



KOMMUNIKATION & BERATUNG

KOMMUNIKATION & BERATUNG

Stadt Greven, Bürgerdialog Innenstadt am 18. März 2024

## Die Zukunft der Rathausstraße



## Ablauf der Abendveranstaltung

- Begrüßung und Rahmung durch Bürgermeister Dietrich Aden
- Thematische Einführung durch Marco Scheil, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung, und André Kintrup, kommissarischer Leiter der Technischen Betriebe
- Interaktiver Part: Fragen-Parcours
- Reflexion im Plenum
- Ausblick auf den weiteren Prozess (H. Scheil)
- Abschluss und Dank (BM Aden)

## Thematische Einführung

Marco Scheil, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung, und André Kintrup, kommissarischer Leiter der Technischen Betriebe, lieferten einen Überblick auf die Entwicklung der Planungen zur Rathausstraße seit 2014. Sie zeigten die Planungsvarianten und ordneten den Bürgerdialog ein als Vorbereitung der Entscheidungsfindung im Ausschuss für Stadtentwicklung am 18.4.2024.

*>>Die Präsentation wird als Anlage beigefügt.*

## Interaktiver Part: Fragen-Parcours

Die Bürgerinnen und Bürger waren aufgefordert, zu einer Reihe von Fragen zur Mobilität in der Grevener Innenstadt ihre Positionen und Meinungen auf den ausgehängten Plakaten zu hinterlassen. Das waren die Ergebnisse:

**Die Fußgänger:innen** wünschen sich auf der Rathausstraße Gleichberechtigung sowie eine angemessenere Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse nach Sicherheit und mehr Raum. Mehrfach genannt wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Autos auf 30 bzw. sogar auf 10 Stundenkilometer, eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs bzw. zumindest der Ausschluss des Durchgangsverkehrs. Darüber hinaus gibt es ein starkes Bedürfnis nach mehr Aufenthaltsqualität: mehr Bäume und Blumen, Entsiegelung, Reduzierung des Lärms und eine weniger langweilige Gestaltung. Natürlich ist die Forderung nach einseitiger Verkehrsführung genannt, außerdem die bauliche Trennung der Bereiche für Fahrräder und Fußverkehr.

**Die Radler:innen** wünschen sich ähnliche Dinge: Gleichberechtigung im Straßenraum, Reduzierung des Autoverkehrs und der Geschwindigkeit, den Einrichtungsverkehr, den Ausschluss des Durchgangsverkehrs und die Einrichtung einer Fahrradstraße. Hier werden

die Bedenken um Sicherheit und Unversehrtheit anhand der konkreten baulichen Vorschläge nochmal deutlicher. Gleichmaßen wie die Fußgänger listen die Beiträge hier den Wunsch nach einer ruhigeren und ansprechenden, mit Gastronomie und Pflanzen aufgewerteten Umgebung.

**Die Autofahrer:innen** möchten den Zweirichtungsverkehr aufrechterhalten (vor allem mit Blick auf den Einzelhandel). Sie plädieren aber beispielsweise für Kontrollen und Schrittgeschwindigkeit oder für Schwellen auf der Fahrbahn, damit das Tempo eingehalten wird. Der Vorschlag zur Einrichtung eines Shared Space kam von den Vertreter:innen der Autogruppe. Den Autofahrer:innen sind Parkmöglichkeiten in der Rathausstraße wichtig, auch um kurzzeitige Besorgungen zu erledigen.

**Die Anwohner:innen** hätten gern weniger motorisierten Verkehr und mehr Lärmschutz. Auch die Nebenstraßen nehmen sie ins Visier. Die Anlieger möchten die Zufahrten zu ihren Grundstücken sichergestellt wissen. Lieber nehmen sie einen ruhigen Verkehrsfluss in Kauf als Stop & Go.

**Aus Sicht des Handel und der Gastronomie** ist das Bild am wenigsten einheitlich: Auf der einen Seite gibt es die Forderung nach Erreichbarkeit über zwei Fahrspuren und Kurzzeitparkplätze in direkter Nähe. Eine lebendige Innenstadt wird sogar in zwei Beiträgen in Frage gestellt, wenn es diese Bedingungen nicht geben sollte. Auf der anderen Seite allerdings wird mehrfach die Forderung nach Fahrbahnschwellen gestellt, eine Zone ohne Autos und der Rundkurs über Rathaus- und KvG-Straße werden befürwortet. Auch aus dieser Perspektive ist die Aufenthaltsqualität ein großes Thema.

3

---

**Gefragt danach, was den Bürger:innen während des Verkehrsversuchs aufgefallen ist**, überwiegen deutlich die negativen Antworten: viel Stau, höhere Zeitbelastung, hohe Gereiztheit und Aggressivität, häufige Regelbrüche inkl. Verdrängung von Fahrrädern und Fußgängerverkehr. Einige Phänomene wurden auf das Design des Verkehrsversuch und die damit verbundene (z.B. nicht ausreichende) Kommunikation zurückgeführt. Wer den Verkehrsversuch positiv erlebt hatte, nannte das viel angenehmer empfundene Radfahren, die Wohnqualität für die Anwohner und weniger Autoverkehr.

**Gefragt nach einzelnen Aspekten des Versuchs**, waren die Erlebnisse ebenso sehr unterschiedlich: Das Miteinander habe sich eher verschlechtert, der Stress habe zugenommen. Durch den Durchgangsverkehr sei die Belastung weiter hoch gewesen. Ob der Versuch die Sicherheit für jüngere und ältere Menschen gefördert habe oder nicht, dazu gab es gegenteilige Rückmeldungen. Die Radler:innen allerdings fühlten sich sicherer, und insgesamt wurde die Situation als vorteilhafter für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen bewertet. Allein die Aufenthaltsqualität wurde durch Staus und daher rührende schlechte Luft als mies empfunden.

Die **Sammlung kreativer Ideen** löste offensichtlich ein Größerdenken aus: Hier nahmen die Antwortgeber:innen eine weitere Zukunft in den Blick und schauten – neben Detailverbesserungen – eher auf die Verweildauer in der Innenstadt, Aufenthaltsqualität, rücksichtsvolle Gleichberechtigung, den Bau des neuen Rathauses und in gleich mehreren Beiträgen auf eine Reduzierung und Verlangsamung des Autoverkehrs.

Die konkreten einzelnen Antworten finden sich im Anhang (ab S. 7).



Im Vorfeld des offiziellen Bürgerdialogs hatte die Stadt Greven eine Befragung zur Rathausstraße durchführen lassen und Stimmen eingesammelt, die erwartbar am Abend unterrepräsentiert sein würden. Ein Auszug wurde in der Rahmenpräsentation gezeigt:

Die Busse haben auf dem Wilhelmplatz keinen Platz und fahren auf dem Bürgersteig. Ich habe da dann keinen Platz mit meinem Fahrrad.  
W-9

Mehr Zebrastreifen wären gut, dann müsste man nicht nach welchen suchen.  
W-24

Verkehrsberuhigt, kann ich mit leben.  
-Marktkäufer-  
M-64

Als Fahrradfahrerin finde ich die Einbahnstraße gut, als Autofahrerin nicht.  
W-36

Ich wünsche mir eine bessere Beschilderung für Rad- und Fußverkehr.  
W-39

Wenn ich auf dem Fahrrad sitze, denke ich mir: „Muss hier so viel Verkehr sein?“  
W-67

Der neue Kreisverkehr am Rathaus ist gut.  
W-36

Es ist schwierig einzuschätzen, wann ein Auto kommt.  
W-39

Zebrastreifen werden von Autofahrern nicht beachtet, ich musste super lange warten.  
M-9,10

Wie schön wäre es hier zu sitzen, wenn hier nicht so viele Autos fahren würden.  
-Martinistr.-  
W-17

Vor allem vor dem Kindergarten war viel stau. Das war paradox, dort wurde der Verkehr schlimmer.  
W-58

Da wo wir immer über die Straße wollen, ist kein Zebrastreifen- Höhe Schrunz.  
W-11,12

18.03.2024 **Stadt Greven** Bürgerdialog Innenstadt: Zukunft Rathausstraße 20

## Reflexion im Plenum

Die Teilnehmer:innen wurden gebeten, sich im Anschluss an den Fragenparcours in drei Gruppen aufzustellen:

Befürworter:innen der Einbahnstraßenregelung (26 Personen) – Befürworter:innen des Status Quo/Zweirichtungsverkehr (31) – Befürworter:innen einer dritten Lösung (22).

Motivation, Meinungen und Wünsche wurden im Dialog zwischen den drei Gruppen geäußert. Um die TN der Gruppen gleichmäßig und nacheinander zu Wort kommen zu lassen, wurde ein Wurfmikrofon benutzt.

### Dies waren die Wortbeiträge nach Gruppen:

#### Dritte Lösung

- Besonderheit ist die Nähe zur Ems; Umbau der Rathausstraße bietet die Möglichkeit, den Zugang Stadt/Ems zu verbessern und eine tolle Radwegverbindung zu schaffen; Radwege verknüpfen
- die Ems wird es bald nicht mehr geben (zugewachsen)
- Nähe zur Ems weiter stärken und ausbauen
- erst die Planungen des Rathausplatzes abwarten, dann auf der Rathausstraße handeln
- durchgehende Fußgängerzone wurde nie geprüft
- mehr Barrierefreiheit
- mehr Attraktivität und Begrünung
- Tempo30/20
- gutes Beispiel Martinstraße (Autos, Radverkehr und Fußgänger ist möglich)

5

---

#### Zweirichtungsverkehr

- Rathausstraße ist zweispurig am besten, weil sie alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichberechtigt; Rathausstraße ist die Straße, welche am besten für alle Verkehrsteilnehmer ausgebaut ist
- 2013 gab es schon ein Konzept vom Kiepenkerl bis zur Alten Münsterstraße; Durchpflastern, Zusammenführung der Fußgängerzonen
- Handel leidet, Innenstadt wird gemieden; Zweirichtungsverkehr notwendig, um attraktiv zu bleiben
- Konzept Shared Space
- Lebendige Innenstadt, Innenstadtbesuch wird zu umständlich. Vorschlag: Shared Space, an Grundlagen von 2013/2019 anknüpfen
- es sind nur zwei Ost-West-Verbindungen in Greven vorhanden
- Entwurf von 2019 war gut

#### Einrichtungsverkehr

- Radverkehr hat auf der Rathausstraße zu wenig Platz: Mülltonnen, Außengastronomie nehmen Fußgängern den Platz

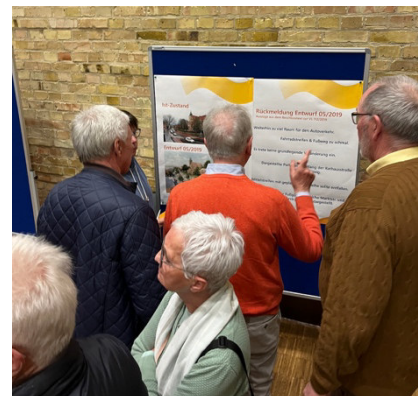
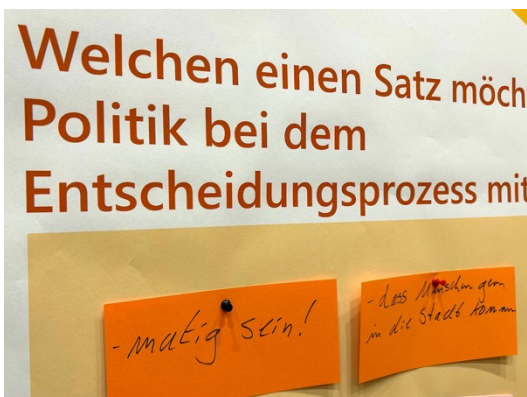
- 1. Verkehrsversuch ist nicht fehlgeschlagen
- Radwege sind zu schmal
- neue Variante -> Kappung der Rathausstraße/Königsstraße
- durchgängige Fußgängerzone Marktstraße und Alte Münsterstraße
- junger TN: Umdenken der Bürger:innen erforderlich. Radverkehr fördern statt volle Straßen. Radfahrer erdulden aktuell viele Gefahrenzonen in der Innenstadt (Rathausstraße eingeschlossen),
- Umleitung des Durchgangsverkehrs zwingend notwendig, Alternativen gibt es (u.a. L291)
- Durchgangsverkehr wurde beim Verkehrsversuch nicht informiert

### Wünsche der TN waren:

- „mehr Kopenhagen wagen“
- grüner -> mehr Aufenthaltsflächen
- Tempo 20/30 auf der Rathausstraße
- lebendige Innenstadt
- Shared Space/Tempo 30
- Rathausstraße zur verkehrsberuhigten Straße umgestalten und damit den Durchgangsverkehr ausbremsen
- Wohnbereiche schützen
- mehr entsiegeln -> Bäume pflanzen
- Rathausstraße als Fußgängerzone ausbauen (Tempo 10), um somit die Attraktivität der Stadt zu stärken
- faire Gleichverteilung für alle Verkehrsteilnehmer

### Weitergehende Anmerkung einer Teilnehmerin:

In die Planungsvorhaben der Stadt Greven werden die Belange behinderter Verkehrsteilnehmer:innen zu wenig einbezogen. Für diese Gruppe wären mehr Barrierefreiheit sowie breitere Radwege (in diesem Fall für ein Erwachsenen-Liegedreirad) wichtig.



## Botschaften an die Entscheider

Die TN wurden zum Abschluss der Veranstaltung gebeten, den Politiker:innen des Ausschusses für Stadtentwicklung jeweils einen Satz mit auf den Weg zu geben. Dies sind die Beiträge:

- Ziel sollte die langfristige Erhöhung der Lebensqualität der Bürger sein
- Tempo 30
- Lkw-Verkehr raus aus der Stadt- attraktive Innenstadt
- Wirklich alle Vorschläge zu bedenken!
- Weniger Steine, mehr Bäume + Blumen
- Dass Menschen gerne in die Stadt kommen
- Der Entwurf von 2019 ist gut, alles dabei!
- Mut eine Entscheidung zu treffen, die Zukunft hat!
- In die Zukunft denken!
- Mutig sein!
- Mehr Mut zu weniger Autos in der Innenstadt!
- 2 Fahrtrichtungen aber gleichberechtigt, d.h. langsam!
- Shared-Space+10 km/h
- Anwohnerinteressen berücksichtigen
- Alles tun, dass aller Durchgangsverkehr draußen bleibt.
- Radfahren muss sicher und komfortabel werden.

21. März 2024

Dr. Wiebke Borgers



## Anhang: Ergebnisse des Fragen-Parcours

### Anforderungen an die Rathausstraße aus Sicht der...

#### ... zu Fuß Gehenden

- Durchgangsverkehr konsequent über B481 Umgehungsstraße (B219) leiten
- Sichere Überquerung der Straße: Autos fahren Schritttempo
- Mehr Gewicht / Platz gegenüber dem Pkw-Verkehr
- Platz, klarer Bewegungsbereich, kein Auto-Stau nebenan
- Verkehrsberuhigt, Tempo 10, einseitig befahrbar
- Tempo 30
- Mehr Überquerungshilfen
- Trennung Radweg-Bürgersteig
- Kontrolle der Regeln
- Platz für Kinderwagen / Lastenräder / Rollstuhl
- Ist gut wie es ist!
- Weniger versiegelte Fläche
- Reduzierung CO2/ Stickstoffoxide
- Ist langweilig, nix los
- Aufenthaltsqualität
- Bessere Luft
- Mehr Bäume + Blumen
- Bessere, sichere Querungsmöglichkeiten
- Mehr Bäume (grün)
- Reduzierung Kfz
- Kein Autoverkehr
- Mehr Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer > mehr Platz für Fußgänger/ Radler
- Reduzierung Kfz
- Durchgangsverkehr über B481
- Tempo 30 für Auto
- Weniger Lärm
- Fußgängerzone durchgängig
- Umleitung Durchgangsverkehr
- Tempo 30
- Verringerung Autoverkehr
- Mehr Pflanzen
- Flüsse der Fußgänger von der Schule und Autos so gestalten, dass alle sicher zum Ziel kommen > Kreisverkehr mit Hauptfluss Rathausstraße funktioniert so nicht
- Kein Durchgangsverkehr



- Es wurde leider in früheren Jahrzehnten versäumt, eine alternative Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt zu schaffen. Jetzt geht es um maximale Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten Pkw, Fußgänger, Radfahrer und um maximale Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Das geht nur, wenn die Autofahrer eine stark reduzierte Geschwindigkeit akzeptieren, dafür dürfen sie weiterhin in beiden Richtungen fahren. Reicht Tempo 30 oder besser Shared Space?

### ... Radfahrenden

- Sicher + zügig ans Ziel kommen
- Mehr Gewicht / Platz gegenüber dem Pkw-Verkehr
- Mindestens physikalisch getrennter breiter Radweg (3m)
- Ausbau des Radweges, farblicher Unterschied zu Fußgängern
- Verlangsamung des Autoverkehrs (max. Tempo 30)
- Klare Abgrenzung zu Fußgängern, Vorfahrt vor Pkw's
- Tempo 30 oder 20
- Tempo 30 für Autos!
- Tempo 20 gleichberechtigt mit Fahrradfahrern; Reduzierung Pkw auf 20 km/h
- Kein Durchgangsverkehr
- Mehr Platz für Radfahrer
- Keine Bushaltestelle neben dem Radweg
- Mehr Pflanzen
- Sind beidseitig aktuell Radwege schon vorhanden
- Kontrolle der Regeln
- Mehr sehr flache Absenkungen
- Attraktive ruhige Gastronomie und kein störender Autolärm
- Flächengerechtigkeit
- Klarheit der Verkehrsführung
- Kontrolle der Regeln
- Auf der Seite „Sparkasse“ Rad- und Fußwegtrennung zur Sicherheit der Radfahrer!
- Kein Autoverkehr (2x)
- Klare Grenze Rad/Fußgänger
- Fahrradstraße wie in Münster
- Keine Parkplätze neben dem Radweg (Türgefahr)
- Radweg nicht auf der Straße
- Kein Durchgangsverkehr/ Nutzung Umgebung
- Tempolimit (Schritt): Kontrolle eventuell durch Schwellen
- Rathausstraße und KvG Str. Einbahnstraße; Rathausstraße für Radfahrer mit beiden Richtungen; neuer Kreislauf ist gut
- Übergang Marktstraße/Alte Münsterstraße: verkehrsberuhigt, Sitzmöglichkeiten auf der Rathausstraße; Radwegesanierung an der Martinischule
- Unfällen mit Pkw vorbeugen

- Guter Verkehrsfluss für Radler
- Die Rathausstraße braucht eine sehr starke Reduzierung der Geschwindigkeit, sonst wird es nie Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer geben. Das bedeutet: Die Rathausstraße darf für den Durchgangsverkehr, der auch die Umgehungsstraße nutzen könnte, ruhig ein „Hindernis“ im Sinne von Schritttempo/Shared Space sein. Ich kann dort in beiden Richtungen fahren, aber es dauert etwas länger. Da überlegt vielleicht der ein oder andere, auch mal das RAD zu nehmen.
- Fahrradstraße?

### ... **Autofahrenden**

- Tempo einhalten (Kontrolle & Schrittgeschwindigkeit), Schwellen einbauen vgl. Niederort
- Zweispurig erhalten, weil sonst zu große Belastung auf anderen Straßen (gleichmäßige Verteilung)
- Zweispurig, um Erreichbarkeit von Institutionen/Geschäften hoch zu halten
- Parkmöglichkeiten auch Kurzzeit für schnelle Besorgungen.
- Befahrbarkeit und muss grundsätzlich möglich sein, aber kein Schnellweg!
- Es muss ein Hindernis im Sinne von geringer Geschwindigkeit+ Rücksichtnahme geben > Shared Space
- Keine Einbahnstraße aber uninteressant gestalten
- Kreisverkehr Rathausstraße gute Lösung
- Die Attraktivität der Fußgängerzone wird nicht durch eine einspurige Rathausstraße verbessert. Querungsmöglichkeiten sind vorhanden, in kurzen Abständen!
- Rathausstraße weniger attraktiv für Autofahrer z.B. Schwellen
- Greven attraktiv halten. Viele kommen schon nicht mehr zum Einkaufen und fahren nach Münster oder Emsdetten.

10

---

### ... **Anwohner:innen/ Anlieger:innen**

- Lärmschutz
- Weniger Kfz
- Verbesserung Gehweg
- Kein Durchgangsverkehr
- Auch Berücksichtigung der anderen Zufahrtsstraßen und deren Anwohner
- Lieferverkehr endlich einschränken
- Verhinderung von Mehrbelastung der Nebenstraßen
- Der Verkehr sollte ruhig fließen, um auch die Lärmbelastung gering zu halten. Stop & go ist kontraproduktiv.
- Viele Raser in der Nacht
- Lärmschutz (mind. 22-6 Uhr)
- Freie Zufahrt für Anlieger
- Als Anwohner favorisiere ich grundsätzlich eine Einbahnstraßenlösung für Greven. Allerdings hätte ich den Versuch eher „andersherum“ gesehen. Die von mir favorisierte

Einbahnstraßenregelung bringt auf der Rathausstraße mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr, für Straßenbegleitgrün und ermöglicht deutlich besser den Schulterschluss der Marktstr zur Alten Münsterstraße. Sinnvollerweise sollte die Münsterstraße ebenfalls als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Diese Maßnahmen würden die Aufenthaltsqualität und auch die Wohnqualität im Kernbereich Grevens mehr als nur verbessern.

### ... **des Handels/ der Gastronomie**

- Keine Einbahnstraße!
- Nutzung eigener Parkflächen
- Schwellen auf der Rathausstraße
- Aufenthaltsqualität steigern
- Kurzzeitparken ermöglichen
- Kein Durchgangsverkehr
- Bessere Verbindung Alte Münsterstr. > Entstehung einer Zone ohne Autos
- Aufenthaltsqualität, hohe Aufenthaltsqualität schaffen
- Wettbewerbsfähigkeit durch beidseitige Erreichbarkeit sichern + besseren Zugang für Kunden
- Mehr Pflanzen
- Bessere Verbindung Alte Münsterstraße
- Geschäfte müssen für Kunden und Lieferanten gut erreichbar sein, sonst Leerstand
- Höhere Aufenthaltsqualität und Attraktivität für Besucher
- Verweilmöglichkeiten auf dem Marktplatz und untere Marktstraße ev. an der Linde/Kirche Treppenstufen, die kostenlos genutzt werden können. Gastronomie profitiert von der Belebung
- Begrünung der Gebäude
- Viel entsiegeln und begrünen
- Wenn ich meinen Opa in der Nähe des Friedhofs besuche, dann müsste ich einmal um Greven herum fahren. #Einbahnstraße. Natürlich überlege ich mir dann 2x ob ich noch etwas aus der Innenstadt kaufe oder doch lieber zu einem Discounter gehe. Dadurch stirbt das Leben in der Innenstadt eher aus als dass es belebt wird! Ohne Geschäfte in der Innenstadt setzt sich leider auch keiner für einen Kaffee auf die Straße.
- Ich bin für den Rundkurs, nur es müssen Kurzzeitparkplätze geschaffen werden. Die Kunden kommen nicht mehr in die Stadt. Da es keine direkten Parkplätze für eben was abholen gibt. Es ist für die Kunden so einfach, sich woanders einzudecken an den Märkten besteht dieses Problem nicht. Es ist sehr schwer verlorene Kunden zurückzugesinnen. Eine andere Lösung, die Straße zu beleben, gibt es in meinen Augen nicht. Die Stadt stirbt aus. Und die schönen Sitzmöglichkeiten können nicht benutzt werden da sie sehr oft unter Bäumen stehen und dementsprechend aussehen. Den Verkehr durch Schwellen langsamer werden lassen.

## Was ist Ihnen im Straßenraum während des Verkehrsversuchs aufgefallen? Was gefiel Ihnen? Was nicht?

### **positiv**

- Einbahnstr. KvG Straße
- Weniger Autoverkehr
- Flüssiges Vorankommen mit dem Fahrrad
- Bessere Aufenthaltsqualität
- Weniger Unfälle
- Breite und sichere Radwege
- Wohnqualität für die Anwohner
- Radfahren super!
- Radfahren viel sicherer

### **negativ**

- viel mehr Verkehrsstaus (Pkw) / zu viel Stau
- Stau Stau Stau
- Längere Fahrzeiten
- Stau bringt keine Aufenthaltsqualität...
- Alle Teilnehmerinnen waren gereizt + aggressiv
- Sperrung wurde ignoriert
- Verkehr wich auf die Seitenstraßen aus
- Insgesamt größere Belastung in der Innenstadt als vorher
- Schlechte Erreichbarkeit der Gewerbetreibenden
- Katastrophale Verkehrsführung
- Erheblicher Zeitaufwand mehr zu Terminen
- Viele Aggressionen
- Völlige Überlastung aller (sämtlicher) Umgehungsstraßen
- Verkehrsregeln wurden ignoriert (Entgegen der Einbahnstr.; falsches Abbiegen; keine Kontrollen erfasst)
- KvG war nicht eindeutig genug; Radverkehr eine Spur für beide Richtungen?
- Leider keine Prüfung der Verkehrsflüsse bei einer kompletten Sperrung der Rathausstraße und Königstraße
- Radfahrer in der Friedrich-Ebert-Straße wurden von Autos abgedrängt (Ausweichen auf Gehwege) und wurden getrieben
- Fußgänger wurden vom Fußweg verdrängt
- Hohes Verkehrsaufkommen+ Ampelstau an Kolpinghaus (-Kreuzung)
- Greven hat nur 2 Ost-Westverbindungen deswegen Verkehr in beide Richtungen
- Die Rathausstraße hat beidseitig Gehwege, Radwege, Fahrspuren für Pkw und einen Grün-Trennstreifen in der Mitte. Außerdem gute Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Hier etwas zu verringern, macht keinen Sinn, jede Änderung führt nur zu Mehrbelastungen der KvG-Str., aller anderen Straßen und der Knotenpunkte, die diese

Belastungen nicht aufnehmen können, weil einfach kein Platz da ist. Ein Kreisverkehr ist absoluter Blödsinn. Das führt nur zu mehr Verkehrsaufkommen. Sinnvoll ist auf jeden Fall, den Lkw-Durchgangsverkehr auszusperren. Mehr Grün = Bäume. Ist auch sinnvoll!

- Der Verkehrsversuch war m.E. eine Katastrophe!

## Wie haben sich die folgenden Aspekte durch den Versuch verändert?

### **Aufenthaltsqualität**

- Viel Abgase durch Stau
- Viel Stau > viele Pkw Aufenthalte
- Zu viel Stau / keine Kontrolle der Geschwindigkeit
- Viele Staus / schlechte Luft
- Keine Verbesserung!!
- Zu viel Stau / mehr Pflanzen!
- Wahre Aufenthaltsqualität erst durch Shared Space

### **Miteinander im Straßenraum**

- Mehr Platz für Radverkehr
- Eher verschlechtert
- Weniger Unfallpotenzial
- Mehr Stress
- Stress für Anwohner durch Umfahrung
- Verschlechtert!
- Keine positive Auswirkung spürbar, weil Durchgangsverkehr weiter besteht. Konsequenz umleiten + Kontrollen
- Schutz der Anwohner

13

---

### **Verkehrssicherheit für Jung und Alt**

- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger durch Einbahnstraßenverkehr erschwert (Stau)
- >> nein genau das Gegenteil ist der Fall!
- Langsamer und damit sicherer

### **Sicherheitsgefühl bzgl. Verkehr**

- Guter Passieren der Bushaltestelle mit dem Fahrrad
- Klarere Regeln
- Sicherheitsgefühl für Radfahrer gestiegen

### **Verkehrssituation für schwächere Verkehrsarten**

- Verbesserung!

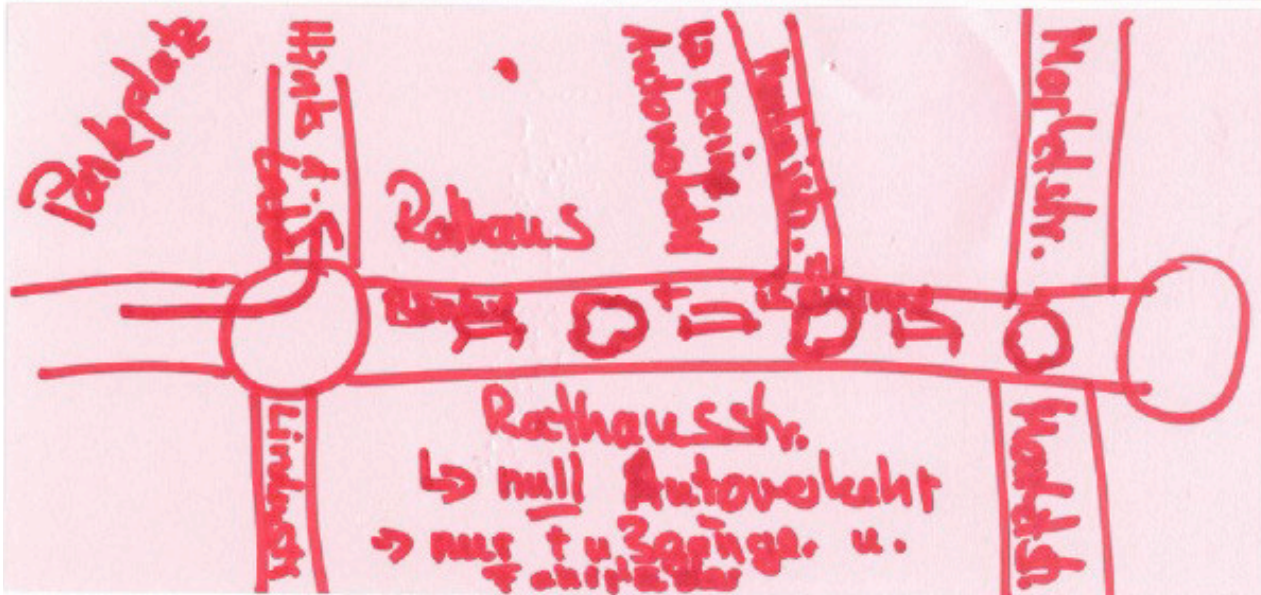
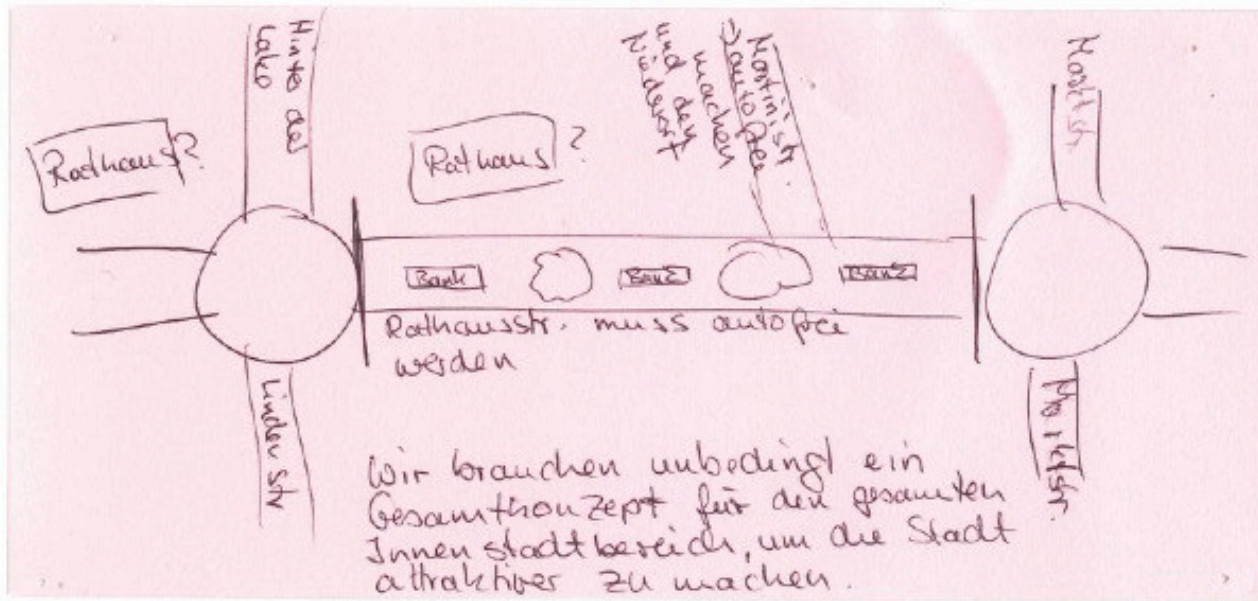
## Kreativ werden! Meine Ideen für die Umgestaltung der Rathausstraße:

- Maximal mögliche Gleichberechtigung (schwer bei 11.000 OKW), Shared Space
- Anbindung der südlicher Fußgängerzone durch bauliche Maßnahme (Brücke) an dem nördlichen Teil
- Rücksichtsvolle Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (Auto, Fahrrad, Fußgänger)
- Langfristig denken (Demographie)
- Schwellen auf der Straße für Tempo 10
- Weniger Autos
- Verbindung Alte Münsterstr./ Begrünung/ Urban Gardening > komplette Umgestaltung
- Rathausstraße: kleinere Spur Anlieger, konsequente Umleitung Durchgangsverkehr; historisch ist die Straße in dieser Form nicht. Klimaschutz
- KvG muss Einbahnstraße werden, aufgrund der Sicherheit der Radfahrer
- Sperrung der Rathausstraße für Autoverkehr würde die Stadt erheblich attraktiver machen und die beiden Fußgängerzonen zusammenführen.
- Neubau Rathaus und Planung Rathausstraße gehören zusammen!
- Kirchpark, Linde / Treppen unter der Linde : Blick auf die neue Rathausstraße mit einbinden / Verweildauer in der Innenstadt
- Verkehrsberuhigte Straße
- Tempo 10 eine Richtung
- Attraktivere Innenstadt planen
- Fußgängerzonen-Charakter
- In der Zukunft Innenstadt Tempo 30, jetzt dafür die Weichen stellen!

14



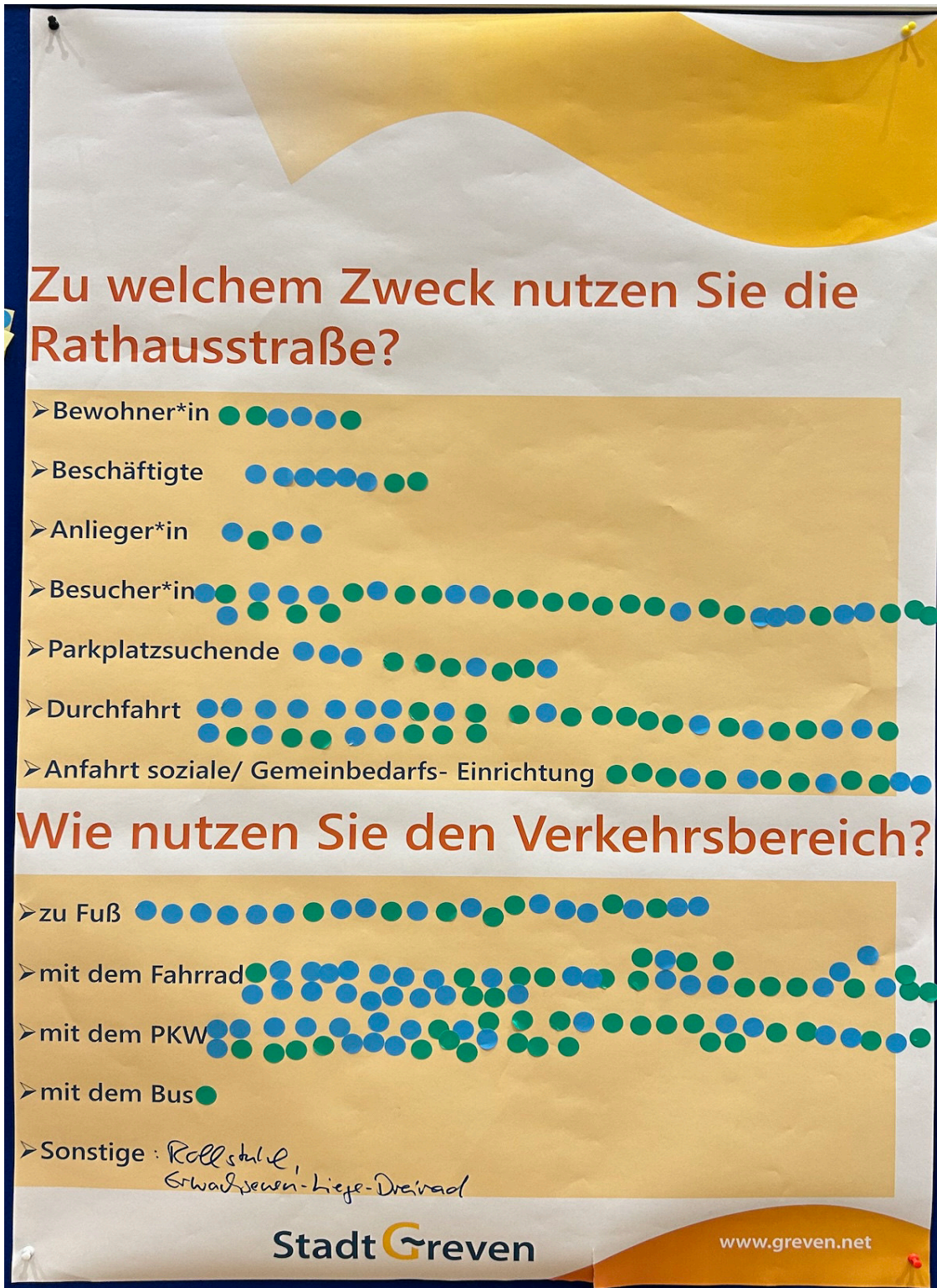
Zu den kreativen Beiträgen gehören außerdem zwei Zeichnungen:



Sprung in das Jahr 2040: Wenn meine Enkelkinder erwachsen sind, dann ist mir wichtig:

- Schatten
- Wohin mit all den Parkplätzen (keine Autos mehr)
- dass der Klimawandel bei der Rathausstraße damals berücksichtigt wurde
- Lebenswerte Innenstadt mit weniger Kfz
- Mehr überdachte Fahrradplätze mit viel Raum (qm)
- Schwellen auf der Rathausstraße zwecks Tempodrosselung bei weiterhin beidseitigem Verkehr

- Eine Innenstadt die familiär, attraktiv, belebt und sicher ist
- Genügend E-Ladestationen für Autos und Fahrräder
- Ein gutes Miteinander von Jung und Alt bei Berücksichtigung der Klimaziele
- Pflanzen und Schatten gegen die erwartete Hitze
- Schatten, saubere Luft, lebendige Pflanzen
- Schatten







Bürgerdialog Innenstadt:

## Zukunft Rathausstraße

**Begrüßung**

*Bürgermeister Aden*

# Begrüßung & Einführung

*Frau Dr. Borgers*

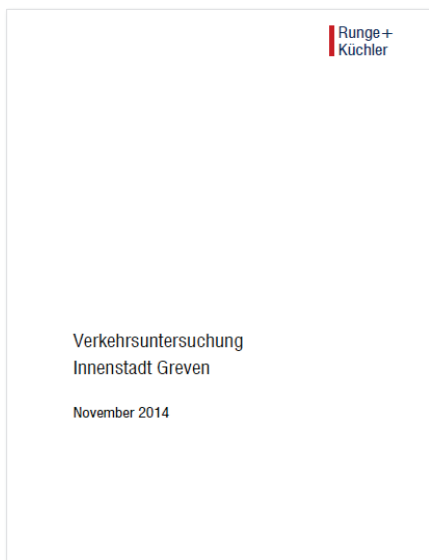
## Ablauf

- 18.30 Uhr Begrüßung durch Bürgermeister Aden
- 18.45 Uhr Begrüßung & Einführung Frau Dr. Borgers
- 18.50 Uhr Thematische Einführung
- 19.15 Uhr interaktiver Part: Parcours
- 19.30 Uhr Reflexion im Plenum
- 20.00 Uhr Wie geht es weiter?
- 20.10 Uhr Abschluss durch Bürgermeister Aden

# Thematische Einführung

*Hr. Scheil & Hr. Kintrup*

## Entwicklung



- 2014: Integriertes Handlungskonzept Innenstadt (iHk), hier: Verkehrszukunftskonzept Innenstadt (176/2014)
- 2014: Abstufung des Straßenzuges L555 – Rathausstraße / Königstraße in der Ortsdurchfahrt Greven und Übernahme der Straßenbaulast durch die Stadt Greven (201/2014)
- 2016: Einrichtung von Radverkehrsanlagen an der Königstraße (105/2016)
- 2016: Verbot des LKW-Durchgangsverkehr (106/2016)
- 2016: Erstellung des Mobilitätskonzeptes
- 2023: Erstellung des Radverkehrskonzeptes

## Mobilitätskonzept



- 2016: Erarbeitung des Mobilitätskonzepts als „Stadtentwicklungskonzept: Sachlicher Teilplan Mobilität“
  - Berücksichtigung von Konzepten und Zielen der Stadt Greven, z.B. Klimaschutzkonzept
- Beschluss Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt vom 28.06.2018, HWFA 12.09.2018 & Rat 26.09.2018



Maßnahme	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenverantwortung	Maßnahmenstart	Maßnahmenende	Maßnahmenstatus
1.1 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.2 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.3 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.4 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.5 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.6 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.7 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.8 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.9 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.10 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.11 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.12 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.13 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.14 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.15 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.16 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.17 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.18 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.19 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						
1.20 Mehr-Klimaschutzmaßnahmen und -Maßnahmen						

- 4.1 Neuaufstellung Verkehrsentwicklungsplan
- 4.2 Fahrradfreundliche Stadt Greven

## Mobilitätskonzept



- Verkehrszahlen 2016 Analysefall
  - Rathausstraße 10.600 Kfz/Tag (DTVw)
  - Kardinal-von-Galen-Str. 7.900 Kfz/Tag (DTVw)
- Verkehrszahlen **Prognose-Nullfall 2030**
  - Rathausstraße 11.700 Kfz/Tag (DTVw) → **+1.100 Kfz/Tag (DTVw)**
  - Kardinal-von-Galen-Str. 8.200 Kfz/Tag (DTVw) → **+300 Kfz/Tag (DTVw)**
- **Handlungsbedarf!**

## Einordnung Mobilitätskonzept

Handlungsfeld	A Fußverkehr	B Radverkehr	C ÖPNV und Verknüpfung	D Stadtraum und Verkehr	E Kommunikation und Organisation
Themenfeld	Wegenetz	Radverkehrsnetz	ÖPNV-Angebot	Stadtraum	Mobilitätsmanagement
	Abbau von Konflikten	Infrastruktur	Haltestellen und Verknüpfung	Straßenraumgestaltung	Verkehrssicherheit
	Gestaltung und Standards	Verknüpfung und Service	Vermarktung	Kfz-Verkehr	Kommunikation
Fokus	Nahmobilitätsrouten	Interkommunale Radrouten	Flexibus	Umgestaltung Rathausstraße	Mehrwert Mobilitätsmanagement

- Ziele
  - Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV)
- Handlungsfelder
  - Fußverkehr
  - Radverkehr
  - ÖPNV und Verknüpfung
  - Stadtraum und Verkehr
  - Kommunikation und Organisation

## Umsetzung Mobilitätskonzept, Maßnahme D4: Umgestaltung Rathausstraße

Entwurfsplanung Mai 2019

GREENBOX LAGEPLAN | RATHAUSSTRASSE GREVEN | M 1:200



Quelle: GREENBOX Landschaftsarchitekten

## Umgestaltung Rathausstraße – Folgeprozess nach Ablehnung 2019

- Mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr
  - Wie kann der Raum neu aufgeteilt werden?
  - Wo und wie kann der Kfz-Verkehr verringert bzw. umgeleitet werden?
  - Wo und wie entstehen neue Räume für den Fuß- und Radverkehr?



## Verkehrsversuch Rathausstraße

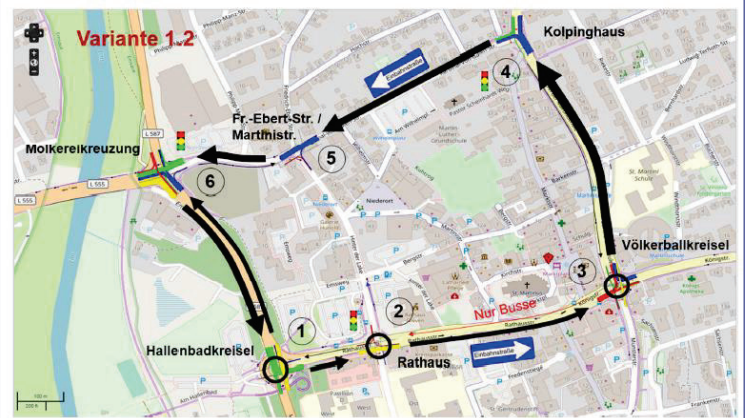
Erst Theorie dann Praxis

- Verkehrsuntersuchung/-simulation durch Yunex GmbH
- Durchführung des Verkehrsversuches
  - wissenschaftliche Begleitung durch die FH Münster

### Variante 1.2

#### Merkmale Ausbau

1. Die Rathausstraße wird als Einbahnstraße von West (ab Rathaus) nach Ost (bis Völkerballkreisel) geführt
2. Die Kreuzung Rathaus ist zum Kreisverkehr umgebaut
3. Die Kardinal-von-Galen-Straße wird als Einbahnstraße von Ost (ab Kreuzung Kolpinghaus) nach West (bis Einmündung Martinistraße) geführt



Quelle: FH Münster, Verkehrsführung Verkehrsversuch Teil 2

## Ergebnis wissenschaftliche Begleitung FH Münster

### ■ Verkehrsversuch Teil 2:

Durchführbar und vertretbar mit einigen Anpassungen

- Politische Entscheidungsfindung, welche Richtung die Stadt Greven in der Verkehrspolitik einschlagen möchte
- Abwägungsprozess mit wenig Spielraum

## Vor- und Nachteile beider Varianten

### Variante 1: 2-Richtungsverkehr



- + Alle Ziele direkt erreichbar
- + ...



- Platzbedarf groß / tlw. schmale Nebenanlagen
- KvG bereits heute überlastet
- ...

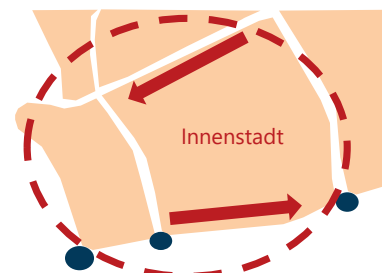
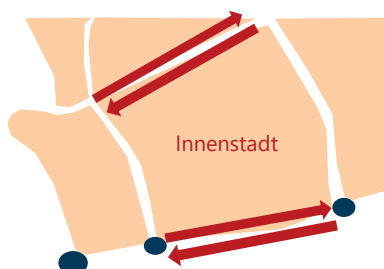
### Variante 2: Kreis



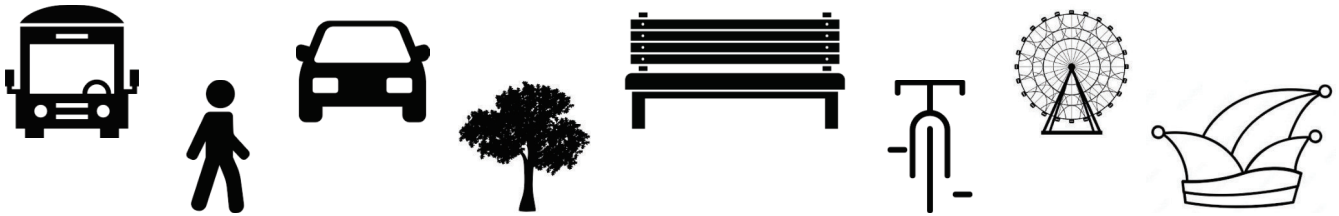
- + kürzere Wege für Rad
- + Möglichkeit für gute Radverkehrsanlagen KvG
- + Beschleunigung ÖPNV
- + Senkung Attraktivität für Durchgangsverkehre
- + ...



- Weitere Wege für MIV
- tlw. Verlagerung in Nebennetz (F-E-Str./Friedenstr.)
- ...



# Wie viel Raum haben die einzelnen Nutzer\*innen zukünftig?

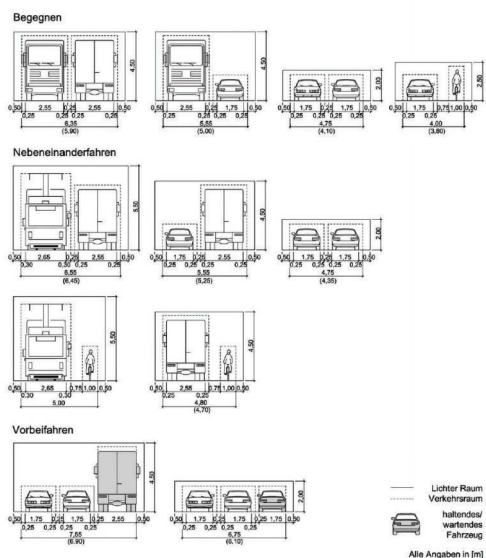
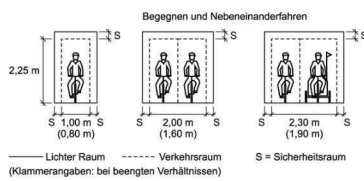


→ Nutzungsansprüche/Bedarfsermittlung  
 Wie sieht die Rathausstraße im „Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden“ zukünftig aus?

## ...und dann?



Gesetze, Richtlinien,  
 Normen, Hinweise  
 v. a. RAS, RAS Q, ERA,  
 StVO, DIN 18040  
 Nach Entscheidung  
 über Verkehrsführung!



→ Ingenieurplanung der Straße unter Abwägung aller Vor-/Nachteile und Wichtung der Nutzungsansprüche → Planung = Konsens!



## ...bis dahin → Sanierung Mischwassersystem Rathausstraße



Foto: Stadt Greven

- 01/2024 Beschädigung des Schmutzwasserrohrs Rathausstraße
- Ca. 4 x 4 m großes Loch in der Asphaltfahrbahn (100 to Sand)
- provisorische Inbetriebnahme des Schmutzwasserkanals
- **Notwendige Sanierung des Mischwassersystems Rathausstraße ab 06/2024**

## Einordnung & Ziel heutiger Abend

- Auftrag an die Verwaltung (AS 31.08.23)
  - zur Entscheidungsfindung über die zukünftige dauerhafte Verkehrsführung in der Innenstadt die Stadtgesellschaft zu informieren und zu beteiligen.
- politische Entscheidung zur zukünftigen dauerhaften Verkehrsführung anstehend im Ausschuss für Stadtentwicklung am 18.04.2024
- anschließend: Ingenieurplanung Rathausstraße ... und bauen!

## Parcours

Die Busse haben auf dem Wilhelmplatz keinen Platz und fahren auf dem Bürgersteig. Ich habe da dann keinen Platz mit meinem Fahrrad.

W-9

Mehr Zebrastreifen wären gut, dann müsste man nicht nach welchen suchen.

W-24

Verkehrsberuhigt, kann ich mit leben.

-Marktverkäufer-

M-64

Als Fahrradfahrerin finde ich die Einbahnstraße gut, als Autofahrerin nicht.

W-36

Ich wünsche mir eine bessere Beschilderung für Rad- und Fußverkehr.

W-39

Wenn ich auf dem Fahrrad sitze, denke ich mir: „Muss hier so viel Verkehr sein?“

W-67

Der neue Kreisverkehr am Rathaus ist gut.

W-36

Es ist schwierig einzuschätzen, wann ein Auto kommt.

W-39

Zebrastreifen werden von Autofahrern nicht beachtet, ich musste super lange warten.

M-9,10

Wie schön wäre es hier zu sitzen, wenn hier nicht so viele Autos fahren würden.

-Martinistr.-

W-17

Vor allem vor dem Kindergarten war viel stau. Das war paradox, dort wurde der Verkehr schlimmer.

W-58

Da wo wir immer über die Straße wollen, ist kein Zebrastreifen- Höhe Schrunz.

W-11,12

## Reflexion im Plenum

## Wie geht es weiter?

*Hr. Scheil & Hr. Kintrup*

## Nächste Schritte

- Dokumentation des heutigen Abends
- Anregungen des heutigen Tages fließen in die Entscheidungsfindung ein!
- Ausschuss für Stadtentwicklung am 18.04.2024 um 17.00 Uhr im Rathaus
  - Grundsatzentscheidung zur zukünftigen Verkehrsführung in der Innenstadt
- anschließend: Ingenieursplanung der Rathausstraße
  - umfasst im Weiteren: politische Beratung, Bürgerbeteiligung, Prüfung von Förderung und die bauliche Umsetzung

## Abschluss

*Bürgermeister Aden*



***Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!***