

– GREVEN BEWEGEN –

SACHLICHER TEILPLAN MOBILITÄT MOBILITÄTSKONZEPT



Ergebnisdokumentation der
2. Planungswerkstatt
10. Juni 2017, 15:00 – 18:00 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 Konkretisierung der Handlungsansätze aus der ersten Planungswerkstatt sowie zur Vorstellung und Diskussion erster Maßnahmenideen und der Netzplanfälle wurde am 10. Juni 2017 von der Stadt Greven in Kooperation mit der Planersocietät aus Dortmund/Bremen die zweite Planungswerkstatt im Rathaus Greven durchgeführt.

Aufgrund der parallel stattfindenden Konzeption eines Bausteins aus dem integrierten Handlungskonzept Innenstadt und der aktuellen Beteiligungsrunde zum Konzept zur Vermeidung von Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone durch das Aufstellen von Pollern, wurden beide Veranstaltungen zusammengelegt. Hierdurch konnte u. a. der thematische Zusammenhang beider Konzeptionen aufgezeigt sowie potenzielle Wechselwirkungen aufgezeigt werden. Die Beteiligung zum integrierten Handlungskonzept Innenstadt wird durch Jens Stachowitz Kommunalberatung begleitet.

Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben 39 Personen (inkl. Veranstalter und Gutachterteam) an der zweiten Planungswerkstatt teilgenommen.

Die Veranstaltung fand im Grevener Rathaus statt und begann pünktlich um 15.00 Uhr. Nach einer kurzen Begrüßung vom Mobilitätsmanager der Stadt Greven, Olaf Pochert, übernahm Frau Mechels von der Planersocietät die Moderation der Veranstaltung. Nachdem Frau Mechels die einen kurzen Rückblick auf den bisherigen Planungsdialog des Konzeptes gab und die Auswirkungen der Netzplanfälle auf das Straßennetz der Stadt Greven anhand des Verkehrsmodells vorstellte, setzte Herr Schröder-Dickreuter die Präsentation fort und erläuterte den Anwesenden kurz die ersten Maßnahmenvorschläge im Rahmen des Mobilitätskonzeptes. Im Anschluss stellte Herr Stachowitz die Ergebnisse der im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt durchgeführten Passanten- und Unternehmerbefragung der Fußgängerzone Greven rechts der Ems vor. Anschließend wurden die Arbeitsgruppen eröffnet. Die weitere Gruppendiskussion wurde in einem Durchgang über ca. 1,5 Stunden in den Gruppen „Mobilitätskonzept Greven“ sowie „Integriertes Handlungskonzept Innenstadt“ fortgesetzt. Zum Ende der Veranstaltung wurden die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen vorgestellt, um einen kurzen Überblick über die vorangegangenen Diskussionen zu geben.

Zeit	Thema	von
15.00	Begrüßung	Stadt Greven
15.05	Einleitung	Planersocietät
15.10	Mobilitätskonzept Greven – Stand der Arbeit	Planersocietät
15.30	Integriertes Handlungskonzept Innenstadt	Stachowitz Kommunalberatung
15.45	Pause	
15.55	Workshop-Runde in zwei Gruppen <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzept Greven • Integriertes Handlungskonzept Innenstadt 	Planersocietät/ Stachowitz Kommunalberatung
17.40	Berichte aus den Arbeitsgruppen	Planersocietät/ Stachowitz Kommunalberatung
18.00	Ende	

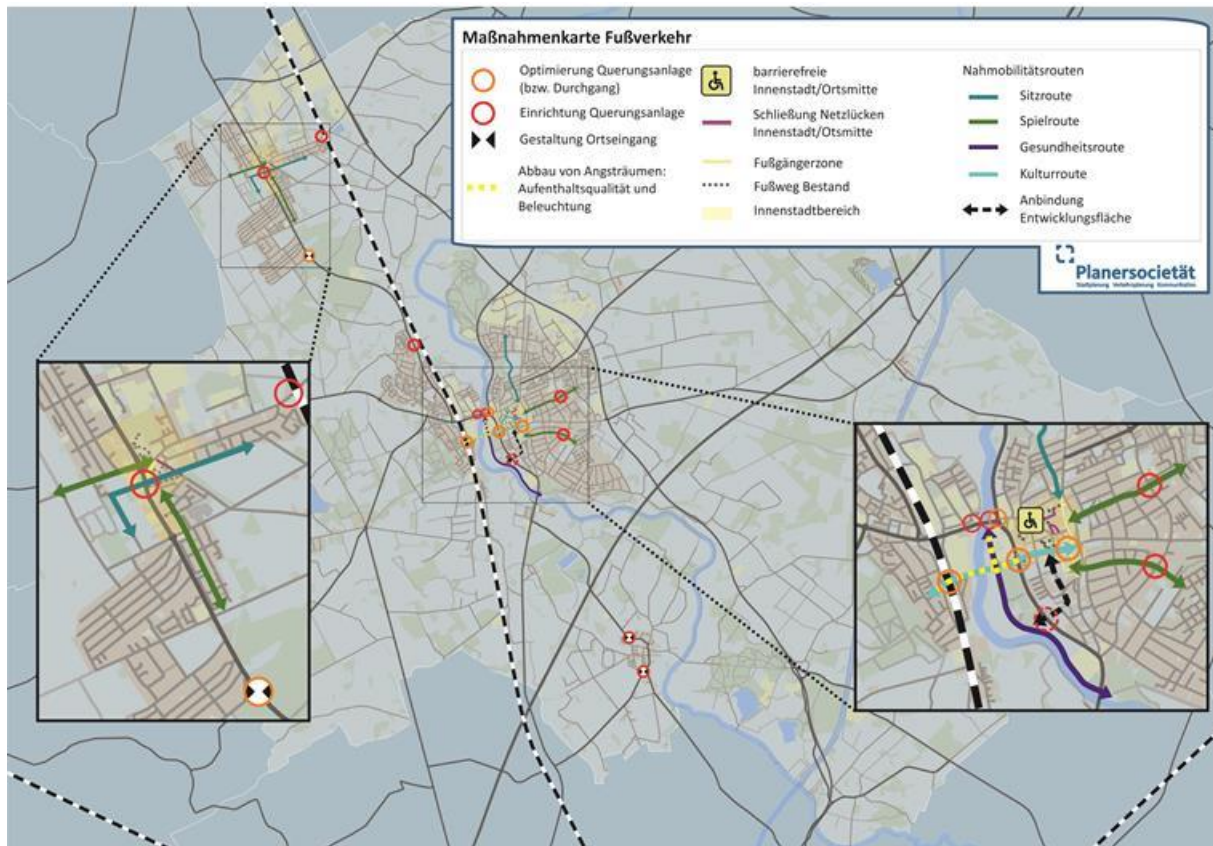
Das Ziel der Arbeitsgruppe zum Mobilitätskonzept war u.a. die Konkretisierung der Handlungsansätze aus der ersten Planungswerkstatt sowie eine umsetzungsrelevante Diskussion der Maßnahmenvorschläge hinsichtlich Akteuren, Priorisierung und Verortung. Dazu wurden der Arbeitsgruppe Leitfragen angeboten, durch die die Teilnehmer/innen diskutieren und Vorschläge liefern konnten. Die Anregungen von den Teilnehmer/innen wurden auf Karteikarten aufgenommen und auf den hierfür vorbereiteten Stellwänden zur Übersicht zusammengestellt.

Das Ziel der Arbeitsgruppe zum integrierten Handlungskonzept Innenstadt war die Beteiligung der Grevener Bürgerschaft sowie der Anliegerinnen und Anlieger bzw. Eigentümerinnen und Eigentümer von Immobilien in der Fußgängerzone zur konkreten Maßnahme „Sicherung der Funktion des öffentlichen Raumes als Fußgängerbereich“ (Vorlage 124/2015). Diese hatten im Rahmen des Workshops die Möglichkeit im direkten Dialog mit der Stadtverwaltung Greven und Herrn Jens Stachowitz ihre Anliegen, Anregungen und Bedenken vorzubringen und zu diskutieren.

Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept Greven

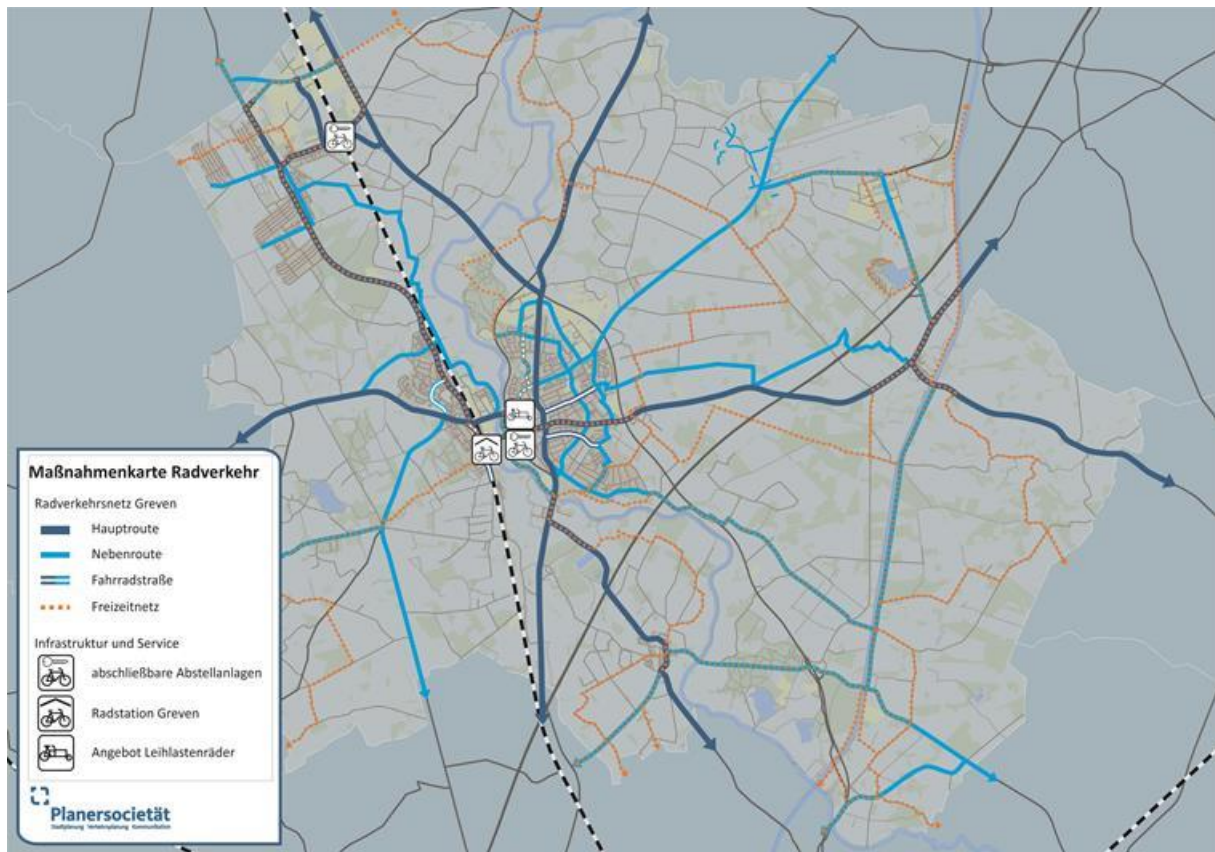
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppe beteiligten sich aktiv an den Diskussionen und konnten wertvolle Erfahrungen und Anregungen einbringen. Den vorgeschlagenen Maßnahmenideen wurde insgesamt als Ansatz für die weitere Bearbeitung zugestimmt.

Handlungsfeld Nahmobilität



Ein besonders anregender Diskussionsschwerpunkt waren vor allem die vorgeschlagenen thematischen Nahmobilitätsrouten für unterschiedliche Zielgruppen. Während die Wichtigkeit solcher Routen als fußgängerfreundliche Anbindung der Ortszentren in Greven rechts der Ems und in Reckenfeld bestätigt wurde, gab es vereinzelt Vorschläge für eine optimierte Routenführung auf Grundlage beobachteter und aktuell genutzter Wegeverbindungen sowie Hinweise zu umsetzungsrelevanten Schwierigkeiten (z.B. Wegführung entlang des Walgenbachs). Zudem wurde es befürwortet, die Routen teilweise zu verlängern, um bspw. die südlichen gelegenen Bereiche in Greven rechts der Ems auch nahmobilitätsfreundlich anzubinden. Weiter wurde die Sinnhaftigkeit vieler einzelner thematisch getrennter Routen diskutiert, da es grundsätzlich um eine fußgängerfreundliche Gestaltung ginge. So gab es u.a. den Vorschlag, Themenrouten zu kombinieren (z.B. Sitz- und Spielroute), um Zielgruppen nicht auszuschließen. Hinsichtlich relevanter Akteure war sich die Gruppe darüber einig, alle Beteiligten (Anwohner, Zielgruppen) bei der Konzeption und Planung einer Nahmobilitätsroute einzubinden und zu informieren.

Handlungsfeld Radverkehr



Hinsichtlich der Maßnahmenvorschläge im Radverkehr wurde – analog zum Thema Fußverkehr – die Anbindung der südlichen Siedlungsbereiche rechts der Ems an die Grevener Innenstadt thematisiert. Überwiegend wurde eine Radverkehrsverbindung über die Münsterstraße aufgrund der lokalen Engstellen und bereits heute bestehenden Nutzungskonkurrenzen (Fuß, Rad, MIV, ÖPNV) als skeptisch und schwierig bzgl. der Umsetzung betrachtet. Dennoch wurde die Münsterstraße auch als Eingangstor zur Innenstadt charakterisiert, wo eine entsprechende Gestaltung als sinnvoll gesehen wird. Darüber hinaus wurde die Anbindung Reckenfelds mit dem Rad links der Ems klar priorisiert und die Potenziale entlang der B 481 als Hauptroute als sehr gering eingeschätzt. Weiterhin wurden die Auswirkungen paralleler bzw. zukünftig absehbarer Entwicklungen in Bezug auf ein Radverkehrsnetz in Greven diskutiert. Während das Veloroutenkonzept der Stadtregion Münster die Routenführung über den Emsradweg vorsieht, bestehe im Zuge der Flächenentwicklung auf dem heutigen Setex-Gelände durchaus die Möglichkeit eine Radroute parallel zur L 587 zu führen.

Handlungsfeld Stadtraum und Verkehr

Sachlicher Teilplan Mobilität Greven

mögliche Planvarianten zur Gestaltung der Rathausstraße

Differenz zum Prognose-Nullfall 2030 [in Kfz-Fahrten/Tag, DfVw]

Variante A - Teilspernung:



Variante B - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, 20 km/h:



Variante C - Einbahnstraßensystem und Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich:



Gestaltungsbeispiele

attraktiv & menschenfreundlich

Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (Rad, Fuß, Kfz)

Kfz ist „zu Gast“ im Straßenraum

sichtbarer Unterschied zu normalen Straßenräumen

hohe Aufenthaltsqualität



Sachlicher Teilplan Mobilität Greven

Ableitung eines Basisstraßennetzes - Wirkung von Temporeduzierungen

Wirkung von Ausweitung der Tempo 30-Strecken

Differenz zum Prognose-Nullfall 2030 [in Kfz-Fahrten/Tag, DfVw]

Beispiel A: Grabenstraße



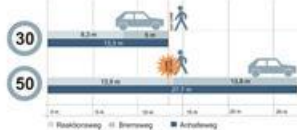
Beispiel B: Münsterstraße



Beispiel C: Bismarckstraße



Beispiel D: Saerbecker Str./A.d.Martinischule



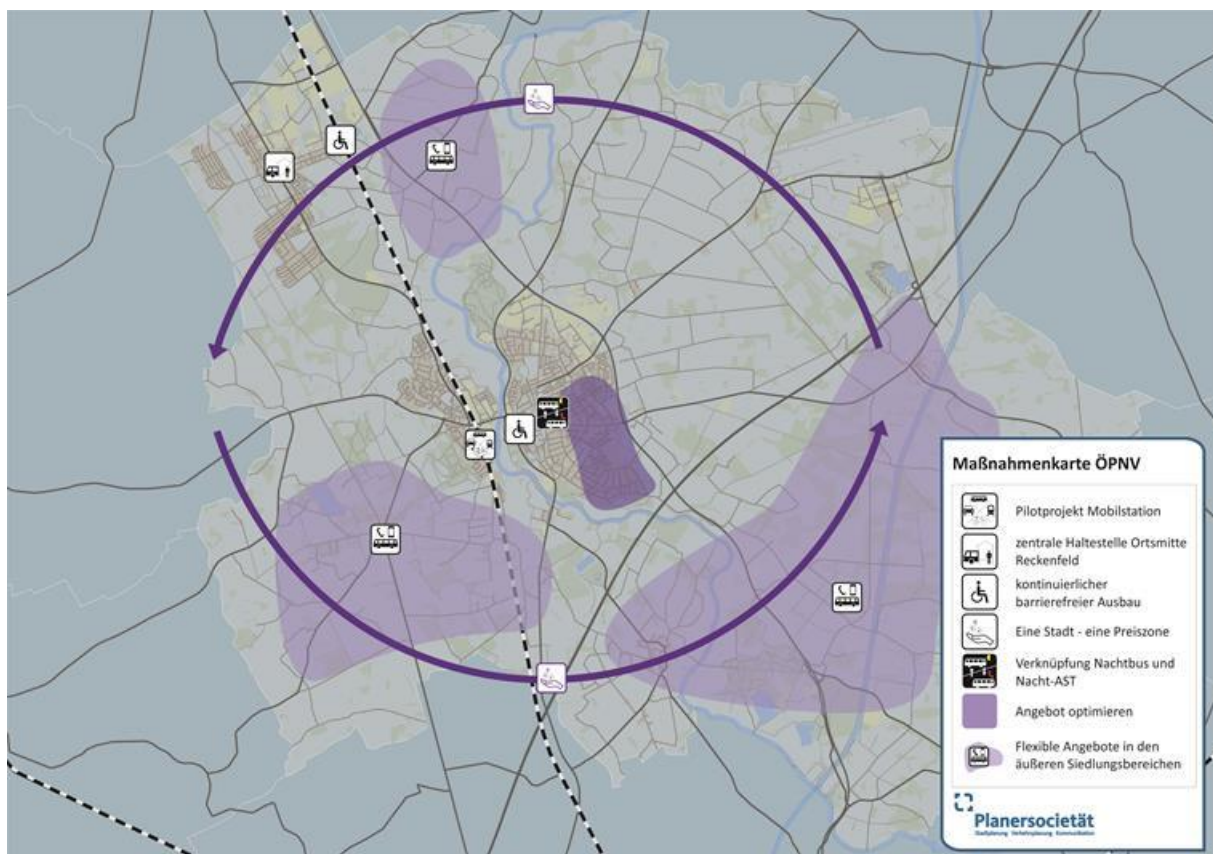
aktuelle Straßenklassifizierung



Für das Handlungsfeld Stadtraum und Verkehr wurden mögliche Planvarianten zur Rathausstraße (Teilspernung, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Einbahnstraßensystem und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) sowie Vorschläge zur Ausweitung weiterer Tempo 30-Strecken diskutiert (Grabenstraße, Münsterstraße, Bismarckstraße, Saerbecker Str./A.d. Martinischule). Für die Planvarianten der Rathausstraße gab es eine leichte Priorisierung der Teilnehmenden bzgl. eines Einbahnstraßensystems mit der Kardinal-von-Galen-Straße, um auch auf letzterer Entlastungseffekte zu erzielen. Zudem wurde hier der Vorschlag unterbreitet, den östlichen Streckenabschnitt der Kardinal-von-Galen-Str. bis zum Parkplatz Wilhelmsplatz für beide Richtungen zu öffnen, um diesen auch einfach aus nördlicher Richtung kommend zu erreichen.

Hinsichtlich weiterer Tempo 30-Strecken wurde von den Anwesenden die Münsterstraße priorisiert. Neben weitergehenden Gestaltungsfragen in diesem Zusammenhang und der qualitativen Aufwertung des Straßenraums für die Anwohner wurden hier auch vorteilhafte Querbezüge/Synergieeffekte zu den vorangegangenen Diskussionen im Fuß- und Radverkehr genannt.

Handlungsfeld ÖPNV und Verknüpfung



Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit und der intensiven Diskussionen in den vorigen Handlungsfeldern, musste die Diskussion der Maßnahmenvorschläge im ÖPNV vorzeitig abgebrochen werden. Während eine zentrale Bushaltestelle im Ortszentrum Reckenfeld als sinnvoll betrachtet wurde, wurden Zweifel gegenüber den Abendverkehren in den übrigen Reckenfelder Siedlungsbereichen aufgrund überwiegender Leerfahrten geäußert. Darüber hinaus war ein weiterer Hinweis, dass die Verknüpfung zwischen Bus und Schiene am Bahnhof Greven nicht funktioniert.

Anregungen in der Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept Greven

Handlungsfeld Nahmobilität:

- Themenrouten sinnvoll? Kombination Sitz- und Spielroute...
- Zebrastreifen im Zuge Frankenstraße ist beschlossen
- Marienfriedweg gestalten: Streifen mit Asphalt, z.B. für Rollatoren
- Akteure: Betroffene/Zielgruppen mit einbinden
- Anwohner nicht vergessen, z.B. Frankenstraße (Kfz-Parken)
- Sitzroute Reckenfeld Richtung Westen verlegen? (Plansicherheit)
- Umsetzung schwierig: Wegführung in Reckenfeld am Walgenbach (naturnaher Ausbau)
- Abbau von Angsträumen: Sicherheit auf der Fußgängerbrücke Bhf-City
- Nordwalder Straße. Brücke als Nahmobilitätsroute definieren (Sitz- und Spielroute)
- Querung Bismarckstraße ist vorhanden (Fußgängerüberweg)
- Vorhandene Spielplätze einbinden (z.B. am Deich)
- Sitzroute in der Albachtstraße
- Deichweg: Platz zur Gestaltung vorhanden
- Spielroute Barkenstraße auch als Sitzroute

Handlungsfeld Radverkehr:

- Münsterstraße als Radroute problematisch
- Grever Süden: Am Fiskedieck – Albachtstraße
- Veloroute: Anzahl der Radfahrer als Referenz für potenzielle Konflikte (Emsradweg)
- Radroute nach Reckenfeld (Nebenroute) allwettertauglich?
- Alternative zur Hauptroute B481: über Reckenfeld (links der Ems)
- Wenn Setex gebaut wird: dann Radroute über L587 (linksseitig)
- Gestaltung der Münsterstraße als Tor zur Innenstadt
- Regelungen für Fahrradstraßen unklar

Handlungsfeld Stadtraum und Verkehr:

- Gestaltung Münsterstraße: Verkehrsberuhigung
- Münsterstraße: LKW-Durchfahrtsverbote
- Planfall: Münsterstraße als Einbahnstraße?
- Qualität in der Münsterstraße für Anwohner
- Kardinal-von-Galen-Straße: Einbahnstraße nur bis Parkplatz Wilhelmplatz
- Planfall C: warum Abnahmen in der Martinistraße

Handlungsfeld ÖPNV und Verknüpfung:

- Verknüpfung Bus und Schiene funktioniert nicht
- Reckenfeld: Abendverkehre = Leerfahrten in den Baublöcken

Arbeitsgruppe integriertes Handlungskonzept Innenstadt

Herr Stachowitz machte deutlich, dass er als Moderator, nicht als Planer, die Konzeption der städtischen Maßnahme begleite und stellte für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer noch einmal kurz die Ziele der Maßnahme aus dem Integrierten Handlungskonzept Innenstadt vor. Im Anschluss fragte er die Beteiligten, wie Sie darüber denken, wenn die Stadt die geltenden Regelungen durch automatisch versenkbare Poller durchsetzen will.

In der Diskussion wurde deutlich, dass die Beteiligten es als Aufgabe der Stadt und der Polizei ansahen, die Regelung in der Fußgängerzone durch Überwachung und Ahndung durchzusetzen. Berichte von Beteiligten und die Aussage von Herrn Pochert von der Stadt Greven machten deutlich, dass die personellen Ressourcen von Ordnungsamt und Polizei nicht ausreichen, um dieser Aufgabe dauerhaft nachzukommen. Dies wurde von Beteiligten aus der Runde zwar deutlich kritisiert, es wurde jedoch auch akzeptiert, dass eine technische Lösung gefunden werden muss.

Die technische Lösung wurde im Einzelnen nicht besprochen. Herr Pochert machte jedoch deutlich, dass noch ein Konzept entwickelt wird, das den Anforderungen aller Beteiligten nach Möglichkeit gerecht wird. Über diese Anforderungen wurde ausführlich gesprochen und eine einvernehmliche Haltung hergestellt.

Aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird der Anteil der gehbehinderten Personen zukünftig weiter steigen, da immer mehr Personen ein hohes Lebensalter erreichen. Insofern, so die Teilnehmenden der Runde einhellig, müsse akzeptiert werden, wenn diese das Bedürfnis haben, mit dem Automobil möglichst nah an die Geschäfte und Arztpraxen heranzukommen.

In Bezug auf die Lieferzeiten habe die Tagesganglinie der Lieferverkehre deutlich gemacht, dass ganztags eine Belieferung notwendig sei. Aus der Runde kam aber auch der Vorschlag, die Regelung für den Lieferverkehr zu überdenken. Wenn Poller aufgestellt werden, sollte es den Paketdiensten möglich sein, während der Sperrzeiten möglichst nah mit den Fahrzeugen an die Fußgängerzone zu gelangen und diese dort kurzfristig abstellen zu können. Von diesem Ort aus könne dann die Auslieferung zu Fuß, bei größeren Paketen per Sackkarre, erfolgen. Mehrere solcher Lieferzonen sollten eingerichtet werden. Die Kurzzeitstellplätze sollten auch für Kunden und Kundinnen benutzbar sein, die schwere Gegenstände abholen, und für Menschen, die gehbehinderte Personen absetzen oder diese bis zum Zielpunkt in der Fußgängerzone bringen. Als Instrument zur Regelung der Parkdauer schlugen Teilnehmende überdimensionale Eieruhren / Sanduhren vor. Solche hätten sie bereits andernorts im Einsatz gesehen. Herr Pochert notierte die vorgeschlagenen Orte in einer Karte.

Die Zufahrt für Lieferfahrzeuge in die Fußgängerzone, so waren die Teilnehmenden sich einig, solle von 8:00 bis 14:00 Uhr möglich sein. Nach 14:00 Uhr etwa steige der Anteil der Personen, die mit kleinen Kindern unterwegs sind bzw. sich zu Freizeitzwecken in der Fußgängerzone aufhielten. Die Lieferanten

würden schnell lernen, dass es vorteilhaft ist, vor 14:00 Uhr zu liefern. Nach 14:00 Uhr hätten diese die Gelegenheit von den Lieferzonen aus unter Inkaufnahme längerer Wege auszuliefern.

Zum dritten müsse aus Sicht der Teilnehmenden akzeptiert werden, wenn Anwohner mit dem PKW ihr Grundstück jederzeit erreichen wollten. Für Anlieger, die eine Ausnahmegenehmigung für die Einfahrt in die Fußgängerzone hätten, solle eine technische Lösung gefunden werden, die das Versenken der Poller erlaube. Auch müssten Krankenfahrten jederzeit möglich sein. Die Poller müssten nach der Durchfahrt automatisch wieder hochgefahren werden.

In der Runde wurde mehrfach der Wunsch geäußert, die Trennwirkung der Rathausstraße abzubauen. Die beiden Teile der Fußgängerzone sollten besser miteinander verbunden sein. Insofern besteht die Anforderung an das Mobilitätskonzept für Greven, hierzu Lösungswege aufzuzeigen.

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



Betreuung Kommunikation Integriertes Handlungskonzept Innenstadt:

Jens Stachowitz
Stachowitz Kommunalberatung
Liebigstraße 40
44139 Dortmund
Tel.: 0231 912 2136