Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes für die Stadt Greven

kobra NVS GmbH
Schenkendorfstraße 4
34119 Kassel

Impressum:

Herausgeber: Stadt Greven

Bearbeitung: kobra NVS GmbH

Schenkendorfstraße 4

34119 Kassel

Telefon 0561-770 777

E-Mail: info@kobra-nvs.de

Bearbeiter: Dieter Stepner, Maximilian Steinmetz

Inhalt

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben ... 8
1.1 Rahmenbedingungen der Fortschreibung ... 8
1.2 Räumliche und thematische Abgrenzung ... 8
1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen ... 8
1.3.1 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ... 8
1.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ... 8
1.3.3 EU-Verordnung 1370/2007 ... 9
1.3.4 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) ... 9
1.4 Räumliche und demografische Rahmenbedingungen ... 10
1.4.1 Räumliche Gliederung ... 10
1.4.2 Demografische Entwicklung (Demografiebericht 2023) ... 10
1.4.3 Gewerbegebiete und ungefähre Anzahl der Mitarbeitenden ... 10
1.4.4 Neubautätigkeit ... 11
1.5 Zielvorgaben ... 12
2. Prüfung bestehender Konzepte ... 13
2.1 Kommunale Konzepte und übergeordnete Planungen ... 13
2.1.1 Stadtentwicklungskonzept STEK 2030 (Sachlicher Teilplan Mobilität) ... 13
2.1.2 Projekt ways2work ... 15
2.1.3 Schulentwicklungsplanung 2022 ... 16
2.1.4 Räumliches Stadtentwicklungskonzept rSTEK 2023 ... 16
2.1.5 Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018 ... 17
3. Prüfung des bestehenden Bus-/Bahnliniennetzes und A/S/T-Systems ... 19
3.1 Übersicht über das Angebot ... 19
3.1.1 Bahnverkehr ... 20
3.1.2 Stadtverkehr Linien 250 – 258 ... 20
3.1.3 TaxiBus ... 23
3.1.4 A/S/T-System ... 23
3.1.5 Regionale (Schnell-)Buslinien mit Erschließungswirkung ... 24
3.2 Zeitliche und räumliche Abdeckung ... 27
3.3 Fahrgastzahlen ... 30
3.3.1 Linie 250 ... 31
3.3.2 Besonderheiten im Schulverkehr ... 32
3.3.3 TaxiBus ... 32
3.3.4 A/S/T-System ... 33

4. Prüfung der Übertragbarkeit von flexiblen Bussystemen aus anderen Kommunen auf die Stadt Greven ... 34
4.1 Kommit-Shuttle (Kreis Coesfeld) ... 34
4.2 LOOP (Münster) ... 34
4.3 Zusammenfassung und Empfehlungen ... 35
5. Bürgerbeteiligung und Politikworkshops ... 36
5.1 Bürgerbeteiligung ... 36
5.1.1 Bürgerworkshop ... 36
5.1.2 Online-Beteiligung ... 36
5.1.3 Politik-Workshops I und II ... 39
6. Untersuchung Linienweganpassungen der Linie 250 ... 41
6.1 Grundidee Linienweganpassungen ... 41
6.2 Gründe für das Verwerfen der Idee ... 42
6.2.1 Umlaufplanung der Linie 250 ... 42
6.2.2 Finanzielle Auswirkungen ... 43
6.2.3 Räumliche Situation ... 44
6.2.4 Fahrgastpotenzial in Gewerbegebieten ... 44
6.3 Alternativen für die Linienweganpassung ... 45
6.3.1 A/S/T-Abfahrhaltestellen im Osten des Gewerbegebiets ... 45
6.3.2 Vorverlegung der ersten Fahrt der Linie 250 ... 45
6.3.3 Umkehrung der Fahrtrichtung der Schleife im Gewerbegebiet Reckenfeld ... 49
6.3.4 Ergänzung des Fahrplans um zwei zusätzliche Fahrten ... 50
6.3.5 Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ... 52
7. Zielkonzept ... 53
7.1 Zielnetz ... 53
7.1.1 Stadtbus/ Linien 250-258 ... 54
7.1.2 TaxiBus ... 54
7.1.3 A/S/T ... 58
7.1.4 Schulverkehr ... 60
7.2 Verknüpfungs- und Übergangspunkte ... 61
7.2.1 Anschluss an übergeordnete Verkehre ... 61
7.2.2 Ausstattung von Verknüpfungshaltestellen ... 61
7.3 Integration von flexiblen Angeboten, A/S/T und Bürgerbus-Angeboten ... 61
7.4 Linienbündelung ... 62
7.5 Informationsvermittlung/ Marketing ... 63
7.5.1 Aktualisierung und Digitalisierung des Informationsangebotes ... 63

7.5.2 Barrierefreiheit/ Zugänglichkeit 63
7.5.3 Echtzeitdaten 63
7.5.4 Fahrgastzählungen auf der Linie 250 64
7.5.5 Marketing/ Werbung 64
8. Finanzierung 65
8.1 Externe Einflüsse und zukünftige ÖPNV-Kosten 65
8.2 Schätzung der durch die Umstellungen/ Ergänzungen entstehenden Kosten 66
9. Zusammenfassung/ Fazit 67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Neubaugebiete in Greven | eigene Darstellung nach Demografiebericht der Stadt Greven 2023, Kartengrundlage: openstreetmap 11
Abbildung 2: Zielkonflikte im ÖPNV (Auswahl) | eigene Darstellung 12
Abbildung 3: Liniennetz der Stadt Greven, Stand 08.2024 | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 19
Abbildung 4: A/S/T-Fahrplan, Stand 08.2024 | Quelle: Grevener Verkehrs GmbH 24
Abbildung 5: Einzugsbereiche der Haltestellen in Greven (in Abhängigkeit von der Bedienungshäufigkeit) | eigene Darstellung 30
Abbildung 6: Fahrgäste auf der Linie 250 im Jahr 2016 GmbH (dunkelblau: nur an Schultagen, hellgrau: nur in den Ferien) | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH 31
Abbildung 7: Jährliche TaxiBus-Kilometer 2018-2022 | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH 32
Abbildung 8: Anzahl der jährlichen TaxiBus-Fahrten 2018-2022 | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH 32
Abbildung 9: Fahrgastzahlen im A/S/T-System in Greven 2019-2023 | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH 33
Abbildung 10: Online-Beteiligung: Anzahl an Meldungen und Zustimmungen ("Likes") zum jeweiligen Oberbegriff | eigene Darstellung 37
Abbildung 11: Online-Beteiligung: Anzahl an Meldungen und Zustimmungen ("Likes") zum Themenbereich Lokale Verbindungen | eigene Darstellung 38
Abbildung 12: Untersuchte (und verworfene) Linienweganpassung auf der Linie 250 (Linienwege a und b) | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 41
Abbildung 13: Verteilung der Wohnstandorte der im Industriegebiet Emsdetten Süd/ Greven-Reckenfeld Beschäftigten | eigene Darstellung, Quelle: Projekt ways2work, Schlussbericht 44
Abbildung 14: Erste Fahrt der Linie 250, Richtung Reckenfeld | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 47
Abbildung 15: Erste Fahrt der Linie 250, Richtung Greven | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 48
Abbildung 16: Umkehr der Fahrrichtung in der Schleife im Gewerbegebiet Reckenfeld | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 49
Abbildung 17: Auswahl an Maßnahmen (-feldern), die im Rahmen des Projekts ways2work erarbeitet wurden | eigene Darstellung 52
Abbildung 18: Zielnetz der Stadt Greven ab 2025 | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 53
Abbildung 19: Linienweg des TaxiBusses "Links der Ems" | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 54
Abbildung 20: Linienweg des TaxiBusses "Greven-Ost" | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 55
Abbildung 21: Linienweg des TaxiBusses "Aldrup" | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 56
Abbildung 22: Ergänzung des Taxibus-Linienweges auf der Linie 255 (Rückfahrt über die Overmannstraße) | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 57
Abbildung 23: Bestehende und neue Abfahrhaltestellen des A/S/T | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap 59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Anforderungen aus dem SaubFahrzeugBeschG |Quelle: BMDV 9
Tabelle 2: SPNV-Angebot in Greven 20
Tabelle 3: Stadtverkehr Greven 21
Tabelle 4: Regionale Buslinien in Greven 25
Tabelle 5: Einstellung Buslinien in Greven in den letzten Jahren 26
Tabelle 6: Zeitliche Abdeckung der städtischen ÖPNV-Angebote Montag bis Freitag 27
Tabelle 7: Zeitliche Abdeckung der städtischen ÖPNV-Angebote Samstag 28
Tabelle 8: Zeitliche Abdeckung der städtischen ÖPNV-Angebote Sonn- und Feiertag 29
Tabelle 9: Aktueller Fahrplan Linie 250, Fahrt Nr. 101 Richtung Reckenfeld und Richtung Greven. Grau hinterlegt ist die durch die Schleifenbefahrung entstehende zeitliche Überlappung im Fahrplan. 45
Tabelle 10: Zukünftiger Fahrplan Linie 250, Vorverlegung der Fahrt 101. Grau hinterlegt ist die durch die Schleifenbefahrung entstehende zeitliche Überlappung im Fahrplan. 46
Tabelle 11: Bestand: In Reckenfeld startende Fahrten (Mo-Fr) 50
Tabelle 12: Planung: In Reckenfeld startende Fahrten, ergänzt um Zusatzfahrt (Mo-Fr) 50
Tabelle 13: Bestand: In Greven startende Fahrten (Mo-Fr) 51
Tabelle 14: Planung: In Greven startende Fahrten, ergänzt um Zusatzfahrt (Mo-Fr) 51
Tabelle 15: Umläufe bestehende TaxiBus-Fahrten | Quelle: Grevener Verkehrs GmbH 57
Tabelle 16: Mögliche Umläufe neue TaxiBus-Fahrten 58
Tabelle 17: Linienbündel 7 "Greven" 62

Abkürzungsverzeichnis

GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

HVZ: Hauptverkehrszeit

MIV: Motorisierter Individualverkehr

NVP: Nahverkehrsplan

NVZ: Neben- oder Normalverkehrszeit

OGS: Offene Ganztagsschule

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

PBefG: Personenbeförderungsgesetz

RBL: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

StVO: Straßenverkehrsordnung

SVZ: Schwachverkehrszeit

VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Rahmenbedingungen der Fortschreibung

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Greven soll im Rahmen einer Direkt- bzw. Inhouse-Vergabe für den Zeitraum 01.08.2025 bis 31.07.2035 neugestaltet werden. Die Grevener Verkehrs GmbH (GVG) wird hierbei als ÖPNV-Unternehmen fungieren. Zur Ausgestaltung des ÖPNV für diesen Zeitraum ist ein Nahverkehrskonzept erforderlich, welches auf dem Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt sowie den bestehenden mobilitäts- und stadtentwicklungsbezogenen Konzepten der Stadt Greven basieren wird. Infrastrukturelle Maßnahmen wie beispielsweise die Ausgestaltung von Bushaltestellen sind im Nahverkehrskonzept nicht relevant.

1.2 Räumliche und thematische Abgrenzung

Das vorliegende Konzept befasst sich mit dem ÖPNV in der Stadt Greven, daher betreffen die abschließenden Vorgaben die ÖPNV-Angebote der Stadt (Linien 250-258 als Regellinien, als Schulverkehre und TaxiBusse sowie das A/S/T-System).

Regionale Buslinien und SPNV-Verbindungen werden – vor allem bei der Bestandsaufnahme – berücksichtigt, wenn Haltestellen/ Haltepunkte im Stadtgebiet angefahren werden.

Vorgaben zur Barrierefreiheit des Angebotes, Vorgaben zur Beförderungsqualität etc. sind im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt aus dem Jahr 2018 geregelt. Aussagen zu diesen Themenbereichen werden im Rahmen des städtischen Nahverkehrskonzeptes daher nur getroffen, wenn es um dezidierte Einzelfälle geht.

1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

1.3.1 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG ist zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert worden. Die letzte wesentliche Änderung ist am 01.08.2021 erfolgt, mit der für neue digitale Mobilitätsangebote und -dienste und Geschäftsmodelle eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen worden sind.

1.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Die Gelder können für Maßnahmen im ÖPNV und bei kommunalen Straßenbaumaßnahmen verwendet werden. Die förderungsfähigen Vorhaben sind in § 2 GVFG aufgeführt.

1.3.3 EU-Verordnung 1370/2007

Die EU-Verordnung 1370/2007, auch bekannt als "Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße", wurde am 23. Oktober 2007 erlassen. Sie regelt die Bedingungen, unter denen öffentliche Dienstleistungsverträge im Bereich des Personenverkehrs auf Schiene und Straße vergeben werden. Die Verordnung hat zum Ziel, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und gleichzeitig die Qualität und Effizienz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verbessern.

Die Verordnung gilt explizit „…nicht für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die in Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts ohne vorherige Ausschreibung vergeben werden, insbesondere, wenn das nationale Recht die Möglichkeit der Direktvergabe von Dienstleistungsaufträgen vorsieht, die aufgrund ihrer Art, ihres Wertes oder anderer Merkmale eine Ausschreibung entbehrlich machen.“[1]

1.3.4 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG, Umsetzung der Clean Vehicle Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161)) gibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen (sauberen) und -freien Fahrzeugen bei öffentlichen Auftragsvergaben also u. a. im ÖPNV vor. Die genauen Vorgaben können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 1: Übersicht über die Anforderungen aus dem SaubFahrzeugBeschG |Quelle: BMDV

<table>
<tr><th>Fahrzeugklasse</th><th colspan="2">Definition „sauberes Fahrzeug“</th><th>Beschaffungsquoten Referenzzeitraum 2.08.2021 bis 31.12.2025</th><th>Beschaffungsquoten Referenzzeitraum 1.01.2026 bis 31.12.2030</th></tr>
<tr><td>Pkw</td><td>50 g CO2/km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)</td><td rowspan="2">Ab 2026: 0 g CO2/km, keine Angaben zu Emissionen von Luftschadstoffen</td><td colspan="2">38,5 %</td></tr>
<tr><td>Leichte Nutzfahrzeuge (< 3,5 t)</td><td>50 g CO2/km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)</td><td colspan="2">38,5 %</td></tr>
<tr><td>Lkw (> 3,5 t)</td><td colspan="2" rowspan="2">Nutzung alternativer Kraftstoffe (lt. Art. 2 AFID[2] gehören dazu z. B. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe[3], Biokraftstoffe)</td><td>10 %</td><td>15 %</td></tr>
<tr><td>Busse (> 5 t)</td><td>45 %</td><td>65 %</td></tr>
</table>

[1] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

[2] Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

[3] Dabei muss die Hälfte der beschafften Busse emissionsfrei sein, also weniger als 1 g CO2/km ausstoßen. Das trifft etwa auf Elektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge zu

1.4 Räumliche und demografische Rahmenbedingungen

1.4.1 Räumliche Gliederung

Die Stadt Greven liegt im Süden des Kreises Steinfurt und ist mit 39.284 Einwohnern[4] (Stand 31.12.2022) die drittgrößte Stadt des Kreises. Sie besteht aus den Stadtteilen Rechts der Ems, Links der Ems, Reckenfeld, Gimbte, den Bauerschaften Rechts der Ems und den Bauerschaften Links der Ems. Dabei bilden die Stadtteile Rechts der Ems und Links der Ems die Kernstadt Greven (über die Hälfte der Bevölkerung lebt Rechts der Ems), während es sich bei Reckenfeld und Gimbte um außenliegende Stadtteile handelt.

1.4.2 Demografische Entwicklung (Demografiebericht 2023)

Die demografische Entwicklung in Greven vollzieht sich weitestgehend in Übereinstimmung mit bundesweiten Trends:

- Zunehmende Überalterung
- Renteneintritt von großen Teilen der Bevölkerung in den nächsten Jahren
- Steigender Abhängigkeitsquotient (Verhältnis der Anzahl von Personen, die nicht im Erwerbstätigenalter sind, zur Anzahl von Personen im Erwerbstätigenalter)
- Leicht erhöhte Sterblichkeit und verringerte Anzahl an Zu- und Wegzügen während der Pandemie-Jahre 2020 und 2021
- Geringfügige „Verjüngung“ der Bevölkerung durch ukrainische Kriegsflüchtlinge
- Konstante Einwohnerzahlen nur bei fortbestehender konstanter Zuwanderung

Bei der Außenwanderung zeigt sich in Greven ein für klein- und mittelgroße Städte typisches Bild: das Wanderungssaldo der Menschen in der Altersgruppe 18-27 Jahre ist deutlich negativ. Das wird i. d. R. als Anzeichen dafür interpretiert, dass „junge Menschen nach Beendigung ihrer schulischen Ausbildung aus Greven wegziehen, um eine berufliche oder universitäre Ausbildung zu absolvieren“[5].

Dem gegenüber steht das deutlich positive Wanderungssaldo der Altersgruppen der unter 10-Jährigen und der Altersgruppe 27-40 Jahre, was auf „verstärkte Zuwanderung von Familien schließen [lässt]“[6].

1.4.3 Gewerbegebiete und ungefähre Anzahl der Mitarbeitenden

Im Stadtgebiet Grevens befinden sich zahlreiche Gewerbegebiete unterschiedlicher Größenordnungen. Bis auf den AirportPark und den Industriepark Greven/ Reckenfeld liegen diese an den Rändern der Kernstadt. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Standorte:

- AirportPark: 1.500 MA
- Gewerbegebiet Aldruper Straße: 50 MA
- Gewerbegebiet Biederlackstraße: 130 MA
- Gewerbegebiet Eggenkamp/ Hansaring Nord: 500 MA
- Gewerbegebiet Gutenbergstraße/ Kerkstiege: 100 MA
- Gewerbegebiet Hansaring Süd: 350 MA

[4] Stand 31.12.2022, Quelle: Demografiebericht der Stadt Greven 2023
[5] Demografiebericht der Stadt Greven, S. 10
[6] ebenda

- Gewerbepark Mergenthalerstraße: 1.000 MA
- Gewerbegebiet Mühlenstraße: 20 MA
- Gewerbegebiet Münsterdamm: 100 MA
- Gewerbegebiet Nien Esch: 300 MA
- Industriepark Greven/ Reckenfeld: 3.000 MA

1.4.4 Neubautätigkeit

Insgesamt ist bis zum Jahr 2038 im Stadtgebiet Grevens der Neubau von rund 1.200 Wohneinheiten eingeplant. Dabei entfällt ein Großteil der geplanten Bautätigkeit auf die folgenden Wohngebiete[7]:

- Mühlenstraße (52 WE, Einzugszeit ca. 2024-2025)
- Wöste (55 WE, Einzugszeit bis ca. 2025)
- Ortsmitte Reckenfeld (155 WE, Einzugszeit ca. 2024-2028)
- Raiffeisen (110 WE, Einzugszeit ca. 2025-2028)
- Dansenbörger Heide (252 WE, Einzugszeit ca. 2028-2032)
- Setex-Areal (608 WE, Einzugszeit ca. 2028-2038)

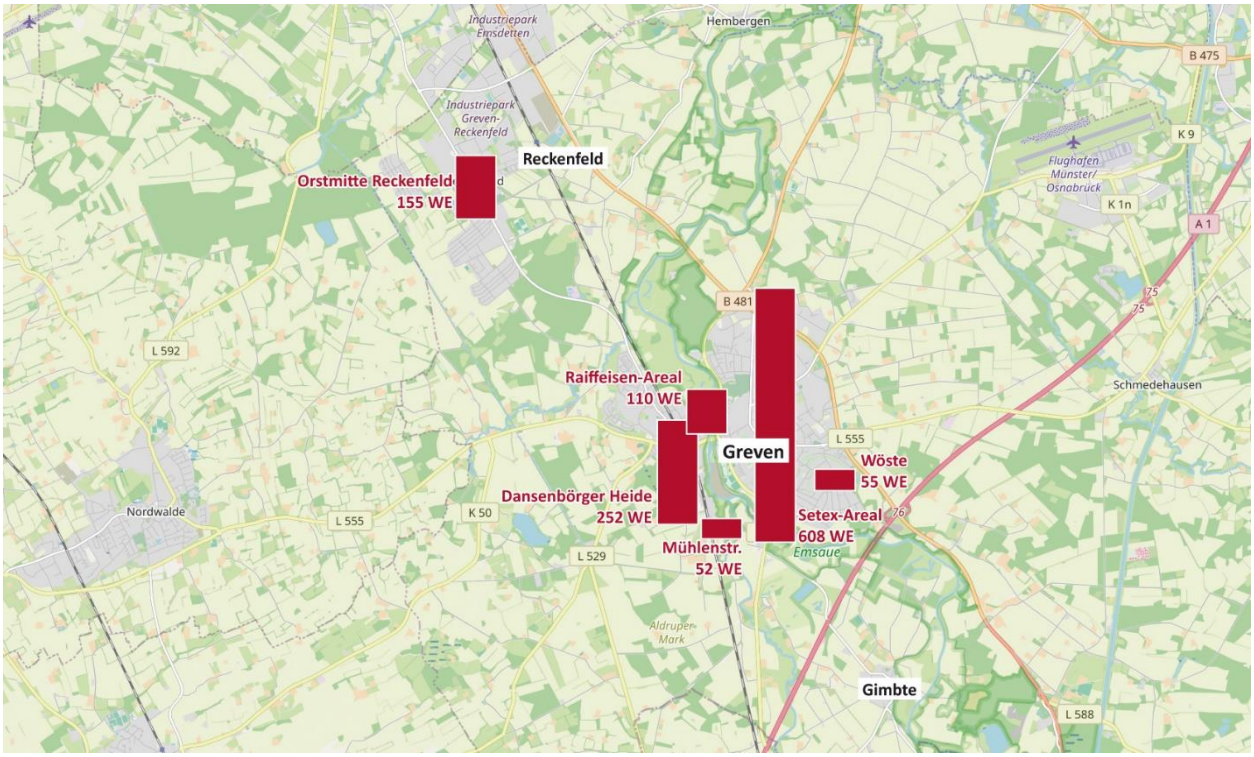


Abbildung 1: Neubaugebiete in Greven | eigene Darstellung nach Demografiebericht der Stadt Greven 2023, Kartengrundlage: openstreetmap

Vor allem das Wohngebiet an der Dansenbörger Heide stellt zukünftig eine planerische Herausforderung für die Anbindung an den lokalen ÖPNV dar, da hier – im Gegensatz zu den anderen größeren Neubaugebieten – aktuell keine Buslinie entlanggeführt wird. Da im gesamten Stadtgebiet das A/S/T-Angebot flächendeckend gilt, ist dieses Problem jedoch in erster Linie in der Schulbeförderung angesiedelt, da zukünftig voraussichtlich eine zusätzliche Linie oder zumindest ein Linienzweig vorzusehen sein wird.

[7] Quelle: Demografiebericht der Stadt Greven 2023

Eine Direktanbindung des Wohngebiets Wöste an den Regel-ÖPNV wird zwar voraussichtlich aufgrund der beengten Straßenverhältnisse ebenfalls nicht möglich sein, aufgrund der geringen fußläufigen Entfernungen kann hier aber auf Haltestellen bestehender Linien ausgewichen werden. Allerdings ist auch hier eine flächendeckende Bedienung mit dem A/S/T-Verkehr ohne Einschränkungen möglich.

1.5 Zielvorgaben

Für die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Netzes in Greven gelten die folgenden Vorgaben:

- Das bestehende Netz ist in Teilen zu optimieren/ an Fahrgast- bzw. Bürgerwünsche anzupassen.
- Das Angebotsvolumen kann dabei ausgeweitet werden, die finanziellen Auswirkungen sollen dabei allerdings nicht aus den Augen verloren werden.
- Das Stadtgebiet soll eine höhere Abdeckung mit ÖPNV-Angeboten aufweisen. Dabei kann es sich auch um bedarfsorientierte Lösungen wie etwa den TaxiBus, das A/S/T oder vergleichbare Angebote handeln.
- Das Informationsmaterial zu bestehenden/ geplanten ÖPNV-Angeboten ist kundenfreundlicher zu gestalten, der Zugang zu Informationen soll einem breiteren Kundenstamm ermöglicht werden.

Dabei bestehende – und teilweise nicht aufzulösende – Zielkonflikte im ÖPNV sind zu berücksichtigen; es sind Lösungen zu finden, die eine Balance zwischen den unterschiedlichen Aspekten herstellen.

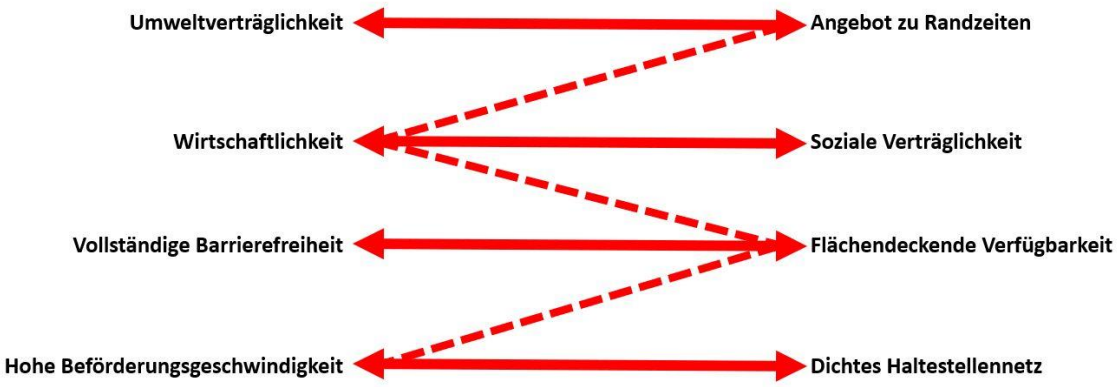


Abbildung 2: Zielkonflikte im ÖPNV (Auswahl) | eigene Darstellung

2. Prüfung bestehender Konzepte

2.1 Kommunale Konzepte und übergeordnete Planungen

2.1.1 Stadtentwicklungskonzept STEK 2030 (Sachlicher Teilplan Mobilität)

Im Folgenden werden die den ÖPNV betreffenden Maßnahmen aus dem Sachlichen Teilplan Mobilität des Stadtentwicklungskonzeptes STEK 2030 auf ihre Umsetzbarkeit im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes geprüft. Dabei wird überprüft:

- Ob die formulierten Maßnahmen bereits umgesetzt worden sind bzw. sich in Umsetzung befinden. Bei Nichtumsetzung werden Ursachen/ Gründen benannt.
- Ob die zugrunde liegenden Ziele noch zeitgemäß/ sinnvoll sind (z. B. im Hinblick auf veränderte finanzielle oder gesetzliche Rahmenbedingungen).

Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Bewertung der Maßnahmen C5, C6, C7 und C9 gelegt (im Text grau hinterlegt).

C 1 - (Schlüsselmaßnahme): Mobilstation am Bahnhof Greven

Im Radverkehrskonzept wurde bereits ein Vorentwurf für die Ausstattungselemente der Mobilstation erstellt. Das Fahrradparkhaus als Kernelement der Mobilstation ist bereits in der konkreten Planung. Für alle weiteren Elemente wurde ein Feinkonzept erstellt. Im Januar 2025 folgt die Rahmenanmeldung durch den Kreis.

C 2 - Zentrale Haltestelle in der Ortsmitte Reckenfeld

Im Zuge der freiraumplanerischen Gestaltung des Ortskerns Reckenfeld werden die Haltestellen verlagert um eine zentrale Haltestelle am Markplatz/Grevener Straße einzurichten. Die Planungen der ersten Leistungsphasen beginnen 2025.

C 3 - Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV

Der Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018 sieht die Festlegung einer Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen vor. Hierfür sind im Nahverkehrsplan Kriterien festgelegt worden, anhand derer die Prioritäten ermittelt werden können.[8] Diese lauten wie folgt:

- Das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle,
- die Bedeutung als Umsteigehaltestelle,
- die Fahrgastnachfrage.

Des Weiteren ist im Nahverkehrsplan definiert, wann von einem vollständig barrierefreien Ausbau abgesehen werden kann:[9]

[8] Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018, S. 54
[9] Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018, S. 55 ff.

- Wenn die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag),
- Wenn die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- Wenn die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- Wenn in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- Wenn die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen aufgelassen werden soll.

Für die Stadt Greven bedeutet dies, dass vor allem Haltestellen in zentralräumlicher Lage an Standards der Barrierefreiheit anzupassen sind. Eine Abweichung von der Prioritätenreihenfolge ist nach dem Nahverkehrsplan dann erlaubt, wenn die Arbeiten zur Herstellung von Barrierefreiheit mit Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen kombiniert werden können.[10]

C 4 - Maßnahmen im Tarifsystem: Eine Stadt – eine Preiszone

Eine im Vorfeld der Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass eine von den Angaben des Verkehrsverbundes abweichende Preiszoneneinteilung nicht möglich sein wird.

C 5 - Nachtangebot im ÖPNV am Wochenende

Das bestehende Angebot, das auf Stadtebene als A/S/T fungiert, soll erhalten bleiben und im geringfügigen Umfang ausgebaut werden (s. 7.1.3 A/S/T).

C 6 - Verbesserungen in Netz und Angebot

Aussagen zu möglichen Verbesserungen finden sich im Kapitel 7 Zielkonzept.

C 7 - Flexible ÖPNV-Angebote

In Greven gibt es aktuell die Angebotsformen des TaxiBusses und des A/S/T. Beide Angebotsformen sollen auch in Zukunft beibehalten und im geringfügigen Umfang ausgebaut werden (s. 7.1.2 TaxiBus sowie 7.1.3 A/S/T).

[10] Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018, S. 55

C 8 - Verknüpfung Bus-Fahrrad

Einen wesentlichen Beitrag zur Verknüpfung von Bus- und Radverkehr stellen Mobilstationen an hochfrequentierten Haltestellen dar. In Greven ist die Einrichtung von Mobilstationen an drei Standorten vorgesehen: ZOB/ Rathaus, Bahnhof Greven und Bahnhof Reckenfeld.

C 9 - Prüfauftrag Elektrobus Greven

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 31.01.2019 beschlossen die Maßnahme zur Anschaffung eines Elektrobusses nicht weiter zu verfolgen. Mit der Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive (CDV) in deutsches Recht und dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz oder SaubFahrzeugBeschG) rückt das Thema von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen im ÖPNV erneut in den Fokus.

Das Gesetz erlaubt es den Bundesländern, entweder auf Landesebene (§ 5 Abs. 2 SaubFahrzeugBeschG) oder überregional (§ 5 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG) Vereinbarungen mit Branchenverbänden zu treffen. Dabei müssen die bundesgesetzlichen Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum insgesamt auf der entsprechenden Ebene eingehalten werden. Durch die Festlegung eines gemeinsamen Mindestziels wird eine flexiblere Umsetzung der bundesgesetzlichen Vorgaben ermöglicht.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen geht auf Basis der eingegangenen Meldedaten zu Fahrzeugflotten von einer Erfüllung der Mindestquoten der beiden im Gesetz definierten Referenzzeiträume aus (s. 1.3.4 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)), so dass sich hier vorerst kein konkreter Handlungsbedarf ergibt.

2.1.2 Projekt ways2work

Im Fokus des Landeswettbewerbs ways2work steht die Pendlermobilität. Gefördert werden Projekte, die alternative, nachhaltige Mobilitätsangebote für den Weg zur Arbeit schaffen. Greven hat sich gemeinsam mit der Stadt Emsdetten beworben, Ziel des Antrags war es, die beiden – räumlich aneinandergrenzenden – Gewerbegebiete Emsdetten Süd und Greven-Reckenfeld „besser mit umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zu erschließen“[11].

U. a. sind im Rahmen des Antrags folgende Vorschläge entstanden:

- Aufwertung des Bahnhofs Reckenfeld zu einer nutzerfreundlichen, sicheren und attraktiven Fahrgaststation, inklusive:
  - barrierefreier (bzw. barrierearmer) Ausbau der Bushaltestelle
  - Einrichtung einer Mobilstation
- Einführung von zwei TaxiBus-Linien, die das Industriegebiet mit den Bahnhöfen Emsdetten und Greven-Reckenfeld verknüpfen.
- Zahlreiche erarbeitete Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

[11] Erstellung eines Feinkonzeptes für den Landeswettbewerb ways2work für das Industriegebiet Emsdetten Süd/ Greven-Reckenfeld, Brilon Bondzio Weiser, Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen mbH, November 2023, S. 3.

Eine Förderung über den Landeswettbewerb kam nicht zustande, so dass das Konzept nicht umgesetzt wurde. Die Einführung der TaxiBus-Linien erscheint aus folgenden Gründen nicht zielführend:

- Geringe Wirtschaftlichkeit: Die im Projekt kalkulierten, durch die Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal entstehenden Kosten sowie die allgemeinen Overheadkosten liegen weit über den aktuellen Ausgaben der Stadt Greven für TaxiBus-Verkehre.
- Der Einsatz der TaxiBusse beschränkt sich im bestehenden System auf die Nebenverkehrszeiten, in denen Fahrzeuge und Personal verfügbar sind. Gleichzeitig handelt es sich dabei jedoch um Zeiten, die für Berufspendelnde in der Regel nicht relevant sind (Vor- und Nachmittage). Eine Ausdehnung der Verkehrszeiten der TaxiBusse wiederum widerspricht dem Kern der Idee – ein wirtschaftlich verträgliches, bedarfsorientiertes Angebot abzubilden.

Einzelne Maßnahmen aus dem Feinkonzept werden dennoch weiterverfolgt und für eine Umsetzung geprüft. Das betrifft vor allem Maßnahmen aus dem Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements, auch wenn hierfür eine erhöhte „Mitmachbereitschaft“ der ortsansässigen Unternehmen notwendig ist.

2.1.3 Schulentwicklungsplanung 2022

Der Schulentwicklungsplan 2022 der Stadt Greven analysiert umfassend die aktuelle Schullandschaft und prognostiziert die Entwicklung bis 2027/28, mit einem Ausblick bis über 2030 hinaus. Der Plan betont, dass die Stadt Greven mit den Herausforderungen einer wachsenden Schülerzahl konfrontiert ist, die durch eine leicht gestiegene Geburtenrate und Zuwanderung bedingt ist. In den Grundschulen lag die durchschnittliche Klassenfrequenz im Schuljahr 2021/22 bei 23,6 Schülern pro Klasse, was dem Landesdurchschnitt entspricht, jedoch zwischen den einzelnen Schulen variiert.

Besondere Aufmerksamkeit gilt den Übergängen von der Grundschule zu den weiterführenden Schulen, wobei Elternentscheidungen maßgeblich die Verteilung auf die Schulformen beeinflussen. Die Stadt bietet ein vielfältiges Angebot, bestehend aus Grundschulen, einer Realschule, einem Gymnasium und einer Gesamtschule. Prognosen zeigen, dass in den nächsten Jahren die Schülerzahlen in der Sekundarstufe I konstant bleiben oder leicht steigen werden, was in den Sekundarstufen II eine langfristige Stabilisierung zur Folge hat.

2.1.4 Räumliches Stadtentwicklungskonzept rSTEK 2023

Das Räumliche Stadtentwicklungskonzept (rSTEK) Greven 2035 stellt eine Strategie zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt Greven für die kommenden 10 bis 15 Jahre dar. Mit diesem Konzept sollen Leitlinien geschaffen werden, die die räumliche Entwicklung der Stadt steuern, um den aktuellen und zukünftigen Anforderungen an Wohn- und Gewerbeflächen gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität in den verschiedenen Stadtteilen zu bewahren und zu verbessern.

Ein zentraler Bestandteil des Konzepts ist die Analyse der demografischen Entwicklung. Die Bevölkerungszahl in Greven ist in den letzten Jahren stetig gewachsen, was zu einem erhöhten Bedarf an Wohnraum führt. Das Konzept zeigt auf, dass Greven sowohl für junge Familien als auch für ältere Menschen geeigneten Wohnraum bereitstellen muss, da ein erheblicher Teil der Bevölkerung bereits über 40 Jahre alt ist, was zu einer alternden Gesellschaft führt. Die Analyse des Wohnraumbedarfs weist auf eine hohe Nachfrage hin, die in der Vergangenheit durch den Bau von Mehrfamilienhäusern gedeckt wurde. Zukünftige Wohnbauflächen sollen vor allem durch eine

Kombination aus Nachverdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen und gezielten Erweiterungen an den Stadträndern bereitgestellt werden.

Das Konzept berücksichtigt auch die Gewerbeflächenentwicklung und die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt, insbesondere im Zusammenhang mit dem Flughafen Münster-Osnabrück. Es werden neue Potenzialflächen identifiziert und verschiedene Szenarien zur räumlichen Ausweitung der Gewerbegebiete bewertet. Dabei spielt die Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle, indem innovative Nutzungskonzepte, wie die Integration von Grünflächen in Gewerbegebieten, hervorgehoben werden. Eine ausgewogene Verteilung der Gewerbeflächen im Stadtgebiet soll gewährleistet werden, um den Anforderungen der Wirtschaft gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität der Einwohner zu schützen.

Die ortsteilbezogenen Entwicklungskonzepte im rSTEK berücksichtigen die individuellen Merkmale und Bedürfnisse der verschiedenen Stadtteile. Für Greven rechts der Ems, das als Hauptsiedlungsgebiet eine hohe Infrastruktur- und Funktionsdichte aufweist, wird eine kompakte und qualitativ hochwertige Weiterentwicklung angestrebt. In Reckenfeld liegt der Fokus auf einer behutsamen Entwicklung, um den Gartenstadtcharakter zu bewahren, ohne durch übermäßige Gewerbeansiedlungen die Balance zu stören. In den kleineren Ortsteilen wie Gimbte soll der ländliche Charakter geschützt bleiben, während begrenzte Erweiterungen des Siedlungsraums die akuten Bedarfe decken sollen.

Das Konzept formuliert zudem ein Leitbild mit klaren Zielvorstellungen für die gesamte Stadt, das sich auf den Schutz von Freiflächen, eine nachhaltige Ressourcennutzung und die Integration von Grünflächen in Wohn- und Gewerbegebiete konzentriert. Es liefert konkrete Handlungsempfehlungen für die Politik und Verwaltung, die vorschlagen, die Innenentwicklungsflächen zu priorisieren, nachhaltige Bauweisen zu fördern und die Infrastruktur zu verbessern. Das rSTEK ist somit nicht nur eine strategische Planungshilfe, sondern auch eine Basis für die künftige Neufassung des Flächennutzungsplans der Stadt Greven.

Abschließend bietet das Konzept eine Roadmap, um Greven als lebenswerten, nachhaltigen Wohn- und Wirtschaftsstandort zu positionieren. Es betont den notwendigen Ausgleich zwischen Wachstum, Ressourcenschonung und Lebensqualität, um den Anforderungen der Gegenwart und Zukunft gerecht zu werden.

2.1.5 Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018

Der Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt 2018 ist ein umfassendes Planungsdokument, das die Entwicklung und Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region beschreibt und konkrete Maßnahmen und Leitlinien für die kommenden Jahre festlegt. Dabei spielt die Stadt Greven eine gewisse Rolle, da sie als eine der mittleren kreisangehörigen Städte gemäß dem nordrhein-westfälischen Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) als Aufgabenträger für den ÖPNV verantwortlich ist. Diese Verantwortung ergibt sich aus der Tatsache, dass Greven ein eigenes Verkehrsunternehmen betreibt oder daran wesentlich beteiligt ist, was sie zur eigenständigen Organisation und Planung verpflichtet.

Der Nahverkehrsplan zielt darauf ab, eine angemessene und zukunftsfähige ÖPNV-Bedienung in Greven zu gewährleisten. Hierzu gehören Maßnahmen zur Festlegung von Qualitätsstandards, zur Sicherstellung der Betriebszeiten und zur Optimierung des bestehenden Verkehrsangebots. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem barrierefreien Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der nach gesetzlichen Vorgaben bis 2022 abgeschlossen sein sollte. Dieser Aspekt ist besonders wichtig, da er

nicht nur Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugutekommt, sondern auch den allgemeinen Komfort und die Zugänglichkeit für alle Fahrgäste erhöht.

Grevens Rolle im Nahverkehrsnetz wird im Plan durch die Notwendigkeit unterstrichen, den Verkehr im Stadtgebiet effizient zu organisieren und in regionale Verkehrsstrukturen zu integrieren. Der Plan hebt hervor, dass Greven sich an der Abstimmung von Regionalverkehren beteiligen muss, um ein kohärentes und gut vernetztes ÖPNV-Angebot zu schaffen. Maßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur werden beschrieben, darunter der Ausbau und die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen sowie die Verbesserung der Fahrzeugflotte, um höhere Standards in der Ausstattung und im Komfort zu erreichen.

Besondere Bedeutung wird auch dem Schnellbusverkehr beigemessen, der eine zentrale Rolle für die regionale Mobilität spielt und als Ergänzung zum Schienenverkehr dient. Greven profitiert von diesen Entwicklungen, da die Stadt dadurch eine stärkere Anbindung an die umliegenden Regionen erhält. Der Nahverkehrsplan betont zudem die Wichtigkeit einer verbesserten Fahrgastinformation, die sowohl digital als auch an Haltestellen erfolgen soll, um den Nutzern aktuelle und verlässliche Informationen zu bieten und so das Vertrauen und die Nutzung des ÖPNV zu fördern.

Im weiteren Verlauf beschreibt der Plan konkrete Maßnahmen zur Optimierung des Liniennetzes und der Fahrpläne. Hierbei wird darauf geachtet, dass die Fahrpläne den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht werden und Anschlussbeziehungen sowohl innerhalb der Stadt Greven als auch zu anderen regionalen Zentren verbessert werden. Die Ausrichtung auf eine benutzerfreundliche Verkehrsbedienung spiegelt sich in den festgelegten Qualitätsstandards wider, die Greven als Aufgabenträger umsetzen muss. Dies umfasst Vorgaben für Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Serviceleistungen.

Zusammenfassend enthält der Nahverkehrsplan Maßnahmen zur Optimierung des Busliniennetzes und der Fahrpläne sowie spezifische Anforderungen an die Service- und Qualitätsstandards, die Greven als Aufgabenträger umsetzen muss. Diese Bemühungen zielen darauf ab, eine zuverlässige, barrierefreie und den Nutzerbedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung sicherzustellen.

3. Prüfung des bestehenden Bus-/Bahnliniennetzes und A/S/T-Systems

3.1 Übersicht über das Angebot

Abbildung 3: Liniennetz der Stadt Greven, Stand 08.2024 | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

3.1.1 Bahnverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Münsterland und in Greven wird vom Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) organisiert. Dieser gehört zum Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), einem der drei regionalen Verbände in NRW, die für die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV in Westfalen zuständig sind.

Greven ist mit den Bahnhöfen Greven und Reckenfeld an das SPNV-Netz angeschlossen. Durch das Stadtgebiet verläuft die Bahnstrecke Münster – Rheine, auf der neben dem Nahverkehr auch eine IC-Linie verkehrt, die jedoch nicht in Greven hält. Im Regionalverkehr bedienen zwei Regionalexpresslinien (RE) und eine Regionalbahnlinie (RB) die Stadt. Der RE 7 (Rheine – Münster – Hagen – Köln – Krefeld) wird von der National Express Rail GmbH betrieben, während der RE 15 (Münster – Rheine – Emden) von der WestfalenBahn GmbH bedient wird. Beide RE-Linien fahren von Montag bis Freitag im Stundentakt und halten tagsüber nur in Greven, während einige Fahrten des RE 15 am Morgen und Abend auch in Reckenfeld halten.

Am Wochenende wird der RE 7 auf einen Zweistundentakt reduziert. Die RB 65, eine Kombination der Linien RB 65 und RB 68 (Münster – Greven – Rheine), wird seit 2017 vollständig von der Eurobahn GmbH & Co. KG (Keolis) betrieben und fährt in einem nahezu 30-minütigen Takt, zwischen 9 und 12 Uhr sowie abends im Stundentakt. Dadurch ergeben sich am Bahnhof Greven stündlich bis zu vier Abfahrten in Richtung Münster und Rheine, während vom Bahnhof Reckenfeld stündlich bis zu zwei Verbindungen bestehen.

Der SPNV in Greven dient vor allem der Anbindung an das Oberzentrum Münster, das Mittelzentrum Rheine sowie als schnelle Verbindung zur Metropolregion Rhein-Ruhr und in Richtung Nordsee.

Tabelle 2: SPNV-Angebot in Greven

Linie	Linienweg	Bedienzeiten Mo-Fr / Sa / So	Takt/Fahrtenanzahl	Konzessionär
RE 7	Rheine – **Greven** – Münster – Hagen – Wuppertal – Köln – Krefeld	6 – 20 / 8 – 20 / 8 – 20 Uhr	60 (120)	National Express Rail GmbH
RE 15	Münster – **Greven** – Rheine – Emden	5 – 22 / 6 – 22 / 7 – 22 Uhr	60	WestfalenBahn GmbH
RB 65	Münster – **Greven** – **Reckenfeld** – Rheine	5 – 24 / 6 – 2 / 7 – 2 Uhr	30 (60)	Eurobahn GmbH & Co. KG (Keolis)

3.1.2 Stadtverkehr Linien 250 – 258

Die Linien des Bündels 7 Greven bilden den wesentlichen Kern des ÖPNV-Systems der Stadt Greven. Alle Linien des Bündels sind bis zum 31.07.2025 genehmigt. Der Ablauf dieser Konzession ist der Hauptanlass für die Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes.

Die Linie 250 ist die einzige Buslinie in Greven, die regelmäßig und ohne Vorbestellung verkehrt. Alle anderen Linien werden entweder als TaxiBus angeboten, der bis spätestens 30 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt telefonisch bestellt werden muss, oder fahren nur an Schultagen mit wenigen Einzelfahrten (siehe unten). Damit bildet die Linie 250 das Rückgrat des innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrs. Sie verbindet die Grevener Innenstadt mit Reckenfeld und folgt dabei zwei leicht unterschiedlichen Routen (250a/250b).

Das Angebot des Stadtverkehrs Greven ist bedarfsorientiert und orientiert sich teilweise an den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienführung richtet sich nach den Vorgaben des §37 Schulgesetz (SchulG) und der zugehörigen Verordnung zur Durchführung von §37, Absatz 4

(Schülerfahrtkostenverordnung – SchfkVO). Die Verkehrsleistungen des Stadtverkehrs Greven werden von der Grevener Verkehrs GmbH und von dem örtlichen Betrieb C. Weilke GmbH erbracht.

Im Detail verkehren die Linien wie folgt:

Tabelle 3: Stadtverkehr Greven

Linie	Linienweg	Bedienzeiten Mo-Fr / Sa / So	Takt/Fahrtenanzahl	Besonderheiten
250	Rathausplatz/ZOB – Reckenfeld und zurück.	05:57 – 20:03 / 07:48 – 15:03 Uhr	30 Min. mit alternierenden Linienwegen (250a und 250b), zu Schulbeginn/ -ende zusätzliche Schulfahrten.	Einzige Linie im Stadtgebiet mit (fast) durchgehender Taktbedienung
251	Greven – Reckenfeld – Herbern und zurück	Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende	insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen	eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert
252	Greven – Wentrup – Hüttrup – Pentrup und zurück	Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende	insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen	eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert
253	Greven – Maestrup – Schmedehausen – Ächterhoek und zurück	06:50 – 18:40 / 08:20 – 12:40 Uhr	Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt	---------
255	Greven – Bahnhof – Mariensäule – Guntrup – Bockholt – Fuestrup und zurück	06:40 – 17:40 / 09:14 – 13:40 Uhr	Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt	eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert
256	Greven – Gimbte – Aldrup und zurück	06:57 – 19:00 / 08:40 – 13:00 Uhr	Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt	eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert
257	Greven – Westerode – Hansell und zurück	06:43 – 19:19 / 08:57 – 13:19 Uhr	Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt	eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert
258	Rathausplatz/ZOB – Montargisstr. - Diekpohl – Rathausplatz/ZOB	eine Schulfahrt von 7:30 Uhr bis 7:50 und eine von 13:25 Uhr bis 13:44 Uhr.	insgesamt zwei Fahrten, ausschließlich an Schultagen	---------

Linie 250

- Linienweg: Greven - Reckenfeld und zurück.
- Bedienzeiten:
  - Mo-Fr: Richtung Reckenfeld 5:57 Uhr bis 19:43 Uhr, Richtung Greven 6:09 Uhr bis 20:03 Uhr.
  - Sa: Richtung Reckenfeld 7:48 Uhr bis 14:41 Uhr, Richtung Greven 8:11 Uhr bis 15:03 Uhr.
- Takt/ Fahrtenanzahl: Während der Bedienzeiten fast durchgehender 30-Minunten-Takt, mit alternierenden Linienwegen (250a und 250b), zu Schulbeginn/ -ende zusätzliche Schulfahrten.
- Besonderheiten: Einzige Linie im Stadtgebiet mit fast durchgehender Taktbedienung.

Linie 251

- Linienweg: Greven - Reckenfeld - Herbern und zurück.
- Bedienzeiten: Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende.
- Takt/ Fahrtenanzahl: insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen.
- Besonderheiten: eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert.

Linie 252

- Linienweg: Greven - Wentrup - Hüttrup - Pentrup und zurück
- Bedienzeiten: Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende.
- Takt/ Fahrtenanzahl: insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen.
- Besonderheiten: eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert.

Linie 253

- Linienweg: Greven - Maestrup - Schmedehausen - Ächterhoek und zurück
- Bedienzeiten:
  - Mo-Fr: 6:50 Uhr (erste Schulfahrt) bis 18:40 Uhr (letzte mögliche TaxiBus-Fahrt)
  - Sa: 8:20 Uhr bis 12:40 Uhr (drei TaxiBus-Fahrten im Zweistundentakt)
- Takt/ Fahrtenanzahl: Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt.

Linie 255

- Linienweg: Greven - Bahnhof - Mariensäule - Guntrup - Bockholt - Fuestrup und zurück
- Bedienzeiten:
  - Mo-Fr: 6:40 Uhr (erste Schulfahrt) bis 17:40 Uhr (letzte mögliche TaxiBus-Fahrt)
  - Sa: 9:14 Uhr bis 13:40 Uhr (drei TaxiBus-Fahrten im Zweistundentakt)
- Takt/ Fahrtenanzahl: Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt.
- Besonderheiten: eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert.

Linie 256

- Linienweg: Greven - Gimbte - Aldrup und zurück
- Bedienzeiten:
  - Mo-Fr: 6:57 Uhr (erste Schulfahrt) bis 19:00 Uhr (letzte mögliche TaxiBus-Fahrt)
  - Sa: 8:40 Uhr bis 13:00 Uhr (drei TaxiBus-Fahrten im Zweistundentakt)
- Takt/ Fahrtenanzahl: Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt.
- Besonderheiten: eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert.

Linie 257

- Linienweg: Greven - Westerode - Hansell und zurück
- Bedienzeiten:
  - Mo-Fr: 6:43 Uhr (erste Schulfahrt) bis 19:19 Uhr (letzte mögliche TaxiBus-Fahrt)
  - Sa: 8:57 Uhr bis 13:19 Uhr (drei TaxiBus-Fahrten im Zweistundentakt)
- Takt/ Fahrtenanzahl: Fünf Schulfahrten, ergänzt (in den Ferien ersetzt) durch Fahrten des TaxiBusses im Zweistundentakt.
- Besonderheiten: eine Fahrt des freigestellten Schulverkehrs ist in den Fahrplan integriert.

Linie 258

- Linienweg: Rathausplatz - Montargisstr. - Diekpohl - Rathausplatz
- Takt/ Fahrtenanzahl: eine Schulfahrt von 7:30 Uhr bis 7:50 und eine von 13:25 Uhr bis 13:44 Uhr.

3.1.3 TaxiBus

Eine Besonderheit des ÖPNV-Angebotes in Greven ist der sogenannte TaxiBus. Dabei handelt es sich um Fahrten, die auf den meisten Linien im Zweistundentakt angeboten werden, allerdings nur bei Bestellung durchgeführt werden.

Eine Besonderheit ist dabei, dass sämtliche Fahrten des TaxiBusses in einem Umlauf bei Bedarf von ein und demselben Fahrzeug ausgeführt werden können.

3.1.4 A/S/T-System

Ergänzend zu den regelmäßig verkehrenden Linienbusfahrten sowie den regelmäßig bestellbaren Fahrten des TaxiBusses wird das ÖPNV Angebot durch das A/S/T-System ergänzt.

Dabei handelt es sich um Fahrten, die nach telefonischer Bestellung (spätestens 30 Minuten vor der geplanten Abfahrt) durchgeführt werden, der Fahrgast wird dabei von der A/S/T-Haltestelle bis zur gewünschten Adresse in Greven gebracht.

Laut Fahrplan sind dabei zu folgenden Zeiten Fahrtenbestellungen möglich:

A/S/T-Fahrplan
Greven-Innenstadt und Außenbereiche
für alle Fahrten

Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
00:00	00:00	00:00
01:00	01:00	01:00
02:00	02:00	02:00
		03:00
		04:00
		05:00
		09:00
		10:00
		11:00
		12:00
		13:00
	14:00	14:00
	15:00	15:00
	16:00	16:00
	17:00	17:00
	18:00	18:00
	19:00	19:00
20:00	20:00	20:00
21:00	21:00	21:00
22:00	22:00	22:00
23:00	23:00	23:00

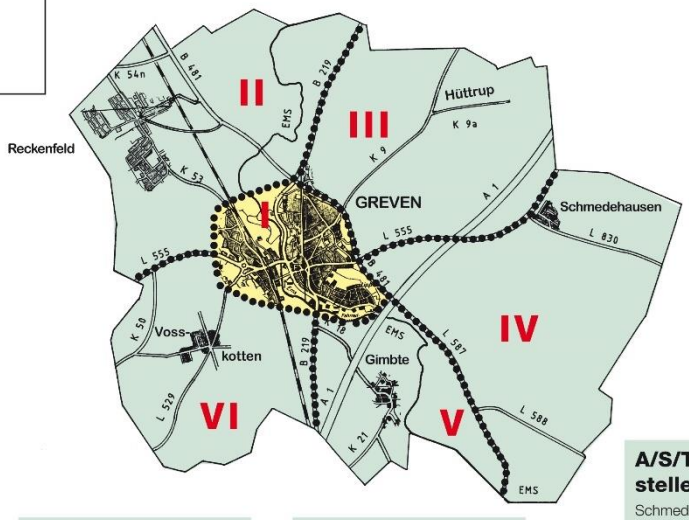
Wenn Sie mit dem Zug in Greven ankommen, können Sie von der A/S/T-Abfahrtstelle Greven Bahnhof zu den angegebenen A/S/T-Abfahrtzeiten **zu allen Zielen in Greven-Innenstadt** und **zu allen Zielen in den Außenbereichen** fahren.

Bestellen Sie Ihre A/S/T-Fahrt in jedem Fall spätestens 30 Minuten vor der A/S/T-Abfahrtzeit, am besten noch bevor Sie in den Zug einsteigen.

A/S/T-Abfahrtstellen Zone II
Reckenfeld, Bahnhof
Reckenfeld, Erich-Kästner-Grundschule
Reckenfeld, Haus Marienfried
Reckenfeld, Kirchplatz/Grevener Landstraße
Reckenfeld, Wibbeltweg

A/S/T-Abfahrtstellen Zone III
Hüttrup, Naturfreundehaus

A/S/T-Abfahrtstellen Zone I
Greven, An der Martinischule
Greven, Bahnhof Greven
Greven, Grimmstraße
Greven, K+K-Markt
Greven, Rathausplatz
Greven, Robert-Koch-Straße
Greven, Teichstraße
Greven, Wentrup



A/S/T-Abfahrtstellen Zone IV
Schmedehausen, Kirche

A/S/T-Abfahrtstellen Zone VI
Westerode, Gaststätte Vosskotten

A/S/T-Abfahrtstellen Zone V
Gimbte, Dorf

Abbildung 4: A/S/T-Fahrplan, Stand 08.2024 | Quelle: Grevener Verkehrs GmbH

Die Ausführung erfolgt durch KVM C. Weilke GmbH & Co. KG. Dem ausführenden Unternehmen werden jeweils 80% der Differenz zwischen dem regulären Taxi-Tarif für die Fahrt und den tatsächlichen Einnahmen durch die A/S/T-Fahrt erstattet.

3.1.5 Regionale (Schnell-)Buslinien mit Erschließungswirkung

Insgesamt fahren 10 regionale (Schnell-)Buslinien nach bzw. durch Greven.

Der Schnellbus S 50 verbindet Ibbenbüren mit Münster und fährt dabei über den Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) und tangiert den Ortsteil Schmedehausen. Er übernimmt jedoch keine Verbindungs- oder Erschließungsfunktion für die Grevener Innenstadt. Vom Flughafen aus in Richtung Ladbergen verkehrt zudem die Linie 140 mit Anschluss am Bahnhof Kattenvenne nach Osnabrück.

Für die Kernstadt Greven sind vor allem die Regionalbuslinien R 51 (Lengerich – FMO – Greven – Münster), R 61 (Greven – Saerbeck – Emsdetten) und R 74 (Greven – Nordwalde – Burgsteinfurt) von wesentlicher Bedeutung.

Darüber hinaus sind die Linien R 75, 161, 169, und 176 mit einzelnen Fahrten ausschließlich an Schultagen, teils nur an bestimmten Schultagen, im Einsatz und sind daher lediglich auf den Bedarf des Schülerverkehrs ausgerichtet.

Zudem verbindet in der Nacht von Samstag auf Sonntag die Linie N 9 die Städte Münster mit Ibbenbüren über Greven und Saerbeck.

Im Detail verkehren die Linien wie folgt:

Tabelle 4: Regionale Buslinien in Greven

Linie	Linienweg	Bedienzeiten Mo-Fr / Sa / So	Takt/Fahrtenanzahl	Konzessionär
S 50	Ibbenbüren – FMO – Greven – Schmedehausen – Münster	6 – 21 / 7 – 20 / 9 – 21 Uhr	Mo-Sa. 60 Min / Sonn.-/Feiertage: 120 Min	RVM
R 51	Lengerich – Ladbergen – FMO – Greven – Münster	6 – 22 / 6 – 21/ 8 – 20 Uhr	Mo-Sa. 60 Min / Sonn.-/Feiertage: 120 Min	KVM C. Weilke GmbH & Co. KG
R 61	Greven – Saerbeck – Emsdetten	6 – 19/ 8 – 18/ 11 – 21 Uhr	Mo-Sa. 60 Min / Sonn.-/Feiertage: 120 Min	RVM
R 74	Greven – Nordwalde – Burgsteinfurt	6 – 19/ 6 – 18 Uhr	Mo-Sa. 60 Min	Reisedienst Veelker GmbH & Co. KG
R 75	Reckenfeld – Emsdetten – Borghorst – Burgsteinfurt	Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende	Insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen in Greven-Reckenfeld	Reisedienst Veelker GmbH & Co. KG
140	Lienen – Ladbergen – FMO	6 – 19/ 7 – 16/ 11 – 19 Uhr	Mo-Sa. 60 bzw. 120 Min / Sonn.-/Feiertage: 120 Min	RVM
161	Saerbeck – Greven - Münster	Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende	Insgesamt sieben Fahrten, ausschließlich an Schultagen	RVM
169	Reckenfeld – Emsdetten – Saerbeck	Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende	Insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen in Greven-Reckenfeld	EBR Busreisen GmbH
176	Reckenfeld – Emsdetten – Nordwalde	Einzelfahrten zu Schulbeginn-/ -ende	Insgesamt fünf Fahrten, ausschließlich an Schultagen in Greven-Reckenfeld	WB Westfalen Bus GmbH
N 9	Münster – Greven – Saerbeck – Ibbenbüren	19 – 04 Uhr	Je 4 Fahrten hin und zurück in der Nacht von Samstag auf Sonntag	RVM

Am Flughafen Münster-Osnabrück gibt es zudem eine Fernbus Haltestelle. Von dort gibt es täglich direkte Busverbindungen nach Polen und in die Niederlande.

Einstellung verschiedener Buslinien in den letzten Jahren:

Tabelle 5: Einstellung Buslinien in Greven in den letzten Jahren

Linie	Linienweg	Konzessionär	Grund
X 150	FMO – Ladbergen – Osnabrück	Stadtwerke Osnabrück	Kein eigenwirtschaftliches Linienangebot
172	Greven – Nordwalde	Schäpers Verkehrsbetrieb	Ablauf Linienkonzession
179	Greven – Altenberge	Schäpers Verkehrsbetrieb	Ablauf Linienkonzession

3.2 Zeitliche und räumliche Abdeckung

Tabelle 6: Zeitliche Abdeckung der städtischen ÖPNV-Angebote Montag bis Freitag

	250	251	252	253	255	256	257	258	A/S/T
00:00-01:00									
01:00-02:00									
02:00-03:00									
03:00-04:00									
04:00-05:00									
05:00-06:00									
06:00-07:00				S	S		S		
07:00-08:00		S	S	S	S	S	S	S	
08:00-09:00				T		T			
09:00-10:00					T		T		
10:00-11:00				T		T			
11:00-12:00		S	S	S	S / T (F)	S	T		
12:00-13:00		S	S	S / T (F)	S	T (F)	S		
13:00-14:00		S	S	S	S / T (F)	S	S / T (F)	S	
14:00-15:00				T (F)		T (F)			
15:00-16:00		S*	S*	S	T	S*	T		
16:00-17:00				T		T	S*		
17:00-18:00					T		T		
18:00-19:00				T		T			
19:00-20:00							T		
20:00-21:00									
21:00-22:00									
22:00-23:00									
23:00-00:00									

S = nur an Schultagen
S* = freigestellter Schulverkehr
T= TaxiBus
T (F) = TaxiBus, nur in den Ferien

Wochentags erfolgt ein Großteil der Bedienung durch die Fahrten der Linie 250 (Halbstundentakt, verstärkt durch Schulfahrten), die große Teile Grevens und Reckenfelds abdecken, sowie durch Schulfahrten der anderen Linien. Letztere werden durch bestellbare Fahrten des TaxiBusse ergänzt (einige werden in den Schulferien durch TaxiBus-Fahrten ersetzt). Ab 20:00 Uhr und bis ca. 2:00 Uhr besteht dann die Möglichkeit der Bestellung von A/S/T-Fahrten im gesamten Stadtgebiet.

Insgesamt ergibt sich für die Wochentage folgendes Bild:

- Fast durchgehende Bedienung (Bedienungslücke ab ca. 2:00 Uhr und 6:00 Uhr)
- Zeitliche Schwerpunkte in den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags und nachmittags, vielfach bestimmt durch die Bedürfnisse des Schulverkehrs.

Tabelle 7: Zeitliche Abdeckung der städtischen ÖPNV-Angebote Samstag

	250	251	252	253	255	256	257	258	A/S/T
00:00-01:00									
01:00-02:00									
02:00-03:00									
03:00-04:00									
04:00-05:00									
05:00-06:00									
06:00-07:00									
07:00-08:00									
08:00-09:00				T		T			
09:00-10:00					T		T		
10:00-11:00				T		T			
11:00-12:00					T		T		
12:00-13:00				T		T			
13:00-14:00					T		T		
14:00-15:00									
15:00-16:00									
16:00-17:00									
17:00-18:00									
18:00-19:00									
19:00-20:00									
20:00-21:00									
21:00-22:00									
22:00-23:00									
23:00-00:00									

T = TaxiBus

An Samstagen wird das Angebot reduziert:

- Die Linie 250 verkehrt weiterhin im Halbstundentakt, allerdings nur noch von ca. 7:00 Uhr bis ca. 16:00 Uhr.
- Auf den Linien 253, 255, 256 und 257 werden jeweils drei TaxiBus-Fahrten im Zweistundentakt angeboten.
- Zusätzlich können von 14:00 bis 2:00 Uhr A/S/T-Fahrten bestellt werden.

Tabelle 8: Zeitliche Abdeckung der städtischen ÖPNV-Angebote Sonn- und Feiertag

	250	251	252	253	255	256	257	258	A/S/T
00:00-01:00									
01:00-02:00									
02:00-03:00									
03:00-04:00									
04:00-05:00									
05:00-06:00									
06:00-07:00									
07:00-08:00									
08:00-09:00									
09:00-10:00									
10:00-11:00									
11:00-12:00									
12:00-13:00									
13:00-14:00									
14:00-15:00									
15:00-16:00									
16:00-17:00									
17:00-18:00									
18:00-19:00									
19:00-20:00									
20:00-21:00									
21:00-22:00									
22:00-23:00									
23:00-00:00									

An Sonntagen verkehrt keine der regulären 250er Linien, dafür wird das Bedienungsfenster der A/S/T-Verkehre stark ausgedehnt: von 9:00 Uhr bis 5:00 Uhr.

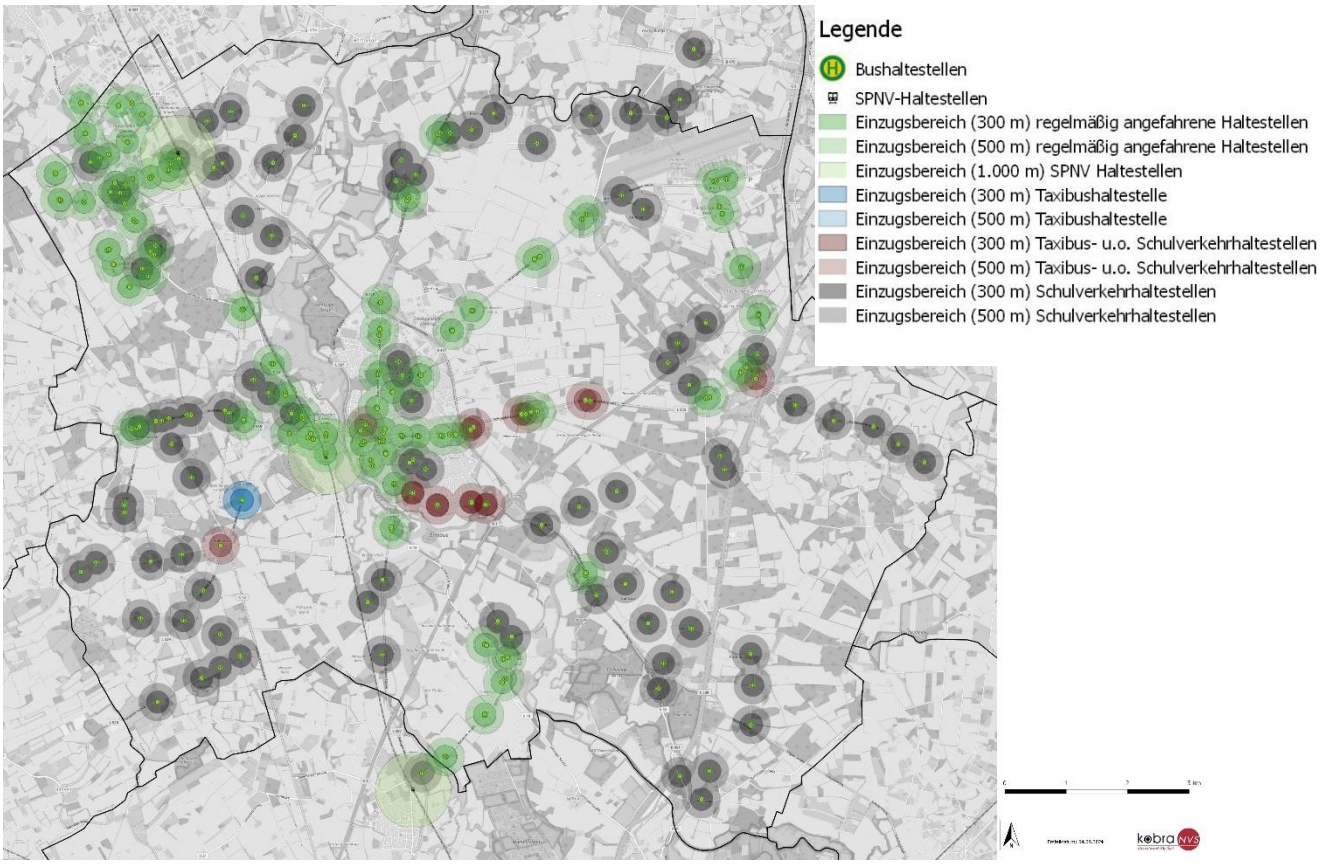


Abbildung 5: Einzugsbereiche der Haltestellen in Greven (in Abhängigkeit von der Bedienungshäufigkeit) | eigene Darstellung

Während die räumliche Abdeckung mit Haltestellen für sich betrachtet mehr als ausreichend ist, kann bei differenzierter Betrachtung Folgendes festgestellt werden:

- Regelmäßig (täglich, durchgehend im Takt) bediente Haltestellen finden sich neben der Kernstadt in Reckenfeld sowie entlang von einigen regionalen Buslinien (z. B. R51 Richtung Flughafen).
- Auch in der Kernstadt sind nicht alle Viertel an regelmäßig verkehrende Linien angebunden und werden teilweise nur von an Schultagen/ zu Schulzeiten verkehrenden Linien und TaxiBussen bedient.
- Einige Quartiere (bzw. Teile davon) im Stadtteil Links der Ems liegen gänzlich außerhalb der Einzugsradien von Haltestellen. Das betrifft vor allem Quartiere im Süden und Südosten im Stadt (etwa die Wöste und das Vogelviertel), in einem geringeren Maße aber auch Quartiere nördlich der Königstraße.
- Zu Schulzeiten ist die Abdeckung fast vollständig, Lücken sind lediglich in der Aldruper Mark und in Wentrup feststellbar.

3.3 Fahrgastzahlen

Leider liegt zum Zeitpunkt der Bearbeitung keine aktuelle, durchgehend konsistente Datenbasis von Fahrgastzahlen vor: Diese liegen lediglich für das A/S/T-Angebot vor. Für die Linien 250-258 liegen für die Regelfahrten Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2016 vor, für die TaxiBus-Fahrten die gefahrenen jährlichen Kilometer.

3.3.1 Linie 250

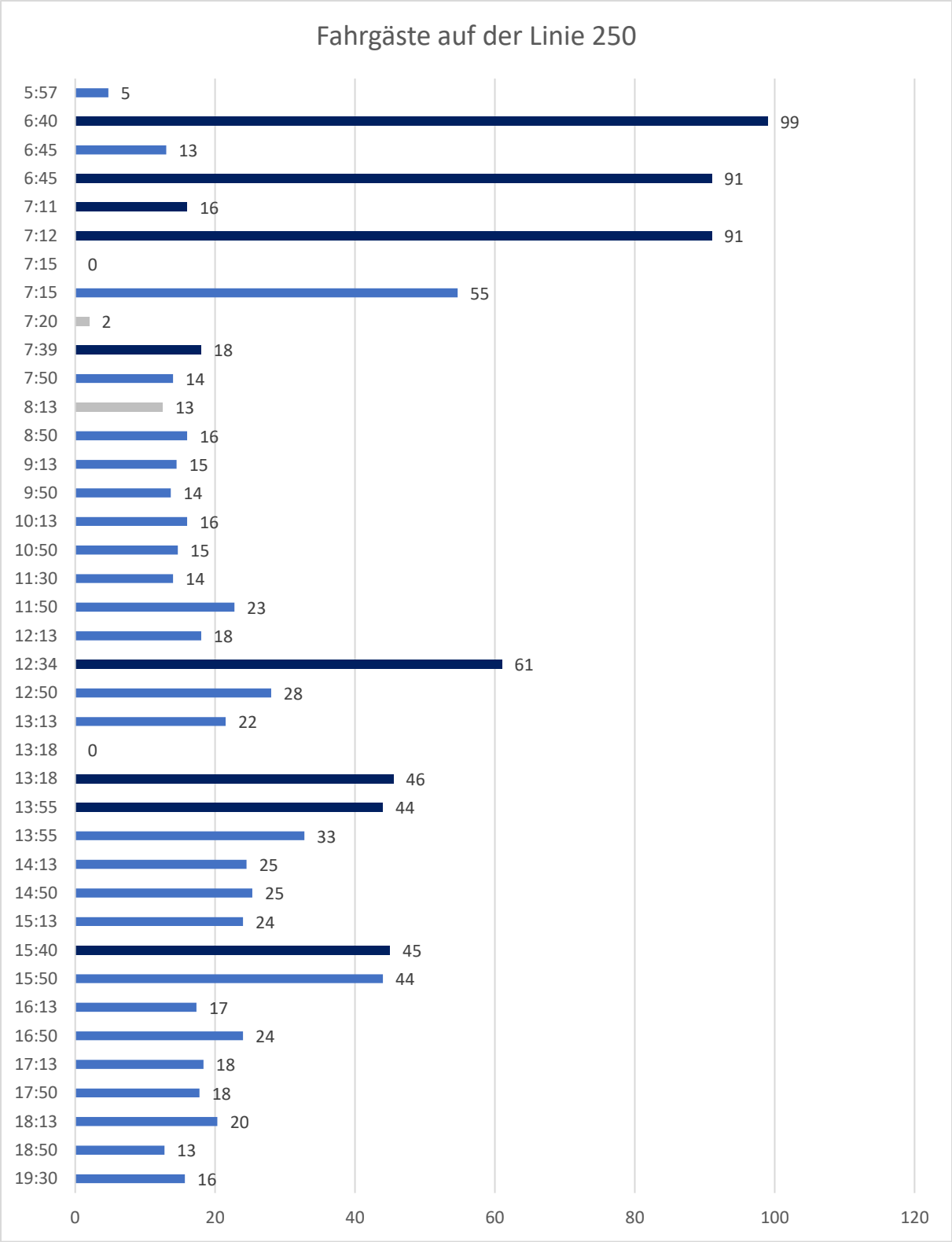


Abbildung 6: Fahrgäste auf der Linie 250 im Jahr 2016 GmbH (dunkelblau: nur an Schultagen, hellgrau: nur in den Ferien) | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH

Besondere Relevanz für den Jedermannverkehr hat in Greven die Linie 250, da es die einzige außerhalb der Schulzeiten regelmäßig verkehrende Stadtbuslinie ist. Die vorhandenen

Fahrgastzahlen zeichnen dabei das Bild einer gut ausgelasteten Linie, die auch auf Fahrten außerhalb von Schulzeiten konstant ausreichend Fahrgäste vorzuweisen hat.

3.3.2 Besonderheiten im Schulverkehr

Die Linie 258 wird insbesondere von den Schülern der Anne-Frank-Realschule genutzt. Aufgrund der Entfernung zur Schule sind die Kinder nicht fahrberechtigt und erhalten keine Fahrkarte vom Schulträger. Die Kinder müssen also bar zahlen oder ein Schüler Abo abschließen.

Bei den Schülern der anderen Linien reicht die Entfernung zur Schule aus und somit sind die Kinder berechtigt, eine Fahrkarte von der Stadt zu erhalten.

3.3.3 TaxiBus

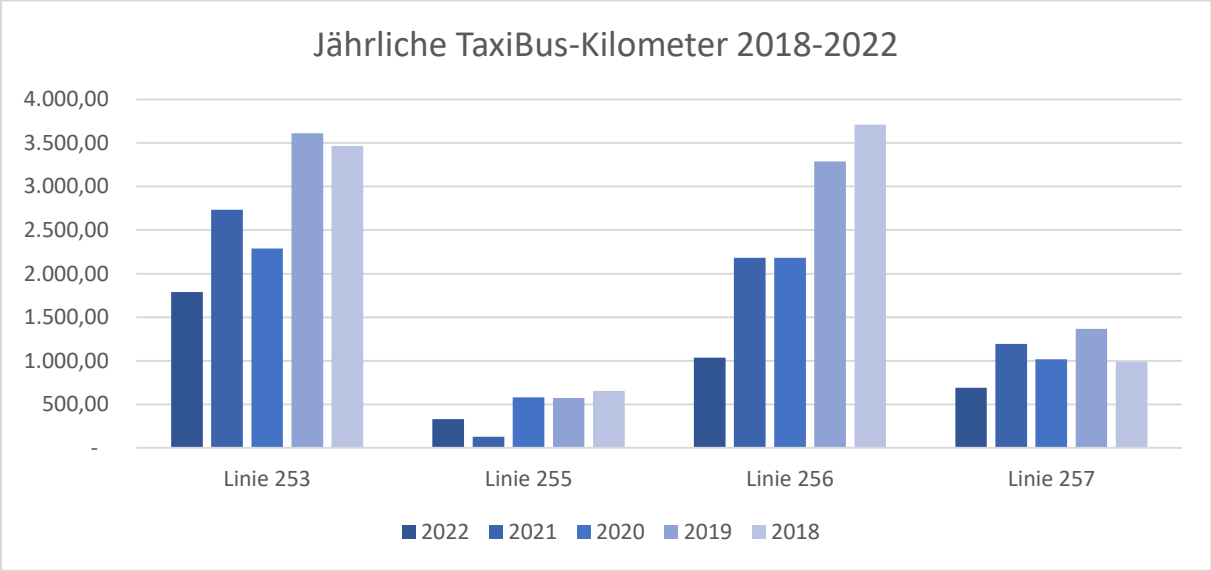


Abbildung 7: Jährliche TaxiBus-Kilometer 2018-2022 | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH

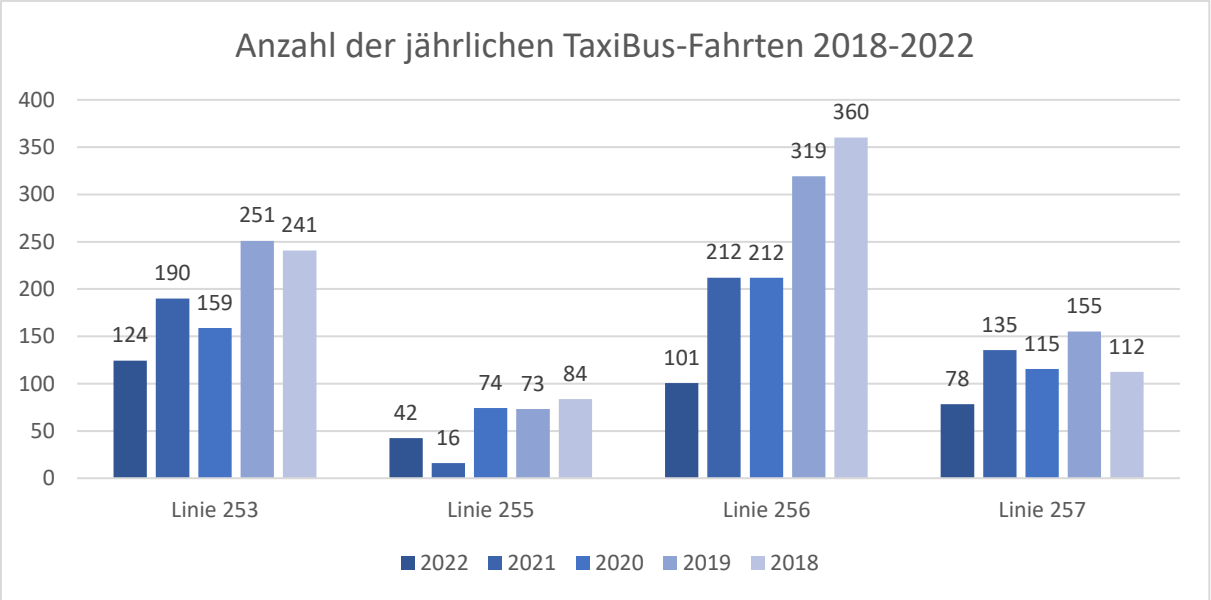


Abbildung 8: Anzahl der jährlichen TaxiBus-Fahrten 2018-2022 | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH

Die Anzahl der bestellten TaxiBus-Fahrten hat in den vergangenen Jahren stetig abgenommen, auch im Jahr 2022 hatten sich die Zahlen noch nicht erholt, das Vor-Pandemie-Niveau war auf keiner der Linien erreicht, besonders spürbar sind hier vor allem die Einbrüche auf den Linien 253 (Richtung Schmedehausen) und 256 (Richtung Gimbte).

3.3.4 A/S/T-System

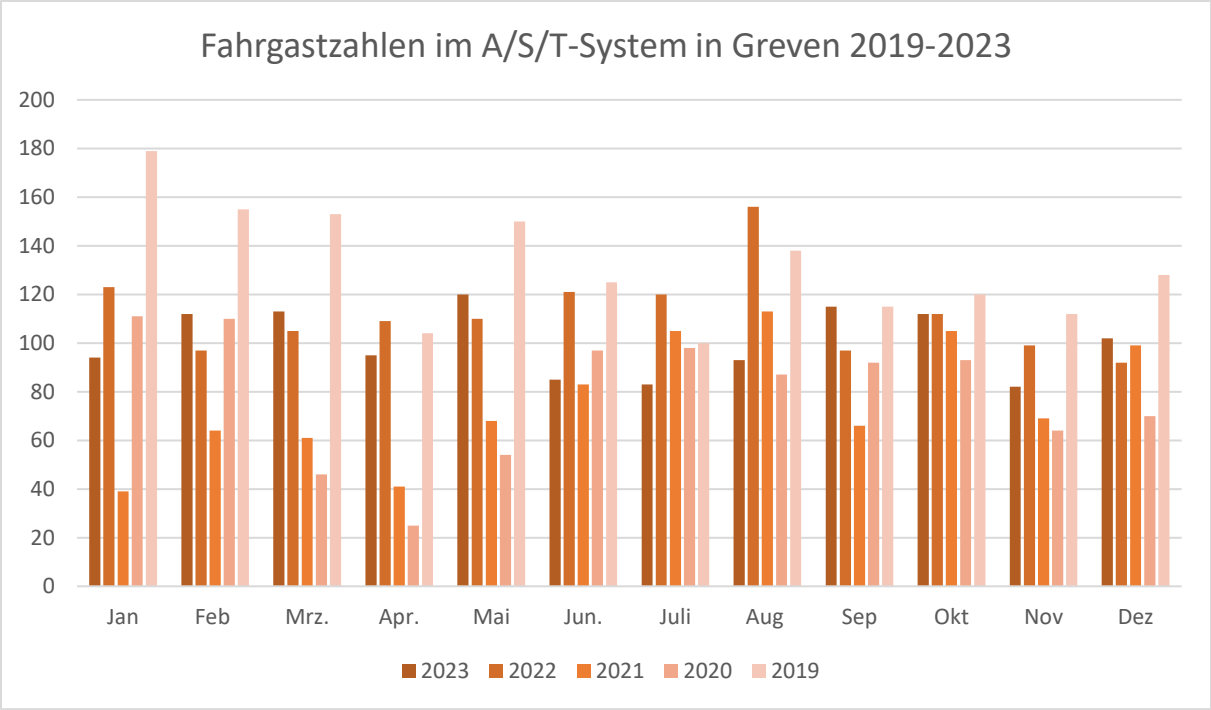


Abbildung 9: Fahrgastzahlen im A/S/T-System in Greven 2019-2023 | eigene Darstellung, Quelle: Grevener Verkehrs GmbH

Die Fahrgastzahlen im Grevener A/S/T haben sich nach dem Ende der Pandemie 2022 etwas erholt, sind 2023 im Vergleich zum vor allem in den Sommermonaten wieder gesunken und haben im Herbst 2023 schließlich in etwa das vor-Pandemie-Niveau erreicht.

4. Prüfung der Übertragbarkeit von flexiblen Bussystemen aus anderen Kommunen auf die Stadt Greven

On-Demand-Verkehre und andere flexible, bedarfsorientierte Angebote haben in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Dabei sind Systeme entwickelt worden, die sich in ihren Parametern deutlich unterscheiden können, z. B. bezüglich:

- der Bedienform – etwa Linienbedarfsverkehre oder freie Beförderung;
- der Bedienzeiten – etwa als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV oder als Fortführung der Bedienung in der Abend-/ Nachtstunden;
- der zeitlichen Fahrtenverfügbarkeit – etwa fahrplangebundene Fahrten oder fahrplanfreie Bedienung;
- der Grundfunktion – etwa Zubringerverkehre, ergänzende Verkehre in dispers besiedelten Räumen oder interkommunale Verkehre zwischen Ortsteilen etc.

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden beispielhaft zwei in der Region durchgeführte Projekte vorgestellt, im Rahmen derer Bedarfssysteme getestet worden sind. Anschließend wird darauf eingegangen, inwiefern vergleichbare Angebote in Greven eingeführt werden können.

4.1 Kommit-Shuttle (Kreis Coesfeld)

Beim Kommit-Shuttle handelte es sich um ein Projekt, das von September 2020 bis August 2024 lief.[12] Es handelte sich um per App oder Telefon buchbare Hybrid-Fahrzeuge („London-Taxen“), die die Fläche der Gemeinde Senden entlang der Linie X90 Olfen – Münster in den folgenden Zeitfenstern bedienten:

- Montag bis Donnerstag: 06:00 – 22:00 Uhr
- Freitag bis Samstagfrüh: 06:00 – 04:00 Uhr
- Samstag bis Sonntagfrüh: 08:00 – 06:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag: 10:00 – 22:00 Uhr

Es war die Mitnahme von bis zu sechs Fahrgästen möglich, die Beförderung erfolgte dabei entweder von Haltestelle zur „Haustür“ oder andersherum. Neben regulären Haltestellen wurden auch virtuelle Haltestellen angefahren, die in der dazugehörigen App angezeigt und zusätzlich mit Schildern im Straßenraum angezeigt wurden. Bei der Buchung war sowohl die Angabe der gewünschten Abfahrts- als auch der gewünschten Ankunftszeit möglich.

4.2 LOOP (Münster)

Das Projekt LOOPMünster lief ebenfalls von September 2020 bis August 2024.[13] Das Angebot wurde als Ergänzung zum bestehenden Stadtbusverkehr konzipiert und sollte vor allem eine Verbesserung der ÖPNV-Situation in den späten Abendstunden bzw. nachts herbeiführen.

„Das Ridepooling-System [bediente] den südlichen Teil von Münster und [umschloss] seit der Erweiterung des Bediengebietes Anfang 2023 folgende Stadtteile: Hiltrup, Amelsbüren, Berg Fidel,

[12] Die Förderung durch das Land NRW erfolgte im Rahmen des Programms „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ und war auf diesen Zeitraum begrenzt.
[13] S. vorherige Fußnote.

Düesberg, Teile von Geistviertel und Mecklenbeck, Gremmendorf, Angelmodde sowie anliegende Wohn- und Gewerbegebiete wie die Loddenheide, den Hansa BusinessPark und die Davert.“[14]

LOOP konnte in den folgenden Zeitfenster bestellt werden:

- In der Woche von 5 Uhr morgens bis 2 Uhr nachts
- Am Wochenende rund um die Uhr: von freitags 5 Uhr durchgehend bis montags 2 Uhr

Es handelte sich um ein fahrplanloses und linienwegunabhängiges Angebot. Die Bedienung erfolgte an 270 physische Haltestellen sowie 414 virtuelle Haltestellen, eine „Haustürbedienung“ war explizit ausgeschlossen.

4.3 Zusammenfassung und Empfehlungen

In Greven existieren mit dem TaxiBus und dem A/S/T zwei Systeme, die bereits adäquat auf bestehende Beförderungsbedarfe reagieren (können). Die Vorteile beider Angebote sind:

- Bei beiden Angeboten: Die geringen verursachten Kosten (verglichen mit ähnlichen Angeboten dieser Art und Größenordnung).
- Beim TaxiBus: die Möglichkeit, in Schwach- und Nebenverkehrszeiten frei werdende Kapazitäten (Fahrzeug und Fahrpersonal) zu nutzen.
- Beim A/S/T: durch die Einbindung eines lokalen Taxiunternehmens wird keine separate Stelle für die Annahme von Fahrtwünschen bzw. eine Dispositionszentrale benötigt.

Wie unter 3.2 Zeitliche und räumliche Abdeckung gezeigt, sind beide Systeme gut dafür geeignet, das bestehende Angebot zu erweitern. Handlungsbedarf besteht hingegen offensichtlich bei der Bekanntheit/ dem Verständnis der Angebote – so hatte auch ein Großteil der Teilnehmenden des Bürgerworkshops Fragen zu Aspekten wie Fahrtenbestellung, Tarif etc.

[14] S. Abschlussbericht Wissenschaftliche Begleitung LOOPmünster, Forschungsgruppe Verkehrswesen, FH Münster, 2024, S. 5.

5. Bürgerbeteiligung und Politikworkshops

5.1 Bürgerbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes erfolgte hybrid. Neben dem Workshop am 1.10.2024 im Kulturzentrum GBS fand begleitend (vom 23.09.2024 bis zum 6.10.2024) eine Online-Beteiligung statt.

5.1.1 Bürgerworkshop

Bei dem Bürgerworkshop am 1.10.2024 wurden mit den Teilnehmenden neben der Präsentation der Ergebnisse der Bestandsaufnahme ÖPNV-nahe Themen diskutiert. Die Teilnehmenden wurden hierfür in drei Gruppen aufgeteilt und diskutierten unter Anleitung von Moderationskräften jeweils in drei Gesprächsrunden zu den folgenden Themen:

- Netzplanung/ -anpassung: Hierbei wurden Vorschläge zu alternativen Linienführungen, Ergänzungen des Haltestellenangebotes, der Ausdehnung der Bedienzeiten etc. diskutiert. Als fehlende/ mangelhafte Verbindungen wurden vor allem genannt:
    - Bessere Anbindung des Grevener Südens/ Südostens (Wöste und Vogelviertel)
    - Bessere/ mehr Verbindungen zwischen Innenstadt und Bahnhof
    - Anbindung von Aldrup über TaxiBus oder A/S/T
- Informationsvermittlung, Marketing, Werbung: Während der Diskussion wurde sehr stark herausgestellt, dass die Bürgerinnen und Bürger sich als potenzielle Fahrgäste mehr und ausführlichere Informationen zu bestehenden Angeboten wünschen. Auch die mangelhafte Digitalisierung der Informationen kam zur Sprache, vor allem das Fehlen von Echtzeitinformationen zum Stadtverkehr.
- Der dritte Bereich umfasste „sonstige“ Themen wie z. B.:
    - Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Haltestellen
    - Probleme beim Schulverkehr

Die diskutierten Beiträge deckten sich dabei weitestgehend mit den Beiträgen aus der Online-Beteiligung, so dass eine Stellungnahme zu den eingegangenen Beiträgen im folgenden Kapitel erfolgt.

5.1.2 Online-Beteiligung

Für die Bürgerinnen und Bürger Grevens bestand zwischen dem 23.09.24 und dem 6.10.2024 die Möglichkeit, sich über die Plattform beteiligung.nrw.de zu beteiligen. Dabei war es möglich, einen Beitrag zu verfassen, diesen auf einer Karte zu verorten sowie Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer zu bewerten („Likes“ bzw. „Dislikes“).

In der folgenden Abbildung sind die am häufigsten genannten Themen sowie die jeweilige Anzahl der Zustimmungen aufgeführt. Der dabei relevanteste Punkt – lokale Verbindungen – wird dabei in einer weiteren Abbildung detailliert aufgeschlüsselt. Zu den einzelnen Oberbegriffen wird anschließend eine Stellungnahme verfasst – betreffend eine Umsetzung/ Teilumsetzung/ Nichtumsetzung des jeweiligen Vorschlags.

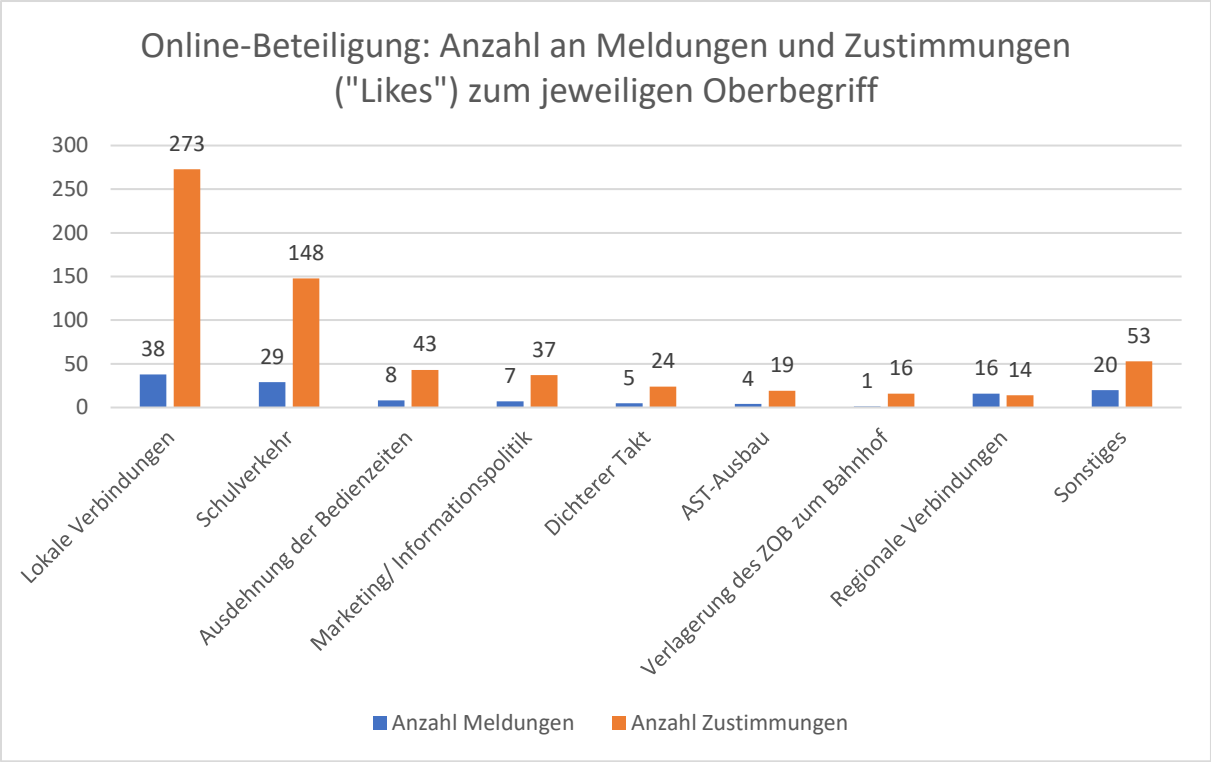


Abbildung 10: Online-Beteiligung: Anzahl an Meldungen und Zustimmungen ("Likes") zum jeweiligen Oberbegriff | eigene Darstellung

Lokale Verbindungen

- Anbindung Wöste/ Südosten Grevens: Dem Anliegen wird insofern Rechnung getragen, als dass Anpassungen am Linienweg des TaxiBusses der Linie 255 vorgenommen werden (s. 7.1 Zielnetz). Eine direkte Befahrung der Wöste durch Solobusse in Standardgröße kommt aufgrund der Straßenverhältnisse nicht in Frage, während die Anschaffung von kleineren Fahrzeugen nur für diesen Zweck äußerst unwirtschaftlich wäre.
- Bessere Anbindung des Bahnhof Greven: Es ist vorgesehen, zukünftig alle neuen TaxiBus-Fahrten am Bahnhof zu beginnen bzw. zu beenden.
- Bessere Verknüpfung mit den regionalen Verkehren: Auch wenn es bei zwei oder mehr Verknüpfungspunkten im Linienverlauf fast immer zu Zielkonflikten kommt, wird in Kapitel 7.2 Verknüpfungs- und Übergangspunkte eine Prioritätenreihenfolge formuliert, nach der die Anschlussherstellung zu erfolgen hat.
- Bessere Anbindung FMO: Der Flughafen ist bereits über die stündlich verkehrende Linie R51 sehr gut an Greven angebunden, das Angebot besteht in reduzierter Form auch an Wochenenden. Am Flughafen selbst sowie an der Haltestelle „AirportPark“ werden A/S/T-Abfahrhaltestellen eingerichtet, so dass zeitliche Bedienungslücken bei Bedarf geschlossen werden. Von der Einführung zusätzlicher Angebote im Stadtverkehr wird aus wirtschaftlichen Gründen abgesehen. Eine Ausdehnung der Bedienzeiten der Linie R51 wird bei der kommenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Steinfurt angeregt.
- Anbindung Laumanns Damm/ Aldrup: Es ist sowohl eine Anbindung über eine neue TaxiBus-Linie als auch über die A/S/T-Abfahrhaltestelle „Dübjohann“ vorgesehen.
- Anbindung Vosskotten: Hier besteht bereits die Möglichkeit, TaxiBusse der Linie 253 zu bestellen bzw. die A/S/T-Abfahrhaltestelle „Gaststätte Vosskotten“ zu nutzen. Von der Einrichtung

weiterer zusätzlicher Angebote wird aufgrund der geringen Fahrgastpotenziale und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit abgesehen.

- Anbindung Gimbte: Gimbte wird bereits im Halbstundentakt durch die R51 bedient. Hier besteht außerdem die Möglichkeit, TaxiBusse der Linie 256 zu bestellen bzw. die A/S/T-Abfahrhaltestelle „Gimbte Dorf“ zu nutzen. Von der Einrichtung weiterer zusätzlicher Angebote wird abgesehen.

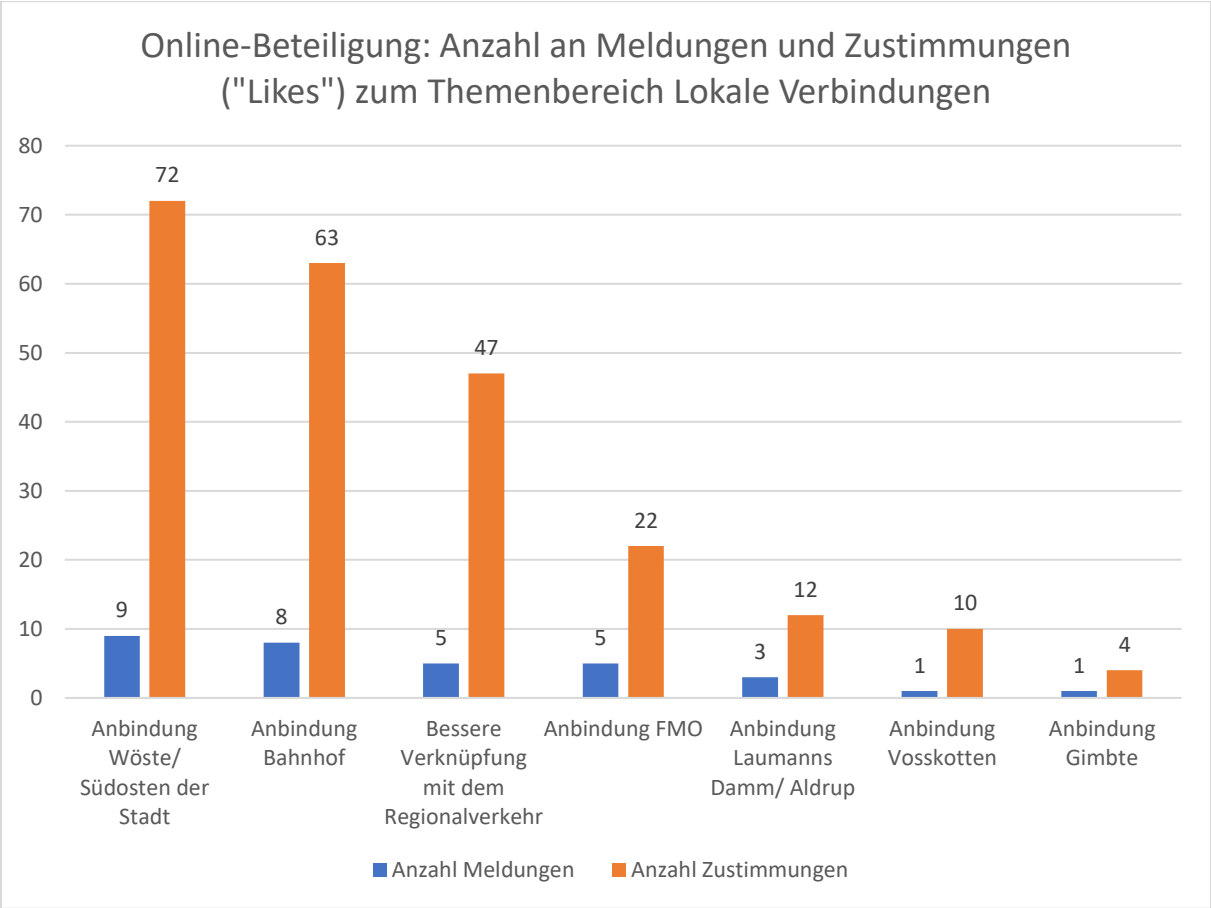


Abbildung 11: Online-Beteiligung: Anzahl an Meldungen und Zustimmungen ("Likes") zum Themenbereich Lokale Verbindungen | eigene Darstellung

Schulverkehr

Die wesentlichen Aussagen zum Schulverkehr – die weitestgehend den im Rahmen der Online-Beteiligung genannten entsprechen – finden sich im Kapitel 7.1.4 Schulverkehr.

Ausdehnung der Bedienzeiten

Dem Wunsch wird teilweise entsprochen: Die Bedienzeiten der für Pendlerverkehre relevanteste Linie – der Linie 250 – werden um 30 Minuten verlängert und die erste Fahrt so vorverlegt, dass Betriebe in Reckenfeld zu Beginn der ersten Schicht um 6:00 erreicht werden (s. 6.3.2 Vorverlegung der ersten Fahrt der Linie 250). Eine Ausdehnung der Bedienzeiten der bestehenden regionalen Buslinien zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten wird bei der kommenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Steinfurt angeregt.

Marketing/ Informationspolitik

Hier besteht durchaus Handlungsbedarf, vor allem eine bessere Informationspolitik bezüglich der bestehenden Komponenten des Stadtverkehrs und ihrer Funktionsweise ist notwendig. Daher finden sich unter 7.5 Informationsvermittlung/ Marketing Maßnahmen zur Verbesserung der Situation wieder.

Dichterer Takt

Ähnlich wie bei der Ausdehnung der Bedienzeiten, stünden die mit einer Taktverdichtung verbundenen finanziellen Auswirkungen nicht in einem nachvollziehbaren Verhältnis zum gewonnenen Nutzen für den (potenziellen) Fahrgast. Daher wird von einer Taktverdichtung abgesehen.

A/S/T-Ausbau

Den Wünschen nach einem Ausbau des A/S/T-Angebotes wird weitestgehend entsprochen, die neu einzurichtenden Abfahrhaltestellen sind in Diskussionen im Rahmen des Bürger- und des Politikworkshops ermittelt worden.

Verlagerung des ZOB zum Bahnhof

Eine Verlagerung des ZOB zum Bahnhof hätte nicht nur gravierende Auswirkungen auf die Planung der lokalen Stadtbuslinien, sondern würde auch den sich bereits in Umsetzung befindenden Plänen der Stadt zur Neugestaltung des ZOB am Rathaus widersprechen. Es wird daher von einer Umsetzung abgesehen. In zukünftigen Planungen zu regionalen Busverkehren wird die Stadt Greven eine bessere Anbindung des Grevener Bahnhofs unterstützen.

Verbesserung der regionalen Busverbindungen

Da der Kreis Steinfurt als Aufgabenträger für die Gestaltung der meisten regionalen Busverbindungen zuständig ist, können die Wünsche im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes nur am Rande berücksichtigt werden. Parallel Konzeptbericht wird eine Liste mit Anfragen für die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans erstellt und dem Kreis übergeben.

5.1.3 Politik-Workshops I und II

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes fanden zwei Politik-Workshops statt, an denen jeweils Vertreter der im Rat vertretenen Fraktionen teilnahmen.

Workshop I am 12.09.2024

Der erste Workshop war wie folgt aufgebaut:

- Präsentation der Bestandsaufnahme durch die kobra NVS GmbH
- Einschätzung/ Bewertung des ÖPNV-Angebotes durch die Teilnehmenden, Hinweise zu
    - Mangelhaften Anbindung der Wöste

  - Mangelhaften Anbindung von Aldrup
  - Verbesserungsbedürftigen Informationspolitik etc.
- Exkurse zu Gründen der Kostenexplosion im ÖPNV der vergangenen Jahre sowie zu On-Demand-Verkehren, vorgetragen durch die kobra NVS GmbH
- Präsentation der ersten Verbesserungsvorschläge durch die kobra NVS GmbH
- Offene Debatte zur Entwicklungsrichtung des Nahverkehrskonzeptes. Es besteht Einigkeit darüber, dass das Angebot trotz der unvermeidlichen Kostensteigerungen behutsam ausgebaut werden soll.

Workshop II am 4.11.2024

Der zweite Workshop befasste sich mit konkreten Planungen und Inhalten des Nahverkehrskonzeptes und war wie folgt aufgebaut:

- Kurzer Rückblick des ersten Workshops
- Vorstellung der Planungen/ Konzeptinhalte durch die kobra NVS GmbH:
  - Mögliche Anpassung der Linie 250
  - Erweiterung des TaxiBus-Angebotes
  - Erweiterung des A/S/T-Angebotes
  - Zusammenfassung Bestand/Planung
  - Für die Umsetzung der vorgestellten Planungen notwendiger finanzieller Aufwand
  - Informationsvermittlung, Marketing etc.
  - Anpassung Schulverkehr an OGS-Zeiten
  - Vorgaben für Verknüpfungen mit regionalen Verkehren
- Diskussion der Planungen/ Inhalte durch die Teilnehmenden:
  - Insgesamt Befürwortung der Planungen, insbesondere die Anbindung der Wöste/ der Quartiere im Südosten der Stadt wird begrüßt.
  - Es wird vorgeschlagen, einen der „Zweige“ der Linie 250 Rechts der Ems über die Grimmstraße zu führen.
  - Ein TaxiBus-Angebot zum FMO wird aufgrund der Unverhältnismäßigkeit der Kosten[15] einstimmig abgelehnt.
  - Es wird der Wunsch geäußert, dass der Bahnhof Greven auf allen TaxiBus-Fahrten eingebunden wird.
  - Im Detail wird über Standorte von A/S/T-Abfahrhaltestellen im Stadtgebiet diskutiert
  - Insgesamt herrscht Einigkeit darüber, dass Verbesserungen der Informationspolitik gegenüber (potenziellen) Fahrgästen notwendig sind und die Digitalisierung des Angebotes fortschreiten muss.

[15] Am FMO bzw. im Gewerbegebiet AirportPark bestehen vor allem am frühen Morgen sowie am späten Abend Bedienungslücken (sonst Bedienung durch die Linie R51 im Stundentakt). Im Gegensatz zum bestehenden TaxiBus-Angebot wäre hierbei also das Vorhalten von Personal und Fahrzeug außerhalb der sonstigen Bedienzeiten des Stadtbusverkehrs notwendig.

6. Untersuchung Linienweganpassungen der Linie 250

Im Rahmen der Bearbeitung des Nahverkehrskonzeptes ist eine Linienwegveränderung der beiden Varianten 250a und 250b untersucht worden. Im Planungsstadium wurde diese Idee im II. Politik-Workshop diskutiert und stieß dabei auf positive Resonanz. Nach einer eingehenden Detailprüfung muss von diesem Vorschlag allerdings Abstand genommen werden. Von einer Anpassung der Linienwege wird aus den im Folgenden geschilderten Gründen abgesehen.

6.1 Grundidee Linienweganpassungen

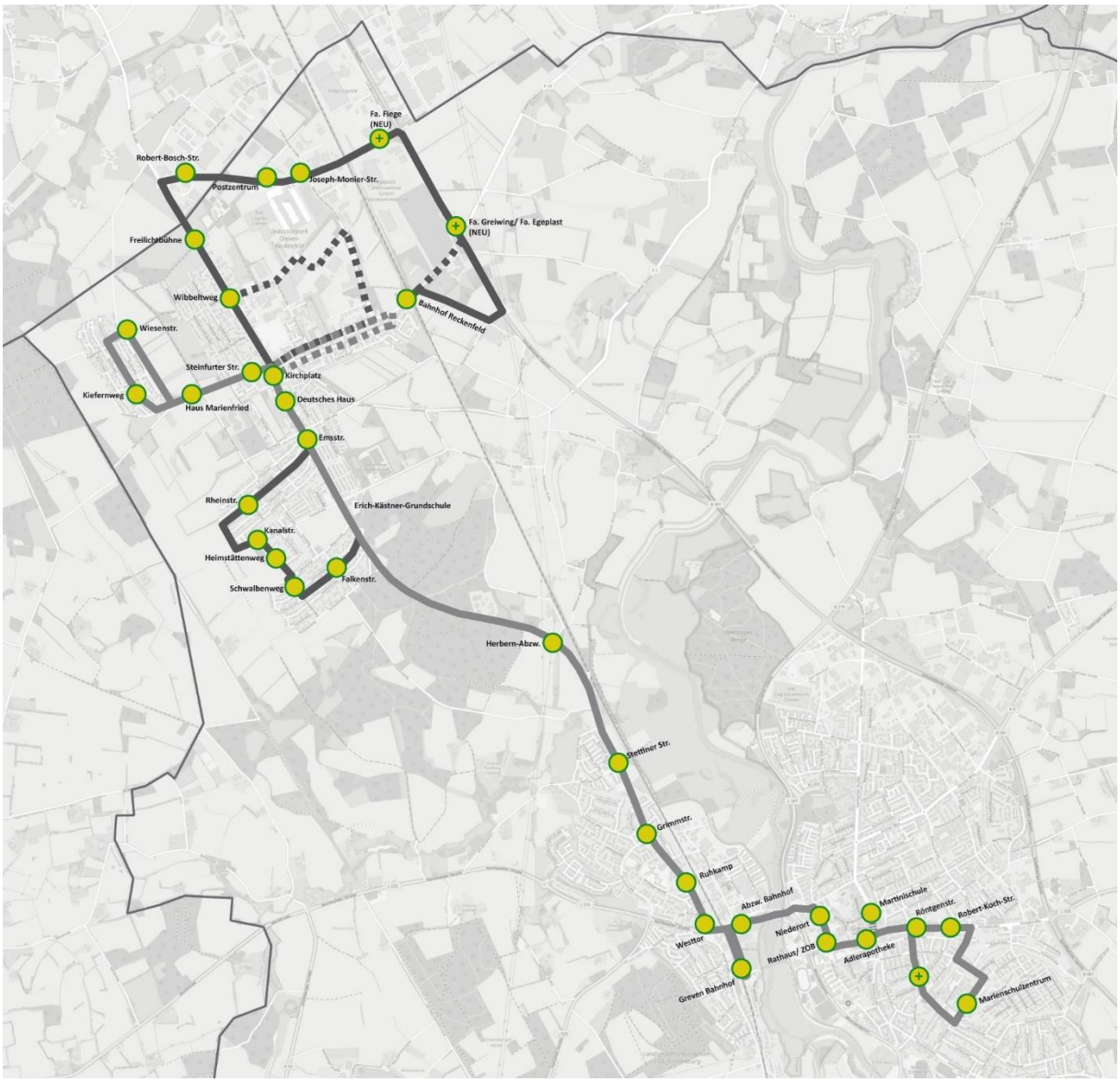


Abbildung 12: Untersuchte (und verworfene) Linienweganpassung auf der Linie 250 (Linienwege a und b) | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

Bei der Linie 250 wurden die Unterschiede zwischen den beiden Fahrtvarianten a und b deutlicher herausgearbeitet: Die Fahrten der 250a sollten überwiegend der Erschließung der Grevener Kernstadt und der Anbindung dieser an Reckenfeld dienen:

- In der Kernstadt sollte die Linie nicht mehr über Krankenhaus-MJH und Lindenstraße verkehren, sondern in einer neuen Schleife über das Marienschulzentrum geführt und somit Teile der Wöste anbinden.
- Hierfür sollten eine zusätzliche Haltestelle in der Albachstraße eingerichtet (einseitig, da nur in eine Richtung zu befahren).
- Links der Ems würde (optional) in beiden Richtungen statt über die Haltestelle „Ruhkamp“ über „Kreisel/ Grimmstraße“ und „Grimmstraße“ gefahren.
- Die Erschließung des Blocks B/ des „Bäumeviertels“ in Reckenfeld bliebe auf der 250a erhalten.
- Die Bedienung des Bahnhofs Reckenfeld über den Grünen Grund und die Bahnhofstraße würde auf der 250a entfallen, der Bahnhof sollte stattdessen über die Fahrten der 250b bedient werden (weswegen die beiden Linienweganpassungen nur zusammen und nicht separat umgesetzt werden können).

Die 250b wiederum sollte der Anbindung der südwestlichen Blocks (an der Kanalstraße) und des Gewerbegebiets im Norden Reckenfelds an den Bahnhof Reckenfeld dienen:

- In der Kernstadt würden die Fahrten weiterhin an der Haltestelle „Martinischule“ beginnen und enden.
- In Reckenfeld würde statt einer Schleife um den Industriepark Reckenfeld-Nord eine größere Spange befahren (über die Haltestelle „Postzentrum“, den Emsdettener Damm zum Bahnhof Reckenfeld und zurück). Das hätte gegenüber einer Schleife den Vorteil, dass Fahrgäste aus dem Gewerbegebiet/ Teilen Reckenfelds sowohl zum als auch vom Bahnhof ohne wesentliche Umwege befördert werden können.
- Entlang der neu bedienten Spange müssten mindestens zwei Haltestellen eingerichtet werden. Die in Fahrtrichtung Bahnhof liegenden Abfahrpositionen sollten dabei eine höherwertige Ausstattung aufweisen, da hier mit mehr wartenden Fahrgästen zu rechnen ist als in Gegenrichtung.
- Die Bedienung über den Franz-Fischer-Weg und die Werner-von-Siemens-Straße würde aus Gründen der Zeitknappheit entfallen müssen.
- Zwischen dem Bahnhof Reckenfeld und dem Engberdingdamm soll zukünftig eine direkte Verknüpfung hergestellt und der Knotenpunkt Reckenfelder Str./ B481 verlegt, wodurch der Umweg über die Haltestelle „Abzweig Jägerklause“ unnötig würde.

6.2 Gründe für das Verwerfen der Idee

6.2.1 Umlaufplanung der Linie 250

Aktuell sind bei der Umlaufplanung der Linie 250 folgende Zeiten eingeplant:

- Hin- und Rückfahrt auf der 250a: 50 Minuten (der zeitliche Puffer bis zur nächsten Fahrt beträgt 10 Minuten).
- Hin- und Rückfahrt auf der 250b: 54 Minuten (der zeitliche Puffer bis zur nächsten Fahrt beträgt 6 Minuten).

Die Fahrten auf den beiden Linienvarianten starten um rund 30 Minuten versetzt und können jeweils mit einem Bus gefahren werden. Das bedeutet nicht, dass in der Umlaufplanung nicht auch weitere Fahrzeuge für Fahrten auf der Linie eingeplant sein können, sondern lediglich, dass im regulären

Linienverkehr (abseits von Schulverstärkerfahrten etc.) kein drittes Fahrzeug parallel oder zusätzlich im Einsatz auf der Linie 250 ist.

Die für die angestrebten Linienweganpassungen benötigten Zeitreserven ließen sich auf der Linienvariante 250a wie folgt gewinnen:

- Verzicht auf die Bedienung des Krankenhauses
- Verzicht auf die Bedienung des Bahnhofes Reckenfeld über die Strecke „Gründer Grund“

Die dadurch gewonnene Zeite (rund 16 Minuten laut Fahrplan) sollten dann für die Anbindungen der Wöste aufgewendet werden.

Die für die Anpassungen auf der Linienvariante 250b benötigten Reserven ließen sich hingegen allein durch das Weglassen des Linienabschnittes im Franz-Fischer-Weg/ in der Werner-von-Siemens-Straße nicht gewinnen. Das hat vor allem damit zu tun, dass statt der bisherigen Schleife eine Bedienung bis zum Bahnhof in beide Richtungen vorgesehen wurde.[16]

Weitere Linienabschnitte (z. B. die Bedienung der Blöcke C und D) zugunsten der neuen Schleife zu „opfern“ erscheint unangemessen, da die Linie 250 in erster Linie der Verbindung der zwei Stadtteile und nicht der Erschließung des Gewerbegebiets dienen sollte.

Da die Umstellung der Linienvariante 250a wie oben erwähnt nicht separat durchgeführt werden kann (in der Neukonzeption entfällt die Bedienung des Bahnhofs Reckenfeld durch die 250a und wird durch die Bedienung über die 250b kompensiert), kommt eine Umsetzung der Linienanpassung nur mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs in Frage.

6.2.2 Finanzielle Auswirkungen

Mit dem Einsatz eines weiteren Fahrzeugs kommen auf die Stadt automatisch Kosten im fünfstelligen Bereich zu (bis zu 200.000 € jährlich wären zu kalkulieren). Dabei ist zu beachten, dass die durch die Linienanpassung entstehende zusätzliche Verkehrsleistung sehr gering ausfällt, so dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis sehr ungünstig ausfällt.

Gegen eine deutliche Verlängerung der Linienwege zur Ausschöpfung der möglichen zusätzlichen Fahrplanreserven, die durch den Einsatz des zusätzlichen Busses entstehen würden, spricht wiederum das eingeschränkte Fahrgastpotenzial, das jenseits bereits erschlossener Teile der Stadt kaum gegeben ist bzw. mit dem ÖPNV nur schwer anzubinden ist.[17]

Des Weiteren kämen einmalige Kosten zur Herstellung von drei zusätzlichen Abfahrpositionen auf die Stadt zu: insgesamt ca. 240.000 € bei vollständig barrierefreien Haltestellen inkl. Fahrgastunterstand sowie Herrichtung von Streckenabschnitten in Reckenfeld. Diese Ausgaben ließen sich allerdings über einen Zeitraum von mehreren Jahren „strecken“: Die neuen Haltestellen könnten vorerst provisorisch hergestellt und bei Kanal- / Straßenarbeiten über den Konzessionszeitraum (barrierefrei) ausgebaut werden.

[16] Die Einrichtung einer Schleife in dieser Variante würde dazu führen, dass den Fahrgästen lediglich eine komfortable Hin- oder Rückfahrt zum/ vom Bahnhof Reckenfeld geboten werden könnte.

[17] Neue oder neu geplante Stadtteile/ Quartiere, die junge Familien als Zielgruppe haben, wie etwa die Wöste weisen oft einen stark verkehrsberuhigten Charakter auf und sind mit Standard-Solobussen daher nur schwer bis unmöglich befahrbar.

6.2.3 Räumliche Situation

Sowohl in der Grevener Kernstadt als auch in Reckenfeld ist die räumliche Situation in den neu anzubindenden Lagen wie weitem nicht ideal für eine Bedienung mit dem ÖPNV. Zu den Aspekten, die eine Bedienung erschweren gehören:

- Ungünstige Lage wichtiger Verkehrsattraktoren wie des Bahnhofs Reckenfeld,
- Straßensituation/ verkehrsberuhigter Ausbau z. B. in der Wöste,
- Zur Bedienung bestimmter Lagen müssen vorher stark befahrene Straßenabschnitte passiert werden, wie z. B. eine erhebliche Strecke auf der Königstraße um zu Marienschulzentrum zu gelangen.

6.2.4 Fahrgastpotenzial in Gewerbegebieten

Aufgrund der immer noch zahlreichen Unternehmen, die im Schichtsystem arbeiten, liegen die Anfangs- und Endzeiten einiger Schichten aktuell außerhalb der Bedienzeiten der Linie 250, so dass auch mit einer veränderten Linienführung lediglich ein Teil des Fahrgastpotenzials aktiviert werden könnte.

Hinzu kommt, dass zwar rund 50% der im Rahmen des ways2work-Projektes erfassten Beschäftigten aus Greven und Emsdetten kamen, sich die anderen 50% der Wohnorte aber über die Region verteilten.

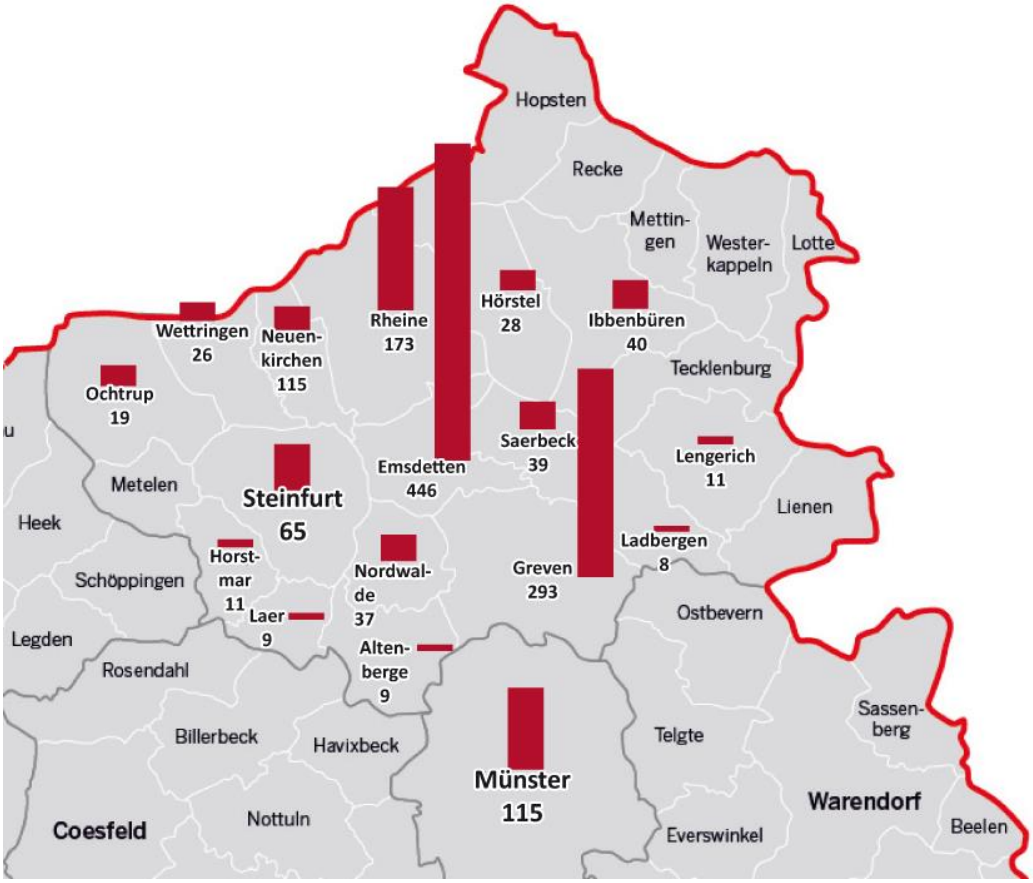


Abbildung 13: Verteilung der Wohnstandorte der im Industriegebiet Emsdetten Süd/ Greven-Reckenfeld Beschäftigten | eigene Darstellung, Quelle: Projekt ways2work, Schlussbericht

Somit muss ein wesentlicher Anteil des Mobilitätsbedarfs eher über regionale Bus- und Bahnverkehre abgedeckt werden. Es erscheint daher zielführend, zusätzlich zu den unter 6.3 geschilderten Maßnahmen Gespräche mit dem Kreis Steinfurt/ der Stadt Emsdetten/ dem RVM zur Einrichtung einer regionalen Buslinie von Emsdetten über die Gewerbe- und Industriegebiete bis zum Bahnhof Reckenfeld (oder sogar weiter nach Greven) voranzutreiben.

6.3 Alternativen für die Linienweganpassung

6.3.1 A/S/T-Abfahrhaltestellen im Osten des Gewerbegebiets

Mit einer Erhöhung der Anzahl A/S/T-Abfahrhaltestellen in Reckenfeld kann die Anbindung des Gewerbegebiets für die Zeiten nach Ende der Spätschicht um 22:00 Uhr verbessert werden.

Es sind an Schichtzeiten angepasste Abholzeiten anzubieten, die einen Kompromiss aus möglichst kurzen Wartezeiten an der Haltestelle und ausreichend Zeit für den weg vom Betrieb zur Haltestelle.

Die genauen Standorte sind noch festzulegen, vorläufig sind zwei Standorte in der Nähe der Unternehmensgelände von Egeplast International GmbH und Fiege Logistik einzuplanen.

6.3.2 Vorverlegung der ersten Fahrt der Linie 250

Der aktuelle Fahrplan (Stand 11.2024) sieht für die erste Fahrt Richtung Reckenfeld/ Richtung Greven wie folgt aus:

Tabelle 9: Aktueller Fahrplan Linie 250, Fahrt Nr. 101 Richtung Reckenfeld und Richtung Greven. Grau hinterlegt ist die durch die Schleifenbefahrung entstehende zeitliche Überlappung im Fahrplan.

Haltestelle	Uhrzeit	Haltestelle	Uhrzeit
Rathausplatz	5:57	Wibbeltweg	6:09
Abzw. Bahnhof	5:59	Eichendorffweg	6:10
Westtor	6:00	Franz-Fischer-Weg	6:11
Ruhkamp	6:00	Knatterdom	6:12
Grimmstraße	6:01	Joseph-Monier-Straße	6:12
Stettiner Straße	6:02	Postzentrum	6:13
Herbern-Abzweig	6:03	Robert-Bosch-Straße	6:13
Erich-Kästner-Grundschule	6:05	Freilichtbühne	6:14
Emsstraße	6:06	Wibbeltweg	6:15
Deutsches Haus	6:07	Kirchplatz/ Grevener Landstr.	6:16
Kirchplatz/ Emsdettener Landstr.	6:08	Emsstraße	6:17
Wibbeltweg	6:09	Erich-Kästner-Grundschule	6:18
Eichendorffweg	6:10	Herbern-Abzweig	6:19
Franz-Fischer-Weg	6:11	Stettiner Straße	6:20
Knatterdom	6:12	Grimmstraße	6:21
Joseph-Monier-Straße	6:12	Ruhkamp	6:22
Postzentrum	6:13	Westtor	6:23
Robert-Bosch-Straße	6:13	Bahnhof	6:25
Freilichtbühne	6:14	Abzw. Bahnhof	6:26
		Rathausplatz	6:28
		Krankenhaus-MJH	6:30

In Zukunft soll die Fahrt 101 Richtung Reckenfeld die Funktion einer „Industriefahrt“ bekommen, und wird hierfür an die Anfangszeiten der Frühschicht (i. d. R. 6:00 Uhr) angepasst. Statt der aktuellen Route durch über Eichendorffweg – Franz-Fischer-Weg – Werner-von-Siemens-Straße wird eine größere Spange befahren, die neben dem Bahnhof Reckenfeld auch zahlreiche Unternehmensstandorte mit mehreren hundert Mitarbeitenden anbindet (s. folgende Tabelle).

Da aufgrund der Vorverlegung noch Zeitreserven für die Rückfahrt vorhanden sind, können im Rahmen dieser alle Blöcke angefahren werden, ohne dass es wesentliche Auswirkungen auf die Rückfahrt hat: Die Ankunft an der Endhaltestelle wird im Vergleich zum aktuellen Fahrplan voraussichtlich 5 Minuten eher erfolgen, die weitere Umlaufplanung für den Verkehrstag bleibt also unberührt.

Tabelle 10: Zukünftiger Fahrplan Linie 250, Vorverlegung der Fahrt 101. Grau hinterlegt ist die durch die Schleifenbefahrung entstehende zeitliche Überlappung im Fahrplan.

Haltestelle	Uhrzeit	Haltestelle	Uhrzeit
Rathausplatz	5:30	Kirchplatz/ Bahnhofstraße	5:42
Abzw. Bahnhof	5:32	Grüner Grund	5:43
Westtor	5:34	Grüner Grund Ost	5:44
Ruhkamp	5:35	Bahnhof Reckenfeld	5:45
Grimmstraße	5:36	Neue Haltestelle Nähe Fa. Egeplast	5:46
Stettiner Straße	5:37	Neue Haltestelle Nähe Fa. Fiege	5:48
Herbern-Abzweig	5:38	Joseph-Monier-Straße	5:50
Erich-Kästner-Grundschule	5:39	Postzentrum	5:51
Emsstraße	5:40	Robert-Bosch-Straße	5:52
Deutsches Haus	5:41	Freilichtbühne	5:53
Kirchplatz/ Bahnhofstraße	5:42	Wibbeltweg	5:54
Grüner Grund	5:43	Kiefernstraße	5:59
Grüner Grund Ost	5:44	Wiesenstraße	6:01
Bahnhof Reckenfeld	5:45	Haus Marienfried	6:02
Neue Haltestelle Nähe Fa. Egeplast	5:46	Steinfurter Straße	6:03
Neue Haltestelle Nähe Fa. Fiege	5:48	Kirchplatz/ Grevener Landstr.	6:04
Joseph-Monier-Straße	5:50	Emsstraße	6:05
Postzentrum	5:51	Rheinstraße	6:07
Robert-Bosch-Straße	5:52	Kanalstraße	6:09
Freilichtbühne	5:53	Schwalbenweg	6:11
		Falkenstraße	6:12
		Herbern-Abzweig	6:14
		Stettiner Straße	6:15
		Grimmstraße	6:16
		Ruhkamp	6:17
		Westtor	6:18
		Bahnhof	6:20
		Abzw. Bahnhof	6:21
		Rathausplatz	6:23
		Krankenhaus-MJH	6:25

Abbildung 14: Erste Fahrt der Linie 250, Richtung Reckenfeld | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

Hinfahrt (Richtung Reckenfeld):

- Start am Rathausplatz,
- Befahrung der Spange Grüner Grund – Bahnhof – Emsdettener Damm – Robert-Bosch-Straße – Emsdettener Landstraße,
- Die Spange kann aufgrund des Schleifencharakters analog zum aktuellen Fahrplan in beiden Richtungen aufgenommen werden.

Abbildung 15: Erste Fahrt der Linie 250, Richtung Greven | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

Rückfahrt (Richtung Greven):

- Die Befahrung der Spange wird wie erwähnt auch für die Gegenrichtung im Fahrplan abgebildet.
- Die vorhandenen Zeitreserven werden genutzt, um weitere Blöcke anzubinden:
    - Block B über Kiefernstraße und Wiesenstraße
    - Block C über Rheinstraße und Kanalstraße
    - Block D über Schwalbenweg und Falkenstraße
- In Greven wird wie gehabt der Bahnhof angefahren.
- Die Fahrt endet 5 Minuten eher als die aktuelle Fahrplanfahrt am Krankenhaus-MJH.
- So lange die Verbindung/ Kreuzung zwischen dem Bahnhof Reckenfeld und dem Emsdettener Damm nicht hergestellt ist, wird der Umweg über die Gaststätte Michael gefahren, hierbei können die „gewonnenen“ fünf Minuten als zeitlicher Puffer eingesetzt werden.

6.3.3 Umkehrung der Fahrtrichtung der Schleife im Gewerbegebiet Reckenfeld

Um die Fahrgäste aus dem Gewerbegebiet auch wieder möglichst umwegefrei zum Bahnhof Reckenfeld zu befördern, wird eine Umkehr der Schleife der Linienvariante 250b im Industriegebiet vorgenommen.

Statt des bisherigen Linienweges über Eichendorffweg – Franz-Fischer-Weg – Knatterdrom – Joseph-Monier-Str. – Postzentrum – Robert-Bosch-Str. – Freilichtbühne wird die Strecke wie folgt gefahren:

Wibbeltweg – Freilichtbühne – Robert-Bosch-Str. – Postzentrum – Joseph-Monier-Str. – Knatterdrom – Abzw. Bahnhof – Gründer Grund.

Die Haltestellen Eichendorffweg und Franz-Fischer-Weg entfallen dabei. Die Werner-von-Siemens-Str. ist im Bereich der Feuerwehr planungsrechtlich ein Radweg, hier muss eine Prüfung der Nutzung für die Durchfahrt des Busses erfolgen.

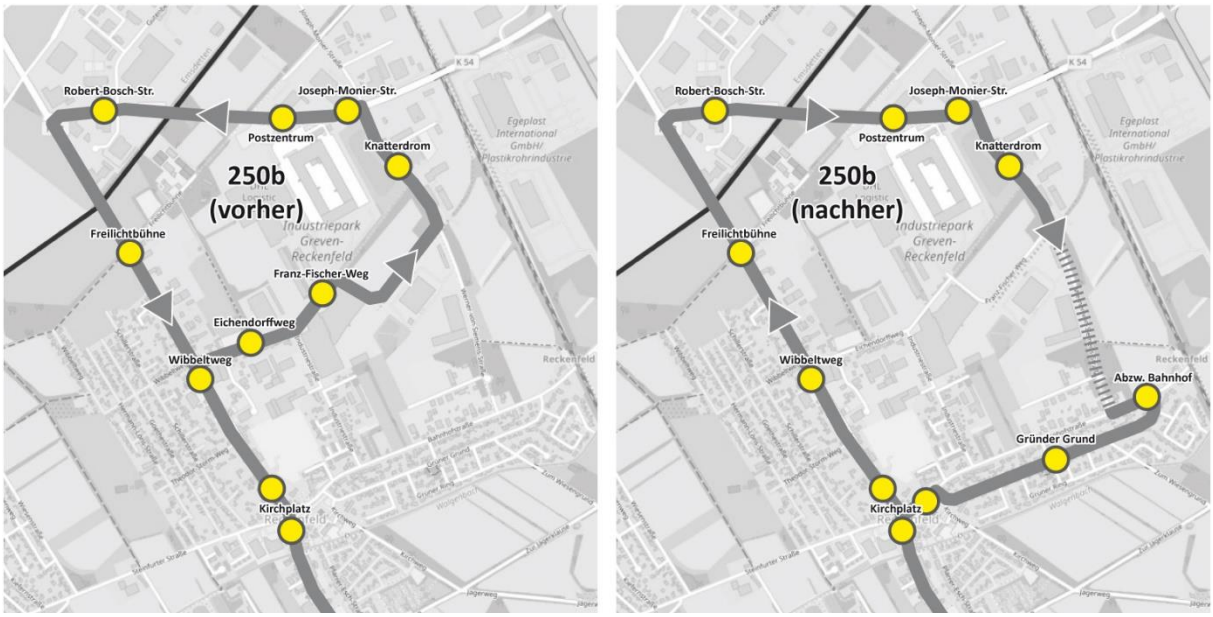


Abbildung 16: Umkehr der Fahrrichtung in der Schleife im Gewerbegebiet Reckenfeld | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

6.3.4 Ergänzung des Fahrplans um zwei zusätzliche Fahrten

Aktuell besteht in beide Richtungen aufgrund der Verzerrung des Fahrplantaktes durch Schulverkehre eine Bedienungslücke von fast einer Stunde. Zusätzlich zur Vorverlegung der ersten Fahrt (s. oben) kann durch zwei weitere Fahrten (jeweils eine pro Richtung) die Lücke geschlossen und ein angenäherter Halbstundentakt auch in den frühen Morgenstunden angeboten werden.

Tabelle 11: Bestand: In Reckenfeld startende Fahrten (Mo-Fr)

Anmerkung	Abfahrtzeit	Abstand zur vorherigen Fahrt (min)	Anbindung Bahnhof
Linienvariante B	06:09	-	Ja
Fahrplanlücke			
Nur an Schultagen	07:04 (ab Kiefernstr.)	55	-
Nur an Schultagen	07:06	2	-
Nur an Schultagen	07:12 (ab Emsstr.) x2	6	Ja
Linienvariante A	07:39	27	-
Linienvariante B	08:11	32	Ja

Tabelle 12: Planung: In Reckenfeld startende Fahrten, ergänzt um Zusatzfahrt (Mo-Fr)

Anmerkung	Abfahrtzeit	Abstand zur vorherigen Fahrt (min)	Anbindung Bahnhof
Industriefahrt	05:54	-	-
Linienvariante A, Zusatzfahrt	**06:30**	**36**	**Ja**
Nur an Schultagen	07:04 (ab Kiefernstr.)	34	-
Nur an Schultagen	07:06	2	-
Nur an Schultagen	07:12 (ab Emsstr.) x2	6	Ja
Linienvariante A	07:39	27	-
Linienvariante B	08:11	32	Ja

Tabelle 13: Bestand: In Greven startende Fahrten (Mo-Fr)

Anmerkung	Abfahrtzeit	Abstand zur vorherigen Fahrt (min)	Anbindung Bahnhof
Linienvariante B	5:57	-	-
Fahrplanlücke			
Linienvariante B	06:37	55	-
Nur an Schultagen	06:45 (bis Wibbeltweg)	8	Ja
Nur an Schultagen	07:15 (bis Deutsches Haus)	30	-
Linienvariante B	07:48	33	Ja
Linienvariante A	08:13	25	Ja

Tabelle 14: Planung: In Greven startende Fahrten, ergänzt um Zusatzfahrt (Mo-Fr)

Anmerkung	Abfahrtzeit	Abstand zur vorherigen Fahrt (min)	Anbindung Bahnhof
Industriefahrt	05:30	-	-
Linienvariante A, Zusatzfahrt	**06:05**	**35**	**Ja**
Linienvariante B	06:37	32	-
Nur an Schultagen	06:45 (bis Wibbeltweg)	8	Ja
Nur an Schultagen	07:15 (bis Deutsches Haus)	30	-
Linienvariante B	07:48	33	Ja
Linienvariante A	08:13	25	Ja

Diese Taktverdichtung ist mit der bestehenden Anzahl an Bussen umsetzbar: jeweils eine weitere Fahrt in jede Richtung nach der Industriefahrt (Abfahrt Reckenfeld ca. 06:30 Uhr; Abfahrt Greven ca. 06:05 Uhr). Hierfür müsste der Umlauf von einem weiteren Bus verlängert werden (zusätzlich zu dem früher beginnenden Umlauf für die Industriefahrt).

6.3.5 Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Zahlreiche, speziell auf das Gewerbegebiet Reckenfeld/ Emsdetten ausgerichtete Maßnahmen aus dem Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind im Rahmen des Projektes ways2work entwickelt worden. Das Gros der Maßnahmen zielt darauf ab, den Mitarbeitenden eine Alternative zur Nutzung des Privat-Pkws anzubieten und sie über diese Alternativen zu informieren, bzw. zur Wahrnehmung dieser Alternativen zu animieren. Für die Umsetzung der meisten Maßnahmen ist die Mitwirkung der ortsansässigen Unternehmen unerlässlich.

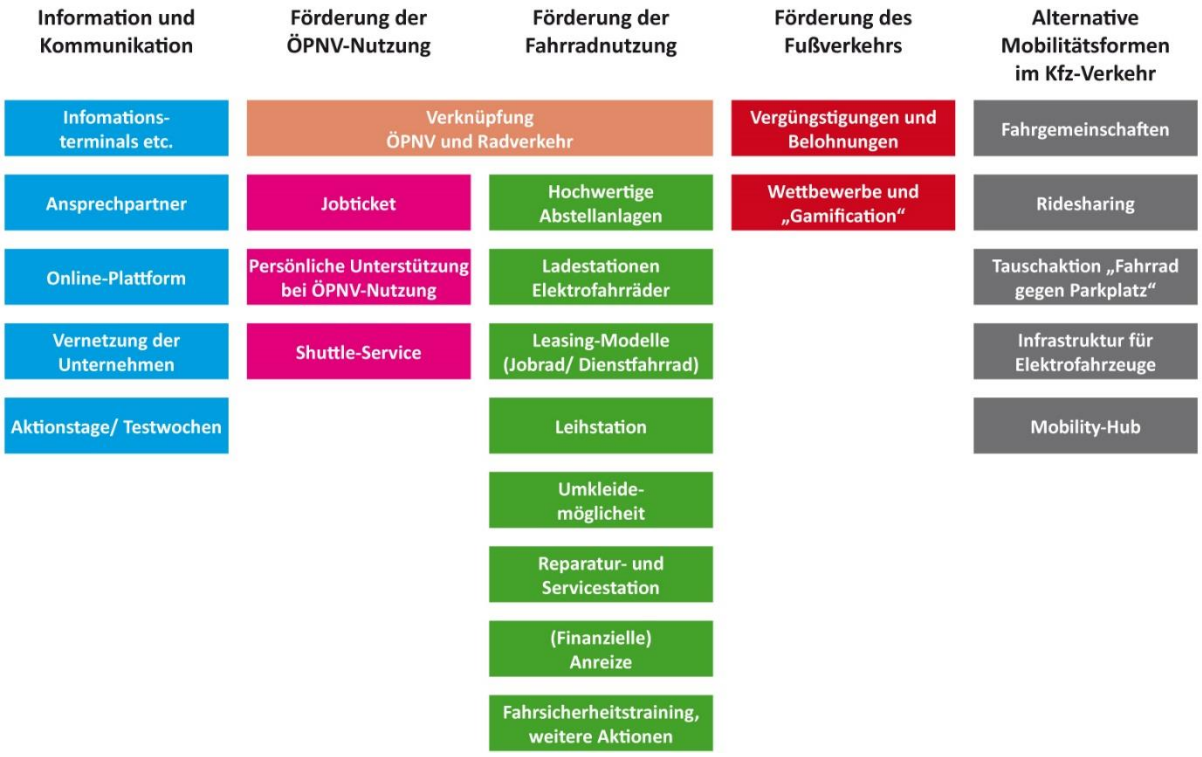


Abbildung 17: Auswahl an Maßnahmen (-feldern), die im Rahmen des Projekts ways2work erarbeitet wurden | eigene Darstellung

Vor dem Hintergrund der angestrebten Verbesserung der Erschließungssituation im Gewerbegebiet Reckenfeld/ Emsdetten erscheinen vor allem Maßnahmen aus dem Bereich der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr sinnvoll, da diese einen wesentlichen Beitrag zur Überwindung der „letzten Meile“ leisten können. So können z. B. die Angebote an der geplanten Mobilstation am Bahnhof Reckenfeld gezielt darauf ausgerichtet werden. Möglich sind etwa abschließbare Abstellanlagen, in denen ortsansässige Unternehmen Fahrräder, Roller o. Ä. für ihre Beschäftigten abstellen können oder Fahrradverleihsysteme mit Sonderkonditionen für Beschäftigte aus dem Gewerbegebiet.

7. Zielkonzept

7.1 Zielnetz

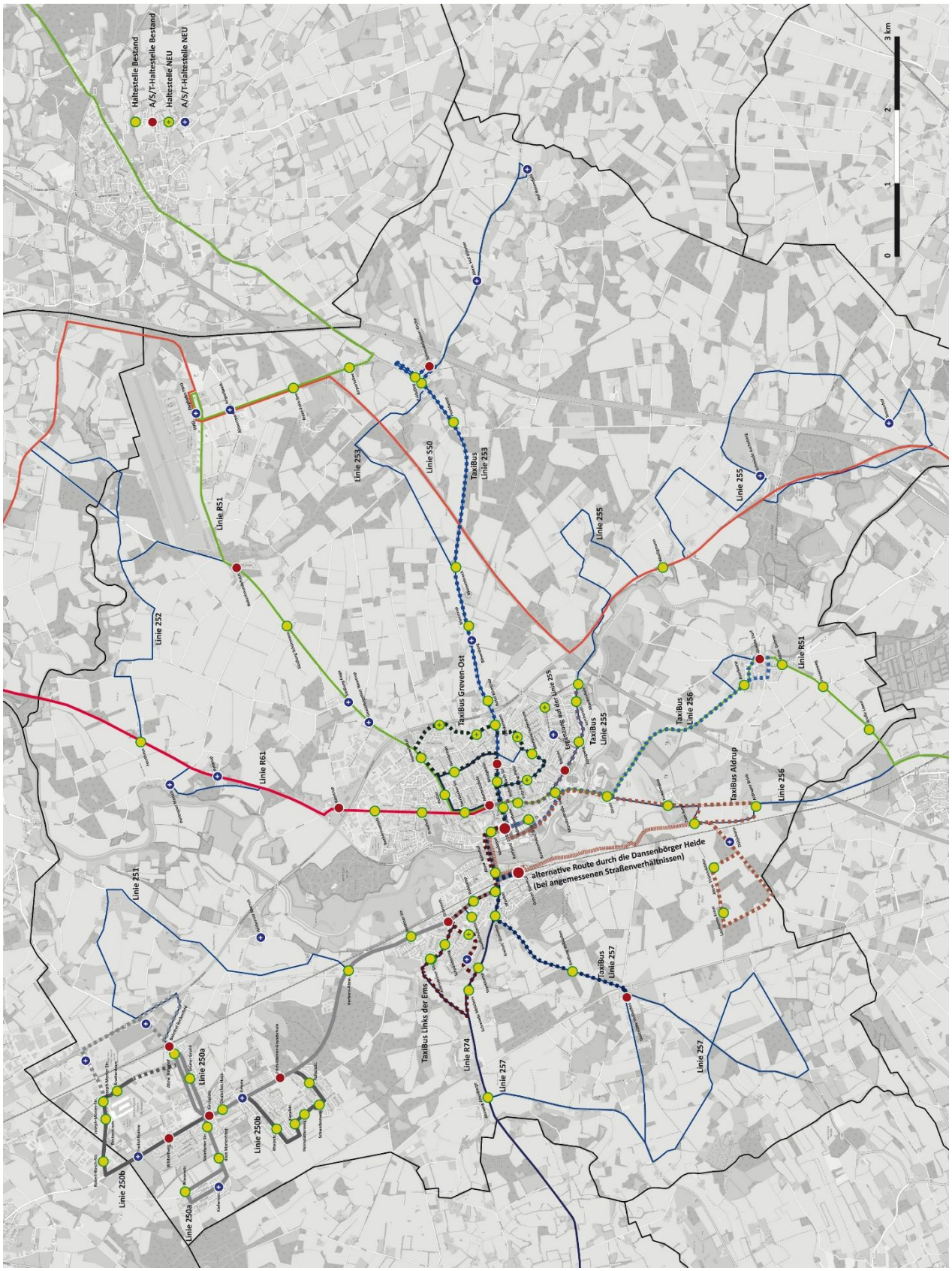


Abbildung 18: Zielnetz der Stadt Greven ab 2025 | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

7.1.1 Stadtbus/ Linien 250-258

Die Stadtbuslinien bleiben von Änderungen weitestgehend unberührt; bis auf die Anpasung der ersten Fahrt der Linie 250 (s. 6.3.2 Vorverlegung der ersten Fahrt der Linie 250) sollen sowohl die Linienwege als auch die Bedienzeiten wie bisher gehandhabt werden. Lediglich zusätzliche Fahrten zu OGS-Zeiten sind gegebenenfalls einzuplanen.

7.1.2 TaxiBus

Das bisherige TaxiBus-Angebot bleibt bestehen und wird um drei zusätzliche Bedienstrecken ergänzt. Diese werden parallel zu den bestehenden Zeitblöcken vor- und nachmittags angeboten (hierfür ist ein zusätzliches Fahrzeug bereitzuhalten). Bei den drei neuen Strecken handelt es sich um folgende Verbindungen:

TaxiBus „Links der Ems“: Schleife über Emsdettener Straße – Grimmstraße – Tieckstaße – Nordwalder Straße – Am Mühlenbach – Schwarzer Weg – Grimmstraße – Emsdettener Straße.

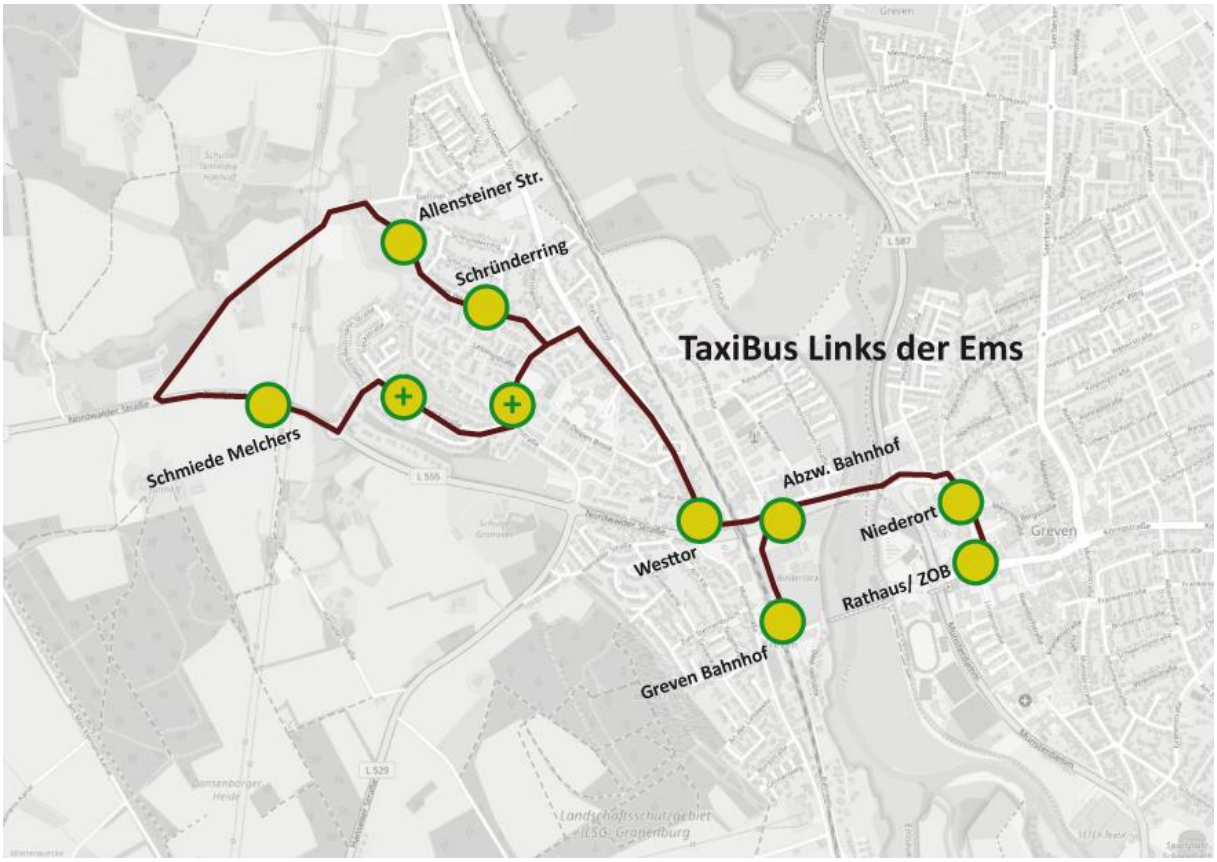


Abbildung 19: Linienweg des TaxiBusses "Links der Ems" | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

TaxiBus „Greven Ost“: Schleife über Königstraße – Bismarckstraße – Grüner Weg – Pauline-Bünhove-Straße – Hansaring – Leinweberstraße – Teichstraße – Am Fiskediek – Albachtstraße – Königstraße.

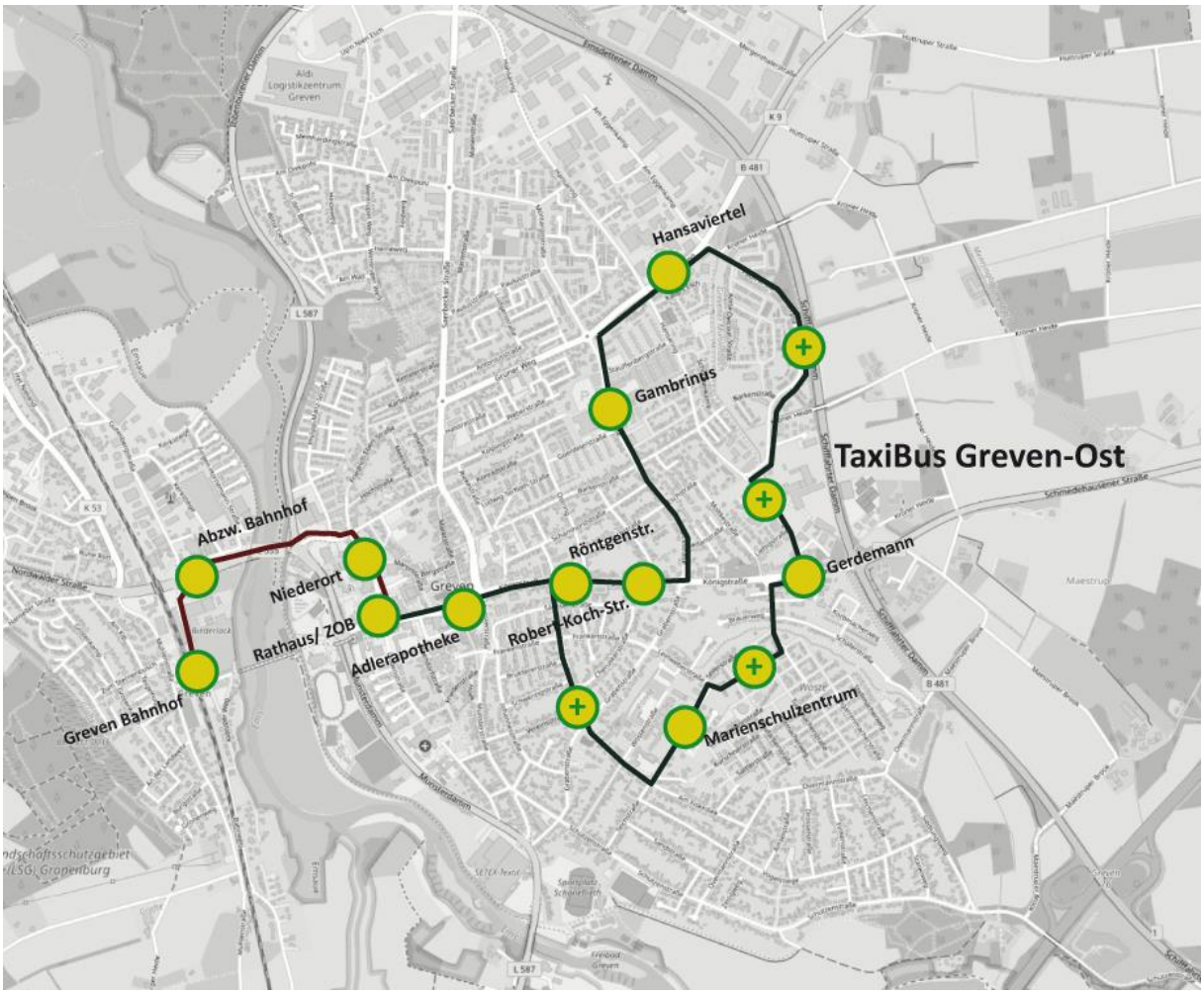


Abbildung 20: Linienweg des TaxiBusses „Greven-Ost“ | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

TaxiBus „Aldrup“: Zwei Schleifenabschnitte – östlich der Bahnstrecke („Zum Aatal“, „Aldruper Brink“) und westlich der Bahnstrecke („Dübjohann“ und Haltestellen am Laumanns Damm). In Zukunft sollte die Möglichkeit offengehalten werden, die Strecke alternativ über die Dansenbörger Heide (nach Fertigstellung des Wohngebiets) zu führen und so zusätzliche potenzielle Fahrgäste zu gewinnen.

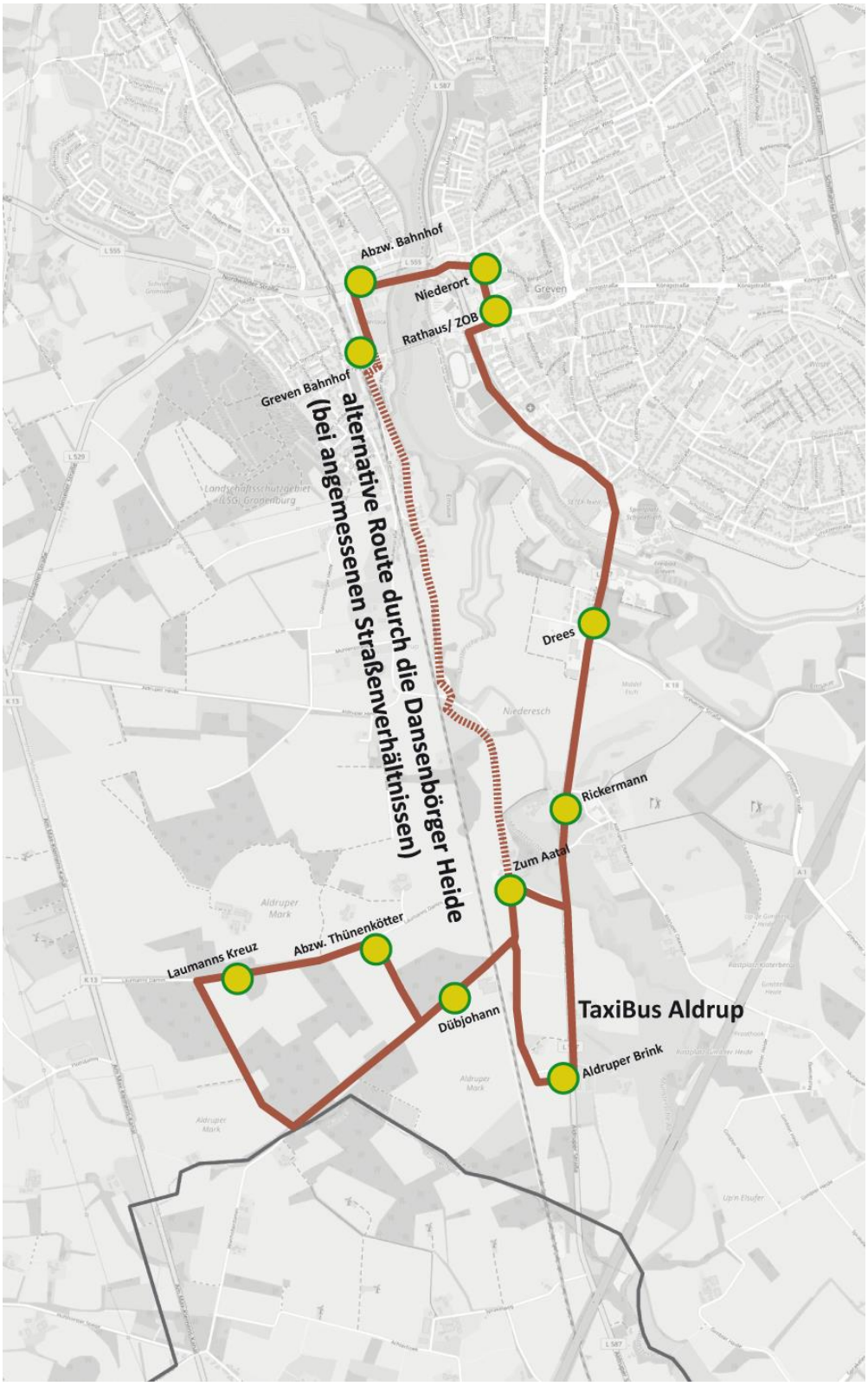


Abbildung 21: Linienweg des TaxiBusses „Aldrup“ | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

Bei allen neuen TaxiBus-Angeboten ist sowohl die Bedienung des Bahnhofs Greven als auch der Haltestelle „Rathaus/ ZOB“ zu gewährleisten.

Auf der TaxiBus-Strecke der Linie 255 ist eine Ergänzung vorzusehen: Statt an der Haltestelle „Mariensäule“ zu enden, ist eine Fortführung als Schleife über den Siedlungsweg und die Overmannstraße vorzusehen, so dass Teile der Wöste und des Vogelviertels über den TaxiBus angebunden werden.

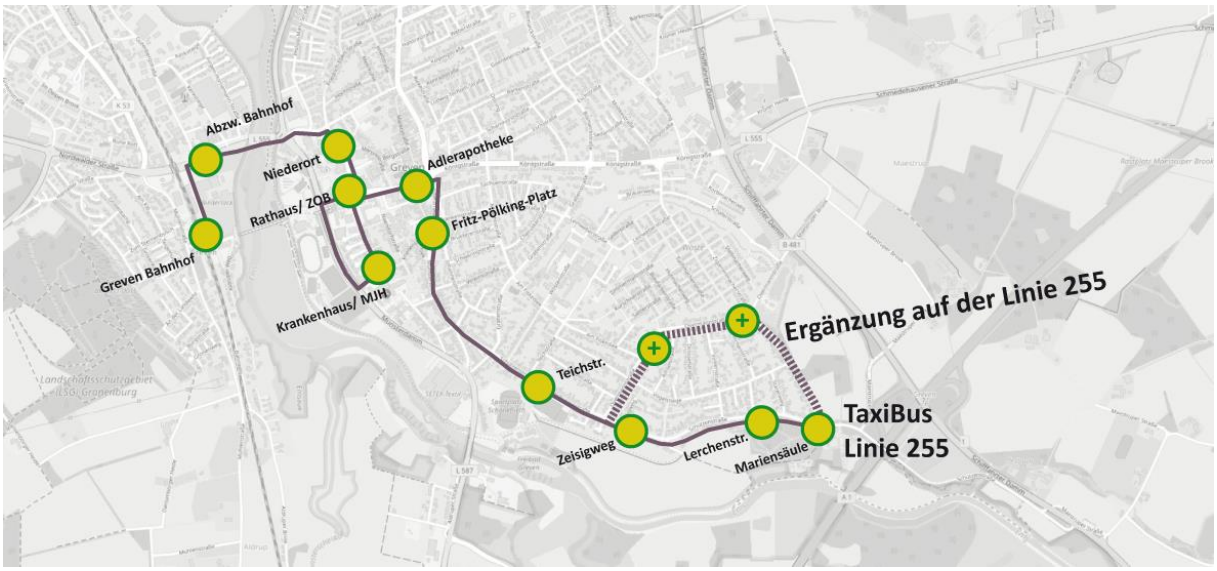


Abbildung 22: Ergänzung des Taxibus-Linienweges auf der Linie 255 (Rückfahrt über die Overmannstraße) | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

Für die neuen TaxiBus-Linien Links der Ems und im Grevener Norden sowie für die Ergänzung auf der Strecke der Linie 255 sind zusätzliche Haltestellen vorzusehen (s. Abbildungen). Diese können aufgrund der Tatsache, dass sie lediglich auf Bestellung bedient werden, in einer sehr günstigen Variante (Haltestellenmast + A/S/T-Fahrplan) ausgeführt werden.

Die bestehenden TaxiBus-Fahrten sind im Umlauf so organisiert, dass sie theoretisch mit einem Fahrzeug hintereinander gefahren werden können.

Tabelle 15: Umläufe bestehende TaxiBus-Fahrten | Quelle: Grevener Verkehrs GmbH

Block Vormittag		
Fahrt Beginn	Fahrt Ende	Linie
08:20	08:40	253
08:40	09:00	256
09:00	09:17	257
09:17	09:40	255
10:20	10:40	253
10:40	11:00	256
11:00	11:17	257
11:17	11:40	255

Block Nachmittag		
Fahrt Beginn	Fahrt Ende	Linie
15:00	15:17	257
15:17	15:40	255
16:20	16:40	253
16:40	17:00	256
17:00	17:17	257
17:17	17:40	255
18:20	18:40	253
18:40	19:00	256
19:00	19:19	257

Die neu hinzukommenden Fahrten sollen in den gleichen zeitlichen Blöcken angeboten werden. Ein zweites, samt Personal vorzuhaltendes Fahrzeug wird hierfür benötigt. Eine mögliche Umlaufplanung kann z. B. wie folgt aussehen:

Tabelle 16: Mögliche Umläufe neue TaxiBus-Fahrten

Block Vormittag		
Fahrt Beginn	Fahrt Ende	Linie
08:20	08:50	Greven-Ost
8:50	9:20	Links der Ems
9:20	9:40	Aldrup
10:20	10:50	Greven-Ost
10:50	11:20	Links der Ems
11:20	11:40	Aldrup

Block Nachmittag		
Fahrt Beginn	Fahrt Ende	Linie
15:00	15:30	Greven-Ost
15:30	16:00	Links der Ems
16:00	16:20	Aldrup
17:00	17:30	Greven-Ost
17:30	18:00	Links der Ems
18:00	18:20	Aldrup
18:20	18:50	Greven-Ost

Es kann davon ausgegangen werden, dass die neuen Fahrtangebote aufgrund derselben Zeitlagen zwischen den Verkehrsspitzen analog zu den bereits bestehenden durch frei werdendes Personal/ Fahrzeugmaterial durchgeführt werden können, ohne dass zusätzliche Kapazitäten bereitgehalten werden müssen. Dies bedeutet letzten Endes, dass die zusätzlichen Fahrten ebenfalls nur dann Kosten verursachen, wenn sie tatsächlich bestellt/ durchgeführt werden.

7.1.3 A/S/T

Die Bedienzeiten und Bedienform (Abholung an spezifizierten Haltestellen, Beförderung „bis zur Haustür“) des A/S/T bleiben bestehen. Zu den bestehenden Haltestellen kommen folgende hinzu:

- Zone I Greven: “Tieckstraße” (neu einzurichten).
- Zone II Reckenfeld: „Pentrup“, „Pentruper Mersch“, „Freilichtbühne“, „Emsstraße“ sowie zwei Abfahrhaltestellen in der Nähe der Unternehmensstandorte von Egeplast International und Fiege Logistik (exakte Standorte sind noch zu bestimmen). Des Weiteren wird statt der Haltestelle „Haus Marienfried“ die Haltestelle „Kiefernstraße“ als A/S/T-Abfahrhaltestelle festgelegt.
- Zone III Hüttrup: „Gewerbegebiet Wentrup“, „Siedlung Fiege“, „FMO“ und „AirportPark“.
- Zone IV Schmedehausen: „Bösenberg“, „Schmiede Ascheberg“, „Tennenhof“, „Abzw. Hof Böhmer“ und „Hof Rosendahl“.
- Zone V Gimbte: keine neuen Abfahrhaltestellen.
- Zonen VI Vosskotten: „Dübjohann“.

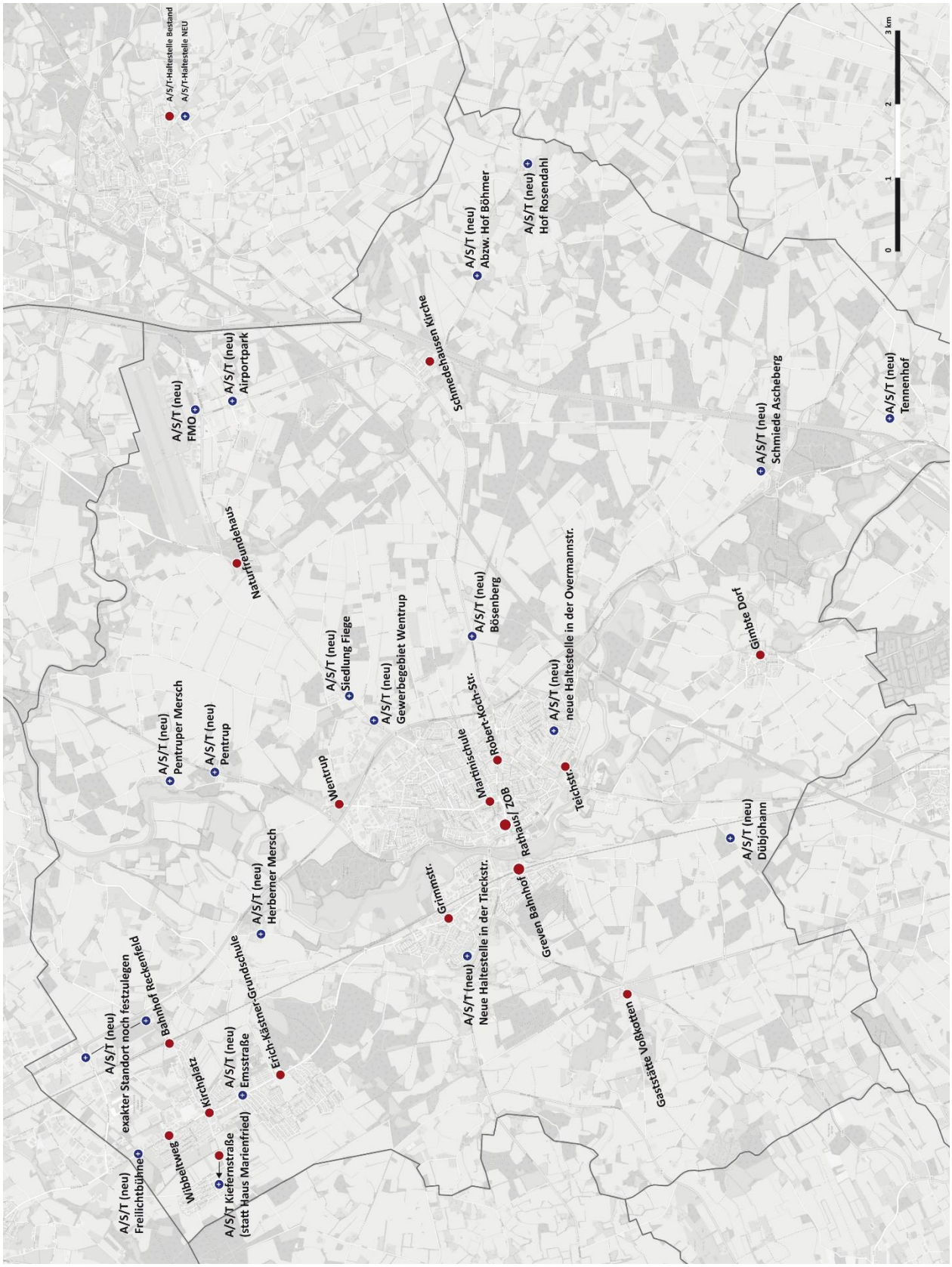


Abbildung 23: Bestehende und neue Abfahrhaltestellen des A/S/T | eigene Darstellung, Kartengrundlage: openstreetmap

7.1.4 Schulverkehr

Im Folgenden werden Aspekte des Schulverkehrs in Greven beleuchtet, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens am häufigsten als problematisch benannt worden sind.

Schulbusse zu OGS-Zeiten

Eine entsprechende Anpassung wird noch im laufenden Konzessionszeitraum geprüft werden. Eine Lösung ist sowohl über den regulären ÖPNV als auch freigestellte Schulverkehre denkbar. Entsprechend müssen ab 2026 zusätzliche Kapazitäten eingeplant werden, die sich bis 2029 sukzessive vergrößern können. Aufgrund der Komplexität der Thematik wird im Laufe des Jahres 2025 ein Strategiepapier erstellt, dass einen „Fahrplan“ zum Umgang mit der Thematik aufstellt.

Schulbus zur Hauptschule Emsdetten

Aktuell besteht eine Verbindung mit der Linie 169 von Reckenfeld bis Emsdetten, mit der auch die Hauptschule angebunden ist. Die Linie ist Teil des Linienbündels 12 Greven/ Emsdetten, das dieses Jahr neu vergeben worden ist. Bei einer Verlängerung der Linie bis nach Greven muss die Stadt Emsdetten als Schulträger ein Interesse zeigen und dieses beim Kreis Steinfurt (als Aufgabenträger für den ÖPNV) anmelden.

Bessere Anbindung von Gimbte

Gimbte hat durch die Linie 256 eine gute Schulbusanbindung. Des Weiteren ist Gimbte über die R51 zu den Hauptverkehrszeiten im halbstündlichen Takt im ÖPNV an Münster und Greven angebunden. Probleme und Veränderungen zum diesjährigen Schulstart sind auf die Baustellen auf der Grevener Straße und der Rathausstraße zurückzuführen.

Schulbusse zur 2./ 3. Stunde

Zusätzliche Schulbusse zu alternativen Schulanfangszeiten lassen sich aufgrund ihrer Unregelmäßigkeit nicht über den regulären ÖPNV abwickeln. Von einer Angebotsausweitung wird abgesehen.

Zusätzliche Haltestellen in Aldrup (Dübjohann, Laumanns Kreuz, Thünenkötter)

Aufgrund des aktuellen Umlaufs der Linie 256 ist eine Befahrung des Laumanns Damms mit dieser Linie ohne den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs nicht möglich. Es besteht weiterhin die Möglichkeit freigestellte Schulverkehre einzusetzen. Eine endgültige Entscheidung zu diesem Sachverhalt ist vor Beginn des Schuljahres 2025/26 herbeizuführen.

Auslastung der Schulbusse

Die Auslastung der Schulbusse wird zu Beginn jedes Schuljahres durch das beauftragte Verkehrsunternehmen geprüft.

7.2 Verknüpfungs- und Übergangspunkte

7.2.1 Anschluss an übergeordnete Verkehre

Anschlussherstellung an regionale Bahn- und Busverkehre ist (idealerweise) auf allen Linien vorzusehen. Bei Zielkonflikten ist von folgenden Prioritäten auszugehen:

- Anschlüsse an den Bahnverkehr am Bahnhof Greven
- Anschlüsse an den regionalen Busverkehr an der Haltestelle „Greven Rathaus/ ZOB“
- Anschlüsse an den Bahnverkehr am Bahnhof Reckenfeld
- Anschlüsse an den regionalen Busverkehr an den Haltestellen „Greven Bahnhof“ und „Abzw. Bahnhof“
- Anschlüsse an den regionalen Busverkehr an weiteren Haltestellen im Stadtgebiet (z. B. „Wauligmann“)

7.2.2 Ausstattung von Verknüpfungshaltestellen

Die drei wesentlichen Verknüpfungshaltestellen im Stadtgebiet – die Bahnhöfe Greven und Reckenfeld sowie der ZOB in Greven – werden in den kommenden Jahren zu Mobilstationen aufgewertet. Im Rahmen der Umgestaltung ist jeweils zu prüfen, welche Ausstattungsmerkmale für die jeweilige Haltestelle/ Mobilstation vorzusehen ist.

7.3 Integration von flexiblen Angeboten, A/S/T und Bürgerbus-Angeboten

Die bestehenden Angebote „TaxiBus“ und „A/S/T/“ bleiben in ihrer heutigen Form bestehen und werden wie unter 7.1 Zielnetz beschrieben um zusätzliche Linienwege bzw. Abfahrhaltestellen ergänzt.

Bei Bürgerbus-Angeboten kann eine Planung nicht in klassischem Sinne erfolgen, da diese Angebotsform vom ehrenamtlichen Engagement abhängig ist. Die Stadt Greven nimmt als Aufgabenträger aber die Haltung ein, dass entstehende Initiativen nach Kräften unterstützt und in das bestehende System eingebunden werden sollen.

7.4 Linienbündelung

Die Vorgaben für die Festlegung von Linienbündeln entsprechen in Greven den gängigen, bereits im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt festgehaltenen Kriterien:

- Verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.[18]

Aktuell sind die im Stadtverkehr Greven verkehrenden Linien im folgenden Bündel zusammengefasst:

Tabelle 17: Linienbündel 7 „Greven“

Linienbündel 7 „Greven“		
Linie	**Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
250	Greven – Reckenfeld	31.07.2025
251	Greven – Reckenfeld – Herbern	31.07.2025
252	Greven – Wentrup – Hüttrup – Pentrup	31.07.2025
253	Greven – Maestrup – Schmedehausen	31.07.2025
255	Greven – Guntrup – Bockholt – Fuestrup	31.07.2025
256	Greven – Gimbte – Aldrup	31.07.2025
257	Greven – Westerode	31.07.2025
258	Rathaus/ ZOB – Montargisstr. – Josefschulzentrum	31.07.2025

Die Zusammenfassung der Linien 250-258 zum Linienbündel 7 ist auch nach Ablauf der Genehmigungszeit 2025 vorzusehen.

[18] S. 3. Nahverkehrsplan für den Kreis Steinfurt, S. 266

7.5 Informationsvermittlung/ Marketing

7.5.1 Aktualisierung und Digitalisierung des Informationsangebotes

Die bestehenden Informationen zum ÖPNV-Angebot in Greven sind regelmäßig auf ihre Aktualität und Vollständigkeit zu prüfen. Die bestehenden Informationen zu unterschiedlichen ÖPNV-Angeboten sind auf ihre Verständlichkeit und Eindeutigkeit zu prüfen und ggf. zu überarbeiten/ zu ergänzen. Das betrifft vor allem Informationen zu den TaxiBus- und A/S/T-Systemen (hier sind vor allem Fragen des Tarifs[19] und der Fahrtbestellung zu präzisieren).

Des Weiteren sind die bereitgestellten Informationen regelmäßig auf ihre Aktualität zu überprüfen und ggf. zu erneuern (betrifft aktuell z. B. den Liniennetzplan).

Die gesammelten Informationen sind gebündelt auf verkehr-greven.de zu präsentieren. Hierbei soll auch auf Fahrpläne von Linien des regionalen Busverkehrs, die Teile des Stadtgebiets passieren direkt verlinkt werden.

7.5.2 Barrierefreiheit/ Zugänglichkeit

Bei der Darstellung der unter 7.5.1 Aktualisierung und Digitalisierung des Informationsangebotes genannten Informationen sind die Vorgaben der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0) zu beachten.

Bei Bedarfsangeboten ist zudem neben der telefonischen Fahrtenbestellung mindestens eine weitere, barrierefrei bedienbare Möglichkeit der Fahrtenbestellung anzubieten (z. B. direkt über eine Fahrgast-App, eine Nachricht per Messenger-Dienst o. Ä.).

7.5.3 Echtzeitdaten

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen wird angestrebt den Betrieb auf ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS[20]) umzustellen. Dies ist vom Verkehrsunternehmen optional anzubieten. Vorab muss gewährleistet sein, dass standortbedingte Netzstörungen („Funklöcher“) im Einsatzgebiet der Stadtbusverkehre ausgeschlossen werden können.

Das RBL/ ITCS-System soll dabei mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- **Störungsmanagement:** Manuell bedienbare Tools sowie Tools zur automatischen Organisation des Betriebsablaufes bei Störungen müssen unterstützt werden.
- **Anschlusssicherung:** Diese Funktion übernimmt sowohl die Überwachung interner Anschlüsse als auch die Sicherung von Anschlüssen von bzw. zu Fremdunternehmen.
- **Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme:** Die Schnittstelle zur dynamischen Fahrgastinformation an entsprechend ausgestatteten Haltestellen sowie zur Übermittlung von Informationen an Fahrgastinformationsapps muss gewährleistet sein.

[19] Speziell sind z. B. im Rahmen des Bürgerworkshops Fragen zur Nutzung des Deutschlandtickets im A/S/T aufgekommen.
[20] ITCS: Intermodal Transport Control System (ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem, das der Überwachung, Steuerung und Optimierung des Verkehrsflusses im ÖPNV dient).

- **Sprachkommunikation:** Das System soll die Sprachkommunikation zwischen dem Fahrpersonal und der Leitstelle sowie die interne Kommunikation der Fahrer unterstützen.
- **Fahrzeugverfolgung und Visualisierung:** Eine georeferenzierte Verfolgung und Visualisierung der Fahrzeuge muss möglich sein, um den Streckenverlauf anschaulich darzustellen.

Hierfür muss zukünftig eine Infrastruktur vorgehalten werden, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt.

Die Lieferung von Echtzeitdaten kann über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 453 und 454 erfolgen.

7.5.4 Fahrgastzählungen auf der Linie 250

Auf der Linie 250 werden in regelmäßigen Abständen Fahrgastzählungen durchgeführt. Dabei sind die haltestellenscharfen Ein- und Ausstiegszahlen sowie die Fahrzeugbesetzung auf allen Fahrten eines Verkehrstages zu erheben.

Die Verkehrserhebungen sollen Hinweise zu möglichen Unter- oder Überbelegungen von Fahrzeugen auf bestimmten Streckenabschnitten zu bestimmten Zeiten liefern, um Entscheidungen über die Größen der eingesetzten Fahrzeuge (Solo- oder Gelenkbus) sowie den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge fundiert treffen zu können.

Des Weiteren sollen durch die Fahrgasterhebungen Erkenntnisse darüber gewonnen werden, wie etwaige Linienweg- und Fahrplananpassungen von Fahrgästen angenommen werden.

In den Jahren 2026 und 2032 sind jeweils Fahrgastzählungen anzusetzen und entsprechend Mittel in den jeweiligen Haushalten vorzusehen.

7.5.5 Marketing/ Werbung

Das ÖPNV-Angebot ist in Zukunft offensiver zu bewerben, dabei sind vor allem zielgruppenspezifische Veranstaltungen zur Bewerbung und Erklärung von ÖPNV-Systemen, Fahrgast-Apps etc. zu nutzen.

Mit der Einführung des neuen Fahrplans wird vom Verkehrsunternehmen eine professionelle Informationskampagne durchgeführt, die nochmal auf die bestehenden Angebote hinweist und die durchgeführten Linienanpassungen öffentlichkeitswirksam erläutert.

8. Finanzierung

8.1 Externe Einflüsse und zukünftige ÖPNV-Kosten

Die gestiegenen (und ggf. weiter steigenden) Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Aufgabenträger lassen sich auf eine Reihe von Faktoren zurückführen. Diese umfassen sowohl (globale) wirtschaftliche Entwicklungen als auch spezifische Herausforderungen in der Branche. Einige der wesentlichen Aspekte, die zur Teuerung beigetragen haben, sind etwa:

- Steigende Energie- und Kraftstoffkosten: Die Energiepreise, insbesondere für Kraftstoffe und Strom, haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Dies betrifft sowohl Diesel- und Benzinpreise für konventionelle Busse als auch Strompreise für elektrifizierte Fahrzeuge und Bahnen. Da der ÖPNV hohe Energieverbräuche aufweist, wirken sich diese Preisanstiege direkt auf die Betriebskosten aus.
- Personalmangel und höhere Lohnkosten: Der Fachkräftemangel im Verkehrssektor hat dazu geführt, dass die Löhne für das Fahrpersonal sowie andere Beschäftigte im ÖPNV gestiegen sind. Viele Unternehmen stehen in Konkurrenz zu anderen Branchen und müssen höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen bieten, um ausreichend Personal zu gewinnen und zu halten. Tarifverhandlungen und gesetzliche Anpassungen, etwa zum Mindestlohn, tragen ebenfalls zu höheren Lohnkosten bei.
- Anschaffungskosten für neue Fahrzeuge: Die Umstellung auf umweltfreundlichere Fahrzeugflotten, etwa Elektro- oder Wasserstoffbusse, bringt höhere Anschaffungskosten mit sich. Solche Fahrzeuge sind meist teurer als herkömmliche Dieselbusse. Zudem erfordert die Einführung neuer Technologien Investitionen in Lade- und Betankungsinfrastruktur, was die Kosten zusätzlich in die Höhe treibt.
- Inflations- und Materialkosten: Allgemeine Inflationsraten und Kostensteigerungen bei Baumaterialien wirken sich ebenfalls auf den ÖPNV aus. Besonders seit den Krisen der letzten Jahre sind die Preise für Stahl, Elektronikkomponenten und andere Materialien stark gestiegen.
- Digitalisierung und IT-Sicherheitsanforderungen: Die Digitalisierung des ÖPNV, etwa durch die Einführung digitaler Ticketsysteme, Echtzeit-Fahrgastinformation und Fahrgastzählsysteme, ist ebenfalls kostenintensiv. Zusätzlich steigt der Aufwand für Cybersicherheit, um die Systeme gegen Angriffe abzusichern und die Daten der Fahrgäste zu schützen. Diese Investitionen in die Digitalisierung sind zwar wichtig, aber sie belasten die Budgets der Aufgabenträger.
- Gestiegene Anforderungen an Service und Barrierefreiheit: Neue gesetzliche Anforderungen an Barrierefreiheit und die Qualität des ÖPNV, etwa durch Verbesserungen im Fahrgastkomfort oder die barrierefreie Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen, sind ebenfalls kostenintensiv. Diese Maßnahmen sind wichtig für die Attraktivität des ÖPNV, erfordern jedoch erhebliche Investitionen.

All diese Aspekte kommen auch dann zum Tragen, wenn das bisherige Angebotsvolumen nicht oder nicht wesentlich erhöht wird (selbst in diesem Fall wäre mit mindestens einer Verdoppelung der laufenden Kosten zu rechnen).

8.2 Schätzung der durch die Umstellungen/ Ergänzungen entstehenden Kosten

Umstellung Linie 250

- Laufende Kosten – es entsteht ein Mehraufwand durch die Vorverlegung/ Verlängerung der Bedienzeit um eine halbe Stunde. Abhängig von der Organisation im ausführenden Verkehrsunternehmen sollte sich der Aufwand im niedrigen fünfstelligen Bereich befinden. Zusätzlich entsteht ein Mehraufwand durch die zwei zusätzlich einzuplanenden Fahrten in der 6:00-Uhr-Zeitlage.
- Einmalige Kosten – Herstellung von zwei zusätzlichen Abfahrpositionen in Reckenfeld entlang der östlichen Spange. Da die neuen Haltestellen lediglich von der Frühfahrt der Linie 250 (also nur einmal täglich) angefahren werden sollen, können die neuen Haltestellen vorerst provisorisch hergestellt und bei Kanal- / Straßenarbeiten über den Konzessionszeitraum auf einen angemessenen Ausbaustand gebracht werden. Ein vollständig barrierefreier Ausbau ist dabei aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht angebracht.
- Einmalige Kosten – Herstellung von vier weiteren Abfahrpositionen an den Haltestellen Freilichtbühne, Postzentrum, Joseph-Monier-Straße und Knatterdrom (ca. 15.000 € bei der günstigsten Variante Haltestellenmast + Fahrplankasten) sowie die Herstellung eines befahrbaren Abschnitts in der Werner-von-Siemens-Str. (bisher als Radweg ausgeführt).

Zusätzliche Fahrten TaxiBus

- Laufende Kosten – abhängig von den Nutzerzahlen/ der Bestellhäufigkeit.
- Einmalige Kosten – Herstellung von sechs zusätzlichen Abfahrpositionen (insgesamt ca. 20.000 € bei der günstigsten Variante Haltestellenmast + Fahrplankasten).

Ausweitung des Bediengebietes A/S/T

- Laufende Kosten – abhängig von den Nutzerzahlen/ der Bestellhäufigkeit.
- Einmalige Kosten – Anbringen von A/S/T-Schildern und -Fahrplänen an neuen Abfahrpositionen.

Fahrgastzählungen auf der Linie 250

- Einmalige Kosten – pro Zählung ca. 20.000 €

9. Zusammenfassung/ Fazit

Die bestehende ÖPNV-Struktur Grevens ist im Rahmen der Bestandsaufnahme als bedarfsgerecht und effizient bewertet worden. So bleibt etwa die Linie 250 aufgrund der über den gesamten Verkehrstag starken Fahrgastzahlen weiterhin rentabel, während der Einsatz von flexiblen Bedienformen, die in das Gesamtangebot eingebettet sind, vor dem Hintergrund der steigenden Energie- und Personalkosten nicht zu überproportional wachsenden Ausgaben führt (auch wenn eine durch diese externen Einflüsse bedingte Teuerung unvermeidlich ist).

Das Ziel des vorliegenden Nahverkehrskonzeptes war es, zusätzliche Einsatzfelder für den ÖPNV zu identifizieren, die mit geringen finanziellen Zusatzaufwänden eine signifikante Verbesserung des Angebots ermöglichen. Dabei wurden Politik und Bürger in den Planungsprozess eingebunden, um die Akzeptanz und Nutzbarkeit der Maßnahmen zu maximieren.

Als zentrale Maßnahmen sieht das Konzept unter anderem eine geringfügige Anpassung des Bedienzeitfensters der Linie 250 vor, um einen Teil der frühmorgendlichen Pendlerverkehre mit dem städtischen ÖPNV befördern zu können. Darüber hinaus wurde ein Schwerpunkt auf die Ausweitung der bestehenden flexiblen Angebote gelegt. Hierbei sollen zusätzliche Kapazitäten durch das TaxiBus- und A/S/T-System geschaffen und deren räumliche sowie zeitliche Verfügbarkeit optimiert werden, um den Anforderungen sowohl der Kernstadt als auch der peripheren Stadtteile gerecht zu werden.

Durch diese gezielten Optimierungen soll der ÖPNV in Greven nicht nur für die jetzigen Fahrgäste attraktiver gestaltet, sondern auch für neue Zielgruppen zugänglicher werden. Gleichzeitig wird eine Balance zwischen Effizienz und Kosteneffektivität angestrebt, um den öffentlichen Nahverkehr langfristig als nachhaltige und verlässliche Mobilitätslösung zu sichern.