

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Verl

Protokoll 1. Bürgerbeteiligung

Datum: 06.05.2021

Zeit: 18:00 Uhr bis 19:30 Uhr

Ort: Videokonferenz

Nr.	Teilnehmer	Institution
1.	Michael Esken	Stadt Verl, Bürgermeister
2.	Werner Landwehr	Stadt Verl, Leiter Fachbereich Sicherheit und Ordnung
3.	Lauritz Kanne	Stadt Verl, Fachbereich Stadtentwicklung und Umwelt, Mobilitätsmanager
4.	Marius Lenz	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
5.	Lennart Bruhn	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
6.	Teilnehmerzahl insgesamt	In der Spitze 25 Teilnehmende

Ablauf

- Der Bürgermeister Michael Esken begrüßt die Bürgerinnen und Bürger, die an der ersten Bürgerbeteiligung im Rahmen des IMOK teilnehmen
- Anschließend übernimmt büro stadtVerkehr und stellt in einer Präsentation nochmals die wichtigsten Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse vor
- Nach der Präsentation haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, im Live-Chat Fragen anzumelden und dann per Mikrofon selbst zu stellen bzw. diese direkt in das Chatfenster einzugeben (siehe unten)

Diskussion/Live-Chat zur Präsentation der Bestandsaufnahme und Analyse

„Wurden Pedelecs/E-Bikes zum MIV oder zum Radverkehr zugeordnet?“

- Pedelecs und E-Bikes wurden im Rahmen der Auswertung der Haushaltsbefragung dem Radverkehr zugeordnet

„Wenn die neue Bahnverbindung im Rahmen der TWE-Reaktivierung existiert, müssten die Ortsteile Verls auch eingebunden werden. Gibt es dazu schon Ergebnisse?“

- Die TWE-Reaktivierung ist ein zentraler Aspekt, der einen entscheidenden Einfluss auf die zukünftige Verkehrsmittelnutzung nehmen kann, denn hier besteht die Möglichkeit, eine attraktive Alternative zum MIV anzubieten, um beispielsweise Gütersloh zu erreichen. Die bisherigen Ergebnisse zur TWE-Reaktivierung werden im Austausch mit der Stadtverwaltung zur Optimierung des ÖPNV-Netzes im Rahmen des Konzepts berücksichtigt. Das bestehende Busnetz sollte in Bezug auf die Anbindung der Bahnhaltdepunkte und die Taktung der Bahnlinie angepasst werden, damit ein reibungsloser Umstieg zwischen Bus und Bahn erfolgen kann.

„Inwieweit ist das Verkehrskonzept mit dem Projekt Stadtteilentwicklung verknüpft? Besteht hier Austausch?“

- Die Inhalte anderer Konzepte werden bei der Erarbeitung des IMOK's berücksichtigt und eingearbeitet. Dies unterstreicht den „integrierten“ Charakter des Mobilitätskonzepts für Verl. Daher werden auch die beiden in Arbeit befindlichen Ortsteilkonzepte in Sürenheide und Kaunitz in das IMOK eingebunden. Dadurch wird zum einen Parallelarbeit vermieden und zum anderen Ergebnisse auf Ortsteilebene aufgegriffen und ggf. im IMOK weiterentwickelt.

„Ich gehe davon aus, dass die Themen Ladesäulen und CarSharing ein Bestandteil des Mobilitätskonzeptes sein werden. Was sieht das Konzept dazu vor?“

- Diese Inhalte werden selbstverständlich im Rahmen des Mobilitätskonzeptes mit berücksichtigt. Vor dem Hintergrund, dass die Nutzerzahlen von E-Bikes/Pedelecs steigen, spielen natürlich auch die Lademöglichkeiten einen wichtigen Faktor im Rahmen der Mobilität. Auch die Möglichkeit, auf das eigene Fahrzeug zu verzichten und stattdessen CarSharing zu nutzen wird immer relevanter (Teilen statt Besitzen). Das bestehende Angebot von Ladesäulen wird gesichtet und Empfehlungen für den Zeithorizont 2030 und darüber hinaus gegeben.

„Welche Relevanz spielt das Thema S-Pedelecs und die Freigabe von Fahrbahnen im Rahmen des Konzepts?“

- S-Pedelecs unterscheiden sich hinsichtlich der Geschwindigkeit von normalen Pedelecs. Der Elektromotor unterstützt hier bis 45 km/h, während er bei normalen Pedelecs bei 25 km/h abschaltet. Mit einem S-Pedelec kann man dementsprechend mit vergleichsweise höherer Geschwindigkeit unterwegs sein. Das führt mitunter zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, z. B. anderen Radfahrern oder dem Fußverkehr insbesondere in den Ortskernen. Außerorts sind wiederum die Pedelec/E-Bike-Fahrenden durch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis zu 100 km/h auf der Fahrbahn gefährdet. Die Entwicklung und Anpassung der Infrastrukturen für Pedelecs/E-Bikes hat definitiv noch Nachholbedarf. Die gestiegenen Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur resultieren aus den höheren Fahrgeschwindigkeiten, die bestimmte Wegebreiten und ebene Oberflächen voraussetzen. Außerdem müssen Radabstellanlagen am Zielort vorhanden sein, damit die hochwertigen Fahrräder sicher untergebracht werden können. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist zu prüfen, ob auf den außerörtlichen (evtl. auch vorhandenen) Radwegen ein Korridor für die (S-)Pedelecs und E-Bikes eingerichtet werden kann, damit auch regionale Radschnellwege etabliert werden können. Andernfalls bleibt bisher nur die Möglichkeit, mit S-Pedelec oder E-Bike auf der Straße mit dem Kfz-Verkehr zu fahren.

„Ist es möglich, besser darauf aufmerksam zu machen, dass Radfahrer teilweise als „Geisterfahrer“ unterwegs sind?“

- Eine sinnvolle Methode ist das Auftragen von Piktogrammen und Fahrbahnmarkierungen. Dies schafft Klarheit, wie sich die Radfahrenden verhalten sollen und macht auch die anderen Verkehrsteilnehmer (wie z. B. den MIV) auf den Radverkehr aufmerksam. Grundsätzlich sollte das Ziel sein, dass den Radfahrenden ein attraktives und lückenloses Netz zur Verfügung steht, sodass Unklarheiten und Unsicherheiten auch zwischen Verkehrsteilnehmern ausgeräumt werden. Oftmals ist eine unklare, umständliche oder sogar fehlende Radwegeverbindung dafür verantwortlich, dass der Radweg entgegen der Fahrtrichtung befahren wird. Bereits bekannte neuralgische Stellen im Radwegnetz in Verl können gerne per Mail an die Stadtverwaltung gemeldet werden, damit die Probleme schnellstmöglich behoben werden können, sofern dies möglich ist.

„Es können für S-Pedelecs die zum Teil vorhandenen Wirtschaftswege in die gewünschten Richtungen ausgebaut werden.“

- Diese Wege sind primär den Landwirten vorbehalten, damit diese mit ihren Maschinen ihre Felder erreichen können. Selbst wenn solche Wege ausgebaut werden, bestünde Konfliktpotenzial zwischen dem Radverkehr und dem landwirtschaftlichen Verkehr. Außerdem sind diese Wege je nach Jahreszeit nicht problemlos befahrbar (Matsch, Schnee, Eis), sodass keine attraktive, sichere Alternativverbindung gewährleistet werden kann. Zielführender ist es, wenn alternative Routen errichtet werden, die dem Radverkehr (und vor allem den schneller fahrenden Pedelecs/E-Bikes) vorbehalten sind.

„Die Auswertung hat gezeigt, dass der MIV-Anteil in Verl hoch ist. Gibt es in anderen, vergleichbaren Städten Erfahrungen, wie sich das Verkehrsverhalten ändern kann, damit eine „Umerziehung“ stattfindet und weniger Personen den MIV nutzen?“

- Den MIV-Anteil zu verringern ist ein schwieriges Unterfangen, da hier häufig die Bequemlichkeit ein wichtiger Faktor spielt und die Schnelligkeit, mit der die Wege zurückgelegt werden können. Die derzeitigen Verkehrsinfrastrukturen sind über Jahrzehnte gewachsen und haben eine gewisse motorisierte Prägung geformt. Die Infrastrukturen für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) haben hier häufig das Nachsehen. An der einen oder anderen Stelle wird sicherlich eine Transformation der Verkehrsflächen zu Lasten des MIV erfolgen. Verbote für den Autoverkehr sollten aber nicht das Ziel sein, um den MIV-Anteil nachhaltig zu senken. Vielmehr ist mit Push- und Pull-Faktoren darauf hinzuwirken, dass ein Zusammenspiel der Verkehrsmittel erreicht wird. Einige Personen sind auf den MIV angewiesen. Die technische Entwicklung wird dafür sorgen, dass künftig durch alternative Antriebe CO₂- und Lärmemissionen lokal vermieden werden. Dies löst jedoch nicht das Problem der Flächenverknappung durch den MIV. Wenn die alltäglichen Wege künftig auch mit anderen Verkehrsmitteln zügig und komfortabel zurückgelegt werden können, besteht die Möglichkeit, einige Personen zum Umdenken zu bewegen und vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen.

Hinweis des Bürgermeisters zum aktuellen Stand der TWE-Reaktivierung und der Weiterführung bis Hövelhof

- Aktuell wird mit einem Team der FH Bielefeld, verschiedenen ansässigen Unternehmen und der Gemeinde Hövelhof geprüft, ob die FutureRail von Verl bis Hövelhof umgesetzt werden kann. Für den Personenverkehr bestehen nach aktuellem Kenntnisstand zwei Probleme. Zum einen stellen die Kreuzungsstellen eine Herausforderung dar und zum anderen die Notwendigkeit im Notfall die Personen im Fahrzeug schnell evakuieren zu können. Hier besteht insbesondere auf dem Waldabschnitt nordwestlich von Hövelhof ein Problem die Strecke im Rettungsfall zügig und problemlos erreichen zu können. Daher ist zunächst geplant, auf dem Streckenabschnitt zwischen Verl und Hövelhof einen automatisierten Gütertransport einzurichten. Hier steht die Stadtverwaltung bereits mit interessierten Unternehmen in Kontakt und hat etwaige Förderanträge gestellt.

Hilden, 07.05.2021