecke

<sup>15</sup> Quelle: BSV (2016): Parkraumkonzept für die Stadt Verl.

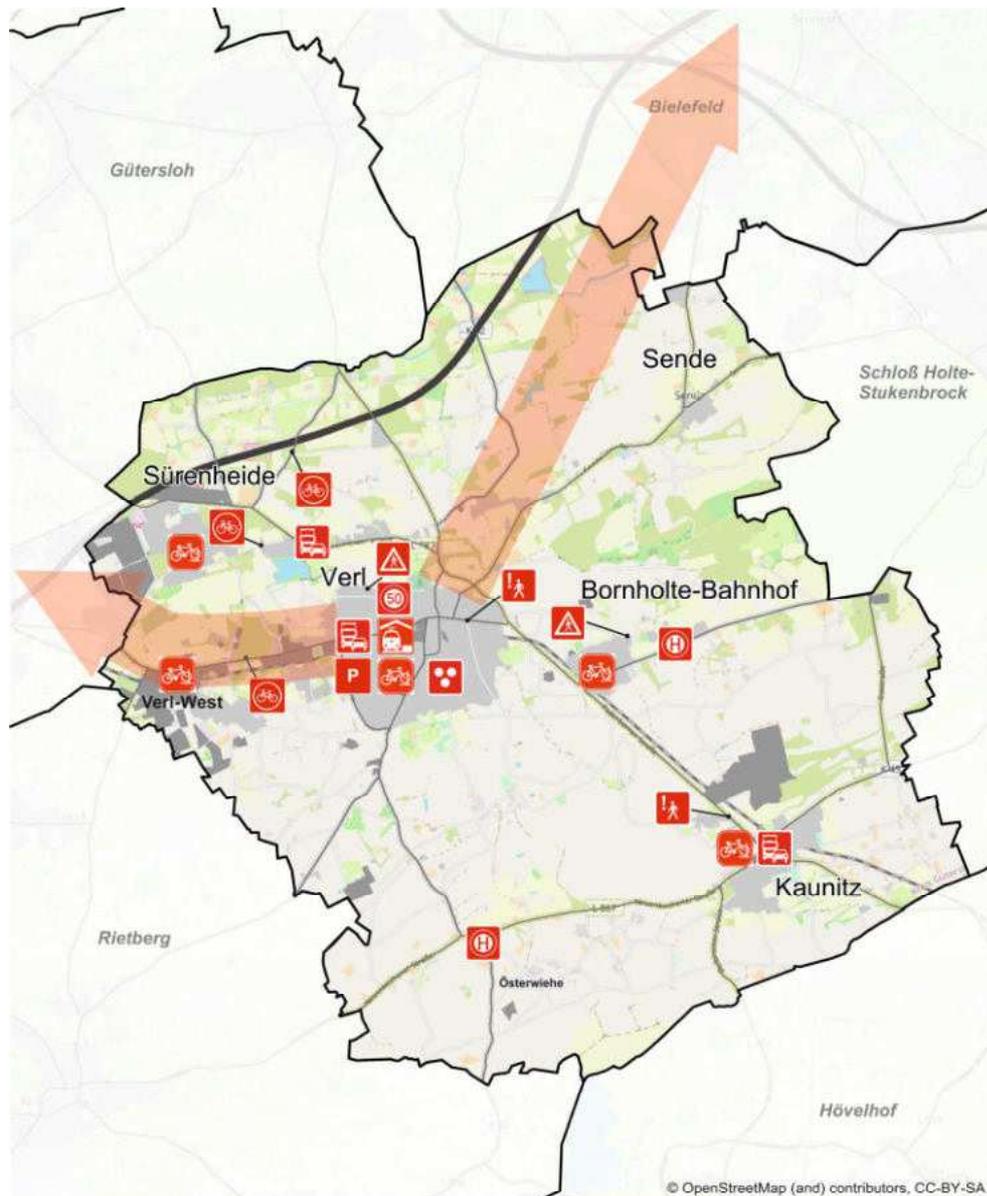
Harsewinkel – Gütersloh – Verl wieder hergestellt wird. Für die Nutzung der stillgelegten Trasse von Verl bis Hövelhof wird im Rahmen des Projektes AuToRail OWL ein autonomes, hybrides Fahrzeug zunächst für den Güterverkehr entwickelt. Derzeit stellt der Bahnhof Verl den zentralen Umsteigepunkt dar. Hier verkehren alle Regionalbuslinien. Nach erfolgreicher TWE-Reaktivierung und der Umgestaltung des Marktplatzes bestehen erhebliche Potenziale diesen Standort als Mobilitätsdrehscheibe auszubauen und die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes herzustellen. Somit gehen mit der TWE-Reaktivierung erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV einher, insbesondere für die Ein- und Auspendler von und nach Gütersloh. Der ÖPNV und Radverkehr spielt hierbei als Zu- und Abbringer zu den Bahnhaltspunkten in Verl eine wichtige Rolle. Die Ergebnisse der geplanten Machbarkeitsstudie des NWL, die die Verlängerung der Strecke bis nach Hövelhof thematisiert, liegen nach Fertigstellung des IMOK noch nicht vor.

Der Radverkehr genießt spätestens seit der Corona-Pandemie einen erheblichen Schub, der auch in Verl nicht von der Hand zu weisen ist. Der Radverkehrsanteil liegt 2020 bei 20 %. Gerade auf den Relationen bis 5 km stellt das Fahrrad ein schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel dar (s. Kap. 4.2). Es bestehen jedoch noch einige Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur (Führungsformen). Fehlende Radverkehrsanlagen in Kaunitz sowie nach Gütersloh und Bielefeld lassen noch nicht das ganze Radverkehrspotenzial ausschöpfen. Es existieren jedoch auch Probleme, wie z. B. historisch gewachsene Stadt- und Verkehrsstrukturen ohne Radverkehrsanlagen, die eine nachträgliche Integration einer Radverkehrsanlage erschweren oder das Erlernen und Einhalten bestimmter Verhaltens- und Verkehrsregeln (z. B. Verkehrsverhalten, „Geisterradler“), die sich der Handhabung der Stadt Verl entziehen.

Die Förderung von E-Fahrzeugen und E-Bikes/ Pedelecs zieht eine Reihe von Anpassungen in der städtischen Infrastruktur nach sich. Neben der Bereitstellung von öffentlichen Lademöglichkeiten sind für E-Bikes/ Pedelecs aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeiten Anpassungen in den Wegebreiten und der störungsfreien Streckenführung notwendig. Eine gemeinsame Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden innerorts birgt hier erhöhte Unfallrisiken. Hinzu kommt der Bedarf an witterungs- und diebstahlgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, um die zumeist kostspieligen Räder sicher abstellen zu können. Im Radverkehr stecken demnach noch erhebliche Potenziale für den Binnenverkehr, um die Wege bis max. 10 km vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern.

Der Fußverkehr spielt fast ausschließlich innerhalb der jeweiligen Ortsteile eine bedeutende Rolle. Hier besteht an vereinzelten Querungsstellen Optimierungsbedarf. Damit die eigenen Füße auch weiterhin auf Relationen bis 1 km und auch darüber hinaus genutzt werden, ist ein lückenloses, sicheres Fußwegenetz kombiniert mit hoher Aufenthaltsqualität (Grünflächen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten usw.) herzustellen.

In der nachfolgenden Karte sind noch einmal generelle Schwächen und Mängel in der gesamstädtischen Verkehrsinfrastruktur aufgeführt.



**Schwächen und Mängel Verkehrsinfrastruktur**

- |  |                                     |  |   |
|--|-------------------------------------|--|---|
|  | Hohe Verkehrsbelastung              |  | Fehlender Radweg                        |
|  | Überhöhte Geschwindigkeit           |  | Fehlende/ Mangelhafte Radabstellanlagen |
|  | Kostenlose Stellplätze              |  | Fehlender Fußweg                        |
|  | Fehlender Bahnanschluss             |  | Fehlende/ Gefährliche Querung           |
|  | Unzureichende Busanbindung/-taktung |  | Fehlende Barrierefreiheit               |
|  | Fehlende überörtliche Radverbindung |  |   |



Abb. 2.-21 Schwächen und Mängel Verkehrsinfrastruktur Stadt Verl

In der Stadt Verl bestehen auf gesamtstädtischer Ebene folgende Schwächen und Mängel in der Verkehrsinfrastruktur:

- Hohe Verkehrsbelastungen Gütersloher Straße und Paderborner Straße
- Überhöhte Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen zulässig
- Keine Bewirtschaftung der öffentlichen und halböffentlichen Stellplätze im gesamten Stadtgebiet, insbesondere in Verl-Mitte, schafft Anreize für den MIV
- Fehlender SPNV-Anschluss (TWE-Reaktivierung für 2027 geplant)
- Unzureichende Busanbindung und Taktung in Bornholte-Bahnhof und im Ortsteil Österwiehe in Kaunitz
- Kein Radschnellwegeangebot nach Gütersloh und Bielefeld
- Fehlender Radweg Gütersloher Straße Richtung Gütersloh
- Fehlender Radweg Feuerbornstraße in Sürenheide
- Fehlender Radweg Zollhausweg in Sürenheide
- Teilweise gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs führt zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
- Teilweise noch fehlende, sichere (witterungsgeschützte) Radabstellanlagen
- Teilweise nur Felgenhalter zum Abstellen der Fahrräder vorhanden (insbesondere auf vielen privaten Flächen)
- Fehlender Fußweg in der Straße Schmiedestrang in Bornholte-Bahnhof und Friedhofsweg Abschnitt Schulzentrum bis zur Straße Zum Meierhof in Verl
- Fehlende/ gefährliche Querung Marienstraße/ Paderborner Straße in Kaunitz und Lindenstraße/ Paderborner Straße in Verl
- Vereinzelt fehlende LSA und Querungshilfen für Zu Fuß Gehende
- Noch keine durchgängige Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet (taktile und visuelle Leitsysteme, abgesenkte Bordsteine, barrierefreie Bushaltestellen, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten)

Abschließend wird auf der nächsten Seite eine SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)) für die Verkehrsinfrastruktur in Verl aufgeführt.

### Stärken

- Steigende Bevölkerungszahlen zeugen von einem attraktiven Lebens- und Arbeitsstandort
- Gute Bildungsangebote
- Prosperierender Wirtschaftsraum
- Sehr gute innerstädtische sowie regionale und überregionale Anbindung an das klassifizierte Straßennetz
- Kostenloses öffentliches Stellplatzangebot
- Regelmäßige Busverbindungen werktags nach Gütersloh und Bielefeld
- Flache Topographie und kurze Wege innerhalb der Ortsteile stellen ideale Rad- und Fußverkehrsbedingungen dar

### Schwächen

- Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr
- Keine SPNV-Anbindung
- Lücken im Radwegenetz
- Im innerstädtischen Bereich häufig gemeinsame Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
- Kein Bike- und Carsharing Angebot

### Chancen

- TWE-Reaktivierung als Mobilitätsachse birgt erhebliche Verlagerungspotenziale vom MIV auf den SPNV im Pendlerverkehr
- Bus und Fahrrad als Zu- und Abbringer zu den Haltepunkten der TWE etablieren (Inter-/ Multimodalität)
- Projekt AuToRail OWL als „Meilenstein“ in der Etablierung neuer Mobilitätsformen (On-Demand-Systeme)
- Fahrradmitnahme im ÖPNV stärken
- Erschließungs- und Bedienqualität im Busverkehr optimieren
- Errichtung von Radschnellwegen für Pendler aus und nach Verl
- Schließung von Netzlücken und sichere Führungsformen im Radverkehr
- Errichtung von Radabstellanlagen an zentralen Punkten
- Kurze Fußwege in den Ortsteilen Kaunitz, Verl und Sürenheide zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- Generell: hoher MIV-Anteil im Binnenverkehr birgt erhebliche Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund

### Risiken

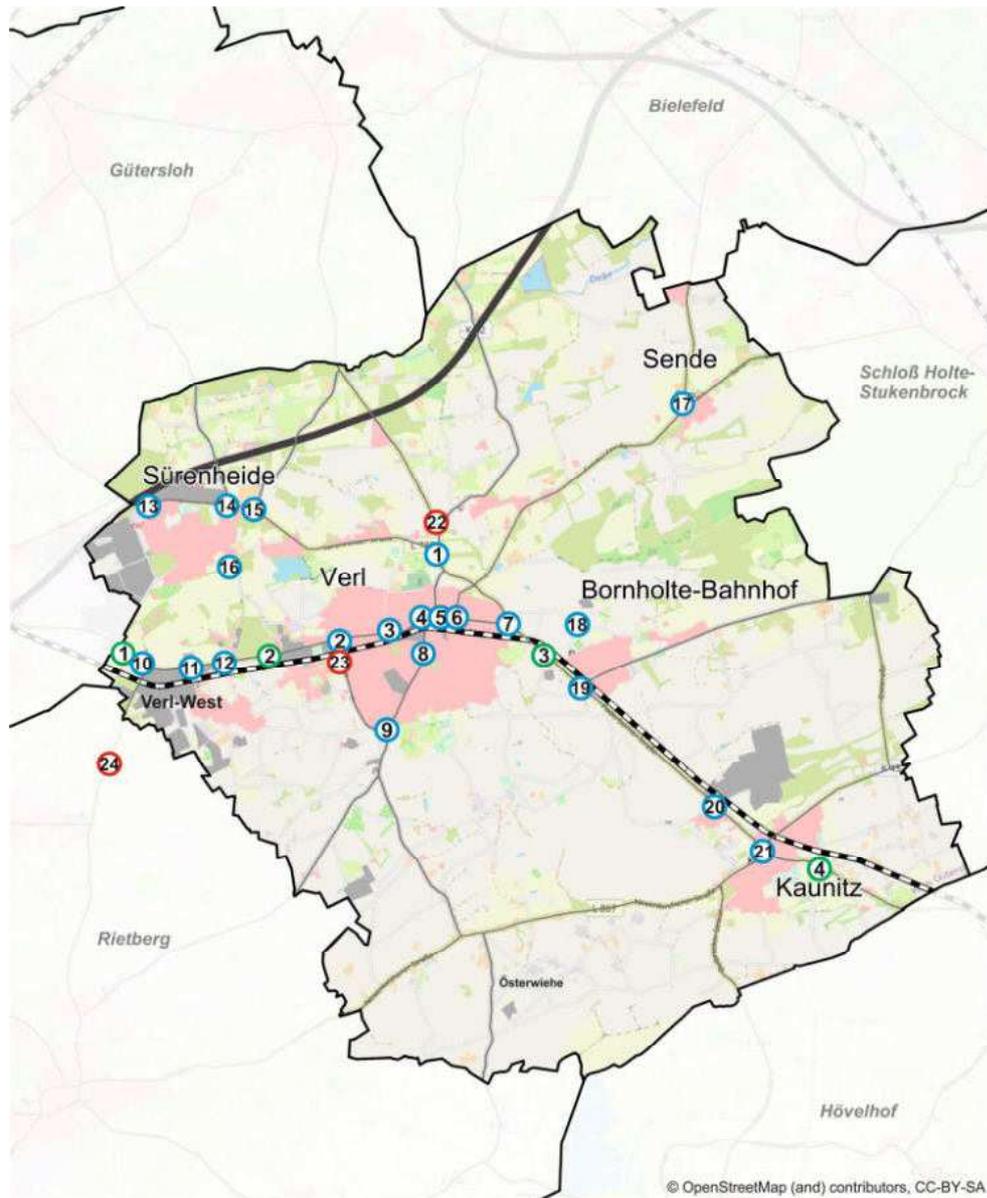
- Nur „Push“-Faktoren pro Umweltverbund führen zu einer „Kannibalisierung“ unter den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (z. B. Verlagerung von Fahrten mit Rad und Bus auf den SPNV (TWE-Strecke) anstatt vom MIV)
- Kostenlose öffentliche Stellplätze und ein ausreichendes Angebot an privaten Stellplätzen fördert die Pkw-Zentrierung
- Straßen mit höchsten Verkehrsbelastungen liegen nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Verl
- Radfahren ist (noch) nicht für alle Bevölkerungsgruppen ein ganzjähriges Verkehrsmittel

Abb. 2.-22 SWOT-Analyse Verkehrsinfrastrukturen und -angebote

### 3 Straßenverkehrszählungen und Verkehrssimulationsmodell

#### 3.1 Straßenverkehrszählung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse wurde im Stadtgebiet an bedeutenden Knotenpunkten und Querschnitten eine Verkehrserhebung durchgeführt, um eine aktuelle Datengrundlage der Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) in Verl zu erhalten. An insgesamt 21 Knotenpunkten wurde über zwei normale Werktage (Dienstag, 06.10.2020 und Mittwoch, 07.10.2020) außerhalb der Ferienzeit von 07:00 bis 11:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr insgesamt sieben Fahrzeugkategorien richtungsscharf mittels Erhebungspersonal erfasst, um die Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag zu erhalten. Die Fahrzeugkategorien gliedern sich in Fuß, Rad, Krad, Pkw, Lieferwagen (bis 3,5 t) sowie Lkw leicht (3,5 t bis 7,5 t) und Lkw schwer/ Bus (ab 7,5 t).



**Zählstellen Verl (06./07.10.2020)**

- Knotenpunkt (07:00-11:00 und 15:00-19:00 Uhr)
- Querschnitt (24h)
- Knotenpunkt (24h 23.03.2021)



Abb. 3.-1 Zählstellen Stadt Verl

Zusätzlich wurden die Verkehrsbelastungen an vier Querschnitten am Dienstag, den 06.10.2020, über einen Zeitraum von 24h richtungsscharf mittels Videogeräten aufgezeichnet. Hier wurden bis auf den Fußverkehr dieselben Fahrzeugkategorien erfasst. Hinzu kamen drei weitere Knotenpunktzählungen im Norden und Westen Verls, die am Dienstag, den 23.03.2021, über einen Zeitraum von 24h richtungsscharf mittels Videogeräten aufgezeichnet worden sind. Es wurden bis auf die Kategorie Fuß dieselben Fahrzeugkategorien erhoben wie im Herbst 2020. Der Fußverkehr spielt hier eine untergeordnete Rolle, da der Fokus auf den Kfz-Belastungen auf der Bleichestraße in Richtung A33 und dem Industriegebiet in Verl-West lag, um eine entsprechende Feinkalibrierung des Verkehrsmodell vornehmen zu können. In der Abbildung 3.-1 sind alle Zählstellen auf dem Stadtgebiet von Verl mit Ausnahme der Zählstelle 24, welche sich auf dem Stadtgebiet von Rietberg befindet, aufgeführt.

Die Zählzeiten wurden mit differenzierten Hochrechnungsfaktoren zur werktäglichen Tagesbelastung hochgerechnet. Hohe Verkehrsbelastungen von deutlich über >10.000 Kfz/d sind insbesondere auf den klassifizierten Straßen zu verzeichnen, während auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit Ausnahme der Paderborner und Gütersloher Straße die Belastungen vornehmlich < 10.000 Kfz/d betragen. In den nachfolgenden Abbildungen 3.-2 und 3.-3 sind die Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärken (DTV) an einem Werktag für sämtliche Zählstellen aufgeführt (Rundung auf 100er Stelle). Die Straßenarme sind immer beginnend von Westen gegen den Uhrzeigersinn in der Tabelle dargestellt.

Knotenpunkt	Straße	DTV-Wert	Knotenpunkt	Straße	DTV-Wert
<b>1</b>	Sürenheider Str.	13.300 Kfz/d	<b>13</b>	Sürenheider Str.	12.000 Kfz/d
	Bielefelder Sr.	17.000 Kfz/d		Waldstr.	6.000 Kfz/d
	Langer Hagen	24 Kfz/d		Sürenheider Str.	7.800 Kfz/d
	Bielefelder Str.	9.500 Kfz/d			
<b>2</b>	Gütersloher Str.	16.800 Kfz/d	<b>14</b>	Sürenheider Str.	10.600 Kfz/d
	Westring	7.300 Kfz/d		Thaddäusstr.	7.800 Kfz/d
	Gütersloher Str.	14.800 Kfz/d		Sürenheider Str.	14.400 Kfz/d
	Rebhuhnweg	1.800 Kfz/d		Isselhorster Str.	6.000 Kfz/d
<b>3</b>	Gütersloher Str.	13.600 Kfz/d	<b>15</b>	Sürenheider Str.	13.900 Kfz/d
	Wachtelweg	1.200 Kfz/d		Sürenheider Str.	12.000 Kfz/d
	Gütersloher Str.	13.000 Kfz/d		Feuerbornstr.	2.200 Kfz/d
	Zum Meierhof	3.200 Kfz/d			
<b>4</b>	Gütersloher Str.	15.900 Kfz/d	<b>16</b>	Königsberger Str.	500 Kfz/d
	Österwieher Str.	9.600 Kfz/d		Brummelweg	3.500 Kfz/d
	Gütersloher Str.	17.000 Kfz/d		Zollhausweg	500 Kfz/d
				Brummelweg	3.300 Kfz/d
<b>5</b>	Gütersloher Str.	16.700 Kfz/d	<b>17</b>	Sender Str.	9.500 Kfz/d
	Bahnhofstr.	7.900 Kfz/d		Sender Str.	7.200 Kfz/d
	Paderborner Str.	16.000 Kfz/d		Eckardtsheimer Str.	3.200 Kfz/d
	Hauptstr.	6.900 Kfz/d			
<b>6</b>	Paderborner Str.	14.300 Kfz/d	<b>18</b>	Schmiedestrang	1.900 Kfz/d
	Florianweg	69 Kfz/d		Grasweg	300 Kfz/d
	Paderborner Str.	11.000 Kfz/d		Schmiedestrang	1.700 Kfz/d
	Poststr.	5.600 Kfz/d		Grasweg	400 Kfz/d
<b>7</b>	Paderborner Str.	10.500 Kfz/d	<b>19</b>	Paderborner Str.	16.100 Kfz/d
	Paderborner Str.	15.200 Kfz/d		Paderborner Str.	14.200 Kfz/d
	Schmiedestrang	1.900 Kfz/d		Bergstr.	3.800 Kfz/d
	Bielefelder Str.	10.200 Kfz/d			
<b>8</b>	Westfalenweg	5.000 Kfz/d	<b>20</b>	Paderborner Str.	12.200 Kfz/d
	Österwieher Str.	8.000 Kfz/d		Paderborner Str.	12.200 Kfz/d
	Österwieher Str.	7.900 Kfz/d		Kapellenweg	3.300

Knotenpunkt	Straße	DTV-Wert	Knotenpunkt	Straße	DTV-Wert
9	Westring	5.600 Kfz/d	21	Paderborner Str.	15.600 Kfz/d
	Österwieher Str.	7.200 Kfz/d		Fürstenstr.	9.900 Kfz/d
	Österwieher Str.	5.200 Kfz/d		Paderborner Str.	8.500 Kfz/d
10	Gütersloher Str.	17.600 Kfz/d	22	Bielefelder Str.	7.600 Kfz/d
	Wiedenbrücker Str.	12.600 Kfz/d		Bleichestr.	4.100 Kfz/d
	Gütersloher Str.	12.700 Kfz/d		Bielefelder Str.	3.700 Kfz/d
11	Gütersloher Str.	12.200 Kfz/d	23	Westfalenweg	1.200 Kfz/d
	Eiserstr.	3.500 Kfz/d		Westring	4.700 Kfz/d
	Gütersloher Str.	13.400 Kfz/d		Westring	4.700 Kfz/d
	Aluminiumstr.	600 Kfz/d			
12	Gütersloher Str.	14.000 Kfz/d	24	Varenseller Str.	11.200 Kfz/d
	Strothweg	1.200 Kfz/d		Westfalenweg	1.400 Kfz/d
	Gütersloher Str.	13.900 Kfz/d		Varenseller Str.	10.300 Kfz/d
	Hülshorstweg	1.000 Kfz/d			

Abb. 3.-2 DTV-Werte Knotenpunkte 2020/ 2021 Stadt Verl

Querschnitt		
1	Gütersloher Str.	17.700 Kfz/d
2	Gütersloher Str.	14.900 Kfz/d
3	Paderborner Str.	13.800 Kfz/d
4	Paderborner Str.	5.800 Kfz/d

Abb. 3.-3 DTV-Werte Querschnitte 2020 Stadt Verl

Aufgrund einer einseitigen Sperrung auf der Verler Straße in Gütersloh-Spexard fällt die DTV-Belastung auf der Gütersloher Straße (Querschnitt 1) in Richtung Gütersloh etwas geringer aus als in vergangenen Erhebungen von 2015 der landesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) an übergeordneten Straßen, die i. d. R. alle fünf Jahre durchgeführt wird. Dies ist entsprechend bei der Hochrechnung der Belastungszahlen berücksichtigt und in der Abb. 3.-2 angepasst worden. Ansonsten gab es keinerlei Straßensperrungen auf dem Verler Stadtgebiet sowie Einschränkungen in Folge der Corona-Pandemie („Lockdown“) während des Erhebungszeitraums.

Die A 2 im Norden von Verl weist gemäß der landesweiten SVZ 2015 einen DTV-Wert von über 84.000 Kfz/d auf. Hier ist ein hoher Anteil dem Durchgangsverkehr zuzuschreiben, der in Richtung Nord-Osten nach Bielefeld (Kreuz Bielefeld A33) und Hannover sowie in Richtung Süd-Westen ins Ruhrgebiet fährt.

### 3.2 Verkehrssimulationsmodell

Ein Verkehrsmodell ist ein komplexes, rechnergestütztes Werkzeug zur Darstellung, Berechnung und Modellierung der Verkehrsnachfrage bzw. des Verkehrsflusses – sowohl auf mikro- als auch auf makroskopischer Ebene. Grundlage eines Modells sind das Verkehrsnetz mit Strecken und Knoten (Straßennetz bzw. ÖPNV-Liniennetz für ÖV-Modell) sowie Struktur- und Belastungsdaten. Mit dem Verkehrsmodell lässt sich nicht nur die aktuelle Verkehrsnachfrage im gesamten Netz berechnen, sondern insbesondere auch der zukünftige Verkehr modellieren, für Veränderungen der Strukturdaten (bspw. Bevölkerungszuwachs bzw. -abnahme) oder des Straßennetzes (Netzfälle – bspw. Sperrung von Straßen etc.).

Für die Stadt Verl wurde das Verkehrsmodell für den heutigen Zustand 2020 und die Nullprognose 2035 angepasst. Grundlage hierfür waren die Verkehrszählungen aus dem Kap. 3.1. Das Verkehrsmodell basiert auf Strukturdaten zu den Einwohnerinnen und Einwohnern, den Beschäftigtenzahlen aus der Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung,

Schülerzahlen und Schulplätzen sowie auf Angaben zu den Einkaufs- und Freizeitstandorten. Das Verkehrsmodell umfasst 109 Zellen in Verl und 116 Zellen im Umland (s. Abb. 3.-4).

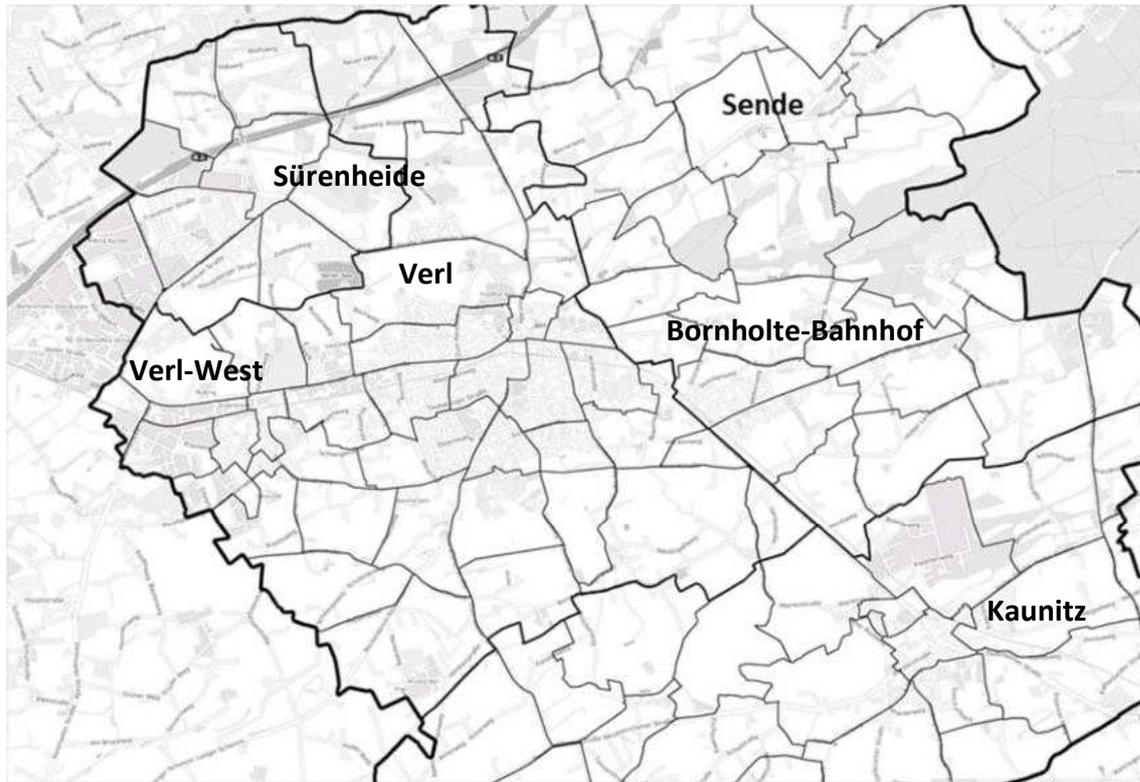


Abb. 3.-4 Verkehrszellen des Verkehrsmodells Stadt Verl

Neben den Strukturdaten stellen die Mobilitätskennwerte eine entscheidende Kenngröße für die Ermittlung der Verkehrsmengen dar. Diese basieren auf der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr, die im Oktober 2020 auf Ortsteilebene durchgeführt und ausgewertet worden ist (s. Kap. 4). Im Einzelnen sind dies:

- Wegehäufigkeit und Reisezweckverteilung
- Modal Split der Einwohner getrennt nach Reisezwecken
- Wegelängen und -zeiten

Ebenfalls aus der Haushaltsbefragung wird die Ausprägung der einzelnen Reisezwecke offengelegt. Im Verkehrsmodell werden diese noch differenziert nach Hin- und Rückrichtung aufgeteilt. Der Reisezweck Schule wird detailliert nach Grundschule und weiterführender Schule unterteilt und entsprechend anderen Altersgruppen der Wohnbevölkerung sowie Schulen zugewiesen. Im Modell sind insgesamt 16 Reisezwecke hinterlegt. Die Struktur des Verkehrsmodells ist in folgender Abbildung 3.-5 dargestellt.

Netze MIV, Radverkehr und ÖPNV				
	Binnen- und Quellverkehr Verl	Zielverkehr (Einpendler nach Verl)	Lkw-Verkehr (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr)	Durch- gangs- verkehr
Verkehrszellen	109 Zellen in Verl	116 Zellen im Umland		
Strukturdaten auf Zellenebene	Strukturdaten auf Verkehrszellen in Verl	Struktur- und Pendlerdaten IT.NRW	Unter- nehmens- befragung und Güterver- kehrsmatrizen des BVWP 2035	Matrizen aus Verkehrs- stärkenkarte des Landes NRW und pendlerdaten von IT.NRW
Mobilitätsdaten	Auswertung aus der HHB Verl	IT.NRW		
Verkehrsaufkommen	eigenständig auf der Basis der Daten aus HHB Verl	eigenständig anhand MiD/SrV		
Verkehrsverteilung und Verkehrsmittel- wahl	eigenständig auf der Basis der HHB Verl	eigenständig anhand MiD/SrV		
Umlegung MIV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2035			
Umlegung ÖPNV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2035			
Umlegung Rad	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2035			

Abb. 3.-5 Struktur des Verkehrsmodells Stadt Verl

Das Verkehrsmodell wurde für den Istzustand 2020 aufgebaut und anhand der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr 2020 (s. Kap. 4), der Zählungsergebnisse (s. Kap. 3.1) sowie der Beschäftigten- und Unternehmensbefragung 2021 (s. Kap. 3.2.1) kalibriert.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgt in vier Stufen:

- 1. Stufe:** Vergleich Gesamtverkehr Haushaltsbefragung (HHB) 2020 und Verkehrsmodell  
Eichung des Modells anhand der Gesamtwege gemäß HHB  
→ Anzahl der Wege pro Tag und Fahrtzweck
- 2. Stufe:** Modal Split zwischen Haushaltsbefragung 2020 und Verkehrsmodell  
Eichung des Modells anhand der Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzwecken gemäß HHB  
→ Anzahl der Wege pro Tag und Fahrtzweck getrennt nach Fahrtzwecken
- 3. Stufe:** Eichung im Straßennetz anhand der Verkehrszählungen 2020  
Eichung des streckenbezogenen Kfz-Aufkommens anhand der Zählwerte im Straßennetz (s. Abb. 3.-6)

Nr.	Name		SVZ 2015	Zählung	Abweichung	Abweichung in %
1	Sürenheider Straße	L 787	9.452	13.283	3.831	41%
2	Bielefelder Straße	L 791		17.006		
3	Langer Hagen			24		
4	Bielefelder Straße	L 791	4.296	7.592	3.296	77%
5	Bielefelder Straße	L 791		3.662		
6	Bleicherstraße	K 42	3.311	4.066	755	23%
7	Gütersloher Straße	L 757	16.635	16.793	158	1%
8	Westring	K 57	6.622	7.322	700	11%
9	Gütersloher Straße	L 757	16.635	14.789	-1.846	-11%
10	Rebhuhnweg			1.791		
11	Gütersloher Straße	L 757	19.582	13.586	-5.996	-31%
12	Wachtelweg			1.234		
13	Gütersloher Straße	L 757	19.582	13.023	-6.559	-33%
14	Zum Meierhof			3.159		
15	Gütersloher Straße	L 757	19.582	15.846	-3.736	-19%
16	Österwieher Straße	K 42	4.265	9.567	5.302	124%
17	Gütersloher Straße	L 757	19.582	16.963	-2.619	-13%
18	Bahnhofstraße			7.878		

Nr.	Name		SVZ 2015	Zählung	Abweichung	Abweichung in %
19	Paderborner Straße	L 757	19.582	16.000	-3.582	-18%
20	Hauptstraße			6.942		
21	Paderborner Straße	L 757	13.474	14.264	790	6%
22	Florianweg			69		
23	Paderborner Straße	L 757	13.474	10.969	-2.505	-19%
24	Poststraße			5.572		
25	Paderborner Straße	L 757	13.474	10.545	-2.929	-22%
26	Paderborner Straße	L 757	13.474	15.196	1.722	13%
27	Schmiedestrang			1.942		
28	Westfalenweg			5.005		
29	Österwieher Straße	K 42	4.265	8.049	3.784	89%
30	Österwieher Straße	K 42	4.265	7.927	3.662	86%
31	Westring	K 57	6.622	5.578	-1.044	-16%
32	Westring	K 57	6.622	4.695	-1.927	-29%
33	Westring	K 57	6.622	4.725	-1.897	-29%
34	Westfalenweg			1.194		
35	Varenseller Straße	L 791	9.177	10.309	1.132	12%
36	Westfalenweg			1.427		
37	Varenseller Straße	L 791	9.177	11.174	1.997	22%
38	Österwieher Straße	K 42	4.265	7.246	2.981	70%
39	Österwieher Straße	K 42	4.265	5.203	938	22%
40	Gütersloher Straße	L 757	21.573	17.598	-3.975	-18%
41	Wiedenbrücker Straße	L 791	9.177	12.580	3.403	37%
42	Gütersloher Straße	L 757	16.635	12.707	-3.928	-24%
43	Gütersloher Straße	L 757	16.635	12.228	-4.407	-26%
44	Eiserstraße			3.480		
45	Aluminiumstraße			576		
46	Gütersloher Straße	L 757	16.635	13.985	-2.650	-16%
47	Strothweg			1.205		
48	Gütersloher Straße	L 757	16.635	13.866	-2.769	-17%
49	Hülshorstweg			999		
50	Sürenheider Straße	L 787	9.452	12.038	2.586	27%
51	Waldstraße			6.024		
52	Sürenheider Straße	L 787	9.452	7.829	-1.623	-17%
53	Sürenheider Straße	L 787	9.452	10.580	1.128	12%
54	Thaddäusstraße			7.834		
55	Sürenheider Straße	L 787	9.452	14.375	4.923	52%
56	Isselhorster Straße	K 36	5.865	5.960	95	2%
57	Sürenheider Straße	L 787	9.452	13.919	4.467	47%
58	Sürenheider Straße	L 787	9.452	11.973	2.521	27%
59	Feuerbornstraße		3.600	2.162	-1.438	-40%
60	Königsberger Straße			471		
61	Brummelweg			3.442		
62	Zollhausweg			546		
63	Brummelweg			3.301		
64	Sender Straße	L 787	8.211	9.492	1.281	16%
65	Sender Straße	L 790	4.827	7.226	2.399	50%
66	Eckardtsheimer Straße	L 787	2.837	3.221	384	14%
67	Schmiedestrang			1.881		
68	Grasweg			261		
69	Schmiedestrang			1.704		
70	Grasweg			439		
71	Paderborner Straße	L 757	11.598	16.124	4.526	39%
72	Paderborner Straße	L 757	11.598	14.241	2.643	23%
73	Bergstraße	K 43	3.189	3.824	635	20%
74	Paderborner Straße	L 757	11.598	12.229	631	5%
75	Paderborner Straße	L 757	11.598	12.248	650	6%
76	Kapellenweg			3.305		
77	Paderborner Straße	L 757	11.598	15.554	3.956	34%
78	Fürstenstraße	L 751	3.412	9.922	6.510	191%
79	Paderborner Straße	L 757	5.437	8.525	3.088	57%
80	A 2	A 2	85.017	85.017	0	0%
81	A 2	A 2	85.017	85.017	0	0%
82	A 2	A 2	77.905	77.905	0	0%
83	A 2	A 2	77.905	77.905	0	0%

Abb. 3.-6 Abgleich Straßenverkehrszählung (SVZ) und Zählung 2020/ 2021 Stadt Verl

Die nachfolgende Tabelle (s. Abb. 3.-7) zeigt die DTV-Werte der Zählungen 2020/ 2021 und die im Verkehrsmodell hochgerechneten Werte für ausgewählte Bereiche im Straßennetz von Verl.

Nr.	Name		Zählung	Modell	Abweichung	Abweichung in %
1	Sürenheider Straße	L 787	13.283	13.448	165	1%
2	Bielefelder Straße	L 791	17.006	15.622	-1.384	9%
3	Langer Hagen		24	20	-4	20%
4	Bielefelder Straße	L 791	7.592	8.015	423	5%
5	Bielefelder Straße	L791	3.662	3.142	-520	17%
6	Bleicherstraße		4.066	4.798	732	15%
7	Gütersloher Straße	L 757	16.793	18.750	1.957	10%
8	Westring	K 57	7.322	5.933	-1.389	23%
9	Gütersloher Straße	L 757	14.789	15.478	689	4%
10	Rebhuhnweg		1.791	1.844	53	3%
11	Gütersloher Straße	L 757	13.586	15.463	1.877	12%
12	Wachtelweg		1.234	1.620	386	24%
13	Gütersloher Straße	L 757	13.023	13.912	889	6%
14	Zum Meierhof		3.159	3.764	605	16%
15	Gütersloher Straße	L 757	15.846	14.729	-1.117	8%
16	Österwieher Straße	K 42	9.567	8.197	-1.370	17%
17	Gütersloher Straße	L 757	16.963	19.093	2.130	11%
18	Bahnhofstraße		7.878	7.025	-853	12%
19	Paderborner Straße	L 757	16.000	18.948	2.948	16%
20	Hauptstraße		6.942	7.043	101	1%
21	Paderborner Straße	L 757	14.264	16.858	2.594	15%
22	Florianweg		69	92	23	25%
23	Paderborner Straße	L 757	10.969	13.528	2.559	19%
24	Poststraße		5.572	5.693	121	2%
25	Paderborner Straße	L 757	10.545	12.205	1.660	14%
26	Paderborner Straße	L 757	15.196	16.213	1.017	6%
27	Schmiedestrang		1.942	2.443	501	21%
28	Westfalenweg		5.005	4.637	-368	8%
29	Österwieher Straße	K 42	8.049	6.304	-1.745	28%
30	Österwieher Straße	K 42	7.927	7.752	-175	2%
31	Westring	K 57	5.578	4.042	-1.536	38%
32	Westring		4.695	4.861	166	3%
33	Westring		4.725	4.937	212	4%
34	Westfalenstraße		1.194	996	-198	20%
35	Varenseller Straße	L791	10.309	9.229	-1.080	12%
36	Westfalenstraße		1.427	1.018	-409	40%
37	Varenseller Straße	L791	11.174	9.930	-1.244	13%
38	Österwieher Straße	K 42	7.246	6.263	-983	16%
39	Österwieher Straße	K 42	5.203	5.202	-1	0%
40	Gütersloher Straße	L 757	17.598	19.829	2.231	11%
41	Wiedenbrücker Straße	L 791	12.580	10.865	-1.715	16%
42	Gütersloher Straße	L 757	12.707	15.163	2.456	16%
43	Gütersloher Straße	L 757	12.228	15.153	2.925	19%
44	Eiserstraße		3.480	2.798	-682	24%
45	Aluminiumstraße		576	609	33	5%
46	Gütersloher Straße	L 757	13.985	14.718	733	5%
47	Strothweg		1.205	1.061	-144	14%
48	Gütersloher Straße	L 757	13.866	14.422	556	4%
49	Hülshorstweg		999	937	-62	7%
50	Sürenheider Straße	L 787	12.038	10.411	-1.627	16%
51	Waldstraße		6.024	4.641	-1.383	30%
52	Sürenheider Straße	L 787	7.829	7.789	-40	1%
53	Sürenheider Straße	L 787	10.580	8.436	-2.144	25%
54	Thaddäusstraße		7.834	5.875	-1.959	33%
55	Sürenheider Straße	L 787	14.375	12.653	-1.722	14%
56	Isselhorster Straße	K 36	5.960	4.836	-1.124	23%
57	Sürenheider Straße	L 787	13.919	12.653	-1.266	10%
58	Sürenheider Straße	L 787	11.973	11.252	-721	6%
59	Feuerbornstraße		2.162	1.815	-347	19%
60	Königsberger Straße		471	430	-41	10%
61	Brummelweg		3.442	3.394	-48	1%
62	Zollhausweg		546	426	-120	28%
63	Brummelweg		3.301	3.005	-296	10%
64	Sender Straße	L 787	9.492	8.012	-1.480	18%

Nr.	Name		Zählung	Modell	Abweichung	Abweichung in %
65	Sender Straße	L 790	7.226	4.805	-2.421	50%
66	Eckardtsheimer Straße	L 787	3.221	3.647	426	12%
67	Schmiedestrang		1.881	2.347	466	20%
68	Grasweg		261	234	-27	12%
69	Schmiedestrang		1.704	1.550	-154	10%
70	Grasweg		439	368	-71	19%
71	Paderborner Straße	L 757	16.124	15.862	-262	2%
72	Paderborner Straße	L 757	14.241	14.055	-186	1%
73	Bergstraße	K 43	3.824	3.255	-569	17%
74	Paderborner Straße	L 757	12.229	12.306	77	1%
75	Paderborner Straße	L 757	12.248	12.405	157	1%
76	Kapellenweg		3.305	3.674	369	10%
77	Paderborner Straße	L 757	15.554	13.267	-2.287	17%
78	Fürstenstraße	L 751	9.922	8.414	-1.508	18%
79	Paderborner Straße	L 757	8.525	7.956	-569	7%
80	A 2	A 2	85.017	83.117	-1.900	2%
81	A 2	A 2	85.017	83.307	-1.710	2%
82	A 2	A 2	77.905	77.080	-825	1%
83	A 2	A 2	77.905	82.064	4.159	5%

Abb. 3.-7 Abgleich Zählung 2020/ 2021 und Verkehrsmodell Stadt Verl

#### 4. Stufe: Eichung im Straßennetz anhand der Beschäftigten- und Unternehmensbefragung 2021

Eichung des streckenbezogenen Kfz-Aufkommens anhand der Ergebnisse zum Wohn- und Beschäftigtenort im Straßennetz

### 3.2.1 Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung 2021

#### Unternehmensbefragung

Im Rahmen der Erarbeitung des IMOK und des Verkehrssimulationsmodells wurde eine Befragung der in Verl ansässigen Unternehmen durchgeführt. Inhaltlich ging es bei der Befragung darum, die aktuelle Situation rund um das Mobilitätsverhalten zu beschreiben. Thematisch wurden z. B. Fragen zur Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts, der Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf geschäftlichen oder dienstlichen Wegen sowie mobilitätsbezogenen Maßnahmen und Aktivitäten gestellt.

Insgesamt wurden etwa 300 in Verl ansässige Unternehmen am 26.04.2021 von der Stadtverwaltung angeschrieben. Den Unternehmen wurde der Befragungslink und ein Code mitgeteilt, damit sie die Online-Befragung aufrufen konnten. Der Fragebogen bestand aus knapp 40 Fragen (Fragebogen s. Anhang). Letztlich haben 55 Unternehmen an der Befragung teilgenommen. Die Befragung war freiwillig und kostenlos.

Die Unternehmen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, sind verschiedenen Branchen zuzuordnen. Wie Abbildung 3.-8 zeigt, können insgesamt 19 Unternehmen der Dienstleistungsbranche zugeteilt werden. Daneben haben 13 Handwerksbetriebe an der Befragung teilgenommen, 12 Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe, 10 aus dem Handel und ein Unternehmen der öffentlichen Einrichtung.

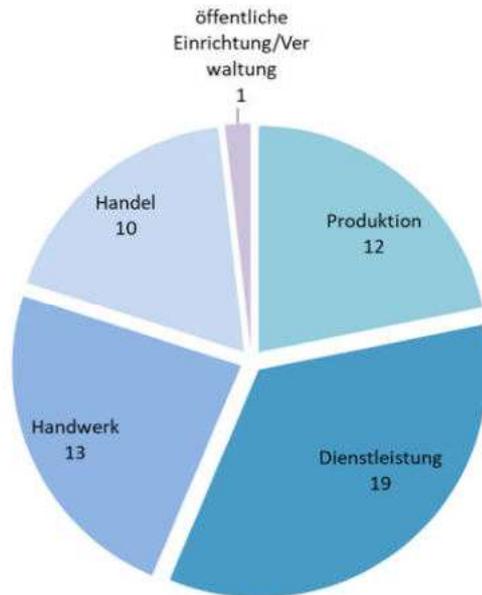


Abb. 3.-8 Anzahl der teilgenommenen Unternehmen nach Branche

Hinsichtlich der Beschäftigtenverteilung fällt auf, dass ein Großteil der teilgenommenen Unternehmen eine tendenziell kleine Beschäftigtenzahl aufweist. In 51 % der Unternehmen arbeiten weniger als 10 Beschäftigte. 100 bis 250 Beschäftigte oder mehr als 250 Beschäftigte haben nur jeweils 6 % der Unternehmen.

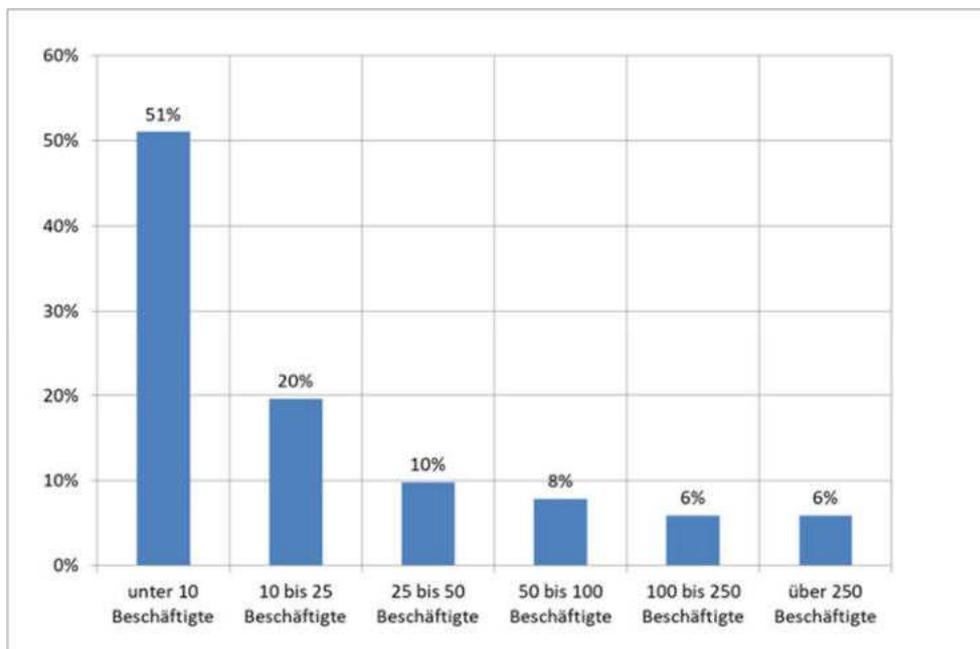


Abb. 3.-9 Anzahl der Beschäftigten in den Unternehmen

Im Hinblick auf die Geschlechterverteilung der Beschäftigten in den Unternehmen (unterteilt nach Beschäftigtengröße) zeigt sich, dass in allen Unternehmen, unabhängig von der Beschäftigtengröße, die Anzahl an männlichen Beschäftigten überwiegt. Dies trifft vor allem auf die Unternehmen mit einer Anzahl zwischen 25 bis 250 Beschäftigten zu.

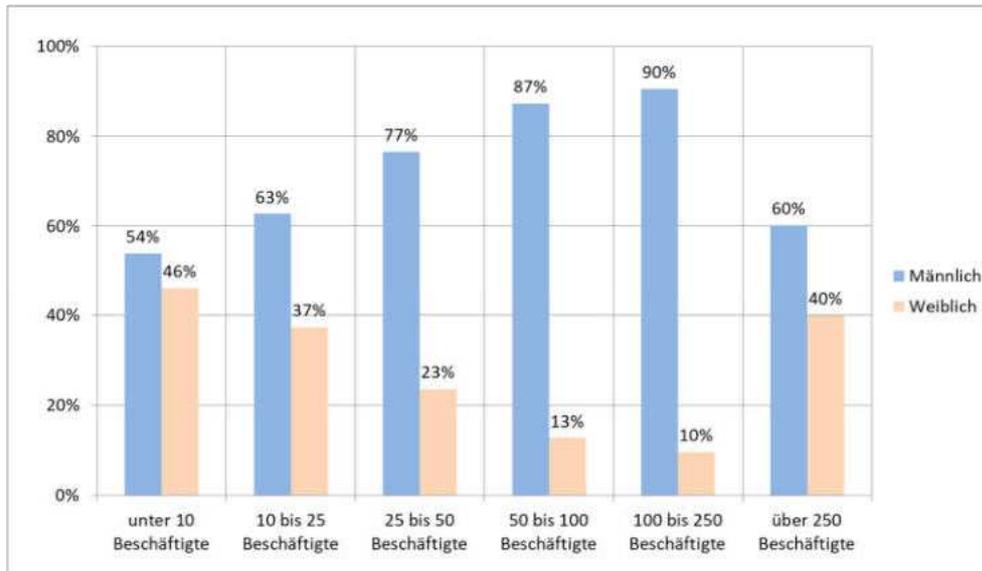


Abb. 3.-10 Geschlechterverteilung der Beschäftigten nach Beschäftigtenzahl des Unternehmens

Auch bei der Unterteilung nach Branche des Unternehmens zeigt sich eine unterschiedliche Verteilung des Geschlechts der Beschäftigten. Während beispielsweise in handwerklichen Betrieben die Anzahl an männlichen Beschäftigten deutlich überwiegt, ist im Dienstleistungssektor eine nahezu gleiche Geschlechterverteilung zu beobachten. In Unternehmen der öffentlichen Einrichtung oder Verwaltung überwiegt der Anteil der Mitarbeiterinnen. Hier ist jedoch eine einschränkende Aussagekraft zu beachten, da lediglich ein Unternehmen bei der Befragung teilgenommen hat, welches dieser Branche zugeordnet werden kann.

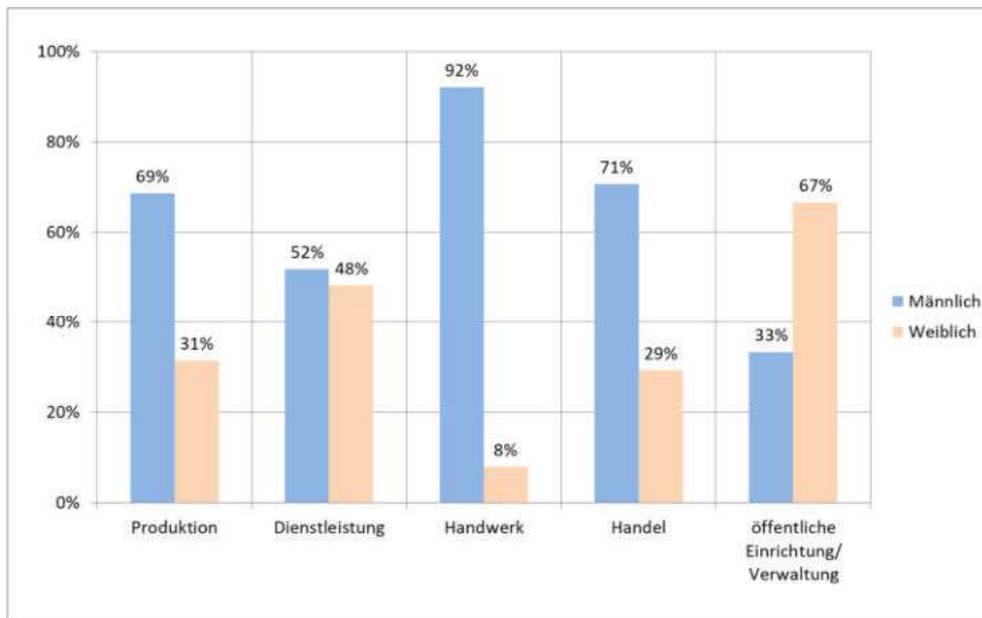


Abb. 3.-11 Geschlechterverteilung der Beschäftigten nach Unternehmensbranche

Ein Aspekt, der während der Corona-Pandemie nochmal an Bedeutung gewonnen hat, ist die Möglichkeit für die Beschäftigten, einen Teil ihrer Arbeitszeit von Zuhause aus zu arbeiten (Homeoffice). Wie Abbildung 3.-12 verdeutlicht, bietet sich dies jedoch nicht in jeder Branchen an, denn vielfach lässt der eigentliche Arbeitsschwerpunkt es nicht zu, von Zuhause aus zu arbeiten. Vor allem handwerkliche Betriebe und Unternehmen im Produktionssektor können nur vereinzelt den Beschäftigten Homeoffice ermöglichen.

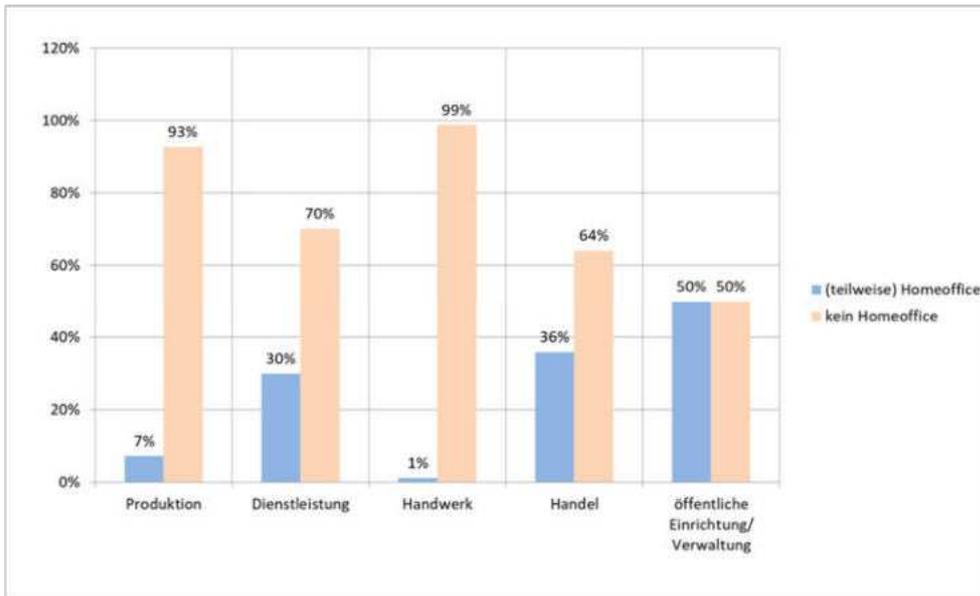


Abb. 3.-12 Möglichkeit zum Homeoffice in den Betrieben

Die Dienst- und Geschäftsreisen der Beschäftigten in den Unternehmen stehen ebenfalls im Fokus der Unternehmensbefragung. Hier wurde beispielsweise erfragt, ob die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Dienst-/ Geschäftsreisen angehalten werden, bestimmte Verkehrsmittel zu wählen. Es fällt auf, dass bei allen Unternehmen, unabhängig von der Beschäftigtengröße, in erster Linie der Firmenwagen genutzt werden sollte (s. Abb. 3.-13). Dienstfahrräder bzw. Dienstlastenfahrräder kommen für Dienst-/ Geschäftsreisen lediglich bei kleinen Unternehmen unter 10 Beschäftigten zum Einsatz. Empfehlungen, dass Dienst- bzw. Geschäftsreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn durchgeführt werden sollten, bestehen ebenfalls nur in wenigen Unternehmen. 17 % der Unternehmen mit einer Beschäftigtenzahl von über 250 Beschäftigten sowie 6 % der Unternehmen mit weniger als 10 Beschäftigten empfehlen die Wahl der Verkehrsmittel des ÖV. Gleichzeitig verdeutlicht die Abbildung, dass bei einigen Unternehmen bisher keine Regelungen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl getroffen wurden.

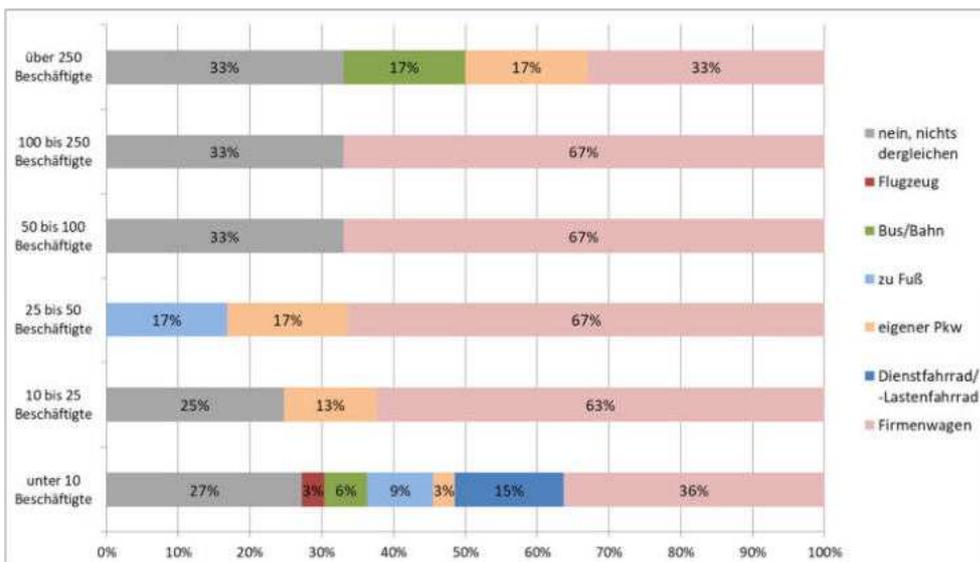


Abb. 3.-13 Regelungen und Verkehrsmittelpfehlungen für Dienst-/ Geschäftsreisen

Ein zentraler Aspekt der Unternehmensbefragung besteht in der Einordnung von mobilitäts- und umweltbezogenen Themen hinsichtlich ihrer Relevanz für das Unternehmen. Insgesamt

fallen drei Themenkomplexe auf, die von den Unternehmen als „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ bewertet werden. Dazu zählen zum einen die Verbesserung der Erreichbarkeit des Unternehmens für Beschäftigte, die Verminderung von Parkdruck am Ort des Unternehmens für Beschäftigte sowie die Reduzierung von Kosten für den Parkraum. Vor allem die Reduzierung der Parkraumkosten ist für die Unternehmen nebensächlich, da alle befragten Unternehmen die betriebseigenen Stellplätze den Beschäftigten entgeltfrei anbieten.

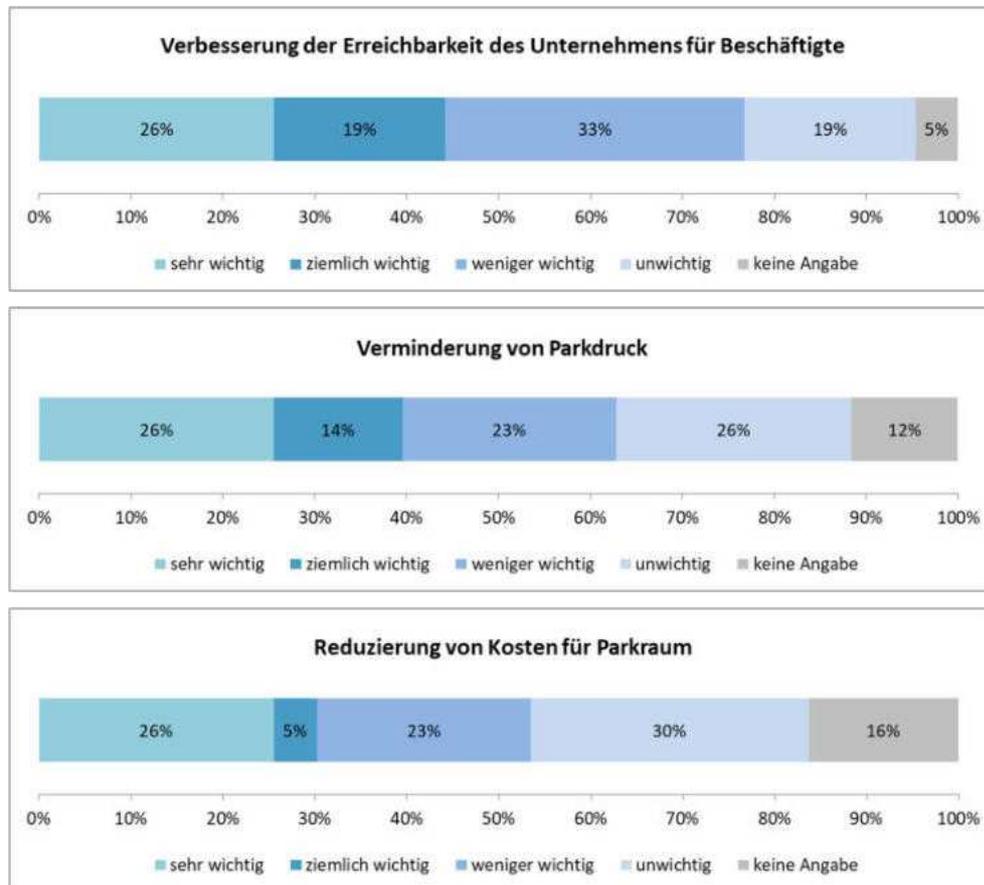


Abb. 3.-14 Mobilitäts- und Umweltbezogene Themen mit geringerer Wichtigkeit für die Unternehmen

Demgegenüber stehen die Themen, die für die Unternehmen wichtig sind (s. Abb. 3.-15). Dazu zählen die allgemeine Erhöhung der Produktivität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Verminderung von Wegeunfällen. Die Mehrheit der befragten Unternehmen hat außerdem angegeben, dass sie die Stärkung der betrieblichen Gesundheitsförderung sowie die Verbesserung der Umweltbilanz des Unternehmens für „sehr wichtig“ oder „ziemlich wichtig“ halten.



Abb. 3.-15 Mobilitäts- und Umweltbezogene Themen mit hoher Wichtigkeit für die Unternehmen

An die Einordnung der Relevanz der mobilitäts- und umweltbezogenen Themen knüpfen Maßnahmen und Instrumente der Unternehmen an, die z. B. zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität beitragen können. Im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements (s. Abb. 3.-16) haben 84 % der befragten Unternehmen angegeben, dass sie bisher noch keine Maßnahmen in dieser Richtung umgesetzt haben. Demgegenüber haben 16 % der Unternehmen bereits verschiedene Maßnahmen realisiert. Dazu zählt beispielsweise die Einführung von Job-Fahrrädern, Leasingangebote für Fahrräder, die Installation von Ladesäulen für Elektroautos oder die Umstellung des Firmenfuhrparks auf Elektro- bzw. mindestens Hybridfahrzeuge.

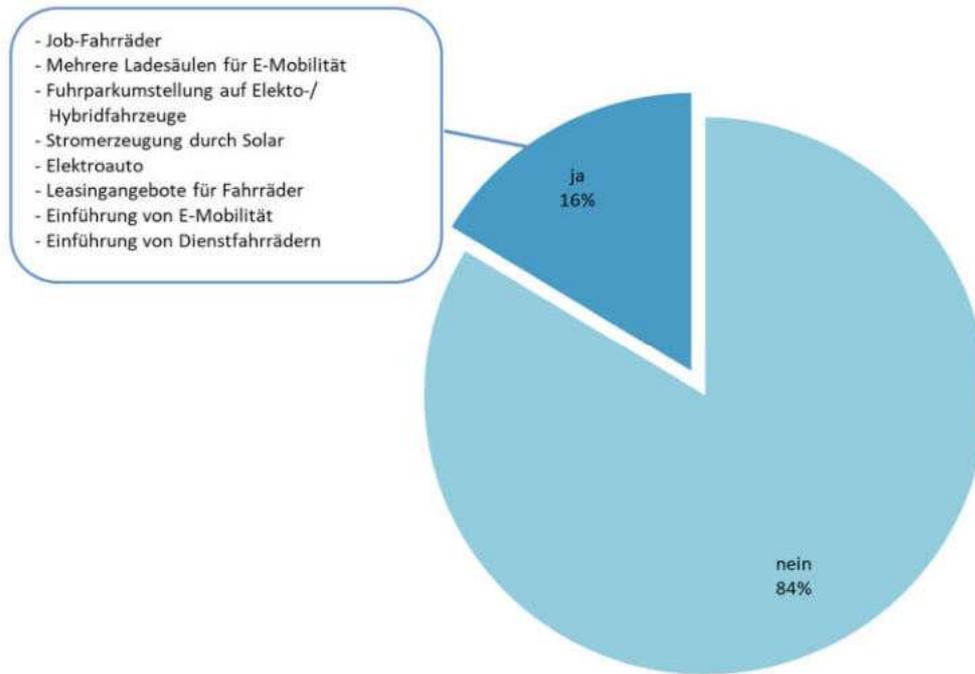


Abb. 3.-16 Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den Unternehmen

Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Beschäftigten können die Unternehmen auch durch Anreize bei den jeweiligen Verkehrsmitteln erwirken. So wurde beispielsweise gefragt, ob die Unternehmen die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Beschäftigten finanziell fördern. 93 % der Unternehmen haben angegeben, dass sie die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel nicht finanziell fördern. Diejenigen, die die ÖV-Nutzung fördern, bieten beispielsweise vergünstigte Jobtickets über das Unternehmen an oder bezuschussen die Abo-Kosten des Tickets mit mehr als 50 %.

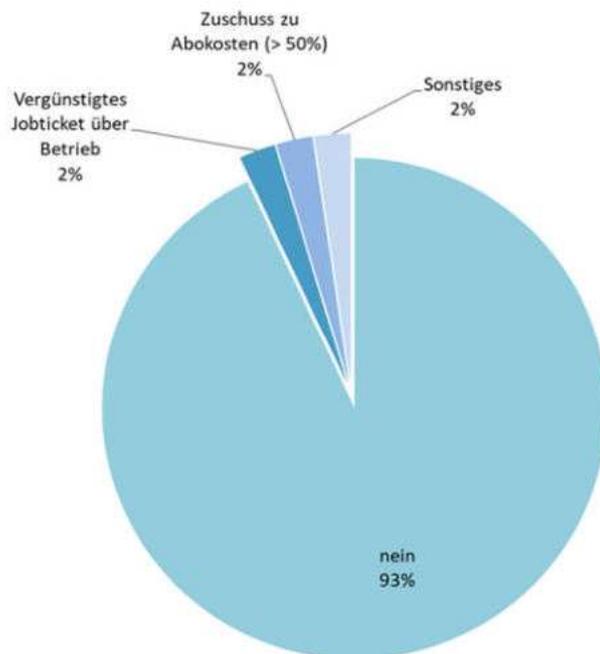


Abb. 3.-17 Finanzielle Förderung der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Unternehmen

Neben dem öffentlichen Verkehr zählt das Fahrrad zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Daher wurde auch hier gefragt, ob die Unternehmen die Fahrradnutzung der Beschäftigten durch Anreize unterstützen. 47 % der Unternehmen haben angegeben, dass sie die Fahrradnutzung finanziell nicht fördern. Demgegenüber haben 33 % geantwortet, dass sie Dienstfahrräder (z. B. in Form von Fahrradleasing) ermöglichen, 14 % der Unternehmen bieten den Beschäftigten sichere Radabstellanlagen und 5 % der Unternehmen weisen Serviceangebote auf, beispielsweise in Form von Reparaturmöglichkeiten oder Duschen.

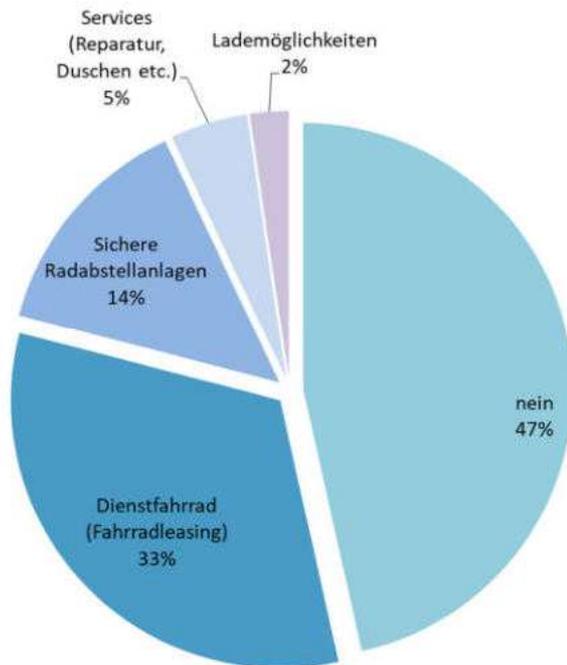


Abb. 3.-18 Förderung der Nutzung von Fahrrädern durch die Unternehmen

Bezüglich der Pkw-Mobilität besteht die Möglichkeit, die Bildung von Fahrgemeinschaften zu unterstützen, damit die Beschäftigten nach Möglichkeit gemeinsam den Weg zur Arbeit mit dem Pkw bestreiten. Abbildung 3.-19 zeigt, dass 95 % der Unternehmen diesbezüglich keine Förderung vorsehen. Lediglich 5 % der befragten Unternehmen unterstützen das gemeinsame Autofahren in Form von Fahrgemeinschaften.

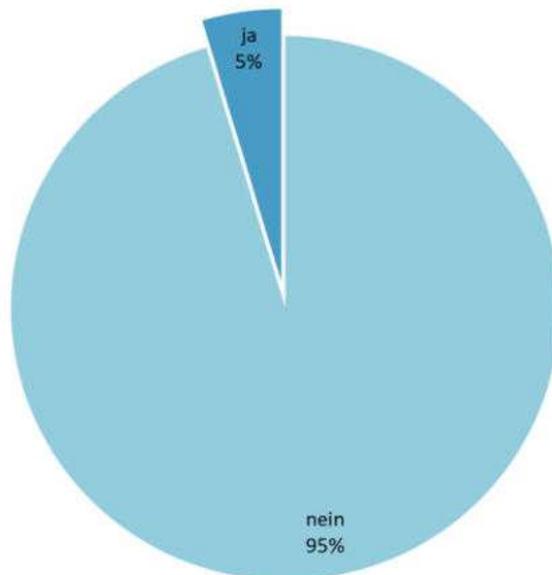


Abb. 3.-19 Förderung der Nutzung von Fahrgemeinschaften durch die Unternehmen

Eine weitere Fördermöglichkeit der Unternehmen besteht in der Unterstützung der Pkw-Nutzung. Wie Abbildung 3.-20 verdeutlicht, hat mit 40 % der Großteil der Unternehmen angegeben, dass sie den Beschäftigten kostenfreie Stellplätze zur Verfügung stellt. 28 % der Unternehmen fördern die Nutzung von Dienstwagen. 5 % der Unternehmen bieten den Beschäftigten Unterstützung in Form von Tankgutscheinen an.

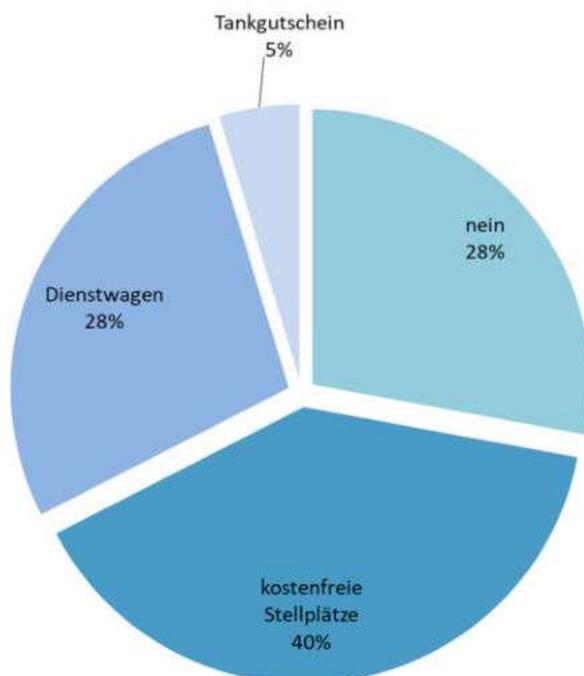


Abb. 3.-20 Förderung der Nutzung des Pkw durch die Unternehmen

In der Befragung wurde auch nach dem Wirtschaftsverkehr der Unternehmen gefragt. Hier wurden die Unternehmen aufgefordert, Angaben zu den ein- und ausgehenden Lieferungen an einem Stichtag (Dienstag oder Donnerstag) zu tätigen. Die ein- und ausgehenden

Lieferungen sollten zusätzlich nach der Fahrzeugklasse unterschieden werden (Lieferfahrzeuge; Lkw bis 7,5 Tonnen; Lkw über 7,5 Tonnen) und es sollten Angaben über die Herkunft beim Eingang sowie den Zielen im Ausgang nach Postleitzahlen gemacht werden. Diese Daten stellen eine wichtige Quelle für die Erstellung des Güterverkehrs im Verkehrsmodell dar und werden entsprechend in das Modell eingespeist.

### **Beschäftigtenbefragung**

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der Wirtschaftsförderung Verl wurden sieben Verler Unternehmen zur Teilnahme an einer Beschäftigtenbefragung kontaktiert. Ziel der Befragung war es, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden anhand eines Online-Fragebogens zu erfassen und auszuwerten (Fragebogen s. Anhang). Den interessierten Unternehmen wurden ein Befragungslink und gemäß der Anzahl an Beschäftigten die entsprechende Anzahl an Codes zugesandt, damit sie die Online-Befragung aufrufen konnten. Der Fragebogen bestand aus über 30 Fragen, die sich u. a. an folgenden Fragestellungen orientierten:

- Wie oft wird in der Woche und mit welchem Verkehrsmittel zur Arbeitsstelle gefahren?
- Zu welchen Arbeitszeiten wird welches Verkehrsmittel verstärkt genutzt?
- Aus welchen Gründen wird z. B. das Rad oder der ÖPNV nicht genutzt?

Die Befragung war freiwillig und kostenlos. In der Ergebnisdarstellung sind keine personenbezogenen Daten enthalten. Jedes Unternehmen erhielt nach der finalen Auswertung der Ergebnisse eine digitale Broschüre mit den unternehmensspezifischen Ergebnissen zur Mobilität der Beschäftigten. In dieser sind neben der Darstellung des aktuellen Mobilitätsverhaltens auch Empfehlungen und Vorschläge zur Ausgestaltung einer umweltfreundlicheren Mobilität aufgeführt. Insgesamt haben 279 Personen folgender Unternehmen an der Befragung teilgenommen:

- Bäckereibetrieb Schumacher
- Erichlandwehr Sanitär-Heizungstechnik GmbH in Kaunitz
- Stelter Bautechnik Sürenheide
- Firma Nüßing Verl West
- Volksbank Kaunitz
- Küchen Masmeyer Bornholte
- Stadtverwaltung Verl

Die nachfolgenden Ergebnisse basieren auf der Auswertung der Daten aller Beschäftigten unabhängig von der Branchenzugehörigkeit und der Betriebsgröße. Der überwiegende Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist zwischen 40 bis 59 Jahre alt (53 %), gefolgt von den Altersklassen 25 bis 39 Jahre (28 %) und 18 bis 24 Jahre (14 %) (s. Abb. 3.-21). Bei der Geschlechterverteilung ist mit 53 % ein leichtes Übergewicht bei den weiblichen Teilnehmern festzustellen (s. Abb. 3.-21).

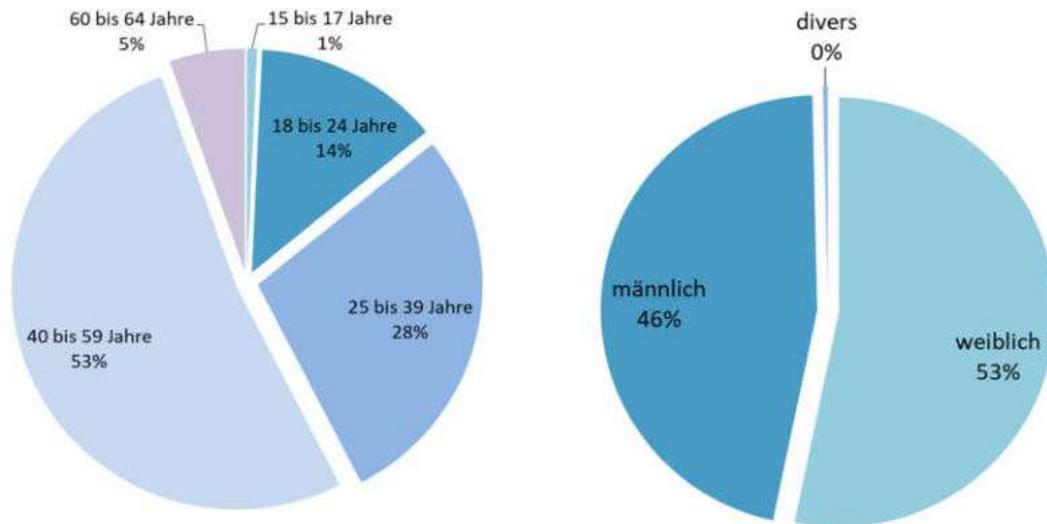


Abb. 3.-21 Altersklassen und Geschlechterverteilung der Beschäftigten

Bei den Angaben zum Arbeitszeitmodell haben 58 % der Beschäftigten eine normale Arbeitszeit mit Gleitzeit. Dahinter folgen mit 13 % eine normale Arbeitszeit ohne Gleitzeit sowie jeweils mit 10 % Teilzeit (halbtags) und Teilzeit (einzelne Tage). Die wenigsten Personen arbeiten im Schichtbetrieb.

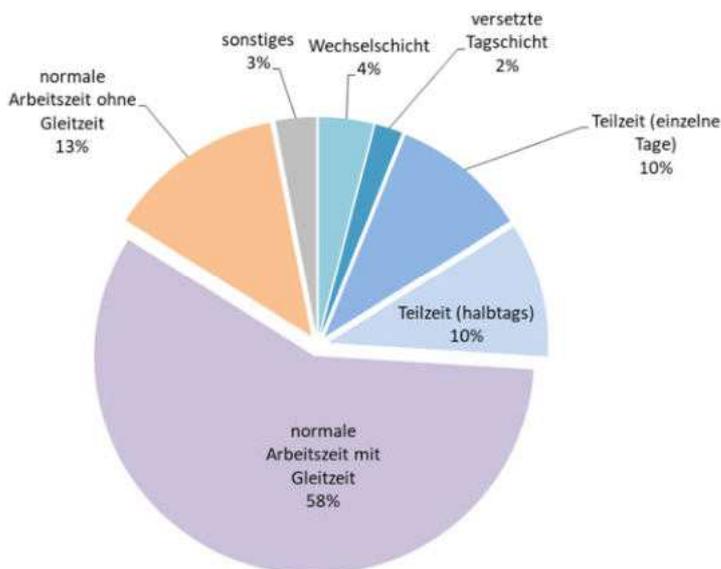


Abb. 3.-22 Arbeitszeitmodelle der Beschäftigten

Die Entfernungen vom Wohnort zum Arbeitsort sind in sieben Klassen unterteilt (s. Abb. 3.-23). Die Angaben variieren von kurzen Distanzen bis 5 km (79 Beschäftigte) hin zu recht langen Wegen von 15 bis 30 km (52 Beschäftigte) oder auch 30 bis 70 km (29 Beschäftigte) bis hin zu Wegen von mehr als 70 km (4 Beschäftigte). Die Mehrheit des Teilnehmerkreises hat jedoch nahezu täglich Arbeitswege zwischen 5 und 15 km zurückzulegen (116 Beschäftigte). Die durchschnittliche Wegelänge liegt mit 14,3 km genau in dieser Entfernungsklasse. Die relativ kurzen Wege bis 5 km eignen sich vor allem für die Nutzung des Fahrrads. Insgesamt 112 Beschäftigte leben innerhalb Verls, davon alleine 80 Personen innerhalb der Kernstadt. Die meisten Einpendler kommen aus Gütersloh (31 Beschäftigte), Bielefeld (14 Beschäftigte) sowie Rietberg und Schloß Holte-Stukenbrock (jeweils 11 Beschäftigte).

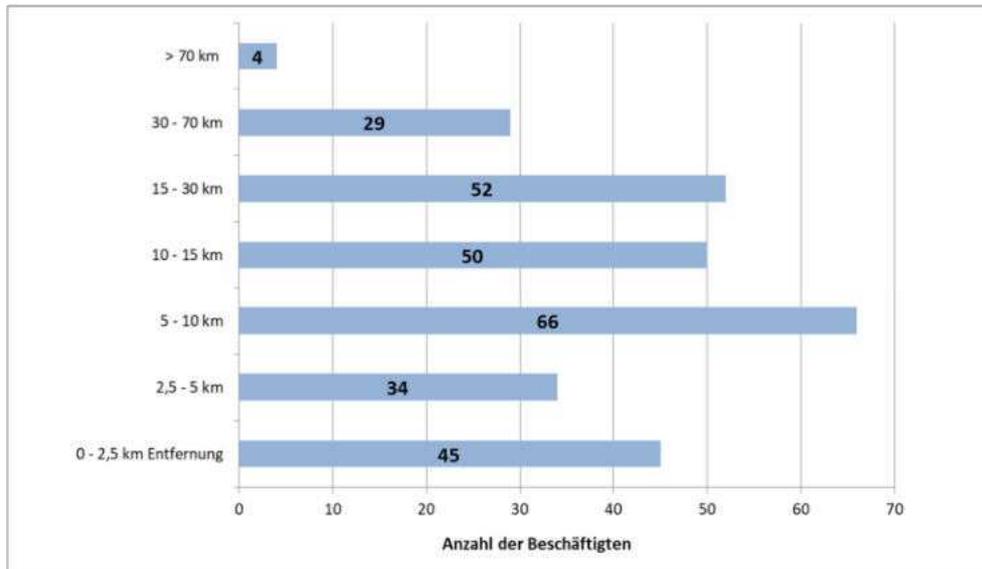


Abb. 3.-23 Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsort der Beschäftigten

Die eindeutige Mehrheit der Befragten kann jederzeit auf einen eigenen Pkw zurückgreifen (90 %). Lediglich 3 % können dies nicht und nutzen demzufolge anderweitige Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit (s. Abb. 3.-24).

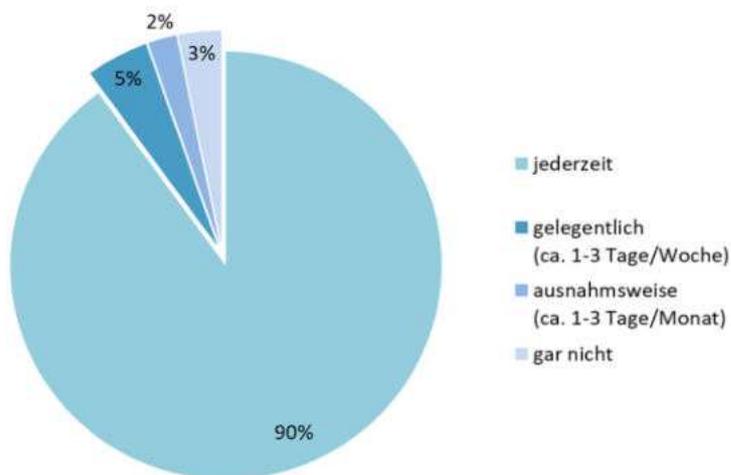


Abb. 3.-24 Pkw-Verfügbarkeit der Beschäftigten

Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten wieder. Das eigene Auto ist das bevorzugte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit. Lediglich auf kürzeren Relationen kommt das Fahrrad bzw. E-Bike/ Pedelec vermehrt zum Einsatz.

In den Sommermonaten nutzen viele Beschäftigte auf Arbeitswegen bis 5 km noch das Fahrrad bzw. E-Bike/ Pedelec oder gehen zu Fuß (s. Abb. 3.-25). 49 % des Teilnehmendenkreises fahren bis 2,5 km mit dem Fahrrad, 9 % mit dem E-Bike/ Pedelec, 19 % gehen zu Fuß. Bis 5 km sind es immerhin noch 29 % mit dem herkömmlichen Fahrrad. Hier kommt das E-Bike/ Pedelec mit 23 % vermehrt zum Einsatz und wird auch von einigen Beschäftigten auf Distanzen von 10 bis 15 km genutzt (17 %). In derselben Entfernungsklasse nutzen 6 % der Beschäftigten den Bus auf dem Weg zur Arbeit.

Ansonsten spielt dieses Verkehrsmittel kaum eine Rolle. Der Pkw hingegen ist in allen Entfernungsklassen präsent und wird mit zunehmender Entfernung vom Wohn- zum Arbeitsort verstärkt nachgefragt. Ab der Entfernungsklasse 15 bis 30 km nutzen bis auf einige wenige Beschäftigte (je 5 % Fahrrad und E-Bike/ Pedelec) nahezu alle das Auto.

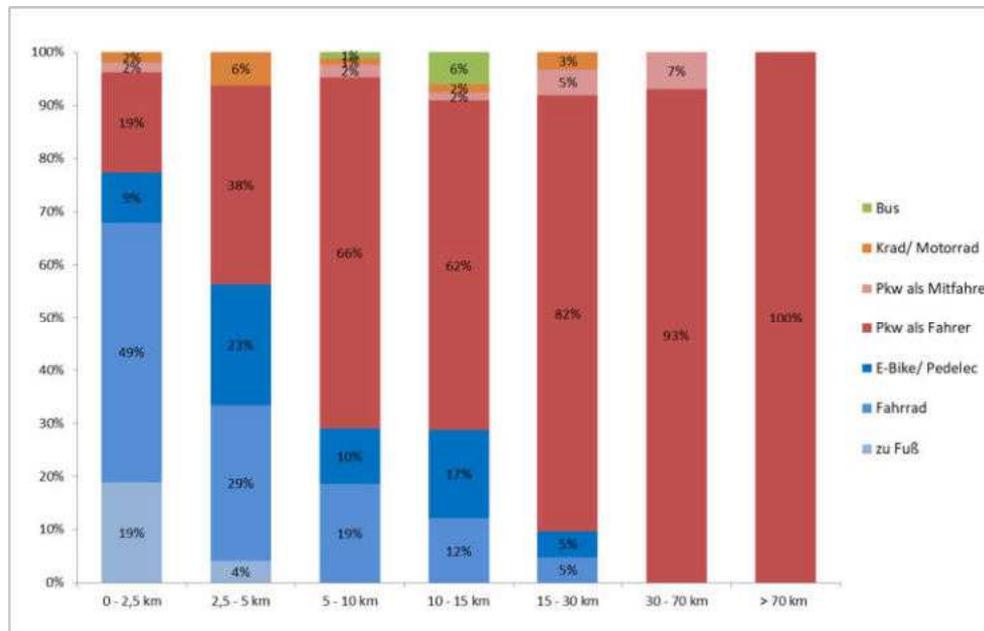


Abb. 3.-25 Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten im Sommer

In der kälteren Jahreszeit nimmt die Nutzung des Pkw zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs insbesondere auf kurzen Relationen bis 2,5 km und von 2,5 bis 5 km merklich zu (s. Abb. 3.-26). In letztgenannter Entfernungsklasse dominiert das Auto bereits mit 70 % bei der Verkehrsmittelwahl. Auf den Bus zur Arbeit hingegen steigt so gut wie kein Beschäftigter in den Wintermonaten um.

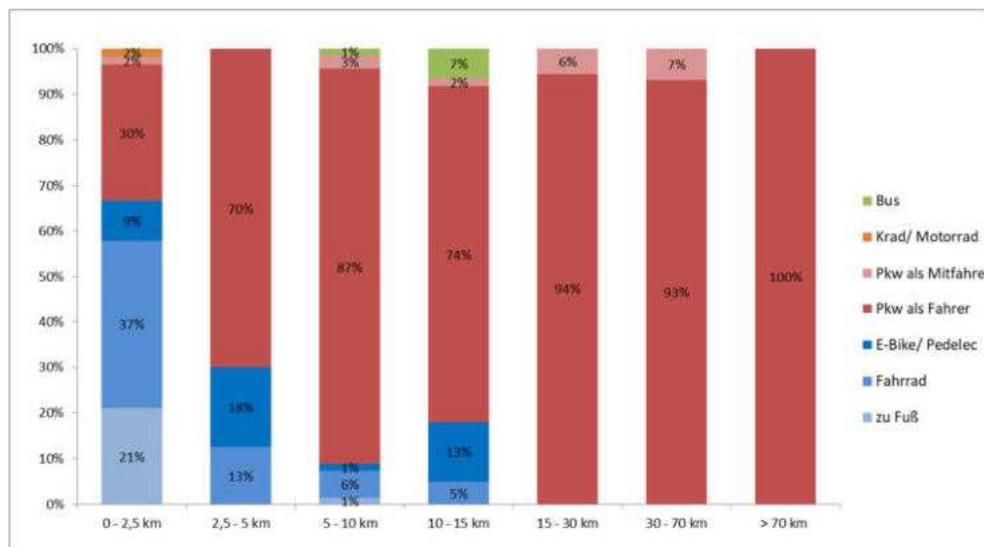


Abb. 3.-26 Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten im Winter

Die Gründe, die für eine Nutzung des Pkw auf dem Weg zur Arbeit sprechen, sind vielfältig und in der Abbildung 3.-27 aufgeführt. Es fällt auf, dass gerade auf sehr kurzen Entfernungen bis 2,5 km das Auto entweder aufgrund anderer Nutzungen vor oder nach der Arbeit benötigt wird, oder schlicht die Gewohnheit überwiegt. Mit steigender Wegedistanz spielt die Bequemlichkeit ebenfalls eine Rolle, viel mehr überwiegen jedoch die Gründe

einer nicht vorhandenen Bus-/ Bahnverbindung zur Arbeit, bzw. die zu langen Reisezeiten mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV.

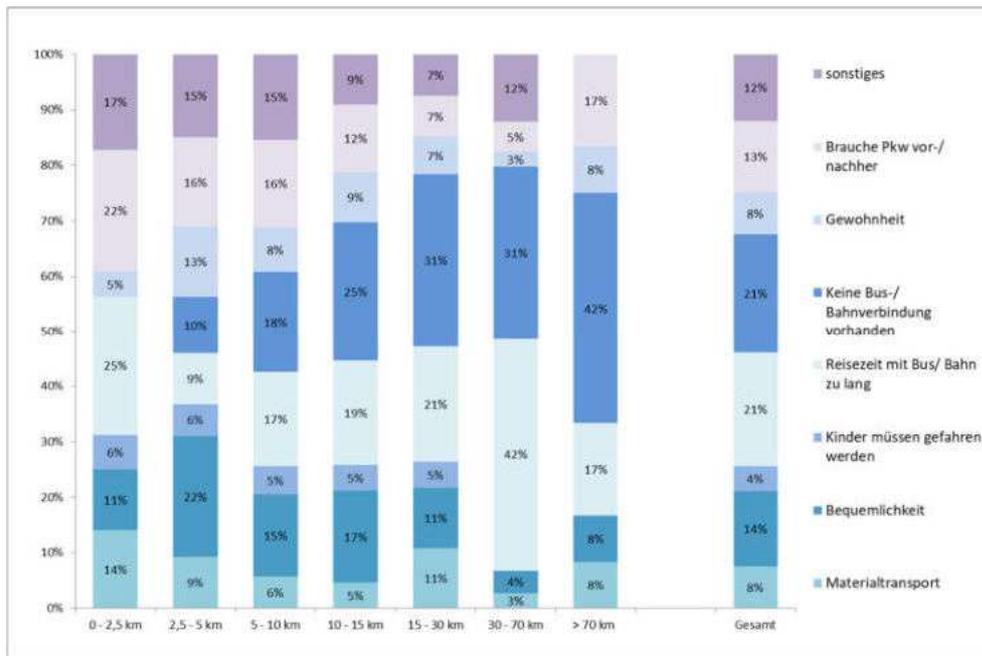


Abb. 3.-27 Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Eine Möglichkeit bestünde darin, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen, und somit den Pkw-Besetzungsgrad erhöhen und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen verringern. Die Beschäftigten gaben jedoch in der Befragung an, dass die Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften sehr gering ist (s. Abb. 3.28). Mit steigender Distanz zum Arbeitsort steigt jedoch auch die Bereitschaft zur Nutzung von Fahrgemeinschaften in der Belegschaft. Über 20 % sind bereits ab einer Entfernungsklasse von 10 bis 15 km generell zur gemeinschaftlichen Pkw-Nutzung bereit. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind ebenfalls für Fahrgemeinschaften zu begeistern, wenn es eine entsprechende Mobilitätsgarantie gibt, d. h. eine gesicherte An- und Abreise zur bzw. von der Arbeit.

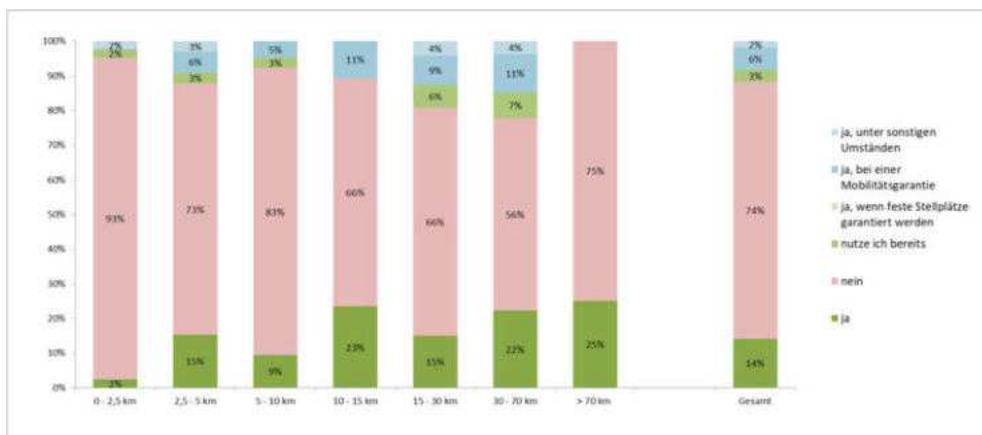


Abb. 3.-28 Bereitschaft zur Nutzung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg

Die Gründe, die gegen eine Bildung von Fahrgemeinschaft sprechen, liegen jeweils zu gleichen Teilen bei der zeitlichen Absprache und Kommunikation sowie den damit verbundenen Umwegen beim Einsammeln der Mitfahrenden (s. Abb. 3.-29).

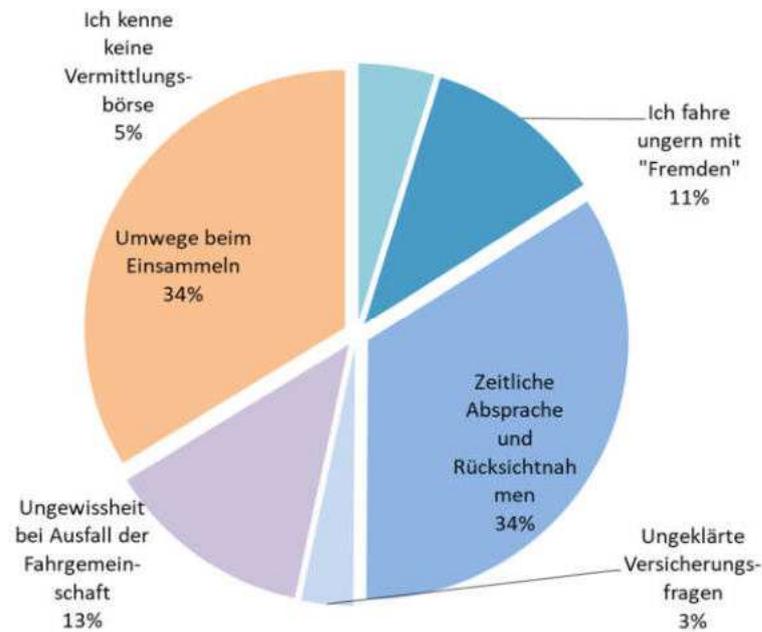


Abb. 3.-29 Gründe gegen die Bildung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg

Die Bereitschaft zur Nutzung eines Fahrrads bzw. E-Bikes/ Pedelecs auf dem Arbeitsweg „scheitert“ an den Distanzen zum Arbeitsort (s. Abb. 3.-30). In den fahrradfreundlichen Klassen bis 15 km existiert eine gewisse Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads. Auf den Relationen bis 2,5 und 5 km nutzen bereits viele das Fahrrad (52 % bzw. 58 %). Insgesamt kann jedoch festgehalten werden, dass die Bereitschaft zur Fahrradnutzung da ist (26 %) bzw. unter gewissen Voraussetzungen besteht (14 %). Unter Voraussetzungen zur Fahrradnutzung können bspw. Radabstellmöglichkeiten, Umkleiden bzw. Duschmöglichkeiten und Trockenräume am Arbeitsort gefasst werden, aber auch eine mögliche Bahnanbindung nach Verl (Kombination Rad und Bahn).

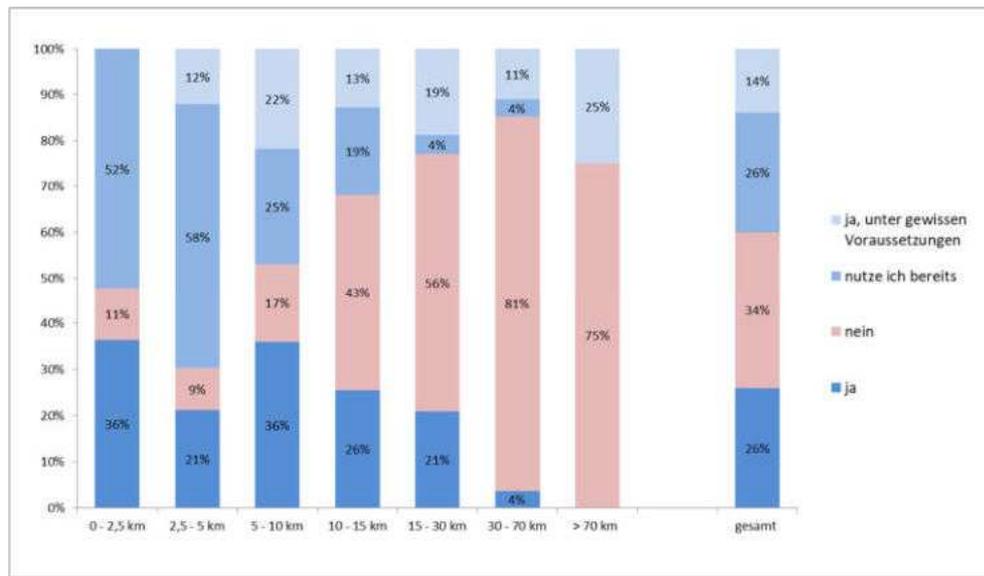


Abb. 3.-30 Bereitschaft zur Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg

In der nachfolgenden Abbildung 3.-31 wird noch einmal bestätigt, dass für viele Beschäftigte die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort gegen eine Fahrradnutzung spricht (38 %). Jeweils 15 % geben an, dass es keine attraktive, direkte Radverbindung gibt bzw. die Wahl auf das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit generell nicht in Frage kommt.

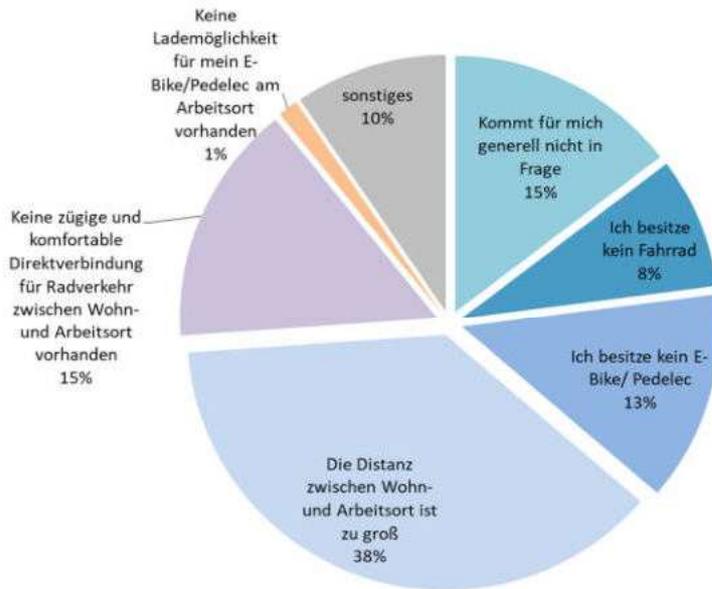


Abb. 3.-31 Gründe gegen die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg

Die Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung ist nahezu nicht existent (s. Abb. 3.-32). Mit zunehmender Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort steigen zwar generelle Bereitschaft und jene unter gewissen Umständen, aber insgesamt haben sich 81 % der Beschäftigten gegen eine Nutzung des ÖPNV ausgesprochen.

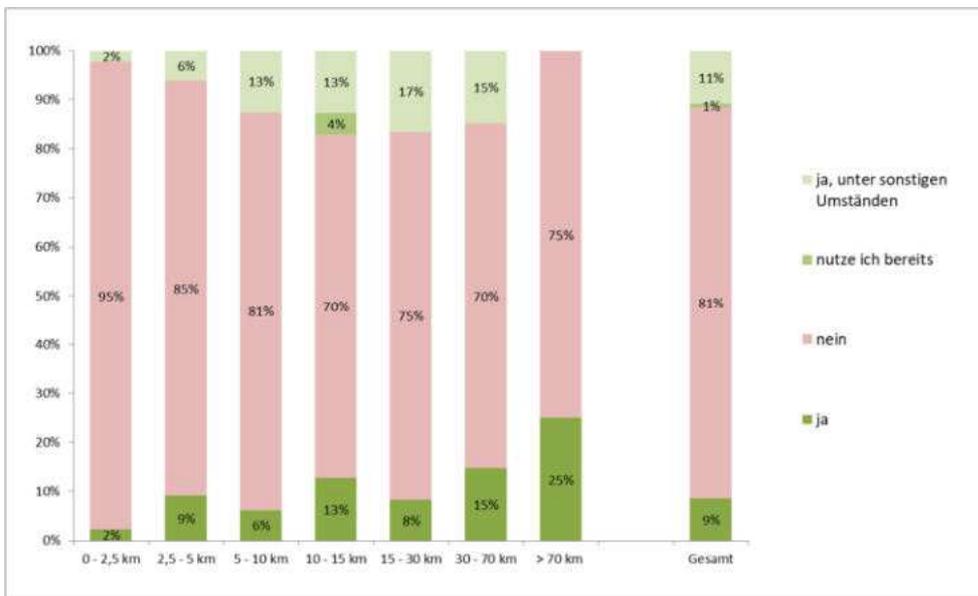


Abb. 3.-32 Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Die Gründe, die gegen eine Nutzung des Busses zur Arbeit sprechen, liegen zu 25 % in dem zeitlichen Aufwand und zu 24 % in der fehlenden direkten Anbindung (s. Abb. 3.-33). Weitere Gründe sind die unattraktiven Fahrzeiten, die mit den meisten Arbeitszeitmodellen nicht kompatibel sind (14 % der Beschäftigten) sowie die generelle Ablehnung der öffentlichen Verkehrsmittel (12 % der Beschäftigten) und die hohen Ticketpreise (11 % der Beschäftigten).

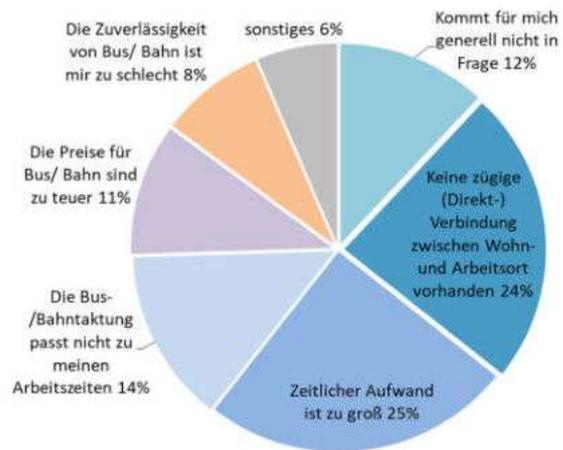
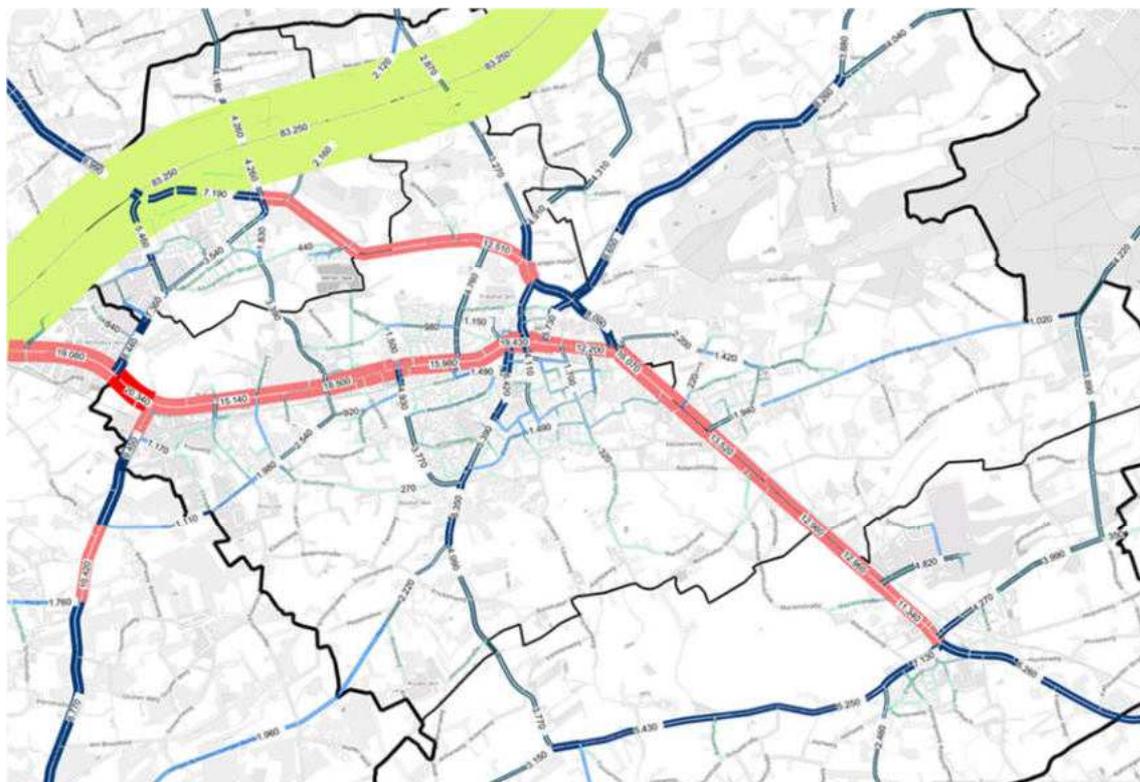


Abb. 3.-33 Gründe gegen die ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg

### 3.2.2 Istzustand 2020

Die nachfolgende Abbildung 3.-34 stellt den Istzustand 2020 der Verkehrsbelastungen auf das Straßennetz Verl an einem Werktag Montag bis Freitag im Querschnitt (sog. DTVw) dar. Die höchsten Belastungen weisen die Bundesautobahn 2 sowie die Landesstraßen 757 (Gütersloher Straße und Paderborner Straße), 787 (Sürenheider Straße) und die 791 (Wiedenbrücker Straße und Vareseller Straße) auf (DTVw >10.000). Diese stellen die schnellsten Verbindungen sowohl zwischen den Ortsteilen Verls auch in die benachbarten Kommunen wie Gütersloh, Bielefeld und Rietberg dar.

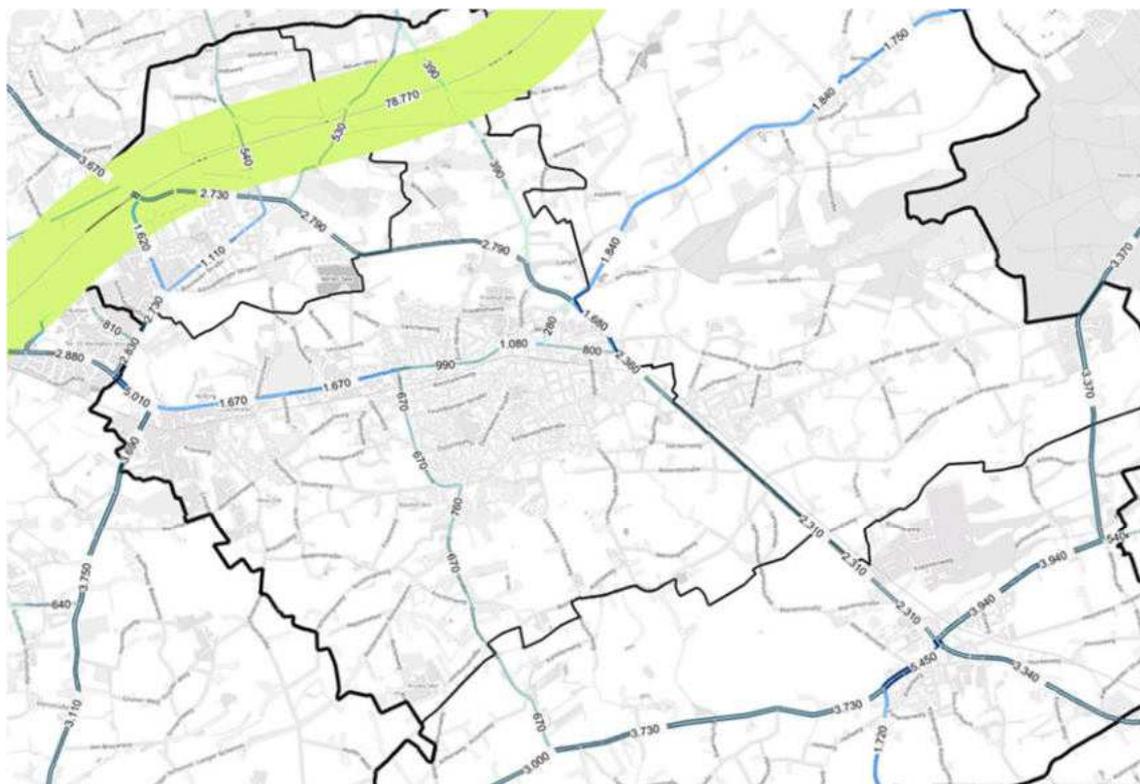


Kfz/24h im Querschnitt

unter 500	
500	1.000
1.000	2.000
2.000	5.000
5.000	10.000
10.000	20.000
20.000	40.000
über 40.000	

Abb. 3.-34 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Stadt Verl

In der darauffolgenden Abbildung 3.-35 ist der Anteil des Durchgangsverkehrs in Verl dargestellt. Es wird deutlich, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen relativ gering ausfällt. Die höchsten Anteile am Durchgangsverkehr verzeichnen die Landesstraßen 751 (Fürstenstraße und Holter Straße) in Kaunitz, die L 791 (Wiedenbrücker Straße und Vareseller Straße) gefolgt von der L 757 (Gütersloher und Paderborner Straße) und der L 787 (Sürenheider Straße) und L 787 (Sender Straße). Insbesondere die L 751 in Kaunitz und die L 791 in Verl-West stellen bedeutsame Verbindungen zu den Bundesautobanen 2 und 33 dar. Die L 757 führt in Richtung Gütersloh und die L 791 in Richtung Bielefeld.



**Kfz/24h im Querschnitt**

unter 500		
500	1.000	
1.000	2.000	
2.000	5.000	
5.000	10.000	
10.000	20.000	
20.000	40.000	
über 40.000		

Abb. 3.-35 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Stadt Verl – Anteil Durchgangsverkehr

Weitere Abbildungen zu den Verkehrsverflechtungen und -belastungen im Straßennetz im Istzustand (2020) von Verl sind dem Anhang zu entnehmen (s. Anhang Verkehrssimulationsmodell).

### 3.3 Nullprognose 2035

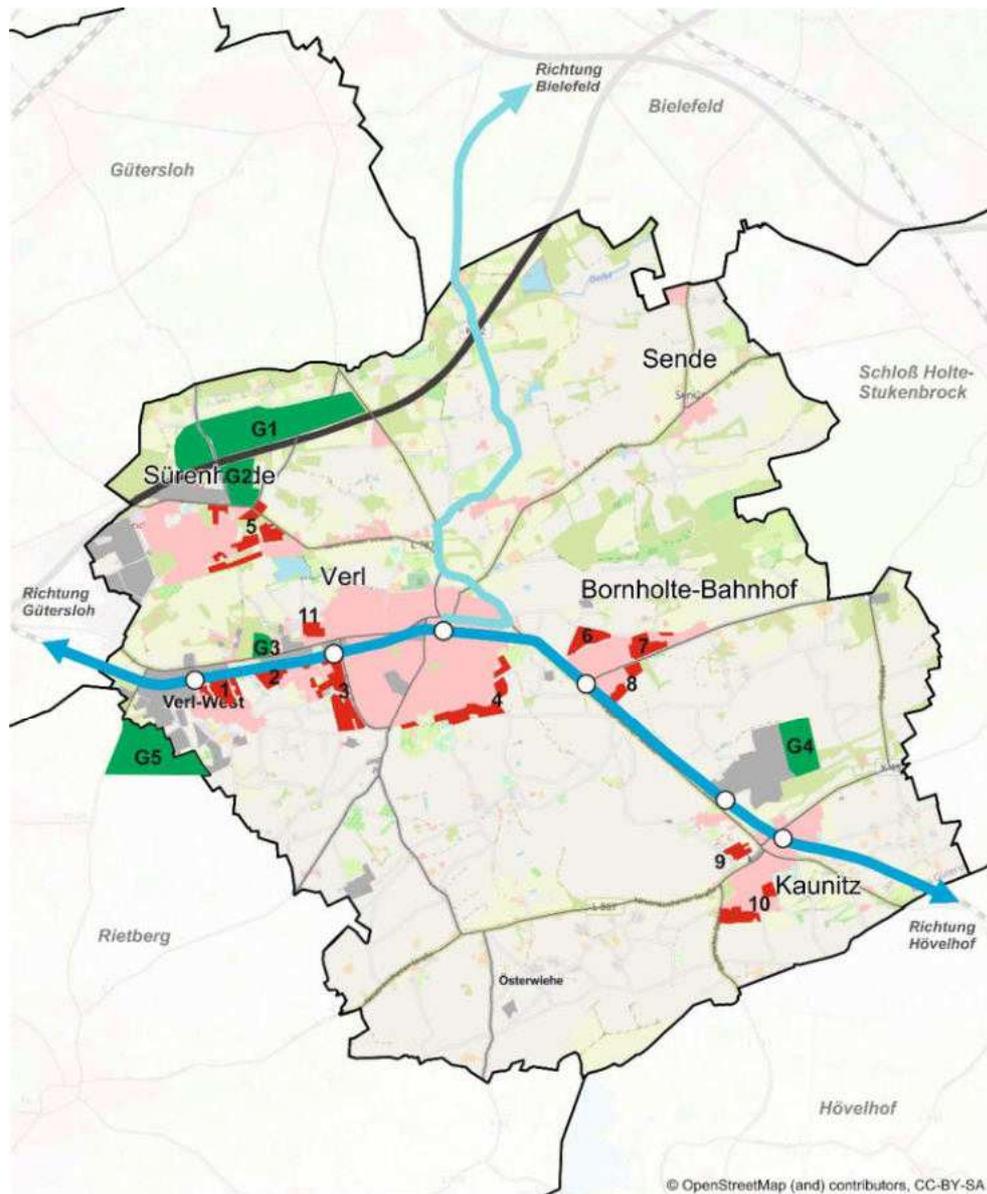
Unter Nullprognose werden die Veränderungen der Verkehrsmengen und -verteilungen auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen und Flächenentwicklungen zum Prognosejahr 2035 verstanden. Wie in der Bevölkerungsprognose bereits dargestellt worden ist (s. Kap. 2.1.1), kann insgesamt von einer positiven Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden. Die optimistische Variante des Demografieberichtes des Kreises Gütersloh geht von einem Anstieg der Gesamtbevölkerungszahl von derzeit rund 25.500 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) auf ca. 27.300 EW aus. Neben den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung fließen 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, mit in die Nullprognose 2035 ein. Enthalten sind sämtliche Flächen des Regionalplanentwurfes inklusive Flexibilitätszuschlag. Daher liegt die Annahme zur künftigen Gesamtbevölkerungszahl 2035 noch über den Schätzungen des Landesbetriebes NRW und des Kreises Gütersloh (s. Abb. 3.-36).

	2020	2035	Differenz	Differenz in %
<b>Einwohner in Verl</b>	26.211	31.398	5.187	20%
<b>Erwerbstätige in Verl (alle)</b>	15.318	22.755	7.437	49%
<b>Beschäftigte (alle)</b>	21.035	32.975	11.940	57%
<b>Binnenpendler</b>	5.882	8.738	2.856	49%
<b>Auspendler</b>	9.436	14.017	4.581	49%
<b>Einpendler</b>	15.153	24.237	9.084	60%

Abb. 3.-36 Einwohner- / Erwerbstätigen-/ Beschäftigten-/ Pendlerentwicklungen Stadt Verl 2035

Eine weitere Grundlage zur Berechnung der Nullprognose ist die Annahme, dass die Regionalisierung der Mobilität, insbesondere auch hinsichtlich des Pendleraufkommens, weiter zunehmen wird. Dadurch wird sich in Zukunft der Anteil der Quell- und Ziel-Verkehre sowie der Durchgangsverkehre weiter erhöhen.

Bereits in die Nullprognose integriert sind die Wohnbauflächenerweiterungen und die bereits feststehende Zunahme des Schwerlastverkehrs im Zuge der Ausweisung neuer Gewerbegebiete nördlich und südlich der A 2 (G1 und G2) sowie in Verl-West (G3) und in Kaunitz (G4) (s. Abb. 3.-37). Das künftige Gewerbegebiet G5 in Rietberg ist in der Nullprognose mit berücksichtigt worden, da die Fläche unmittelbar an Verl grenzt und der künftige Lkw- und Pendlerverkehr z. T. über die Varenseller Straße/ Wiedenbrücker Straße (L 791) abgewickelt werden wird. Weitere infrastrukturelle Entwicklungen, deren Realisierung für die kommenden Jahre bereits feststehen, sind in der Nullprognose ebenfalls mit inbegriffen. Hierzu zählt die Reaktivierung der TWE-Strecke von Harsewinkel über Gütersloh bis nach Verl und der Schnellbus nach Bielefeld.



**Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung Verl 2035**

- Neue Wohnbaufläche
- Neue Gewerbefläche
- TWE-Trasse (Reaktivierung ab 2027 Harsewinkel bis Verl-Mitte)  
(Perspektivisch Durchbindung bis Hövelhof)
- Schnellbuslinie nach Bielefeld

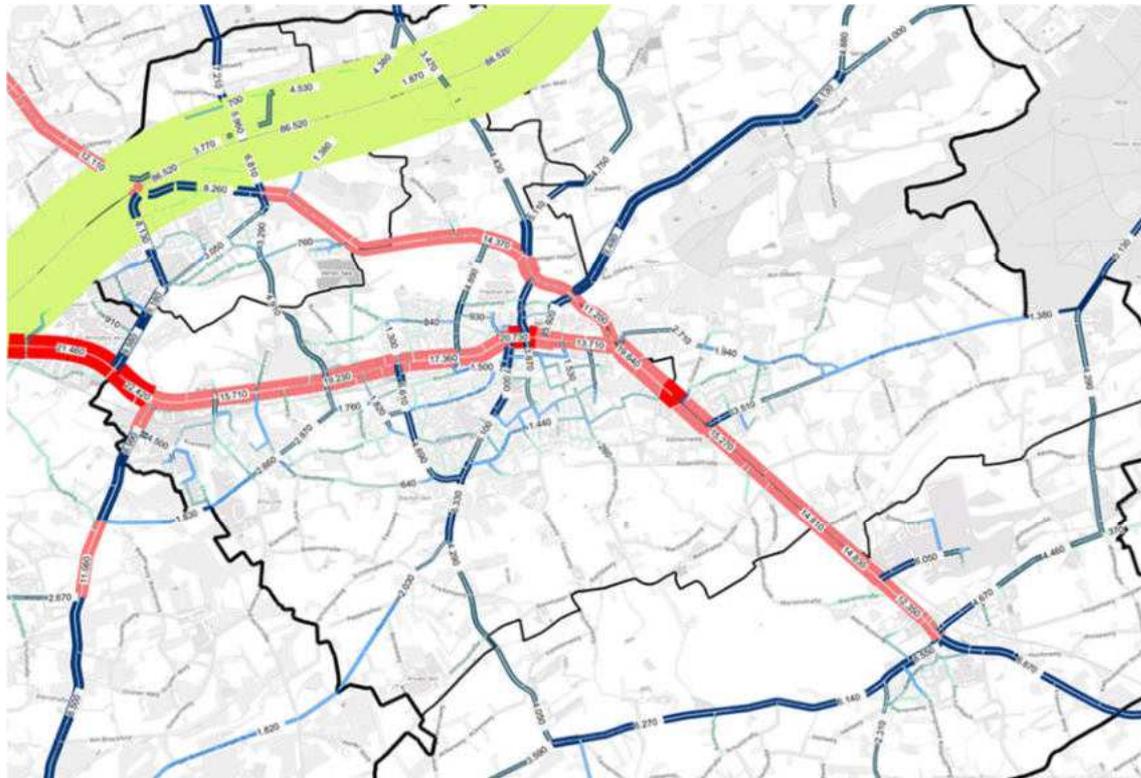


Abb. 3.-37 Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung Stadt Verl für die Nullprognose (2035)

Insgesamt erhöht sich aufgrund der steigenden Zahlen hinsichtlich der Bevölkerung, der Erwerbstätigen sowie Beschäftigten das Gesamtverkehrsaufkommen. Daher nehmen bis 2035 die Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz von Verl unweigerlich zu. Größere Veränderungen im Gesamt-Modal-Split sind bis auf den ÖPNV, der sich im Zuge der besseren Anbindung der Stadt mittels TWE erhöhen wird, nicht zu erwarten.

Nicht in der Nullprognose enthalten sind verkehrslenkende Maßnahmen und Eingriffe in das Verkehrsnetz. Die sogenannten Planfälle werden isoliert berechnet, um ihre Wirkungen losgelöst von den „natürlichen“ Veränderungen der Nullprognose gegenüber dem Istzustand bewerten zu können.

In der Abbildung 3.-38 ist das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2035 dargestellt. Hier ist bereits die Querspange entlang der A 2, die im Zuge des interkommunalen Gewerbegebietes nördlich der A 2 entstehen wird, mit dargestellt.



**Kfz/24h im Querschnitt**



Abb. 3.-38 Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Verl

Die Zu- und Abnahmen im Straßennetz der Stadt Verl im Vergleich zum Istzustand (2020) und der Nullprognose (2035) sind der nachstehenden Differenzkarte zu entnehmen (s. Abb. 3.-39). In rot ist die Zunahme gegenüber 2020, in blau die Abnahme gegenüber 2020 dargestellt. Es sind also nicht die absoluten DTV-Werte, sondern lediglich die Zu- oder Abnahmen aufgeführt. Diese sind entsprechend auf die Werte aus dem Istzustand zu addieren oder zu subtrahieren.

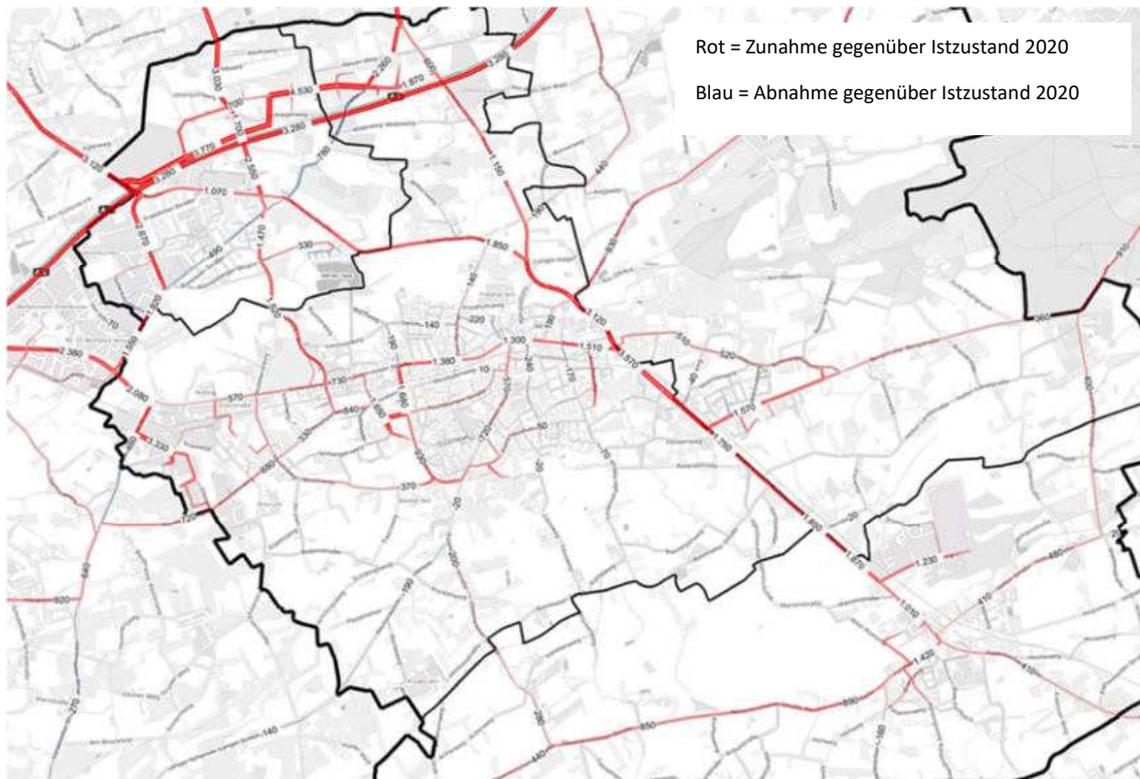


Abb. 3.-39 Kfz-Verkehr Differenzkarte Istzustand (2020) zur Nullprognose (2035) Stadt Verl

Wie sich die Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel für den Binnen- und Auspendlerverkehr sowie für den Einpendlerverkehr zusammensetzt, ist den nachfolgenden Abbildungen 3.-40 und 3.-41 zu entnehmen. Aufgrund der positiven Bevölkerungs- und Flächenentwicklungen erhöht sich die Gesamtweegeanzahl um rund 15.500 Wege/d (+18 %) im Jahr 2035. Auf den MIV entfallen dabei alleine fast 8.000 Wege/d, die im Vergleich zum Ausgangsjahr 2020 zusätzlich zurückgelegt werden. Die prozentuale Zusammensetzung des Modal-Splits bleibt dagegen nahezu gleich. Lediglich beim ÖPNV erhöht sich der Wert aufgrund der feststehenden TWE-Reaktivierung ab 2027 um rund 2,5 % auf insgesamt 6,9 %. Die Ermittlung der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Verl für den Istzustand (2020) basiert auf der stadtweiten Haushaltsbefragung, welche im anschließenden Kapitel 4 ausführlich analysiert wird.

<b>Binnen- und Auspendlerverkehr</b>					
	Gesamt	Fußverkehr	Radverkehr	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	71.832	10.035	20.488	37.092	4.216
Auspendler aus	15.123	0	244	13.475	1.404
Auspendler ein	15.123	0	244	13.475	1.404
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0
<b>Gesamt 2035</b>	<b>102.078</b>	<b>10.035</b>	<b>20.976</b>	<b>64.042</b>	<b>7.024</b>
	Modal-Split	9,8%	20,5%	62,7%	6,9%
<b>Gesamt 2020</b>	<b>86.666</b>	<b>8.697</b>	<b>18.396</b>	<b>55.838</b>	<b>3.735</b>
	Modal-Split	10,0%	21,2%	64,4%	4,3%

Abb. 3.-40 Wegeaufkommen und Modal-Split Binnen- und Auspendlerverkehr Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Verl

Für den Einpendlerverkehr ergibt sich ein ähnliches Bild wie für den Binnen- und Auspendlerverkehr. Die prozentuale Zusammensetzung bleibt nahezu identisch (Modal-Split), während sich die Gesamtwegeanzahl erhöht (+9.000 Wege/d).

<b>Einpendlerverkehr</b>					
	Gesamt	Fußverkehr	Radverkehr	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	0	0	0	0	0
Einpendler aus	22.881	0	530	20.020	2.331
Einpendler ein	22.881	0	530	20.020	2.331
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0
<b>Gesamt 2035</b>	<b>45.762</b>	<b>0</b>	<b>1.060</b>	<b>40.040</b>	<b>4.662</b>
	Modal-Split	0,0%	2,3%	87,5%	10,2%
<b>Gesamt 2020</b>	<b>36.509</b>	<b>0</b>	<b>999</b>	<b>32.537</b>	<b>2.972</b>
	Modal-Split	0,0%	2,7%	89,1%	8,1%

Abb. 3.-41 Wegeaufkommen und Modal-Split Einpendlerverkehr Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Verl

## 4 Haushaltsbefragung Stadt Verl

Im Rahmen des IMOK wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Verl eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

### 4.1 Methodik

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bevölkerung Verls im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten/Gemeinden. Außerdem dienen die Ergebnisse zur Eichung des Verkehrsmodells. Die Haushaltsbefragung stellt somit die wichtigste Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Verls dar, auf welches das IMOK aufbaut.

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert.

Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 06.10.2020 und Donnerstag, der 08.10.2020). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Damit Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der Ortsteile getroffen werden können, wurden die Fragebögen auf Ortsteilebene verteilt. Aufgrund der geringen Einwohnerzahl in Sende und Bornholte-Bahnhof wurden diese beiden Ortsteile zusammengefasst.

Bei einer Rücklaufquote von 18 % konnten 1.711 Personen in 768 Haushalten erreicht und befragt werden. Der benötigte Stichprobenumfang, der erforderlich ist, um statistisch gesicherte Ergebnisse zu erzielen, ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 572 die schriftliche, 193 die internetgestützte und 3 die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen (s. Abb. 4.-1), deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

Befragungsunterlagen			
Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl aller im Haushalt permanent lebenden Personen</li> <li>• Anzahl der Verkehrsmittel im Haushalt, Kilometerleistungen pro Jahr</li> <li>• Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über sechs Jahre</li> <li>• Führerschein-, ÖPNV-Zeitkarten-, Pedelec-/E-Bike-Besitz</li> <li>• Verkehrsmittelverfügbarkeit</li> <li>• Mobilitätsbeeinflussung durch das Coronavirus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit)</li> <li>• Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV</li> <li>• Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten</li> <li>• Sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger</li> </ul>

Abb. 4.-1 Befragungsinhalte

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege annäherungsweise unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der Pandemie-Situation ausgefallen sind. Hier ist darauf hinzuweisen, dass es während der Stichtage Anfang Oktober 2020 weder starke Restriktionen noch einen „Lockdown“ (wie z. B. zwischen November 2020 – Mai 2021) gab.

### **Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung**

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die „Grundgesamtheit“ ist die in den Ortsteilen lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Ortsteile auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor für die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Ortsteile notwendig. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen.

Die Auswertung der Befragung erfolgte auf gesamtstädtischer Ebene sowie auf Ebene der Ortsteile. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung erfolgte dabei zu Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie zu Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

## **4.2 Ergebnisse**

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die wichtige aktuelle Mobilitätsdaten für das Mobilitätskonzept liefern.

### **ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz**

Etwa 8 % der Befragten in Verl besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Im Vergleich der Ortsteile sind die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer in Verl am niedrigsten, während sie in Kaunitz und Sürenheide oberhalb des stadtweiten Durchschnitts liegen.

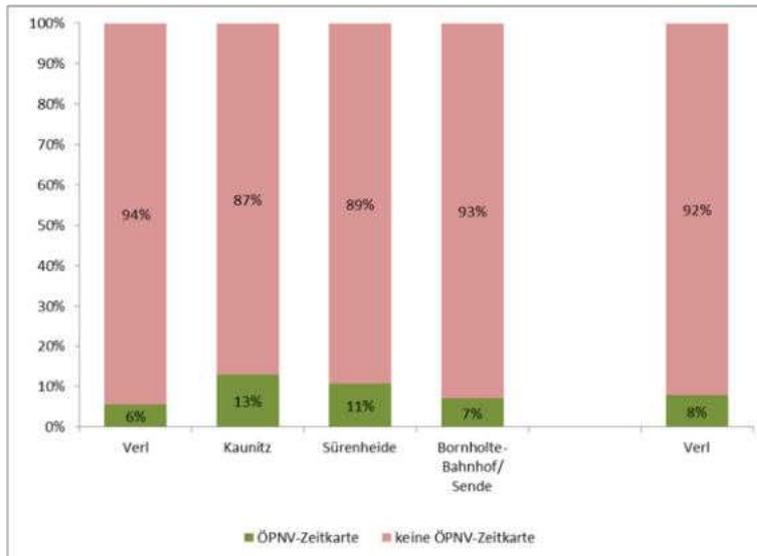


Abb. 4.-2 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Ortsteil

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzern ist mit 71 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzern ist mit 23 % in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler zu verzeichnen. Die übrigen Berufsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten.

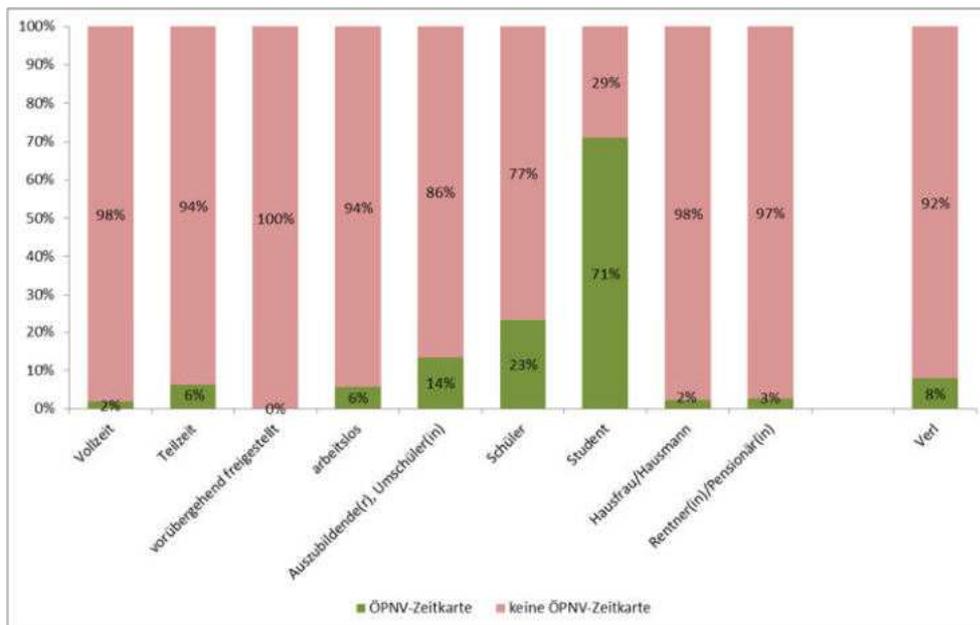


Abb. 4.-3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzerinnen und Besitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den jüngeren Altersklassen (<25 Jahre) die höchsten Besitzanteile zu finden sind, ist beispielsweise der Anteil der Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer bei den 40-59-Jährigen mit 2 % deutlich geringer.

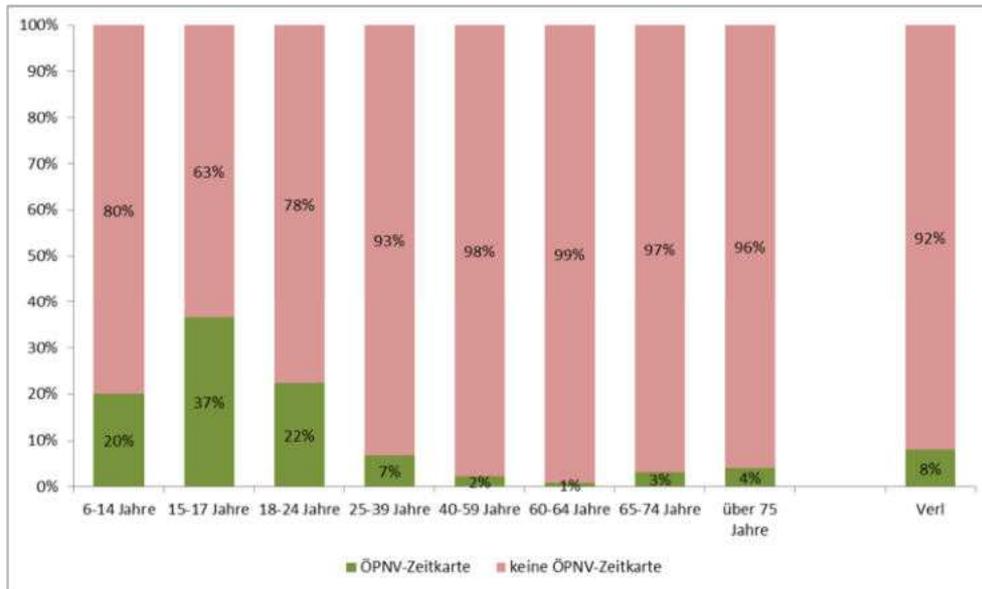


Abb. 4.-4 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 85 % der befragten Personen ab 18 Jahren über einen Führerschein verfügen. Der Ortsteil Kaunitz weist mit 18 % einen geringfügig größeren Anteil an Einwohnerinnen und Einwohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist.

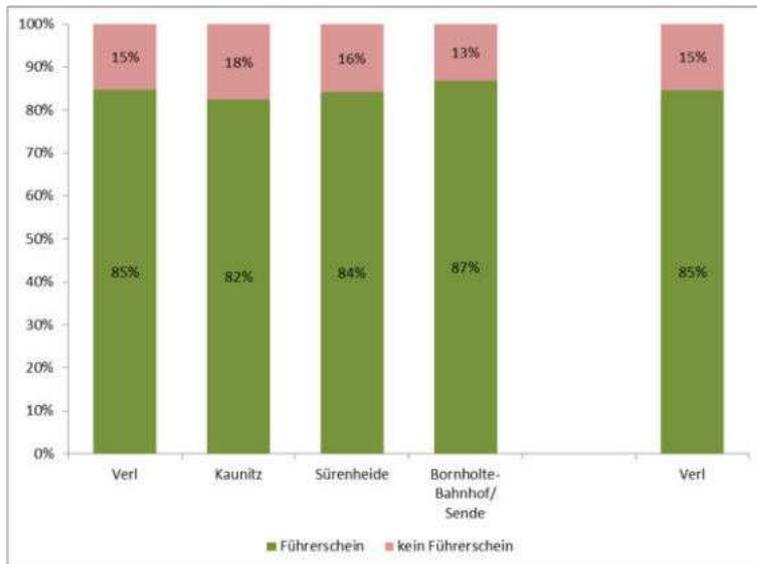


Abb. 4.-5 Führerscheinbesitz nach Ortsteil

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzern verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 3 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt. 92 % der Befragten besitzen nur einen Führerschein. 4 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw).

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist.

Die jüngeren Personen, bis zur Altersklasse von 25-39 Jahren, besitzen dagegen einen vergleichsweise hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Bei der Altersklasse der 18-24-Jährigen verfügen 21 % sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch über einen Führerschein. Die Personen haben meist kürzlich den Führerschein erworben und sind daher häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studenten). Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Unterschiede sind kaum Unterschiede auszumachen.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18 bis 24 Jahre	5%	1%	74%	21%
25 bis 39 Jahre	3%	1%	90%	6%
40 bis 59 Jahre	0%	1%	97%	2%
60 bis 64 Jahre	1%	0%	98%	1%
65 bis 74 Jahre	2%	2%	95%	1%
75 Jahre und älter	9%	1%	87%	3%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	3%	1%	92%	4%
männlich	2%	1%	92%	4%
<b>Gesamt</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>	<b>92%</b>	<b>4%</b>

Abb. 4.-6 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht

### Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad bei der Bevölkerung Verls auf.

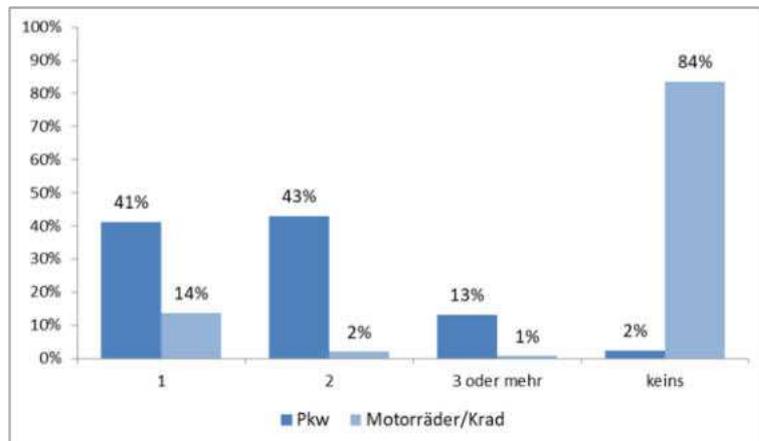


Abb. 4.-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad

So besitzen lediglich 2 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw und es verfügen ca. 56 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,7 Pkw pro Haushalt.

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen jedoch auch ca. 95 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad. Etwa 77 % der Haushalte besitzen sogar mehr als ein Fahrrad (Fahrradbesitz je Haushalt im Durchschnitt: 2,7). Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes spielt insbesondere in Haushalten eine Rolle, die über ein und zwei Fahrräder und/oder Pedelecs/E-Bikes verfügen. Dagegen besitzt nur 1 % der befragten Haushalte mit drei oder mehr Fahrrädern ein Pedelec oder E-Bike.

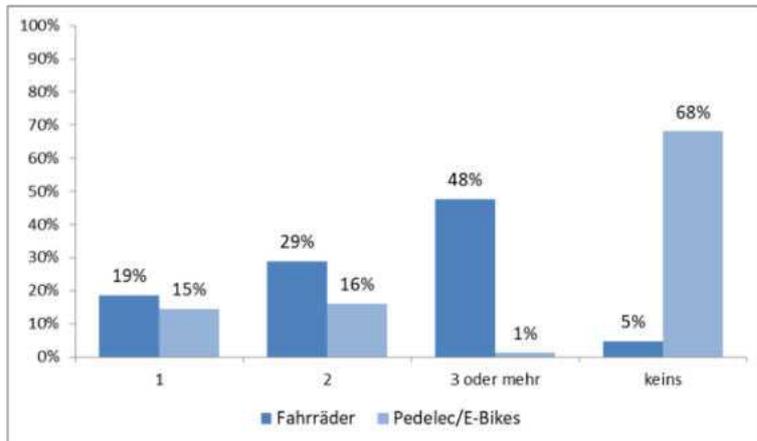


Abb. 4.-8 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrräder, Pedelec/E-Bike

### Verkehrsmittelwahl (Modal Split<sup>16</sup>)

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden.

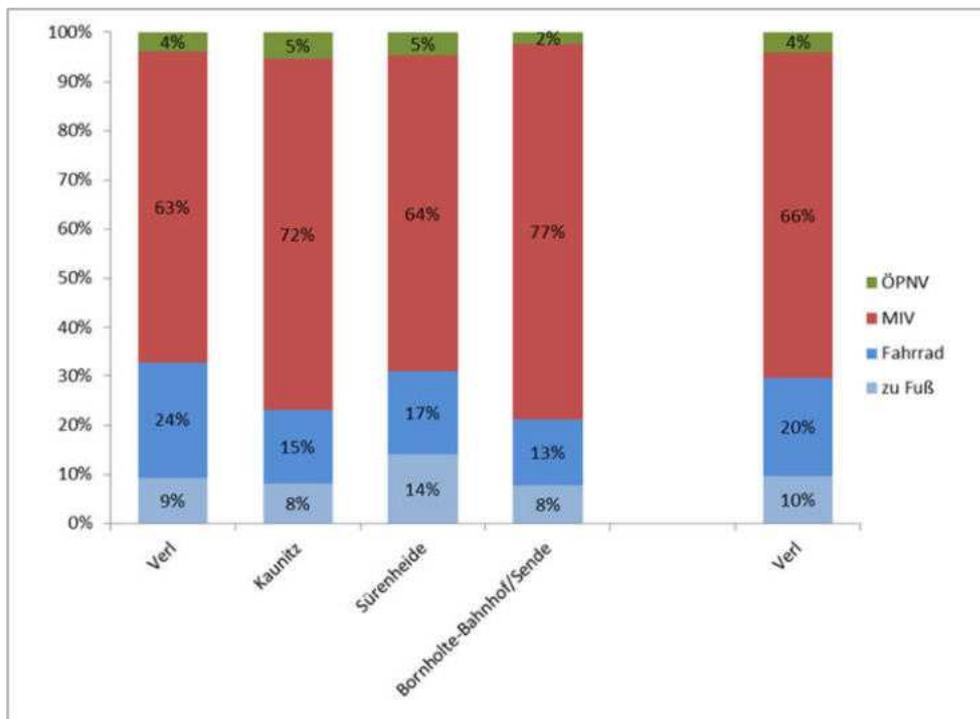


Abb. 4.-9 Modal-Split Gesamtstadt Verl und Ortsteile

Die Einwohnerinnen und Einwohner Verls nutzen im Durchschnitt zu 66 % die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (Auto als Fahrer/Mitfahrer, Krad/Motorrad) und zu 34 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes<sup>17</sup>, wovon 4 % auf den ÖPNV, 10 % auf den Fußverkehr und 20 % auf den Radverkehr entfallen. Die höchsten Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weisen die Ortsteile Bornholte-Bahnhof/Sende sowie Kaunitz auf. Der Radverkehrsanteil liegt mit 24 % im Ortsteil Verl

<sup>16</sup> Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/spalten = split).

<sup>17</sup> Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zusammengefasst.

vergleichsweise am höchsten. Hier ist auch die MIV-Nutzung mit 63 % im Vergleich zu den übrigen Ortsteilen am niedrigsten. Die 4 % ÖPNV-Anteil für die Gesamtstadt Verl teilen sich zu 3 % auf den Busverkehr und zu 1 % auf den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) auf. Insgesamt werden 30 % der Wege in Verl entweder zu Fuß (10 %) oder mit dem Fahrrad (20 %) zurückgelegt, ca. 2 % entfallen dabei auf die Nutzung von Pedelecs/E-Bikes.

Beim Vergleich des Modal Splits mit anderen Städten ähnlicher Größe oder räumlicher Nähe liegt Verl in einem ähnlichen Bereich wie die Städte des Kreises Gütersloh. Im Vergleich mit den Ergebnissen des Kreises Gütersloh liegt Verl hinsichtlich des Rad- und ÖPNV-Anteils auf einem ähnlichen Niveau. Unterschiede zeigen sich bei den Fußverkehrsanteilen, diese liegen in Verl um 11 Prozentpunkte niedriger und dem MIV-Anteil, der in Verl um 10 Prozentpunkte höher ist. Im Vergleich mit den Ergebnissen der Nachbarstadt Gütersloh wird deutlich, dass in Verl der ÖPNV- und Radverkehrsanteil niedriger ist. Dabei ist zu bedenken, dass Gütersloh als Großstadt nur bedingt mit Verl zu vergleichen ist. Im Vergleich mit anderen Mittelwerten für NRW, z. B. aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD), fällt auf, dass in Verl eine stärkere Nutzung des Fahrrads vorherrscht, dafür aber der ÖPNV und das Zufußgehen eine deutlich untergeordnete Rolle spielen. Aus der MiD-Studie lassen sich aufgrund der zu geringen Stichprobengröße keine repräsentativen Werte kleinerer Räume wie Gemeinden ablesen, dafür sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt. Verl kann der Stadtregion „Mittelstadt, städtischer Raum“ zugeteilt werden. Im Vergleich zu der übergeordneten Kategorie weist Verl vor allem Unterschiede bei den Radverkehrs- (in Verl um 10 Prozentpunkte höher) und Fußverkehrsanteilen (in Verl um 11 Prozentpunkte niedriger) auf.

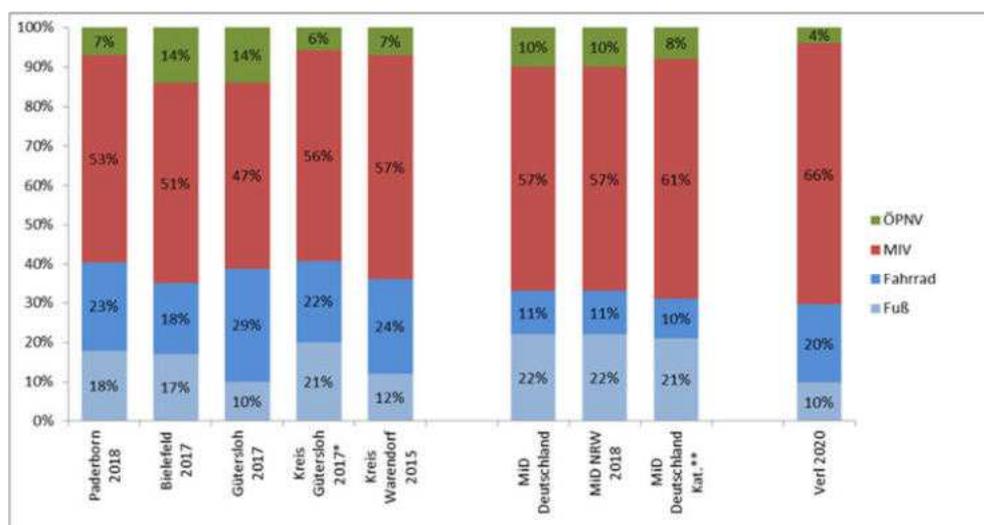


Abb. 4.-10 Modal Split im Städtevergleich

Kürzere Distanzen im Nahbereich (Wege <1 km und 1-2,5 km) werden in Verl überwiegend mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Unterhalb von 1 km Wegelänge belaufen sich die Werte auf 35 % Fußverkehrs- und 31 % Radverkehrsanteil. Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km bereits kaum noch Fußwege unternommen werden. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in den längeren Wegelängenklassen zu beobachten. Insgesamt gesehen dominieren jedoch bei weiten Distanzen vor allem die Anteile des MIV.

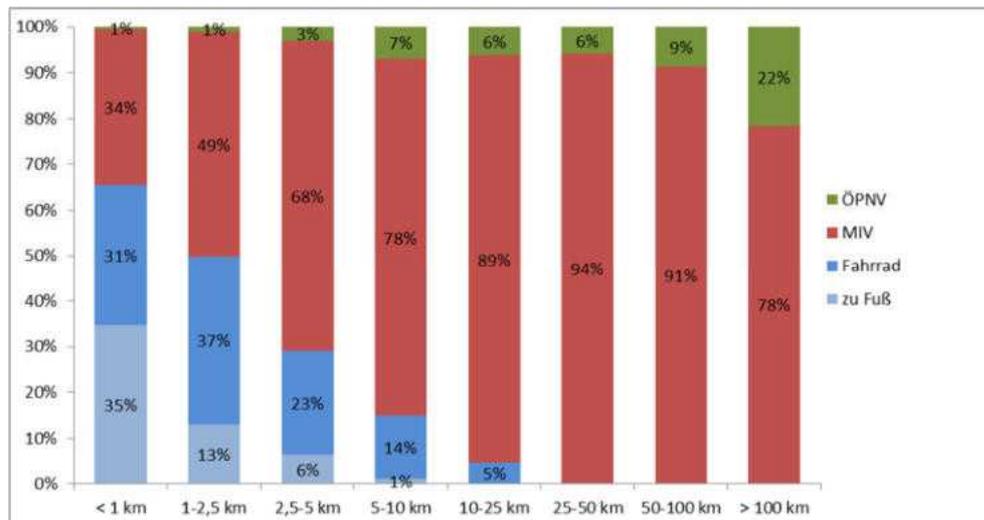


Abb. 4.-11 Modal Split nach Wegelänge

Häufig lassen sich den Wegezwecken eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“ sowie „Bringen/Holen“ auf. Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (13 % zu Fuß, 41 % Fahrrad und 17 % ÖPNV). Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen vergleichsweise hohen Fuß- und Radverkehrsanteil auf.

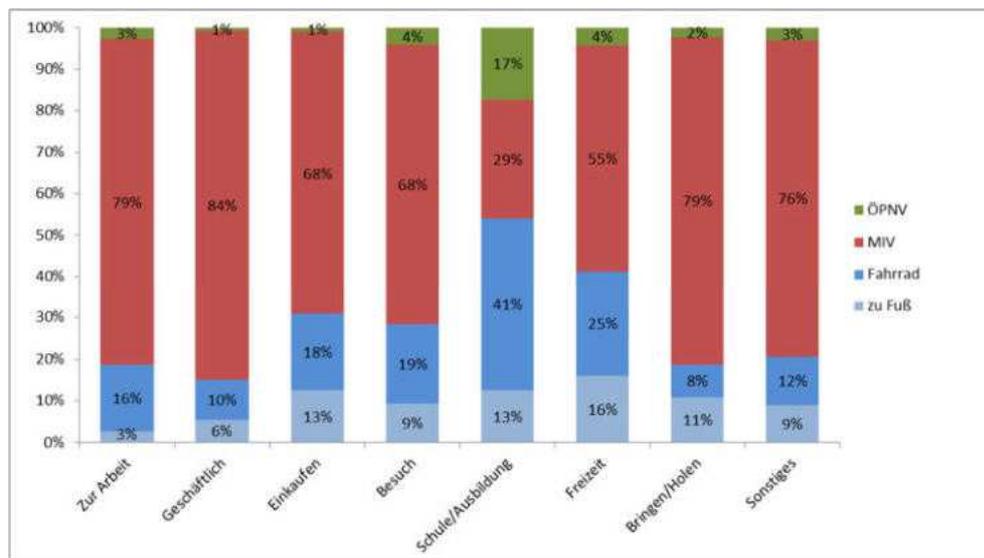


Abb. 4.-12 Modal Split nach Fahrtzweck

Der Binnenverkehr der Stadt Verl setzt sich annähernd zu gleichen Anteilen aus MIV (53 %) und Umweltverbund (47 %) zusammen, wobei der ÖPNV mit 2 % nahezu keine Rolle spielt. Die meisten Personen, die Wege außerhalb Verls tätigen, haben Gütersloh, Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück als Zielgebiet. Diese werden bevorzugt mit dem Pkw angefahren (MIV-Anteil von 81 % bis 98 %). Für Wege von und nach Gütersloh nutzen 9 % das Fahrrad und für Wege von/nach Bielefeld nutzen 8 % den ÖPNV.

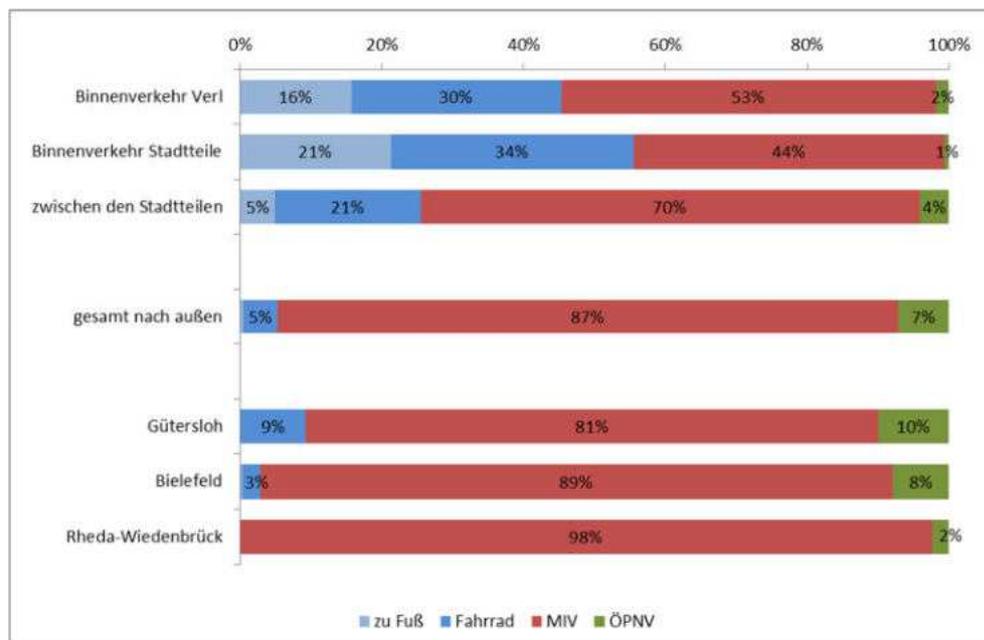


Abb. 4.-13 Modal Split nach Verkehrsverflechtung

### Wegeaufkommen

Alle Bürgerinnen und Bürger legen durchschnittlich 3,3 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person<sup>18</sup> ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,7 Wegen je Tag. Die Mobilitätsrate liegt somit leicht über dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person/Tag<sup>19</sup>. Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorie wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Personen in den jüngeren und mittleren Altersklassen auf einem ähnlichen Niveau bleibt und ab der Altersklasse der über 60-Jährigen sinkt. In dieser Altersklasse ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehr zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Sie legen im Durchschnitt etwa 2,3 Wege je Tag zurück.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	2%	0%	44%	43%	11%	0%	3,4	3,5
15 bis 17 Jahre	0%	0%	49%	44%	7%	0%	3,2	3,2
18 bis 24 Jahre	7%	0%	54%	28%	11%	0%	3,0	3,2
25 bis 39 Jahre	11%	1%	35%	31%	16%	6%	3,7	4,1
40 bis 59 Jahre	6%	0%	42%	31%	15%	5%	3,6	3,8
60 bis 64 Jahre	9%	0%	50%	31%	8%	2%	3,1	3,4
65 bis 74 Jahre	20%	0%	38%	21%	14%	6%	3,0	3,8
75 Jahre und älter	36%	0%	32%	21%	7%	4%	2,3	3,5
<b>Gesamt</b>	<b>10%</b>	<b>0%</b>	<b>41%</b>	<b>31%</b>	<b>13%</b>	<b>4%</b>	<b>3,3</b>	<b>3,7</b>

Abb. 4.-14 Wegeaufkommen nach Altersklasse in Verl

### Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren.

<sup>18</sup> Jede Person, die im Fragebogen angegeben hat, am Stichtag außerhäuslich Wege unternommen zu haben, ist eine mobile Person.

<sup>19</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland, Kurzreport.

Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 km ausgeklammert worden. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Verl insgesamt bei 7,8 km. Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Abb. 4.-15) verdeutlicht, dass mit dem ÖPNV die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die hohen Wegelängen werden hier vor allem durch den Zugverkehr hervorgerufen, die mittlere Wegelänge im SPNV beträgt 32,1 km (im Busverkehr: 9,6 km). An dieser Stelle sei angemerkt, dass bei Berücksichtigung aller Wege, also auch derer, die mehr als 100 km Länge haben, die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher wäre. Die mittlere Fahrt mit dem SPNV dauert 32 Minuten, mit dem Bus knapp 10 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 10,4 km und die Wegedauer 14 Minuten. Bei Mitfahrerinnen und Mitfahrern sind die Werte mit 8,2 km und 11 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (z. B. Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufig nur eine Person im Fahrzeug sitzt. Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,7 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 14 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle Verkehrsmittel bei nur 2,6 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr ersichtlich. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Verls beträgt im Binnenverkehr 8 Minuten, das ist 5 Minuten kürzer als im Gesamtverkehr.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,2	9	1,2	10
Fahrrad	2,7	14	2,1	12
Pedelec/E-Bike	4,3	18	2,2	11
Motorrad	5,5	8	4,1	6
Auto als Fahrer	10,4	14	3,2	6
Auto als Mitfahrer	8,2	11	3,1	6
Bus	9,6	14	4,6	8
Zug	32,1	32		
<b>Mittelwert</b>	<b>7,8</b>	<b>13</b>	<b>2,6</b>	<b>8</b>

Abb. 4.-15 Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

Die zurückgelegten Entfernungen und die Dauer der Wege nach Wegezweck sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Während zu Arbeitszwecken mit durchschnittlich 12,9 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Wege zum Bringen/Holen mit einer durchschnittlichen Länge von 4,6 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 6 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 51 % der Wege eine Distanz von 10 Kilometern überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Fahrtzweck	< 1 km	1- 2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
zur Arbeit	6%	9%	13%	21%	39%	11%	1%	12,9	18

geschäftlich	21%	8%	17%	29%	19%	3%	4%	9,8	13
Einkaufen	24%	26%	18%	12%	17%	2%	0%	5,2	10
Besuch	17%	17%	22%	20%	19%	5%	0%	7,1	12
Schule/ Ausbildung	20%	35%	16%	16%	8%	4%	1%	5,7	12
Freizeit	20%	21%	19%	22%	15%	2%	0%	5,8	12
Bringen/Holen	27%	25%	18%	16%	11%	2%	0%	4,6	8
Sonstiges	17%	20%	15%	18%	25%	4%	0%	7,4	12
<b>Gesamt</b>	<b>17%</b>	<b>21%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>22%</b>	<b>5%</b>	<b>1%</b>	<b>7,8</b>	<b>13</b>

Abb. 4.-16 Wegelängenverteilung nach Wegezweck

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 7,8 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner aus den Ortsteilen Kaunitz und Bornholte-Bahnhof/ Sende zurück. Dort beträgt die mittlere Distanz jeweils 10,0 km. Die kürzesten Wege legen die Bewohner des Ortsteils Verl mit 6,8 km zurück.

Ortsteil	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Verl	19%	30%	14%	12%	21%	4%	0%	6,8	12
Kaunitz	20%	8%	4%	33%	25%	8%	2%	10,0	14
Sürenheide	11%	14%	28%	26%	16%	5%	0%	7,8	14
Bornholte-Bahnhof/ Sende	11%	4%	29%	17%	27%	10%	1%	10,0	15
<b>Gesamt</b>	<b>17%</b>	<b>21%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>22%</b>	<b>5%</b>	<b>1%</b>	<b>7,8</b>	<b>13</b>

Abb. 4.-17 Wegelängenverteilung nach Ortsteil

### Wegeverflechtungen Binnenverkehr

Bei der Ermittlung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr wurde sich auf das Wegeaufkommen der jeweiligen Ortsteile untereinander bezogen. Enthalten sind alle Wege der Bewohnerinnen und Bewohner innerhalb Verls, also Quell- und Binnenverkehr, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Ortsteile hinein.

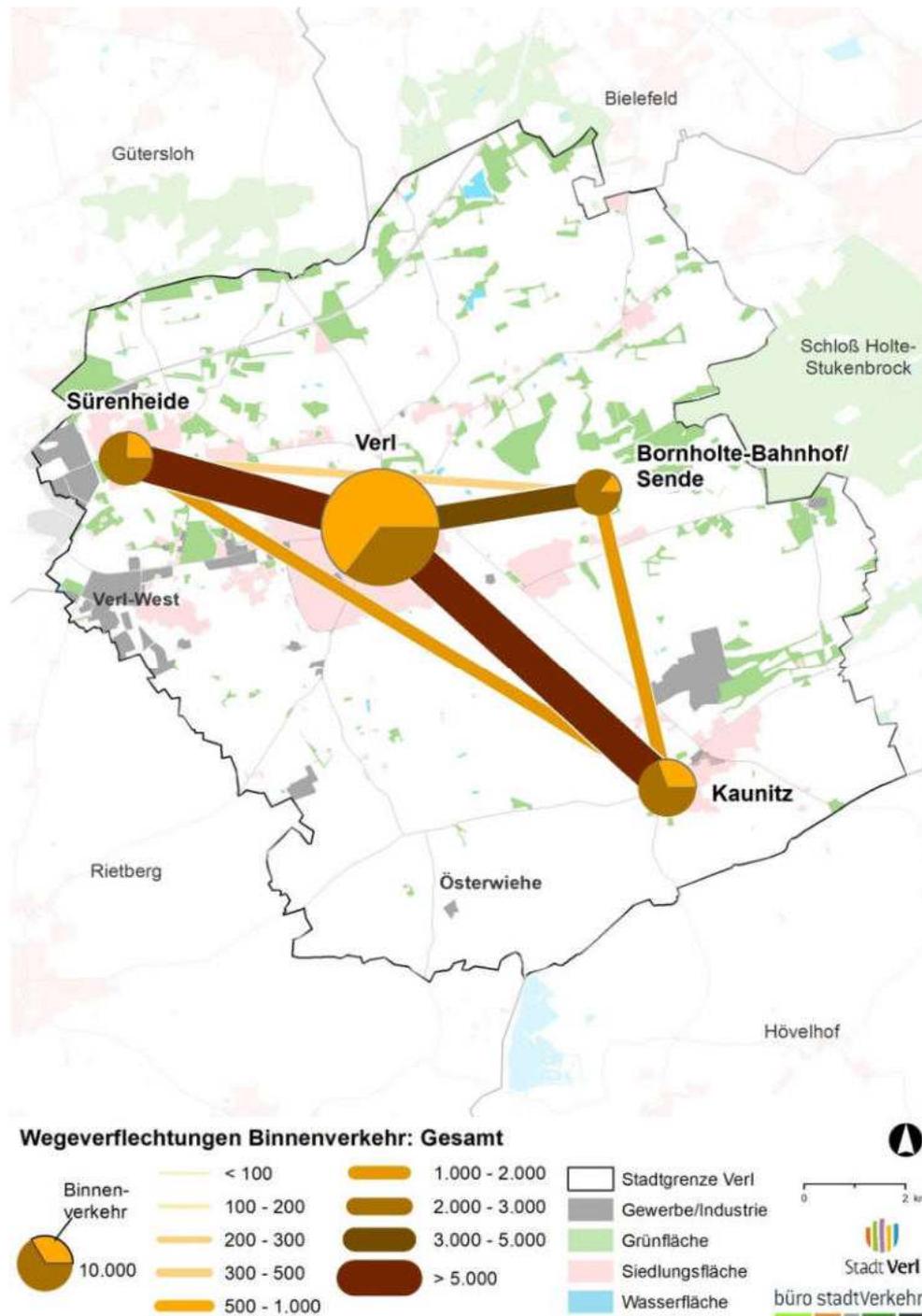


Abb. 4.-18 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr

Grundlage der in den Abbildungen 3.-18 bis 3.-22 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln. Als Darstellungseinheit der Verkehrsverflechtungen wurden die (teilweise zusammengefassten) Ortsteile Verls gewählt.

Bei der Auswertung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr über die Summe aller Verkehrsmittel hinweg wird deutlich, dass die stärksten Verflechtungen jeweils aus den einzelnen Ortsteilen mit dem Kernort (Ortsteil Verl) bestehen. Aus Sürenheide entstehen so jeweils mehr als 6.000 Wege pro Werktag mit Beziehung zum Kernort. Ein vergleichsweise geringes Wegeaufkommen besteht zwischen den Ortsteilen Sürenheide und Bornholte-Bahnhof/Sende. Insbesondere im Ortsteil Verl ist ein hoher Binnenverkehrsanteil (Verkehr innerhalb des Ortsteils) am Wegeaufkommen zu verzeichnen.

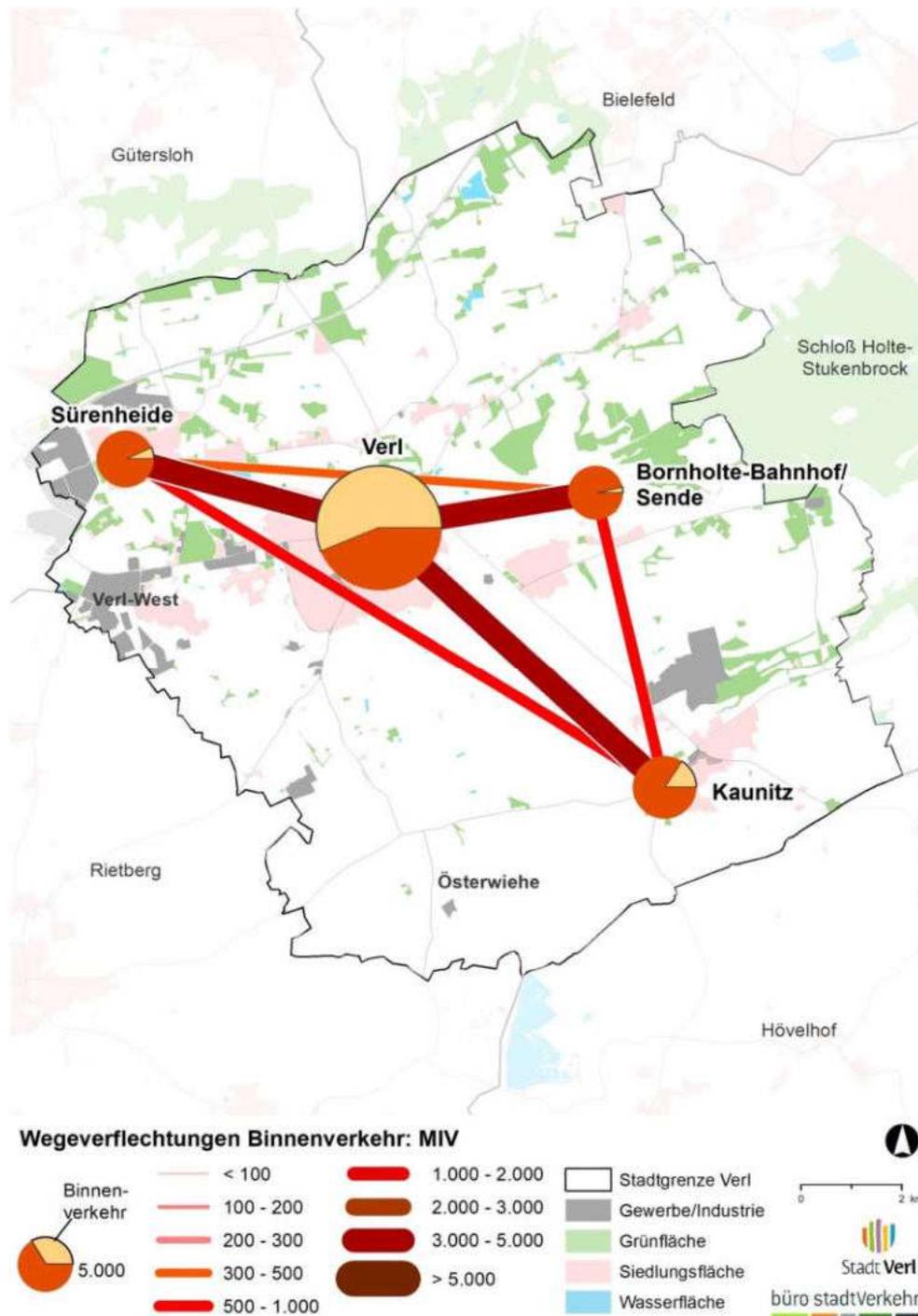


Abb. 4.-19 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV

Wie Abbildung 3.-19 verdeutlicht, werden Wege zwischen den einzelnen Ortsteilen überwiegend mit dem MIV absolviert. Auch hier ist der starke Bezug der einzelnen Ortsteile in den Ortsteil Verl zu erkennen. So kommt es zu einem Wegeaufkommen zwischen Kaunitz und Verl bzw. zwischen Sürenheide und Verl von jeweils mehr als 3.800 Wegen/Tag.

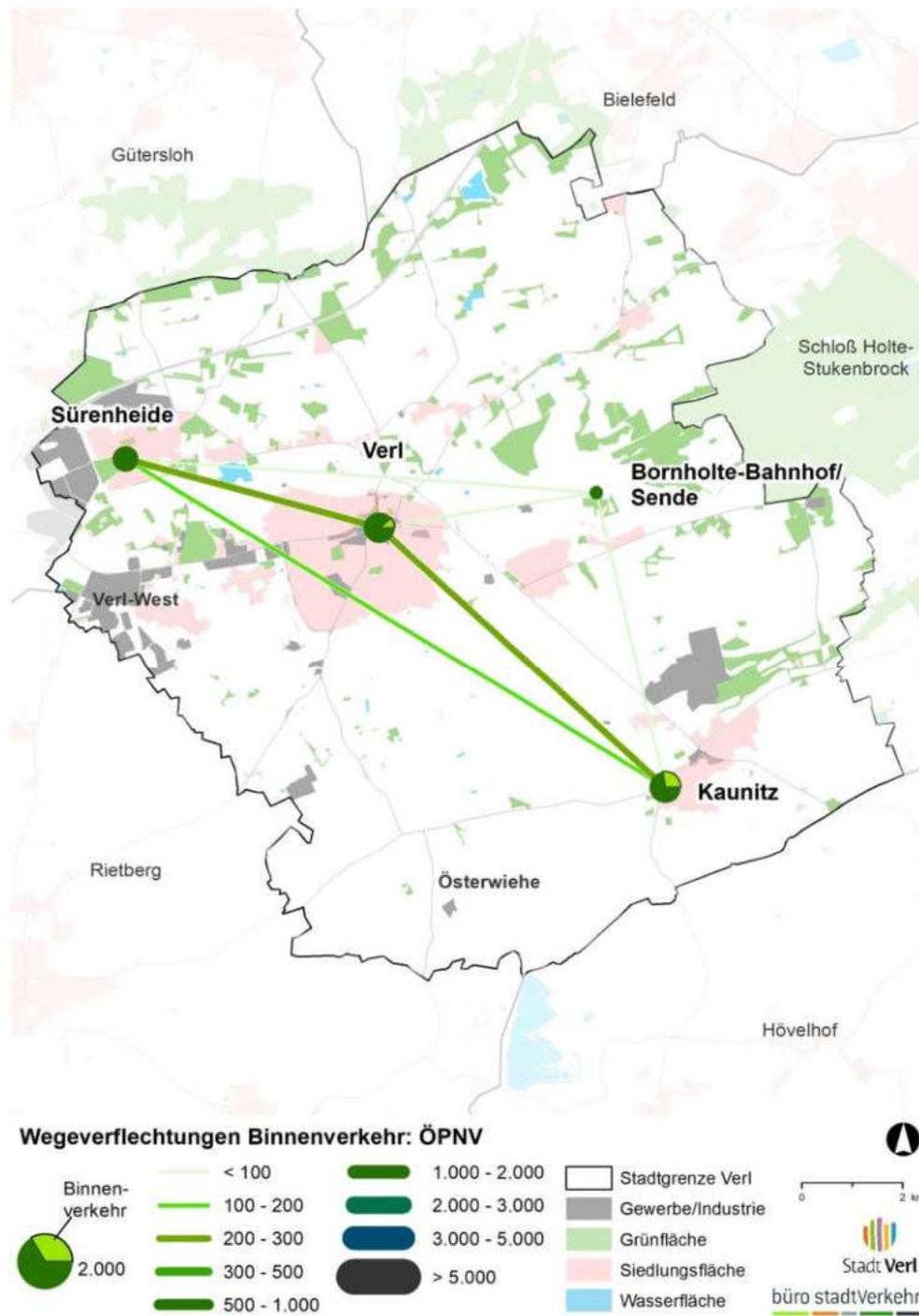


Abb. 4.-20 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV

Der ÖPNV nimmt in Verl eine untergeordnete Bedeutung beim Binnenverkehr ein. Verflechtungen zwischen den einzelnen Ortsteilen sind ebenfalls nicht sonderlich stark ausgeprägt. Somit spielen derzeit die ÖPNV-Wege für den innerstädtischen Verkehr kaum eine Rolle. Die vergleichsweise stärksten Verflechtungen mit knapp 300 täglichen Fahrten zeigen sich zwischen Sürenheide und Verl bzw. zwischen Kaunitz und Verl.

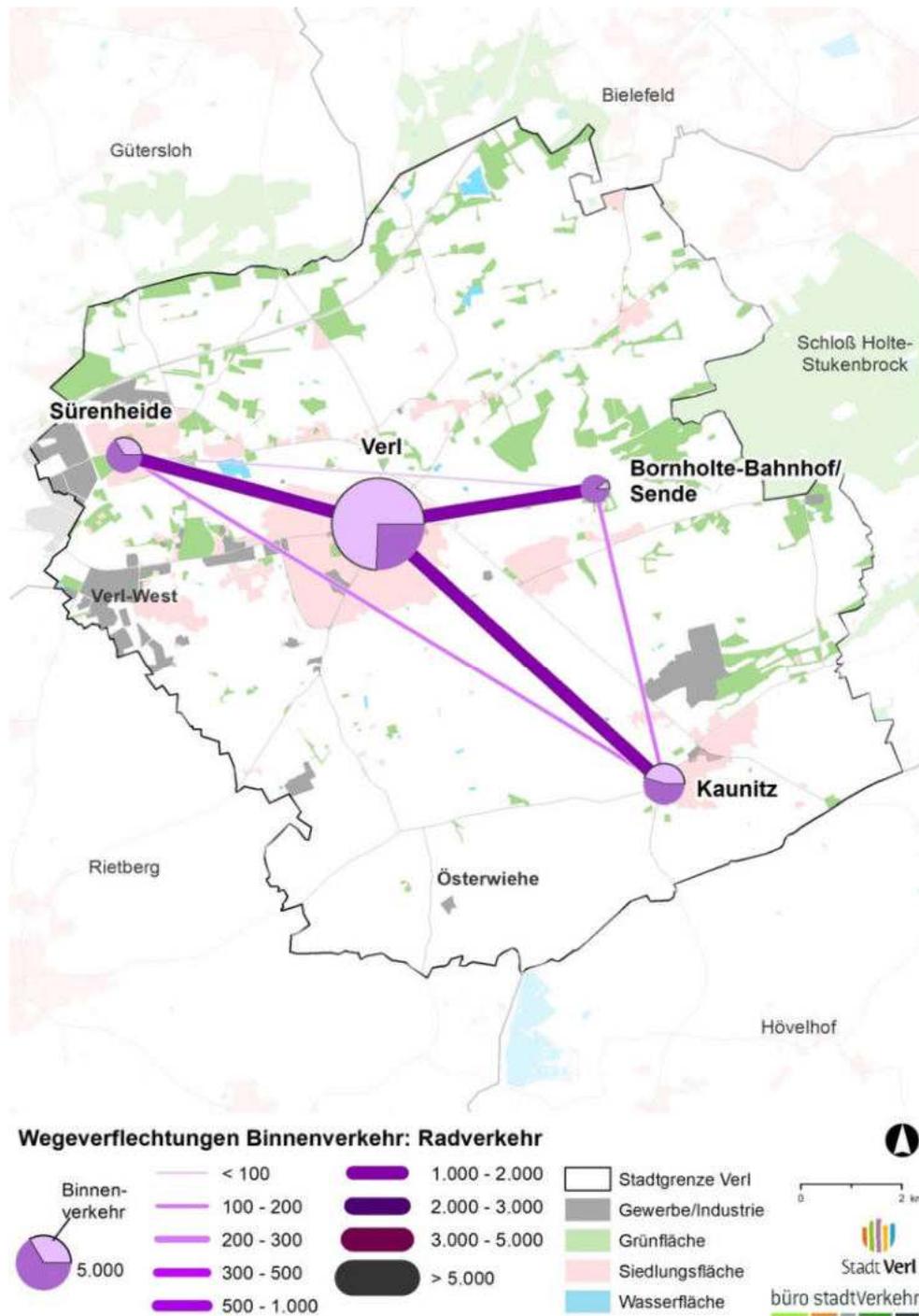


Abb. 4.-21 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr

Im Radverkehr sind die Verflechtungen ausgeprägter als im ÖPNV und im Fußverkehr. Die stärksten Wegeverflechtungen sind auch beim Radverkehr wieder raus aus den einzelnen Ortsteilen hin zum Kernort ausgerichtet. Das höchste Wegeaufkommen findet zwischen Sürenheide und Verl sowie zwischen Kaunitz und Verl mit mehr als 1.200 Wegen/Tag statt.

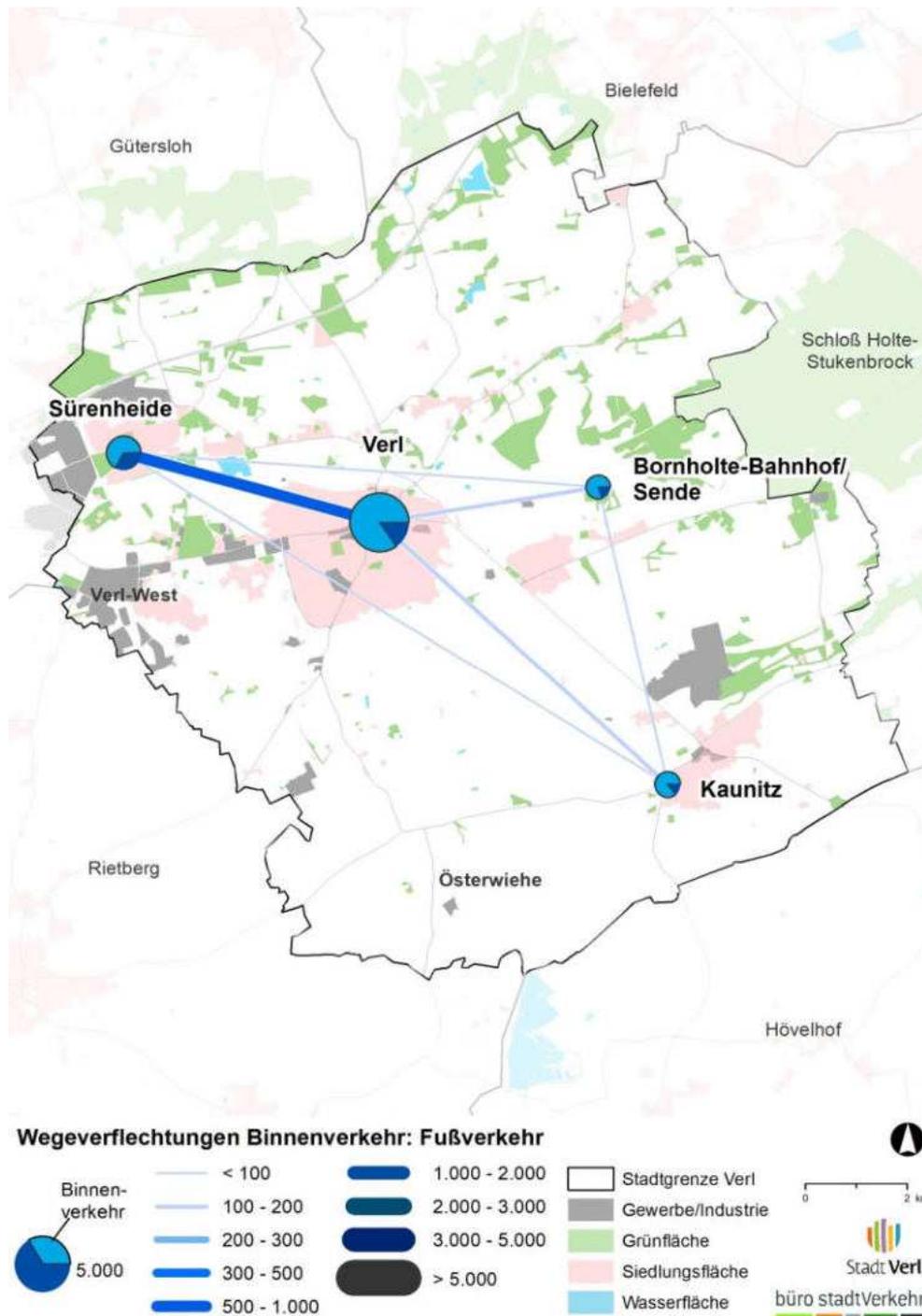


Abb. 4.-22 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Fußverkehr

Im Fußverkehr ist nur eine sehr geringe Anzahl von Wegeverflechtungen über die Ortsteilgrenzen hinaus zu verzeichnen. Da überwiegend kurze Wege zu Fuß absolviert werden und manche Ortsteile von Verl vergleichsweise weit voneinander entfernt liegen, ist dieses Ergebnis zu erwarten. Aufgrund der kurzen Distanzen werden die Fußwege meist im eigenen Ortsteil absolviert.

Dies verdeutlicht auch die Karte, denn die Binnenverkehrsanteile sind in allen Ortsteilen hoch. Das vergleichsweise höchste Wegeaufkommen zu Fuß erfolgt mit knapp 600 Wegen/Tag zwischen Sürenheide und Verl.<sup>20</sup>

### Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Aufgrund der Tatsache, dass die Haushaltsbefragung während der Corona-Pandemie durchgeführt wurde, ist es bedeutsam, die Wegeanzahl zu ermitteln, um Kenntnisse zu erlangen, inwiefern eine Abweichung vom „normalen“ Mobilitätsverhalten existiert. Zunächst zeigt sich, dass der Großteil der Befragten in den Ortsteilen an den Stichtagen nicht vom Coronavirus beeinflusst ist. Auf gesamtstädtischer Ebene haben 94 % der Befragten angegeben, nicht beeinflusst zu sein. In Sürenheide haben mit 7 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben durch das Coronavirus ein anderes Mobilitätsverhalten an den Tag zu legen.

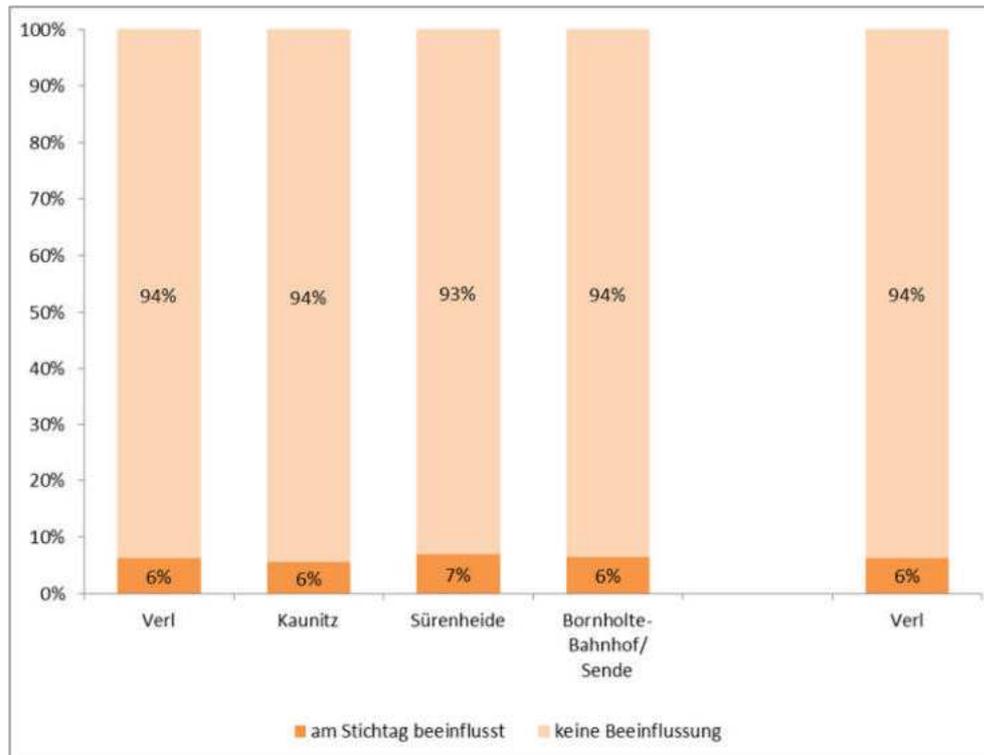


Abb. 4.-23 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß Abbildung 3.-24 wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten während des Coronavirus festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber ihren Beschäftigten die Möglichkeit gegeben, die Arbeit von Zuhause aus zu erledigen. Andere Gründe sind insgesamt weniger unterwegs zu sein oder ausgebliebene Wege aufgrund von nicht stattgefundenen Präsenzveranstaltungen in Universitäten.

<sup>20</sup> Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Ortsteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Ortsteilgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

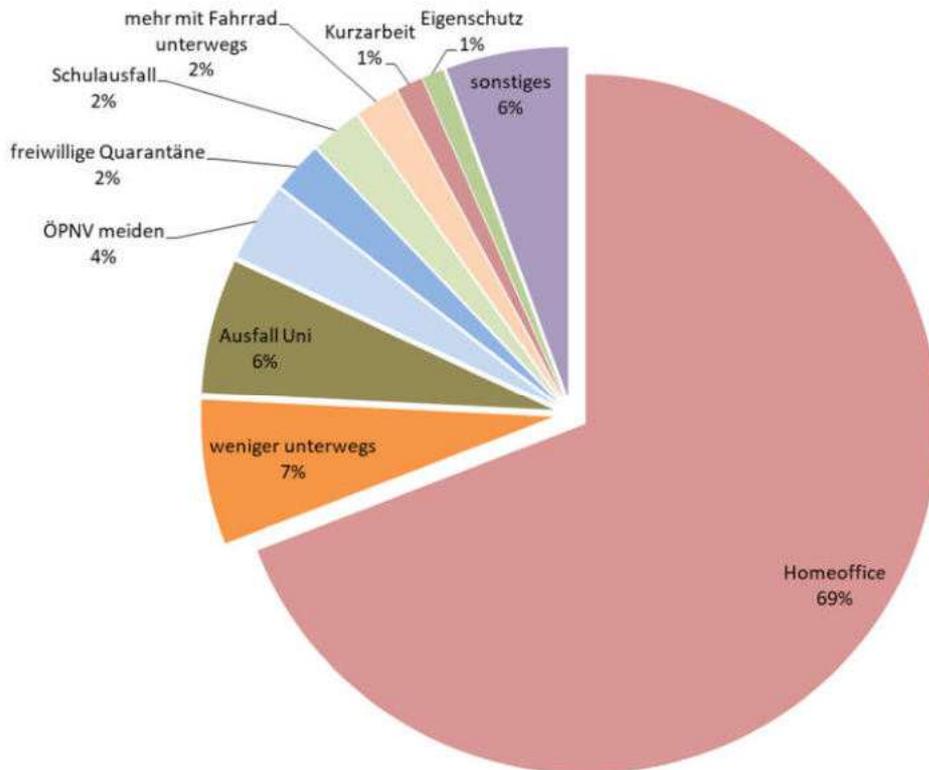


Abb 4.-24 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Verls hochgerechnet werden täglich etwa 89.100 Wege unternommen. Im Vergleich zu der hochgerechneten Wegeanzahl unter Normalbedingungen werden somit aufgrund der Corona-Pandemie in der Stadt Verl insgesamt etwa 1.500 Wege weniger unternommen. Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrten aus (ca. 1.200 Wege pro Tag). Es ist zu berücksichtigen, dass dies lediglich die Situation Anfang Oktober 2020 widerspiegelt. Während eines „Lockdowns“ kann davon ausgegangen werden, dass mehr Wege ausfallen.

Ortsteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/Person
Verl	4.700	11.900	31.500	1.900	50.100	3,4
Kaunitz	1.100	1.900	9.200	700	12.900	3,2
Sürenheide	2.100	2.500	9.200	700	14.500	3,1
Bornholte-Bahnhof/ Sende	900	1.500	9.000	300	11.600	3,2
<b>Gesamt</b>	<b>8.800</b>	<b>17.900</b>	<b>58.900</b>	<b>3.600</b>	<b>89.100</b>	<b>3,3</b>

Abb. 4.-25 Wege der Gesamtbevölkerung nach Ortsteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

## 5 Leitbild Verl 2035

Das IMOK Verl dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt als bedeutsamer Lebens- und Wirtschaftsstandort. Ziel des Konzeptes ist es, ein umsetzbares Leitbild für den Verkehr und die Mobilität mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden konkreten Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge zu setzen. Hierfür wurden drei Szenarien skizziert, die die verkehrliche Ausrichtung des Leitbildes umschreiben.

### 5.1 Leitbild- und Szenarientwicklung

Zur Leitbild- und Szenarientwicklung wurden alle relevanten Akteurinnen und Akteure aus Verwaltung, Politik (Projektbeirat) sowie die Bevölkerung eng in den Bearbeitungsprozess einbezogen. Folgende Bearbeitungsschritte flossen in die Leitbild- und Szenariendifindung mit ein:

- 1. Bürgerwerkstätten „Live-Abstimmung“ auf Ortsteilebene Juni 2021
- Online-Beteiligung „mobiGator“ von August bis Oktober 2021

Während die 1. Bürgerwerkstätten zu einem festen Termin stattgefunden haben, konnten an der Online-Beteiligung „mobiGator“ alle Interessierten zeit- und ortsunabhängig teilnehmen. Die Vorgehensweise und Befragungsinhalte waren identisch. Die rund 20 Fragen mit jeweils drei Antwortmöglichkeiten wurden nach Verkehrsmitteln gegliedert. Jede Antwort konnte indirekt einem Szenario zugeordnet werden, so dass eine Tendenz zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Verl abgeleitet werden konnte. Die drei Szenarien unterscheiden sich jeweils hinsichtlich ihrer Intensität zur Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität auf dem Weg zur Verkehrswende.

- Szenario 1: niedrige Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Szenario 2: mittlere Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Szenario 3: hohe Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Die Ergebnisse aus der Live-Abstimmung und des mobiGators auf Ortsteilebene sind in den nachfolgenden Abbildungen 5.-1 und 5.-2 dargestellt.

#### Ergebnisse der Live-Abstimmung auf Ortsteilebene

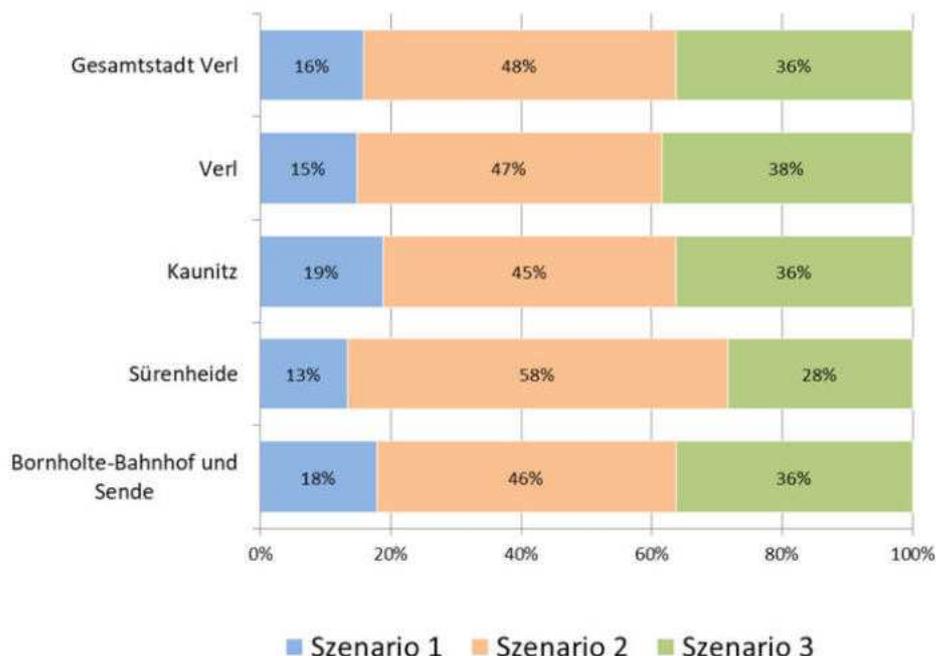


Abb. 5.-1 Ergebnisse Live-Abstimmung auf Ortsteilebene zur Leitbildfindung

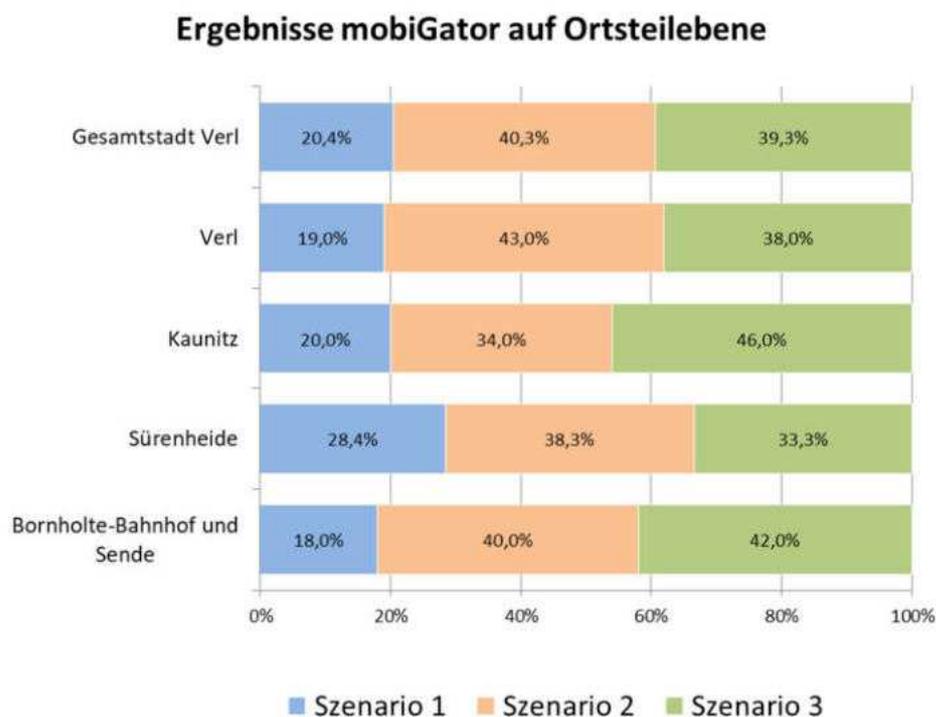


Abb. 5.-2 Ergebnisse mobiGator auf Ortsteilebene zur Leitbildfindung

Die Ergebnisse unterscheiden sich bis auf die Ortsteile Kaunitz und Sürenheide um einstellige Prozentpunkte. Dabei ist zu beachten, dass sich die Anzahl der Teilnehmenden aufgrund der ortsfesten Terminierung der Live-Abstimmung und der ortsunabhängigen, zweimonatigen Laufzeit des mobiGators erheblich unterscheiden. Während die Live-Abstimmung 42 Personen (ohne Verwaltung und Politik) abgeschlossen haben, sind es im Rahmen des mobiGators 244 Personen. Das Gesamtergebnis aus beiden Beteiligungsformaten (n=286) ist der Abbildung 5.-3 zu entnehmen.

### Ergebnisse Live-Abstimmung + mobiGator

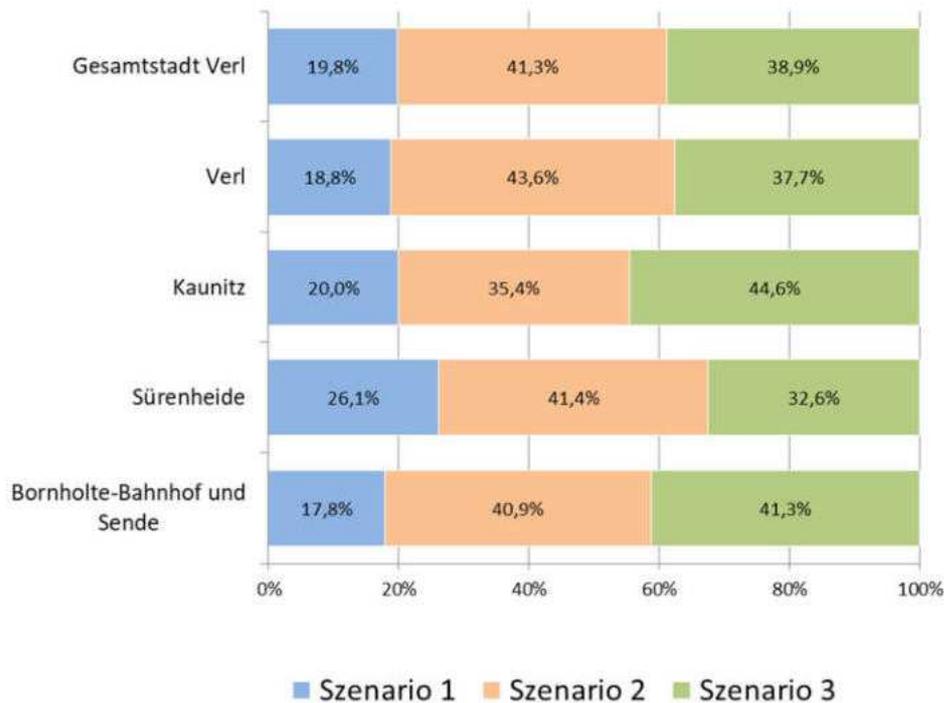


Abb. 5-3 Gesamtergebnis der Live-Abstimmung und mobiGator zur Leitbildfindung

Es wird deutlich, dass die Antworten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer überwiegend den beiden Szenarien 2 und 3 zugeordnet werden konnten. Da beide Szenarien mit jeweils 41 % bzw. 39 % nahezu gleichauf sind, ergibt sich in der Summe ein Hybrid (Szenario 2+). Hieraus wurde entsprechend das Leitbild für die Stadt Verl 2035 abgeleitet.

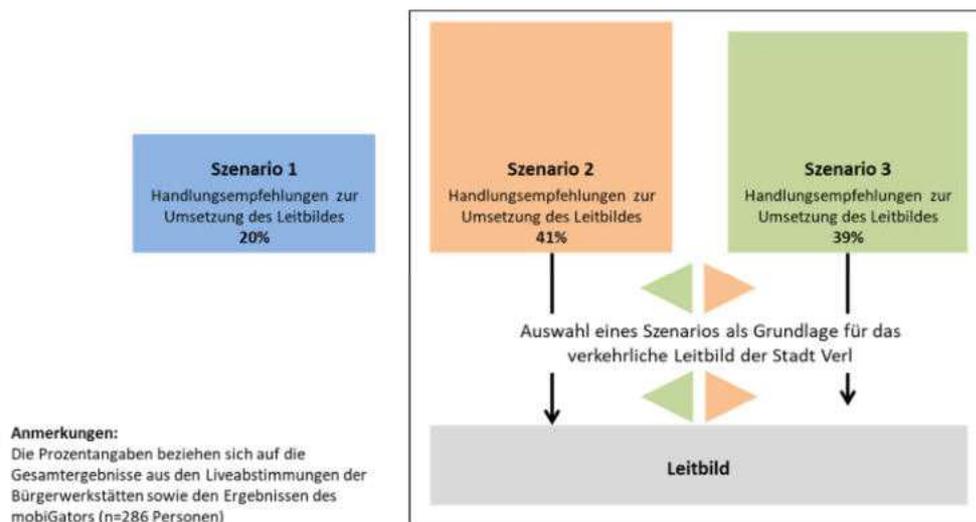


Abb. 5-4 Gesamtergebnis zur Leitbildfindung 2035

Aus dem Gesamtergebnis der Leitbildfindung ergibt sich nun folgendes Leitbild zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt Verl, welches am 04.11.2021 im Rahmen einer Sondersitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr beschlossen

worden ist. Die Problem- und Handlungsfelder sowie die Ziele und der der Ziel-Modal-Split wurden in einer weiteren Ausschusssitzung am 23.11.2021 beschlossen.

### **Unser Leitbild**

Für Verl einen sicheren und umweltschonenden Verkehr implementieren, der durch seine Struktur Räume zum Wohlfühlen mit hoher Lebensqualität schafft und neue Mobilitätsformen positiv vorantreibt.

#### Mit diesem Leitbild wollen wir:

Ein vernetztes Mobilitätsverhalten schaffen, das die Umwelt und das Klima schont und sich an den Zielen des Klimaschutzkonzeptes orientiert, die Sicherheit und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer erhöht, eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum schafft, die Belästigung durch Verkehrslärm eindämmt, den Anteil des Fuß- und Radverkehrs einerseits sowie des ÖPNVs und des motorisierten Individualverkehrs mit alternativen Antrieben andererseits deutlich stärkt. Hierbei sind neben Belangen des Klimaschutzes ebenso die besonderen Anforderungen Verls in Bezug auf die Wirtschaftskraft und die ländliche Siedlungsstruktur zu berücksichtigen.

- Leitsatz 1: Verl leistet einen Klimaschutzbeitrag
- Leitsatz 2: Verl reduziert verkehrsbedingte Belastungen
- Leitsatz 3: Verl gestaltet die Mobilität zukunftsfähig
- Leitsatz 4: Verl fördert die Effizienz des Verkehrssystems

## **5.2 Problemfelder Verl**

Die Problemfelder der Stadt fußen auf der Mängelanalyse (s. Kap. 2.5) und sind nachfolgend etwas spezifischer dargestellt. Auf Basis der Problemfelder werden dann im nächsten Schritt die Handlungsfelder und die damit verbundenen Ziele für das Leitbild Verls abgeleitet.

### **Problemfelder MIV**

- Hohe Verkehrsbelastungen zu den Spitzenzeiten in den Ortskernen in Verl-Mitte und in Kaunitz (L 757) sowie punktuell im Haupt- und Nebenstraßennetz (z. B. Österwieher Straße, Bahnhofstraße)
- Durchgangsverkehre auf den Hauptstraßen (L 757) insbesondere in Kaunitz
- Überlastungen von bestimmten Knotenpunkte entlang der L 757 sowie L 791
- Hohe Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Ortskernen
- Kostenlose, attraktive Stellplätze in zentralen Lagen

### **Problemfelder Wirtschafts- und Lieferverkehr**

- Hohe Verkehrsbelastungen in den Ortskernen
- Durchgangsverkehre auf den Hauptstraßen (L 757)
- Hohe Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Ortskernen

### **Problemfelder ÖPNV**

- Unzureichende Bustaktung
- Lange Fahrzeiten
- Unattraktive Fahrpreise

### **Problemfelder Radverkehr**

- Fehlende Radwegeverbindungen in die benachbarten Kommunen mit hohem Pendleraufkommen (Gütersloh, Bielefeld)

### **Problemfelder Fußverkehr**

- Neuralgische Stellen in den Ortskernen: fehlende bzw. unsichere Führungsformen aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeiten
- Geringe Aufenthaltsqualität durch

- Neuralgische Stellen in den Ortskernen: fehlende bzw. unsichere Führungsformen aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeiten
  - Unzureichende sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen an bedeutenden Zielpunkten (Versorgungsschwerpunkte, Bahnhaltepunkte)
- hohe Verkehrsbelastungen in den Ortskernen insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen (L 757)

### 5.3 Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes

Aus den in Kapitel 5.2 benannten neuralgischen Stellen ergeben sich Handlungsfelder, die nachstehend sektoral nach Verkehrsmitteln gegliedert sind.

#### Handlungsfelder und Ziele MIV

- Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr
- (z. B. Umgehungsstraße, Autobahnanschlussstelle Verl, Österwieher Straße, Bahnhofstraße), insbesondere Kaunitz
- Entlastung der Ortskerne vom Binnenverkehr
- Neujustierung der Reisegeschwindigkeiten
- Verlagerung von MIV-Fahrten bis 2 km
- Förderung von alternativen, umweltfreundlichen Antriebsformen
- Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Schaffung von Sharingangeboten
- (u. a. Wohnquartiere mit Sharingangeboten)
- Parkraummanagement (z. B. Parkhöchstdauer, Bewirtschaftung, Verlagerung Stellplätze)
- Umwandlung von Verkehrsflächen in sensiblen Bereichen (z. B. Hauptstraße)
- Verflüssigung des Verkehrs durch Grüne-Welle auf klassifizierten Straßen (z. B. Gütersloher Straße)

#### Handlungsfelder und Ziele Wirtschafts-/ Lieferverkehr

- Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr
- Verlagerung von Lkw-Fahrten aus den sensiblen Bereichen (z. B. Durchfahrtsverbote, Umgehungsstraße)
- Modifizierung Lkw-Verkehrslenkung (z. B. Kapellenweg)
- Feinverteilung in den sensiblen Bereichen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

#### Handlungsfelder und Ziele Radverkehr

- Herstellung eines Basisnetzes für den Alltagsradverkehr
- Ausbau zu/ Errichtung von Radschnellwegen in die benachbarten Kommunen mit hohem Pendleraufkommen
- Herstellung/ Errichtung von sicheren

#### Handlungsfelder und Ziele ÖPNV

- Optimierung Bustaktung insbesondere die Anbindung der Außenbereiche und Feinerschließung der Außenbereiche
- Verkürzung Fahrzeiten
- Angebot auf Nachfrage (On-Demand)
- Zu- und Abbringer Verkehre zur TWE
- Kombination mit anderen Verkehrsmitteln insbesondere Bus+Bahn (Multi- und Intermodalität)
- Ausbau und Förderung von digitalen Angeboten
- Verständliche, kostengünstiges Tarifsystem

#### Handlungsfelder und Ziele Fußverkehr

- Herstellung/ Errichtung von sicheren Führungsformen in den Ortskernen (z. B. Temporeduzierung, shared space)
- Errichtung von sicheren Querungsmöglichkeiten

- Führungsformen in den Ortskernen (z. B. separate Radwege, Knotenpunkte, Fahrradstraßen)
- Sicherung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr
- Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellanlagen an bedeutenden Zielpunkten
- Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (Multi- und Intermodalität)
- Schaffung von autoarmen Quartieren zur Förderung des Radverkehrs
- Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz und Einhaltung der Verkehrsregeln
- Nutzung von Kirchwegen unabhängig vom Straßenverkehr (z. B. in Verl und Kaunitz)
- Schaffung von attraktiven Aufenthaltsflächen in den Ortskernen
- Herstellung Barrierefreiheit (Vermeidung/ Rückbau Umlaufgitter und Poller)

## 5.4 Verlagerungswirkungen vom MIV auf den Umweltverbund

Nachdem das Leitbild für die Stadt Verl sowie die Problemfelder und Handlungsbereiche benannt worden sind, gilt es im nächsten Schritt die Potenziale zur Verlagerung von motorisierten Wegen im Binnen- und Auspendlerverkehr bezogen auf das definierte Leitbild 2035 abzuschätzen. Anhand von Modal-Split-Zielen werden quantifizierbare Werte definiert, die ein eindeutiges Ziel hin zu einer nachhaltigeren und umweltverträglicheren Mobilität vorgeben. Dieses Ziel lässt sich in turnusmäßigen Untersuchungen überprüfen und ggf. nachjustieren, wenn eine Verfehlung des anvisierten Zieles droht (s. Kap. 7).

Auf Basis der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung 2020 (s. Kap. 4.2) wurde eine realistische Ziel-Modal-Split für die Stadt für das Jahr 2035 abgeleitet. Ausschlaggebend hierfür waren die Ergebnisse aus der Leitbild- und Szenarienfindung (s. Kap. 5.1), die ein Stimmungsbild aus Politik und Öffentlichkeit wiederspiegeln. Mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Verl können Verlagerungen vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes simuliert und die Effekte im Straßennetz dargestellt werden. In Verl werden aufgrund der flachen Topographie und der teilweise geringen Distanzen innerhalb der Ortsteile zu den Zielen des Alltagsverkehrs vor allem Potenziale im Radverkehr und ÖPNV gesehen.

### 5.4.1 Potenziale für den Radverkehr

Im Binnenverkehr liegen die Potenziale vor allem auf den geringen Distanzen bis 2 km, die zum großen Teil noch motorisiert zurückgelegt werden (s. Kap. 4.2). Bei einem theoretischen Verlagerungspotenzial von 50 % der MIV-Fahrten auf den Radverkehr ergibt sich folgendes Verlagerungspotenzial:

- Verlagerung von ca. 8.000 MIV-Fahrten pro Tag auf das Rad

Bei einer realistischen Annahme von rund 20 % der verlagerungsfähigen Fahrten auf das Rad (jede 5. MIV-Fahrt), ergibt sich folgender Wert:

- Verlagerung von ca. 3.200 MIV-Fahrten pro Tag auf das Rad

Im Auspendlerverkehr können weitere rund 1.000 Fahrten mit dem Pkw auf das Fahrrad verlagert werden. Hier liegen die Potenziale vor allem auf den Pendlerkommunen Gütersloh und Bielefeld.

In der folgenden Abbildung sind die Verlagerungseffekte vom MIV auf das Rad im Straßennetz der Stadt Verl mit Hilfe des Verkehrsmodells dargestellt (s. Abb. 5.-5). Es wird deutlich, dass insbesondere auf der Hauptachse Gütersloher Straße/ Paderborner Straße (L 757) Verlagerungspotenziale von bis zu über 2.000 Fahrten am Tag vom MIV auf das Fahrrad bestehen. Aber auch die Österwieher Straße und die Straße Zum Meierhof weisen 700 bis 1.300 Wege am Tag auf, die künftig unmotorisiert zurückgelegt werden können.

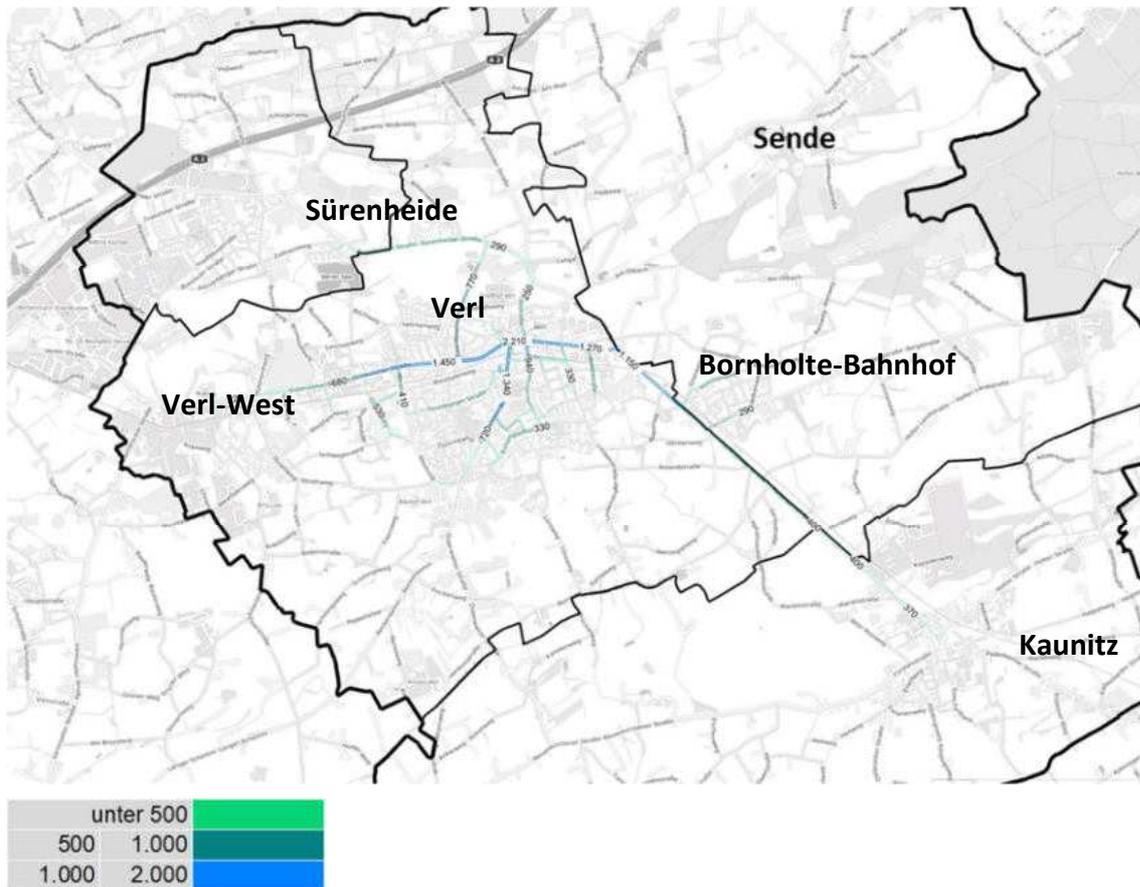


Abb. 5.-5 Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr vom MIV auf den Radverkehr bis 2 km Entfernung (8.000 Wege/d) 2035

#### 5.4.2 Potenziale für den ÖPNV

Weitere Verlagerungspotenziale bestehen vor allem in der Reaktivierung der TWE-Strecke von Harsewinkel über Gütersloh bis nach Verl, die vrsl. 2027 in Betrieb genommen werden wird. Hinzu kommen weitere Verlagerungen auf die Verkehrsmittel des ÖPNV, die sich durch das in Arbeit befindliche S-Bahnkonzept OWL des NWL sowie die Schnellbuslinie nach Bielefeld zukünftig entfalten werden.

Durch die TWE-Strecke und das S-Bahnkonzept OWL NWL bestehen folgenden Verlagerungspotenziale:

- Verlagerung von ca. 1.600 MIV-Fahrten pro Tag auf den ÖPNV

Eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens kann zusätzlich durch eine optimierte und auf das SPNV-Angebot zugeschnittenes Zu- und Abbringersystem via Rad und Bus erfolgen. Hier liegen folgende Potenziale:

- Verlagerung von ca. 500 MIV-Fahrten pro Tag auf den ÖPNV

Im Fußverkehr liegt der Fokus vor allem auf den sehr kurzen Distanzen innerhalb der jeweiligen Ortsteile und -zentren. Hier können durch entsprechende Straßenraumgestaltungen und Ortskernentwicklungsprogramme folgende Wirkungen erzielt werden:

- Verlagerung von ca. 2.000 MIV-Fahrten pro Tag auf den Fußverkehr

### 5.5 Ziel-Modal-Split 2035

Basierend auf den Handlungsfeldern und Zielen des Leitbildes erfolge die Definition von quantifizierbaren Zielen anhand eines Modal-Splits für das Prognosejahr 2035 für die Stadt Verl. In der nachfolgenden Abbildung 5.-6 sind die Verlagerungspotenziale noch einmal nach Verkehrsmitteln aufgeführt. Die Gesamtwegeanzahl bleibt gleich, lediglich die Zusammensetzung der Verkehrsmittel verschiebt sich zugunsten des Umweltverbundes. Der MIV-Anteil im Gesamt-Modal-Split reduziert sich um 8,1 % gegenüber der Nullprognose 2035. Dagegen steigen die Verkehrsmittelanteile in den Kategorien Fuß (+2,0 %), Rad (+4,1 %) und ÖPNV (+2,1 %).

Binnen- und Auspendlerverkehr	Potential-verlagerungen			
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	2.000	3.200	-5.700	500
Auspendler aus	0	500	-1.300	800
Auspendler ein	0	500	-1.300	800
Durchgangsverkehr				
<b>Gesamt 2035</b>	<b>2.000</b>	<b>4.200</b>	<b>-8.300</b>	<b>2.100</b>

Binnen- und Auspendlerverkehr	Veränderung gegenüber NP 2035				
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	
Gesamt	71.832	12.035	23.688	31.392	4.716
	15.123	0	744	12.175	2.204
	15.123	0	744	12.175	2.204
	0	0	0	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>102.078</b>	<b>12.035</b>	<b>25.176</b>	<b>55.742</b>	<b>9.124</b>
<b>Modal-Split</b>	<b>11,8%</b>	<b>24,7%</b>	<b>54,6%</b>	<b>8,9%</b>	
<b>Veränderung gegenüber NP 2035</b>	<b>2,0%</b>	<b>4,1%</b>	<b>-8,1%</b>	<b>2,1%</b>	

Abb. 5.-6 Verlagerungspotenzial im Binnen- und Auspendlerverkehr gegenüber der Nullprognose 2035

In der Abbildung 5.-7 sind die Potenziale im Einpendlerverkehr gegenüber der Nullprognose 2035 aufgeführt.

Einpendlerverkehr	Veränderung gegenüber NP 2035			
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	0	0	0	0
Einpendler aus	0	300	-600	300
Einpendler ein	0	300	-600	300
Durchgangsverkehr				
<b>Gesamt 2035</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>-1.200</b>	<b>600</b>

Einpendlerverkehr	Veränderung gegenüber NP 2035			
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Gesamt	22.881	830	19.420	2.631
	22.881	830	19.420	2.631
	0	0	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>45.762</b>	<b>1.660</b>	<b>38.840</b>	<b>5.262</b>
<b>Modal-Split</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,6%</b>	<b>84,9%</b>	<b>11,5%</b>
<b>Veränderung gegenüber NP 2035</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,3%</b>	<b>-2,6%</b>	<b>1,3%</b>

Abb. 5.-7 Verlagerungspotenzial im Einpendlerverkehr gegenüber der Nullprognose 2035

Die Veränderungen im Vergleich zum aktuellen Modal-Split (2020) und zum Ziel-Modal-Split (2035) sind in den beiden nachstehenden Diagrammen aufgeführt. Aufgrund der prognostizierten Entwicklungen im Bereich der alternativen Antriebe, insbesondere der elektrischen Antriebe, steigt der Anteil auf rund 20 % an. Bundesweit sollen bis 2030 rund sieben bis zehn Millionen E-Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein.

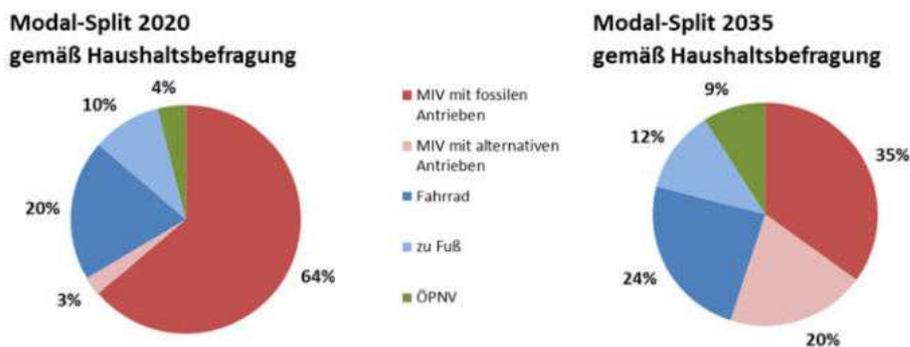


Abb. 5.-8 Modal-Split 2020 und 2035<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Aufgrund von gerundeten Werten sind Abweichungen zu den Daten aus der Abb. 5.-6 möglich.

Im nächsten Schritt gilt es nun einen ergebnisorientierten Maßnahmenkatalog für die jeweiligen Verkehrsmittel zu entwickeln, um den Ziel-Modal-Split für die Stadt Verl bis 2035 zu erreichen.

## 6 Maßnahmenkonzeption

Das Maßnahmenkonzept fußt zum einen auf vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben sowie den entwickelten Handlungsfeldern und Zielen der Stadt Verl und zum anderen auf den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung. Dabei wurden Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Verkehrsmittel und -angebote entwickelt, mit dem Ziel den Verkehr umweltverträglicher abzuwickeln. Das IMOK berücksichtigt dabei alle Verkehrsträger gleichermaßen, wenngleich ein Hauptaugenmerk auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes liegt. Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild der Stadt (s. Kap. 5.2) und darauf ausgelegt, den anvisierten Ziel-Modal Split 2035 zu erreichen. Bereits für das Jahr 2029 strebt die Stadt Verl die Klimaneutralität an, d. h. es soll nur so viel CO<sub>2</sub> emittiert werden wie gebunden werden kann. Dieses Ziel gilt sektorenübergreifend (Verkehr, Wohnen, Arbeiten etc).

Aus Gründen der Förderung des Klima- und Umweltschutzes sowie insbesondere der zu erwartenden Bevölkerungszunahme in Verl (s. Kap. 3.3) ist eine Senkung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 67 % auf rund 55 % angestrebt. Dies lässt sich nur erreichen, wenn der Umweltverbund deutlich gestärkt und gleichzeitig der motorisierte Verkehr an Dominanz (Flächenverteilung und Reisezeit) verliert. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind in Ihrer Qualität und Zugänglichkeit zu stärken und auszubauen.

Für den MIV sind umfangreiche Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden, die hauptsächlich den Neubau und die Neuordnung des bestehenden klassifizierten Straßennetzes betreffen. Unter zur Hilfenahme des Verkehrsmodells sind zahlreiche Netzfälle und Varianten und deren Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen im städtischen Straßennetz simuliert worden. Letztendlich ist ein MIV-Konzept entstanden, welches losgelöst von Eigentumsverhältnissen und Zuständigkeiten ein strategisches Gerüst für die nächsten Jahre bzw. Jahrzehnte geben soll. Unabhängig von diesem Konzept sind weitere Maßnahmenvorschläge sowohl für den MIV als auch für den Umweltverbund entstanden.

Die Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV beziehen sich vorrangig auf der Reaktivierung der TWE-Strecke und der damit verbundenen Neuausrichtung des straßengebundenen ÖPNV ab 2027. Perspektivisch steht zudem der Neubau des Bahnhofsvorplatzes auf der Agenda, die Einführung eines ÖPNV-Taxis zu Schließung von Bedienungslücken im Stadtgebiet und die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen. Auch die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander und zukünftige Einsatzbereiche, wie das autonome Fahren, sind in den Vorschlägen zum ÖPNV enthalten.

Das Handlungsfeld Radverkehr stellt aufgrund der radaffinen Bevölkerung und den sehr guten Rahmenbedingungen zum Radfahren einen weiteren Schwerpunkt in der Maßnahmenkonzeption dar. Neben einem Zielnetz samt Fahrradstraßen für den Alltagsradverkehr stehen Radabstellmöglichkeiten als auch die Errichtung einer Radwegeverbindung nach Gütersloh im Blickpunkt. Bei der Prüfung neuer Verbindungen spielte ebenfalls das Verkehrsmodell eine wesentliche Rolle. Hier konnten die zu erwartenden Radverkehrszahlen bspw. nach Gütersloh oder Bielefeld nach der Errichtung einer hochwertigen Radwegeverbindung simuliert werden.

Für den Fußverkehr steht die Barrierefreiheit im Vordergrund sowie die Erprobung eines Bereiches für zu Fuß Gehende in Verl-Mitte. Das zu Fuß Gehen soll attraktiver und vor allem sicherer werden und bereits Kinder zur mehr Bewegung animieren. Daher spielen Queungsmöglichkeiten eine wesentliche Rolle in diesem Maßnahmenfeld.

Alle Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den darauf folgenden Seiten werden sämtliche Vorschläge in kompakten Maßnahmensteckbriefen

erläutert und die nötigen Umsetzungsschritte und deren Wirkung hinsichtlich der Erreichung des Ziel-Modal Splits bis 2035 und darüber hinaus beschrieben.

<b>Übersicht Maßnahmen IMOK Verl</b>	<b>Seite</b>
<b>MIV-Maßnahmen</b>	
MIV 1 – MIV-Konzept	Seite 103
MIV 2 – Verflüssigung des Verkehrs	Seite 112
MIV 3 – Errichtung Kreisverkehre	Seite 114
MIV 4 – Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur	Seite 116
MIV 5 – Modellprojekt „Autoarmes Quartier“	Seite 119
<b>ÖPNV – Maßnahmen</b>	
ÖPNV 1 – Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn	Seite 124
ÖPNV 2 – Errichtung Haltepunkt Westring	Seite 125
ÖPNV 3 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Buslinienetz im Zuge der Reaktivierung der TWE	Seite 127
ÖPNV 4 – AuToRail OWL	Seite 131
ÖPNV 5 – Schnellbus nach Bielefeld	Seite 133
ÖPNV 6 – Regionalbus nach Rietberg	Seite 134
ÖPNV 7 – Neubau Bahnhofsvorplatz Verl	Seite 137
ÖPNV 8 – Einsatz fossilfreier Busse	Seite 138
ÖPNV 9 – ÖPNV-Barrierefreiheit	Seite 139
ÖPNV 10 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Haltestellennetz	Seite 140
ÖPNV 11 – Einführung ÖPNV-Taxi	Seite 142
ÖPNV 12 – Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld	Seite 145
<b>RAD – Maßnahmen</b>	
RAD 1 – Hauptradnetz	Seite 151
RAD 2 – Fahrradstraßennetz	Seite 155
RAD 3 – Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen	Seite 159
RAD 4 – Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen	Seite 162
RAD 5 – Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl	Seite 163
RAD 6 – Radpremiumroute Verl – Gütersloh	Seite 165
RAD 7 – Radpremiumroute Verl – Bielefeld	Seite 170
RAD 8 – Leitfaden zu Umlaufsperrern	Seite 173
RAD 9 – Mitgliedschaft in der AGFS	Seite 174
RAD 10 – Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr	Seite 175
<b>FUSS – Maßnahmen</b>	
FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards	Seite 179
FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen	Seite 181
FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden	Seite 184
FUSS 4 – Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken	Seite 186
<b>MULTI – Maßnahmen</b>	
MULTI 1 – Errichtung von Mobilstationen	Seite 188
MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements	Seite 191
MULTI 3 – Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements	Seite 192
MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen	Seite 193
MULTI 5 – Mobilitätsmanagement Schulzentrum	Seite 195

Abb. 6.-1 Übersicht Maßnahmenvorschläge IMOK Verl

Die jeweiligen Maßnahmensteckbriefe enthalten eine kurze Beschreibung der Maßnahme, das Ziel sowie die zu beteiligen Akteure, die nächsten Umsetzungsschritte und wenn möglich eine grobe Kostenschätzung. Ist dies nicht möglich, greift eine entsprechende Punkteskala, welche auch für den Umsetzungszeitraum und den Klimaschutz zu erwarten sind. Darüber hinaus werden mögliche Fördertöpfe und -programme sowie die Kombination/ Bündelung verschiedener Maßnahmen (Synergieeffekte) aufgezeigt. Einige Maßnahmen setzen ggf. die Umsetzung einer anderen Maßnahme voraus, um überhaupt die entsprechende Wirkung vollständig entfalten zu können. Dies betrifft in erster Linie das MIV-Konzept und die Vorschläge im Bereich Fuß- und Radverkehr in den Ortskernlagen.



Abb. 6.-2 Bewertungskriterien der Maßnahmensteckbriefe

## 6.1 Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Leitbild und verkehrliche Szenario der Stadt Verl beinhaltet eine Verschiebung der täglichen Verkehrsmittelwahl vom motorisierten Verkehr (67 % MIV/ 33 % Umweltverbund 2020) hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (55 % MIV/ 45 % Umweltverbund 2035). Vor diesem Hintergrund kann es in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung kein „weiter so wie bisher“ geben. Fakt ist jedoch, dass aufgrund von derzeitigen Regularien und Gesetzen eine Modifizierung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen gerade in den Ortskernlagen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund sind zahlreiche Netzfälle im MIV unter zur Hilfenahme des Verkehrsmodells „durchgespielt“ worden, so dass schlussendlich eine Empfehlung zur umfassenden Neuorganisation und Errichtung von außerörtlichen Straßen in einem MIV-Konzept gemündet sind.

Unabhängig vom MIV-Konzept sind weitere Maßnahmenvorschläge zur Verflüssigung des Verkehrs mittels „Grüner Welle“ und der Errichtung von Kreisverkehren eingeflossen. Auch die Bereitstellung von öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur sind berücksichtigt worden, wengleich die Stadt Verl hier bereits sehr gut aufgestellt ist.

Abschließend wird die Ausweisung eines autoarmen Modellquartiers thematisiert, um nicht nur den MIV zu senken, sondern auch das soziale Miteinander zu stärken. Gerade in Großstädten kommt dieses Modell verstärkt zum Tragen (sogenannte „Superblocks/ Kiezblocks“), in denen der eigene Pkw nur noch eine Nebenrolle spielt und nur für notwendige Fahrten genutzt wird.

Für die Stadt Verl sind folgende Maßnahmenvorschläge für den MIV vorgesehen:

-  **MIV-Konzept**
-  **Verflüssigung des Verkehrs**
-  **Errichtung Kreisverkehre**
-  **Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur**
-  **Modellprojekt „Autoarmes Quartier“**



## MIV-Konzept

### Hintergrund und Einordnung des MIV-Konzeptes

Die Nullprognose 2035 (s. Kap. 3.3) hat gezeigt, dass aufgrund des zu erwartenden Flächen- und Bevölkerungswachstums die Verkehrsbelastungen und die damit verbundenen negativen Begleiterscheinungen wie eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen ebenfalls zunehmen werden. Die Problemfelder (s. Kap. 5.2) und die daraus resultierenden Handlungsfelder und Ziele (s. Kap. 5.3) zeigen zudem den Handlungsbedarf insbesondere für den Fuß- und Radverkehr in den Ortskernlagen auf. Aus diesem Grund sind verschiedenen Netzfälle mit dem computergestützten Verkehrsmodell simuliert worden, wodurch sich Verkehrsentlastungen gerade in den neuralgischen Bereichen erzielen lassen.

Die Berechnungen und die Bündelung von einzelnen Netzfällen zu einem sogenannten MIV-Konzept haben entsprechende zeitliche Ressourcen benötigt, wodurch ungefähr ein weiteres Bearbeitungsjahr notwendig war. Die Netzfälle wurden frei von jeglichen Eigentumsverhältnissen und Grenzverläufen berechnet, wodurch nahezu alle Netzfälle einen attraktiven Lösungsvorschlag für die Stadt Verl darstellten. Nichtsdestotrotz musste eine Vorauswahl anhand folgender Kriterien getroffen werden:

- Entlastungswirkung: Fokus auf Verl-Mitte und Ortsdurchfahrten in Sürenheide, Bornholte-Bahnhof und Kaunitz
- Freiraum und Schutzgut Mensch: Umfang und Größe der Eingriffe in den Freiraum sowie Umwelt (Lärm, Zerschneidung Landschaft usw.)
- Baulicher Aufwand und Kosten
- Umsetzbarkeit und Zeiträume: Umfang zu beteiligenden Personen/ Institutionen, Zeiträume für Planung und Beteiligung, Zuständigkeiten

Das nachfolgend dargestellte MIV-Konzept enthält eine Reihe von einzelnen Netzfällen, die in ihrer Bündelung einen positiven Effekt auf die Gesamtstadt haben können. Hierzu gehört in erster Linie eine massive Reduzierung der Verkehrsbelastungen in den Ortskernlagen ohne dabei die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen und dem Zuhause zu verschlechtern oder gar zu unterbinden. Die jeweiligen Vorschläge sind zudem als ein „Korridor“ zu verstehen, d. h. es ist nicht explizit die abgebildete Trassenführung zu verfolgen, sondern in den weiteren Umsetzungsschritten können eine Reihe von Varianten zum Tragen kommen, sei es aufgrund von Eigentumsverhältnissen, Kosten oder Eingriffe in den Freiraum.

#### 6.1.1 MIV-Konzept

Organisatorische Maßnahmen zur Neuordnung und Hierarchisierung des Straßennetzes:

1. Reduzierung Verkehrsmenge durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (grün)
2. Neubau von Straßen (blau)
3. Umbau von Knotenpunkten (rot)
4. Anschlussstelle A 2 (braun)

**Ergebnis:** Angepasstes hierarchisiertes Straßennetz zur Verkehrsreduzierung in den Ortskernen/ sensiblen Bereichen und verkehrlicher Neugestaltung der Bereiche

#### 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 Str. + Fürstenstraße (L 751)
- Nr. 07: Sperrung Westfalenweg beide Richtungen
- 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
- 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 A 2 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

### Knotenpunkte<sup>23</sup>

- Nr. 42: KVP Sürenheider Straße/ Feuerbornstr.
- Nr. 43: KVP Zum Meierhof/ Sürenheider Straße
- Nr. 44: KVP Eckernkamp/ 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 A 2

- A: Neue Anschlussstelle A 2 Sürenheide und Querverbindung GE-Gebiet an der A 2
- B: Neue Anschlussstelle A 2 Isselhorster Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A 2
- C: Neue Anschlussstelle A 2 Bielefelder Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A 2

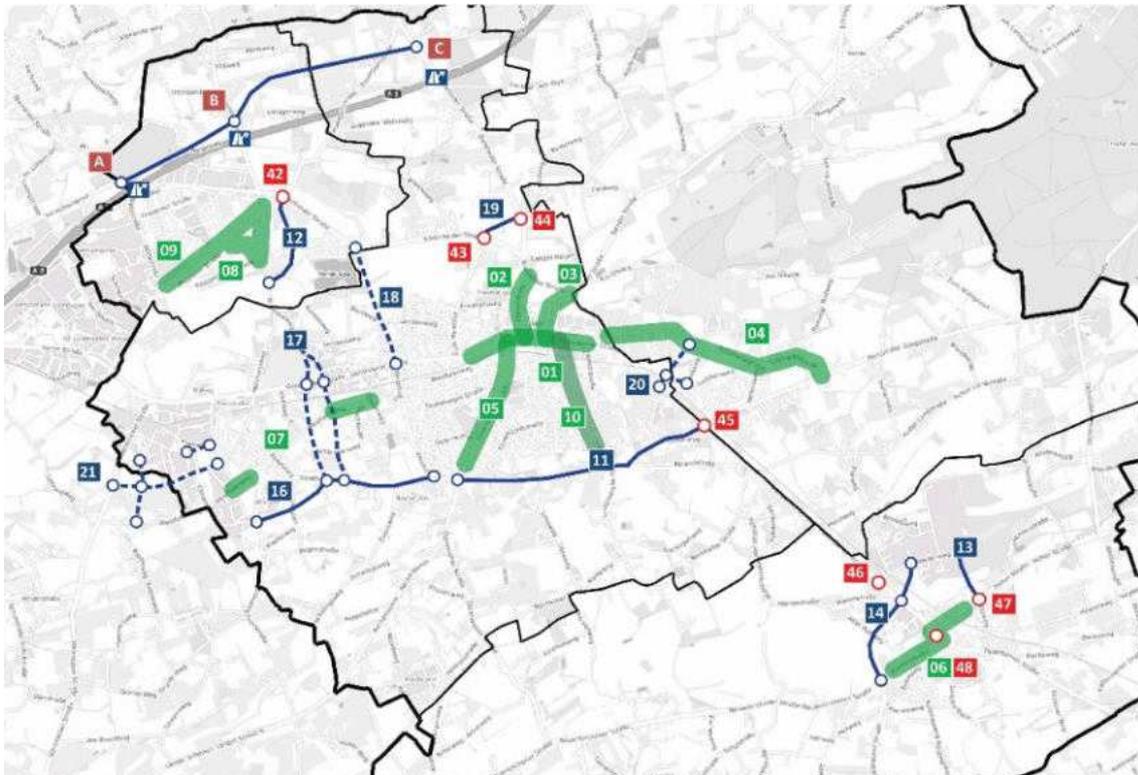


Abb. 6.1-1 Einzelmaßnahmen MIV-Konzept

<sup>23</sup> Aufgrund der Vielzahl an gerechneten Netzfällen beginnt die Nummerierung bei 42

Die in der Abb. 6.1-1 dargestellten Einzelmaßnahmen stellen gemeinsam den Maßnahmen-netzfall 3b dar. Nachfolgend wird der Maßnahmen-netzfall inhaltlicher genauer beschrieben und welche Zielsetzungen sich hinter diesen umfassenden Vorschlägen verbergen.

MIV 1	MIV-Konzept	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Organisatorische Maßnahmen zur Neuordnung und Hierarchisierung des Straßennetzes</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsreduzierung in den Ortskernen</li> <li>Schaffung von Gestaltungsmöglichkeiten in den Ortskernen</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Straßen.NRW, Flächeneigentümer</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schrittweise Umsetzung der Planfälle</li> <li>Abstimmung mit Baulasträgern</li> <li>Detailuntersuchungen der Planfälle auf Umsetzung und Umweltverträglichkeit</li> <li>Abstimmung mit Flächeneigentümern</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsberuhigung der Ortskerne</li> <li>Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Schätzung möglich (umfangreiche Kostenübernahme durch Land und Bund)</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 2px;">MIV 3</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <p>-</p>

Abb. 6.1-2 Maßnahmensteckbrief MIV 1: MIV-Konzept

### Beschreibung: Maßnahmen-netzfall 3b

Ziel des Konzeptes ist die Entlastung der Ortskerne vom MIV und Lkw-Verkehr sowie die Stärkung des Umweltverbundes. Viele Maßnahme-vorschläge 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 Maßnahmen-netzfällen gebündelt worden. Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 07.02.2023 ist der Maßnahmen-netzfall 3b mit Ergänzungen zur weiteren strategischen Entwicklung des IMOK beschlossen worden.

Durch die Umsetzung der Planfälle im Maßnahmen-netzfall 3b ergeben sich Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und -lenkung innerhalb der Ortskerne 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 verkehrsorganisatorische Maßnahmen (teilweise Voraussetzung Neubau von Straßen)

- 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 Elchweg/ Brummelweg (ggf. verkehrsberuhigter Bereich), Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende (Abhängigkeit Umsetzung Maßnahme Nr. 12)
- Nr. 09: Thaddäusstraße: Tempo 30
- 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 A 2) 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 A 2 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 A 2: Sürenheider Straße, Isselhorster Straße oder Bielefelder Straße mit Querverbindung Gewerbegebiet (GE-Gebiet) an der A 2

#### 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) A 2

- A: Neue Anschlussstelle A 2 Sürenheide und Querverbindung GE-Gebiet an der A 2: Anbindung über die Sürenheider Straße
- B: Neue Anschlussstelle A 2 Isselhorster Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A 2: Anbindung über Isselhorster Straße
- C: Neue Anschlussstelle A 2 Bielefelder Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A 2: Anbindung über Bielefelder Straße

Unter der Berücksichtigung der drei aufgeführten Autobahnanschlüsse ergeben sich die vier nachfolgenden möglichen Maßnahmenetzfälle, welche die zuvor aufgeführten Netzfälle enthalten (außer autobahnabhängige Maßnahmen). Nachfolgend sind die Maßnahmenetzfälle mit den Verkehrsbelastungen dargestellt.

### **Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b ohne neue AS A 2**

In der Abbildung 6.1-2 sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b ohne neue AS an der A 2 dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30.000 EW, TWE, Schnellbus (SB) Bielefeld).

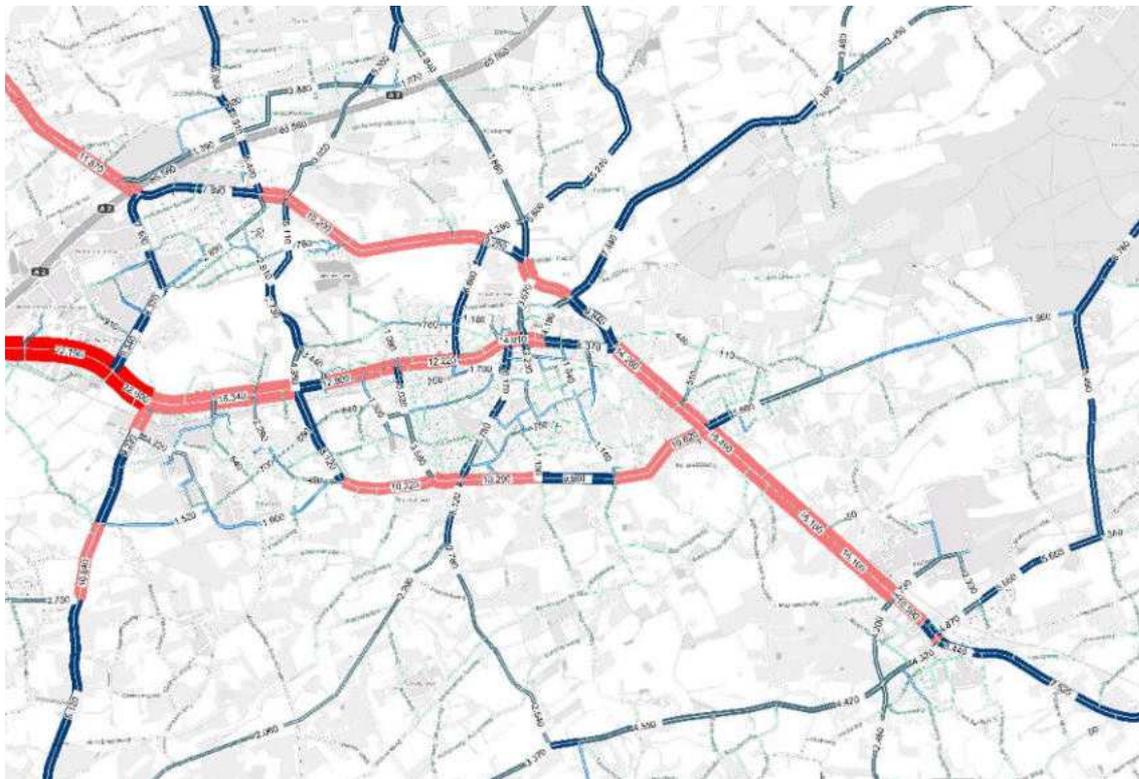


Abb. 6.1-3 Maßnahmenetzfall 3b ohne neue AS A 2

### **Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b + neue AS A 2 Sürenheider Straße (A)**

In der Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b + neue AS an der A 2 Sürenheider Straße dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30.000 EW, TWE, SB Bielefeld).

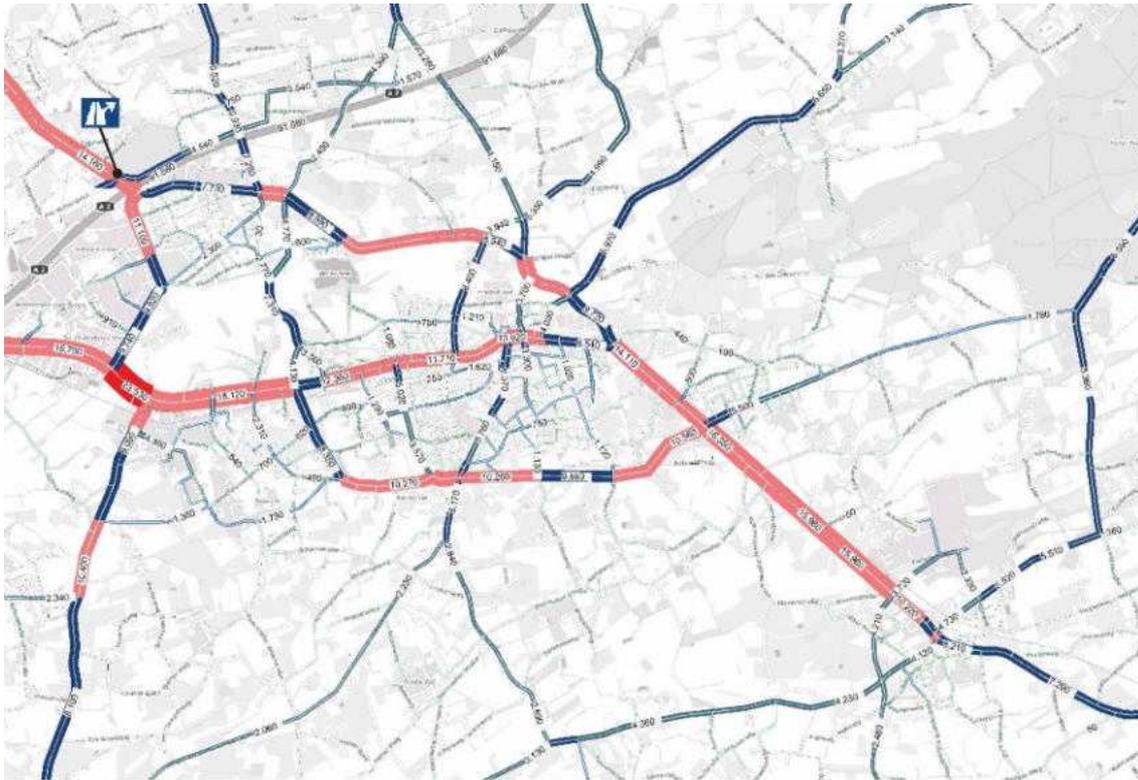


Abb. 6.1-4 Maßnahmennetzfall 3b + neue AS A 2 Sürenheider Straße

**Beschreibung: Maßnahmennetzfall 3b + neue AS A 2 Isselhorster Straße (B)**

In der Abb. 6.1-5 sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmennetzfalls 3b + neue AS an der A 2 Isselhorster Straße dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30.000 EW, TWE, SB Bielefeld).

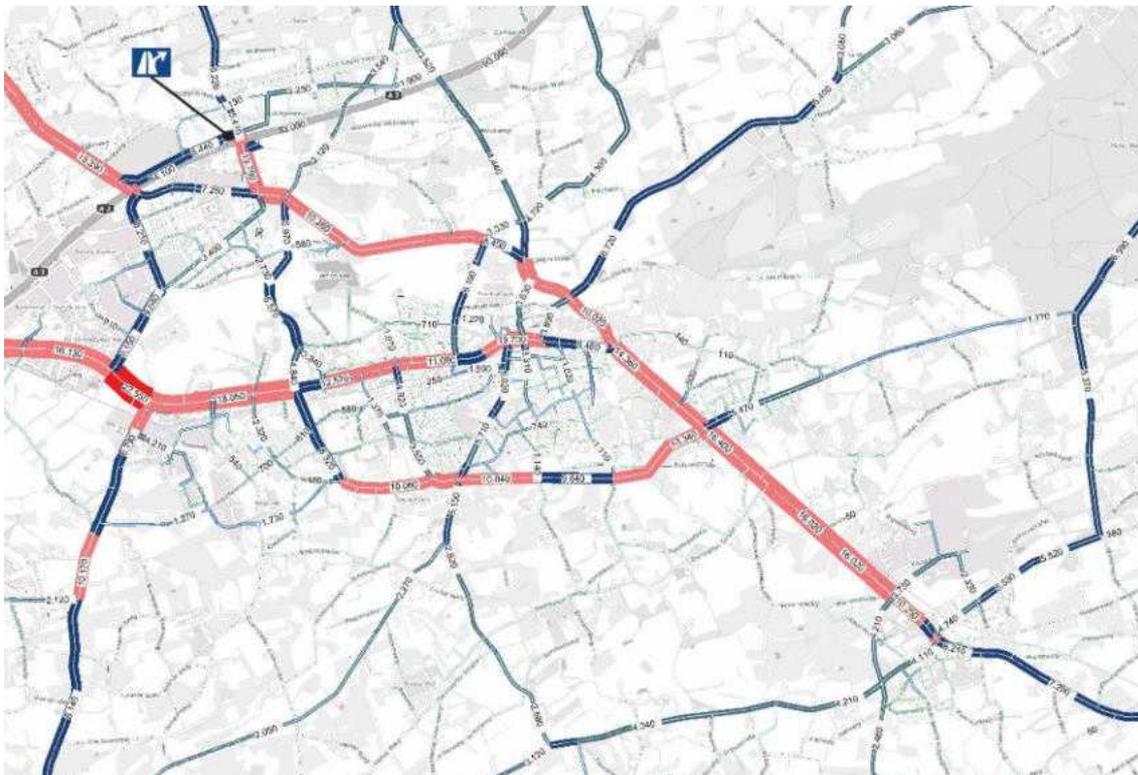


Abb. 6.1-5 Maßnahmennetzfall 3b + neue AS A 2 Isselhorster Straße

### Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b + neue AS A 2 Bielefelder Straße (C)

In der Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b + neue AS an der A 2 Bielefelder Straße dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30.000 EW, TWE, SB Bielefeld).

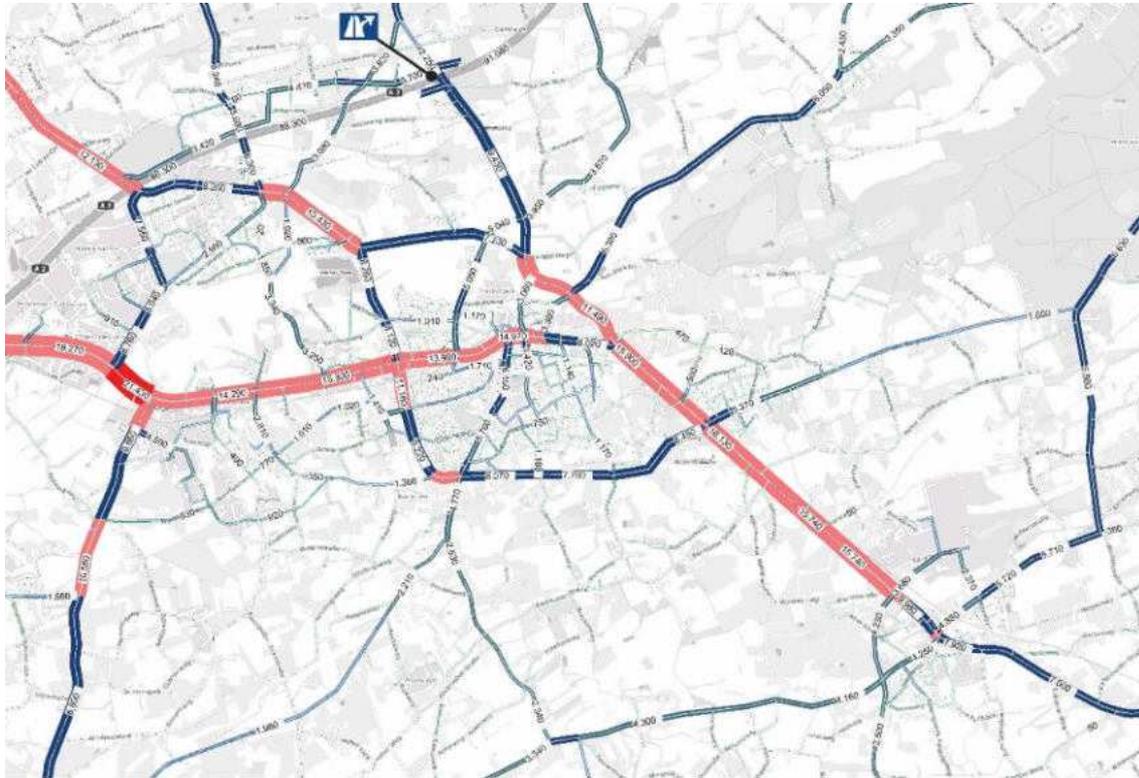


Abb. 6.1-6 Maßnahmenetzfall 3b + neue AS A 2 Bielefelder Straße

### Beschreibung: Denkbares 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 umgewidmet, 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.

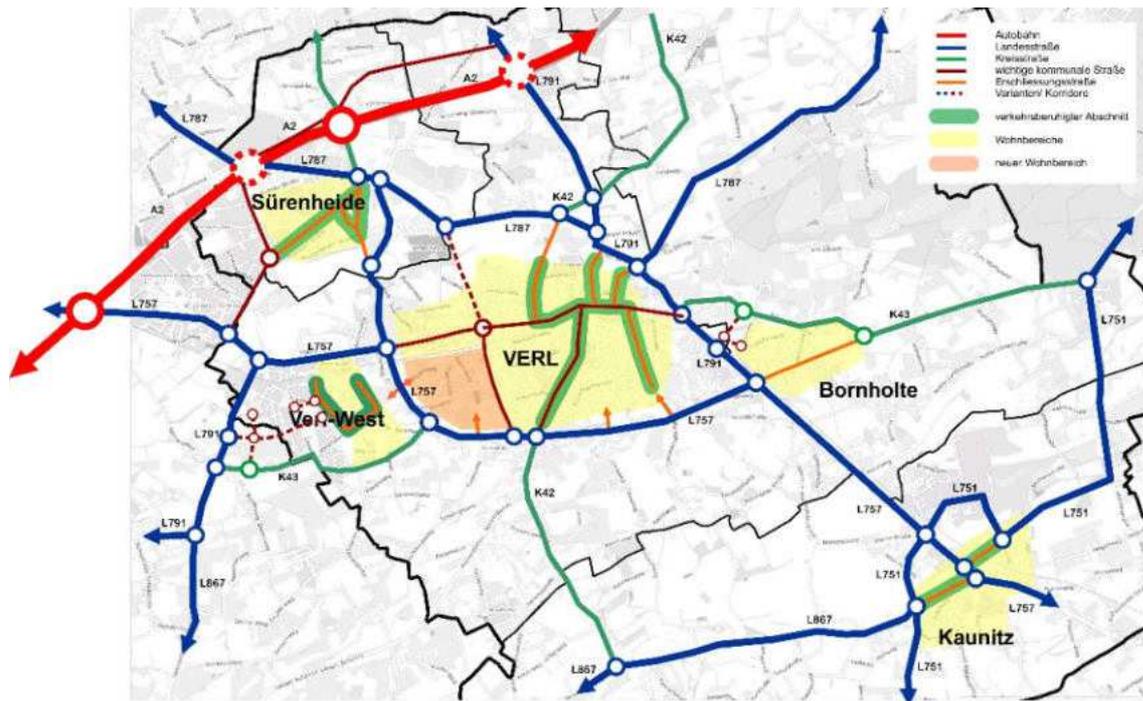


Abb. 6.1-7 Denkbares Netzkonzept nach Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b

Nachfolgend wird eine Empfehlung zur sukzessiven Umsetzung bzw. Untersuchung ausgewählter Planfälle skizziert. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich um Korridore handelt und der hier gewählte Trassenverlauf lediglich einen ersten Vorschlag zur weiteren Detailuntersuchung darstellt. Als besonders zielführend haben sich zum einen die Ortsumgehung Verl Süd und zum andern die Westumgehung Kaunitz aufgrund der Entlastungen der jeweiligen Ortslagen erwiesen (s. Abb. 6.1-8 und 6.1-9).



Abb. 6.1-8 Errichtung Ortsumgehung Verl Süd

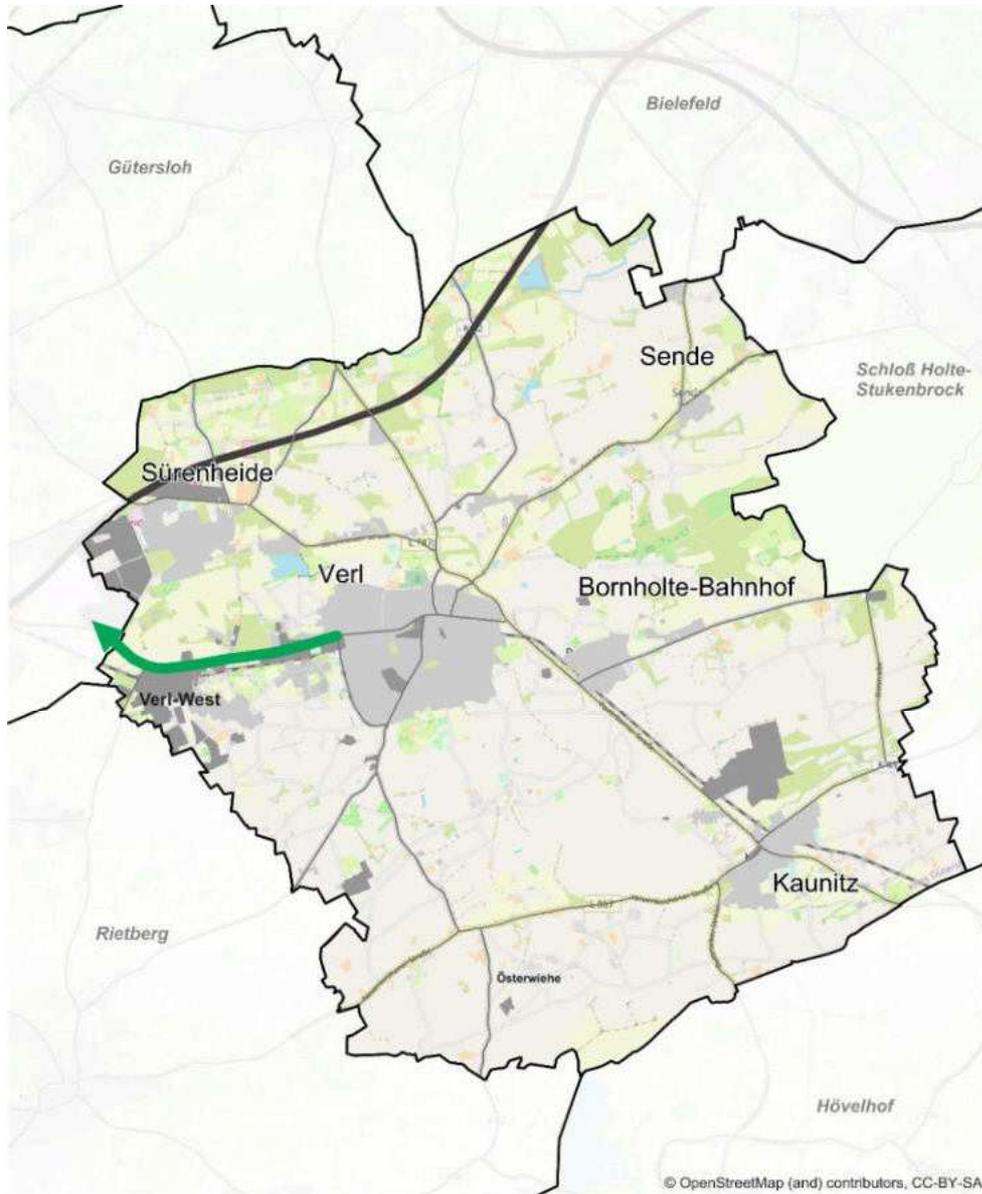


Abb. 6.1-9 Errichtung Westumgehung Kaunitz

**MIV 2**

**Verflüssigung des Verkehrs**

Das Ziel dieser Maßnahme besteht in der Verlängerung der „Grünen Welle“ ab dem Westring bis nach Gütersloh. Dafür werden die LSA auf der Ost-West-Achse so geschaltet, dass beim Befahren des Straßenzuges mit einer bestimmten Geschwindigkeit (z. B. 50 km/h oder 70 km/h) jede LSA in ihrer Grünphase angetroffen wird. Das Ziel besteht darin, den Verkehr zu verflüssigen und somit Schadstoffemissionen durch „stop-and-go“-Verkehre zu verhindern.



**MIV 2 - Verflüssigung des Verkehrs**

— „Grüne Welle“ Gütersloher Straße

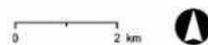


Abb. 6.1-10 MIV 2 – Verflüssigung des Verkehrs

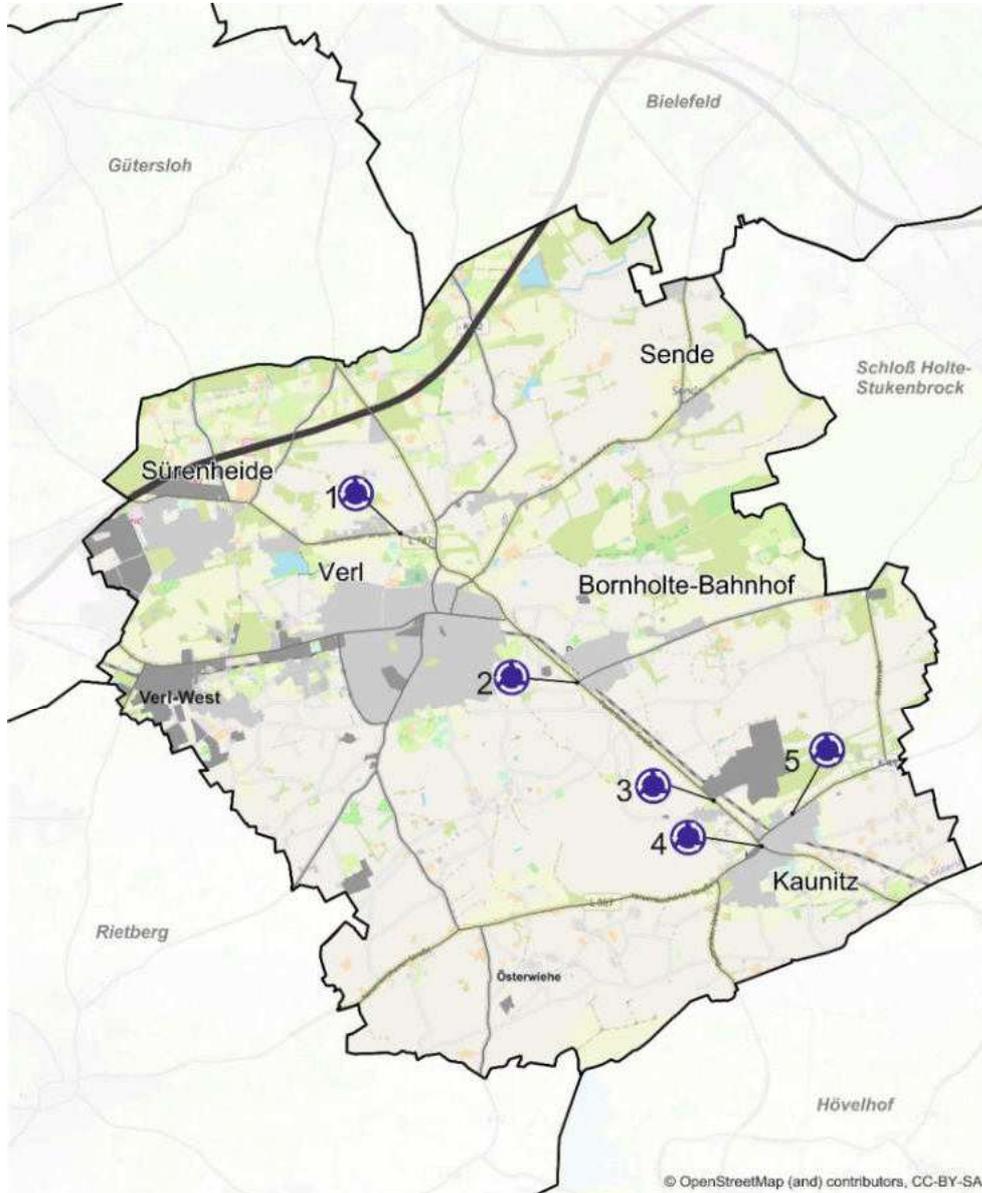
MIV 2 Verflüssigung des Verkehrs	
<b>Beschreibung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verlängerung der „Grünen Welle“ ab dem Westring bis nach Gütersloh</li><li>• LSA werden auf der Ost-West-Achse so geschaltet, dass beim Befahren des Straßenzuges mit einer bestimmten Geschwindigkeit jede LSA in ihrer Grünphase angetroffen wird (z.B. 50 km/h oder 70 km/h)</li></ul>	<b>Umsetzungszeitraum</b> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verflüssigung des Verkehrs</li><li>• Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen</li></ul>	<b>Kosteneinschätzung</b> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Straßen.NRW</li></ul>	<b>Klimaschutz</b> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die Gütersloher Straße/ Paderborner Straße</li></ul>	<b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b> <b>MIV 3</b>
<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li></ul>	<b>Fördermöglichkeiten</b> -
<b>Kostenschätzung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Für die Stadt Verl ist die Maßnahme nicht kostenrelevant (Land)</li></ul>	

Abb. 6.1-11 Maßnahmensteckbrief MIV 2: Verflüssigung des Verkehrs

**MIV 3**

**Errichtung Kreisverkehre**

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 die Vermeidung von „stop and go“. Zudem tritt ein geschwindigkeitshemmender Effekt auf, da KVP in der Regel nicht mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden können.



**MIV 3 - Errichtung Kreisverkehr**

 Kreisverkehrsplatz (KVP)



Abb. 6.1-12 MIV 3 – Errichtung Kreisverkehr

Folgende Knotenpunkte sind im Hinblick auf die Errichtung eines KVP zu prüfen (s. Abb. 6.1-13):

- Sürenheider Straße (L 787)/ Zum Meierhof
- Bergstraße (K 43)/ Paderborner Straße (L 757)
- Kapellenweg/ Paderborner Straße (L 757)
- Fürstenstraße (L 751)/ Paderborner Straße (L 757)
- Kapellenweg/ Holter Straße/ Peitzweg

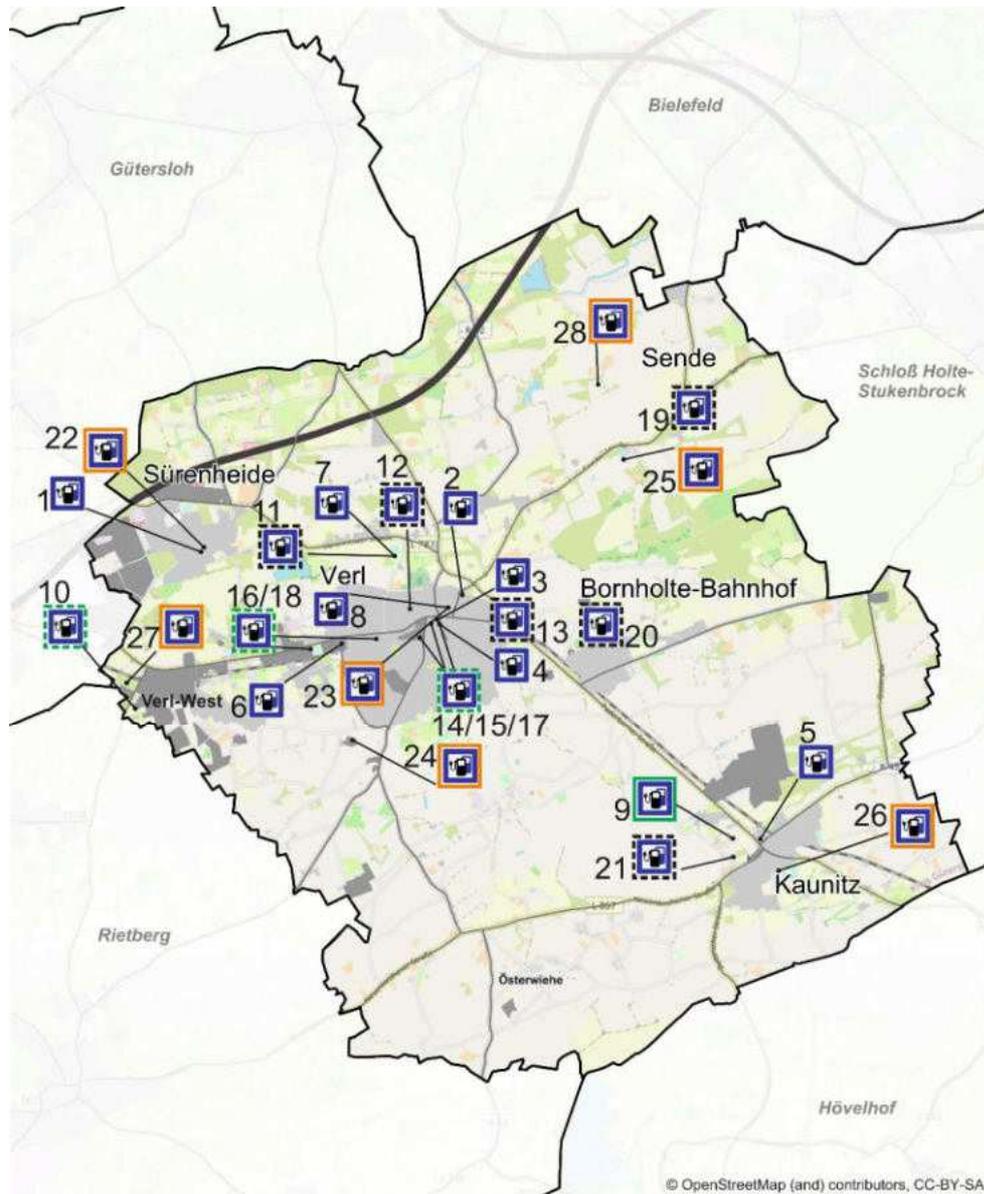
MIV 3	Errichtung Kreisverkehre (unabhängig vom MIV-Konzept)	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Errichtung von Kreisverkehren an potentiellen Standorten</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lenkung des Verkehrs</li> <li>• Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Straßen.NRW</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die jeweiligen Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeit (&lt; 25.000 DTV/24h in der Summe an allen Zufahren)</li> <li>• Baulicher Nachweis</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt; 500.000 Euro pro Kreisverkehrsplatz</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 2px; display: inline-block;">MIV 2</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <p>-</p>

Abb. 6.1-13 Maßnahmensteckbrief MIV 3: Errichtung Kreisverkehre

**MIV 4**

**Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur**

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 CO<sub>2</sub>-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.



**MIV 4 - Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur**

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

0 2 km 

  
büro stadVerkehr

Abb. 6.1-14 MIV 4 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

### **Öffentliche/ halböffentliche Ladesäulen und Schnellladesäulen 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 Schnell-Ladesäulen am Elli Markt (bis 50 KW)

### **Öffentliche/ halböffentliche Ladesäulen und Schnellladesäulen 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 Ladesäule am Schützenplatz geplant
14. Verl-Mitte: 1 Schnellladesäule am Marktplatz geplant
15. Verl-Mitte: Nahversorgungszentrum Österwieherstraße Schnellladesäulen geplant
16. Verl-Mitte: Schnellladesäulen am Netto geplant
17. Verl-Mitte: Schnellladesäulen am Combi geplant
18. Verl-Mitte: Schnellladesäulen an der Shell Tankstelle geplant
19. Sende: 1 Ladesäule geplant (ohne Pfeil)
20. Bornholte-Bahnhof: 1 Ladesäule geplant (ohne Pfeil)
21. Kaunitz: Ladesäulen für Wohnmobile an der Ostwestfalenhalle geplant

### **Private Ladesäulen im Bestand:**

22. Sürenheide: 2 Ladepunkte Städt. KiTa Im Zwergenland
23. Verl-Mitte: 5 Ladepunkte Rathaus Verl
24. Verl-Mitte: 5 Ladepunkte Bauhof/ Wertstoffhof
25. Sende: 2 Ladepunkte Städt. KiTa Abenteuerland nach Umbau
26. Kaunitz: 2 Ladepunkte Städt. KiTa Kleine Strolche
27. Verl-West: 1 Ladepunkt Kläranlage
28. Sende: 1 Ladepunkt Kläranlage

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 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 (Ladelastmanagement).

Die Kombination von Wallboxen mit einer Photovoltaikanlage kann hierbei ein weiterer Hebel sein, um die benötigten Netzkapazitäten und eine umweltfreundliche Stromproduktion zu kombinieren.

<b>MIV 4</b>	<b>Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur</b>		
	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Ladesäulen in Verl</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung der E-Mobilität</li> <li>• Etablierung von emissionsfreien Fahrzeuge in zentralen Bereichen zur Verbesserung der Luftqualität</li> <li>• Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Stadtwerk Verl, Private Akteure</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen</li> <li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig von der jeweiligen Leistung und den Standortvoraussetzungen</li> </ul> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p> <p><b>Fördermöglichkeiten (für Privatpersonen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“</li> <li>• KfW-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kW Leistung</li> </ul> </td> </tr> </table>	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Ladesäulen in Verl</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung der E-Mobilität</li> <li>• Etablierung von emissionsfreien Fahrzeuge in zentralen Bereichen zur Verbesserung der Luftqualität</li> <li>• Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Stadtwerk Verl, Private Akteure</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen</li> <li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig von der jeweiligen Leistung und den Standortvoraussetzungen</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p> <p><b>Fördermöglichkeiten (für Privatpersonen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“</li> <li>• KfW-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kW Leistung</li> </ul>
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Ladesäulen in Verl</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung der E-Mobilität</li> <li>• Etablierung von emissionsfreien Fahrzeuge in zentralen Bereichen zur Verbesserung der Luftqualität</li> <li>• Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Stadtwerk Verl, Private Akteure</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen</li> <li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig von der jeweiligen Leistung und den Standortvoraussetzungen</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p> <p><b>Fördermöglichkeiten (für Privatpersonen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“</li> <li>• KfW-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kW Leistung</li> </ul>		

Abb. 6.1-15 Maßnahmensteckbrief MIV 4 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur



## Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

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 am Westring an (siehe Maßnahme ÖPNV 4), 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 Flächen-versiegelung, 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 Sharing-Angeboten
- Integration einer Packstation z.B. an der Quartiersgarage/ Parkplatz

MIV 5 Modellprojekt „Autoarmes Quartier“	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung eines Modellprojektes für ein autoarmes Quartier</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung nachhaltiger Wohnformen</li> <li>• Stärkung des Umweltverbundes „Stadt der kurzen Wege“</li> <li>• Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Stadtwerk Verl, (Investor?)</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung potenzieller Wohnbauflächen zur Umsetzung des Modellprojektes</li> <li>• Festlegung der Rahmenbedingungen</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung nachhaltiges Wohnen</li> <li>• Reduzierung der (kurzen) MIV-Wege</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine, da Bau und Betrieb durch Investor/ Logistikunternehmen</li> <li>• Städtischer Wohnungsbau denkbar</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>MIV 4 ÖPNV 1 MULTI 1</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>

Abb. 6.1-16 Maßnahmensteckbrief MIV 5 – Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

## 6.2 Maßnahmen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV basieren in erster Linie auf der Reaktivierung der TWE-Strecke ab 2027. Alleine durch den Schienenanschluss wird der ÖPNV-Anteil aufgrund von Fahrzeitverkürzungen und einer Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke gehoben. Durch einen zusätzlichen Haltepunkt am Westring können weitere Fahrgäste gewonnen werden.

Das bestehende Busliniennetz wird hinsichtlich der Taktung auf die Fahrzeiten der TWE angepasst und entsprechende Parallelfahrten vermieden. Daneben sind weitere Angebote in Form eines Schnellbusses nach Bielefeld und eines Regionalbusses nach Rietberg im Portfolio der ÖPNV-Maßnahmen. Hinzu kommen die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie die Einführung emissionsfreier Busse und der Erstellung der Barrierefreiheit im Haltestellenetz. Letzteres wird durch organisatorische Maßnahmen und die Einführung eines ÖPNV-Taxis aufgewertet, indem Netzlücken geschlossen werden.

Abschließend wird durch ein visionär einzustufender Vorschlag die Anbindung Verls durch die Stadtbahn aus Bielefeld vorgeschlagen. Dies ist nur im Zusammenhang mit der Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes an der A 2 zu sehen und verlangt darüber hinaus weitreichende Detailuntersuchungen, welche eine grundsätzliche Machbarkeit und das Nutzen-Kosten-Verhältnis eines derartigen Infrastrukturprojektes prüfen. Aktuell bestehen für investive Maßnahmen im ÖPNV ideale Rahmenbedingungen, die durch verschiedene Förderprogramme von Bund und Land großzügig unterstützt werden.

Wichtig zu betonen ist, dass die Maßnahmen des ÖPNV nicht solitär betrachtet werden können. Die Errichtung von Mobilstationen sowie der Ausbau der Radinfrastruktur haben direkten Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes.

Nachfolgend sind alle ÖPNV-Maßnahmen aufgelistet und in einer Übersichtskarte dargestellt (s. Abb. 6.2-1).

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

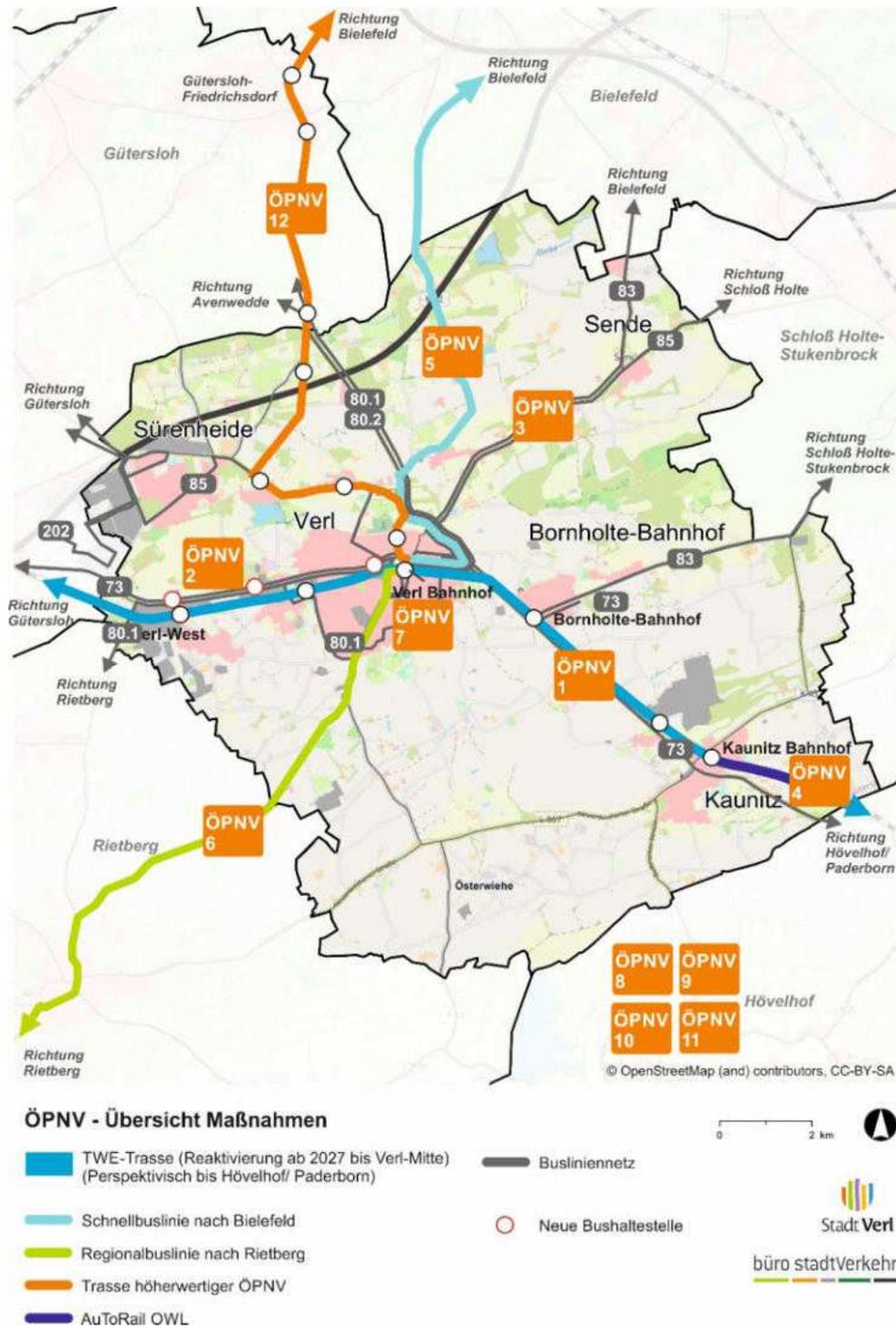


Abb. 6.2-1 ÖPNV – Übersicht Maßnahmen

Mithilfe des Verkehrsmodells wurden neben den Kfz- auch die ÖPNV-Belastungen in Form der Fahrgastzahlen sowie ein- und aussteigenden Fahrgästen an den Haltestellen für den Ist-Zustand 2020 und die Nullprognose 2035 simuliert. Als Grundlage dienten ebenfalls die Daten aus den Verkehrserhebungen und der Haushaltsbefragung 2020. Zudem sind in dem Modell der zum Zeitpunkt der Erstellung gültige Takt- und Linienfahrplan hinterlegt.

In der nachfolgenden Abbildung 6.2-2 sind die ÖPNV-Belastungen im Verler Wegenetz für den Ist-Zustand 2020 sowie die ein- und aussteigenden Fahrgäste an den Haltestellen für das Jahr 2020 pro Tag dargestellt. Es sind keine bereits feststehenden Infrastrukturprojekte wie der Schnellbus nach Bielefeld und die Reaktivierung der TWE bis Verl-Mitte enthalten. Diese fließen in die darauffolgenden Abbildung 6.2-3 zur Nullprognose 2035 ein.

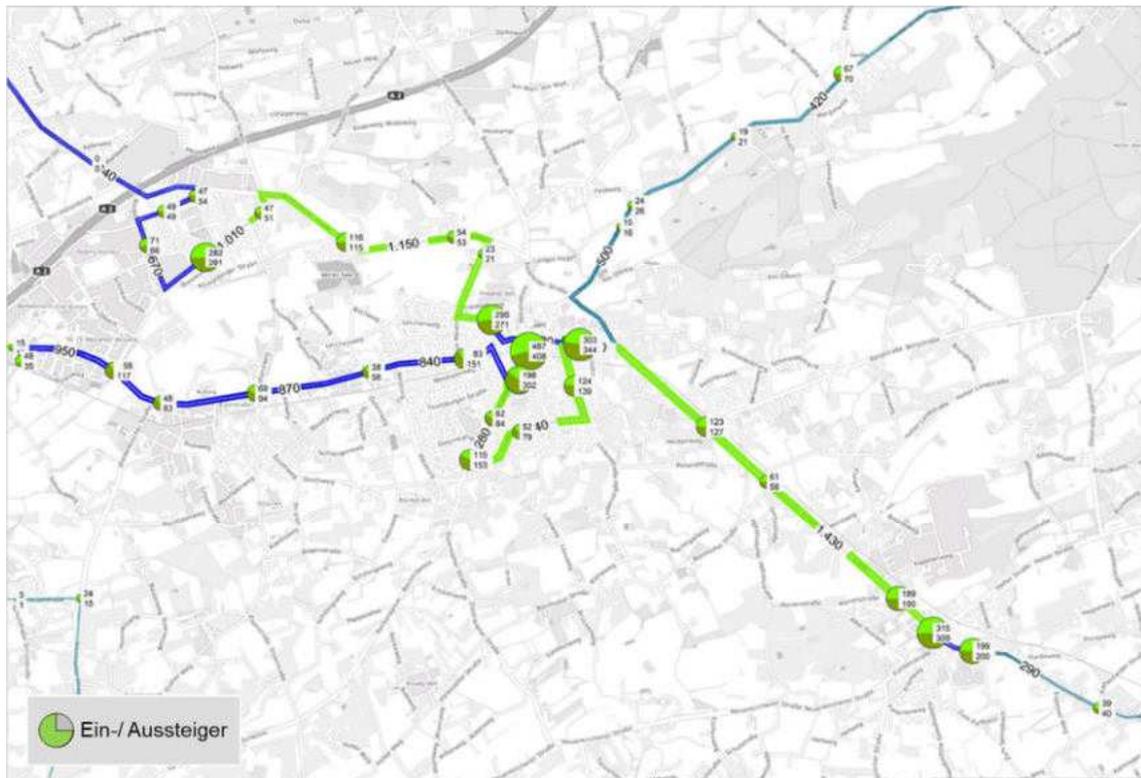


Abb. 6.2-2 ÖPNV-Belastungen Ist-Zustand 2020

In der Abbildung 6.2-3 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.

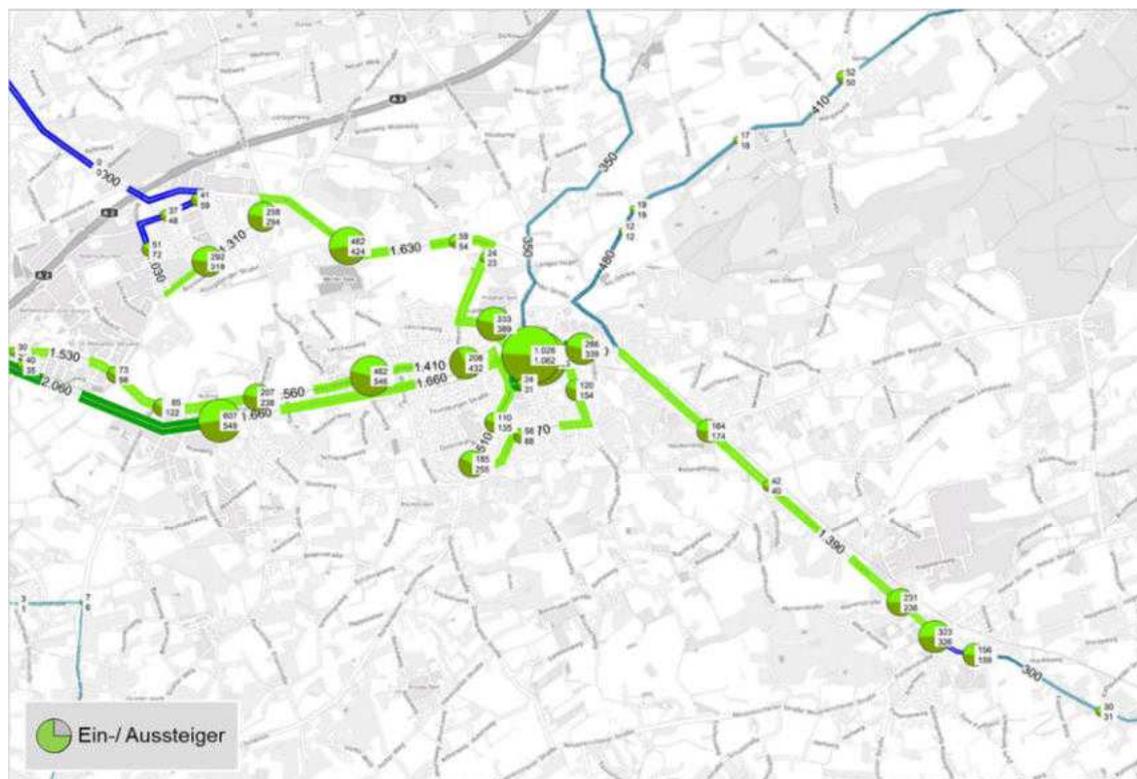


Abb. 6.2-3 ÖPNV-Belastungen Nullprognose 2035

Die Veränderungen in den ÖPNV-Belastungen werden in der Abbildung 6.2-4 noch einmal deutlicher. In dieser sind die ÖPNV-Belastungen im Verler Wegenetz gegenüber dem Ist-Zustand 2020 zu der Nullprognose 2035 dargestellt.

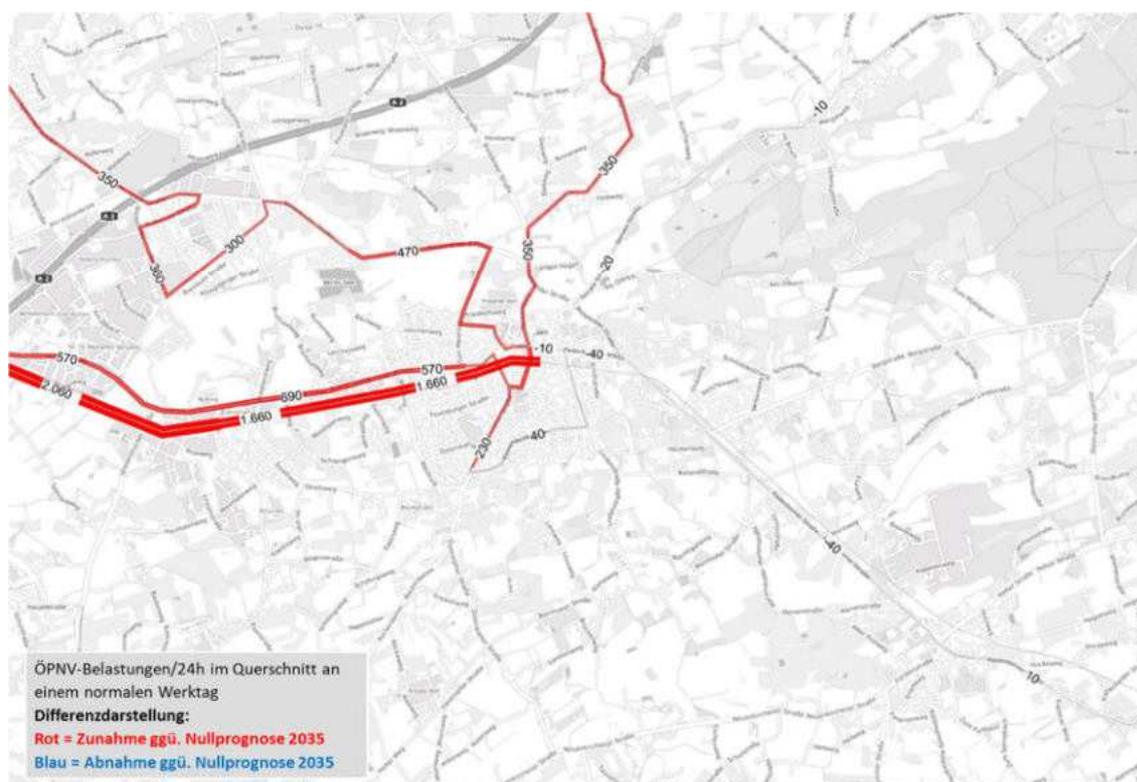
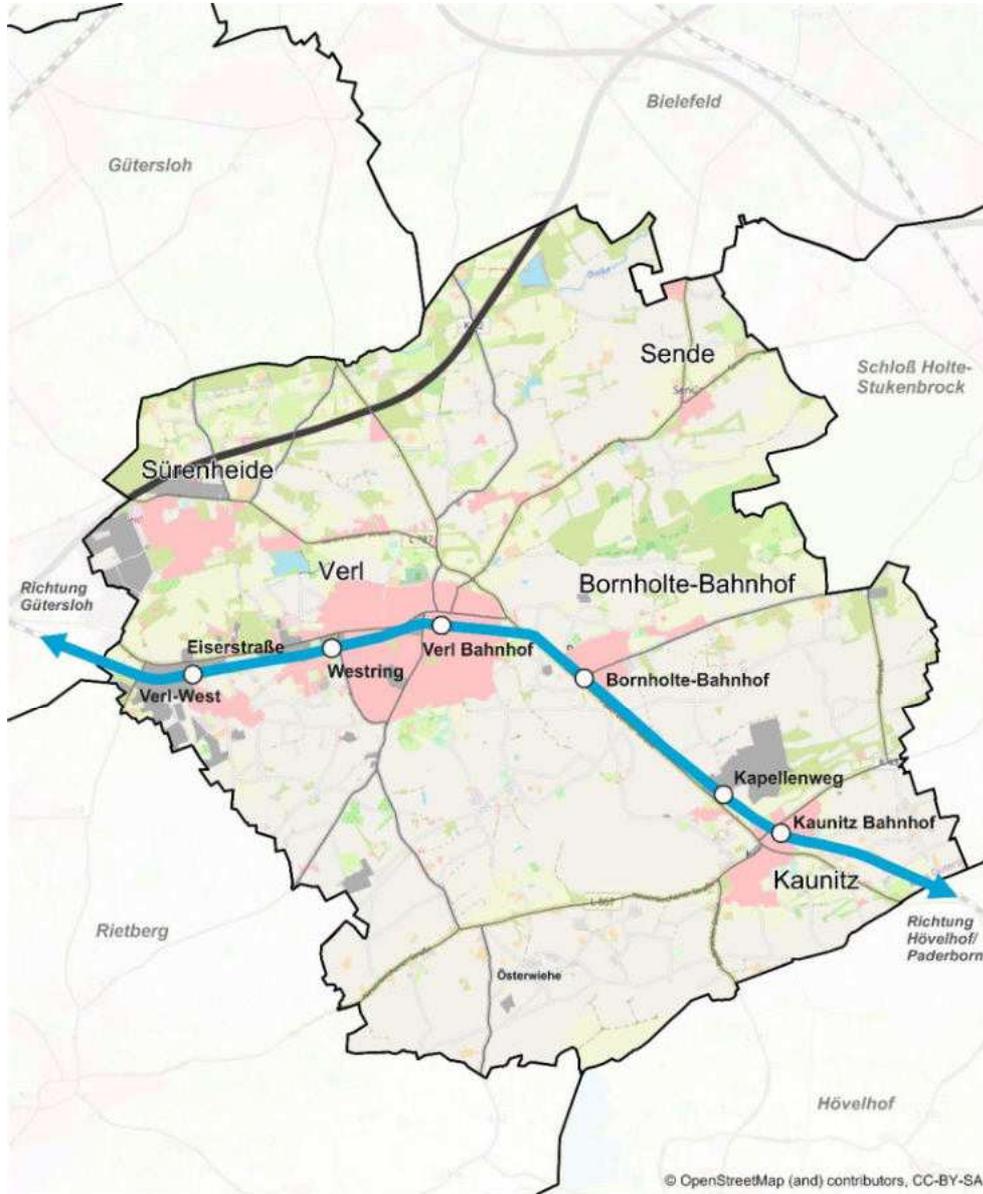


Abb. 6.2-4 Differenzkarte ÖPNV-Belastungen Ist-Zustand 2020 zur Nullprognose 2035



### Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn Hbf.

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.



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

TWE-Trasse (Reaktivierung ab 2027 Harsewinkel bis Verl-Mitte)  
(Perspektivisch Durchbindung bis Hövelhof/ Paderborn)

Haltepunkt

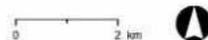


Abb. 6.2-5 ÖPNV 1 – Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn

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

ÖPNV 1
Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn Hbf

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reaktivierung der TWE-Strecke zwischen Verl und Hövelhof sowie weitergehend bis nach Paderborn Hbf</li> <li>• Überprüfung der Reaktivierung bis Hövelhof sowie einer potentiellen Taktverdichtung</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung der Gesamtstadt an den SPNV</li> <li>• Schaffung einer attraktiven SPNV-Anbindung sowohl für den Binnen- als auch den Auspendlerverkehr</li> <li>• Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den SPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet (S-Bahn-Konzept OWL 2040)</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt; 1.000.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 2</span> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 6</span> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 8</span> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 9</span> </p> <p> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 10</span> <span style="background-color: #2e8b57; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">RAD 5</span> <span style="background-color: #800080; color: white; padding: 2px 5px;">MULTI 1</span> </p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GVFG</li> </ul>
--	--

Abb. 6.2-6 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 1 – Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn Hbf



### 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. Der Haltepunkt Verl Westring ist durch den Beschluss des Regionalrates Detmold am 31.01.2024 ebenfalls in den Regionalplan Ostwestfalen-Lippe 2035 aufgenommen worden.



Abb. 6.2-7 Standort des möglichen Haltepunktes Westring (Quelle: Stadt Verl)

Seit 2011 sind ca. 952 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) im Erreichbarkeitsradius des Bahnhofpunktes 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. Im Rahmen der Kategorisierung potenzieller neuer Bahnhofpunkte im NWL-Gebiet hat der Haltepunkt Verl Westring die dritthöchste Punktzahl erhalten

und soll im weiteren Verlauf neben anderen potenziellen Haltepunkten entlang der TWE-Strecke auf die Integrierbarkeit in die Zielnetzplanung in Form einer Sensitivbetrachtung bewertet werden. Diese Ergebnisse sind abzuwarten.

**ÖPNV 2 Errichtung Haltepunkt Westring**

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung eines Haltepunktes für die TWE-Strecke am Westring</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung bestehende und potenzielle Wohn- und Gewerbegebiete am Westring an den SPNV</li> <li>• Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den SPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl,</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme des Haltepunktes in den Regionalplan Ostwestfalen-Lippe 2035 erfolgt</li> <li>• Beauftragung Machbarkeitsstudie und Standortanalyse</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ● ●</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">ÖPNV 1</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">ÖPNV 3</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">ÖPNV 8</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">ÖPNV 9</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">ÖPNV 10</div> <div style="background-color: #4caf50; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">RAD 3</div> <div style="background-color: #4caf50; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">RAD 6</div> <div style="background-color: #9c27b0; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MULTI 1</div> </div> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>
---	--

Abb. 6.2-8 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 2 – Errichtung Haltepunkt Westring

In der Abbildung 6.2-9 sind die Differenzen zur Nullprognose 2035 nach Errichtung des Haltepunktes Westring enthalten.

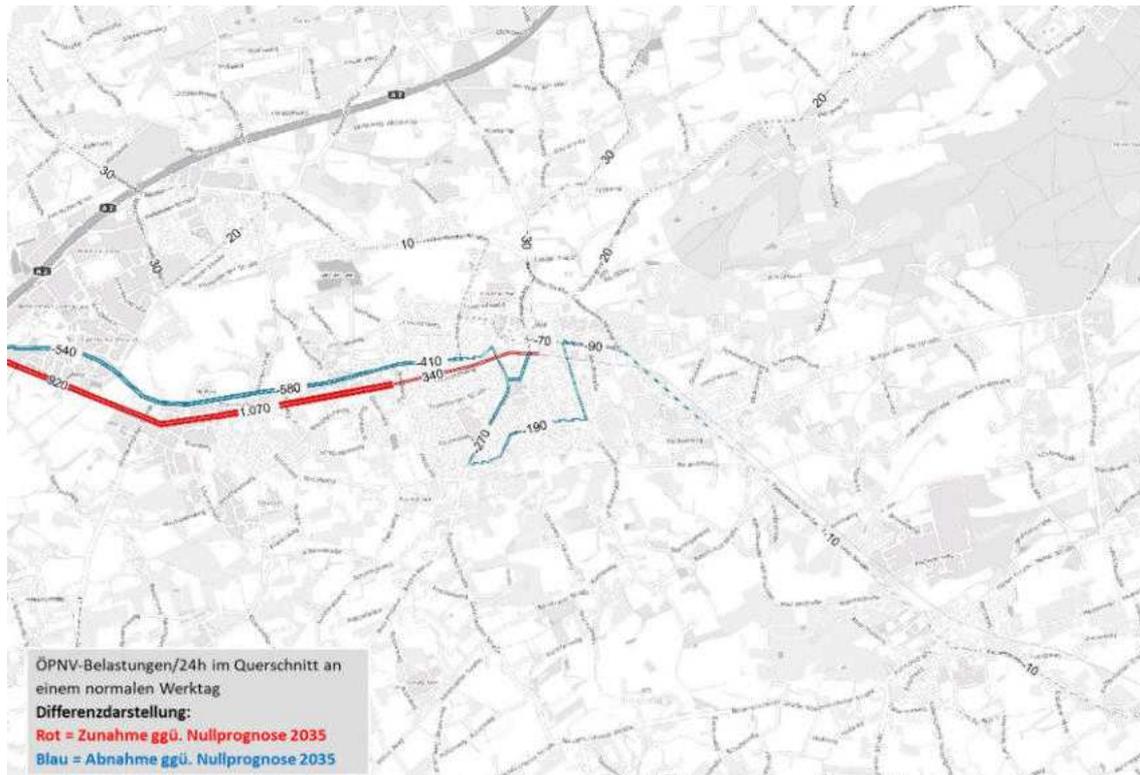


Abb. 6.2-9 Differenzdarstellung nach Errichtung Haltepunkt Westring zur Nullprognose 2035



### 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 mindestens 60-Min.-Takt

#### 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 über die Bergstraße im Stundentakt
- Zur Hauptverkehrszeit (HVZ) in Hövelhof Anschluss von/ nach Paderborn über die Sennebahn

#### Linie 80.1: Lipstadt – Rietberg – Verl-West – Verl Bahnhof – GT-Avenwedde

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

**Linie 85 West: Gütersloh – Sürenheide – Verl Bahnhof**

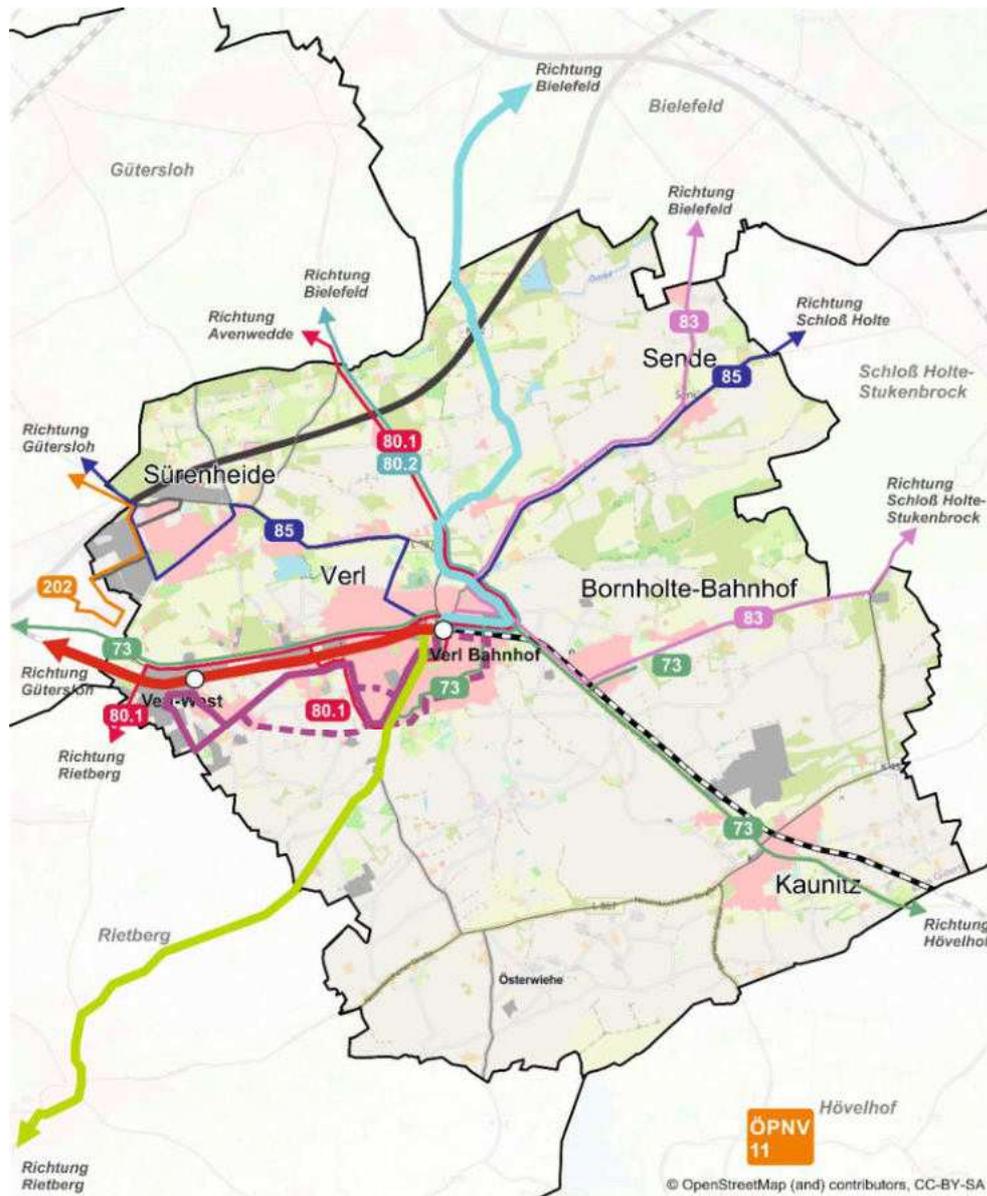
- Takt- und Bedienungsschema wie heute (Grundangebot stündlich, HVZ halbstündlich)
- Einbindung mit TWE/73 West dann weiter 4 Fahrten pro h GT-Verl

**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 oder fehlenden ÖPNV-Haltestellen



**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

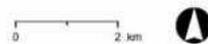


Abb. 6.2-10 ÖPNV 3 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE

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 aus Bielefeld (Hauptein- und Auspendlerkommune mit insgesamt über 3.500 Pendlern am Tag) zu gewährleisten.

<b>ÖPNV 3</b>	<b>Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE</b>	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung des Buslinienangebotes im Zuge der Reaktivierung der TWE-Strecke zwischen Verl und Hövelhof/ Paderborn Hbf</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Flächendeckende ÖPNV-Erschließung</li> <li>ÖPNV als Zu- und Abbringer zur TWE</li> <li>Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassungen im NVP Kreis Gütersloh</li> <li>Reaktivierung TWE</li> <li>Pilotphase in den ersten drei Jahren</li> <li>Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">ÖPNV 1</span> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">ÖPNV 5</span> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">ÖPNV 6</span> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px;">ÖPNV 11</span> </p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MUNV NRW: Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW</li> <li>ZV NWL: Förderrichtlinie § 12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> </ul>

Abb. 6.2-11 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 3 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE



## AuToRail OWL

Im Projekt "AuToRail - Automated Transport of Road and Rail Goods" wird eine hochautomatisierte Plattform zum Transport von Gütern und perspektivisch auch von Personen auf Schiene und Straße entwickelt. Die Vision ist ein Schienenfahrzeug, das auch auf der Straße automatisiert fahren kann. So kann es einen Beitrag zur Lösung des „Letzte-Meile-Problems“ leisten und die ressourceneffiziente Infrastruktur der Schiene auch für Ziele ohne unmittelbaren Gleisanschluss erschließen: Lange Strecken werden auf der Schiene zurückgelegt; Streckenabschnitte ohne Gleise auf der Straße. Wesentliches Ziel des Projektes ist es den Fahrwegwechsel (zwischen Straße und Schiene bzw. umgekehrt) zu automatisieren, sodass dieser mit möglichst geringem Zeitverlust und ohne Infrastrukturmaßnahmen erfolgt. Im Rahmen der Projekterfordernisse fährt das Fahrzeug sowohl auf der Straße, als auch der Schienen automatisiert. Durch den Verzicht auf Infrastrukturmaßnahmen wird die spätere Einbindung in das bestehende Schienennetz ermöglicht. Im Projekt wird ein kommerzielles Rangierfahrzeug als Entwicklungsbasis verwendet. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wird in nachfolgenden Projekten die Weiterentwicklung der Experimentierplattform und deren Automatisierungssysteme angestrebt. Das Fahrzeug wird im Rahmen des RailCampus OWL zukünftig als Versuchsplattform zur Verfügung stehen. Projektziel dieses Initialprojektes ist ein Demonstrationsbetrieb, um die technische Machbarkeit des Konzeptes aufzuzeigen. Das Forschungsprojekt startete am 01.01.2024. Das Testfeld wird am Bahnhof in Kaunitz zwischen den Bahnübergängen an der Holter Straße und am Hegselweg aufgebaut.



Abb. 6.2-12 Teststrecke für den Güterverkehr im Rahmen des Forschungsprojektes AuToRail OWL

ÖPNV 4 AuToRail OWL	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Testbetrieb für Güterverkehr auf Schiene und Straße mit autonom fahrenden Fahrzeugen</li></ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>2024 bis 2026</p>
<p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Schaffung einer durchgängigen bedarfsorientierten Verbindung im Güterverkehr (perspektivisch auch Personenverkehr)</li><li>• Möglicher Vorlaufbetrieb der Reaktivierung der TWE-Strecke bis Paderborn</li><li>• Verlagerung von reinen Lkw-Fahrten von der Straße auf die Schiene in Kombination „letzte Meile“</li></ul>	<p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hochschule &amp; Universität Bielefeld, Technische Hochschule OWL, TWE, Stadt Verl (Immobilien- &amp; Wirtschaftsförderungsgesell.)</li></ul>	<p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ○ ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Insgesamt dreijähriger Testbetrieb (inkl. Analysen, Entwicklungen, Inbetriebnahme und Erprobung, Evaluation)</li><li>• Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet (S-Bahn-Konzept OWL 2040)</li></ul>	<p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr</li></ul>	<p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ca. 1,6 Mio. Euro</li></ul>
<p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• &gt; 1.000.000 Euro</li></ul>	

Abb. 6.2-13 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 4 – AuToRail OWL



### Schnellbus nach Bielefeld

Im Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Gütersloh sind drei Schnellbuslinien (SB) 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 SB 2 verbindet Verl Bahnhof auf direktem Wege mit dem Bielefelder Hbf. Im NVP des Kreises Gütersloh ist ein 60-Minuten-Takt mit ca. 20 Minuten Fahrzeit zwischen Verl Bahnhof und Bielefeld Hbf. vorgesehen. Als Betriebszeiten werden vorgeschlagen:

- Mo-Fr 06:00-22:00 Uhr
- Sa 07:00-22:00 Uhr
- So/F 08:00-22:00 Uhr



#### ÖPNV 5 - Schnellbuslinie nach Bielefeld

— Schnellbuslinie nach Bielefeld

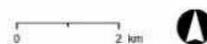


Abb. 6.2-14 ÖPNV 5 – Schnellbuslinie nach Bielefeld

ÖPNV 5

### Schnellbus nach Bielefeld

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Verl und Bielefeld</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung einer schnellen Verbindung zwischen Verl und dem Oberzentrum Bielefeld</li> <li>Schaffung von attraktiven Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn (Bus als Zu- und Abbringer)</li> <li>Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Stadt Bielefeld, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss im Ausschuss Verl erfolgt</li> <li>Einführung der Schnellbuslinie 2023 geplant</li> <li>Pilotphase in den ersten drei Jahren</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 500.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p> <span style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 1</span> <span style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 6</span> <span style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 7</span> <span style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">ÖPNV 8</span> </p> <p> <span style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 2px 5px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">ÖPNV 9</span> </p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes NRW</li> </ul>
---	--

Abb. 6.2-15 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 5 – Schnellbuslinie nach Bielefeld



### Regionalbus nach Rietberg

Die im NVP vorgesehene Einrichtung der RegioTaxi-Linie 3 (RT 3) von Verl nach Rietberg-Neuenkirchen wird in einen Regelbusbetrieb hochgestuft und bis Rietberg ZOB verlängert. Die Linie verläuft vom Verler Bahnhof über die K 41/ L 867 und endet in Rietberg-Neuenkirchen an der Haltestelle Kirche.

Es ist ein 60-Minuten-Takt mit ca. 25 Minuten Fahrzeit zwischen Verl und Rietberg vorgesehen.

Als Betriebszeiten werden vorgeschlagen:

- 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)

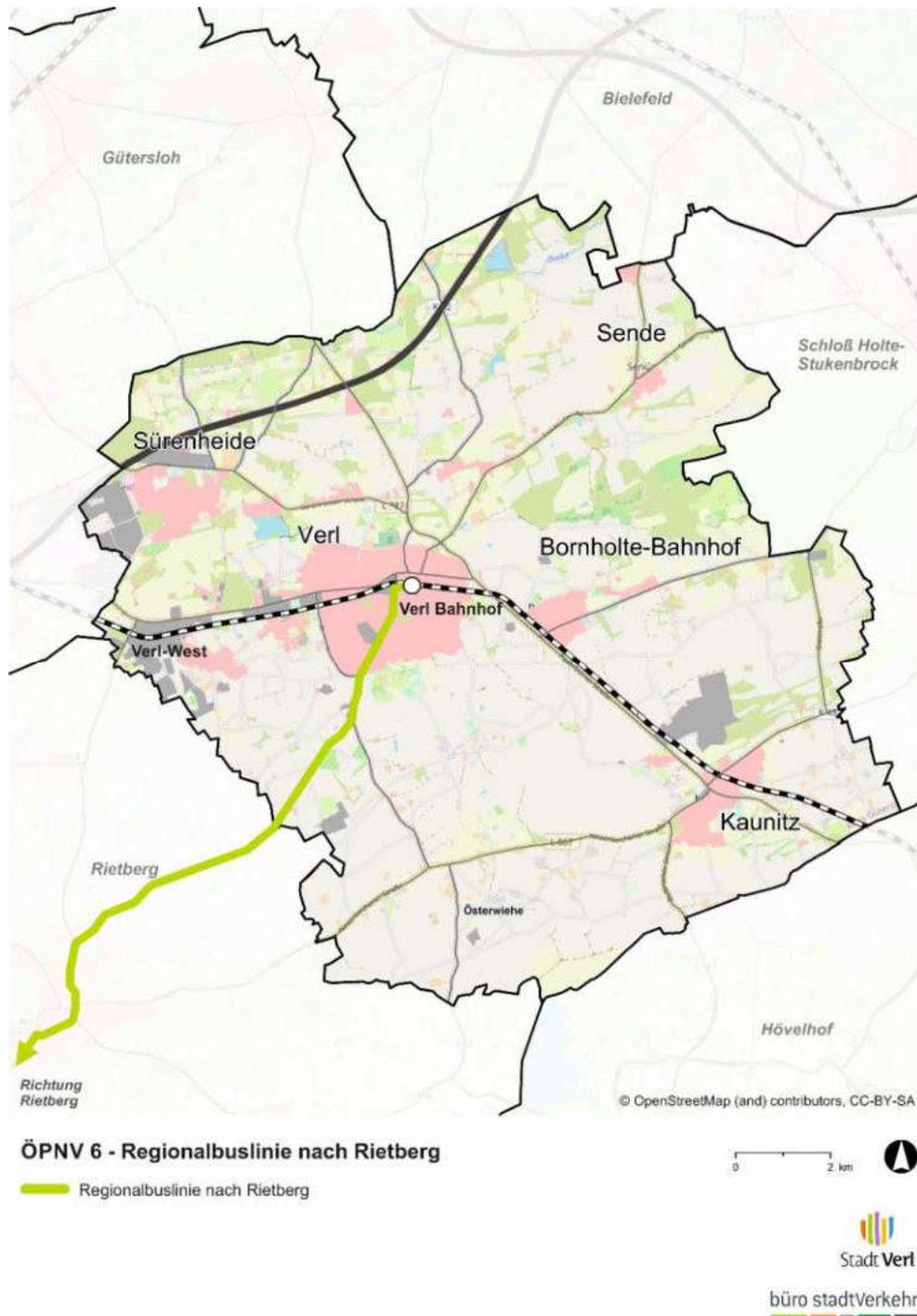


Abb. 6.2-16 ÖPNV 6 – Schnellbuslinie nach Rietberg

<b>ÖPNV 6 Regionalbus nach Rietberg</b>	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines Regionalbusses nach Rietberg</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer attraktiven ÖPNV-Verbindung zwischen Verl Bahnhof und Rietberg ZOB (Vorschlag Durchbindung der Schnellbuslinie Bielefeld ab/bis Verl-Bahnhof als Regionalbus)</li> <li>• Schaffung von künftig attraktiven Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn (Bus als Zu- und Abbringer)</li> <li>• Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VVOWL, Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Stadt Rietberg, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassungen im NVP Kreis Gütersloh</li> <li>• Einführung der Regionalbuslinie</li> <li>• Pilotphase in den ersten drei Jahren</li> <li>• Reaktivierung der TWE-Strecke</li> <li>• Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnenverkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 500.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>ÖPNV 1 ÖPNV 5 ÖPNV 7 ÖPNV 8</p> <p>ÖPNV 9</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes NRW</li> </ul>

Abb. 6.2-17 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 6 – Schnellbuslinie nach Rietberg



## Neubau Bahnhofsvorplatz Verl

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird auch der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) neu errichtet. Derzeit bildet der Busbahnhof, bestehend aus drei Bussteigen (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 zu einem leistungsstarken Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit sechs Bussteigen sowie digitaler Fahrgastinformation ausgebaut. Unterhalb des Vorplatzes entsteht eine Tiefgarage inkl. Fahrradparkhaus (s. RAD 5).

ÖPNV 7

### Neubau Bahnhofsvorplatz Verl

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes</li> <li>Schaffung eines attraktiven und leistungsstarken ZOB mit sechs Bussteigen, digitalen Fahrgastinformationen</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neubau/ Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes</li> <li>Schaffung eines attraktiven und leistungsstarken ZOB: Vier Haltestellen für Gelenkbusse, Digitale Fahrgastinformation (DFI), Fahrradparkhaus</li> <li>Verknüpfung Bus, Bahn und Rad: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NWL (VVOWL), Stadt Verl, Kreis Gütersloh</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausschreibung der Bauleistungen</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 1.000.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> </div> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> </div> <p><b>Klimaschutz</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> </div> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: grid; grid-template-columns: repeat(4, 1fr); gap: 5px;"> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">ÖPNV 1</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">ÖPNV 3</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">ÖPNV 5</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">ÖPNV 6</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">ÖPNV 9</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">ÖPNV 11</div> <div style="background-color: #2e8b57; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">RAD 5</div> <div style="background-color: #800080; padding: 2px; font-size: 8px; text-align: center;">MULTI 1</div> </div> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW</li> </ul>
---	---

Abb. 6.2-18 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 7 – Neubau Bahnhofsvorplatz Verl



### 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 Elektrobusse 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 Reichweitespektrum umfasst in der Praxis aktuell ca. 100 bis 300 km pro Tag.

ÖPNV 8

### Einsatz fossilfreier Busse im Kreis Gütersloh

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz emissionsfreier Busse im Kreis Gütersloh (Elektrobusse in Verl)</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaneutraler ÖPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab 2026 Einsatz fossiler Busse im Kreis Gütersloh</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV im Binnenverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 2,1 bis 4,2 Mio. Euro für die gesamte Busflotte im Kreis Gütersloh</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> </div> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> </div> <p><b>Klimaschutz</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> <span style="background-color: #f4a460; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px;"></span> </div> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; font-weight: bold;">ÖPNV 4</span> <span style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; font-weight: bold;">ÖPNV 5</span> </div> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderprogramme zur Anschaffung fossilfreier Busse</li> </ul>
--	--

Abb. 6.2-19 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 8 – Einsatz fossilfreier Busse im Kreis Gütersloh



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

ÖPNV 9

### ÖPNV-Barrierefreiheit

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer (vollständigen) Barrierefreiheit im ÖPNV</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Zuge der Einrichtung einer Ortsbuslinie sollten alle Haltestellen dieser Linie barrierefrei umgestaltet werden</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umbau Bussteig (ca. 30.000 bis 40.000 Euro)</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #f4a460; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #f4a460; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> </div> <p>Bis max. 2026 für alle Haltestellen im Stadtgebiet</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> </div> <p><b>Klimaschutz</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #f4a460; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #f4a460; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #f4a460; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> </div> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 1</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 3</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 5</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 6</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 7</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 10</div> <div style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin: 2px;">ÖPNV 11</div> </div> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW</li> </ul>
---	--

Abb. 6.2-20 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 9 – ÖPNV-Barrierefreiheit



### **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.

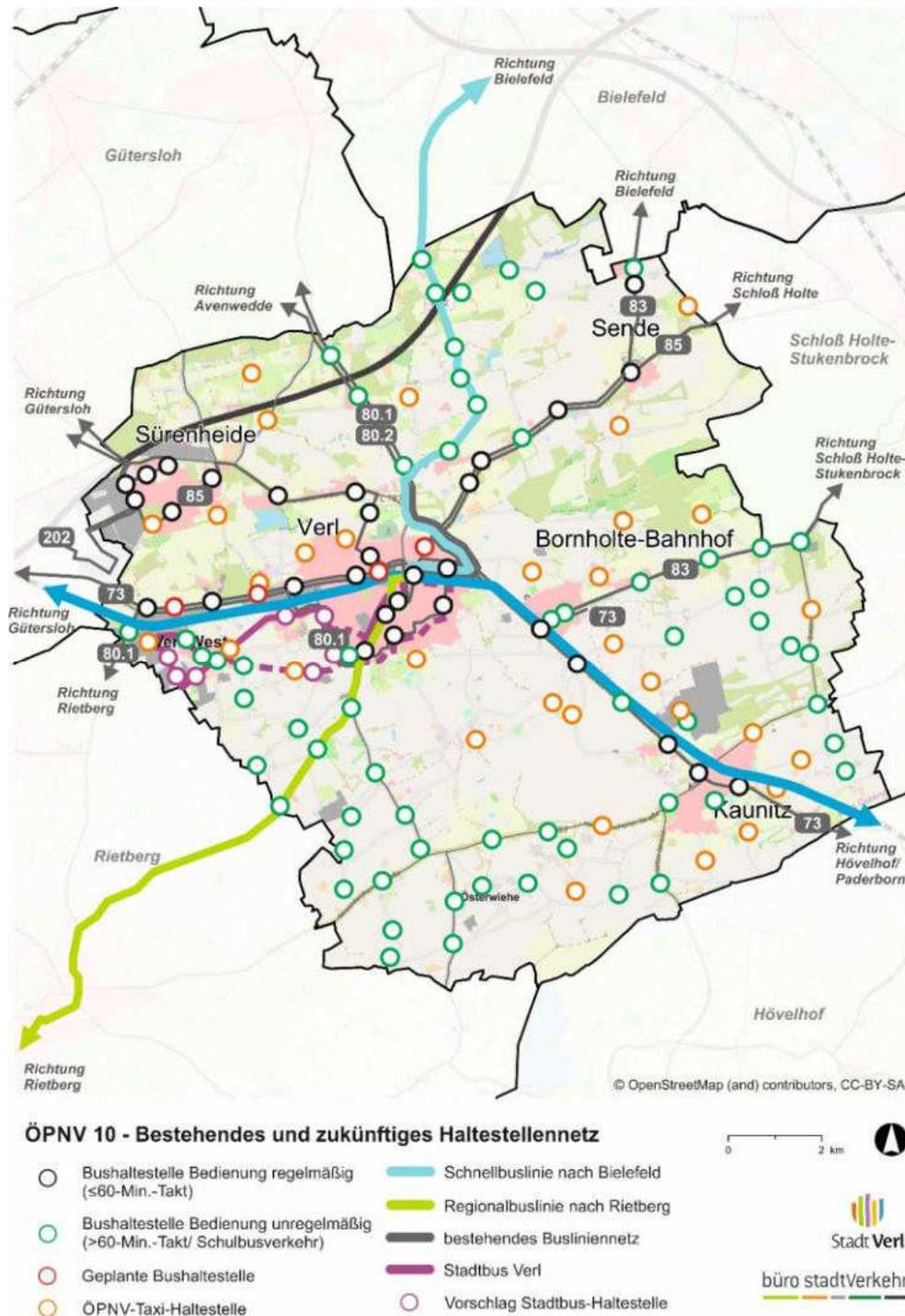


Abb. 6.2-21 ÖPNV 10 – Bestehendes und zukünftiges Haltestellennetz

**ÖPNV 10** **Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Haltestellennetz (ohne Schulbusverkehr)**

**Beschreibung**

- Errichtung neuer Haltestellen zur Erweiterung der Einzugsgebiete des ÖPNV

**Ziel**

- Flächendeckende ÖPNV-Erschließung

**Träger/Akteure/Beteiligte**

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

**Umsetzungsschritte**

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

**Wirkung**

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

**Kostenschätzung**

- Errichtung Haltestelle (ca. 15.000 Euro)

**Umsetzungszeitraum**

● ● ○ ○ ○ ○

**Kosteneinschätzung**

○ ○ ○ ○ ○ ○

**Klimaschutz**

● ● ● ○ ○ ○

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

ÖPNV 1 ÖPNV 7 MULTI 1

**Fördermöglichkeiten**

- MUNV NRW: Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW
- ZV NWL: Förderrichtlinie § 12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)

Abb. 6.2-22 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 10 – Bestehendes und zukünftiges Haltestellenetz



### Einführung ÖPNV-Taxi

Die Einführung eines ÖPNV-Taxis beinhaltet folgende Punkte:

- Durchführung der ÖPNV-Fahrten von Verler Taxiunternehmen
- Durchführung zusätzlich zum „klassischen“ Taxigeschäft
- Flächendeckendes Angebot im gesamten Stadtgebiet, kurze Wege durch neu zu errichtende „virtuelle Haltestellen“
- Verknüpfung 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

#### 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

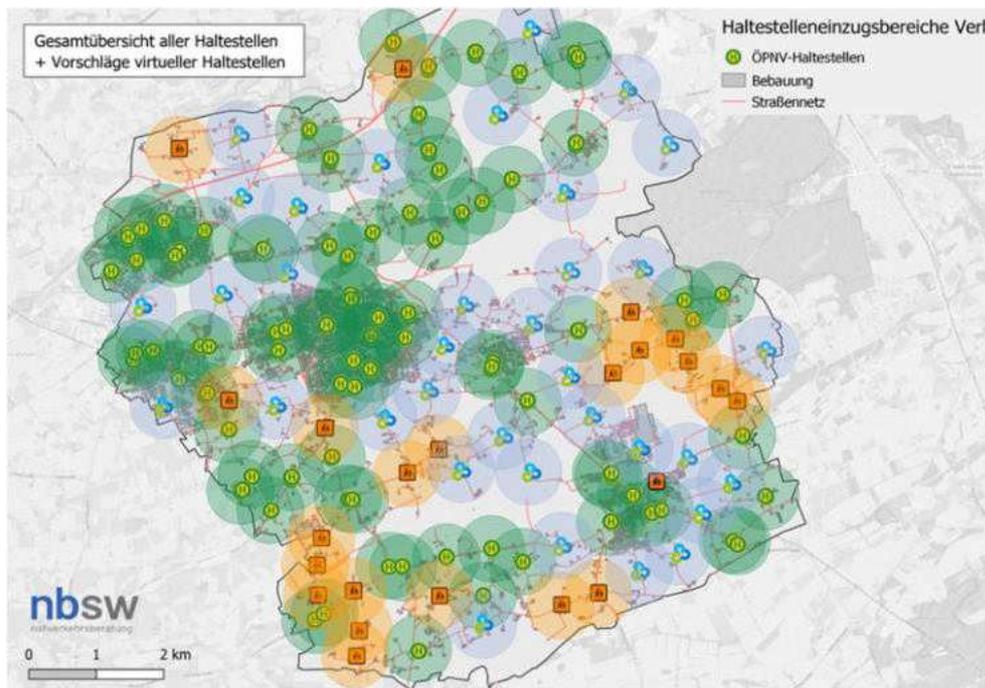


Abb. 6.2-23 Gesamtübersicht aller Haltestellen + virtueller Haltestellen in Verl

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 festen 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 ÖPNV-Tarif integriert. Preislich bewegen sich die Angebote in der Regel zwischen dem Nahverkehrs- und dem Taxitarif. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen sind in der Regel als Ein- und Ausstiegspunkte Haltestellen festgelegt. Durch die Ergänzung des regulären Haltestellennetzes mit „virtuellen“ Haltestellen 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 den 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.

<b>ÖPNV 11</b>	<b>Einführung ÖPNV-Taxi</b>	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung eines On-Demand-Angebotes als Ergänzung zum klassischen Bus- und Taxiangebot</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VVOWL/ Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Verler Taxiunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von 16 virtuellen Haltestellen (OWL mobil flex) in Bereichen mit unzureichender ÖPNV-Bedienung</li> <li>• Einrichtung Mobilitätszentrale</li> <li>• Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Start Pilotphase ab 2024</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr (Erfahrungsgemäß nutzen 50 % der On-Demand-Nutzer das Angebot als Zubringer zum höherwertigen ÖPNV/ SPNV)</li> <li>• Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie Binnenverkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebskosten inkl. Marketing pro Jahr: ca. 200.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>Umsetzung ab 2024</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px 5px;">ÖPNV 1</span> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px 5px;">ÖPNV 5</span> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px 5px;">ÖPNV 6</span> <span style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 2px 5px;">ÖPNV 7</span> </p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VVWOL: 30 % Förderung</li> </ul>

Abb. 6.2-24 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 11 – Einführung ÖPNV-Taxi



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

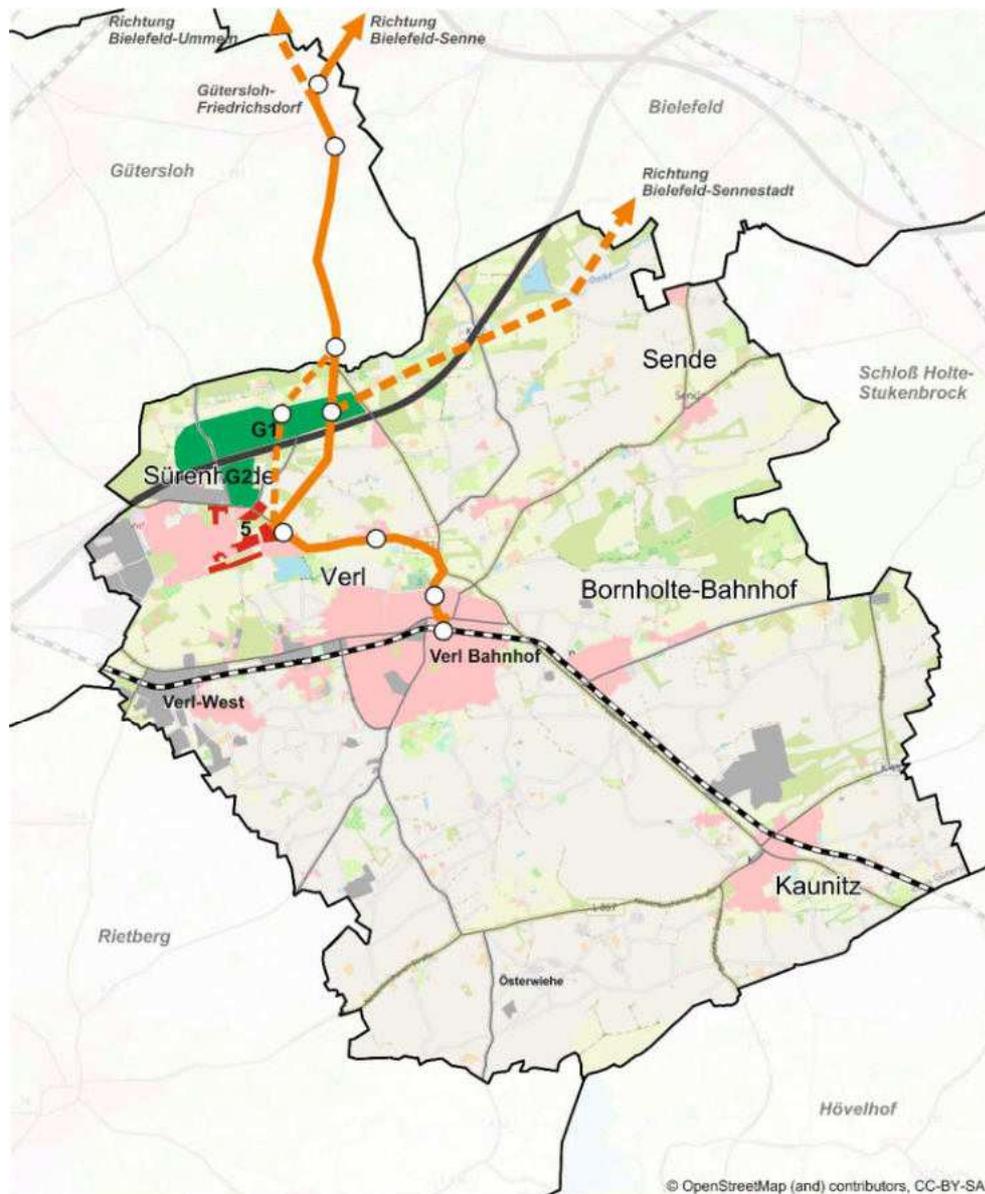
Die Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses von Bielefeld bis nach Verl ist als Vision konzipiert. Unter einem höherwertigeren ÖPNV wird ein schienengebundener ÖPNV wie z. B. eine Straßenbahn/ Stadtbahn (diente als Berechnungsgrundlage im Verkehrsmodell) oder S-Bahn verstanden. Beispiele für 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).

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).

Folgende Varianten sind ab Bielefeld bis Verl-Mitte denkbar (s. Abb. 6.2-25):

- **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)



### 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



Abb. 6.2-25 ÖPNV 12 – Höherwertiger ÖPNV-Anschluss aus/ nach Bielefeld

### Nullprognose 2035:

- 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

In der Abb. 6.2-26 sind die Differenzen nach Einführung einer Straßenbahn/ Stadtbahn von Bielefeld nach Verl-Mitte gegenüber der Nullprognose 2035 enthalten.

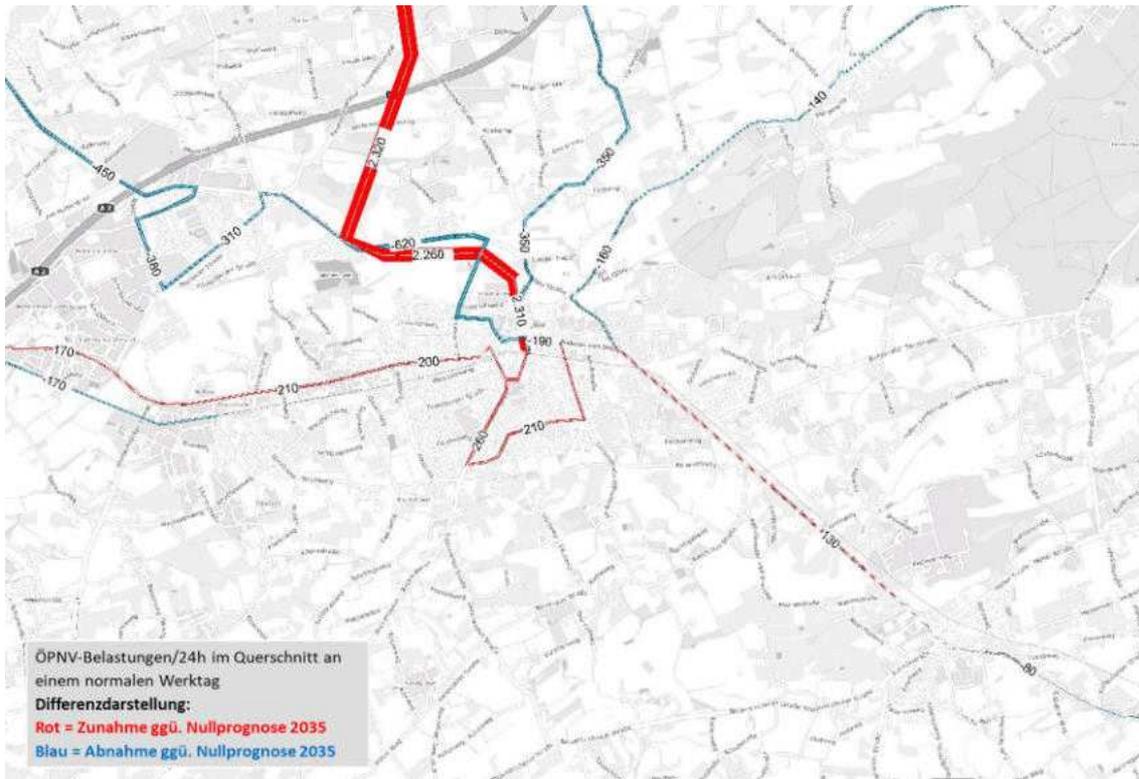


Abb. 6.2-26 Differenzdarstellung nach Einführung höherwertiger ÖPNV zur Nullprognose 2035

<b>ÖPNV 12</b>	<b>Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld</b>
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine hochwertige schienengebundene Verbindung zwischen Bielefeld und Verl</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Untersuchung der Fahrgastpotenziale und Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr</li> <li>Anbindung des geplanten interkommunalen Gewerbegebietes an der A2</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NWL (VVOWL), Stadt/ Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Stadt Bielefeld, Verkehrsunternehmen</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellung einer Machbarkeitsstudie</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendler- und Binnenverkehr</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 50.000 Euro für eine Machbarkeitsstudie</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Fördergelder für die Erstellung der Machbarkeitsstudie (Kostenaufteilung zwischen den Städten Verl, Gütersloh und Bielefeld denkbar)</li> </ul>

Abb. 6.2-27 Maßnahmensteckbrief ÖPNV 12 – Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld

### 6.3 Maßnahmen Radverkehr (RAD)

Die Maßnahmevorschläge umfassen ein Zielnetz, welches die Ausbau- und Qualitätsstandards auf den entsprechenden Abschnitten definieren sowie die Ausweitung von witterungs- und diebstahlgeschützten Radabstellmöglichkeiten insbesondere an den künftigen Mobilstationen und in zentralen Bereichen. Hier ist vordergründig der Bahnhof Verl zu nennen, von dem ab 2027 wieder eine regelmäßige SPNV-Anbindung nach Gütersloh und weiter in Richtung Harsewinkel möglich sein wird.

Bisher ist ein Abschnitt auf dem Schmiedestrang in Bornholte-Bahnhof als Fahrradstraße ausgewiesen. Ein Hauptbestreben in der Förderung des Radverkehrs liegt in der Ausweisung eines zusammenhängenden Fahrradstraßennetzes. Dadurch wird dem Radverkehr ein höherer Stellwert beigemessen, der zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils führen soll.

Nicht nur im Stadtgebiet selbst, sondern auch die bessere und direktere Anbindung der Nachbarkommunen wird durch die Prüfung von Radpremiumrouten nach Gütersloh und Bielefeld im Maßnahmenteil angestoßen. Mithilfe des Verkehrsmodells wurden verschiedenen Trassenvarianten und deren Auswirkungen auf die zu erwartenden Radverkehrszahlen simuliert.

Abgerundet wird der Maßnahmenteil zum Radverkehr durch einen Vorschlag zur Erstellung eines Leitfadens zum Umgang mit Umlaufsperrern, der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) und einer breiten und stetigen Öffentlichkeitsarbeit zu relevanten Themen im Radverkehr.

Insgesamt sind zehn Vorschläge zur Stärkung des Radverkehrs erarbeitet worden:

- RAD 1**      **Hauptradnetz**
- RAD 2**      **Fahrradstraßennetz**
- RAD 3**      **Ausbau von Fahrradinfrastruktur 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**

Mithilfe des Verkehrsmodells sind nicht nur die Belastungszahlen im MIV-Netz darstellbar, sondern auch im Radverkehr. Nachfolgend sind die Radverkehrsbelastungen für den Ist-Zustand 2020 dargestellt.



Abb. 6.3-1 Radverkehrsbelastungen Ist-Zustand 2020

Für den Prognosezeitraum 2035 werden die Verkehrsbelastungen wie auch schon im MIV-Netz weiter ansteigen (s. Abb. 6.3-2).

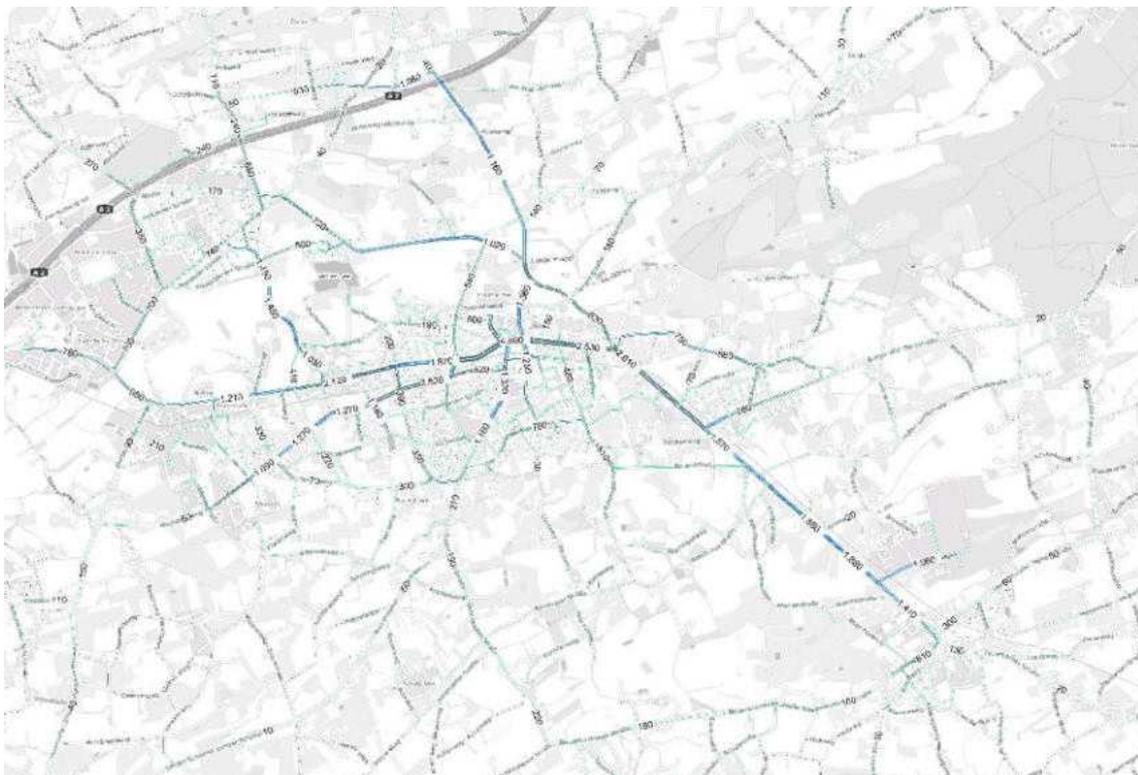


Abb. 6.3-2 Radverkehrsbelastungen Nullprognose 2035

Die höheren Werte werden in der Differenzkarte noch einmal deutlich. Im gesamten Verler Wegenetz ist eine Zunahme der Radverkehrsbelastungen zu verzeichnen (s. Abb. 6.3-3).

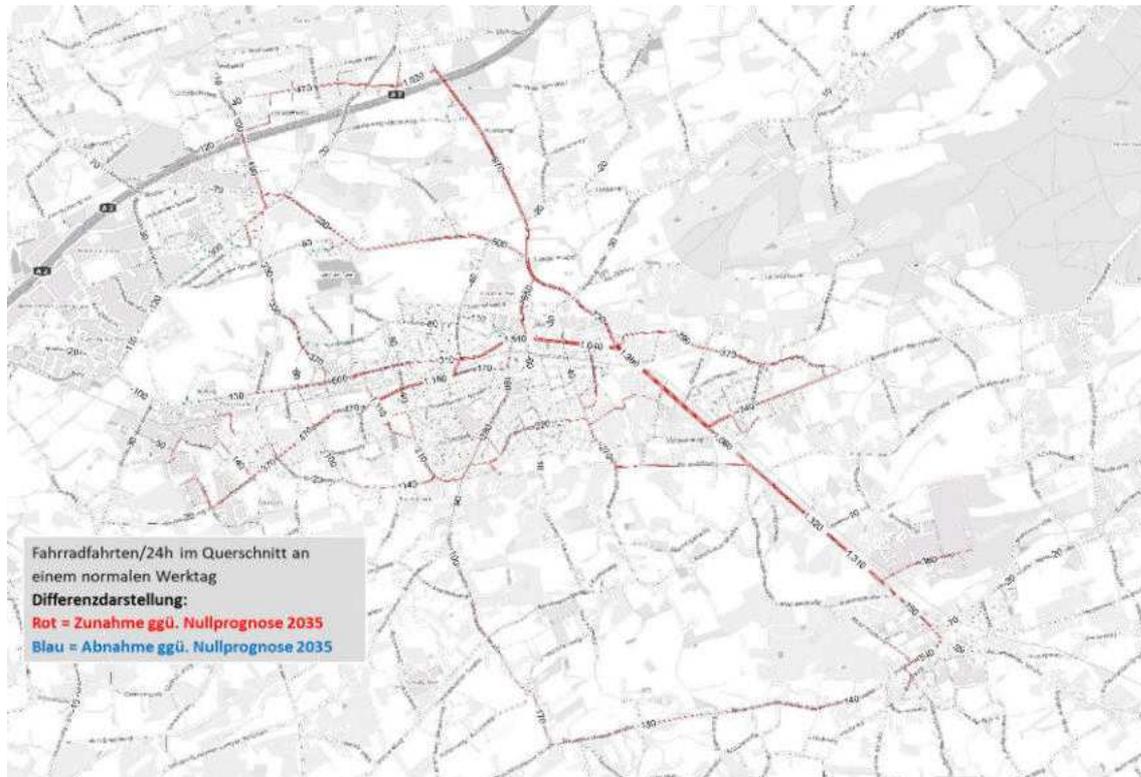


Abb. 6.3-3 Radverkehrsbelastungen Differenzkarte Ist-Zustand 2020 zur Nullprognose 2035



## Hauptradnetz

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, s. Kap. 4.2). 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 Radfahrenden ermöglicht. Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konfliktfreie 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.

### Netzkategorisierung = Zielnetz Verl Hauptnetz (rot)

- 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 jeweiligen Ortskern ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten

### Nebennetz (orange)

- 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 Mindestmaße der ERA sind grundsätzlich einzuhalten

### Ergänzungsnetz (grün)

- 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



Abb. 6.3-4 RAD 1 – Netzkategorisierung Radverkehr

Eine Übersicht der Maßnahmevorschläge zur Schließung von Netzlücken, der Ausweisung von Fahrradstraßen sowie zur Geschwindigkeitsreduzierung, Oberflächensanierung und Beschilderung sind der Abbildung 6.3-5 zu entnehmen.

### 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
- Brückenbauwerk Schmiedestrang



#### RAD 1 - Hauptradnetz

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



Abb. 6.3-5 RAD 1 – Hauptradnetz

### Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

- Geordnetes Parken und Baumscheiben auf den Fahrbahnen Fürstenstraße & Holter Str.

### Oberflächensanierung

- Vorrangige Sanierung des Hauptnetzes

### Beschilderung

- Beschilderung der Radrouten „Verl-Erfahren“

### Fahrradstraße

- Bornholte-Bahnhof - Verl: Schmiedestrang mit Brückenbauwerk und Anschluss Paderborner Str. (Zeitgewinn Brückenbauwerk gegenüber signalisiertem 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
- Ggf. rote Furtmarkierungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. Waldstraße/ Sürrenheider Straße)
- Ggf. Herstellung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (z. B. Brückengeländer/ Bewuchs Brummelweg/ Hülshorstweg zurücknehmen)

RAD 1 Hauptradnetz	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kategorisierung des Radwegenetzes in Haupt-, Neben- und Ergänzungnetz</li> <li>• Ausbau der Radverkehrsanlagen</li> <li>• Netzlückenschluss</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Bund, Land</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen</li> <li>• Prüfung der Umsetzbarkeit</li> <li>• Einstellen finanzieller Mittel/ Antrag zur Förderung</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Radverkehrsanteils insb. auf fahrradfreundlichen Distanzen</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>MIV 1 RAD 3 RAD 6 RAD 7</p> <p>RAD 8 FUSS 1 FUSS 2</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld</li> <li>• Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland</li> <li>• Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</li> </ul>

Abb. 6.3-6 Maßnahmensteckbrief RAD 1 – Hauptradnetz

**RAD 2**

**Fahrradstraßennetz**

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 Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer 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. Abb. 6.3-8) ist sukzessive umzusetzen und im Detail zu prüfen. Einige Vorschläge sind zudem von städtebaulichen Entwicklungen abhängig (z. B. Friedhofsweg). In Ausnahmefällen können Fahrradstraßen auch für anderen Fahrzeugverkehr freigegeben 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.

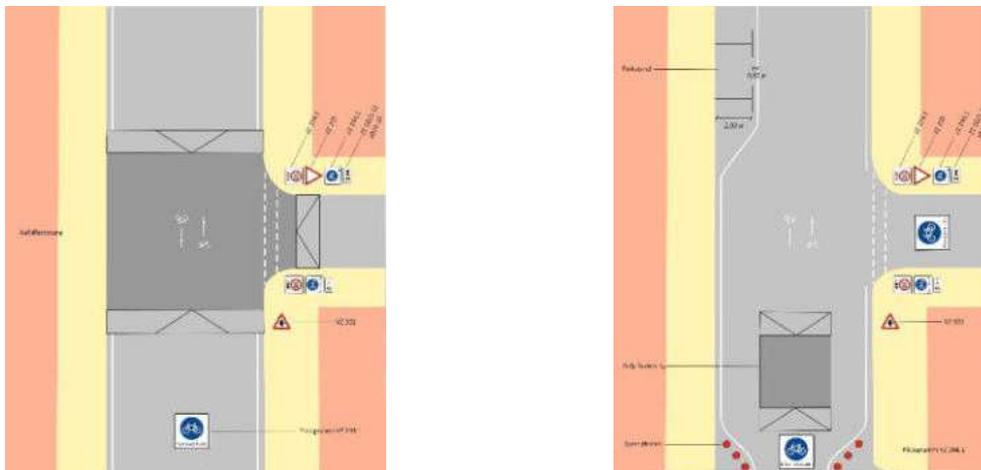


Abb. 6.3-7 Beispiele Musterfahrradstraße Aufpflasterung Knotenpunkt und Beginn einer Fahrradstraße

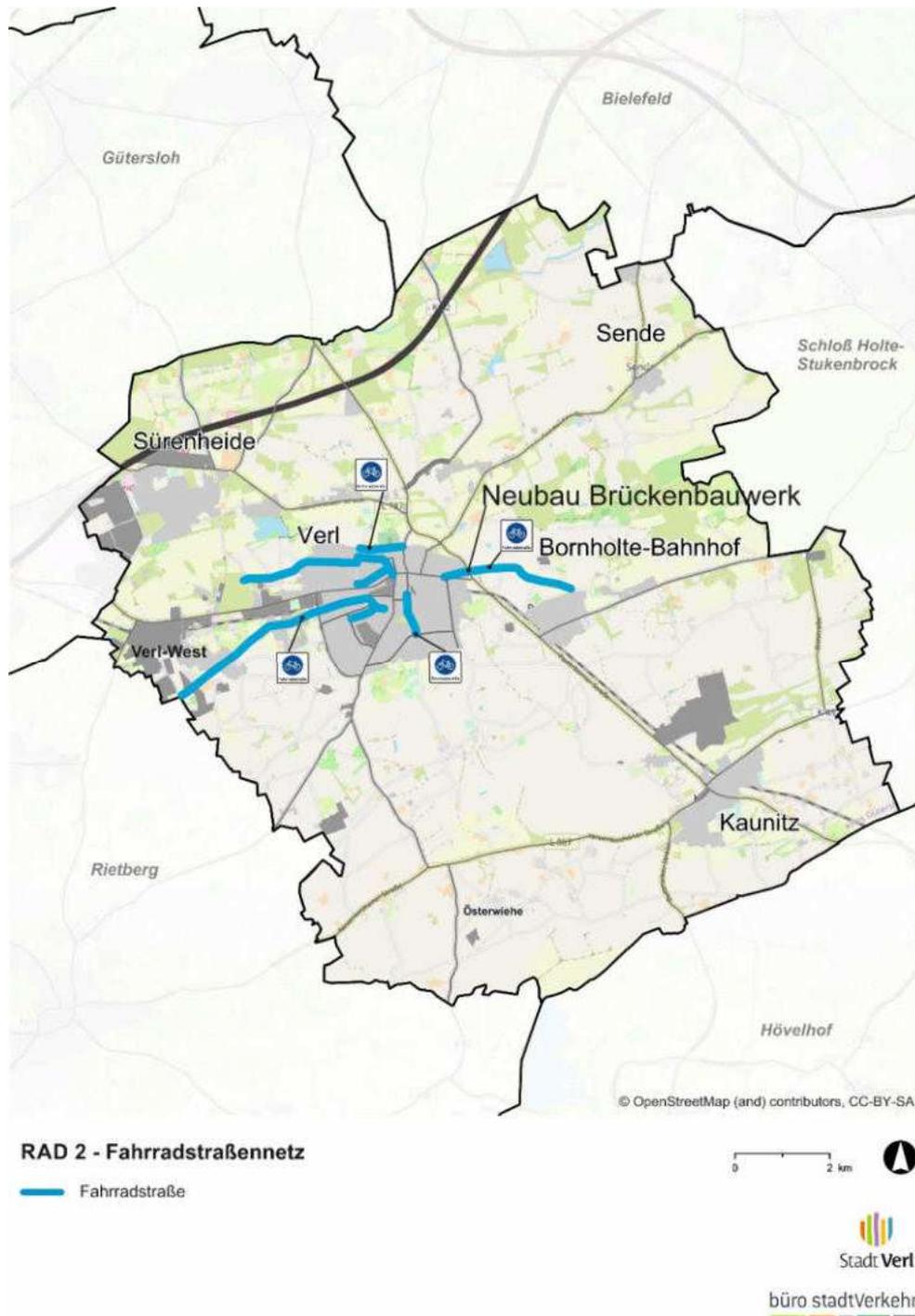


Abb. 6.3-8 RAD 2 – Fahrradstraßennetz

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 Senkrechtparker Wilhelmstraße in Eltern-Taxi-Haltestellen
- Umwandlung Senkrechtparker 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 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.

Viele Schülerinnen und Schüler aus dem Süden von Verl-Mitte nutzen die Österwieher Straße (K 42) auf dem Weg zur oder von der Schule (Haupttroute). 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 verkehrsrärmere 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 des Westfalenwegs aus verkehrsberuhigenden Gründen, so dass zumindest auf dem letzten Teilstück gen Westen keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen mehr erforderlich sind.

Um die Fahrradstraße Schmiedestrang optisch und in seiner Wirkung für Radfahrende deutlicher herauszustellen, sind folgende Anpassungen empfehlenswert:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen (nicht nur zu Beginn und am Ende)
- Markierung von Fahrradpiktogrammen und ggf. farbliche Einfärbung der Knotenpunktbereiche (z. B. Grasweg)

<b>RAD 2</b>	<b>Fahrradstraßennetz</b>
	<b>Beschreibung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Umsetzung eines Fahrradstraßennetzes</li></ul> <b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit und Priorisierung des Radverkehr St.-Anna-Straße und Westfalenweg</li><li>• Verwendung einheitliches Design bei Einrichtung weiterer Fahrradstraßen</li></ul> <b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stadt Verl</li></ul> <b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.</li></ul> <b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Erhöhung des Radverkehrsanteils ggü. MIV</li></ul> <b>Kostenschätzung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• &gt; 50.000 Euro</li></ul>
	<b>Umsetzungszeitraum</b> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Kosteneinschätzung</b> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Klimaschutz</b> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b> <b>RAD 1</b> <b>MULTI 5</b>
	<b>Fördermöglichkeiten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld</li><li>• Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“</li><li>• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</li></ul>

Abb. 6.3-9 Maßnahmensteckbrief RAD 2 – Fahrradstraßennetz



### Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

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, die jedoch vielerorts nur aus Felgenhaltern bestehen.<sup>24</sup> 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.

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:

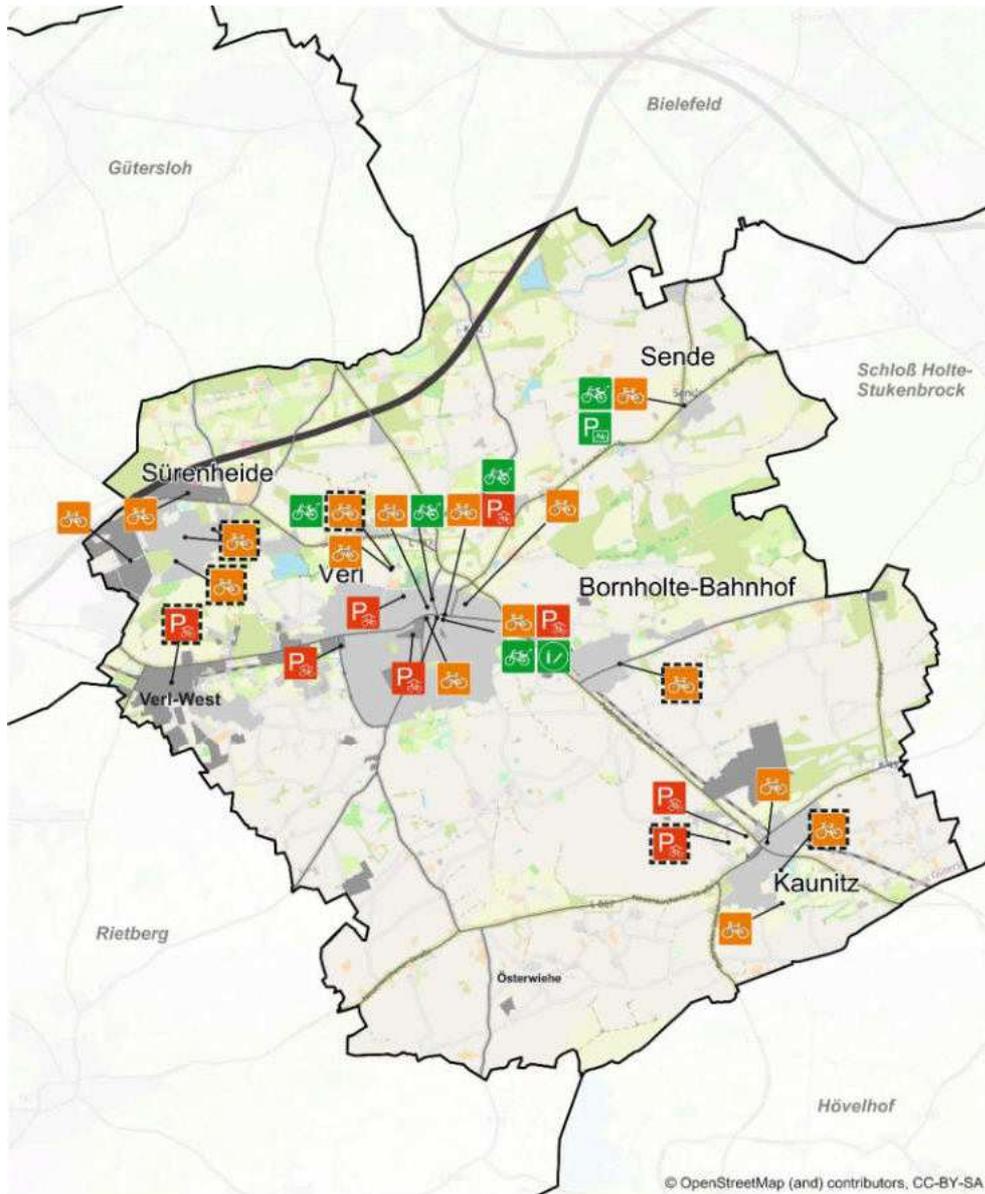
- In allen Ortskernen und Sportstätten
- Arbeitsplatzstandorte in Verl-West und Sürenheide
- An Bushaltestellen (insb. außerorts)

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 Bahnhaltepunkte). Folgende Standorte kommen hierfür in Betracht:

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

Eine Übersicht der bereits vorhandenen und in Planung befindlichen Abstellmöglichkeiten sind der Abbildung 6.3-10 zu entnehmen.

<sup>24</sup> Quelle: BSV (2016): Parkraumkonzept für die Stadt Verl.



**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                 |  |  |

0 2 km

Stadt Verl  
 büro stadVerkehr

Abb. 6.3-10 RAD 3 – Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

## Fördermöglichkeiten

- 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 3**

**Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen**

<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächendeckende Errichtung von Fahrradbügel</li> <li>• Errichtung von überdachten Abstellmöglichkeiten an Schulstandorten, Nahversorgungszentren</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 500 Euro pro Fahrradbügel inkl. Einbau</li> <li>• 5.500 Euro pro Überdachung inkl. Einbau</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 5px;">RAD 1</div> <div style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 5px;">RAD 5</div> <div style="background-color: #ffa500; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 5px;">ÖPNV 1</div> <div style="background-color: #800080; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 5px;">MULTI 1</div> </div> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“</li> </ul>
---	--

Abb. 6.3-11 Maßnahmensteckbrief RAD 3 – Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

**RAD 4**

**Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen**

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.

RAD 4 Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau hochwertiger Radabstellanlagen (u. a. witterungsgeschützt)</li> <li>• Austausch und Neubau der Anlagen</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von sicheren (witterungsgeschützten) Radabstellanlagen</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 500 Euro pro Fahrradbügel inkl. Einbau</li> <li>• 5.500 Euro pro Überdachung inkl. Einbau</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><b>RAD 1</b> <b>MULTI 1</b></p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <p>-</p>

Abb. 6.3-12 Maßnahmensteckbrief RAD 4 – Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen



## Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl

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 gegebenen Gutachten zur Reaktivierung potenzieller Trassen im NWL-Gebiet wird auch die Verlängerung der TWE-Strecke bis Paderborn inkl. Einführung eines 30-Minuten-Takts geprüft (Nutzen-Kosten-Untersuchung (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 eine bedeutsame Rolle 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. 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 eignet sich am ehesten ein Standort in direktem Umfeld des Bahnhofes bzw. Bahnsteiges.

Ein Fahrradparkhaus könnte über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Kostenpflichtiges, sicheres und bewachtes Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen
- Mind. 100 Fahrradstellplätze

Als Standort käme hier bspw. die geplante Tiefgarage am Marktplatz in Betracht (ca. 100 Pkw-Stellplätze (davon 50 Stellplätze P+R) geplant, Stand April 2024). 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	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Verl im Rahmen der Reaktivierung der TWE-Strecke</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten in zentraler Lage</li> <li>• Förderung der Intermodalität</li> <li>• Gewinnung neuer Zielgruppen</li> <li>• Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, gemeinnützige Einrichtung</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt; 500.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><b>RAD 1</b> <b>RAD 5</b> <b>ÖPNV 1</b> <b>MULTI 1</b></p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“</li> <li>• Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland</li> <li>• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>

Abb. 6.3-13 Maßnahmensteckbrief RAD 5 – Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl

**RAD 6**

**Radpremiumroute Verl – Gütersloh**

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 Bahnhofpunkte 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. Es gibt aber auch alternative Routenverläufe bzw. Korridore, die den Abbildungen 6.3-14 bis 6.3-17 inklusive der zu- oder abnehmenden Radverkehrsbelastungen im Vergleich zur Nullprognose 2035 zu entnehmen sind.

**Variante 1: Gütersloher Straße (2,50 m breiter gem. Geh-/ Radweg)**

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

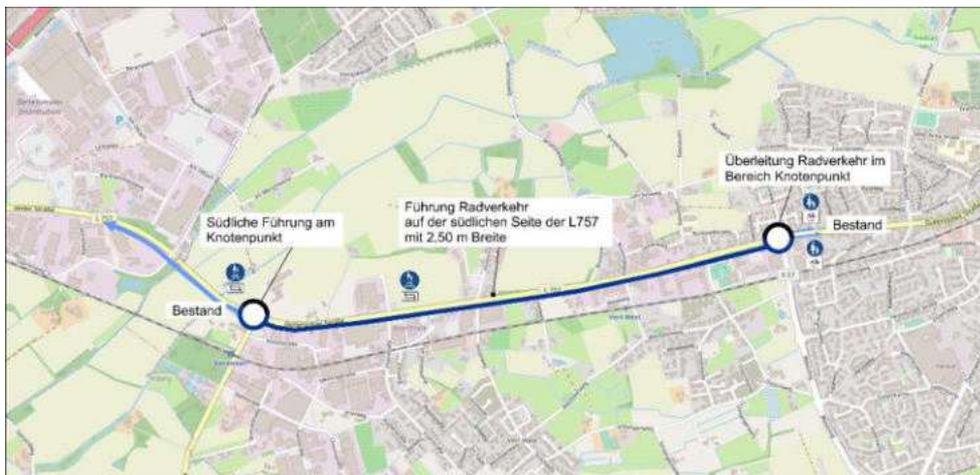


Abb. 6.3-14 RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 1

Die nachfolgende Abbildung beinhaltet ebenfalls die Gütersloher Straße mit einem 1,00 m breiteren Ausbaustandard.

### Variante 2: Gütersloher Straße (3,50 m breiter gem. Geh-/ Radweg)

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

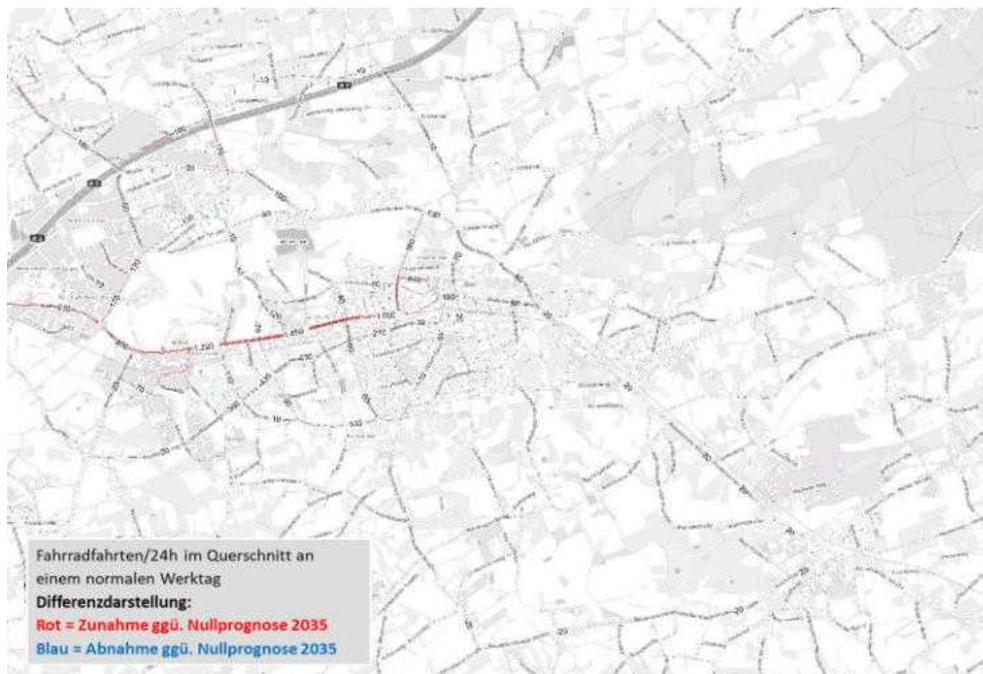
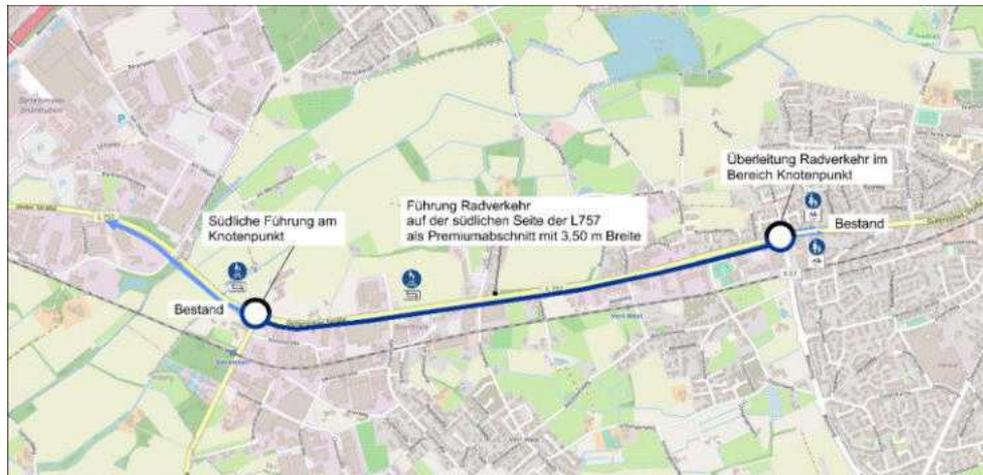


Abb. 6.3-15 RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 2

Die dritte Variante sieht u. a. den Neubau eines Teilstücks nördlich der Gütersloher Straße vor.

### Variante 3: nördlicher Korridor

- 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

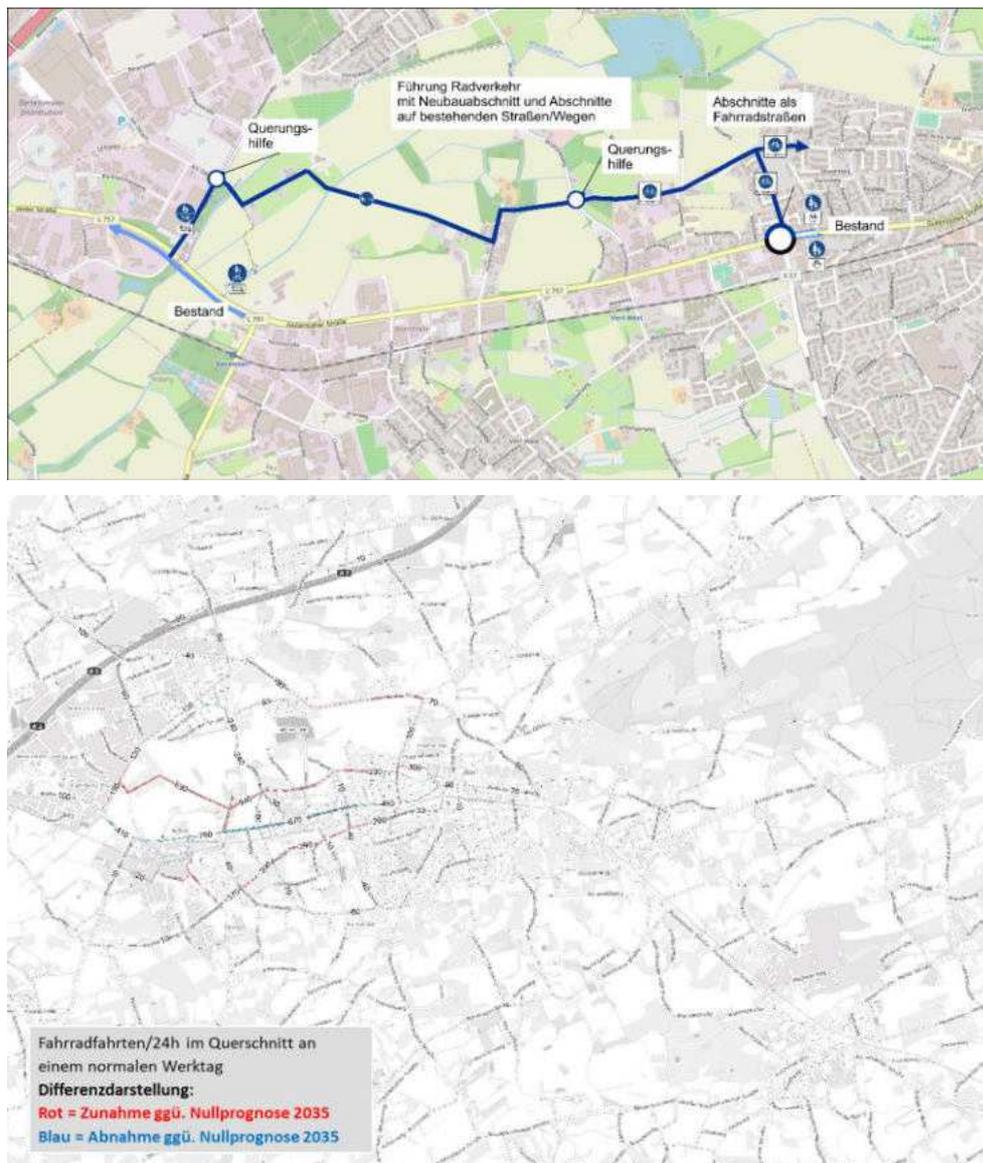


Abb. 6.3-16 RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 3

Die vierte Variante verläuft auf Verler Stadtgebiet auf dem Westfalenweg, welcher Bestandteil des Fahrradstraßennetzes ist (s. RAD 2).

#### Variante 4: südlicher Korridor

- 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

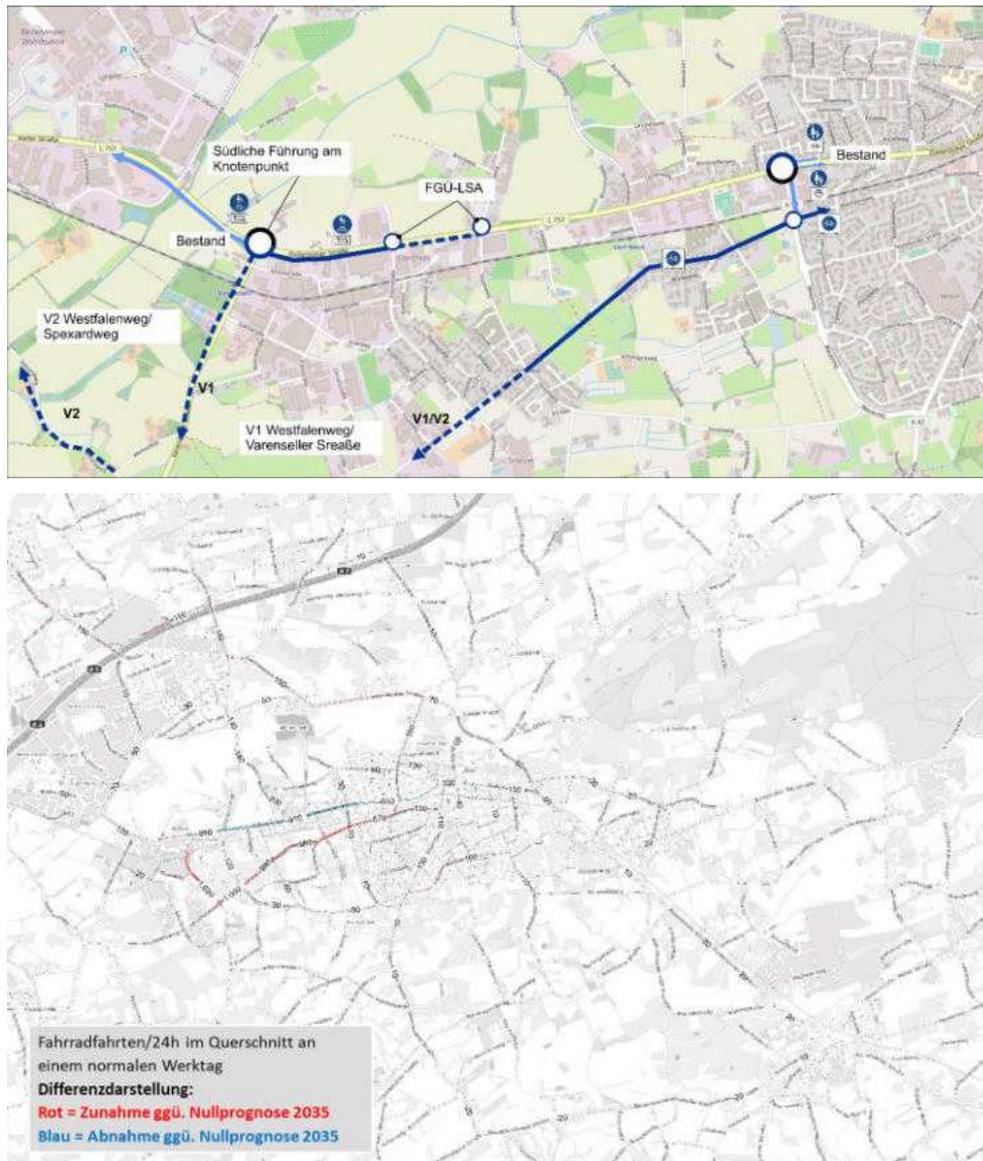


Abb. 6.3-17 RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 4

Im Idealfall entspricht der Ausbaustandard dem eines Radschnellweges (=höchster Ausbau- und Qualitätsstandard).

Nachfolgend sind die generellen Voraussetzungen zur Errichtung einer hochwertigen Radwegeverbindung aufgeführt (gelten auch für RAD 7).

- Mindestlänge von 5 km
- Breite (von  $\geq 3,0$  m Rad-Vorrang-Route) bis  $\geq 4,0$  m Radschnellweg (Zweirichtungsweg)
- 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 dar. Eine mögliche Beleuchtung der Strecke sollte unter umwelt- und naturschutzrechtlichen Gegebenheiten geprüft und abgewogen werden.

### Fördermöglichkeiten

- 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 6	Radpremiumroute Verl – Gütersloh	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung zwischen Verl und Gütersloh</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Stadt Gütersloh, Kreis Gütersloh, Land</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung</li> <li>• Entwurfsplanung</li> <li>• Genehmigungsverfahren</li> <li>• Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe</li> <li>• Bau</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Stadt Verl ist die Maßnahme nicht kostenrelevant (Land)</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><span style="background-color: #2e7d32; color: white; padding: 2px;">RAD 1</span></p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“</li> </ul>

Abb. 6.3-18 Maßnahmensteckbrief RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh

RAD 7

### Radpremiumroute Verl – Bielefeld

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 Pendlerinnen und Pendler eine Alternative zum Pkw 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 Radwegeverbindung 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. Die möglichen Routenverläufe auf bestehenden Radwegeverbindungen sind den Abbildungen 6.3-19 und 6.3-20 anhand der Differenzkarten zur Nullprognose 2035 zu entnehmen.

#### Variante 1: Bielefelder Straße

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



Abb. 6.3-19 RAD 7 – Radpremiumroute Verl-Bielefeld Variante 1

## Variante 2: Sender Straße/ Eckardtsheimer Straße

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



Abb. 6.3-20 RAD 7 – Radpremiumroute Verl-Bielefeld Variante 2

Im Idealfall entspricht der Ausbaustandard dem eines Radschnellweges (=höchster Ausbau- und Qualitätsstandard (s. RAD 6)), was jedoch aufgrund der Entfernung der beiden Städte zueinander und der Zahl der Pendlerinnen und Pendlers unrealistisch einzustufen gilt.

### Fördermöglichkeiten

- 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	
<b>Beschreibung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Erstellung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung zwischen Verl und Bielefeld</li></ul>	<b>Umsetzungszeitraum</b> 
<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält</li></ul>	<b>Kosteneinschätzung</b> 
<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Stadt Verl, Stadt Gütersloh, Kreis Gütersloh, Land</li></ul>	<b>Klimaschutz</b> 
<b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung</li><li>Entwurfsplanung</li><li>Genehmigungsverfahren</li><li>Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe</li><li>Bau</li></ul>	<b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b> 
<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad</li></ul>	<b>Fördermöglichkeiten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“</li></ul>
<b>Kostenschätzung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Für die Stadt Verl ist die Maßnahme nicht kostenrelevant (Land)</li></ul>	

Abb. 6.3-21 Maßnahmensteckbrief RAD 7 – Radpremiumroute Verl-Bielefeld

**RAD 8**

**Leitfaden zu Umlaufsperrn**

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 einen ausreichenden Abstand der beiden Umlaufsperrn zu achten bzw. alternative Gestaltungen empfehlenswert (s. Abb. 6.3-22).

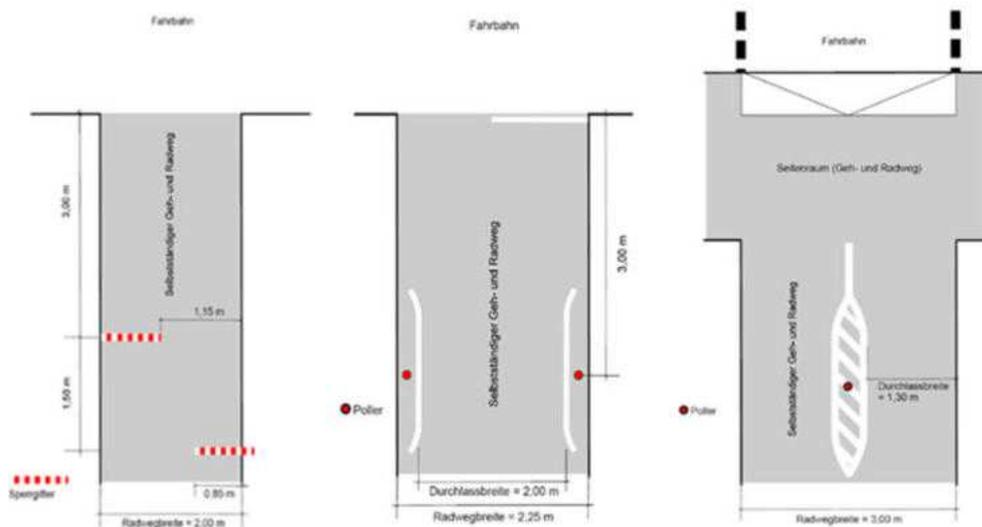


Abb. 6.3-22 RAD 8 – Vorschläge zur Gestaltung von Umlaufsperrn (Quelle: ADFC e. V. 2015)

<p><b>RAD 8</b></p>	<b>Leitfaden zu Umlaufsperrn</b>	
	<b>Beschreibung</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Leitfadens für die Einrichtung von Umlaufsperrn</li> </ul>	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Ziel</b>	<b>Kosteneinschätzung</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbau von Hindernissen für Radfahrende</li> <li>• Erhöhung der Durchlässigkeit für alle Fahrradtypen</li> </ul>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b>	<b>Klimaschutz</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßen.NRW, Land, Kreis Gütersloh, Stadt Verl</li> </ul>	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
<b>Umsetzungsschritte</b>	<b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verkehrssicherheitsrelevante Aspekte der Umlaufsperrn</li> </ul>	<div style="background-color: #2e7d32; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 5px; display: inline-block;">RAD 1</div>	
<b>Wirkung</b>	<b>Fördermöglichkeiten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Radverkehrsanteils</li> </ul>	-	
<b>Kostenschätzung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt; 10.000 Euro pro Umlaufsperrn</li> </ul>		

Abb. 6.3-23 Maßnahmensteckbrief RAD 8 – Leitfaden zu Umlaufsperrn

**RAD 9**

**Mitgliedschaft in der AGFS**

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

RAD 9 Mitgliedschaft in der AGFS	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitgliedschaft der Stadt Verl in der AGFS</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme in die AGFS-NRW</li> <li>• Zugang zu zusätzlichen Fördertöpfen</li> </ul>	<p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl</li> </ul>	<p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellung des Aufnahmeantrages in die AGFS</li> </ul>	<p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auszeichnung als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune</li> <li>• Exklusiver Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit: Zentral produzieren - lokal einsetzen</li> <li>• Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch</li> <li>• Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität</li> <li>• Kostenlose Teilnahme an den Seminaren des difu - Deutsches Institut für Urbanistik zum Thema Radverkehr (exkl. Reisekosten)</li> <li>• Bindeglied zu wichtigen Akteuren</li> <li>• Botschafterin und Beraterin des Landes</li> </ul>	<p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <p>-</p>
<p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)</li> <li>• Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 Euro</li> </ul>	

Abb. 6.3-24 Maßnahmensteckbrief RAD 9 – Mitgliedschaft in der AGFS



## Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr

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

RAD 10 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr	
<b>Beschreibung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Schaffung von Aufmerksamkeit für den Radverkehr durch verschiedene Kampagnen</li></ul>	<b>Umsetzungszeitraum</b> 2023
<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sensibilisierung für das Thema Fahren auf der falschen Seite</li></ul>	<b>Kosteneinschätzung</b> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stadt Verl, Straßenverkehrsbehörde</li></ul>	<b>Klimaschutz</b> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über die Vorgehensweise und den Zeitraum der Kampagne</li></ul>	<b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b> -
<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Unterbindung von Fahrten entgegen der Fahrtrichtung</li><li>• Unfallprävention</li></ul>	<b>Fördermöglichkeiten</b> -
<b>Kostenschätzung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• &lt; 5.000 Euro</li></ul>	

Abb. 6.3-25 Maßnahmensteckbrief RAD 10 – Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr

## 6.4 Maßnahmen Fußverkehr (FUSS)

Der Fußverkehr verbindet ebenso wie der Radverkehr die Aspekte umweltfreundliche, kostengünstige Mobilität und Gesundheit. Zur Stärkung und Erhöhung des Fußverkehrsanteils insbesondere auf kurzen Distanzen liegt der Fokus der Maßnahmen auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Herstellung der Barrierefreiheit. Hierbei spielen sichere und eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten, aber auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen, eine entscheidenden Rolle.

Durch die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (z. B. Shared Space) kann die Herstellung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer erfolgen. In Verl bietet sich die Erprobung einer solchen Fläche in einem mehrmonatigen Versuch an. Hierzu eignet sich die Hauptstraße in Verl-Mitte, in der aufgrund der Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe bereits eine hohe Fußgängerfrequenz zu verzeichnen ist.

Auch die Einbindung der zahlreichen Grünwege und Pättken in das Alltagsnetz ist für eine Vielzahl an Personen bereits gesetzt. Damit dies auch weiterhin so bleibt und ggf. weitere Personen die eher abseits von den Hauptverkehrsstraßen liegenden Wege nutzen, ist die Pflege und Wartung der Infrastruktur Voraussetzung. Folgende Maßnahmen sind im Fußverkehr für die Stadt Verl vorgesehen (s. Abb. 6.4-1):

- 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**

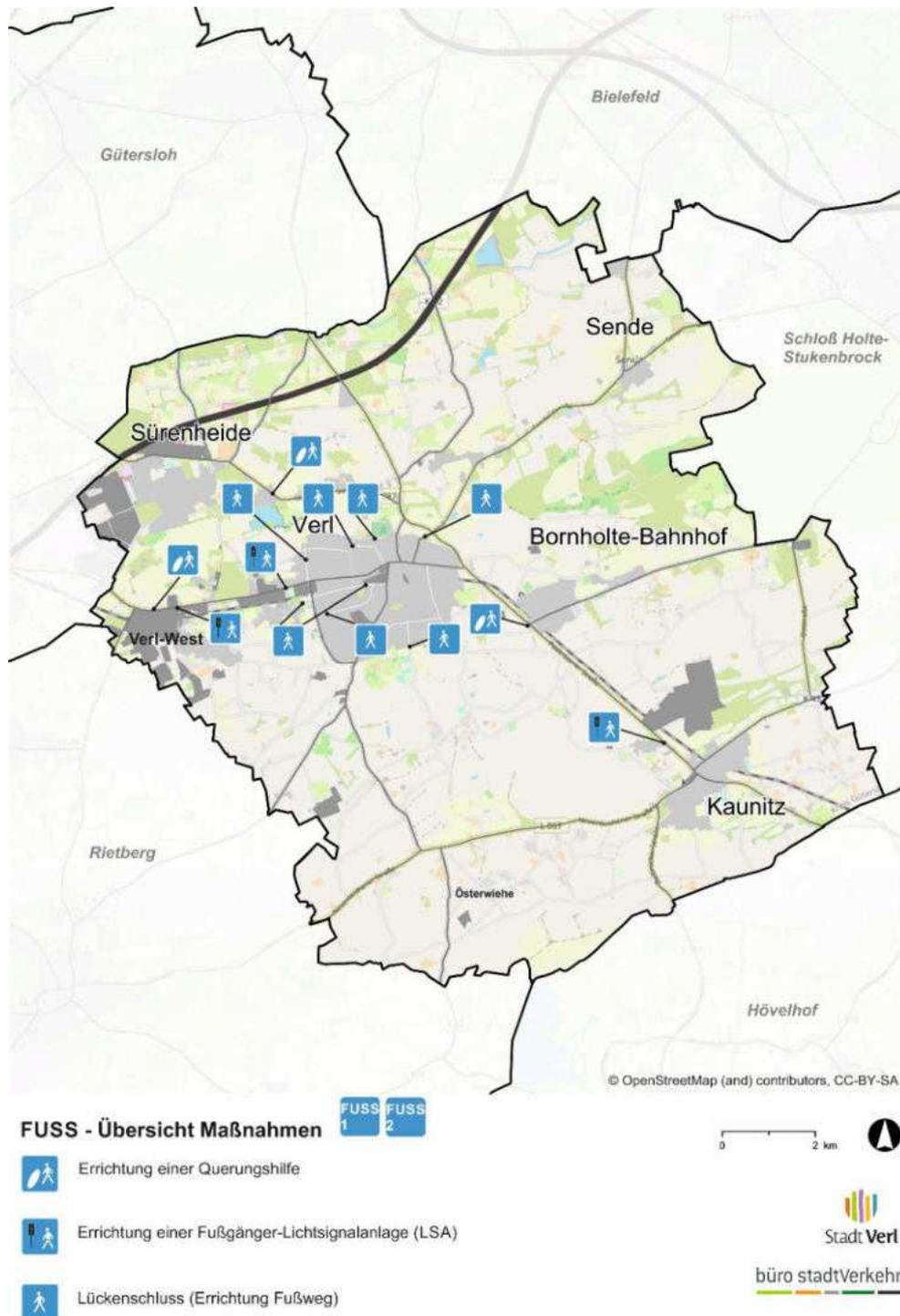


Abb. 6.4-1 FUSS – Übersicht Maßnahmen

FUSS 1

## Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

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.

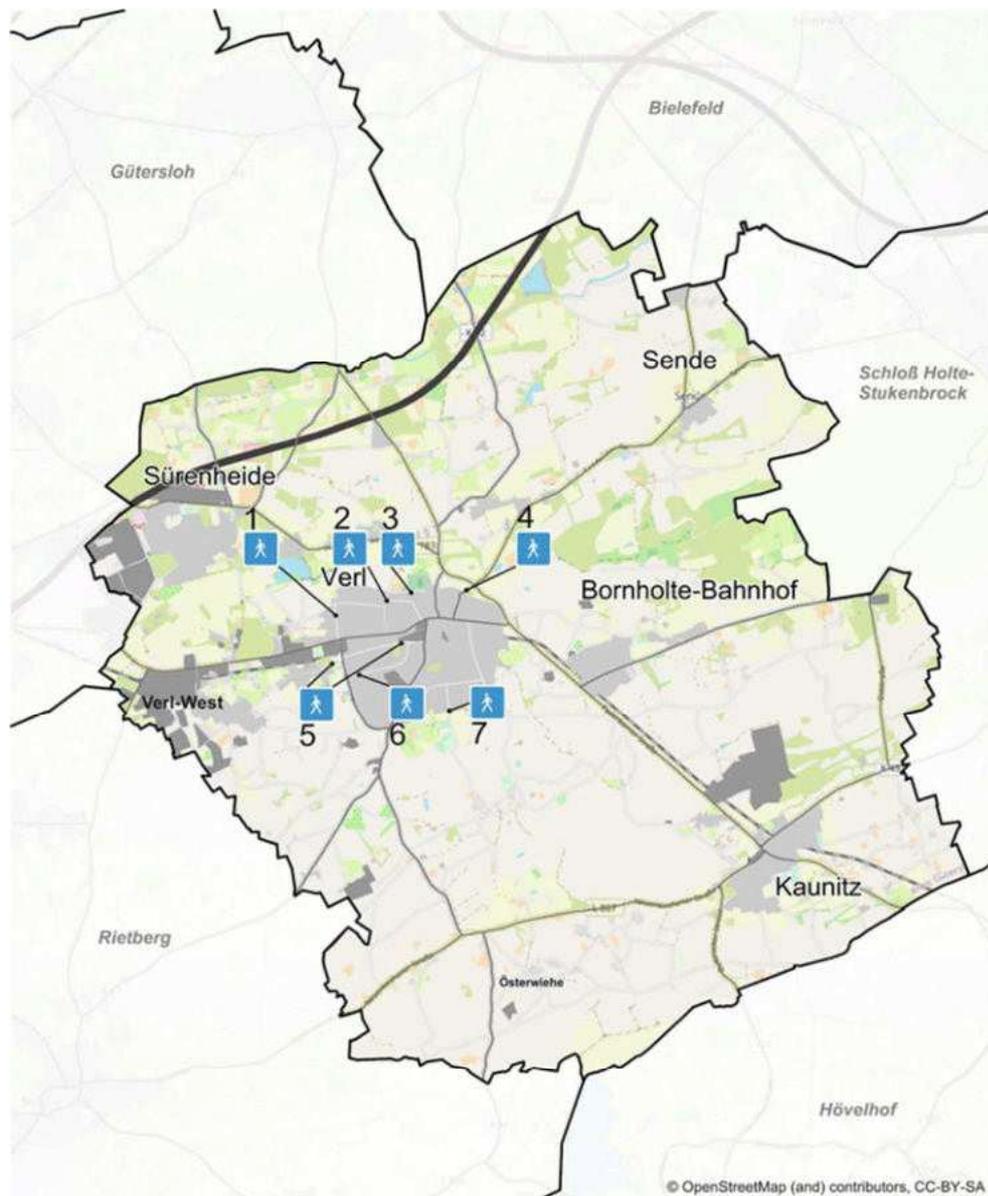
Durch den Abbau von Barrieren im Straßenraum wird die Sicherheit für alle zu Fuß Gehende erhöht. Zudem wird die Anzahl der Wege erhöht, die zu Fuß zurückgelegt werden. An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (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 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 zu Fuß Gehende Personengruppen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird.

In Verl sollten in einem ersten Schritt die Hauptwege in den jeweiligen Ortsteilen und deren Zu- und Abwege priorisiert ausgebaut bzw. saniert werden, um eine barrierefreie, fußgängerfreundliche Infrastruktur in den Ortsteilen zu garantieren. Darüber hinaus existieren in folgenden Bereichen Lücken im Fußwegenetz der Stadt Verl (s. Abb. 6.4-2):

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) & Abschnitt Schwalbenweg bis Spielplatz (einseitig)
6. Teutoburger Straße Abschnitt Westring bis Eggeweg (einseitig)
7. Lönsweg ab Reuterstraße fehlt ein „Stichweg“ Richtung Süden (beidseitig)



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



 Lückenschluss (Errichtung Fußweg)



Abb. 6.4-2 FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

<b>FUSS 1</b>	<p><b>Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards</b></p> <p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbau von Barrieren im Straßenraum</li> <li>• Schaffung von Absenkungen an Querungsanlagen</li> <li>• Barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilität für alle ermöglichen</li> <li>• Abbau von Hindernissen</li> <li>• Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Land, Kreis Gütersloh, Stadt Verl</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/ Elemente zu berücksichtigen</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Fußverkehrsanteils</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <p>-</p>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ○ ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><b>FUSS 2</b> <b>FUSS 3</b> <b>RAD 1</b></p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>
---------------	--	--

Abb. 6.4-3 Maßnahmensteckbrief FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

**FUSS 2**

**Fußgängerfreundliche Querungsanlagen**

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 RAS 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.

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 Querungsmöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden.

Insbesondere an Lichtsignalanlagen (LSA) sind die Schaltvorgänge 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 und entsprechende Vorschläge 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

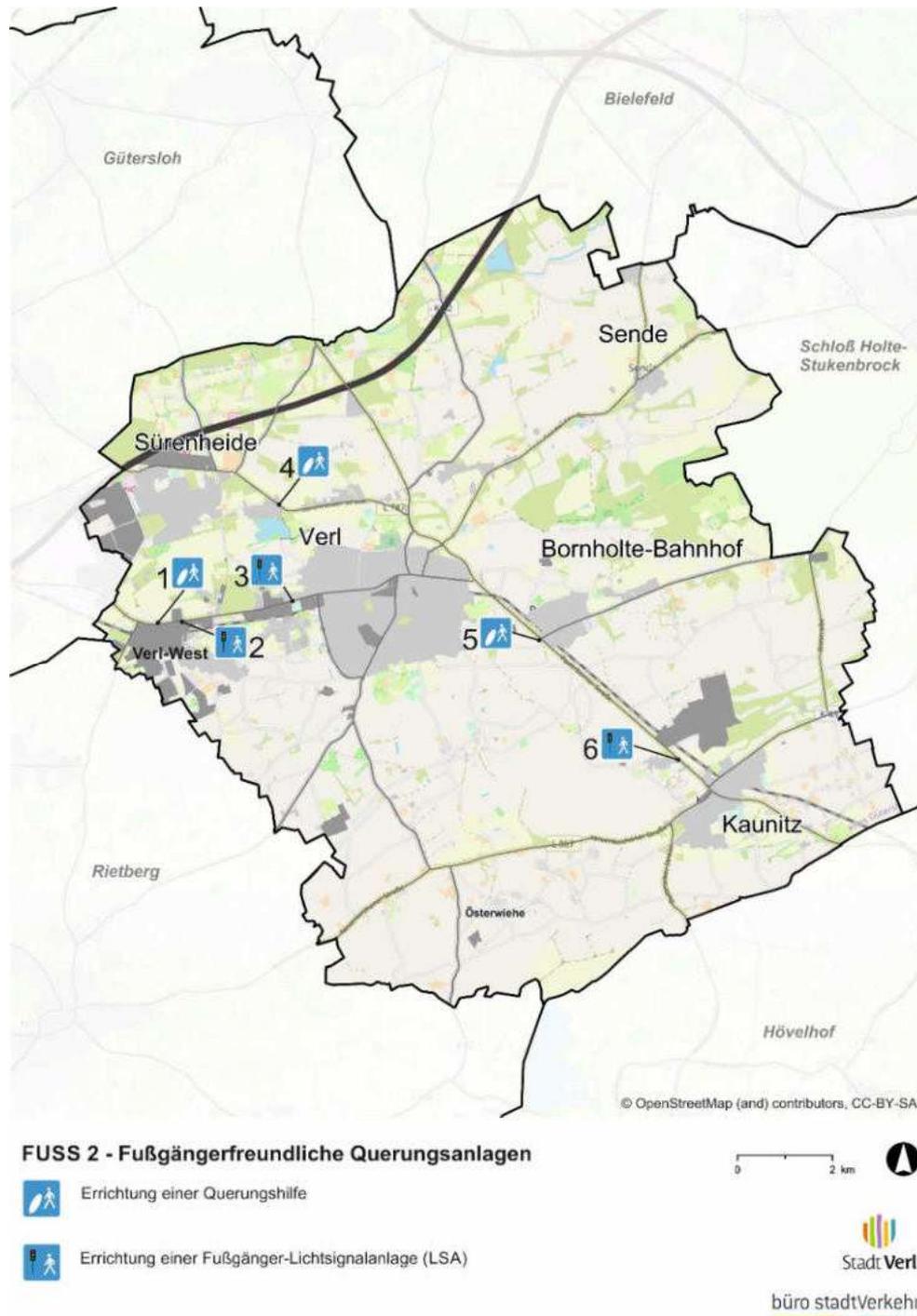


Abb. 6.4-4 FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

<b>FUSS 2</b>	<b>Fußgängerfreundliche Querungsanlagen</b>
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Errichtung von Querungshilfen</li></ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mobilität für alle ermöglichen</li><li>• Abbau von Hindernissen</li><li>• Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer</li></ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Straßen.NRW, Land, Kreis Gütersloh, Stadt Verl</li></ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bei anstehenden Straßensanierungs- bzw. Umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen</li></ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Erhöhung des Fußverkehrsanteils</li></ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Anpassung LSA betrifft das Land</li></ul>

Abb. 6.4-5 Maßnahmensteckbrief FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen



### Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen besonders den motorisierten Verkehr verlangsamen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und 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 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigen. 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

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 Maßnahmenetzfalls aus dem MIV-Konzept (s. 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 1.000 Städte und Gemeinden der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten, um selbständig über innerstädtische Geschwindigkeiten entscheiden zu können (Stand 2023). 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

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

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

<b>FUSS 3</b>	<b>Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden</b>	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigung von Straßenräumen</li> <li>• Steigerung der Aufenthaltsqualität</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Wirtschaftsförderung</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenständige Verkehrsuntersuchung/ Reallabor</li> <li>• Entwurfsplanung bezüglich Platzgestaltung</li> <li>• Umbau</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils und Aufwertung der Ortskerne</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt; 50.000 Euro pro Feldversuch + Evaluation</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><span style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">FUSS 1</span> <span style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">FUSS 2</span> <span style="background-color: #D9534F; color: white; padding: 2px;">MIV 1</span></p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Förderung im Zuge von Stadtumbaumaßnahmen in NRW</li> </ul>

Abb. 6.4-6 Maßnahmensteckbrief FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden

**FUSS 4**

**Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken**

Die Nutzung von Grünwegen und Pättken (Feldwege) bietet nicht nur in der Freizeit einen ruhigen und sicheren Raum für den Fußverkehr, sondern auch im Alltag. Viele Grünwege bieten in Siedlungsbereichen direkte, umwegefreie 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).

FUSS 4 Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung und Unterhalt von Grünwegen und Feldwegen</li> <li>• Winterdienst, Grünschnitt</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung Fußverkehr</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung eines Fußwegenetzes</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Fußverkehrsanteils</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 5.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>Fortlaufend</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</li> <li>• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</li> <li>• Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln</li> </ul>

Abb. 6.4-7 Maßnahmensteckbrief FUSS 4 – Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken

## 6.5 Maßnahmen Multimodalität

Die Vernetzung der Verkehrsmittel und die bedarfsgerechte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg bzw. an unterschiedlichen Tagen werden als Inter- bzw. Multimodalität bezeichnet. Im Fokus stehen hier gerade die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, z. B. mit dem Rad zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle (Zu-/ Abbringer) und mit dem ÖPNV/ SPNV weiter bis zum Zielort. Auch Leihangebote stehen hier verstärkt im Blickpunkt, die vielerorts an Mobilstationen angeboten werden. Diese stehen für einen Verknüpfungspunkt von mindestens zwei Verkehrsmitteln, die miteinander kombiniert werden können. Je nach Ausstattung der Station stehen weitere Angebote, wie z. B. Gepäckschließfächer, Ladestationen oder verschiedene Serviceangebote, zur Verfügung.

Daneben sind sogenannte „weiche“ Maßnahmen wie das betriebliche und kommunale Mobilitätsmanagement von großer Bedeutung, um den Beschäftigten umweltfreundliche Alternativen zum Pkw anzubieten bzw. dessen Vorteile herauszustellen.

Nicht nur in Betrieben, sondern insbesondere an Schulen kann eine frühzeitige Förderung der umweltfreundlichen Mobilität zur Sensibilisierung des Themas führen und die Umsetzung bzw. Beibehaltung auch im Erwachsenenalter fördern.

Die Maßnahmenvorschläge sind in den nachfolgenden Steckbriefen aufgeführt:

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**



## Errichtung von Mobilstationen

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 ab vrsl. 2027 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 auf den eigenen Pkw zurückgreifen zu müssen. Es wird eine schnelle und einfache Wegekette ermöglicht. In Verl sind bisher folgende Standorte für Mobilstationen im NWL-weiten Konzept vorgesehen:

- Verl Bahnhof (Raumkategorie regional zentral)
- Haltepunkt Eiserstraße (Raumkategorie regional peripher)

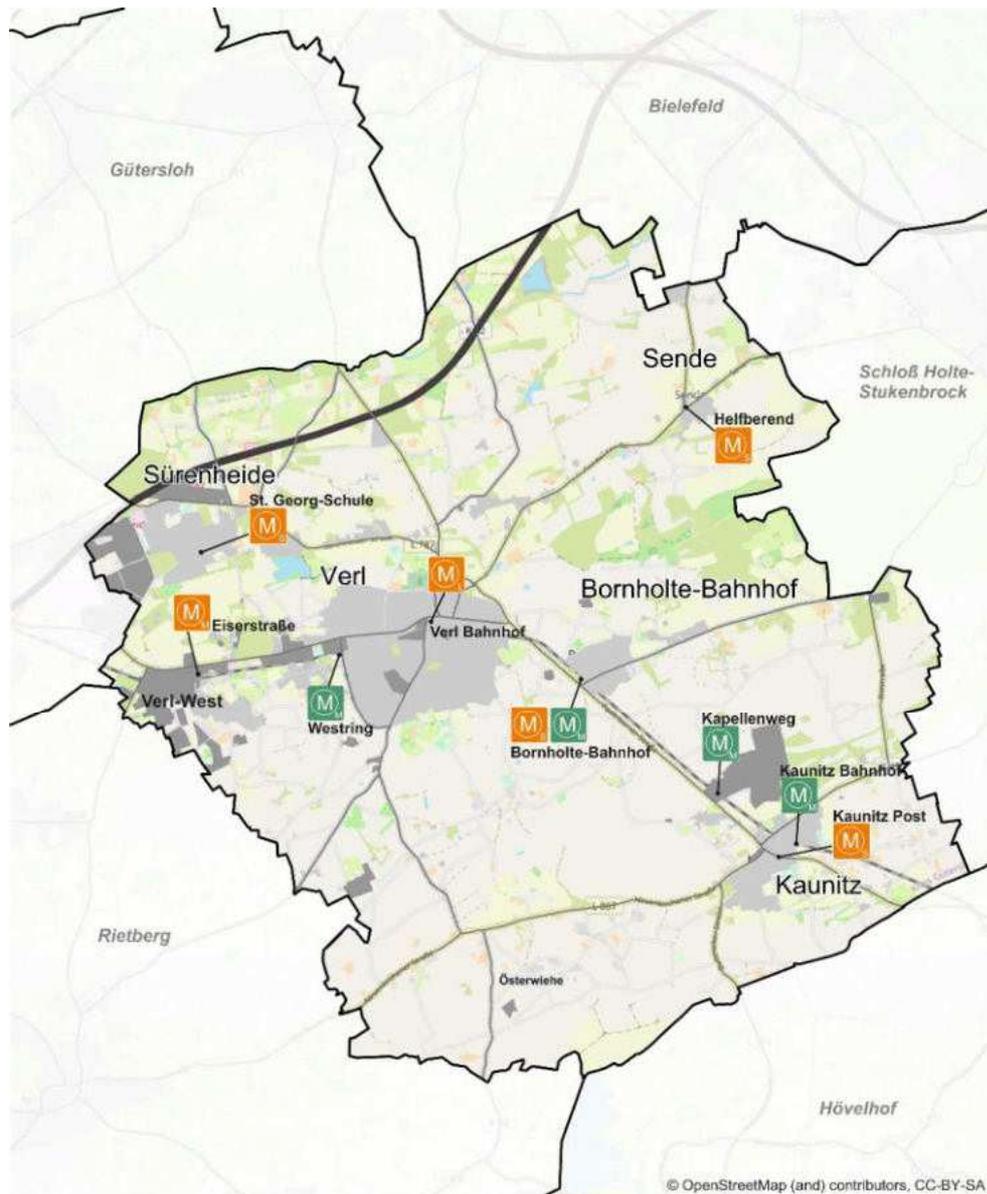
Auch in der regiopolREGION Paderborn und im Kreis Soest sind bereits Konzepte zur flächendeckenden Errichtung und Vernetzung von Mobilstationen in Arbeit, ebenso im benachbarten Verkehrsverbund VRR. Für NRW gibt es mit dem Handbuch Mobilstationen (3. Auflage 2022) ein umfassendes Werk zu potenziellen Standorten, den Ausstattungsmerkmalen sowie zur Umsetzung und dem Betrieb der Mobilstationen. Hier werden auch die unterschiedlichen Raumkategorien erläutert. 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 in Verl und der städtischen Struktur bietet sich hier eine Mobilstation in der Kategorie „regional zentral“ 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 5)
- P+R mit ca. 50 Stellplätzen (100 Stellplätze insgesamt in der 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 (regional peripher):

- Haltepunkt Eiserstraße (sowie am potenziellen Haltepunkt Westring und bei Durchbindung bis Paderborn an den Haltepunkten Bornholte-Bahnhof, Kapellenweg und Kaunitz)
- Jeweils eine Mobilstation der Kategorie „lokal“ in Sürenheide St. Georg-Schule, Sende Helfberend und Kaunitz Post



**MULTI 1 - Errichtung von Mobilstationen**

-  Mobilstation lokal
-  Mobilstation regional zentral
-  Mobilstation regional peripher
-  weitere Mobilstation regional peripher nach TWE-Verlängerung

0 2 km 

  
 büro stadVerkehr

Abb. 6.5-1 MULTI 1 – Errichtung von Mobilstationen

**MULTI 1 Errichtung von Mobilstationen**

**Beschreibung**

- Ergänzung der bisher vorgesehenen Mobilstationen am Bahnhof und Haltepunkt Eiserstraße um weitere Stationen im gesamten Stadtgebiet

**Ziel**

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

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh, VVOWL

**Umsetzungsschritte**

- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung

**Wirkung**

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

**Kostenschätzung**

- Kosten abhängig von den Ausstattungsmerkmalen

**Umsetzungszeitraum**

● ● ○ ○ ○ ○

**Kosteneinschätzung**

○ ○ ○ ○ ○ ○

**Klimaschutz**

● ● ● ● ○ ○

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

ÖPNV 1 ÖPNV 4 ÖPNV 5 ÖPNV 6

ÖPNV 8 ÖPNV 9 RAD 3 RAD 5

**Fördermöglichkeiten**

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

Abb. 6.5-2 Maßnahmensteckbrief MULTI 1 – Errichtung von Mobilstationen

#### Fördermöglichkeiten:

- 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 „Ladinfrastruktur vor Ort“



## Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements

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 IMOK 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 Mobilitätsmanagerinnen und Managern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

MULTI 2 Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)</li> <li>• Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten</li> </ul>	<p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>
<p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl, Kreis Gütersloh, VVOWL</li> </ul>	<p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p>
<p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung und Verstetigung der aufgezeigten Möglichkeiten im Rahmen der Beschäftigtenbefragung</li> <li>• Erneute Umfrage zur Nutzung und Abschätzung des Mobilitätsverhaltens in den Unternehmen</li> <li>• Informationsveranstaltung bzw. Integration in das Unternehmensfrühstück</li> </ul>	<p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des MIV im Stadtgebiet</li> <li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>• Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden</li> </ul>	<p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>
<p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)</li> </ul>	

Abb. 6.5-3 Maßnahmensteckbrief MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements

**MULTI 3**

**Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements**

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 IMOK 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 Zonen (Einschränkung MIV zugunsten spielender Kinder)

MULTI 3 Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements</li> <li>• Verschiedene Maßnahmen</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ableitung von Strategien und Umsetzung der Vorschläge aus der Beschäftigtenbefragung</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des MIV im Stadtgebiet</li> <li>• Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>• Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p>-</p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>

Abb. 6.5-4 Maßnahmensteckbrief MULTI 3 – Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements



## Mobilitätsmanagement an Schulen

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 Elterntaxihaltstellen an den Grund- 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 „Elterntaxihaltstellen“ 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-Haltstellen 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-Haltstellen (07:00-08:00 und 12:00-13:00 Uhr)
- Grundschule Bornholte-Kaunitz

**MULTI 4 Mobilitätsmanagement an Schulen**

**Beschreibung**

- Verschiedene Maßnahmen

**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

**Umsetzungsschritte**

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

**Wirkung**

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

**Kostenschätzung**

- Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)

**Umsetzungszeitraum**

● ● ○ ○ ○ ○

**Kosteneinschätzung**

○ ○ ○ ○ ○ ○

**Klimaschutz**

● ● ● ● ○ ○

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**MULTI 5**

**Fördermöglichkeiten**

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020

Abb. 6.5-5 Maßnahmensteckbrief MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen



## Mobilitätsmanagement Schulzentrum

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:

- Prüfung des Baus eines Parkhauses mit ca. 200 Stellplätzen in der näheren Umgebung zum Schulzentrum
- Durch den Bau des Parkhauses werden die Stellplatzflächen im südlichen Bereich der Gesamtschule an der St.-Anna-Straße für die Errichtung von Radabstellanlagen, einer neuen Busumfahrt und neue Aufenthaltsflächen frei
- Prüfung Einrichtung einer Fahrradstraße oder eines Shared Space auf der St.-Anna-Straße 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:

- Mobilitätsenerhebung bei den Schülerinnen und Schülern sowie den Lehrkräften
- 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)
- 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)

MULTI 5 Mobilitätsmanagement Schulzentrum	
<p><b>Beschreibung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsorganisatorische Maßnahmen am Schulzentrum Verl</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Verkehrsbelastungen</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>• Sensibilisierung für umweltfreundliche Mobilität</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Verl</li> <li>• Schulleitungen der weiterführenden Schulen</li> <li>• ADAC</li> </ul> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontakt zu den jeweiligen Schulen</li> <li>• Ermittlung der Bedarfe an Radabstellanlagen</li> <li>• Prüfung Freigabe Friedhofsweg, Tempo 30-Zone, Einrichtung Eltern-Taxihaltestelle und Fahrradstraße</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Hol- und Bringverkehre</li> <li>• Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Schülerinnen und Schülern</li> <li>• Verstetigung von umweltfreundlichen Verhaltensmustern</li> </ul> <p><b>Kostenschätzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt; 25.000 Euro</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p>● ● ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p> <p><b>Klimaschutz</b></p> <p>● ● ● ● ○ ○</p> <p><b>Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><b>MULTI 4</b> <b>RAD 3</b></p> <p><b>Fördermöglichkeiten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020</li> </ul>

Abb. 6.5-6 Maßnahmensteckbrief MULTI 5 – Mobilitätsmanagement Schulzentrum

## 7 Umsetzungsstrategie und Evaluierung

### 7.1 Umsetzungsstrategie

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren in den Umsetzungsprozess einzubinden. Dies gilt vor allem im Hinblick auf den Maßnahmennetzfall 3b (s. MIV 1), bei dem der Kreis Gütersloh, das Land NRW bzw. Straßen.NRW sowie die Eigentümerinnen und Eigentümer benötigter Flächen mit einbezogen werden müssen.

Gleiches trifft auch auf Maßnahmen im ÖPNV zu, bei dem die Stadt Verl auf den Kreis und die weiteren kreisangehörigen Kommunen angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie bspw. die Schnellbuslinie nach Bielefeld (s. ÖPNV 5) oder die Regionalbuslinie nach Rietberg (s. ÖPNV 6), sind als interkommunale Projekte zu verstehen, in dem die Interessen zahlreicher Kommunen und Aufgabenträger berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Daher ist es ratsam, den gemeinsamen Austausch und Dialog mit allen Stakeholdern beizubehalten und im regelmäßigen Turnus zur Umsetzung der Maßnahmen zu verstetigen.

Zur Realisierung des Mobilitätskonzeptes müssen aber sowohl in der Verwaltung, also auch in den Unternehmen und in der Bevölkerung, alle Beteiligten ressortübergreifend denken, um das Thema bei allen Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklungen ausreichend zu berücksichtigen. Dabei sollte sich bei allen Entscheidungen von Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürgern die Frage gestellt werden, wie sich einzelne Entscheidungen auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes in Verl auswirken. Dafür müssen vernetzte Strukturen untereinander und vor allem zum Mobilitätsmanagement der Stadt etabliert und verstetigt werden. Zudem muss ein öffentliches Bewusstsein für eine nachhaltige und fortschrittliche Mobilität geschaffen werden.



Abb. 7.1-1 Umsetzungs- und Akteursebenen für die Stadt Verl

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird nicht immer leicht, gilt es doch in vielen Punkten dieses Konzeptes, gewohnte Verhaltensmuster und Denkweisen für weitreichende Mobilitätsveränderungen zu öffnen. Interessens- und Nutzungskonflikte sind dabei genauso zu moderieren, wie unterschiedlichste Herangehensweisen und die Lösung von Problemen. Die für Mobilitätsmanagement zuständige Person wird ebenso wenig in der Lage sein, sämtliche Aufgaben allein und in Eigenregie abzuarbeiten. Die zuständige Person ist beim Umsetzungsprozess stets auf die Unterstützung von Verwaltung und Politik angewiesen. Als Querschnittsaufgabe ist es beim Mobilitätskonzept deshalb unerlässlich, dass Stadt- und Landschaftsplanung, Verkehrsplanung und Tiefbau, das Stadtwerk und weitere Ämter und

Gesellschaften vertrauensvoll und zuverlässig zusammenarbeiten. Zudem fallen bei der Realisierung einzelner Maßnahmen und in der Planung von Verkehrsanlagen zusätzliche Arbeitsaufwände an, die nicht immer alleine durch die vorhandenen städtischen Beschäftigten erbracht werden können. Dies fällt mit in das Aufgabenressort der für Mobilitätsmanagement zuständigen Person der Stadt Verl.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfordert eine ganzheitliche Herangehensweise und die Berücksichtigung verschiedener Faktoren. Wichtige Umsetzungsstrategien und Werkzeuge bei der Realisierung der Maßnahmen, die der für Mobilitätsmanagement zuständigen Person zur Verfügung stehen, sind:

#### **Partizipative Planung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger:**

- Einbindung der lokalen Bevölkerung und relevanter Stakeholder von Anfang an, um Bedürfnisse und Perspektiven zu verstehen.
- Befragungen der lokalen Bevölkerung, Workshops und öffentliche, fachliche Beratungen, damit wertvolle Einblicke und Erkenntnisse aus Sicht der direkt Betroffenen ermittel werden können

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung:**

- Information der Bürgerinnen und Bürger über neue Maßnahmen, Vorteile und Änderungen im Verkehrsverhalten (s. u. a. RAD 10)
- Erstellung von z. B. Broschüren, Artikeln und Flyern (auch digital) zu Maßnahmen und anstehenden Veränderungen

#### **Regulatorische Anpassungen:**

- Überprüfung und Anpassung bestehender Vorschriften und Gesetze, um neue Mobilitätsformen zu integrieren
- Entwicklung stadt-eigener Richtlinien, Leitfäden, Standards oder technischer Regelwerke, um maßgeschneiderte Lösungen für die Stadt Verl zu finden

#### **Kooperationen und Partnerschaften:**

- Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren, Unternehmen, Bildungseinrichtungen und anderen Vereinen/ Organisationen, um Ressourcen zu bündeln und unterschiedliche Expertisen in den Umsetzungsprozess einzubringen (s. u. a. Hochschule Bielefeld ÖPNV 4)

#### **Finanzierung und Ressourcenmanagement:**

- Sicherstellen der finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen, möglicherweise durch Fördermittel, öffentlich-private Partnerschaften oder Budgetumschichtungen.
- Prüfung der Fördermittelakquise von Fördermitteln für alle Maßnahmen

#### **Monitoring und Evaluierung:**

- Regelmäßige Überprüfung der Umsetzung und Anpassung der Ziele und Strategien entsprechend der sich entwickelnden Bedürfnisse (s. hierzu vertiefend Kap. 5.5)

#### **Krisen- und Notfallmanagement:**

- Planung für Notfälle und Krisensituationen, die die Umsetzung oder den Erfolg von Maßnahmen beeinträchtigen könnten, sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig

Es ist wichtig zu betonen, dass die Umsetzungsstrategien eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung, der Bevölkerung und den relevanten Interessengruppen bedingen. Dies ist bei allen Strategien und Herangehensweisen entscheidend für den Erfolg des Mobilitätskonzepts und das Erreichen der formulierten Ziele.

## 7.2 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen und Synergieeffekte schaffen. Die im Kapitel 6 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt „Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen“ Abhängigkeiten und positive Effekte auf andere Maßnahmen des Konzeptes auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen.

Zur strukturierten und vor allem effektiven Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist nachfolgend ein Stufenplan aufgeführt. Die Maßnahmen sind verkehrsmittelspezifisch geordnet. Dabei sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten kann. Dies gilt insbesondere für das MIV-Konzept und dem dort entwickelten Maßnahmenetzfall 3b, welcher eine Grundvoraussetzung für die Förderung der Nahmobilität in den Ortskernen darstellt. Das hier dargestellte Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

Der begleitende Zeitstrahl gibt eine realistische Einordnung des zu erwartenden Zeitfensters bis zur endgültigen Umsetzung bzw. Inkrafttreten einer Maßnahme ab. Die Umsetzungsstufen gliedern sich grob in:

- kurzfristig ( $\leq 5$  Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig ( $\geq 10$  Jahre)

Einige Maßnahmen sind zudem gesondert zu betrachten und lassen sich nicht explizit einem Umsetzungszeitraum zuordnen. Diese sind kontinuierliche Aufgaben und Maßnahmen, die dauerhaft bzw. stetig (auch wiederholend) durchgeführt werden müssen.

Im Folgenden ist ein Stufenplan dargestellt, der die Einzelmaßnahmen aus Kap. 6 nach Prioritäten und Zeiträumen gliedert.

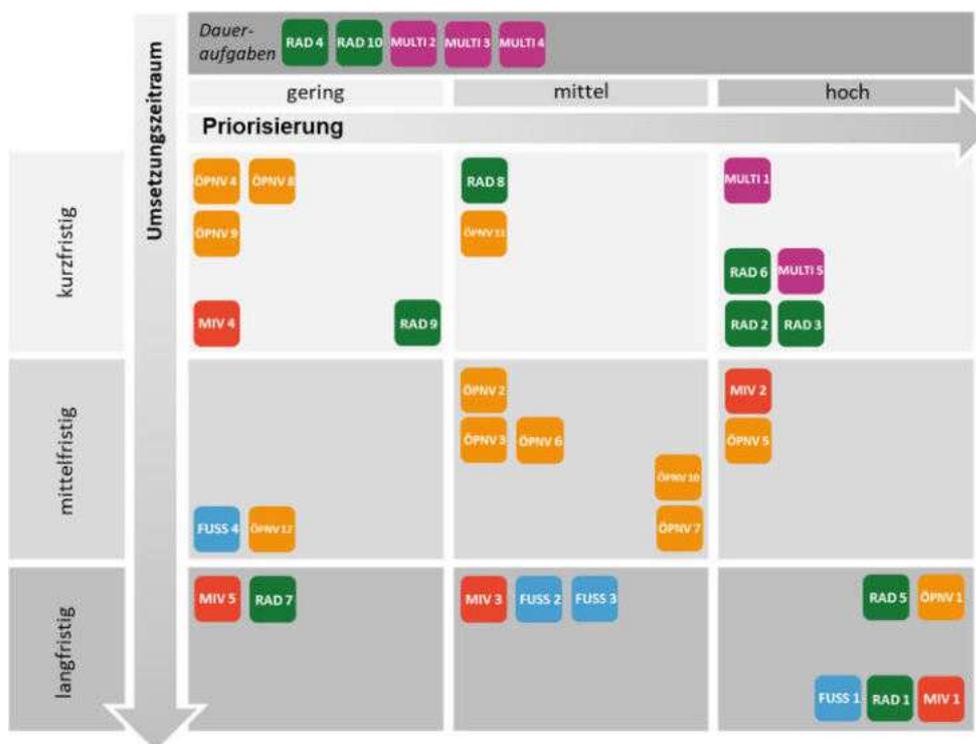


Abb. 7.2-1 Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen

Die Abbildung 7.2-1 zeigt auf, welche Maßnahmen eine hohe Priorität besitzen (aufgrund von Umsetzbarkeiten und Kostenaufwänden). Zudem ist der Umsetzungszeitraum angegeben. Maßnahmen mit hoher Priorisierung und kurzfristigen Umsetzungszeiträumen sind demnach vordergründig umzusetzen. Hinzu kommen weitere Bausteine, die als Daueraufgaben zu sehen sind und dementsprechend keinem kurz- oder langfristigen Umsetzungszeitraum unterliegen.

Vor Umsetzung der Maßnahmen muss bedacht werden, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. So sind beispielsweise Maßnahmen und Entwicklungen im Busnetz eng an die Reaktivierung der TWE gekoppelt. Dies trifft auch auf die Mobilstationen zu, die an Haltepunkten der TWE ihre volle Wirkung entfalten. In speziellen Fällen kann es ebenfalls vorkommen, dass Maßnahmen unterschiedlicher Maßnahmensteckbriefe nur in Kombination ihre volle Wirkung erzielen können. So ist z. B. der Neubau des Bahnhofsvorplatzes (s. ÖPNV 7) ebenfalls eng mit der Reaktivierung der TWE verbunden. Nur im Zusammenspiel mit einem SPNV-Anschluss entfaltet eine hochwertige Radabstellanlage (s. RAD 5) ihr volles Potenzial.

### 7.3 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Mobilitätsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses mit neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Veränderungen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Auch im Rahmen der Maßnahmenumsetzung des IMOK ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Kommunikation sollte aber auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Verler Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungieren kann.

Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen in der Stadt ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein. Zielgruppenspezifische Ansätze sind hierbei hilfreich, bspw. für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren usw. Je nach Lebenssituation, Alter, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, sozialen Verhältnissen und weiteren Faktoren sind unterschiedliche Kommunikationskanäle und Ansprachen zu wählen. Naturgemäß gibt es Zielgruppen, die offen für Veränderungen und leicht zu überzeugen sind. Ebenso gibt es Zielgruppen, die nur schwer erreichbar und vor allem schwer von möglichen Veränderungen zu überzeugen sind. Im Sinne des hier skizzierten Kommunikationskonzeptes heißt dies jedoch nicht, einzelne Gruppen der Stadtbevölkerung bei der Implementierung von Maßnahmen zu bevorzugen bzw. zu meiden. Vielmehr bedeutet dies, dass bestimmte Zielgruppen stärker als andere in den Kommunikationsprozess eingebunden werden müssen, damit ein Konsens für den Umsetzungsprozess erzielt werden kann.

Teil der Kommunikationsarbeit ist es darüber hinaus auch, die Themen Mobilität und Verkehr im Bewusstsein der Menschen zu verankern. Dafür eignen sich in besonderem Maße Kampagnen und Events. Beispiele für Kampagnen oder auch Wettbewerbe sind Initiativen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, die sich vordergründig auf die Förderung des Radverkehrs stützen. An letzterer Kampagne nimmt die Stadt Verl bereits seit 2017 erfolgreich teil.

Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem Parkplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Ferner kann die Stadt Verl eigene Aktionstage zum Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, kann Teilnehmenden die Scheu vor dem Verkehrsmittel nehmen und zum Nachdenken

ihres Verkehrsverhaltens anregen und dazu motivieren, häufiger auf das Auto zu verzichten. Es kann aber auch ein Feldversuch, wie die temporäre Umnutzung der Hauptstraße in Verl-Mitte als verkehrsberuhigter Bereich (s. FUSS 1), angeregt werden. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche) in zentralen Bereichen des Stadtgebiets, z. B. Hauptstraße, Markt oder vor dem Rathaus, weiterhin angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittel-nutzerinnen und -nutzer im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Bsp. aus Bergisch-Gladbach) helfen, dass mehr Schülerinnen und Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen und auf das Bringen und Holen mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Seniorinnen und Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmender beinhalten. Es können auch Schulungen mit E-Bikes/ Pedelecs angeboten werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen.

**Die Kommunikationsstrategie zum IMOK sollte generell folgende Ziele verfolgen:**

- Information der Öffentlichkeit über die im Mobilitätskonzept erarbeiteten Maßnahmen
- Veröffentlichung des jeweiligen Standes der Umsetzung der Maßnahmen in regelmäßigen zeitlichen Intervallen (z. B. einmal jährlich)
- Motivation der Bevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes und an der Teilnahme an zum Konzept zugehörigen Veranstaltungen und Aktionen mitzuwirken
- Einbinden lokaler Multiplikatoren, Akteure und Vereine in das Kommunikationskonzept

**Folgende Maßnahmen sollten für eine erfolgreiche Umsetzung der Kommunikationsstrategie erfolgen:**

- Pflege der städtischen Website zum Thema nachhaltige Mobilität (<https://www.verl.de/stadt-zukunft/mobilitaet.html>)
- Die Nutzung sozialer Medien wirkt insbesondere beim Ansprechen jüngerer Teile der Bevölkerung, welche vorrangig die sozialen Medien nutzen und klassische Medien, wie Zeitungen, meiden. Denkbar wäre es, die Inhalte des IMOK über die sozialen Medienzugänge der Stadt Verl einzubringen. Neben klassischen schriftlichen Beiträgen können hier vor allem auch Fotos oder bewegte Bilder (Videos, Collagen, Animationen) eingespielt werden. Diese können gerade beim Thema Mobilität nicht nur sachliche Inhalte übermitteln, sondern auch beispielsweise Begeisterung für neue Mobilitätsformen oder Angebote wecken. Zudem kann über die sozialen Medien auch nicht nur eine Informationsvermittlung vorgenommen, sondern eine direkte Interaktion mit den Adressaten ermöglicht werden. Hierbei ist jedoch der hohe personelle Aufwand für eine dauerhafte Bespielung und Betreuung der Angebote zu berücksichtigen.
- Es sollten regelmäßige Vor-Ort-Veranstaltungen in Verl bzw. in den zentralen Bereichen im Stadtgebiet durchgeführt werden, um Interessierten aus Bevölkerung, Wirtschaft und Verbänden die Möglichkeit der Vernetzung, des Austausches und der Ansprache des städtischen Mobilitätsmanagements auf unkompliziertem Wege zu ermöglichen. Dabei sind mindestens zwei Veranstaltungen pro Jahr anzusetzen, z. B. „Verler Leben“ und „Verler Tod“. Eine gute Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit ist dabei zu berücksichtigen.
- Zusätzlich sollten Teilnahmen an bestehenden Formaten, wie der Europäische Mobilitätswoche und Stadtradeln angestrebt bzw. beibehalten und nach Bedarf ausgebaut werden.

Um auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und Abteilungen über die Fortschritte der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu

informieren und über das weitere Vorgehen und zukünftige Planungen zu beraten, sollte in regelmäßigen zeitlichen Abständen ein interner Verwaltungsworkshop durchgeführt werden. Hierzu könnte der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes initiierte Lenkungskreis fortgeführt werden.

#### 7.4 Evaluierungs- und Controlling-Konzept

Um die Wirkung des IMOK im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein Evaluierungs- und Controlling-Konzept zu implementieren. Dafür bedarf es der Festlegung von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Es ist zu empfehlen, dass die Aufgabe durch das Mobilitätsmanagement übernommen wird. Dieses fungiert als Schnittstelle zwischen den politischen Vertreterinnen und Vertretern und allen weiteren beteiligten Akteuren, so dass ein stetiger Informationsaustausch über den Umsetzungs-stand der Maßnahmen erfolgen kann. Hier sollte auch eine Schnittstelle zu Nachbar-kommunen eingerichtet werden, die bei interkommunalen Fragestellungen oder interkommunalen Projekten diese Vorhaben betreuen und innerhalb der Stadtverwaltung an die entsprechenden Ansprechpartner vermitteln kann.

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind jedoch durchaus eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren einzubinden. Dabei soll eine Steuerung der Maßnahmen, eine Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Zur Überprüfung der Ziele (s. Kap. 5.4) eignen sich als Vorschlag vor allem folgende Indikatoren:

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument / Datengrundlage	Erhebungsintervall
<b>Klimaschutz fördern, klimaschonende Mobilität ermöglichen</b>	• THG-Emissionen des Verkehrssektors in Verl	THG-Bilanzierung für Verkehrssektor	jährlich
	• Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben am Gesamtbestand der in Verl zugelassenen Fahrzeuge	Kfz-Zulassungsstatistik	jährlich
	• Anzahl von öffentlichen/halböffentlichen E-Ladestationen im Stadtgebiet	Statistik zu E-Ladestationen	jährlich
<b>Umweltbelastungen reduzieren, Lebensqualität verbessern</b>	• Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die von einem Lärmpegel im Tagesmittel von 55 dB(A) oder mehr betroffen sind.	Lärmaktionsplanung	alle 5 Jahre
	• Durchschnittlich an den in der Stadt vorhandenen Messstellen gemessenen Immissionswerte von Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10)	Luftqualitätsüberwachung	jährlich
<b>Verkehrssicherheit verbessern</b>	• Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	Amtliche Unfallstatistik	jährlich

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument / Datengrundlage	Erhebungsintervall
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Verkehrsunfälle differenziert nach Verkehrsart</li> </ul>	Amtliche Unfallstatistik	jährlich
<b>Modal Split Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modal Split Kennwerte</li> </ul>	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	alle 5 Jahre

Abb. 7.4-1 Mögliche Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Ggf. sind in Abhängigkeit von vorhandenen Datengrundlagen und Erhebungsintervallen andere oder modifizierte Indikatoren oder Messinstrumente festzulegen.

Weiterhin sind verschiedene Werkzeuge zu berücksichtigen, die relevante Daten und Wirkungsanalysen für die Mobilitätsplanung liefern und für die Zielüberprüfung essentiell sind:

### Mobilitätserhebungen

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, MiD (Mobilität in Deutschland) des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Erhebungsturnus empfehlen sich Intervalle von fünf Jahren. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzerinnen und Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

Im Jahr 2020 fand in Verl die letzte städtische Haushaltsbefragung statt. Dadurch besteht für die Stadt eine solide, relativ aktuelle Datenbasis zur Mobilität. Es ist zu empfehlen, für die Zielsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzepts in den Jahren 2027 (auch im Hinblick auf Überprüfung des eingeschlagenen Weges zur Klimaneutralität 2029), 2032, 2037 und 2042 weitere Haushaltsbefragungen durchzuführen. Diese Evaluierungen können zu diesen Zeiten Hinweise auf die Wirksamkeit kurzfristiger (bis 2027), mittelfristiger (2033) und langfristiger (2037) Maßnahmen aufzeigen sowie den Gesamterfolg des Mobilitätskonzeptes für den Zielhorizont 2035 und darüber hinaus ermitteln.

- Durchführung einer Haushaltsbefragung im Rahmen des Controlling-Konzeptes alle fünf Jahre (2027, 2032, 2037, 2042)
- Kosten: ca. 30 Tsd. EUR pro Haushaltsbefragung

### Verkehrszählungen

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zählzeiten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage zu messen. Hierzu sollte die Stadt Verl Zählstellen im Straßenraum einrichten. Zur Messung der Radfahrerinnen und Radfahrer kann eine separate Dauerzählstelle an einem zentralen Punkt im Stadtgebiet installiert werden, die Aufschluss über das tägliche und jährliche Radverkehrsaufkommen an dieser Stelle liefert. Die Messstationen im Stadtgebiet sollten an möglichst frequentierten Standorten eingerichtet werden. Wenn Maßnahmen im Radverkehr sowie im MIV umgesetzt werden, ist die Einrichtung weiterer Messstationen ggf. zu prüfen.

Befragungen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen im ÖPNV) und Fahrgastzahlen des ÖPNV können darüber hinaus

wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegeketten oder subjektiver Wahrnehmungen der Angebote sowie zu den Nutzerzahlen erbringen.

- Verkehrserhebungen jeweils vor und nach erfolgten Maßnahmenimplementierungen
- Fahrgastzählungen im ÖPNV vor relevanten Maßnahmen (Taktverdichtungen, Linienwegänderungen) und sobald ein eingeschwungener Zustand zu erwarten ist, nach Umsetzung der relevanten Maßnahmen

### **Statistiken und Messungen**

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen. Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie Jobticket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Hier kann u. a. die für Mobilitätsmanagement zuständige Person die Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement übernehmen und wichtige Informationen zu den Mobilitätsangeboten, der Angebotsqualität und der Nachfrage in den jeweiligen Betrieben liefern (s. MULTI 2). Darüber hinaus ist auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen, d. h. die Auslastung von B+R- und Mobilstations-Anlagen, zu erfassen und auszuwerten.

Im ÖPNV sind Pünktlichkeits- bzw. Fahrzeitanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. neuralgische Punkte zu entschärfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung in der Nutzung eines Verkehrsmodells als Analysetool.

- jährliche Auswertung der wichtigsten Statistiken und Messungen
- alle fünf Jahre (2027, 2032, 2037 und 2042) umfassende Auswertung und Analyse der relevanten Statistiken und Messungen zur Evaluation der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen

### **Regelmäßige Planungsspaziergänge**

Im Verler Stadtgebiet sollten zur Evaluation der Mobilitätsmaßnahmen regelmäßig Planungsspaziergänge und Vor-Ort-Termine durchgeführt werden. So sollen die Effekte und Wirkungen der einzelnen Maßnahmen mit den Bürgerinnen und Bürgern unmittelbar vor Ort diskutiert und besprochen werden. Dabei können auch weitere Verbesserungspotentiale insbesondere im Fußverkehr aufgezeigt werden und weniger verständliche Lösungen erläutert werden.

### **Verkehrsmodell**

Die kontinuierliche Erfassung und Erhebung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten (Haushaltsbefragungen und Verkehrszählungen) im Verler Stadtgebiet bietet eine hervorragende Ausgangssituation zur Speisung und Fortschreibung des städtischen Verkehrsmodells. Zudem lassen sich im Hinblick auf die im MIV-Konzept (s. MIV 1) erarbeiteten Netzfälle bei weiteren vertiefenden Untersuchungen und Prüfungen mögliche Alternativen finden, falls einer der gewählten Korridore aufgrund von Kosten, Eigentumsverhältnissen oder Eingriffen in den Naturraum nicht realisieren lassen.

Mithilfe des Verkehrsmodells können detaillierte Aussagen über Verkehrsbelastungen und -verteilungen im Straßenraum geliefert sowie weitere Netzfälle und Varianten berechnet werden. Dadurch lassen sich fundierte Prognosen zur Verkehrsentwicklung und den Auswirkungen auf Mensch und Umwelt berechnen (z. B. Lärmreduzierungen, CO<sub>2</sub>-Einsparungen oder Belastungen im Straßennetz).

Als kontinuierliche Daueraufgabe beim Mobilitätsmanagement der Stadt sollte ein solches Modell stetig gepflegt und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Nur durch eine

konsequente Fortführung, periodischen Aktualisierungen der Datensätze und Zählraten kann die Nutzung des Modells verstetigt werden und dauerhaft erfolgreich in der kommunalen Verkehrsplanung eingesetzt werden.

In der nachfolgenden Abbildung 7.4-2 sind die Controlling-Werkzeuge für das Mobilitätsmanagement grafisch dargestellt.

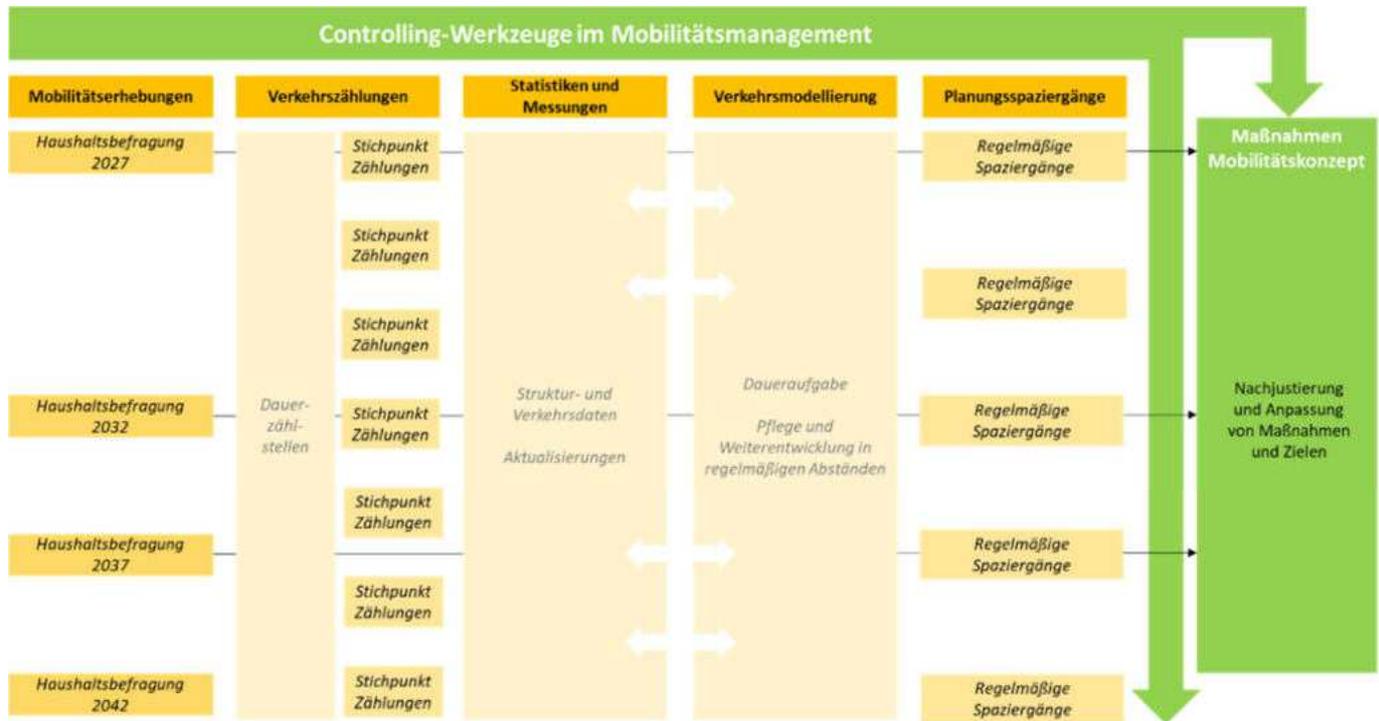


Abb. 7.4-2 Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement

## 8 Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Verl bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden Jahre bis zum Zieljahr 2035 und darüber hinaus. Im Zuge der anstehenden finanziellen und personellen Herausforderungen, den übergeordneten Klimaschutzzielen (Klimaneutralität Stadt Verl bis 2029) und dem eigens formulierten Leitbild gilt es, die „Weichen“ rechtzeitig in Richtung umwelt- und klimaverträglichem Verkehr zu stellen. Dazu gehört, die CO<sub>2</sub>-Emissionen sukzessive zu senken und dabei gleichzeitig die individuelle Mobilität und damit einhergehend die gesellschaftliche Teilhabe der Bevölkerung zu wahren.

Das vorliegende Konzept bildet als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs – und Mobilitätssituation in Verl einen integrierten Ansatz, um Modifizierungen und Optimierungen in den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowie Innovationen für die Mobilität von Morgen anzustoßen. Die kommenden Schritte zielen auf eine Prüfung, politische Abwägung und schrittweise Umsetzung der Maßnahmen ab, die singulär und im Verbund mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ihr Potenzial hinsichtlich einer Verlagerung der individual-motorisierten Wege bzw. Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es stets alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen, im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können.

Einige Ideen reichen dabei weit in die Zukunft und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen. Hierzu gehört in erster Linie das MIV-Konzept und der darin enthaltene Maßnahmenetzfall 3b. Die weitreichenden Überlegungen zur Neuorganisation und Verlagerung des motorisierten Verkehrs aus den sensiblen Ortskernlagen resultiert aus dem Umstand, dass die Stadt Verl im Gegensatz zu vielen anderen vergleichbar großen Kommunen einerseits bevölkerungstechnisch und wirtschaftlich weiter wachsen wird und andererseits über keinerlei Ortsumgehungsstraßen zur Kanalisierung der überörtlichen Verkehre und damit über fehlende Gestaltungsmöglichkeiten gerade in den zentralen Lagen verfügt. Aus diesem Grund spielen der Neubau von Straßen verknüpft mit einer umfangreichen Neuausrichtung des ÖPNV und der Stärkung der Nahmobilität in den zentralen Bereichen eine entscheidende Rolle. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die im MIV-Konzept erarbeiteten Vorschläge und Trassenvarianten frei von finanziellen Zwängen und Eigentumsverhältnissen entwickelt wurden. Zum Teil sind es auch Überlegungen aus vergangenen Jahrzehnten, welche nun in Kombination mit neuen Varianten geprüft wurden. Es sind letztendlich umfangreiche, strategische Ansätze, die weitreichende und langwierige Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, Kosten sowie letztendlich politische Entscheidungen verlangen.

Die Reaktivierung der TWE-Strecke ab vrsl. 2027 stellt nicht nur für die Stadt Verl eine enorm bedeutsame Entwicklung im ÖPNV dar. Die TWE wird künftig das Rückgrat des ÖPNV bilden und für eine Neuausrichtung und Stärkung des straßengebundenen ÖPNV sorgen. Auch im ÖPNV sind visionäre Ansätze im Maßnahmenkonzept enthalten. Hier ist die Untersuchung einer Stadtbahnanbindung nach Bielefeld zu nennen. Diese Überlegung ist wiederum eng mit der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes entlang der A 2 und der damit einhergehenden Verkehrserzeugung auf Verler Gebiet und in der Region verbandelt. Es sind jedoch auch Vorschläge enthalten, die unabhängig vom MIV-Konzept und den visionären Ansätzen im ÖPNV mit vergleichsweise geringem finanziellem und personellem Aufwand kurz- bis mittelfristig realisierbar sind, wie z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes innerhalb der Stadtverwaltung beibehalten werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine wichtige und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Verl zu verzahnen ist.

Die Stadt Verl unterstützt durch verschiedene Maßnahmen und Projekte in den Bereichen Umwelt, Klima, Mobilität, Bauen und Wohnen, aber auch Schule, Bildung, Wirtschaft, Kultur, Freizeit und Sport direkt oder indirekt die Ziele, die eine moderne in die Zukunft gerichtete umweltfreundliche Ausrichtung fördern. Dennoch können diese Aktivitäten der Stadt nur einen ersten Aufschlag darstellen. Genau an dieser Stelle setzt das Mobilitätskonzept an und zeigt auf, welche Maßnahmen nicht nur zusätzlich möglich, sondern auch unbedingt notwendig sind, um künftig eine moderne und umweltfreundliche Mobilität in der Stadtbevölkerung zu verankern.

Das gesetzte Leitbild, den Umweltverbund umfassend zu fördern, verknüpft mit dem konkreten Modal Split Ziel eines MIV-Anteils von rund 55 % im Jahr 2035, quantifiziert die angestrebte Mobilitätsentwicklung in Verl und macht sie letztendlich auch konkret überprüfbar. Damit setzt das Mobilitätskonzept einen konkreten Zeitraum und ein konkretes, messbares Ziel fest, dass es nun zu erreichen gilt.

Dazu bedarf es einer konsequenten Maßnahmenorientierung und einer möglichst zügigen und zeitlich strukturierten Umsetzung der vorgesehenen Projekte und die beständige Weiterführung der Koordinations-, Planungs- und Entwicklungsprozesse des IMOK. Das Maßnahmenkonzept ist so ausgerichtet, dass sich mit der Kombination der verschiedenen Steckbriefe und den darin enthaltenen Handlungsanweisungen die gesteckten Ziele grundsätzlich erreichen lassen.

Es ist einschränkend jedoch festzuhalten, dass eine singuläre Betrachtung einzelner Maßnahmen bzw. Themenfelder, zu keiner signifikanten Veränderung der städtischen Mobilität führt. Zielführend ist nur die integrierte Betrachtung und Umsetzung von Maßnahmenbündeln.

Insbesondere umfangreiche Maßnahmen, wie beispielsweise der Bau neuer Ortsumgehungsstraßen oder die vollständige Umsetzung des Hauptradnetzes, ermöglichen es überhaupt, die städtischen Verkehre in signifikanter Weise zu beeinflussen und somit die benötigten Potenziale für den Umweltverbund zu heben.

Dazu gehören neben den langfristigen Maßnahmen auch die generelle Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch die Errichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Ebenso können vermehrt Flächen für den Fußverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Um den benötigten Platz im Straßenraum für den Umweltverbund zu schaffen, bedarf es jedoch auch mitunter einschränkenden und restriktiven Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr. Jede Kompromisslösung, welche die Privilegien des Kfz-Verkehrs manifestiert und den Umweltverbund einschränkt, wirkt sich möglicherweise negativ auf die Erreichung der formulierten Ziele aus.

Das Mobilitätskonzept konnte aufgrund der durchgeführten Beteiligungsverfahren sowohl online als auch in Präsenz die Wünsche und Ansprüche der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessengruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik berücksichtigen und integrieren. Die ausgearbeiteten Maßnahmen wurden vielschichtig abgestimmt und auf die Anforderungen und Bedürfnisse aller Beteiligten und Betroffenen zugeschnitten. Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Konzeptes daher auch von allen Betroffenen und Beteiligten mitgetragen wird. Es dient daher als übergeordnetes Konzept, an dessen Leitbild sich die Einzelmaßnahmen immer wieder orientieren sollten.

Damit dient das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Verl sowohl der Verwaltung als auch der Politik als Leitfaden ihres zukünftigen Handelns und unterstützt die Stadt bei der Schaffung einer umwelt- und klimaverträglichen sowie sicheren Mobilität.

## Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V.** (2021): ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Auswertung. Stadtgrößenklasse: 200.000-500.000 Einwohner.
- BKR** (2018): Entwicklungskonzept Verl 2030. Aachen, Juli 2018.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** (2019): Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019, [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas\\_Mobilitaet\\_in\\_Deutschland\\_2017\\_Kurzreport.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf) (aufgerufen am 08.02.2021).
- büro stadtVerkehr** (2017): Gutachten zur ÖPNV-Ergänzung für die Stadt Verl. Hilden, Oktober 2017.
- BSV** (2016): Parkraumkonzept für die Stadt Verl. Aachen, Dezember 2016.
- BSV** (2015): Gesamtkonzept Rad- und Fußgängerverkehr für die Stadt Verl. Aachen, Mai 2015.
- Exzellenzcluster Kognitive Interaktionstechnologie (CITEC)** (2021): FutureRail-OWL. <https://move-in-owl.de/futurerrail-owl/> (aufgerufen am 03.03.2021).
- Landesbetrieb IT.NRW** (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2040. [https://www.it.nrw/sites/default/files/atoms/files/184\\_19\\_0.pdf](https://www.it.nrw/sites/default/files/atoms/files/184_19_0.pdf) (aufgerufen am 21.05.2021).
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR** (2020): Kreis Gütersloh. Alltagsradwegekonzept. Gesamtbericht. Hannover, September 2020.
- pro Wirtschaft GT** (2020): Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2020. Gütersloh, Januar 2021.
- Stadt Verl** (2021): Leben in Verl. Stadtinformation. Stadtportrait. <https://www.verl.de/leben-in-verl/stadtinformationen/stadtportrait> (aufgerufen am 24.02.2021).
- VVOWL** (2017): 4. Nahverkehrsplan für den Kreis Gütersloh. Gütersloh, Oktober 2017.

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.-1	Ablaufplan des Integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Verl.....	4
Abb. 1.-2	Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Verl .....	7
Abb. 1.-3	Verteilung der Nennungen nach Ortsteilen INKA Online-Beteiligung Verl .....	8
Abb. 1.-4	2. Bürgerwerkstätten auf Ortsteilebene (Sürenheide links und Kaunitz rechts) (eigene Aufnahmen).....	9
Abb. 2.-1	Siedlungsstruktur Stadt Verl.....	11
Abb. 2.-2	Bevölkerungsentwicklung Stadt Verl bis 2040.....	12
Abb. 2.-3	Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte Stadt Verl.....	13
Abb. 2.-4	Ein- und Auspendler 2020 Stadt Verl.....	14
Abb. 2.-5	Schulstandorte Stadt Verl.....	15
Abb. 2.-6	Publikumswirksame Einrichtungen Stadt Verl.....	17
Abb. 2.-7	Klassifiziertes Straßennetz Stadt Verl .....	18
Abb. 2.-8	E-Ladesäule in Sürenheide und Kaunitz.....	19
Abb. 2.-9	Unfallanalyse Fahrradfahrer und Fußgänger Stadt Verl 2019 (Quelle: fee-owl.de).....	20
Abb. 2.-10	Netz TeutoOWL 2021 (Quelle: OWL Verkehr GmbH).....	22
Abb. 2.-11	ÖPNV-Tagnetz Stadt Verl (Stand April 2021).....	23
Abb. 2.-12	ÖPNV-Liniennetz Stadt Verl.....	24
Abb. 2.-13	Erschließungsqualität Stadt Verl.....	26
Abb. 2.-14	Ausbauhorizont der Bushaltestellen in der Stadt Verl .....	27
Abb. 2.-15	Fußgänger Querungsmöglichkeit mit Mittelinsel Bahnhofstraße und Thaddäusstraße .....	29
Abb. 2.-16	Fußgänger Querungsanlagen Stadt Verl.....	30
Abb. 2.-17	Freizeitradwegenetz Stadt Verl .....	32
Abb. 2.-18	Hauptradwegenetz Führungsformen Stadt Verl.....	33
Abb. 2.-19	Luftliniennetz Radverkehr Stadt Verl.....	34
Abb. 2.-20	Netzkategorisierung Radverkehr Stadt Verl .....	36
Abb. 2.-21	Schwächen und Mängel Verkehrsinfrastruktur Stadt Verl .....	39
Abb. 2.-22	SWOT-Analyse Verkehrsinfrastrukturen und -angebote .....	41
Abb. 3.-1	Zählstellen Stadt Verl.....	42
Abb. 3.-2	DTV-Werte Knotenpunkte 2020/ 2021 Stadt Verl.....	44
Abb. 3.-3	DTV-Werte Querschnitte 2020 Stadt Verl .....	44
Abb. 3.-4	Verkehrszellen des Verkehrsmodells Stadt Verl.....	45
Abb. 3.-5	Struktur des Verkehrsmodells Stadt Verl .....	46
Abb. 3.-6	Abgleich Straßenverkehrszählung (SVZ) und Zählung 2020/ 2021 Stadt Verl .....	47
Abb. 3.-7	Abgleich Zählung 2020/ 2021 und Verkehrsmodell Stadt Verl.....	49
Abb. 3.-8	Anzahl der teilgenommenen Unternehmen nach Branche .....	50
Abb. 3.-9	Anzahl der Beschäftigten in den Unternehmen .....	50
Abb. 3.-10	Geschlechterverteilung der Beschäftigten nach Beschäftigtenzahl des Unternehmens.....	51
Abb. 3.-11	Geschlechterverteilung der Beschäftigten nach Unternehmensbranche .....	51
Abb. 3.-12	Möglichkeit zum Homeoffice in den Betrieben .....	52
Abb. 3.-13	Relegungen und Verkehrsmittelpfehlungen für Dienst-/ Geschäftsreisen .....	52

Abb. 3.-14	Mobilitäts- und Umweltbezogene Themen mit geringerer Wichtigkeit für die Unternehmen .....	53
Abb. 3.-15	Mobilitäts- und Umweltbezogene Themen mit hoher Wichtigkeit für die Unternehmen .....	54
Abb. 3.-16	Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den Unternehmen .....	55
Abb. 3.-17	Finanzielle Förderung der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Unternehmen .....	55
Abb. 3.-18	Förderung der Nutzung von Fahrrädern durch die Unternehmen .....	56
Abb. 3.-19	Förderung der Nutzung von Fahrgemeinschaften durch die Unternehmen .....	57
Abb. 3.-20	Förderung der Nutzung des Pkw durch die Unternehmen .....	57
Abb. 3.-21	Altersklassen und Geschlechterverteilung der Beschäftigten .....	59
Abb. 3.-22	Arbeitszeitmodelle der Beschäftigten .....	59
Abb. 3.-23	Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsort der Beschäftigten .....	60
Abb. 3.-24	Pkw-Verfügbarkeit der Beschäftigten .....	60
Abb. 3.-25	Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten im Sommer .....	61
Abb. 3.-26	Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten im Winter .....	61
Abb. 3.-27	Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg .....	62
Abb. 3.-28	Bereitschaft zur Nutzung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg .....	62
Abb. 3.-29	Gründe gegen die Bildung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg .....	63
Abb. 3.-30	Bereitschaft zur Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg .....	63
Abb. 3.-31	Gründe gegen die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg .....	64
Abb. 3.-32	Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg .....	64
Abb. 3.-33	Gründe gegen die ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg .....	65
Abb. 3.-34	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Stadt Verl .....	66
Abb. 3.-35	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Stadt Verl – Anteil Durchgangsverkehr .....	67
Abb. 3.-36	Einwohner- / Erwerbstätigen- / Beschäftigten- / Pendlerentwicklungen Stadt Verl 2035 .....	68
Abb. 3.-37	Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung Stadt Verl für die Nullprognose (2035) .....	69
Abb. 3.-38	Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Verl .....	70
Abb. 3.-39	Kfz-Verkehr Differenzkarte Istzustand (2020) zur Nullprognose (2035) Stadt Verl .....	71
Abb. 3.-40	Wegeaufkommen und Modal-Split Binnen- und Auspendlerverkehr Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Verl .....	71
Abb. 3.-41	Wegeaufkommen und Modal-Split Einpendlerverkehr Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Verl .....	72
Abb. 4.-1	Befragungsinhalte .....	73
Abb. 4.-2	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Ortsteil .....	75
Abb. 4.-3	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit .....	75
Abb. 4.-4	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse .....	76
Abb. 4.-5	Führerscheinbesitz nach Ortsteil .....	76
Abb. 4.-6	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht .....	77
Abb. 4.-7	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad .....	77
Abb. 4.-8	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrräder, Pedelec/E-Bike .....	78
Abb. 4.-9	Modal-Split Gesamtstadt Verl und Ortsteile .....	78
Abb. 4.-10	Modal Split im Städtevergleich .....	79
Abb. 4.-11	Modal Split nach Wegelänge .....	80

Abb. 4.-12	Modal Split nach Fahrtzweck.....	80
Abb. 4.-13	Modal Split nach Verkehrsverflechtung .....	81
Abb. 4.-14	Wegeaufkommen nach Altersklasse in Verl .....	81
Abb. 4.-15	Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel .....	82
Abb. 4.-16	Wegelängenverteilung nach Wegezweck.....	83
Abb. 4.-17	Wegelängenverteilung nach Ortsteil.....	83
Abb. 4.-18	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr .....	84
Abb. 4.-19	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV .....	85
Abb. 4.-20	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV .....	86
Abb. 4.-21	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr .....	87
Abb. 4.-22	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Fußverkehr .....	88
Abb. 4.-23	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus.....	89
Abb. 4.-24	Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag .....	90
Abb. 4.-25	Wege der Gesamtbevölkerung nach Ortsteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet.....	90
Abb. 5.-1	Ergebnisse Live-Abstimmung auf Ortsteilebene zur Leitbildfindung .....	92
Abb. 5.-2	Ergebnisse mobiGator auf Ortsteilebene zur Leitbildfindung .....	92
Abb. 5.-3	Gesamtergebnis der Live-Abstimmung und mobiGator zur Leitbildfindung .....	93
Abb. 5.-4	Gesamtergebnis zur Leitbildfindung 2035.....	93
Abb. 5.-5	Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr vom MIV auf den Radverkehr bis 2 km Entfernung (8.000 Wege/d) 2035.....	97
Abb. 5.-6	Verlagerungspotenzial im Binnen- und Auspendlerverkehr gegenüber der Nullprognose 2035 .....	98
Abb. 5.-7	Verlagerungspotenzial im Einpendlerverkehr gegenüber der Nullprognose 2035 .....	98
Abb. 5.-8	Modal-Split 2020 und 2035 .....	98
Abb. 6.-1	Übersicht Maßnahmenvorschläge IMOK Verl .....	100
Abb. 6.-2	Bewertungskriterien der Maßnahmensteckbriefe .....	101
Abb. 6.1-1	Einzelmaßnahmen MIV-Konzept .....	104
Abb. 6.1-2	Maßnahmensteckbrief MIV 1: MIV-Konzept.....	105
Abb. 6.1-3	Maßnahmennetzfall 3b ohne neue AS A 2 .....	107
Abb. 6.1-4	Maßnahmennetzfall 3b + neue AS A 2 Sürenheider Straße .....	108
Abb. 6.1-5	Maßnahmennetzfall 3b + neue AS A 2 Isselhorster Straße .....	108
Abb. 6.1-6	Maßnahmennetzfall 3b + neue AS A 2 Bielefelder Straße.....	109
Abb. 6.1-7	Denkbares Netzkonzept nach Umsetzung des Maßnahmennetzfalls 3b ....	110
Abb. 6.1-8	Errichtung Ortsumgehung Verl Süd .....	110
Abb. 6.1-9	Errichtung Westumgehung Kaunitz.....	111
Abb. 6.1-10	MIV 2 – Verflüssigung des Verkehrs .....	112
Abb. 6.1-11	Maßnahmensteckbrief MIV 2: Verflüssigung des Verkehrs .....	113
Abb. 6.1-12	MIV 3 – Errichtung Kreisverkehr.....	114
Abb. 6.1-13	Maßnahmensteckbrief MIV 3: Errichtung Kreisverkehre .....	115
Abb. 6.1-14	MIV 4 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur .....	116
Abb. 6.1-15	Maßnahmensteckbrief MIV 4 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur .....	118
Abb. 6.1-16	Maßnahmensteckbrief MIV 5 – Modellprojekt „Autoarmes Quartier“ .....	119
Abb. 6.2-1	ÖPNV – Übersicht Maßnahmen.....	121
Abb. 6.2-2	ÖPNV-Belastungen Ist-Zustand 2020 .....	122
Abb. 6.2-3	ÖPNV-Belastungen Nullprognose 2035 .....	123

Abb. 6.2-4	Differenzkarte ÖPNV-Belastungen Ist-Zustand 2020 zur Nullprognose 2035 .....	123
Abb. 6.2-5	ÖPNV 1 – Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn.....	124
Abb. 6.2-6	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 1 – Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn Hbf .....	125
Abb. 6.2-7	Standort des möglichen Haltepunktes Westring (Quelle: Stadt Verl) .....	126
Abb. 6.2-8	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 2 – Errichtung Haltepunkt Westring .....	126
Abb. 6.2-9	Differenzdarstellung nach Errichtung Haltepunkt Westring zur Nullprognose 2035 .....	127
Abb. 6.2-10	ÖPNV 3 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE .....	129
Abb. 6.2-11	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 3 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE .....	130
Abb. 6.2-12	Teststrecke für den Güterverkehr im Rahmen des Forschungsprojektes AuToRail OWL .....	131
Abb. 6.2-13	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 4 – AuToRail OWL .....	132
Abb. 6.2-14	ÖPNV 5 – Schnellbuslinie nach Bielefeld .....	134
Abb. 6.2-15	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 5 – Schnellbuslinie nach Bielefeld.....	134
Abb. 6.2-16	ÖPNV 6 – Schnellbuslinie nach Rietberg.....	135
Abb. 6.2-17	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 6 – Schnellbuslinie nach Rietberg .....	136
Abb. 6.2-18	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 7 – Neubau Bahnhofsvorplatz Verl .....	137
Abb. 6.2-19	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 8 – Einsatz fossilfreier Busse im Kreis Gütersloh .....	138
Abb. 6.2-20	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 9 – ÖPNV-Barrierefreiheit.....	139
Abb. 6.2-21	ÖPNV 10 – Bestehendes und zukünftiges Haltestellenetz .....	141
Abb. 6.2-22	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 10 – Bestehendes und zukünftiges Haltestellenetz.....	142
Abb. 6.2-23	Gesamtübersicht aller Haltestellen + virtueller Haltestellen in Verl .....	143
Abb. 6.2-24	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 11 – Einführung ÖPNV-Taxi .....	144
Abb. 6.2-25	ÖPNV 12 – Höherwertiger ÖPNV-Anschluss aus/ nach Bielefeld .....	146
Abb. 6.2-26	Differenzdarstellung nach Einführung höherwertiger ÖPNV zur Nullprognose 2035 .....	147
Abb. 6.2-27	Maßnahmensteckbrief ÖPNV 12 – Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld .....	147
Abb. 6.3-1	Radverkehrsbelastungen Ist-Zustand 2020 .....	149
Abb. 6.3-2	Radverkehrsbelastungen Nullprognose 2035.....	149
Abb. 6.3-3	Radverkehrsbelastungen Differenzkarte Ist-Zustand 2020 zur Nullprognose 2035 .....	150
Abb. 6.3-4	RAD 1 – Netzkategorisierung Radverkehr .....	152
Abb. 6.3-5	RAD 1 – Hauptradnetz .....	153
Abb. 6.3-6	Maßnahmensteckbrief RAD 1 – Hauptradnetz.....	154
Abb. 6.3-7	Beispiele Musterfahrradstraße Aufplasterung Knotenpunkt und Beginn einer Fahrradstraße .....	155
Abb. 6.3-8	RAD 2 – Fahrradstraßennetz.....	156
Abb. 6.3-9	Maßnahmensteckbrief RAD 2 – Fahrradstraßennetz .....	158
Abb. 6.3-10	RAD 3 – Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen .....	160
Abb. 6.3-11	Maßnahmensteckbrief RAD 3 – Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen.....	161

Abb. 6.3-12	Maßnahmensteckbrief RAD 4 – Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen .....	162
Abb. 6.3-13	Maßnahmensteckbrief RAD 5 – Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl .....	164
Abb. 6.3-14	RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 1.....	165
Abb. 6.3-15	RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 2.....	166
Abb. 6.3-16	RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 3.....	167
Abb. 6.3-17	RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh Variante 4.....	168
Abb. 6.3-18	Maßnahmensteckbrief RAD 6 – Radpremiumroute Verl-Gütersloh.....	169
Abb. 6.3-19	RAD 7 – Radpremiumroute Verl-Bielefeld Variante 1 .....	170
Abb. 6.3-20	RAD 7 – Radpremiumroute Verl-Bielefeld Variante 2 .....	171
Abb. 6.3-21	Maßnahmensteckbrief RAD 7 – Radpremiumroute Verl-Bielefeld .....	172
Abb. 6.3-22	RAD 8 – Vorschläge zur Gestaltung von Umlaufsperrern (Quelle: ADFC e. V. 2015) .....	173
Abb. 6.3-23	Maßnahmensteckbrief RAD 8 – Leitfaden zu Umlaufsperrern .....	173
Abb. 6.3-24	Maßnahmensteckbrief RAD 9 – Mitgliedschaft in der AGFS .....	174
Abb. 6.3-25	Maßnahmensteckbrief RAD 10 – Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr .....	176
Abb. 6.4-1	FUSS – Übersicht Maßnahmen .....	178
Abb. 6.4-2	FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards.....	180
Abb. 6.4-3	Maßnahmensteckbrief FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards.....	181
Abb. 6.4-4	FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen .....	182
Abb. 6.4-5	Maßnahmensteckbrief FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen	183
Abb. 6.4-6	Maßnahmensteckbrief FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden .....	185
Abb. 6.4-7	Maßnahmensteckbrief FUSS 4 – Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken .....	186
Abb. 6.5-1	MULTI 1 – Errichtung von Mobilstationen.....	189
Abb. 6.5-2	Maßnahmensteckbrief MULTI 1 – Errichtung von Mobilstationen .....	190
Abb. 6.5-3	Maßnahmensteckbrief MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements.....	191
Abb. 6.5-4	Maßnahmensteckbrief MULTI 3 – Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements.....	192
Abb. 6.5-5	Maßnahmensteckbrief MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen .....	194
Abb. 6.5-6	Maßnahmensteckbrief MULTI 5 – Mobilitätsmanagement Schulzentrum .	196
Abb. 7.1-1	Umsetzungs- und Akteursebenen für die Stadt Verl .....	197
Abb. 7.2-1	Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen .....	199
Abb. 7.4-1	Mögliche Indikatoren zur Erfolgskontrolle .....	203
Abb. 7.4-2	Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement .....	205
Abb.-A	MIV-Netz (2020) Stadt Verl.....	216
Abb.-B	ÖPNV-Netz (2020) Stadt Verl.....	216
Abb.-C	Gesamtverkehr auf Zellebene in Verl (Binnen- und Einpendlerverkehr) (2020).....	217
Abb.-D	Binnenverkehr im MIV (2020) Stadt Verl.....	217
Abb.-E	Binnenverkehr im ÖPNV (2020) Stadt Verl.....	218
Abb.-F	Binnenverkehr im Radverkehr (2020) Stadt Verl.....	218
Abb.-G	Binnenverkehr im Fußverkehr (2020) Stadt Verl.....	219

---

Abb.-H	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) – Anteil Binnenverkehr Stadt Verl.....	219
Abb.-I	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) – Anteil Einpendlerverkehr Stadt Verl....	220
Abb.-J	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) – Anteil Güterverkehr Stadt Verl.....	220

## Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DTVw	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke an einem Werktag (Mo-Fr)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
FGÜ	Fußgängerüberwege
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GT	Gütersloh
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
HVZ	Hauptverkehrszeit
IMOK	Integriertes Mobilitätskonzept
IT.NRW	Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
L	Land(es)straße
Lkw/LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OWL	Ostwestfalen-Lippe
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
TWE	Teutoburger Wald Eisenbahn
TWV	Transdev Ostwestfalen GmbH
VVOWL	Zweckverband VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe
VwV-StVO	Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

## Anhang Verkehrssimulationsmodell

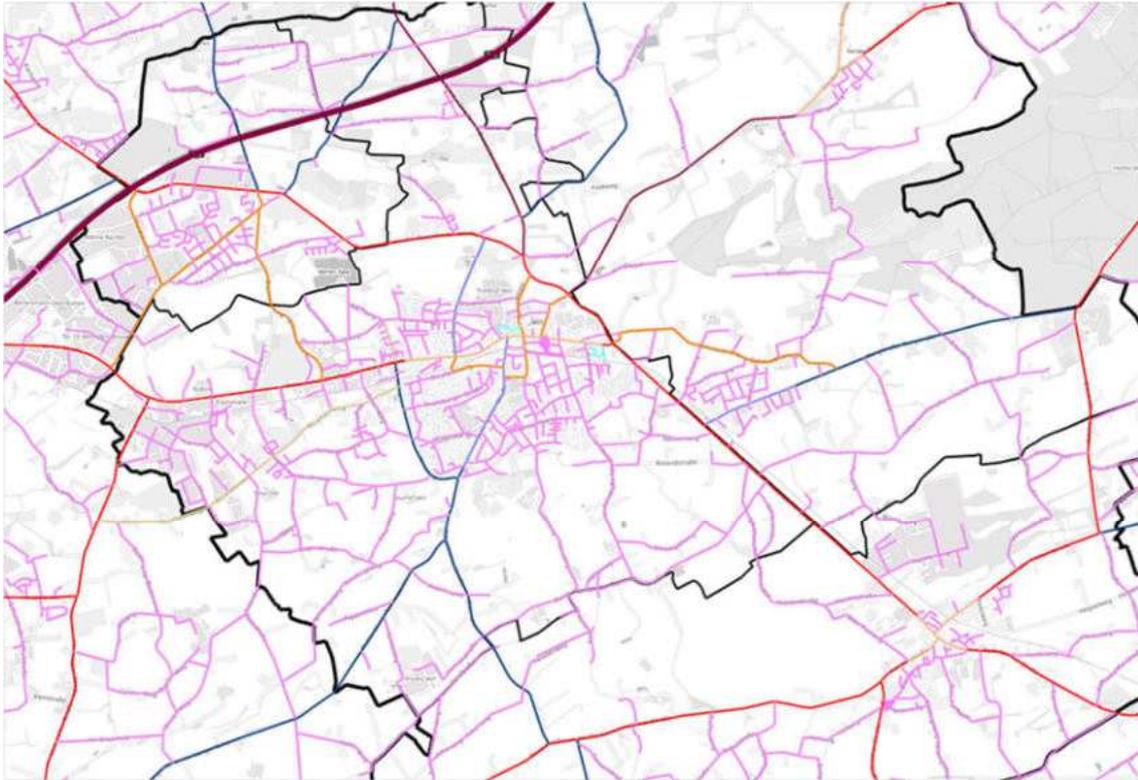


Abb.-A MIV-Netz (2020) Stadt Verl

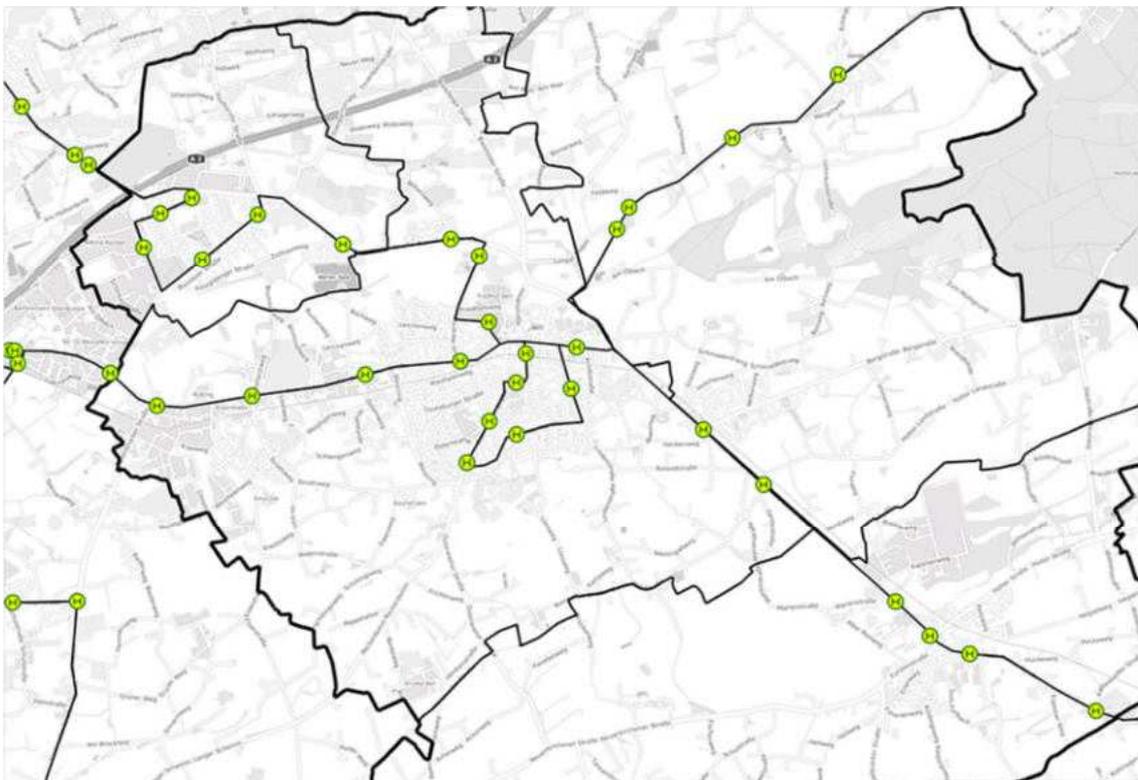


Abb.-B ÖPNV-Netz (2020) Stadt Verl

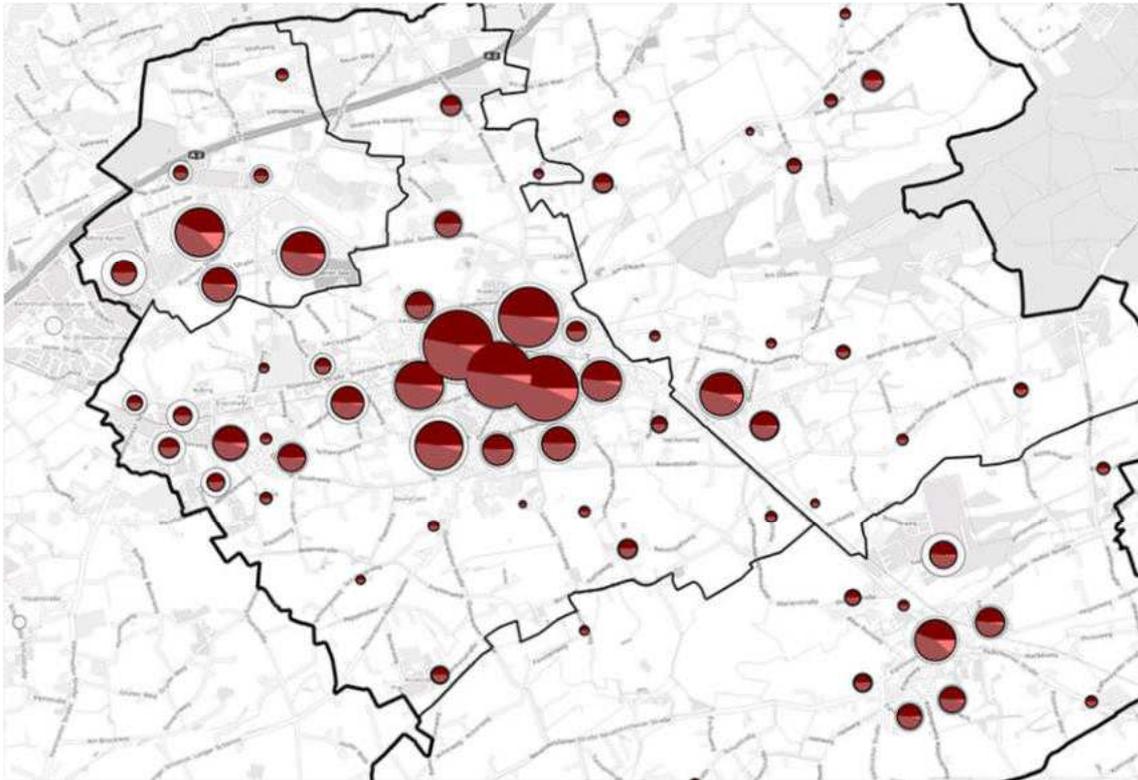


Abb.-C Gesamtverkehr auf Zellenebene in Verl (Binnen- und Einpendlerverkehr) (2020)

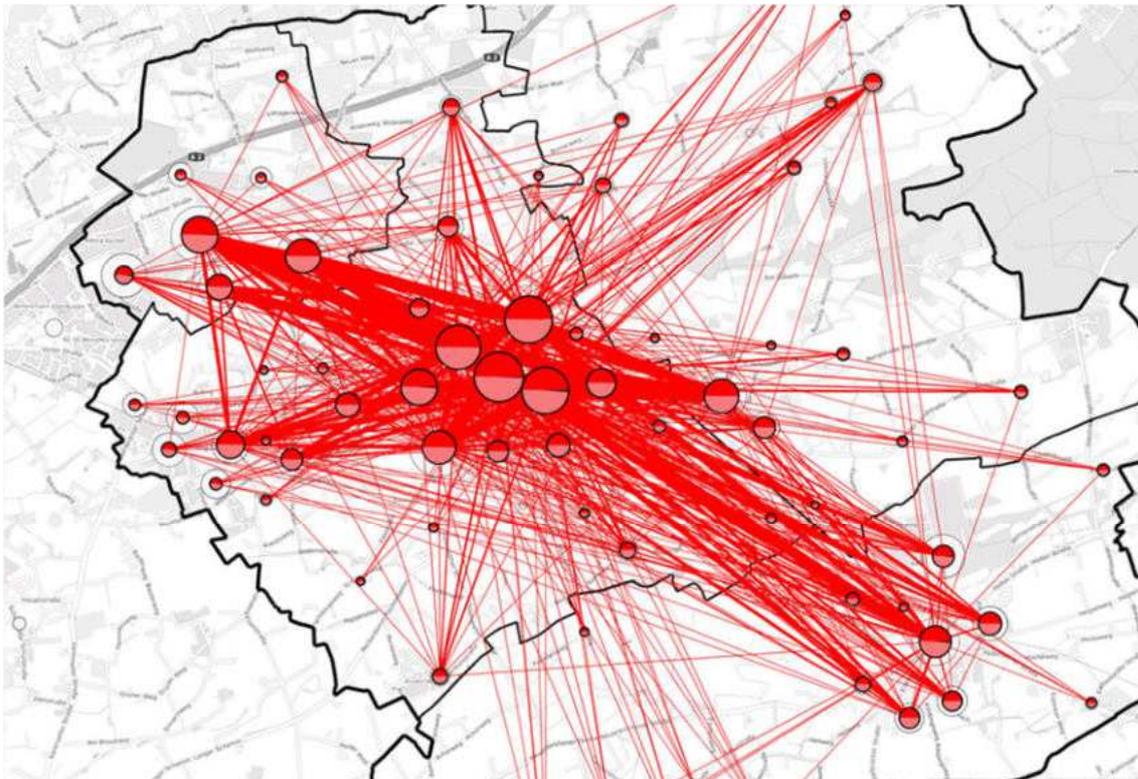


Abb.-D Binnenverkehr im MIV (2020) Stadt Verl



Abb.-E Binnenverkehr im ÖPNV (2020) Stadt Verl

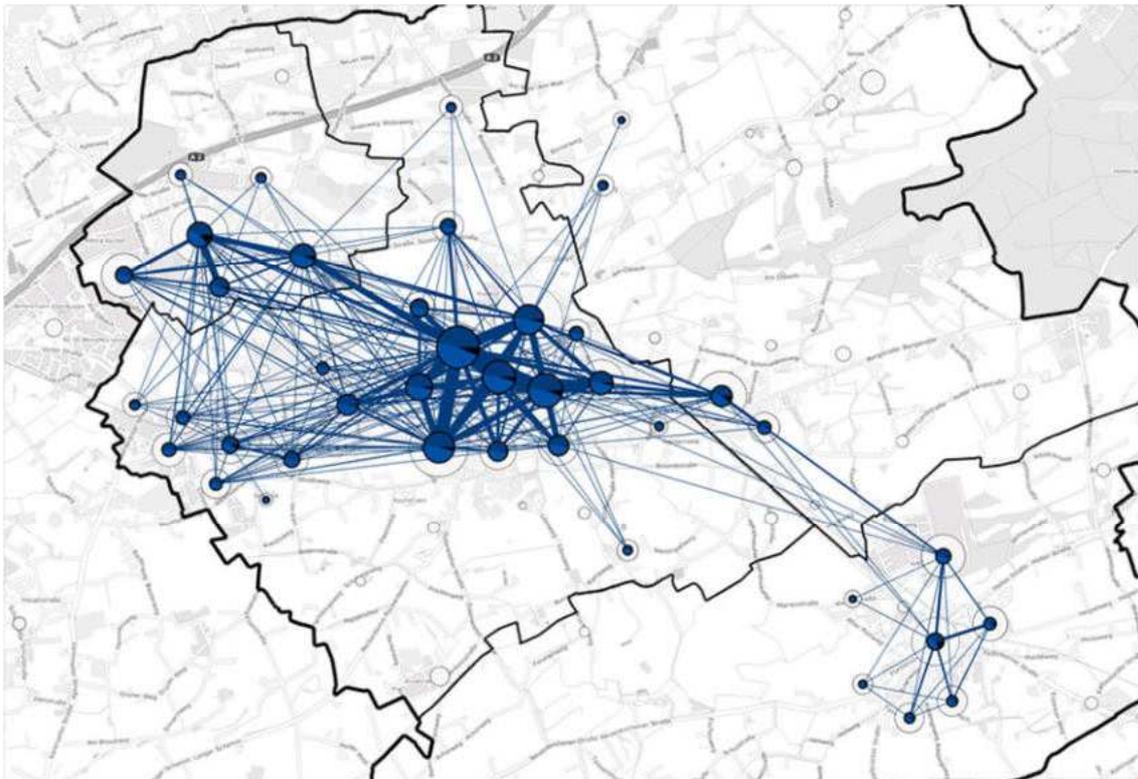


Abb.-F Binnenverkehr im Radverkehr (2020) Stadt Verl

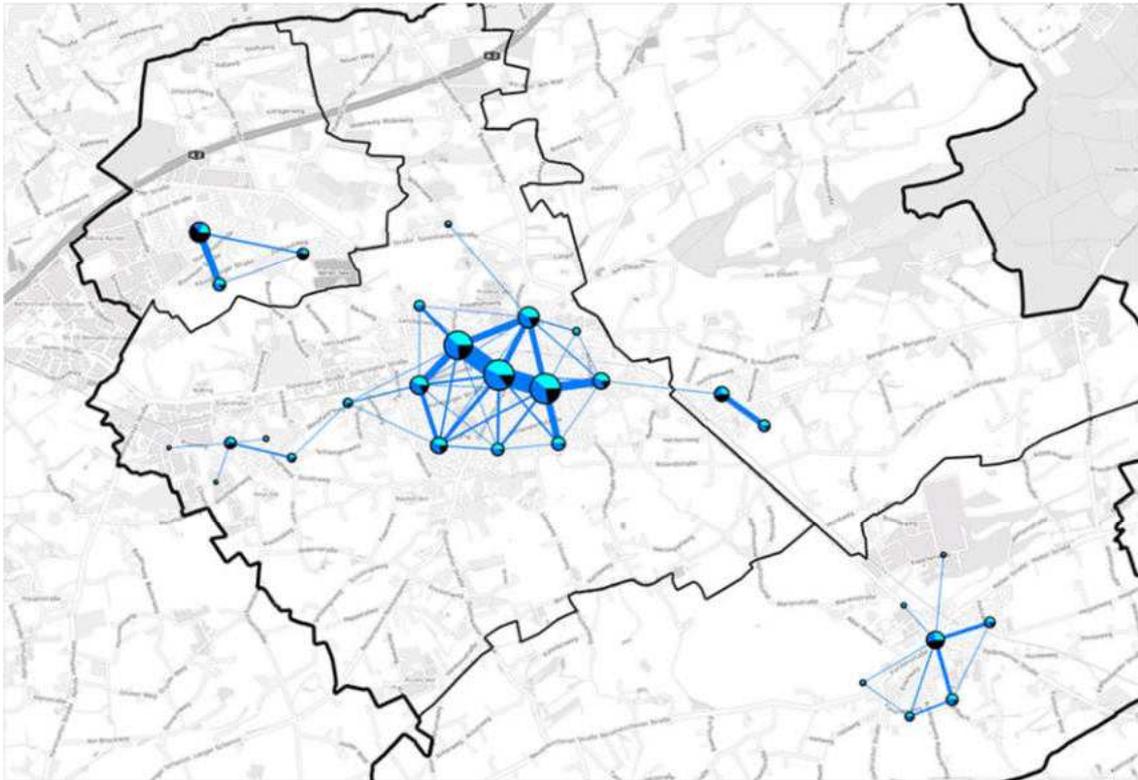


Abb.-G Binnenverkehr im Fußverkehr (2020) Stadt Verl

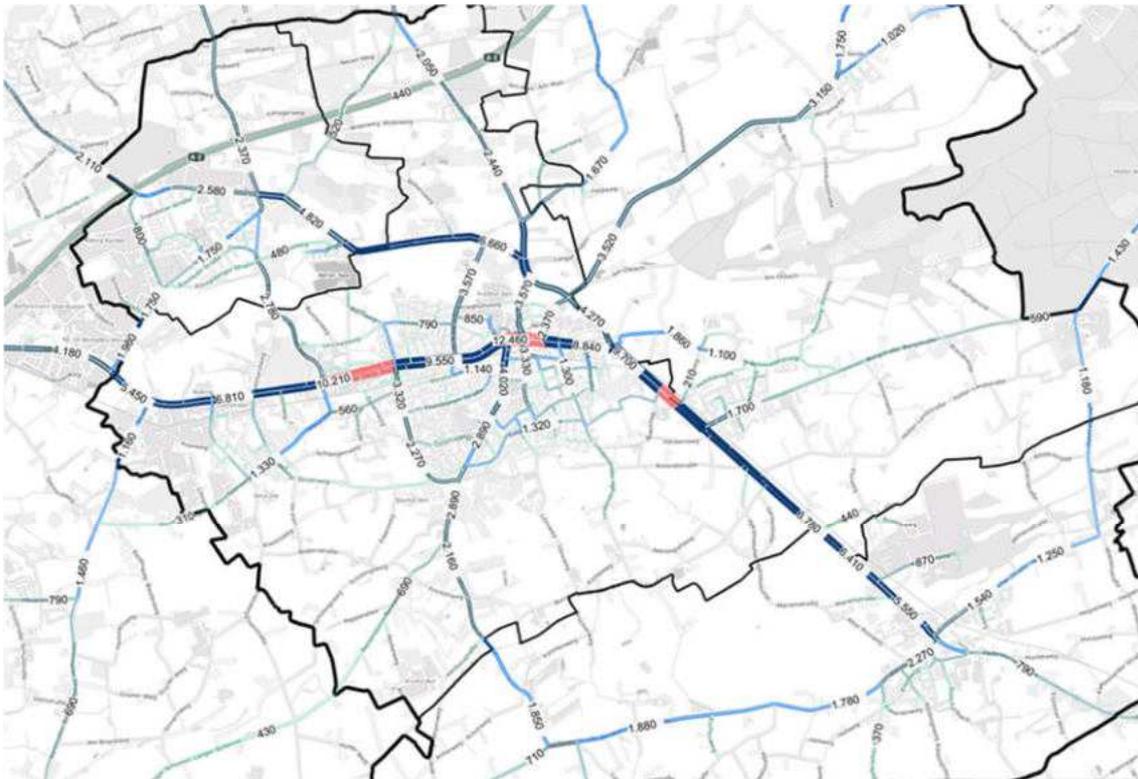


Abb.-H Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) – Anteil Binnenverkehr Stadt Verl

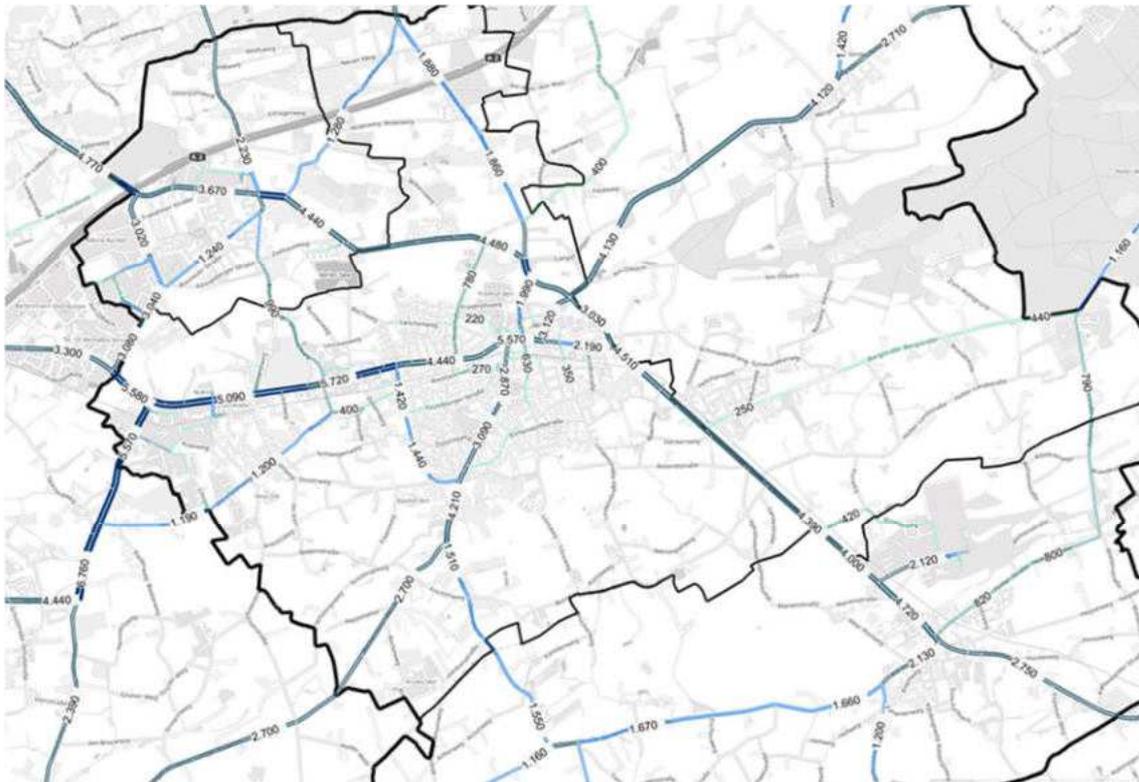


Abb.-I Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) – Anteil Einpendlerverkehr Stadt Verl

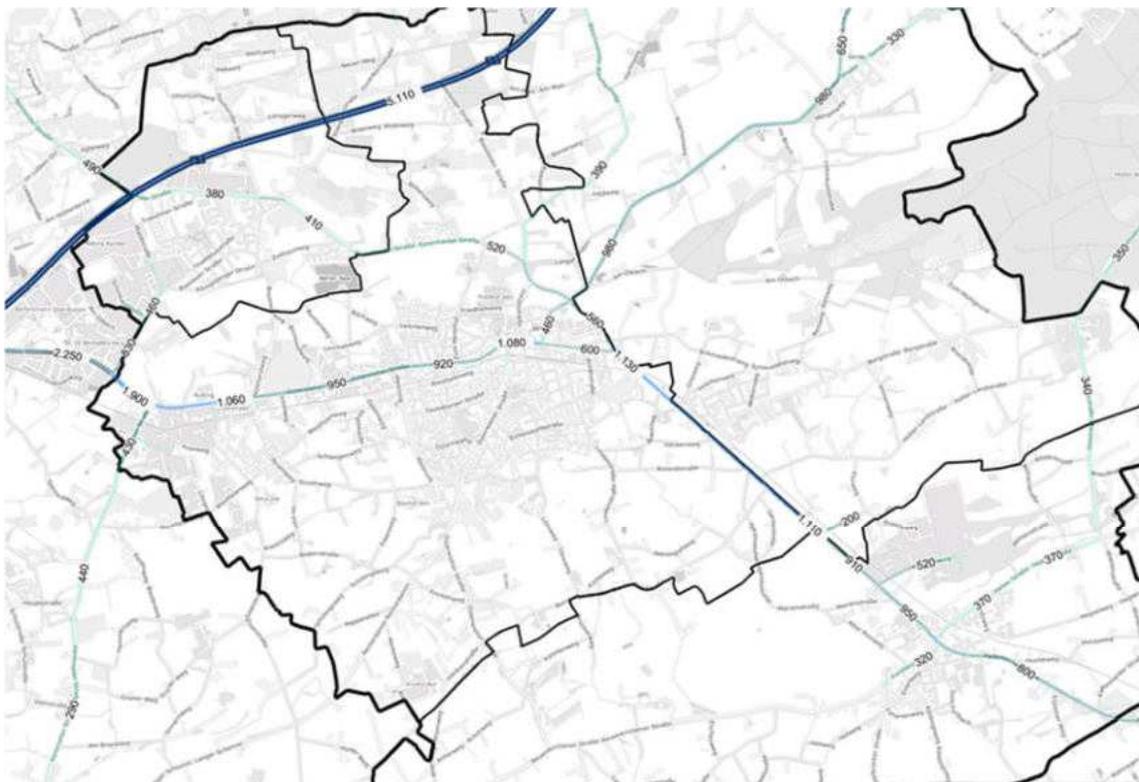


Abb.-J Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) – Anteil Güterverkehr Stadt Verl

