

– GREVEN BEWEGEN –

SACHLICHER TEILPLAN MOBILITÄT MOBILITÄTSKONZEPT



Ergebnisdokumentation der
1. Planungswerkstatt
1. März 2017, 18:30 – 21:00 Uhr
Rathaus, Greven

Einführung

Die Stadt Greven beabsichtigt bis zum Herbst 2017 ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches als integraler Bestandteil des Stadtentwicklungskonzepts erarbeitet wird. Mit diesem sollen die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 - 15 Jahre festgelegt werden. Die Verkehrssituation sowie die Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren durch vielfältige städtebauliche Entwicklungen verändert. Zudem erfordern neue Herausforderungen, wie z. B. der demografische Wandel, der Klimawandel, die ökonomischen und ökologischen Herausforderungen im Mobilitätsbereich eine Neuausrichtung. Eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie eine Steuerung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt sind hierbei wichtige Themenfelder. Die anvisierten Stadtumbauprojekte in der Innenstadt sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt werden im Mobilitätskonzept aktiv aufgegriffen.

Als wesentlicher Bestandteil des Stadtentwicklungskonzepts ergeben sich neben der Betrachtung der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung und Verkehr wichtige Synergieeffekte. Dies gilt insbesondere, da Greven weiter wachsen und neue Wohn- und Gewerbegebiete entwickeln wird. Hier müssen integrierte Lösungen entwickelt werden, die den Ansprüchen einer umweltgerechten Mobilitätsentwicklung und einer hohen Lebensqualität gerecht werden.

Das Konzept wird in einer dialogorientierten Vorgehensweise erarbeitet. Im Verfahren werden Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, der Politik, der Institutionen und Verbände mit in den Prozess einfließen und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Insgesamt wird für Greven in Abstimmung mit dem parallel zu erarbeitenden Stadtentwicklungskonzept eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre entwickelt.

Zur Diskussion der Handlungsstrategien wurde am 1. März 2017 die erste Planungswerkstatt von der Stadt Greven in Kooperation mit dem beauftragten Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund/Bremen veranstaltet. Neben der Information zum bisherigen Planungsstand machten drei Arbeitsgruppen den Kern der Werkstatt der Veranstaltung aus. Hier wurden Vorschläge der Gutachter zu Handlungsstrategien zur Diskussion gestellt und Anregungen der Teilnehmer/innen aufgenommen.

Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben ca. 35 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an der ersten Planungswerkstatt des Projektes „Mobilitätskonzept für die Stadt Greven - Greven bewegen“ teilgenommen.

Die Veranstaltung fand im Grevener Rathaus statt und begann pünktlich um 18.30 Uhr. Nach einer kurzen Begrüßung vom Fachdienstleiter für die Abteilung Stadtentwicklung und Umwelt, Christian Jakob, wurde die Zeitschiene des Projektes dargelegt, um alle Teilnehmer/innen auf den aktuellen Arbeitsstand zu bringen. Darauf folgend wünschte Herr Jakob, dass die Veranstaltung erfolgreich verläuft und bat die Teilnehmer/innen sich aktiv in den Workshops einzubringen, damit alle Anregungen für die Handlungsstrategien aufgenommen werden können. Nachdem das Gutachterteam der Planersocietät den bisherigen Projektverlauf, das abgestimmte Zielkonzept sowie die mitgebrachten Handlungsstrategien und Schwerpunkte für die Workshops vorgestellt hat, wurden die Arbeitsgruppen eröffnet.



Zeit	Thema	von
18.30	Begrüßung	Stadt Greven
18.35	Erläuterung Ablauf und Rückblick	Planersocietät
18.40	Vorstellung Zielkonzept sowie Handlungsstrategien und Schwerpunkte	Planersocietät
19.05	1. Workshop-Runde in drei Gruppen <ul style="list-style-type: none"> • Stadtraum und Verkehr • Nahmobilität und Radverkehr • ÖPNV und verknüpfte Mobilität 	Planersocietät
19.50	Pause	
20.05	2. Workshop-Runde in drei Gruppen	Planersocietät
20.50	Berichte aus den Arbeitsgruppen	Planersocietät
21.00	Ende	

Das Ziel dieser Werkstatt war die Sammlung von Anregungen und Ergänzungen seitens der Teilnehmer/innen zu den vorgeschlagenen Handlungsstrategien. Dazu wurden insgesamt drei Arbeitsgruppen mit Leitfragen angeboten, in denen die Teilnehmer/innen in den jeweiligen Diskussionen Vorschläge zu Handlungsempfehlungen liefern konnten. Daneben konnten Hinweise

gegeben werden, welche Handlungsstrategien als besonders wichtig eingeschätzt werden. Folgende Themen wurden in kleineren Runden diskutiert:

- Stadtraum und Verkehr
- Nahmobilität und Radverkehr
- ÖPNV und verknüpfte Mobilität

Die Anregungen von den Teilnehmer/innen wurden auf Karteikarten aufgenommen und auf den hierfür vorbereiteten Stellwänden zur Übersicht zusammengestellt. Insgesamt gab es zwei Workshop-Runden á 45 Minuten, sodass die Teilnehmer/innen an zwei Themenständen diskutieren konnten. Zum Ende der Veranstaltung wurden die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen vorgestellt, um einen kurzen Überblick über die vorangegangenen Diskussionen zu geben.



Themenstand Stadtraum und Verkehr

Die Teilnehmer/innen des Themenstandes beteiligten sich aktiv an den Diskussionen und konnten wertvolle Erfahrungen einbringen. Den vorbereiteten Handlungsstrategien wurde insgesamt als Themenschwerpunkte für die weitere Bearbeitung zugestimmt.

Ein besonders aktueller Diskussionsschwerpunkt war vor allem die mögliche Umgestaltung der Rathausstraße, welche nun - nach Übergabe der Baulast an die Stadt - deutlich einfacher realisiert werden könnte. Die Rathausstraße ist eine wichtige Verkehrsachse auf Ost-West-Richtung durch die Kernstadt Grevens und somit auch für den Kfz-Verkehr äußerst attraktiv. Gleichzeitig wird sie stark durch Fußgänger genutzt, welche u.a. vom nördlichen in den südlichen Teil der Fußgängerzone wechseln oder das Rathaus, die anliegenden Geschäfte oder die naheliegenden Schulen besuchen wollen. Trotz z. T. begrüntem Mittelteil und Querungshilfen wird die Straße momentan hauptsächlich durch den Kfz-Verkehr definiert (ca. 12.000 Kfz/Tag). Als eine mögliche Option zur Umgestaltung wurde die Möglichkeit in den Raum geworfen, die Rathausstraße als eine Art Begegnungszone umzubauen. In einer solchen Zone werden alle Verkehrsteilnehmer quasi gleichberechtigt berücksichtigt, die gegenseitige Rücksichtnahme tritt in den Vordergrund. Gestalterisch würde sich diese Philosophie z. B. in einem niveaugleichen, verkehrsberuhigten und für Fußgänger und Radfahrer attraktiven Straßenraum ausdrücken. Grundsätzlich waren sich alle Teilnehmenden einig, dass der Straßenraum der Rathausstraße zukünftig deutlich attraktiver werden sollte. Die derzeitige Trennwirkung beruhe neben der Verkehrsstärke auch auf der heutigen Straßenraumgestaltung. Auch das Konzept der Begegnungszonen stieß bei vielen auf Zustimmung, es gab jedoch auch Bedenken und den Einwand, dass vor einem großen Umbau und einer drastischen Verkehrsberuhigung, die möglichen Alternativen für den Kfz-Verkehr ertüchtigt werden müssten. Unklar war, wohin der Kfz-Verkehr denn ausweichen solle (auf die Kardinal-von-Galen-Straße? Auf die Münsterstraße? Auf die Grabenstraße?). All diese alternativen Strecken sind ebenfalls räumlich kritisch (Engstellen) und auch für den Fuß- und Radverkehr von Bedeutung. Würde ein Einbahnstraßensystem Verbesserungen bringen oder nur zusätzlichen Verkehr (Umwege) erzeugen? Als möglicher Kompromiss wurde vorgeschlagen, zunächst auf der Rathausstraße die Querungsstellen deutlicher und sicherer zu gestalten (z. B. auch farblich abheben) und die Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) ggf. weiter auszudehnen (bislang existiert eine 30 km/h-Strecke von einer Länge von ca. 150 m, meist sei im weiteren Verlauf der Rathausstraße aufgrund des Verkehrs sowieso keine 50 km/h möglich). Eine groß angelegte Umgestaltung könne dann später immer noch erfolgen.

Eine attraktive und gleichberechtigte Straßenraumgestaltung konnten sich die Teilnehmenden auch an anderen Straßen in Greven vorstellen (im Ausmaß einer Begegnungszone z. B. auch Hinter der Lake oder in Reckenfeld).

An mehreren Stellen wurde eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen. Einen besonderen Wert legten die Teilnehmenden dabei auf die Wohngebiete bzw. auf die diese tangierenden oder durchschneidenden, übergeordneten Straßen (in den Wohngebieten selbst ist bereits 30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen). Insbesondere auch die Grabenstraße

wurde als Problemschwerpunkt aufgrund der zu hohen Geschwindigkeit angesprochen. Durch Haltebuchten oder Zebrastreifen könne die gefahrene Geschwindigkeit auf diesem wichtigen Schulweg verringert werden.

Als wichtig wurde es erachtet, dass das Mobilitätskonzept Aussagen liefere, welche die Bedeutung der Straßen in Greven für den Kfz- als auch den Rad-/Fußverkehr einstufen und klassifizieren. Welche Straßen sollen in Zukunft vorrangig für den Kfz-Verkehr angelegt sein? Welche für die Nahmobilität? Welche Straßen müssen weiterhin flüssig befahrbar sein oder diesbezüglich optimiert werden und welche können als ein für alle lebenswerter und attraktiver Straßenraum umgestaltet werden? Wo müssen ggf. Kompromisse eingegangen werden und welche Lösungsmöglichkeiten kommen dafür in Frage?

Auch der Schwerverkehr wurde in diesem Rahmen thematisiert. Lieferverkehr müsse auch weiterhin in die Stadt einfahren können, Durchgangsschwerverkehr solle jedoch zukünftig „außenrum fahren“. Die Lkw-Sperrung für Durchgangsverkehr auf der Königs- und Rathausstraße sei dafür ein erster richtiger Schritt. Wünsche zur Ausweitung des Verbots auf andere innerstädtische Straßen sind ebenfalls vorhanden. Insbesondere wurde zum Thema Schwerverkehr auch die K 53 - Emsdettener Landstraße in Reckenfeld genannt, welche aufgrund der im Stadtteil angesiedelten Logistikunternehmen hohe Belastungswerte aufweise.

Weitere Themen waren Möglichkeiten der Platzgestaltung und der Attraktivierung des öffentlichen Raums. Hinsichtlich des Stadtklimas könnten öffentliche Räume z. B. durch Straßenbegrünung deutlich attraktiver gestaltet werden und ggf. zugleich Querungsmöglichkeiten und Verkehrsberuhigung geschaffen werden. Hier wurden mögliche Synergieeffekte zwischen einem zukünftigen „Teilplan Grün“ und dem Teilplan Mobilität gesehen.

Anregungen zum Themenstand Stadtraum und Verkehr

Neugestaltung der Rathausstraße:

- Rathausstraße mit hoher Trennwirkung
- Trennwirkung beruht nicht nur
 - auf dem hohen Verkehrsaufkommen (Autos)
 - sondern v. a. auch auf der derzeitigen Gestaltung!
- mögliche Begegnungszonen
 - in Rathausstraße (zw. Lindenstraße und Völkerballkreisel)?
 - Hinter der Lake? ...
- Rathausstraße ist zugleich leistungsfähigste und attraktivste Route für Kfz und Fahrrad
- Verdrängungseffekte? → Kardinal-von-Galen-Straße wird überlastet
- Tempo 30 und/oder neue/bessere Querungshilfen → als erster Schritt
- Attraktive Straßenraumgestaltung → bis 2030
- Querungshilfe auch an der Einmündung Martinistraße realisieren! 2013 beschlossen...

Straßenraum attraktiver gestalten:

- Platzgestaltung, Straßenbegrünung → Kleinklima verbessern, Verkehr beruhigen
- Mobilitätsknoten → Ausgestaltung als grüne & attraktive Begegnungspunkte

Kfz-Vorrangnetz definieren und entsprechende Strecken ertüchtigen:

- Einbahnstraßensystem ist zu prüfen
 - Kardinal-von-Galen-Straße
 - Rathausstraße
 - ggf. auch Münsterstraße?ergeben sich mehr Vor- oder Nachteile?
- Alternativen (zur Rathausstraße) für Kfz-Verkehr ertüchtigen (Kardinal-von-Galen-Str./Münsterstr./Umgehungsstraße)
- Kardinal-von-Galen-Str. ist problematisch (Engstelle, Verkehrsbelastung, Sicherheit für Fuß- und Radverkehr)
- Münsterstraße ist problematisch (enger Straßenraum wird v.a. von Kfz, ÖPNV und Rad beansprucht)

Schwerverkehr:

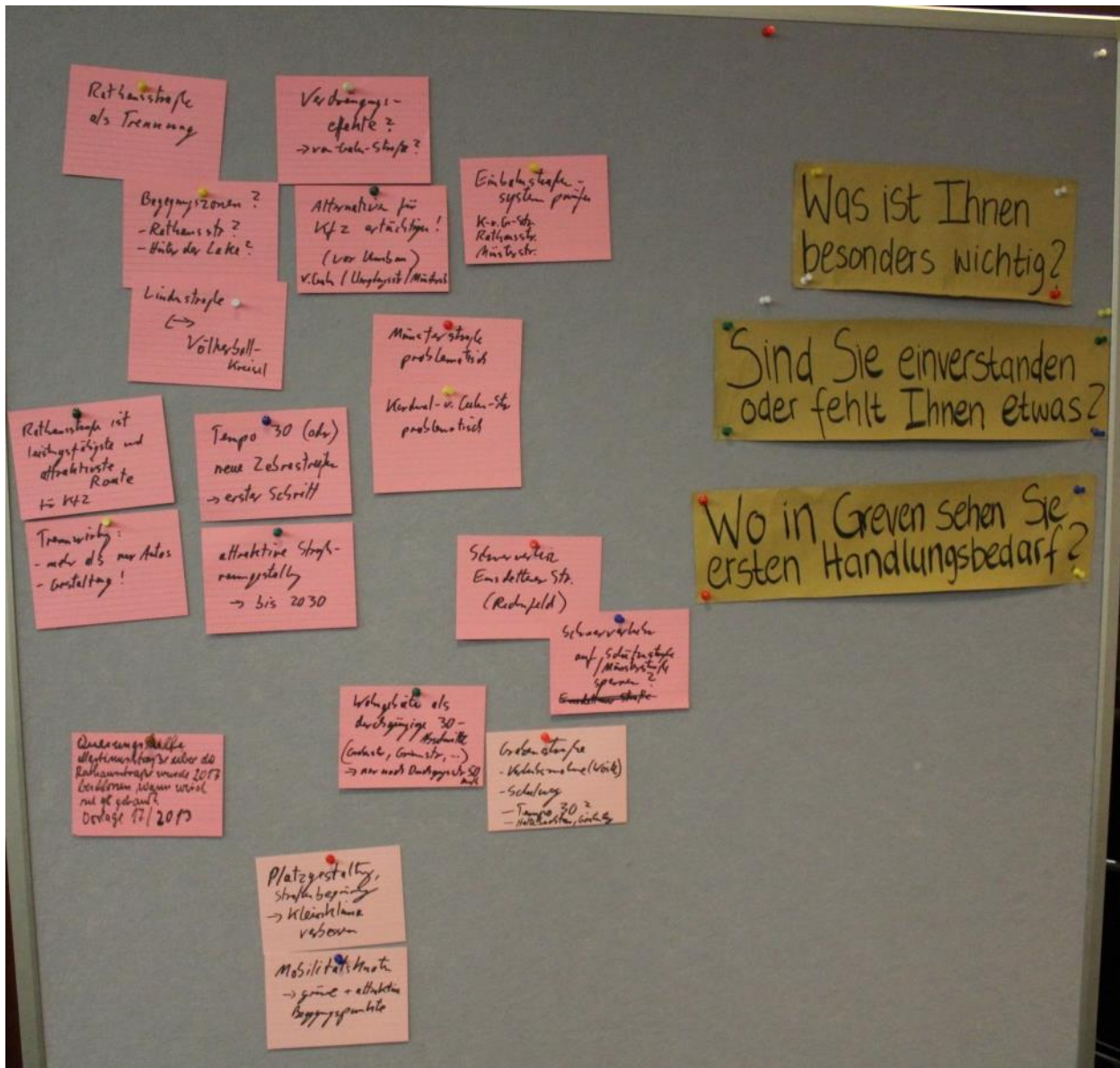
- Schwerverkehr (Durchgang) auf Schützenstraße und Münsterstraße ebenfalls aussperren?
- Schwerverkehr auf Emsdettener Str. (Reckenfeld) reduzieren

Verkehrsberuhigung:

- Wohngebiete als durchgängige 30-Abschnitte (Grabenstraße, Grimmstraße, ...) → nur noch auf Durchgangstraßen 50km/h

- Grabenstraße: Verkehrszunahme durch Wüste, Schulweg, Tempo 30 wieder ausweiten?, Durchsetzung durch bauliche Gestaltung (z. B. Parkbuchten, Grüngestaltung)

Die Beiträge zum Thema Stadtraum und Verkehr



Themenstand Nahmobilität und Radverkehr

Am Themenstand Nahmobilität und Radverkehr wurde den vorgestellten Schwerpunkten (Nahmobilitätsrouten und städtisches Radverkehrsnetz) von Seiten der Teilnehmer/innen grundsätzlich zugestimmt. Während für den Fußverkehr primär auf konzeptioneller Ebene diskutiert wurde, verlief der Diskurs im Radverkehr teilweise schon auf streckenscharfer Ebene mit Vorschlägen bzw. Änderungswünschen zur Routenführung.

Vor allem die Radverkehrsanbindung der Ortsteile (Reckenfeld, Gimfte, Schmedehausen) an die Innenstadt Greven war für die Teilnehmer/innen ein wesentliches Thema. Erst durch eine attraktive und bequeme Radwegführung können mehr Bürgerinnen und Bürger für das Fahrrad als Alternative zum Pkw z. B. für die Fahrt in die Innenstadt oder zum Bahnhof sensibilisiert werden. Gleichzeitig wurde die im Radverkehrsnetz vorgeschlagene Trennung zwischen Alltags- und Freizeitnetz (Haupt- und Nebenrouten) unterstützt und als sinnvoll angesehen, da so die Bedürfnisse und Ansprüche (z.B. zügiges Vorankommen) unterschiedlicher Nutzer/innen (z.B. Pendler, Touristen) berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang wurde es auch begrüßt, dass ein städtisches Radverkehrsnetz eine zusätzliche lokale Beschilderung mit Zielhinweisen innerhalb Grevens („Hotspots“) beinhaltet, da hierdurch auch Radtouristen bspw. in die Innenstadt gelockt werden.

Fahrradstraßen wurden von Seiten der Teilnehmer/innen als ein weiteres wichtiges Element der Radverkehrsförderung in Greven benannt. Vor allem in Greven rechts der Ems werden Fahrradstraßen zur Anbindung der Wüste oder des Grevener Südens an die Innenstadt als sinnvoll erachtet. Da in der Barkenstraße teilweise Unklarheiten hinsichtlich der Flächenzuweisung (Fahrbahn vs. Ruhender Kfz-Verkehr) bestehen, bedarf es einer einheitlichen Gestaltung bei der Einrichtung von Fahrradstraßen in Greven, um über die optische Wahrnehmung („ich befinde mich in einer Fahrradstraße) ein regelkonformes Verhalten der Nutzer/innen (Fahrrad wie auch Pkw) und zugleich die entsprechende Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Für das Thema Nahmobilität bzw. Nahmobilitätsrouten wurde weniger über konkrete Route diskutiert, sondern primär darüber, welche Ansprüche solche Routen grundsätzlich erfüllen müssen, damit diese auch im Sinne einer Fußverkehrsförderung genutzt werden. Im Wesentlichen wurde bestätigt, dass Nahmobilitätsrouten in erster Linie wichtige Ziele im Innenstadtbereich bzw. in der Ortsmitte (z. B. Marktplatz, Schulen, öffentl. Einrichtungen) anbinden müssen. Gleichzeitig sollte auf den Routen bedacht werden, sogenannte „Hotspots“ für Sitz- oder Spielmobiliar zu identifizieren, um diese sinnvoll im Grevener Stadtbild einzubinden und zu verteilen. Ein weiterer wichtiger Punkt war das Thema Angsträum und soziale Sicherheit. Vor allem die Wegeverbindung auf dem Deich ohne eine adäquate Beleuchtung wird in den Abend- und Nachtstunden als unsicher und somit unattraktiv bewertet.

Zudem wurde ausführlich über wichtige Zielgruppen im Rahmen der Fußverkehrsförderung gesprochen. Während vor allem Kinder bzw. Schüler/innen und junge Erwachsene im Fokus der Diskussion standen, wurden ebenso ältere Menschen sowie Fußgänger/innen mit Rollatoren oder Kinderwägen im Zuge der Diskussion berücksichtigt. Eine zielgruppenorientierte Gestaltung entsprechender Nahmobilitätsrouten ist demnach unerlässlich. Während zielgruppenspezifisches

Mobiliar (z. B. Sitz- und Spielmöglichkeiten) einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der ausgewiesenen Routen beitragen kann, gilt es auch sicherer Wegeverbindungen – v.a. für Kinder – mit einem hohen Maß an Verkehrssicherheit abseits von Hauptverkehrsstraßen zu identifizieren.

Anregungen zum Thema Nahmobilität und Radverkehr

- Philipp-Manz Straße zum Friedhof als Fußweg?
- Sicherer Radweg zu den „Püppkesbergen“ für Kinder und Jugendliche
- Radverkehrsnetz → Beschilderung für Grevener Hotspots
- Sicherer Radwege zu Zielen für Kinder und Jugendlichen z.B. Rathaus → Hallenbad über Ampel und gegen die Fahrtrichtung? Für beide Fahrtrichtungen öffnen?
- Route Innenstadt → weitere Bahnhöfe wichtig
- Grevener Süden mit Fahrradstraße anbinden (weiter zur Ems/Hellmannsbrücke/Gimbte)
- Barkenstraße: Ruhender Kfz vs. Radverkehr
- Kardinal-v.G. → Rad über Wilhelmplatz (Baumreihe)
- Münsterstr.: weiß-gestrichelt abtrennen für Radfahren
- Radverkehrsnetz: Parallelweg entlang der Grevener Landstr. (Reckenfeld)
- Mühlenstr. Ist als Fahrradstr. ungeeignet
- Fußverkehr: mehr für Kinder
- Fahrradstr. Münsterstr.
- Radweg Reckenfeld Orts Ausgang Links
 - Beckermann
 - Kuckucksweg
- Angsträume vermeiden: z.B. Emsbrücke
- Kinder mit Cityroller: wo langführen z.B. auf der Barkenstraße oder Gehweg
- Radweg nach Reckenfeld entlang der Bahnschienen
- Josefstr. = Fahrradstraße (Innenstadt-Friedhof)
- Beleuchtung der Rundwege Fußgänger Deich!!
- Auf Routen Hot-Spots identifizieren: sitzen + stehen
- Rollator & Kinderwagen gerecht!
- Radweg Schmedehausen besser über Parallelwege
- Bessere Verbindung Ortsmitte Schmedehausen – Franz-Felix-See zur Innenstadt Greven, durch die Krone Heide Richtung Barkenstraße

- Unterführung Bhf. unattraktiv (Wegesperre)
- Sicherer Radweg zur Anne-Frank-Realschule: Entweder über die Ampel + gegen die Fahrtrichtung oder auf der richtigen Seite fahren + Querungshilfe nutzen
- Route Fuß: Emsweg → Beleuchtung wichtig
- Münsterstr. Als Einbahnstraße
- Hellmannsbrücke als Radweg einbinden
- Fahrradstr. → Naendorfstr.
- Hundebesitzer als Zielgruppe → sozialer Treffpunkt
- Fuß-/Radweg-Brücke Am Diekpohl über die Ems
- Fußgänger Rundwege im Stadtzentrum Radweg Richtung Reckenfeld entlang Bahnlinie

Die Beiträge zum Thema Radverkehr und Nahmobilität



Themenstand ÖPNV und verknüpfte Mobilität

Bei ÖPNV und verknüpfter Mobilität wurde insbesondere über das Thema der Verknüpfung der verschiedenen individuellen Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV und dafür einzurichtende Mobilstationen bzw. Mobilpunkte diskutiert. Als Idee wurde ein „Netz“ von Mobilpunkten an verschiedenen zentralen, gut erreichbaren Standorten im Stadtgebiet genannt. Als potenzielle Standorte wurden Greven Bahnhof, Reckenfeld Bahnhof und die Haltestelle Saerbecker Straße vorgeschlagen; zudem sollte auch in den weiteren Ortsteilen nach Möglichkeit zumindest eine gut ausgestattete und bediente Haltestelle vorhanden sein. Insbesondere die komfortable Verknüpfung von Fahrrad und Bus/Bahn war für die Teilnehmer/innen von Bedeutung. Hierbei wurde sowohl der Wunsch nach kostenlosen Abstellanlagen als auch nach einem (möglicherweise kostenpflichtigen) Fahrradparkhaus am Bahnhof, welches gleichzeitig Service und Sicherheit bietet, genannt. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass ein Fahrradparkhaus beispielsweise auch in Kooperation mit einer sozialen Einrichtung oder im Hinblick auf die Wiedereingliederung von Langzeitarbeitslosen betrieben werden könne. Gute lokale Beispiele stellten dabei die Radstationen in Emsdetten und Rheine dar. Ebenfalls wurden in dem Zusammenhang die am Grevener Bahnhof vorhandenen privaten Fahrradboxen thematisiert, bei denen Defizite sowohl bei der Qualität als auch bei der Information bzgl. der Belegung bestehen, die aber grundsätzlich gewünscht sind.

Weiterhin wurde über die Angebotsqualität des Grevener ÖPNV gesprochen. Überwiegend wurde dabei sowohl eine Weiterentwicklung des Liniennetzes als auch eine Ausdehnung der Betriebszeiten genannt. Konkret wurde der Wunsch einer besseren Taktung des ÖPNV geäußert sowie ein generell längerer Bedienungszeitraum, insbesondere in der Schwachverkehrszeit, aber auch individuell bei größeren Veranstaltungen in der Stadt, gewünscht. Als Hindernis wurden insbesondere der begrenzte finanzielle Spielraum, aber auch mögliche ausschreibungs- und vergaberechtliche Konflikte benannt. Kurz wurde für weitere Entwicklungen im ÖPNV der kreisweite Nahverkehrsplan thematisiert, bei dem Greven sich aktiv einbringen und die kommunalen Interessen vertreten solle.

Zusätzlich stellten aufeinander abgestimmte Taktungen bzw. Verknüpfungen der einzelnen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Taxibus, AST) einen Diskussionspunkt mit Optimierungsbedarf dar. Mittels besserer Fahrgastinformation, beispielsweise durch dynamische Informationsanzeiger an Verknüpfungspunkten, können Unsicherheiten bei der Nutzung abgebaut werden. Dies sei insbesondere dann wichtig, wenn der Bus nur selten fährt und Ungewissheit darüber herrscht, ob dieser bereits abgefahren ist.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Liniennetzes sollten insbesondere die Linienwege in der Kernstadt, speziell in Bezug auf das Neubaugebiet Wöste, überdacht werden. Grundsätzlich ist eine Anbindung von Neubaugebieten an den ÖPNV von Anfang an mit zu planen. Auch sind Vorschläge für alternative, möglichst kostenneutrale Bedienungsangebote für die ländlichen Ortsteile gern gesehen.

Kurz angeschnitten wurden die Themen der aktiveren Kommunikation und Werbung sowie eines einfachen Tarifsystems mit einer stadtweit einheitlichen Preisstufe. Auch die Einführung von

Carsharing-Angeboten in Greven oder auch eines Leihfahrradsystems wurde kurz diskutiert, letzteres jedoch aufgrund der bereits jetzt hohen Fahrradverfügbarkeit und -nutzung kritisch gesehen.

Anregungen zum Themenstand ÖPNV und verknüpfte Mobilität

Thema Mobilstationen/Mobilpunkte und Verknüpfung

- „Netz“ von Mobilpunkten als zentrale Mobilitätsorte der Stadt
- Verknüpfungspunkte insbesondere bei Bus < > Schiene und E-Mobilität < > Schiene
- Potenzielle Standorte u. a.:
 - Greven Bf.
 - Reckenfeld Bf.
 - Saerbecker Str. (Nahversorgung und Regionalbushaltestelle)
- Fahrradparkhaus:
 - Positives Beispiel: Rheine (Parken in Kombination mit Service, bspw. bewachtes Parken und Reparaturservice)
 - Vorteile/Synergien: Sicherheit, Service und Ladeplätze für E-Bikes
- Private Fahrradboxen am Bahnhof Greven:
 - Informationsdefizit bzgl. der Schlüsselvergabe
 - Zustand
- Reckenfeld Bf.: Anschaffung bzw. Aufwertung von Bike+Ride
- Gesicherte, höherwertige Fahrradstellplätze = kostenpflichtig
- Rad-Abstellanlagen auch an einer zentralen Haltestelle in den kleineren Ortsteilen (z. B. Schmedehausen S50/R51, Airportallee / Strumps Damm)
- Thema Fahrradverleih/Bike-Sharing für Greven relevant?

Thema ÖPNV-Angebot und -Qualität

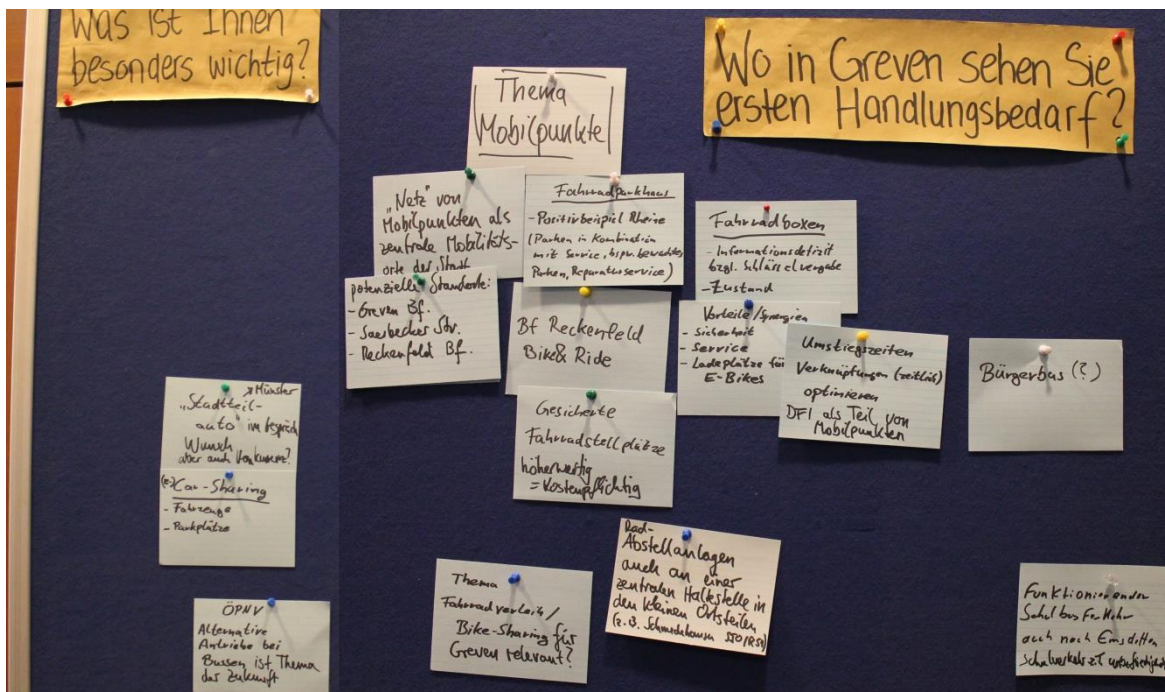
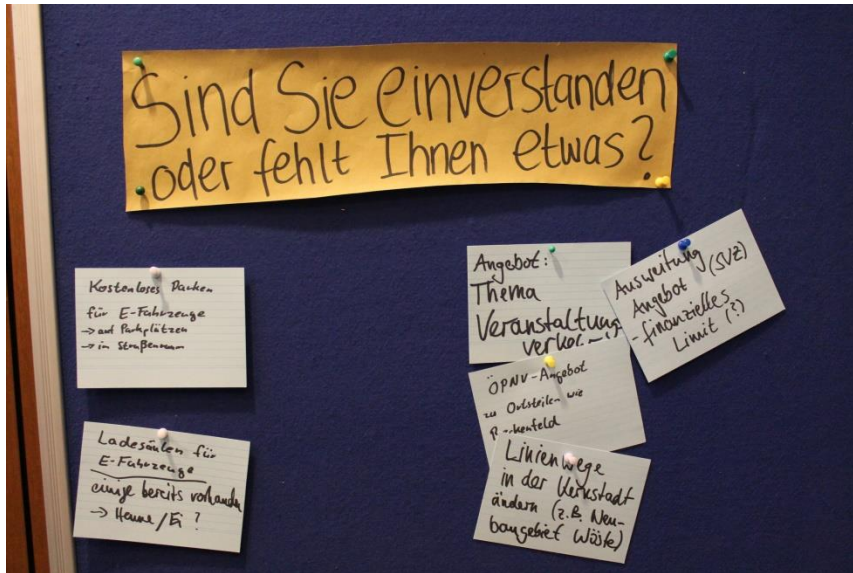
- Angebote: Thema Veranstaltungsverkehr (Beispiel Karneval)
- ÖPNV-Angebot zu Ortsteilen wie Reckenfeld verbessern
- Ausweitung des Schwachverkehrszeiten-Angebots → finanzielles Limit?
- Linienwege in der Kernstadt ändern (z. B. Neubaugebiet Wöste)
- Umsteigezeiten und Verknüpfungen (zeitlich) optimieren
- Dynamische Fahrgastinformation (DFI) als Teil vom Mobilpunkten
- Idee Bürgerbus, Kooperation mit umliegenden Gemeinden
- Funktionierender Schulbusverkehr auch nach Emsdetten → Schulverkehr z.T. unbefriedigend
- Alternative Antriebe bei Bussen ist Thema der Zukunft

Thema Carsharing und E-Mobilität

- E-Carsharing: Fahrzeuge, Parkplätze
- Carsharing in Kooperation mit „Stadtteilauto“ (Münster): Wunsch, aber auch Konkurrenz zum ÖPNV?

- Ladesäulen für E-Fahrzeuge: zwei bereits vorhanden, eine geplant, Informationsstand und Infrastruktur verbessern
- Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge auf Parkplätzen und im Straßenraum

Die Beiträge zum Thema ÖPNV und verknüpfte Mobilität



Ansprechpartner Stadt Greven:

Olaf Pochert
Stadt Greven
Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt
Rathausstraße 6
48268 Greven
E-Mail: olaf.pochert@stadt-greven.de
Tel.: 02571 920 319



Gutachterliche Betreuung:

Planersocietät
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Dr. Michael Frehn,
Anne Mechels, Sebastian Schröder-Dickreuter, Thomas Mattner, David Madden
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

