

– GREVEN BEWEGEN –

## SACHLICHER TEILPLAN MOBILITÄT MOBILITÄTSKONZEPT



Endbericht

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>4</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>6</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>7</b>
<b>1 Anlass und Aufgabenstellung .....</b>	<b>8</b>
1.1 Schnittstellen zu anderen Konzepten	9
1.2 Projektablauf	10
1.3 Planungsdialog	11
1.3.1 Projektmanagement/Abstimmung	12
1.3.2 Projektbegleitender Arbeitskreis	12
1.3.3 Öffentliche Beteiligung	13
<b>2 Bestandsanalyse .....</b>	<b>18</b>
2.1 Untersuchungsraum	18
2.1.1 Stadt- und Einwohnerstruktur	19
2.1.2 Demografische Entwicklung	20
2.1.3 Erreichbarkeitsanalysen	22
2.1.4 Regionale Verflechtungen und Pendlerstruktur	23
2.1.5 Mobilität in Greven	24
2.2 Verkehrsmodell für die Stadt Greven	26
2.2.1 Aufbau des Modellbaus	26
2.2.2 Verkehrszelleneinteilung	27
2.2.3 Netzmodell	29
2.2.4 Datengrundlagen	29
2.2.5 Qualität des Verkehrsmodells und Abgleich mit Zählraten	30
2.2.6 Analyse-Nullfall	31
2.3 Fußverkehr und Nahmobilität	33
2.3.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr	33
2.3.2 Analyse Fußverkehr Greven	37
2.3.3 Stärken und Schwächen im Fußverkehr in Greven	50
2.4 Radverkehr	51
2.4.1 Radverkehrsnetz und Wegweisung	51
2.4.2 Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur	54
2.4.3 Radabstellanlagen	56
2.4.4 Stärken und Schwächen im Radverkehr in Greven	58
2.5 ÖPNV und verknüpfte Mobilität	59
2.5.1 Rahmenbedingungen	59

2.5.2	Liniennetz und Erschließung	64
2.5.3	Bedienungsqualität	74
2.5.4	Tarifstruktur	76
2.5.5	Barrierefreiheit	78
2.5.6	Stärken und Schwächen im ÖPNV in Greven	79
2.6	Kfz- und Wirtschaftsverkehr	79
2.6.1	Straßennetz	80
2.6.2	Kfz-Belastungssituation im Straßennetz	82
2.6.3	Geschwindigkeiten	84
2.6.4	Wirtschaftsverkehr	86
2.6.5	Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung	86
2.6.6	Ruhender Kfz-Verkehr	91
2.6.7	Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr in Greven	95
2.7	Analysen zur Verkehrssicherheit	95
2.7.1	Entwicklung der Unfalllage in Greven	96
2.7.2	Aktuelles Unfallgeschehen in Greven	97
2.7.3	Stärken und Schwächen zur Verkehrssicherheit in Greven	100
2.8	Intermodale Schnittstellen und Elektromobilität	101
2.8.1	Stärken und Schwächen Intermodalität und Elektromobilität in Greven	105
2.9	Mobilitätsmanagement	105
2.9.1	Stärken und Schwächen Mobilitätsmanagement Greven	108
2.10	Zusammenfassung der Bestandsanalyse	108
<b>3</b>	<b>Prognose 2030 und Ziele für die Mobilität der Zukunft.....</b>	<b>110</b>
3.1	Prognose-Nullfall 2030 – Was passiert, wenn nichts passiert?	111
3.2	Szenarien zukünftiger Mobilität	115
3.2.1	Nahmobilitätsszenario	115
3.2.2	Umweltszenario	116
3.2.3	Szenario MEHRwert Mobilität	117
3.2.4	Zusammenfassende Bewertung der Szenarien	118
3.3	Ziele für die Mobilität der Zukunft	120
<b>4</b>	<b>Handlungsstrategien.....</b>	<b>124</b>
4.1	Fußverkehr	125
4.1.1	Fokus: Nahmobilitätsrouten	130
4.2	Radverkehr	132
4.2.1	Fokus: interkommunale Radrouten	134
4.3	ÖPNV und Verknüpfung	137
4.3.1	Fokus: Flexibus Greven	140
4.4	Stadtraum und Verkehr	144

4.4.1	Fokus: Umgestaltung der Rathausstraße	149
4.4.2	Exkurs: Machbarkeitsuntersuchung eines Kreisverkehrs an der Molkereikreuzung	152
4.5	Kommunikation und Organisation	153
4.5.1	Fokus: Mehrwert Mobilitätsmanager/in	156
4.6	Maßnahmen- und Zielszenario	157
4.6.1	Maßnahmenszenario – Verkehrsverlagerung durch Infrastrukturmaßnahmen	157
4.6.2	Zielszenario – Verkehrsverminderung durch Modal Shift	159
<b>5</b>	<b>Umsetzungskonzept.....</b>	<b>161</b>
5.1	Bewertung der Maßnahmen	161
5.2	Maßnahmenkatalog	163
5.3	Umsetzungsfahrplan	211
<b>6</b>	<b>Evaluationskonzept.....</b>	<b>216</b>
6.1	Prozessevaluation	217
6.1.1	Umsetzungsanalyse	217
6.1.2	Wirkungsanalyse	217
6.2	Evaluation von Einzelmaßnahmen	218
6.3	Messbare Indikatoren	219
6.3.1	Mobilitätserhebung	219
6.3.2	Verkehrserhebungen	219
6.3.3	Statistiken und Messungen	220
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick.....</b>	<b>223</b>
	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>225</b>
	<b>Anhang.....</b>	<b>i</b>



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schnittstellen zu anderen Konzepten und Planungsprozessen .....	9
Abbildung 2:	Bearbeitungsphasen des Mobilitätskonzepts .....	10
Abbildung 3:	Formate im Planungsdialog .....	11
Abbildung 4:	Online-Beteiligung und Marktstand.....	13
Abbildung 5:	Ergebnisse der Online-Beteiligung.....	14
Abbildung 6:	Bewertung der Mobilitätsangebote in Greven i. R. der Online-Beteiligung.....	14
Abbildung 7:	Ausstellung klimafreundlicher Fahrzeuge.....	15
Abbildung 8:	Engagierte Diskussionen an den Themenständen.....	15
Abbildung 9:	Planungsradtouren mit Diskussionen vor Ort.....	16
Abbildung 10:	Eindrücke aus den Planungswerkstätten.....	17
Abbildung 11:	Greven – schematische Erschließungskarte .....	18
Abbildung 12:	Luftlinienradius um die Siedlungskerne - Potenzial für kurze Wege .....	20
Abbildung 13:	Bevölkerungsentwicklung 1962-2015.....	21
Abbildung 14:	Bevölkerung nach Altersgruppen 2015, 2030, 2040.....	21
Abbildung 15:	Pendleraufkommen .....	24
Abbildung 16:	Modal Split der Grevener Bevölkerung (nach Wegen) .....	25
Abbildung 17:	Modal Split im Vergleich zum Umland.....	25
Abbildung 18:	Modal Split nach Entfernungsklassen.....	26
Abbildung 19:	Ablaufplan Verkehrsmodell Greven.....	27
Abbildung 20:	Verkehrszelleneinteilung Greven - Innenzellen.....	28
Abbildung 21:	Verkehrszelleneinteilung Greven Außenzellen.....	28
Abbildung 22:	Analysebelastungsplan – Stadtkern Greven (Kfz/24h, DTVw) .....	31
Abbildung 23:	Analysebelastungsplan – Reckenfeld.....	32
Abbildung 24:	Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen .....	35
Abbildung 25:	Regelbreiten Seitenraum .....	36
Abbildung 26:	Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen.....	36
Abbildung 27:	Räumliche Abdeckung der lebensmittelbezogenen Einzelhandelsversorgung ....	37
Abbildung 28:	Info-Tafel .....	38
Abbildung 29:	Blick in Richtung südlicher (links) und nördlicher (rechts) Fußgängerzone .....	39
Abbildung 30:	Analysekarte Fußverkehr Innenstadt Greven .....	40
Abbildung 31:	Gehweg Emsdettener Landstraße .....	41
Abbildung 32:	Analysekarte Fußverkehr Ortsmitte Reckenfeld.....	42
Abbildung 33:	FGÜ Grabenstraße (links) und Dunkel-LSA Emsdettener Straße (rechts).....	44
Abbildung 34:	Zugang West (links) und Ost (rechts) Brücke L 587 .....	44
Abbildung 35:	Barrierefreier Rundweg .....	45
Abbildung 36:	Barrierefreier Bhf (links), Hinweisschild (mitte), Behindertenparkplatz (rechts) .	46
Abbildung 37:	Spiel- und Sitzmöglichkeiten .....	47
Abbildung 38:	Konfliktpotenzial Fuß- und Radverkehr Kardinal-von-Galen-Str. (links), Rathausstraße (mitte) und Fußgängerzone (rechts).....	48

Abbildung 39:	Unterführung Bahnhof Greven .....	50
Abbildung 40:	Verkehrszeichen benutzungspflichtige Radwege .....	53
Abbildung 41:	Radverkehrsnetz und Infrastruktur.....	54
Abbildung 42:	Königstraße .....	55
Abbildung 43:	Umlaufgitter am Bahnhof und Wartezeiten an der Molkereikreuzung.....	55
Abbildung 44:	Eingangsbereich Barkenstraße (links) und frei abgestellte Räder (rechts).....	57
Abbildung 45:	Abstellanlagen an Bushaltestellen .....	58
Abbildung 46:	ÖPNV-Verbindungsqualität bedeutender Pendlerrelationen.....	69
Abbildung 47:	ÖPNV-Verbindungsqualität auf innerstädtischen Relationen (Busverkehr) sowie Reckenfeld – Münster / Rheine (SPNV) .....	70
Abbildung 48:	Einzugsbereich der Haltestellen.....	73
Abbildung 49:	Erschließung der Kernstadt Greven .....	74
Abbildung 50:	derzeitige Tarifräume und zukünftiger Tarifraum des Westfalentarifs .....	78
Abbildung 51:	klassifiziertes Straßennetz und Knotenpunkte .....	81
Abbildung 52:	Innenstadt .....	82
Abbildung 53:	Lage der Zählstellen 2016 .....	83
Abbildung 54:	Kardinal-v.-Galen-Str.....	84
Abbildung 55:	Blick auf die L 587 .....	84
Abbildung 56:	zulässige Geschwindigkeiten.....	85
Abbildung 57:	Königstraße vor dem Lkw-Durchfahrtsverbot .....	86
Abbildung 58:	Ergebnis Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung .....	90
Abbildung 59:	öffentliche Parkmöglichkeiten Innenstadt Greven .....	92
Abbildung 60:	Marktplatz als Kfz-Stellplatz.....	94
Abbildung 61:	Parkzeitbeschränkung.....	94
Abbildung 62:	Anzahl verunglückter Personen .....	96
Abbildung 63:	Spezifische Verunglücktenrate 2015 (Verunglückte* je 1.000 Einwohner).....	97
Abbildung 64:	Unfallkategorien der Verkehrsunfälle in Greven (2013-2015) .....	98
Abbildung 65:	Ausschnitt aus Anlage 3 zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen .....	99
Abbildung 66:	Unfälle mit Beteiligung im Fuß- und Radverkehr.....	100
Abbildung 67:	Park+Ride am Bahnhof Greven (links) und Haltepunkt Reckenfeld (rechts) .....	101
Abbildung 68:	B+R Reckenfeld (links) und Greven links der Ems (rechts) .....	102
Abbildung 69:	Fahrradboxen Bahnhof Greven und „wild“ abgestellte Fahrräder .....	102
Abbildung 70:	Einzugsbereich B+R und intermodale Schnittstellen .....	103
Abbildung 71:	Ladestation am Rathaus (links) und Eingang Fahrradstation .....	104
Abbildung 72:	Grevener Mobilitätswoche, Kampagne Stadtradeln und Logo AGFS .....	106
Abbildung 73:	Szenarien.....	110
Abbildung 74:	angesetzte Entwicklungstendenzen im Prognose-Nullfall .....	111
Abbildung 75:	Bevölkerungszunahmen durch Siedlungsentwicklung bis 2030 (Stand 2016)....	112
Abbildung 76:	Vergleich der Altersstruktur der Grevener Bevölkerung 2016 und 2030 .....	112
Abbildung 77:	Modal Split-Verlagerung im Vergleich zwischen Analyse und Prognose-Nullfall	113
Abbildung 78:	Differenzplot Prognose-Null vs. Analyse (Kfz/24h, DTVw) .....	114
Abbildung 79:	PLUS hohe Mobilitätskosten – mögliche Ausweichreaktionen .....	118

Abbildung 80:	Abschätzung des Modal-Split in den Szenarien .....	118
Abbildung 81:	Erreichbare Modal-Split-Verschiebungen .....	119
Abbildung 82:	Zielkonzept als Leitlinie für die inhaltliche Bearbeitung und Umsetzung .....	122
Abbildung 83:	Zielkonzept Greven Bewegen .....	122
Abbildung 84:	Handlungsstrategien, Themenfelder und Fokusthemen .....	124
Abbildung 85:	Maßnahmenkarte Fußverkehr .....	129
Abbildung 86:	Maßnahmenkarte Radverkehr .....	136
Abbildung 87:	Konzept zur Buserschließung der Kernstadt - Linienverlauf der Linie 250 .....	138
Abbildung 88:	Flexibus-Konzept für Greven .....	141
Abbildung 89:	Geschwindigkeitsreduzierung in der Kernstadt .....	147
Abbildung 90:	Geschwindigkeitsreduzierung in Reckenfeld .....	147
Abbildung 91:	derzeitige Gestaltung der Rathausstraße .....	149
Abbildung 92:	Vorentwurf zur Umgestaltung der Rathausstraße .....	150
Abbildung 93:	Maßnahmen zur Situationsverbesserung im Umfeld der Kardinal-von-Galen-Str.151	
Abbildung 94:	Akteure und Ansätze im Mobilitätsmanagement .....	154
Abbildung 95:	Organigramm Mobilitätsmanager/in .....	156
Abbildung 96:	Differenzplot Maßnahmenzenario vs. Prognose-Null (Kfz/24h, DTVw) .....	158
Abbildung 97:	Differenzplot Zielszenario vs. Prognose-Null (Kfz/24h, DTVw) .....	159
Abbildung 98:	Steuerungsfunktion der Evaluation im Umsetzungsprozess .....	216
Abbildung 99:	Konzept der Prozessevaluation .....	218

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerung in den Stadtteilen und Bauernschaften .....	19
Tabelle 2:	Fahrzeiten ausgewählter regionaler Verbindungen aus/nach Greven .....	22
Tabelle 3:	Fahrzeiten ausgewählter Verbindungen innerhalb von Greven .....	22
Tabelle 4:	Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität .....	62
Tabelle 5:	Maßnahmen im NVP 2005 bezüglich Greven .....	63
Tabelle 6:	SPNV-Angebot in Greven .....	65
Tabelle 7:	Buslinien in Greven (ohne Schwerpunkt Schülerverkehr) .....	66
Tabelle 8:	Linien im Schülerverkehr .....	67
Tabelle 9:	Umsteigezeiten am Bahnhof Greven .....	71
Tabelle 10:	Umsteigezeiten am Bahnhof Reckenfeld .....	72
Tabelle 11:	Taktlinien im Tagverkehr: Bedienungshäufigkeit ( <i>kursiv: Taxibus</i> ) .....	75
Tabelle 12:	Linien im Abend- und Nachtverkehr (ab ca. 19 Uhr): Bedienungshäufigkeit ( <i>kursiv: AST</i> ) .....	75
Tabelle 13:	Fahrkartenangebot im Münsterland-Tarif .....	76
Tabelle 14:	Preise für ein Ticket im Monatsabo in ausgewählten Städten .....	77
Tabelle 15:	Münsterland-Tarif auf ausgewählten Relationen .....	77
Tabelle 16:	Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse .....	87
Tabelle 17:	Straßenraumverträglichkeit - Abschnitte .....	88
Tabelle 18:	Verträglichkeit nach Punktwertklasse .....	89

Tabelle 19:	Anzahl öffentlicher Kfz-Stellplätze Innenstadt Greven .....	92
Tabelle 20:	Kfz-Stellplatzangebot im Vergleich zu anderen Städten.....	93
Tabelle 21:	Anzahl öffentlicher Kfz-Stellplätze Ortsmitte Reckenfeld.....	93
Tabelle 22:	Vorteile betriebliches Mobilitätsmanagement.....	155
Tabelle 23:	Messbare Indikatoren .....	221

## Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B+R	Bike & Ride
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlung für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park & Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VHZ	Verunglücktenhäufigkeitszahl
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Greven erstellt derzeit ein Mobilitätskonzept, um die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 - 15 Jahre festzulegen. Die Verkehrssituation sowie die Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren durch vielfältige städtebauliche Entwicklungen verändert. Zudem erfordern neue Herausforderungen, wie z. B. der demografische Wandel, der Klimawandel oder die ökonomischen und ökologischen Herausforderungen der Mobilität eine Neuausrichtung. Eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie eine bewusstere Lenkung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt sind wichtige Themenfelder. Die anvisierten Stadtumbauprojekte in der Innenstadt sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten werden im Mobilitätskonzept aktiv aufgegriffen.

Insgesamt ist das Mobilitätskonzept integriert angelegt. Es wird als sachlicher Teilplan Mobilität in das Stadtentwicklungskonzepts 2030 einfließen. Dadurch ergeben sich neben der Betrachtung der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung und Verkehr wichtige Synergieeffekte. Dies gilt insbesondere, da die Bevölkerung der Stadt Greven absehbar weiter wachsen wird und die ausgewiesenen Wohn- und Gewerbeflächen weiter entwickelt werden.

Darüber hinaus ist das Mobilitätskonzept verkehrsmittelübergreifend und integrativ ausgerichtet. Unter anderem werden Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung der nichtmotorisierten Verkehre sowie des ÖPNV aufgezeigt. So weist die kompakte Stadtstruktur Potenziale für die Nutzung des Umweltverbundes auf. Umwelt-, Kosten- und Erreichbarkeitsaspekte sowie der Wirtschaftsverkehr werden jeweils ergänzende Themen darstellen. Zudem werden Querschnittsthemen wie Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit, Elektromobilität, Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit mit betrachtet.

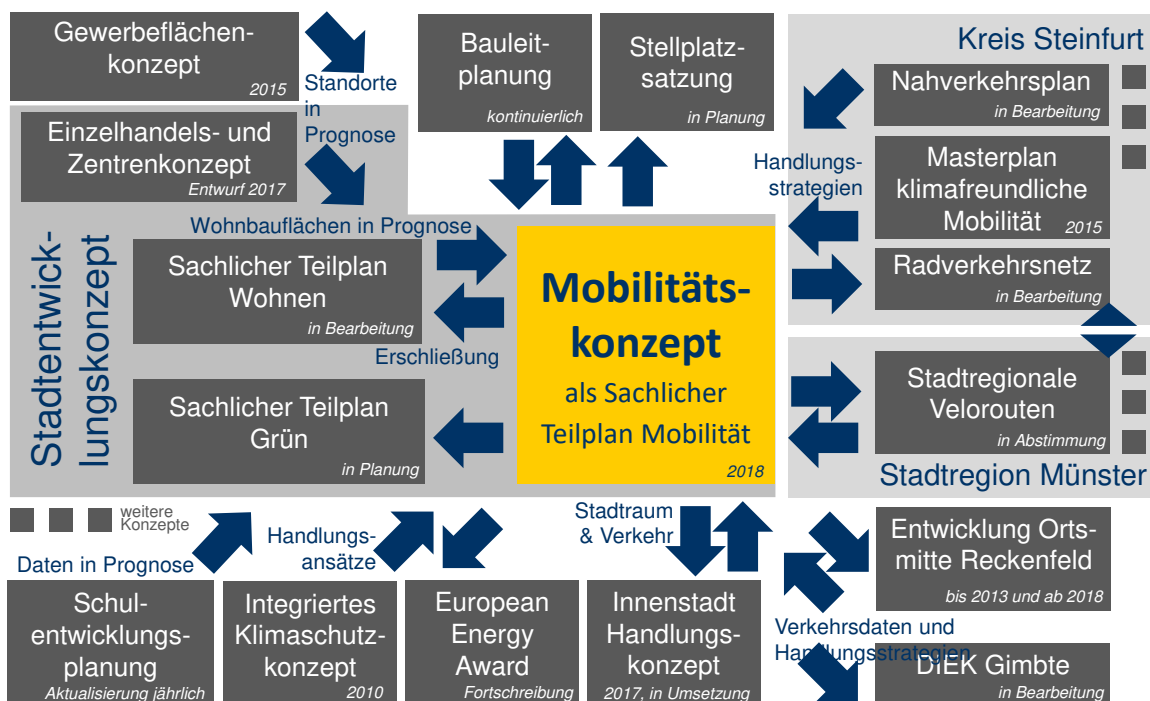
Mit einer dialogorientierten Vorgehensweise flossen Vorschläge und Anregungen der Bürger/innen, der Politik, der Institutionen und Verbände frühzeitig in den Prozess mit ein und wurden auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Insgesamt wurde so für Greven in Abstimmung mit dem parallel zu erarbeitenden Stadtentwicklungskonzept eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre entwickelt.

### 1.1 Schnittstellen zu anderen Konzepten

Das Mobilitätskonzept Greven wurde als integraler Bestandteil des Stadtentwicklungskonzepts und somit als Sachlicher Teilplan Mobilität entwickelt. Weitere Sachliche Teilpläne werden zum Wohnen bearbeitet bzw. sind zum Thema Grün in Planung (vgl. Abbildung 1). Die Rückkopplung mit bestehenden Fachplanungen ist von großer Bedeutung und entspricht dem Verständnis einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Wichtig ist vor allem auch integrierte Aspekte, wie z.B. Fragen der mobilitätsgerechten Siedlungsentwicklung, der integrierten Straßenraumgestaltung, Genderaspekte sowie die Anforderungen an eine familiengerechte und barrierefreie Mobilität im Teilplan Mobilität mitzudenken und einzubringen.

Darüber hinaus hat das Mobilitätskonzept Schnittstellen zu weiteren Konzepten bzw. Planungsprozessen in Greven. Darunter zu benennen sind das Einzelhandels- und Zentrenkonzept, das Gewerbeflächenkonzept sowie die Schulentwicklungsplanung, deren Aussagen in der Prognose 2030 Berücksichtigung fanden. Zudem fand ein Austausch zu Teilkonzepten wie der Entwicklung Ortsmitte Reckenfeld und dem parallel laufenden Integrierten Handlungskonzept Innenstadt statt. Mit dem Mobilitätskonzept wurden Handlungsansätze des Integrierten Klimaschutzkonzepts aufgegriffen und konkretisiert wiederum in den European Energy Award eingespeist. Das Mobilitätskonzept flankiert die Bauleitplanung und ist u.a. als Grundlage im Rahmen der Entwicklung einer Stellplatzsatzung zu berücksichtigen.

**Abbildung 1: Schnittstellen zu anderen Konzepten und Planungsprozessen**



Quelle: Planersocietät

Außerdem ist eine Abstimmung zu regionalen Planungen erfolgt. Der Kreis Steinfurt hat mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität Handlungsstrategien aufgezeigt und stellt mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans den Rahmen für den ÖPNV dar. Aktuell wird ein kreisweites Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr entwickelt, in das das städtische Radverkehrsnetz des

Mobilitätskonzepts Greven integriert werden sollte. Dieses wurde auch unter Berücksichtigung der Veloroutenkonzeption der Stadtregion Münster entwickelt.

Damit wird die Komplexität und Vielschichtigkeit des Themas Mobilität deutlich. Die unterschiedlichen Konzepte und Planungsprozesse werden mit ihrem Bearbeitungsstand und der jeweiligen Beziehung zum Mobilitätskonzept in Abbildung 1 dargestellt. Diese Darstellung hält den Status zum Abschluss der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts fest. Es sei aber darauf hingewiesen, dass der Kontext der Planungsprozesse nicht statisch ist und sich somit in den folgenden Jahren und im Laufe der Umsetzung weiterentwickeln wird.

## 1.2 Projektablauf

Der gesamte Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes erfolgt in vier Phasen (vgl. Abbildung 2), welche durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet werden.

Der erste Teil des Berichtes dokumentiert die erste Phase, welche die Analyse der Ist-Situation und im Ergebnis eine Darstellung der Stärken und Schwächen umfasst. Zur strategischen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes wurde im zweiten Teil ein Zielkonzept entwickelt und mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis diskutiert und abgestimmt. Zudem wurden in dieser Phase unterschiedliche Zukunftsszenarien für den Verkehr in Greven diskutiert, um mögliche zukünftige Herausforderungen und Lösungsansätze zu betrachten.

Aus der Analyse und auf Grundlage der Ziele wurden daraufhin bis zum Frühsommer 2017 Planungskonzepte sowie Maßnahmen abgeleitet. Abschließend wurde das Mobilitätskonzept erarbeitet, welches ein verkehrsmittelübergreifendes Maßnahmenprogramm definiert, Prioritäten und Handlungsschwerpunkte benennt und letztlich den politischen Gremien zur abschließenden Beschlussfassung vorgelegt wird.

Das Mobilitätskonzept wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber, Vertreter/innen aus Politik und Interessensverbänden sowie unter Einbindung wichtiger Akteure und der Öffentlichkeit erarbeitet (vgl. Kap. 1.3).

**Abbildung 2: Bearbeitungsphasen des Mobilitätskonzepts**



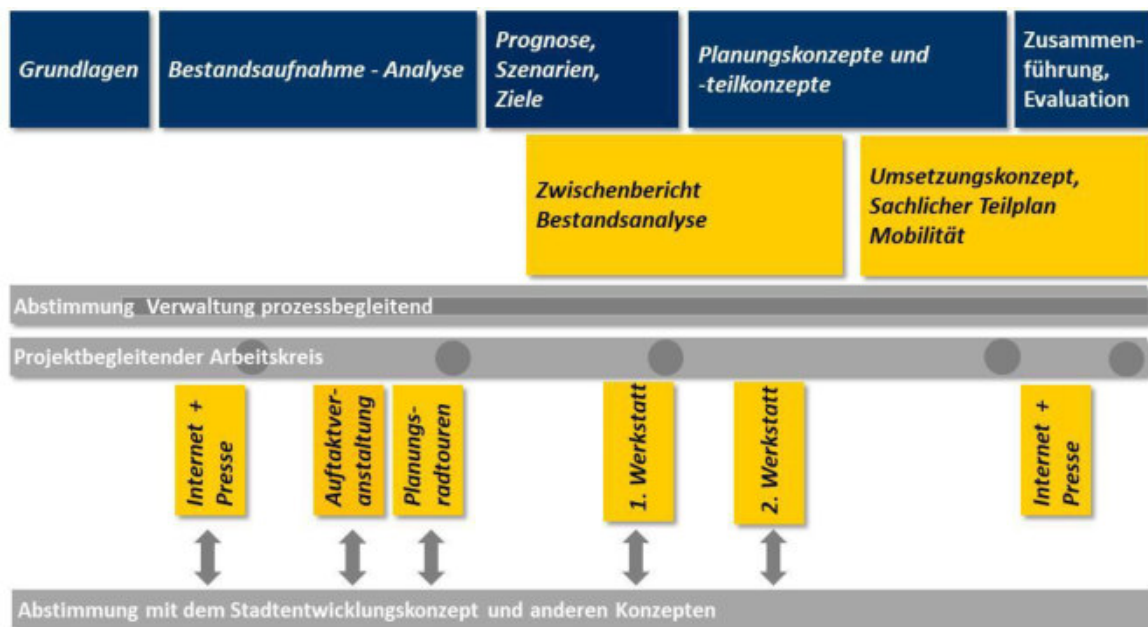
Quelle: Planersocietät

### 1.3 Planungsdialog

Um die Akzeptanz und Tragfähigkeit der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes sicherzustellen, ist eine breite Beteiligung aller Akteure bei der Erarbeitung vorgesehen. Hierfür kommen unterschiedliche Formate zum Tragen, die ein möglichst vielfältiges Beteiligungsportfolio für die Öffentlichkeit, Entscheidungsträger, Interessensvertretungen und Fachleute gewährleisten (vgl. Abbildung 3/Abbildung 2). Zunehmend spielt in der Umsetzung auch das Engagement Dritter - Unternehmen, Initiativen etc. - eine wichtige Rolle im Bereich klimafreundlicher Mobilität. So ist die Partizipation in der Konzeptentwicklung eine wichtige Grundlage im Hinblick auf die Umsetzung.

Das Projekt wird in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Greven erarbeitet. Im Rahmen der ersten Bearbeitungsphase wurde der projektbegleitende Arbeitskreis konstituiert und die Auftaktveranstaltung 'Greven bewegen' durchgeführt. Im Vorfeld der Veranstaltung wurde mit einem Stand auf Stadtfesten und Wochenmärkten auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht, eine Online-Beteiligung gab den Grevener Bürger/innen die Möglichkeit sich auch ohne Teilnahme an der Veranstaltung zu beteiligen. Im Anschluss wurden Ende September zwei Planungsradtouren zur Diskussion von Chancen und Problemen zusammen mit Bürger/innen vor Ort durchgeführt (siehe unten). Abseits dieser Angebote haben die Bürger/innen die Möglichkeit ihr Anliegen und Ihre Ideen zu den allgemeinen Öffnungszeiten der Verwaltung dem zuständigen Mitarbeiter beim Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt mitzuteilen.

**Abbildung 3: Formate im Planungsdialog**



Quelle: Planersocietät

Im weiteren Verlauf des Projekts werden Planungswerkstätten zur Entwicklung und Reflektion von Maßnahmen durchgeführt.



### 1.3.1 Projektmanagement/Abstimmung

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts fand in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtentwicklung statt. Der Geschäftsbereich Verkehr und Grün der Technischen Betriebe Greven wurde intensiv in die Bearbeitung einbezogen. Damit ist die integrierte Herangehensweise als Sachlicher Teilplan Mobilität des Stadtentwicklungskonzeptes gewährleistet und die Anforderungen aus dem Klima- und Umweltschutz werden berücksichtigt.

### 1.3.2 Projektbegleitender Arbeitskreis

Um die wesentlichen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung sowie verkehrspolitisch relevante Akteure und Interessenvertreter/innen kontinuierlich in den Prozess einzubinden, wurden diese zu einem projektbegleitenden Arbeitskreis eingeladen. Im Sinne des Qualitätsmanagements wurden die Zwischenergebnisse kommuniziert, reflektiert sowie die Verfahrensweise abgestimmt. Darüber hinaus dient der Arbeitskreis perspektivisch als Multiplikator im Rahmen der Umsetzung.

Die konstituierende Sitzung fand am 9. Juni 2016 statt. Es wurde über den Projektablauf informiert, erste Analyseergebnisse vorgestellt und Erwartungen der Akteure abgefragt. In der zweiten Sitzung am 3. November 2016 wurde über den Erarbeitungsfortschritt des Konzeptes informiert, eine Prognose für das Zieljahr 2030 und denkbare Szenarien der zukünftigen Mobilitätsentwicklung aufgezeigt, um vor diesem Hintergrund die Ziele für das Mobilitätskonzept zu diskutieren. Die 3. Sitzung am 29. März 2017 wurde genutzt, um die Ergebnisse der ersten Planungswerkstatt rückzukoppeln und Handlungsstrategien zu diskutieren. In der 4. Sitzung am 7. Dezember 2017 wurde von der zweiten Planungswerkstatt sowie der Machbarkeitsuntersuchung für einen Kreisverkehr an der Molkereikreuzung berichtet. Im Mittelpunkt der Sitzung stand die Diskussion des Entwurfs der Maßnahmensteckbriefe.

Der projektbegleitende Arbeitskreis setzt sich aus folgenden Vertretungen zusammen:

<b>Verwaltung Stadt Greven</b>	Fachbereich Stadtentwicklung Gleichstellungsbeauftragte Team Jugendarbeit
<b>Technische Betriebe Greven</b>	Geschäftsbereich Verkehr und Grün
<b>Fraktionen</b>	CDU - Greven SPD - Greven Bündnis 90 / Die Grünen - Greven FDP - Greven Reckenfeld direkt Die LINKE - Greven
<b>Beiräte</b>	Seniorenbeirat Beirat für Menschen mit Behinderung
<b>Verbände</b>	Greven Marketing e.V. Grevener Werbegemeinschaft GWG GFW Greven mbH Wirtschaftsforum Greven e.V. Landwirtschaftl. Ortsverband (LOV), Landfrauen und Landjugend

	ADFC Ortsgruppe Greven Radsportfreunde Greven e.V.
<b>Umwelt</b>	NABU Kreisverband Steinfurt e. V.
<b>Unternehmen</b>	Stadtwerke Greven GmbH / Grevener Verkehrs GmbH Zukunftsnetz Mobilität / KS Westfalen - RVM-Regional Verbund Münsterland
<b>Polizei</b>	Polizeidienststelle Greven

Insgesamt wurden fünf Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts abgehalten.

### 1.3.3 Öffentliche Beteiligung<sup>1</sup>

#### *Informationsstand im Rahmen des Grevener Frühlings und des Grevener Maifestes*

Im Rahmen der Stadtfeste Grevener Frühling (3. April 2016 und 2. April 2017) und Grevener Maifest (22. Mai 2016) hat die Stadtverwaltung Greven mit einem Informationsstand öffentlich über das Mobilitätskonzept informiert (vgl. Abbildung 4).

**Abbildung 4: Online-Beteiligung und Marktstand**

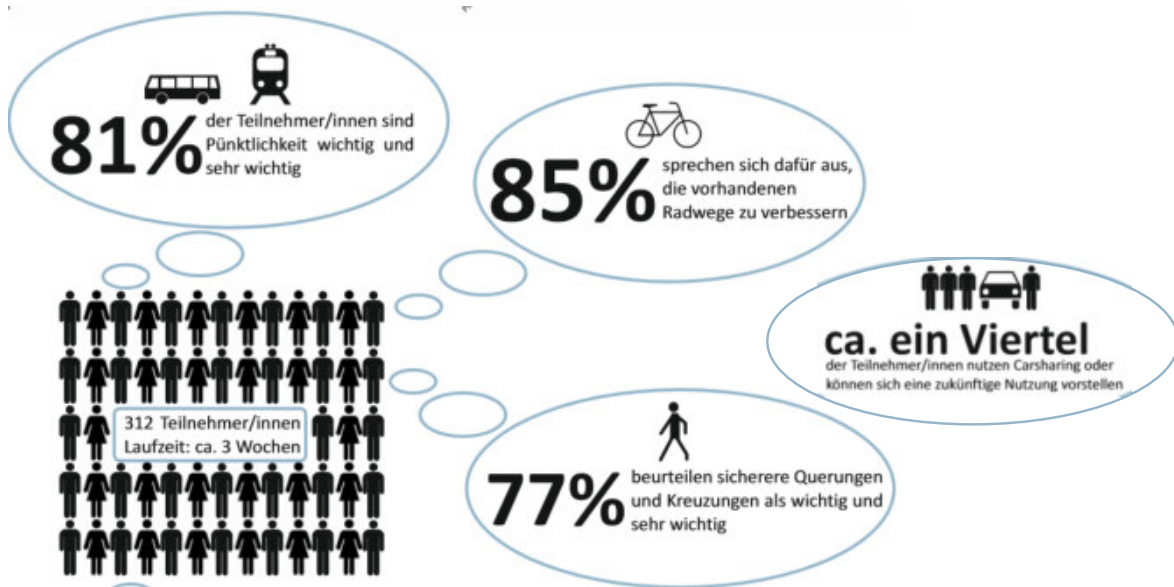


Quelle: Stadt Greven

Im Vorfeld zur Auftaktveranstaltung wurde vom 19. August bis zum 4. September 2016 eine Online-Beteiligung zum Thema Mobilität in Greven durchgeführt. Insgesamt haben innerhalb von drei Wochen 312 Personen teilgenommen und sieben Fragen zum Mobilitätsverhalten, dem Mobilitätsangebot in Greven sowie zu Verbesserungsmöglichkeiten beantwortet. Zusätzlich waren Mitarbeiter der Stadt Greven am 1. September 2016 und 3. September 2016 auf dem Markt in Reckenfeld und dem Markt in der Grevener Innenstadt vertreten um die Bürger/innen auf die Auftaktveranstaltung am 7. September aufmerksam zu machen.

<sup>1</sup> Die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung, der Planungsradtouren sowie der Planungswerkstätten befinden sich in Form von Dokumentationen in der Anlage.

Abbildung 5: Ergebnisse der Online-Beteiligung

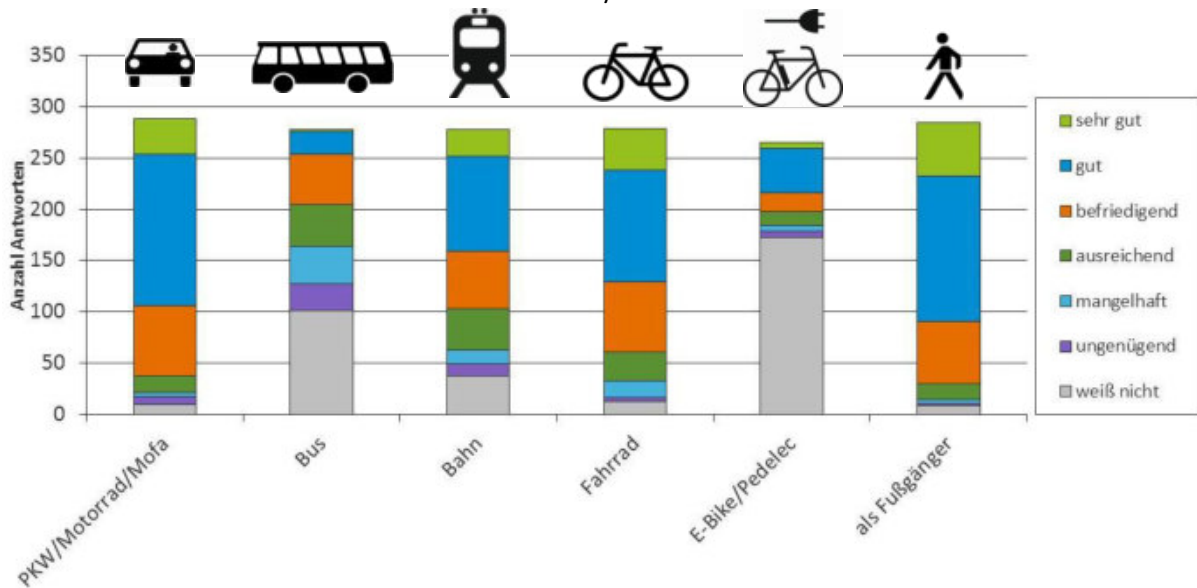


Quelle: Planersocietät

Abbildung 6: Bewertung der Mobilitätsangebote in Greven i. R. der Online-Beteiligung

Bitte bewerten Sie die Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Greven!

Als Nutzer/in von:



Quelle: Stadt Greven, Planersocietät

Eine offen gestellte Frage zu Anregungen und Vorschlägen in der Online-Umfrage wurde 111 Mal beantwortet. Neben kurzen Hinweisen zu Problembereichen oder Wünschen, gab es teilweise auch sehr ausführlich beschriebene Anregungen und Kommentare.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind in der Dokumentation der Auftaktveranstaltung 'Greven bewegen', die auf der Webseite der Stadt Greven ([www.greven.net](http://www.greven.net)) zum Download zur Verfügung steht, zu entnehmen.

*Auftaktveranstaltung 'Greven bewegen'*

Unter dem Motto 'Greven bewegen' wurde am 7. September ein Auftakt für die Öffentlichkeitsbeteiligung veranstaltet. Neben der Information über die bisherige Bestandsanalyse wurde den Bürger/innenn vor Ort auch die Möglichkeit gegeben, sich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen einzubringen. Kern der Veranstaltung war die Begegnung zwischen den Teilnehmer/innen und den Bearbeiter/innen im Rahmen eines Mobilitätsmarktes. Die Veranstaltung wurde durch zusätzliche Aussteller mit praxisrelevanten Vorführmodellen (z. B. Elektroauto, Pedelec, Lastenrad) sowie Informationsmaterial anschaulich ergänzt und erlebbar gemacht.

**Abbildung 7: Ausstellung klimafreundlicher Fahrzeuge**

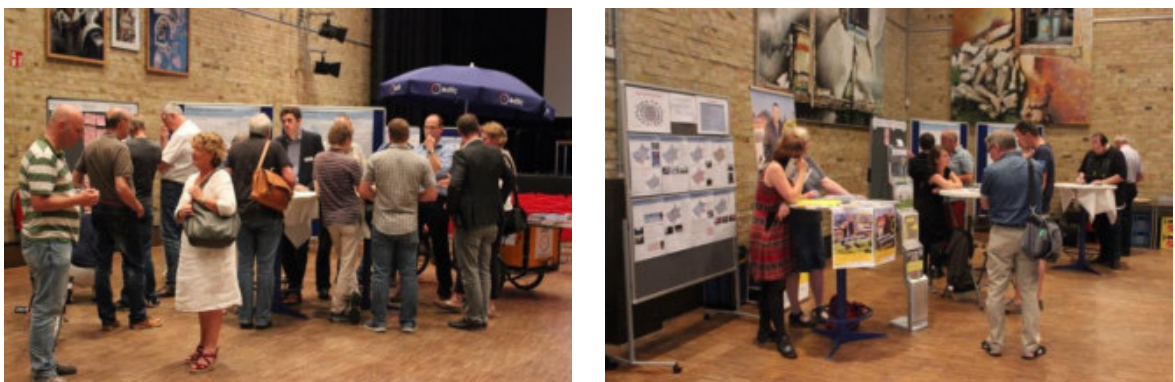


Quelle: Planersocietät

Insgesamt haben ca. 65 Personen an der Auftaktveranstaltung teilgenommen. Die Diskussion an den Themenständen verlief sehr konstruktiv und zeigte das Interesse und Engagement der Teilnehmer/innen, sich in den Prozess einzubringen. Eine Dokumentation der Veranstaltung mit den Ergebnissen der Diskussion steht auf der Webseite der Stadt Greven ([www.greven.net](http://www.greven.net)) zum Download zur Verfügung.

In der Nachbereitung der Veranstaltung wurden die Anregungen von dem Gutachterbüro Planersocietät ausgewertet, um im weiteren Planungsprozess - wie bspw. in den Planungswerkstätten, in denen die Diskussionen zu potenziellen Maßnahmen weitergeführt werden - berücksichtigt werden zu können.

**Abbildung 8: Engagierte Diskussionen an den Themenständen**



Quelle: Planersocietät



### *Planungsradtouren*

Ende September 2016 wurden in Greven Planungsradtouren angeboten, um ausgewählte Mobilitätsthemen gemeinsam vor Ort zu diskutieren. Am 21. September haben sich elf Teilnehmer/innen mit dem Fahrrad vom ZOB über den Bahnhof nach Reckenfeld auf den Weg gemacht und sich an sieben Stationen mit unterschiedlichen Fragestellungen beschäftigt. Am 24. September führte die Route vom ZOB über den Bahnhof und wieder zurück in die Innenstadt und wurde von 13 Teilnehmer/innen wahrgenommen. Eine Dokumentation der beiden Planungsradtouren steht auf der Webseite der Stadt Greven ([www.greven.net/mobilität](http://www.greven.net/mobilität)) online zur Verfügung.

**Abbildung 9: Planungsradtouren mit Diskussionen vor Ort**



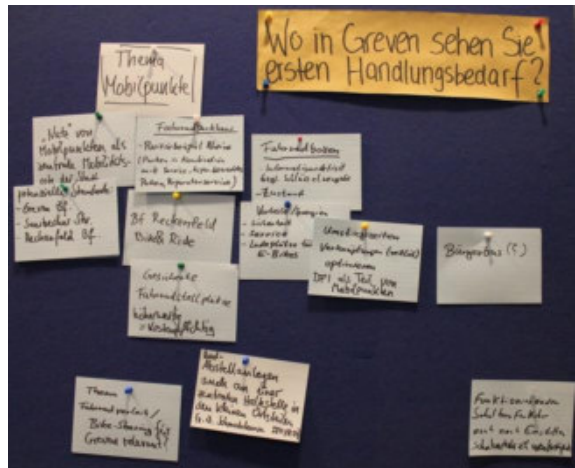
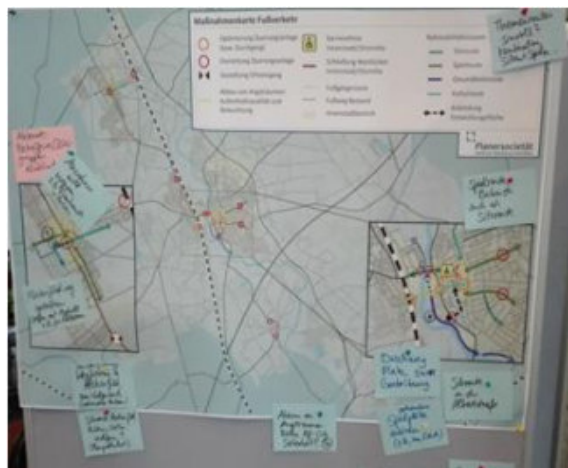
Quelle: Planersocietät

### *Planungswerkstätten*

Im März und Juni 2017 wurden zwei Planungswerkstätten durchgeführt, welche dazu dienten, die Handlungsstrategien für das Mobilitätskonzept (vgl. Kap. 4) zu diskutieren und zu konkretisieren. In der ersten Planungswerkstatt am 1. März 2017 beteiligten sich rund 30 Personen an der Diskussion zu den ersten Strategien für das Handlungskonzept. An drei Themenständen (Stadtraum und Verkehr, Nahmobilität und Radverkehr, ÖPNV und verknüpfte Mobilität) konnten die Teilnehmer/innen Anregungen zu den mitgebrachten Themenschwerpunkten abgeben.

Die zweite Planungswerkstatt fand am 19. Juni 2017 statt und wurde gemeinsam mit der Veranstaltung zum „Integrierten Handlungskonzept Innenstadt“ (IHK) durchgeführt. An dem Workshop zum Mobilitätskonzept nahmen 10 Teilnehmer/innen teil. Ausgehend von der ersten Planungswerkstatt wurden nun konkretisierte und detailliertere Handlungsstrategien (z. B. kartographische Verortung von Maßnahmen) mit den Anwesenden diskutiert. Es fand eine umsetzungsrelevante Diskussion der Maßnahmenvorschläge hinsichtlich der zu beteiligenden Akteuren, der Priorisierung im Gesamtkonzept sowie der Verortung von Maßnahmen statt.

Abbildung 10: Eindrücke aus den Planungswerkstätten



Quelle: Planersocietät

## 2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalysen zur Mobilität und Infrastruktur in Greven wurden überwiegend im Jahr 2016 durchgeführt und bis Anfang 2017 zunächst in einem internen Zwischenbericht dokumentiert, den dieses Kapitel darstellt. Gleichwohl wurde im laufenden Prozess stets versucht, aktuelle Entwicklungen in Bezug auf die Bestandsanalyse nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

### 2.1 Untersuchungsraum

Die Stadt Greven befindet sich im Kreis Steinfurt, nördlich von Münster und südlich von Osnabrück. Die Einwohnerzahl liegt bei ca. 38.000 Menschen. Die Fläche beträgt etwa 140 m<sup>2</sup>, womit Greven zu den flächenmäßig größeren Städten im Münsterland zählt. Weitere größere Städte in der Umgebung sind Emsdetten, Steinfurt, Rheine, Telgte und Warendorf. Greven weist eine mittelzentrale Funktion auf und profiliert sich als junge, wachsende Mittelstadt im grünen Umland von Münster – ländlich gelegen und überschaubar, aber trotzdem mit urbanen Reizen, hoher Wohn- und Lebensqualität sowie einer sehr guten Verkehrsanbindung.

Abbildung 11: Greven – schematische Erschließungskarte



Quelle: Planersocietät, auf Grundlage von Stadt Greven

### 2.1.1 Stadt- und Einwohnerstruktur

In der Stadt Greven sind rd. 38.000 Personen gemeldet (davon ca. 450 mit Nebenwohnsitz, Stand: 31.12.2015<sup>2</sup>). Die genaue Zahl wird bei der Stadt Greven, Stichtag 30.6.2016, mit 38.115 Einwohnern angegeben (vgl. Tabelle 1: Bevölkerung in den Stadtteilen und Bauernschaften). Davon wohnten ca. 66 % in der Kernstadt (Greven rechts und links der Ems), 22 % im größten Stadtteil Reckenfeld und rd. 2 % im kleinen Stadtteil Gimfte. Weitere Einwohner verteilen sich auf die zahlreichen dispers gelegenen Bauernschaften (Aldrup, Bockholt, Fuestrup, Guntrup, Herbern, Hüttrup, Maestrup, Pentrup, Schmedehausen, Westeroode und Wentrup).

Mit den außerhalb der Kernstadt liegenden Bauernschaften weist die Stadt zum einen eine dem Münsterland typische ländliche Struktur im Umland auf, verfügt zum anderen aber im Kern und auch in Reckenfeld über eine sehr kompakte Stadtstruktur. Innerhalb der Kernstadt sowie innerhalb von Reckenfeld können fast alle Siedlungsbereiche innerhalb eines Radius von 1-2 km erreicht werden (vgl. Abbildung 12: Luftlinienradius um die Siedlungskerne - Potenzial für kurze Wege).

Südöstlich der Kernstadt kreuzt die Bundesautobahn A 1 das Stadtgebiet. Es gibt eine Anschlussstelle an die B 481 sowie weiter nördlich an den Flughafen Münster-Osnabrück. Die Autobahn verbindet Greven u. a. mit Osnabrück und Münster, aber auch mit dem Ruhrgebiet.

Die Bundesstraßen B 481 und ehemalige B 219 bzw. heutige L587 sichern in Nord-Süd-Richtung die Haupteerschließung der Stadt und stellen die wichtigsten Verbindungen in die Nachbarstädte Münster (Sprakel), Emsdetten und Saerbeck dar. Zugleich fungieren sie als Umgehungsstraßen für die Kernstadt. Insbesondere im Berufsverkehr herrscht hier ein starkes Verkehrsaufkommen.

Auch über die Bahn (Streckenummer 2931) ist Greven gut mit den Nachbarstädten verbunden. Die Bahnlinie Münster-Rheine-Emden kreuzt die Stadt etwa entlang der Ems in Nord-Süd-Richtung und stellt Anschlüsse nach Emsdetten und Münster her. Haltepunkte gibt es in Greven links der Ems und in Reckenfeld.

**Tabelle 1: Bevölkerung in den Stadtteilen und Bauernschaften**

Stadtteil	Einwohner
<b>Greven rechts der Ems</b>	<b>18.834</b>
<b>Greven links der Ems</b>	<b>6.180</b>
<b>Reckenfeld</b>	<b>8.413</b>
<b>Gimfte</b>	<b>919</b>
<b>Bauernschaften r. d. Ems</b>	<b>2.214</b>
Bockholt	
Fuestrup	
Guntrup	
Hüttrup	
Maestrup	
Pentrup	
Schmedehausen	
Wentrup	
<b>Bauernschaften l. d. Ems</b>	<b>1.555</b>
Aldrup	
Hanseller Floth	
Hembergen	
Herbern	
Westeroode	
<b>Gesamt</b>	<b>38.115</b>

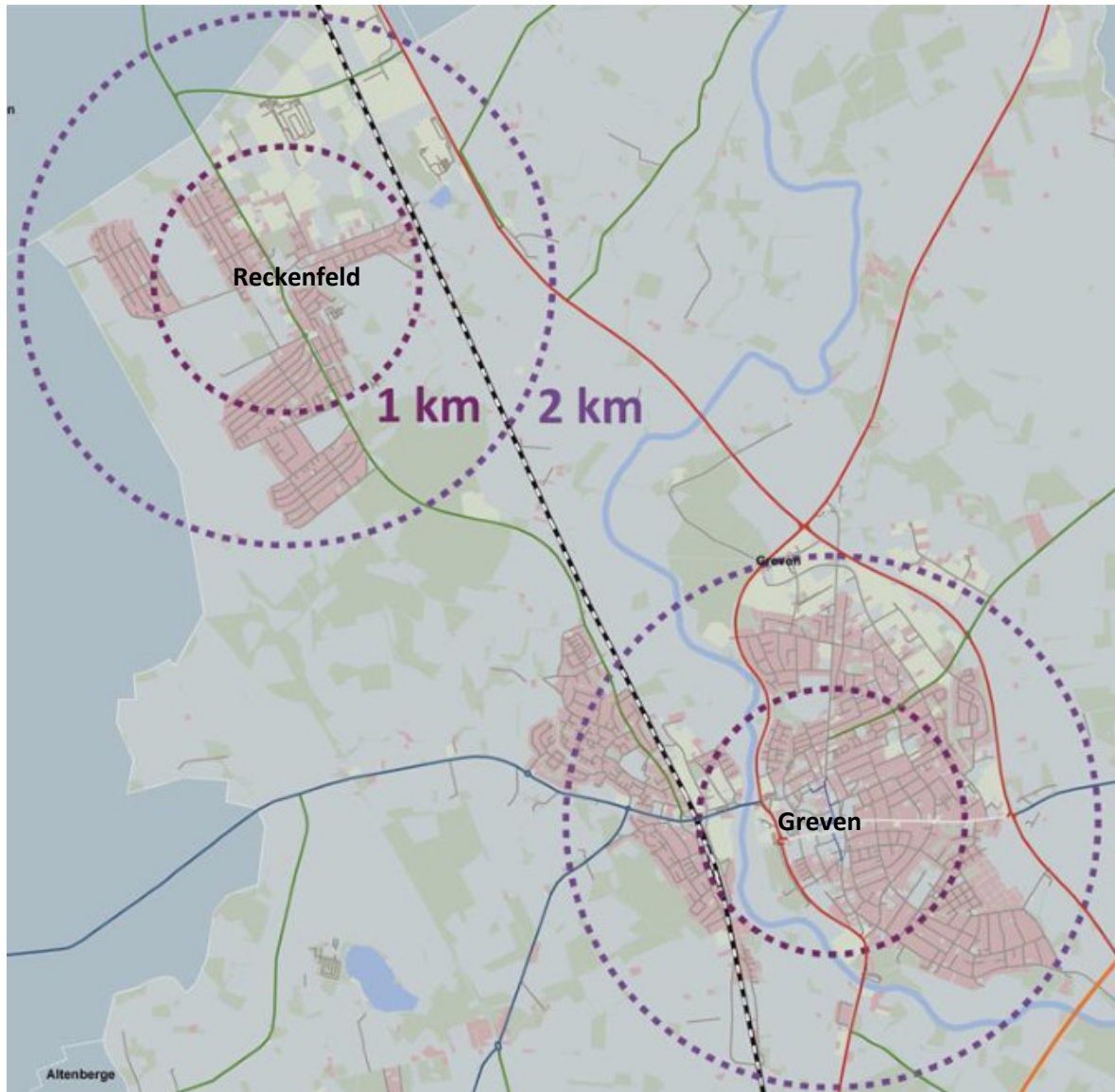
Quelle: Stadt Greven, Haupt- u. Nebenwohnsitz,  
Stand: 30.06.2016

<sup>2</sup> Quelle: Melderegister der Stadt Greven; laut dem Landesbetrieb IT.NRW leben in der Stadt 36.674 Menschen (amtliche Einwohnerzahl, Fortschreibung Zensus 2011)



Aufgrund der guten Erreichbarkeit nimmt der Wirtschaftsbereich Transport und Logistik eine wichtige Stellung in Greven ein. Ansässig sind inzwischen zahlreiche Unternehmen im Logistik-, Speditions- und Transportgewerbe.

**Abbildung 12: Luftlinienradius um die Siedlungskerne - Potenzial für kurze Wege**



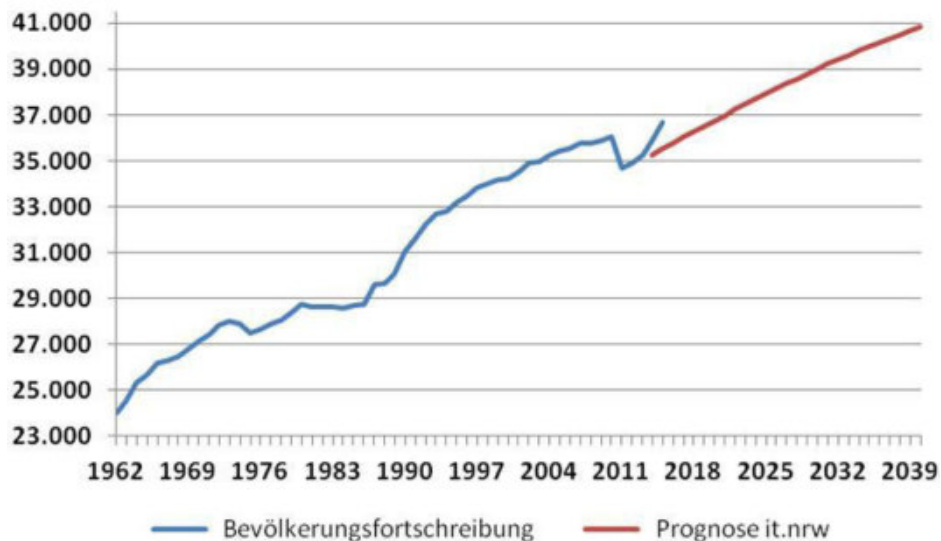
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt Greven

### 2.1.2 Demografische Entwicklung

Für die Langzeitbetrachtung der Bevölkerungsentwicklung Grevens wurden die Angaben der Bevölkerungsfortschreibung des Landesamtes für Statistik NRW (it.nrw) herangezogen. Diese liefern die längsten durchgängigen Zahlen aus einer Hand. Abweichungen zu den städtischen Daten der gemeldeten Einwohner sowie der statistische Knick aufgrund des Zensus 2011 werden dabei in Kauf genommen. Der Trend ist allerdings eindeutig erkennbar: Die Bevölkerung der Stadt Greven ist zwischen 1962 und 2015 von etwa 24.000 Einwohnern um 12.700 auf ca. 36.700 angestiegen. Die einschlägigen Prognosen gehen weiterhin von einer kontinuierlichen Einwohnerzunahme aus.

Die natürliche Bevölkerungsbewegung Grevens (Geburten/Sterbefälle), welche zwar einen leichten Rückgang aufweist (2015: -9), wird durch die stark ansteigenden Zuzüge mehr als ausgeglichen (2015: + 843). Die meisten Zuzügler kommen dabei aus dem benachbarten Münster. Greven profitiert deutlich von seiner Nähe zu diesem ebenfalls wachsenden Oberzentrum. Viele Menschen von dort finden in Greven attraktive Wohnbedingungen bei gleichzeitig guter Verkehrsanbindung.

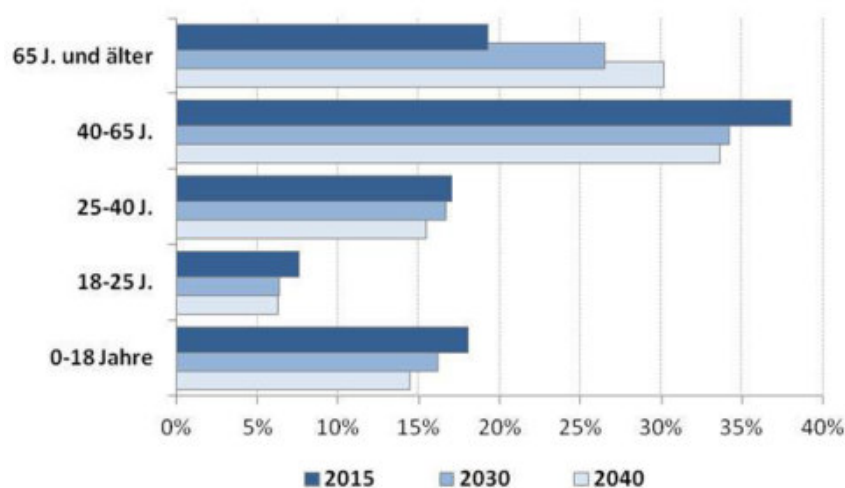
**Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung 1962-2015**



Quelle: it.nrw, Bevölkerungsfortschreibung nach Zensus 1986 (und davor) sowie Zensus 2011

Die Altersstruktur der Grevenener Bevölkerung setzt sich wie folgt zusammen:

**Abbildung 14: Bevölkerung nach Altersgruppen 2015, 2030, 2040**



Quelle: it.nrw, Gemeindemodellrechnung Basis

Deutlich erkennbar ist auch in Greven die prognostizierte anteilige Abnahme der jüngeren Bevölkerungsgruppen, bei gleichzeitiger Zunahme der älteren. Dies wird neben veränderten Ansprüchen zur Barrierefreiheit auch ein verändertes Mobilitätsverhalten mit sich bringen. So wird z. B. der Anteil der Berufs- und Ausbildungswege zurückgehen - die ältere Bevölkerung wird stattdessen mehr in ihrer Freizeit unterwegs sein.

### 2.1.3 Erreichbarkeitsanalysen

Von Greven sind die Ziele im näheren und weiteren Umland mit den Verkehrsmitteln Pkw, ÖPNV, SPNV und Rad unterschiedlich gut zu erreichen. Die Oberzentren Münster und Osnabrück sind von Greven und Greven-Reckenfeld mit dem Pkw bei normalem Verkehrsfluss innerhalb von 25-40 Minuten erreichbar. Bei dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bahnhof Greven als auch vom Haltepunkt Reckenfeld bestehen gute und umsteigefreie Verbindungen u.a. nach Münster und Emsdetten. Dabei ist die Fahrzeit in etwa identisch mit der Pkw-Reisezeit, wodurch der ÖPNV auf diesen Strecken durchaus konkurrenzfähig zum Pkw ist (vgl. auch Kap. 2.5.2).

**Tabelle 2: Fahrzeiten ausgewählter regionaler Verbindungen aus/nach Greven**

von	nach	Entfernung (Luftlinie)	Fahrzeit Pkw	Fahrzeit Fahrrad	Fahrzeit ÖPNV
Greven, Rathaus	Münster, Stadtmitte	14,2 km	25 min.	54 min.	18 min.
	Emsdetten	10,86 km	15 min.	38 min.	16 min.
	Steinfurt	19,23 km	30 min.	76 min.	60 min.
	Osnabrück	36,02 km	38 min.	143 min.	46 min.
Reckenfeld, Kirchplatz	Münster, Stadtmitte	19,07 km	30 min.	68 min.	40 min.
	Emsdetten	5,39 km	9 min.	16 min.	14 min.
	Steinfurt	14,36 km	25 min.	63 min.	100 min.
	Osnabrück	37,45 km	43 min.	152 min.	63 min.

Datengrundlage: Google Earth, Google Maps

Innerhalb des Stadtgebiets kann das Fahrrad hingegen durchaus mit dem Pkw konkurrieren. Mit dem Pkw sind bei normalem Verkehrsfluss die meisten Ziele in etwa 10-15 Minuten erreichbar. Mit dem Fahrrad sind es rd. 15-25 Minuten. Insgesamt ist die Kernstadt aufgrund ihrer zentralen Lage etwas besser erreichbar als Reckenfeld.

**Tabelle 3: Fahrzeiten ausgewählter Verbindungen innerhalb von Greven**

von	nach	Entfernung (Luftlinie)	Fahrzeit Pkw	Fahrzeit Fahrrad	Fahrzeit ÖPNV
Greven, Rathaus	Reckenfeld, Kirchplatz	5,74 km	10 min.	22 min.	18 min.
	Gimbte	4,4 km	7 min.	16 min.	9 min.
	Flughafen	7,03 km	10 min.	24 min.	19 min.
	Schmedehausen	6,36 km	10 min.	21 min.	14 min.
Reckenfeld, Kirchplatz	Greven, Rathaus	5,74 km	10 min.	22 min.	18 min.
	Gimbte	10,08 km	15 min.	35 min.	34 min.
	Flughafen	9,56 km	13 min.	37 min.	58 min.
	Schmedehausen	10,62 km	15 min.	44 min.	46 min.

Datengrundlage: Google Earth, Google Maps

### 2.1.4 Regionale Verflechtungen und Pendlerstruktur

Greven ist als Mittelzentrum und aufgrund seiner Lage zwischen Münster und Emsdetten eng mit dem Umland vernetzt. Die direkten Nachbarkommunen sind (im Uhrzeigersinn) Altenberge, Nordwalde, Emsdetten, Saerbeck, Ladbergen, Ostbevern, Telgte sowie Münster. Die A 1 mit den beiden Anschlussstellen Greven und Flughafen sowie die Bundesstraßen B 481 und B 219 / L 587 binden die Stadt v.a. in der pendlerrelevanten Nord-Süd-Richtung an das Fernstraßennetz an. Hinzu kommen mehrere Landes- und Kreisstraßen sowie ein weitverzweigtes Gemeindestraßennetz.

Über den Bahnhof, der westlich des Stadtkerns liegt, ist die Stadt Greven an das Regionalbahnnetz angebunden. Ein weiterer Haltepunkt besteht in Reckenfeld. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnlinie bietet Verbindungen nach Emsdetten und Münster bzw. darüber hinaus an.

Über den im östlichen Stadtgebiet gelegenen Flughafen Münster-Osnabrück können zudem mehrere europäische Ziele mit dem Flugzeug erreicht werden.

Greven hatte 2014 insgesamt 11.481 berufsbedingte Einpendler und 11.292 berufsbedingte Auspendler. Hinzu kommen z. B. Ausbildungs- und Freizeitwege. Der Großteil der Pendlerverkehre entsteht jedoch durch die Berufspendler.

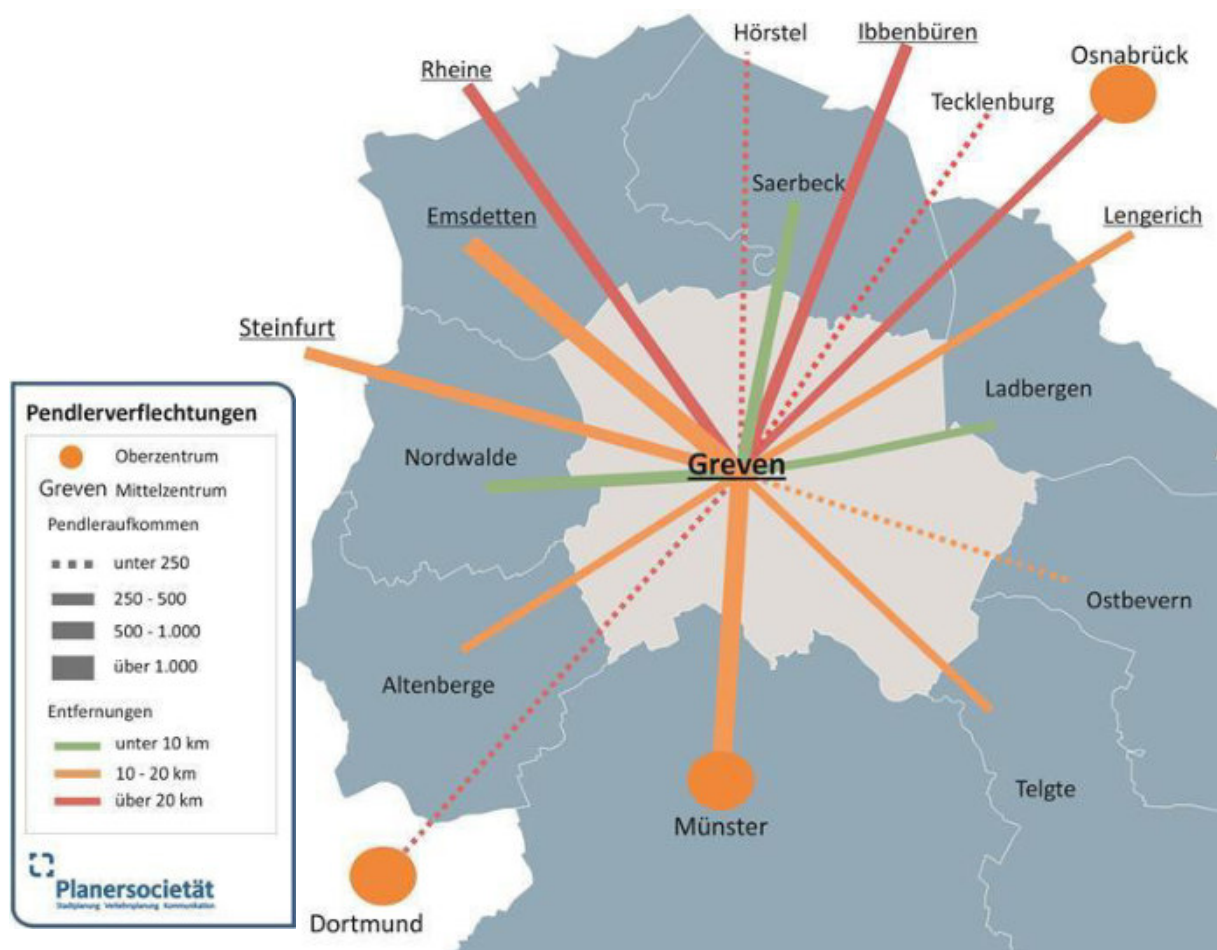
Die meisten Pendler nach bzw. aus Greven fahren bzw. kommen aus dem benachbarten Münster (1.921 Ein- und 5.323 Auspendler). Es folgen weitere Nachbarkommunen und andere größere Städte im Umland (z. B. Emsdetten und Rheine).

**Tab. 1: Darstellung der stärksten Berufspendlerströme**

Kommune	Einpendler	Auspender	Pendler-saldo	Pendler-aufkommen	Entfernung
Münster	1.921	5.323	-3.402	<b>7.244</b>	15,7 km
Emsdetten	1.601	1.332	+269	<b>2.933</b>	11,6 km
Rheine	693	300	+393	<b>993</b>	21,7 km
Saerbeck	495	254	+241	<b>749</b>	9,4 km
Steinfurt	463	261	+202	<b>724</b>	18,9 km
Ibbenbüren	351	199	+152	<b>550</b>	21,0 km
Nordwalde	324	190	+134	<b>514</b>	10,2 km
Lengerich	335	161	+174	<b>496</b>	16,0 km
Ladbergen	265	153	+112	<b>418</b>	9,7 km
Altenberge	178	202	-24	<b>380</b>	12,4 km
Osnabrück	142	179	-37	<b>321</b>	34,8 km

Quelle: IT.NRW 2014

Abbildung 15: Pendleraufkommen



Quelle: Planersocietät, Datengrundlage: IT.NRW 2014

### 2.1.5 Mobilität in Greven

Daten zum Mobilitätsverhalten der Grevener Bevölkerung liegen aus der 2011 vom Kreis Steinfurt<sup>3</sup> durchgeführten Mobilitätserhebung vor. Hierbei wurde u. a. nach der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung gefragt und die Ergebnisse kommunenscharf ausgewertet. Durchschnittlich werden pro Einwohner und Tag 3,38 Wege unternommen. Dies entspricht dem Bundesdurchschnittswert (3,4 Wege pro Tag<sup>4</sup>). Für die Grevener Bevölkerung (2015, Hauptwohnsitz) ergibt dies insgesamt rund 127.300 Wege pro Tag. Dabei ist ein durchschnittlicher Weg der Einwohner des Kreis Steinfurt etwa 7 km lang (Bundesdurchschnittswert: 11,5 km pro Weg; es ist anzunehmen, dass die Wege der Grevener aufgrund der Stadtstruktur etwas kürzer sind).

<sup>3</sup> Planersocietät 2011

<sup>4</sup> MiD 2008



*Modal Split*

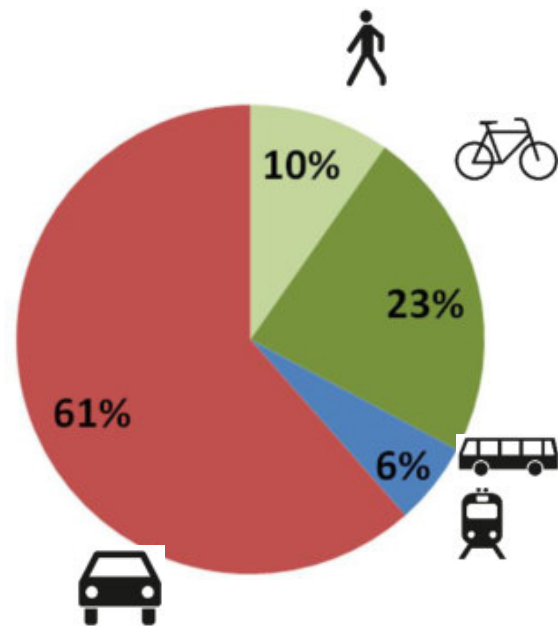
Die Verkehrsmittelwahl, der so genannte Modal Split, ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen einer Stadt. Rund 61 % der Wege der Grevener Bevölkerung werden mit dem Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) oder dem Motorrad zurückgelegt. Die übrigen 38 % entfallen auf den Umweltverbund, davon mit 23 % der größte Anteil auf den Fahrradverkehr. Dies entspricht rund 29.300 Fahrradfahrten pro Tag. 10 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn) werden im Schnitt nur auf 6 % der täglichen Wege genutzt.

Im Vergleich zu den anderen Städten im Kreis Steinfurt liegt Greven bezogen auf dem MIV ungefähr im Mittelfeld. Der Radverkehrsanteil der Stadt ist niedriger als in den vergleichbar großen Städten, hier besteht vermutlich noch Steigerungspotenzial.

Gleiches gilt für den Fußverkehr, dessen Anteil angesichts der doch recht kompakten Siedlungskerne in Greven nur relativ durchschnittlich ausfällt. Der ÖPNV-Anteil liegt ebenfalls vergleichsweise niedrig, insbesondere in Anbetracht der starken Pendlerbeziehungen und der direkten Bahnanbindung.

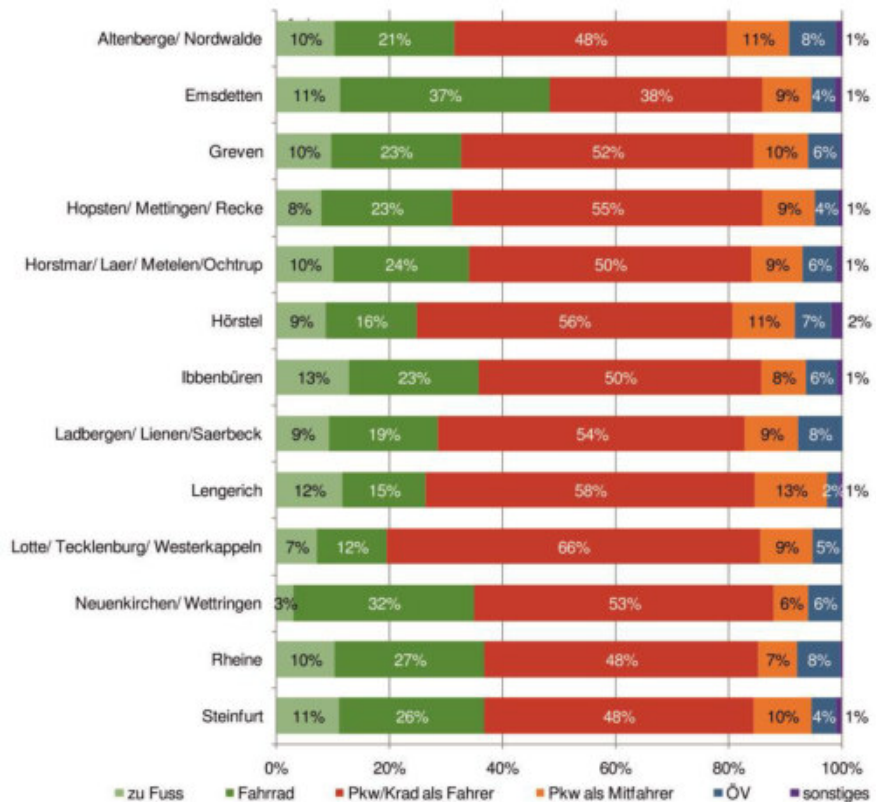
Betrachtet man den Modal Split nach Entfernungsklassen, so wird deutlich, dass auf den sehr kurzen Wegen unter 1 km ganz klar der Fuß- und Radverkehr dominiert. Nichts desto trotz werden aber immer noch über 10 % dieser Wege mit dem Auto zurückge-

**Abbildung 16: Modal Split der Grevener Bevölkerung (nach Wegen)**



Quelle: Planersocietät, Haushaltsbefragung Kreis Steinfurt 2011

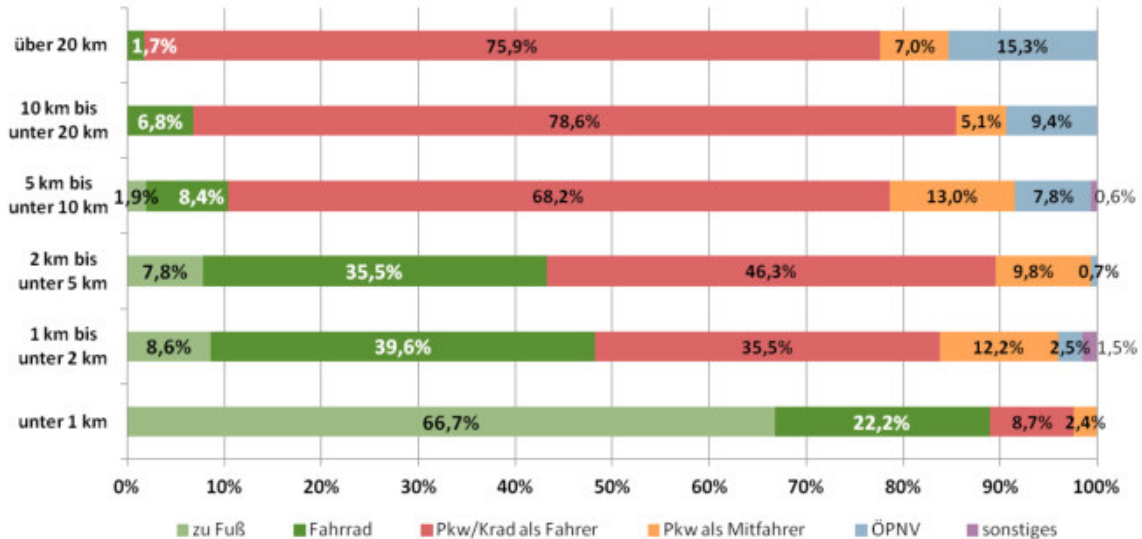
**Abbildung 17: Modal Split im Vergleich zum Umland**



Quelle: Planersocietät, Haushaltsbefragung Kreis Steinfurt 2011

legt. Bei Wegen zwischen 1 und 2 Kilometern sind es sogar fast die Hälfte (47,7 %) der Wege, die mit dem Auto gefahren werden. Ein weiterer Hinweis, dass hier noch deutliche Potenziale zur Steigerung der Nahmobilität mit dem Rad oder zu Fuß ungenutzt sind.

**Abbildung 18: Modal Split nach Entfernungsklassen**



Quelle: Planersocietät, Haushaltsbefragung Kreis Steinfurt 2011

## 2.2 Verkehrsmodell für die Stadt Greven

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts erfolgt die Erstellung eines strukturdatenbasierten Verkehrsmodells. Die Nachfragebeziehungen für das Modell wurden durch die Erhebungen zum Verkehrsverhalten des Kreis Steinfurt 2011 sowie aktuelle Strukturdaten der Stadt Greven ermittelt. Die Erstellung des Verkehrsmodells erfolgte mit dem Programmsystem Verkehr (PSV). Die Daten zu den Verkehrsnetzen und die räumliche Verknüpfung mit den Strukturdaten wurden überwiegend verkehrszellenbezogen auf Grundlage von GIS-Karten verortet.

### 2.2.1 Aufbau des Modellaufbaus

Die einzelnen Berechnungsschritte und Vorgehensweisen sind im folgenden Ablaufplan skizziert (vgl. Abbildung 19). Die Modellerstellung beinhaltet Erzeugungsrechnung, Umlegung und Eichung.

In der Umlegung wurde die zuvor ermittelte Verkehrsnachfrage der Quell- und Zielbeziehungen auf das Modellnetz umgelegt. Für jede Quell- und Zielzelle wurden ein oder mehrere Strecken definiert, an denen sich der Start- bzw. Endpunkt einer Route befindet. Dies entspricht den Parkmöglichkeiten bei Beginn und Ende einer Fahrt. Beim Bestwegverfahren mit Sukzessivumlegung werden die Verkehrsmengen in mehreren Schritten auf das Netz umgelegt. Nach jedem Umlegungsschritt wurden die Widerstände für jede Fahrtbeziehung (von Quelle nach Ziel) anhand der Vorbelastung neu errechnet. So ergeben sich Streckenbelastungen, die zu den schon vorhandenen

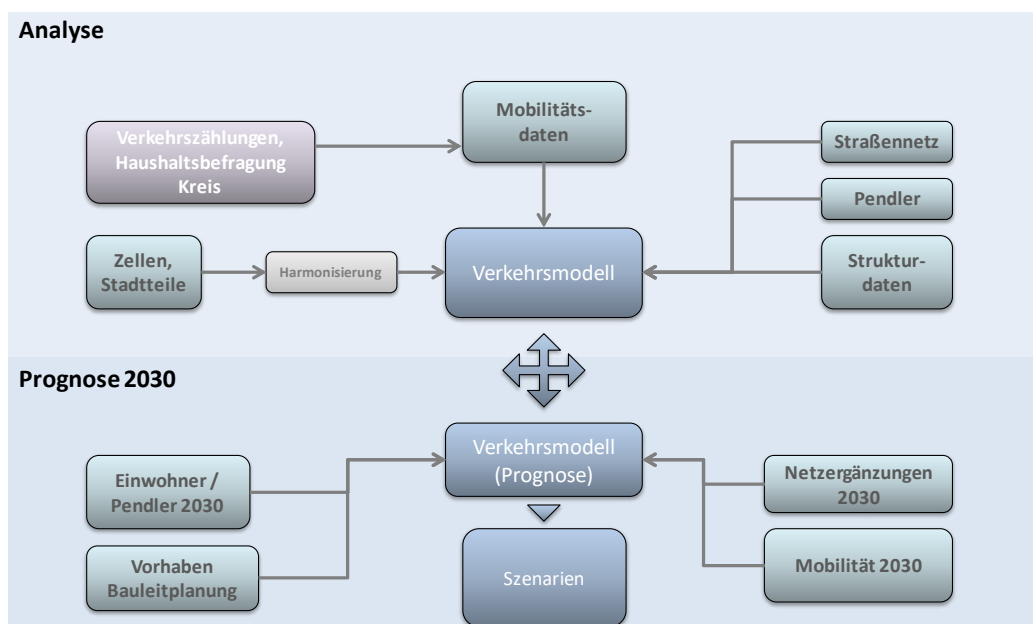
Streckenbelastungen addiert werden. Von Umlegungsschritt zu Umlegungsschritt erhöhen sich die Streckenbelastung, und die Eingangsgrößen für die Widerstandsermittlung an Strecken und Knoten wachsen. Somit erhöht sich auch der Zeitbedarf pro Netzelement (Strecke, Knoten). Das Verfahren spiegelt gut die Abläufe innerhalb eines Tagesverlaufes wieder. Bei einem schwach belasteten Netz (z.B. nachts) sind die kürzesten Routen auch die zeitgünstigsten, bei einem hochbelasteten Netz werden eher Umwege in Kauf genommen.

Zunächst wurde ein Analysefall des Verkehrs in Greven erstellt. Grundlage sind die räumlichen Strukturen der Stadt, die Mobilitäts- und Strukturdaten sowie Angaben zum Pendlerverhalten und Abschätzungen des Durchgangsverkehr.

Geeicht wurde der Analysefall anhand der bereits vorhandenen Verkehrszählungen sowie vorrangig anhand der eigens durchgeführten Knotenpunktzählungen im Stadtgebiet.

Im weiteren Vorgehen wurde ebenso ein Prognosefall für 2030 auf Grundlage von gängigen und abgestimmten Prognosen und Szenarien (z. B. zur Bevölkerungs- und Stadtentwicklung) erarbeitet (vgl. Kap. 3.1). Anhand dieses Prognose-Null-Falls wird ersichtlich, wie sich der in Zukunft aller Wahrscheinlichkeit nach zunehmende Verkehr konkret im Straßennetz verteilen wird. Die Umlegung wird eine Grundlage für die zu entwickelnden Maßnahmen darstellen.

**Abbildung 19: Ablaufplan Verkehrsmodell Greven**



Quelle: Planersocietät

### 2.2.2 Verkehrszelleneinteilung

Die Einteilung der Verkehrszellen basiert auf der Gliederung der Stadt Greven. Es wurde eine Unterteilung der Stadtfläche in 112 Zellen vorgenommen, welche die Raum- und Siedlungsstrukturen widerspiegeln. Zu diesen Verkehrszellen innerhalb der Stadtgrenzen wurden im Umland 32 Verkehrszellen auf Grundlage der Nachfragerelationen mit den Nachbarkommunen und Regionen darüber hinaus gebildet.



**Abbildung 20: Verkehrszelleneinteilung Greven - Innenzellen**



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 21: Verkehrszelleneinteilung Greven Außenzellen**



Quelle: Planersocietät (ohne Maßstab)

### 2.2.3 Netzmodell

Auf der Basis eines Geoinformationssystemes (GIS) wurde das Straßennetz von OpenStreetMap in das Verkehrsmodell übertragen. Das bestehende Straßennetz wurde an Strecken und Knoten typisiert. Anhand von „vor Ort-Erhebungen“, Luftbildern, Lage der Lichtsignalanlagen und Spurenaufteilung im Knotenpunkt wurden die Kennwerte für das Netzmodell ermittelt.

Für die Strecken liegen alle Informationen georeferenziert mit folgenden Attributen im Verkehrsmodell vor:

- Länge
- Spurigkeit
- Verkehrslenkung
- Einrichtungsverkehr
- Typ (Geschwindigkeit/Kapazitätsverlauf)

Für die Knotenpunkte wurden folgende Parameter aufgenommen:

- Anzahl und Art der Abbiegespuren (Mischspur, separate Spur, freier Rechtsabbieger)
- Abbiegeverbote
- Vorfahrtsregelung
- Signalisierung

Im Umlegungsverfahren wurden dynamisch – je nach Belastungsstufe – die Wartezeiten der einzelnen Fahrströme – in Abhängigkeit von den vorfahrtsberechtigten Strömen – berechnet. Im Nebenstraßennetz (wie auch im Autobahnnetz) wurden i. d. R. keine Wartezeiten an Knotenpunkten angesetzt.

### 2.2.4 Datengrundlagen

Aus der Haushaltsbefragung des Kreises Steinfurt konnten durch eine Detailauswertung Kenndaten des Verkehrsverhaltens der Grevenener Bevölkerung ermittelt werden, u.a. waren dies:

- Wegehäufigkeit
- Reisezweckverteilung
- Modal Split der Einwohner
- Modal Split je Reisezweck

Ebenfalls aus der Haushaltsbefragung wurden Hinweise zur Ausprägung der einzelnen Reisezwecke offengelegt. Im Verkehrsmodell wurden diese differenziert nach Hin- und Rückrichtung aufgeteilt. Der Reisezweck Ausbildung wird detailliert nach Kita, Grundschule und weiterführende Schule unterteilt und entsprechend anderen Altersgruppen der Wohnbevölkerung sowie den Schulstandorten zugewiesen. Berufsschule und Studium wurden in diesem Fall dem Wegezweck Arbeit zugeordnet. Im Modell sind insgesamt 19 Reisezwecke hinterlegt, z. B. Wohnen → Arbeiten.

Bei den Strukturdaten erfolgte eine detaillierte Erfassung der verkehrserzeugenden Strukturen nach Lage und Kenngrößen. Die Strukturdaten wurden nach Verkehrszellen den Reisezwecken zu-

geordnet und die jeweiligen Verkehrserzeugungsraten bestimmt. Im Modell wurden 13 verschiedene Strukturdaten berücksichtigt, wie z. B. Einwohner- oder Beschäftigtenzahl einer Zelle.

Unter Pendlerdaten wurden im Verkehrsmodell nicht nur die Berufspendler subsummiert, sondern auch alle anderen stadtgrenzüberschreitenden Verkehre (z. B. Freizeit). Der Berufsverkehr stellt bei den Pendlern allerdings den nachfragestärksten Reisezweck dar. Die Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr wurden über eine Auswertung der Pendlerdaten des statistischen Landesamtes NRW 2014 sowie der Gesamtverkehrsverflechtungen aus der Haushaltsbefragung des Kreis Steinfurt 2011 den Umlandzellen zugeordnet.

### 2.2.5 Qualität des Verkehrsmodells und Abgleich mit Zähldaten

Im Verkehrsmodell wurden Tagesbelastungen des Verkehrs abgebildet. Als Grundlage des Plausibilitätsabgleichs dienten Zählungen aus verschiedenen Quellen und unterschiedlichen Jahren. Insbesondere jedoch die aktuellen Erhebungen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurden, sind zur Eichung herangezogen worden (vgl. Kap. 2.6.2). Weitere Erhebungen (z. B. durch Straßen.NRW) dienten als ergänzende Datenbasis.

#### *Qualität des Analysefalls*

Verkehrsmodelle sollen sich in ihren Aussagen größtmöglich der Realität annähern. Um dies zu überprüfen, wird ein Abgleich mit aktuellen Erhebungswerten vorgenommen. Die Qualität der modellierten Verkehrsstärken an den Zählstellen wurde über den Indikator GEH ermittelt (vgl. HBS, S. 27 ff.). Dieser berücksichtigt die relative und absolute Abweichung vom Zählwert und ermöglicht eine zählstellengenaue Beurteilung bzw. Nacheichung des Modells. Der GEH-Wert berechnet sich über die Formel:

$$GEH_i = \left[ \frac{2(V_{m,j} - V_{b,j})^2}{V_{m,j} + V_{b,j}} \right]^{\frac{1}{2}}$$

- GEH<sub>j</sub> = Qualitätsindikator der Zählstelle j
- V<sub>m,j</sub> = modellierte verkehrsstärke an der Kontrollzählstelle j
- V<sub>b,j</sub> = beobachtete Verkehrsstärke der Kontrollzählstelle j

Die Bewertung erfolgt auf Grundlage von stündlichen Verkehrswerten (pauschale Annahme: Spitzenstunde = 8 % des Tageswerts). Verglichen wurden 71 Straßenquerschnitte auf Grundlage der Verkehrserhebung 2016, des Verkehrsteilmodells für die Innenstadt von 2014 sowie Erhebungen des Kreises Steinfurt in Reckenfeld (ebenfalls 2014).

Die GEH-Werte sollen zu 85 % aller Vergleichsstellen unter 5,0 liegen, um eine zufriedenstellende Qualität des Modells zu erreichen. Die Beurteilungsskala teilt sich wie folgt ein:

GEH < 5,0	sehr gute Qualität
GEH > 5,0 und < 10,0	brauchbare Qualität
GEH > 10,0	nicht akzeptable Qualität

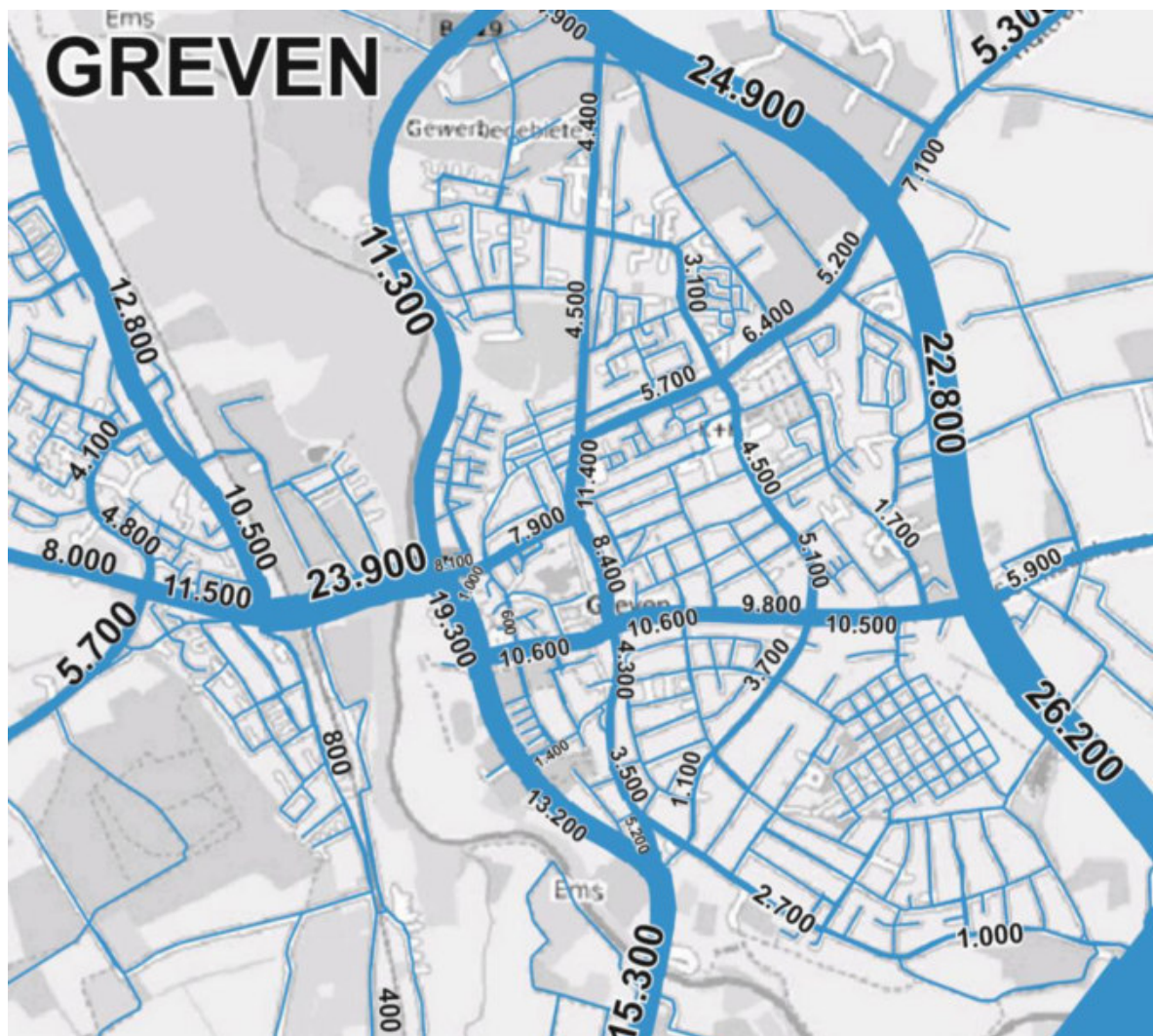
Die für Greven vorliegenden Vergleichsstellen liegen zu 85 % unter 5,0. Zehn Zählstellen erreichen einen GEH von über 5,0. Sie liegen zwischen 5,3 und 7,4 und weisen somit aber immer noch eine brauchbare Qualität auf.

### 2.2.6 Analyse-Nullfall

Im Analyse-Nullfall ergeben sich die in Abbildung 22 und Abbildung 23 dargestellten Belastungswerte für das Grevenener Stadtgebiet (Ausschnitte für die Kernstadt und Reckenfeld). Eine Karte des gesamten Stadtgebietes befindet sich im Anhang.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um das werktägliche Pkw-Aufkommen (DTVw) der Grevenener sowie der Einpendler und des Durchgangsverkehrs. Die Werte sind nicht-richtungsbezogen als Gesamtwerte pro Straßenquerschnitt dargestellt und wurden auf 100 gerundet.

Abbildung 22: Analysebelastungsplan – Stadtkern Greven (Kfz/24h, DTVw)<sup>5</sup>

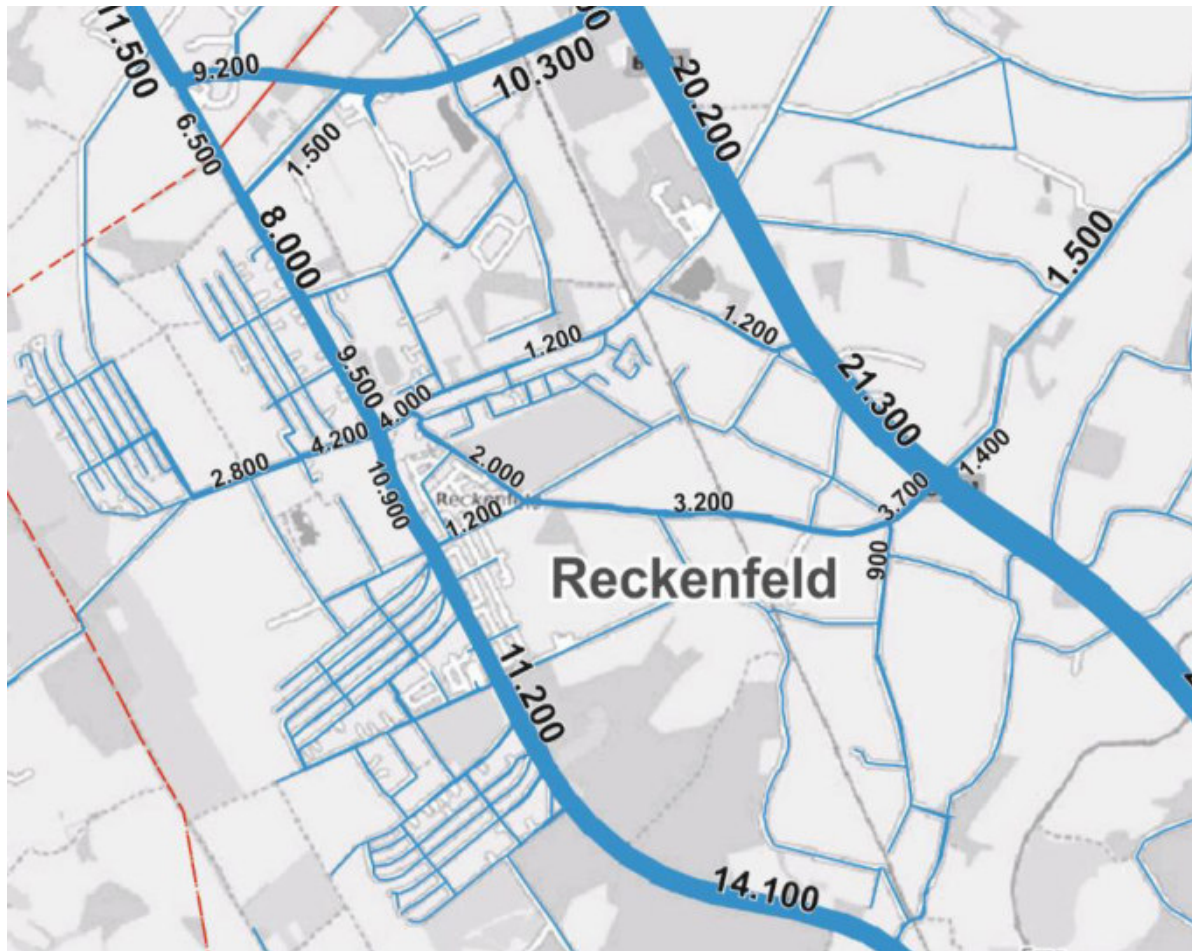


Quelle: Verkehrsmodell Greven, Planersocietät

<sup>5</sup> Ein Gesamtbelastungsplan des Analysefalls für die Stadt Greven findet sich im Anhang.



Abbildung 23: Analysebelastungsplan – Reckenfeld



Quelle: Verkehrsmodell Greven, Planersocietät

## 2.3 Fußverkehr und Nahmobilität

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Letztlich beginnt und endet jeder Weg zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmer/innen immer auch Fußgänger/innen. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. So selbstverständlich das Zufußgehen ist, wird der Fußverkehr doch häufig nicht als eigenständiger Verkehr wahrgenommen und spielte auch in den letzten Jahrzehnten eine eher unterrepräsentierte Rolle in der Verkehrsplanung und -forschung. Dabei tragen Fußgänger/innen im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Das Zufußgehen ermöglicht vielen Gruppen eine selbstständige Mobilität in der Stadt bei geringen Kosten und geringem Flächenbedarf, zudem ist die aktive Bewegung gesundheitsfördernd.

In Greven werden 10 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Im Vergleich zu anderen Gemeinden im Kreis Steinfurt liegt Greven damit im Mittelfeld. Während zwei Drittel aller sehr kurzen Wege (bis 1 km) zu Fuß zurückgelegt werden, liegt gleichzeitig der Anteil des Fußverkehrs bei Wegestrecken zwischen 1 – 5 km unter 10 %, sodass auf diesen noch fußläufigen Entfernungen Potenzial zur Steigerung des Fußverkehrsanteils zu erkennen ist. (vgl. Kap. 2.1.5)

### 2.3.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr

Das Verhalten der Fußgänger/innen sowie deren Ansprüche an den öffentlichen Raum hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. So haben beispielsweise der Zweck ihrer Fortbewegung, der demographische Hintergrund, das infrastrukturelle und soziale Umfeld oder die momentane Wetterlage Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.<sup>6</sup> Im Folgenden werden die wichtigsten Fußverkehrsgruppen mit ihren unterschiedlichen objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum dargestellt (vgl. Abbildung 24).<sup>7</sup>

**Kinder** zeichnen sich durch eine relativ raumeinforndernde Verhaltensweise aus. Das Spielen und Erleben im öffentlichen Raum nehmen einen hohen Stellenwert ein, während mitgeführte Spielgeräte (z. B. Bälle, Roller, etc.) eine erweiterte Raumnutzung nach sich ziehen können. Die Aufmerksamkeit richtet sich dabei weniger auf eine zügige Bewältigung der Wegstrecke, sondern vielmehr auf Elemente der Straßenraumgestaltung, welche spielerisch in die Fortbewegung eingebunden werden können („der Weg ist das Ziel“). Eine animierende und „interessante“ Gestaltung nimmt bei Kindern demnach einen hohen Stellenwert ein. Darüber hinaus können durch ihre altersbedingte Unachtsamkeit unvorhergesehene Wegeänderungen oder unbedachte Überschreitungen von gekennzeichneten Verkehrsräumen zu erhöhten Sicherheitsrisiken und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führen. Für **Eltern** sind in diesem Zusammenhang Wegeverbindungen wie z. B. Spielstraßen, Fußgängerzonen oder Parkanlagen wich-

<sup>6</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. 2002. S. 7 f.

<sup>7</sup> Dabei kann aufgrund der Bandbreite der Einflussfaktoren kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden. Ferner sind Überschneidungen möglich, z. B. spazierende Senioren.

tig, in denen sie sich weniger um die Sicherheit ihrer Kinder sorgen müssen. Aber auch die Breite von Gehwegen sowie Absperrgitter bei Brücken oder Baustellen erleichtern ihnen die Aufsichtspflicht.

Auch für **Jugendliche** besitzt die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung. Er wird vermehrt als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses genutzt. Grünflächen in Parkanlagen oder öffentliche Plätze sind als Treffpunkte mit Freunden und als Bewegungsorte beliebt. Die Erreichbarkeit solcher Orte in Wohnnähe ist für sie besonders wichtig. Gleichzeitig wird die Anwesenheit von Jugendlichen oftmals von anderen Nutzerinnen und Nutzern als störend empfunden (z. B. durch lautes Abspielen von Musik), sodass öffentliche Orte – welche für sie konfliktfrei zugänglich sind – umso wichtiger werden.

Für **Senioren** bieten möglichst barriere- und umwegfreie Verbindungen eine hohe Attraktivität. Aufgrund möglicher altersbedingter körperlicher Einschränkungen ist insbesondere auf den Komfort (z. B. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen) und die technische Sicherheit der Wegebeziehungen zu achten. Auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis spielt bei Senioren eine erhebliche Rolle, dunkle bzw. schlecht beleuchtete und einsame Strecken werden vermieden. Ein weiterer wichtiger Aspekt stellt das Verhältnis zu anderen – teilweise erheblich schnelleren – Verkehrsteilnehmer/innen aufgrund einer verlängerten Reaktionszeit, einer damit einhergehenden erhöhten Schreckhaftigkeit und einer ggf. geringeren körperlichen Stabilität dar.

Ähnliche Anforderungen werden auch bei **Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** festgestellt. Insbesondere für Rollstuhlfahrer/innen und gehbehinderte Personen ist die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. in Form von Nullabsenkungen von Bordsteinen) und die Vermeidung von Umwegen ein zentrales Anliegen. Für Blinde und Sehbehinderte ist die Erfassbarkeit des Straßenraumes – vor allem bei Nullabsenkungen von Bordsteinen – wichtig, wie z. B. durch taktile Bodenelemente oder kontrastreiche Markierungen von Räumen mit unterschiedlicher Verkehrsnutzung. Es besteht – auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten – aufgrund der erschwerten Orientierung und der dadurch meist verlangsamten Fortbewegungsgeschwindigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen.<sup>8</sup>

Weitere besondere Ansprüche an den Raum ergeben sich aus dem Zweck bzw. dem Ziel der Fortbewegung. **Erwerbstätige** Personen, die sich auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort befinden, suchen z. B. nach der effizientesten Strecke. Auch bei **Einkaufenden** geht es meist um den kürzesten Weg zum Zielort. Hier liegt der Fokus auf lückenlosen Fußverkehrsanlagen, bei denen das Störungspotenzial durch andere Verkehrsteilnehmer/innen minimiert wird.

Oftmals erfüllt das Zufußgehen – abseits der bloßen Raumüberwindung – einen reinen Selbstzweck. Insbesondere für **Touristen** oder **Spaziergänger/innen** steht hierbei die Erholung im öffentlichen Raum oder der Genuss der Fortbewegung im Vordergrund. Dabei spielt der Verkehrsraum auch als Ort der Kommunikation eine wichtige Rolle. Ihre Fortbewegung kann durch Langsamkeit und „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche, unbedachte Veränderungen des Wegeverlaufes können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen.<sup>9</sup> Ebenso

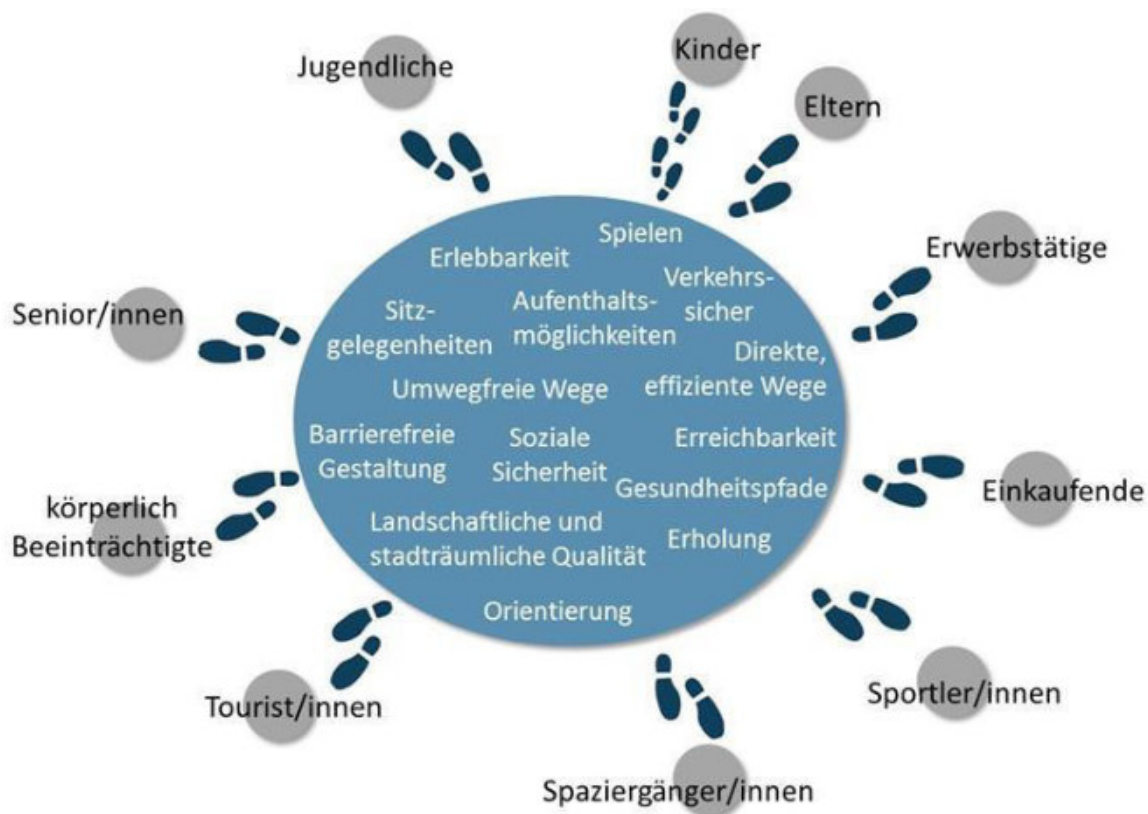
<sup>8</sup> vgl. Stadtführer Barrierefreies Bremen (April 2009).

<sup>9</sup> Vgl. FUSS e.V.: Spazierwege und Fahrradnutzung.

**Sportler/innen** (z. B. Jogger) forcieren kein örtliches Ziel, sondern legen vermehrt Wert auf die Attraktivität der Strecke.

Eine besondere Nutzung des öffentlichen Raumes findet durch **Obdach- bzw. Wohnungslose** statt. Aufgrund eines nicht-vorhandenen privaten Rückzugsraumes ist ihre Existenz im besonderen Maße an den öffentlichen Raum gebunden.<sup>10</sup> Auch als Fußverkehrsgruppe besitzen sie eigene Ansprüche: Insbesondere der Schutz vor Witterung und die soziale Sicherheit von Fußverkehrsanlagen sind hier von Bedeutung. Durch den mitgeführten Besitz konzentriert sich der Aufenthalt zeitweise an bestimmten Stellen, die auch als Orte der Kommunikation genutzt werden.

**Abbildung 24: Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen**



Quelle: Planersocietät

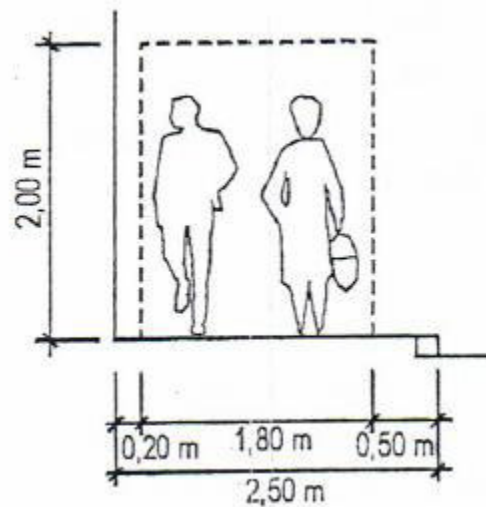
Technische Regelwerke benennen entsprechend Grundanforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur. So gibt die RAS 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV Dez. 2008) – die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ für den Entwurfsvorgang von Straßenräumen vor, um die städtebauliche Bemessung im Einklang mit den spezifischen Nutzungsansprüchen vor Ort zu definieren. Anhand dieser Vorgehensweise wird vermieden, dass für den Fußverkehr „Restflächen“ übrig bleiben. Stattdessen sollen ausreichend breite Seitenräume für den Fußverkehr (und ggf. den Radverkehr) gewährleistet werden (vgl. Abbildung 26). Als verträgliche Aufteilung der Straßenraumflächen wird das Verhältnis 30:40:30 (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) empfohlen.

<sup>10</sup> Vgl. Neupert, Paul: Geographie der Obdachlosigkeit in Berlin. Verdrängung durch die Kommodifizierung des öffentlichen Raums in Berlin. Zentrum für Entwicklungsforschung, FU Berlin. 2010. S. 4.



Als Regelfall für die Dimensionierung des Gehweges gelten 2,50m Breite (mindestens 1,50m), um den Begegnungsverkehr zweier Fußgänger/innen sowie einen entsprechenden Abstand zu den Randnutzungen (Hauswand und Fahrbahn) sicherzustellen (vgl. Abbildung 25). Die tatsächliche Gestaltung ist dabei abhängig von den Gegebenheiten vor Ort (z. B. Fußgängerdichte, Straßentyp und Randnutzungen), sodass bspw. bei gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung – abhängig von Fuß- und Radverkehrsbelastungen der Spitzenstunde – auch Seitenraumbreiten von bis zu über 4m empfohlen werden. (vgl. RAST 06)

**Abbildung 25: Regelbreiten Seitenraum**

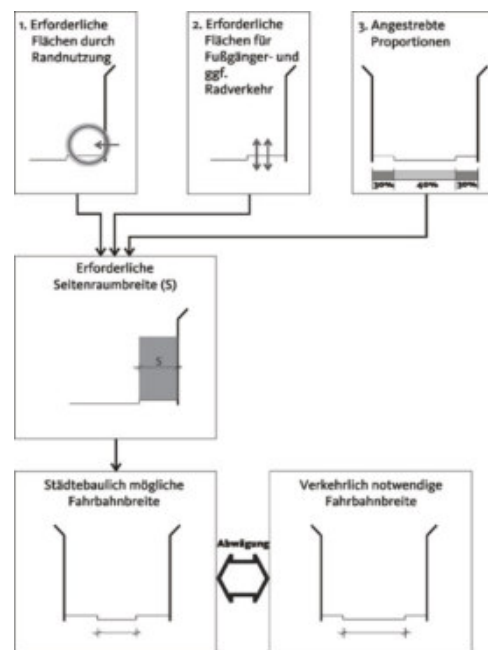


Quelle: RAST 06 (FGSV 2007)

Die EFA – Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV 2002) benennt darüber hinaus weitere Grundanforderungen für Fußverkehrsanlagen:

- hohe Verkehrssicherheit im Längs- und Querverkehr
- hohe soziale Sicherheit (Angsträume vermeiden)
- umwegfreie und netzschlüssige Fußverkehrsverbindungen
- leichtes Vorankommen und hinreichende Bewegungsfreiheit
- keine/minimale Störung durch andere Verkehrsteilnehmer/innen und andere Nutzungen
- Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit für eine gute Orientierung im öffentlichen Raum
- ansprechende Gestaltung, hohe Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit, Fußverkehrsanlagen sind für alle nutzbar

**Abbildung 26: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen**



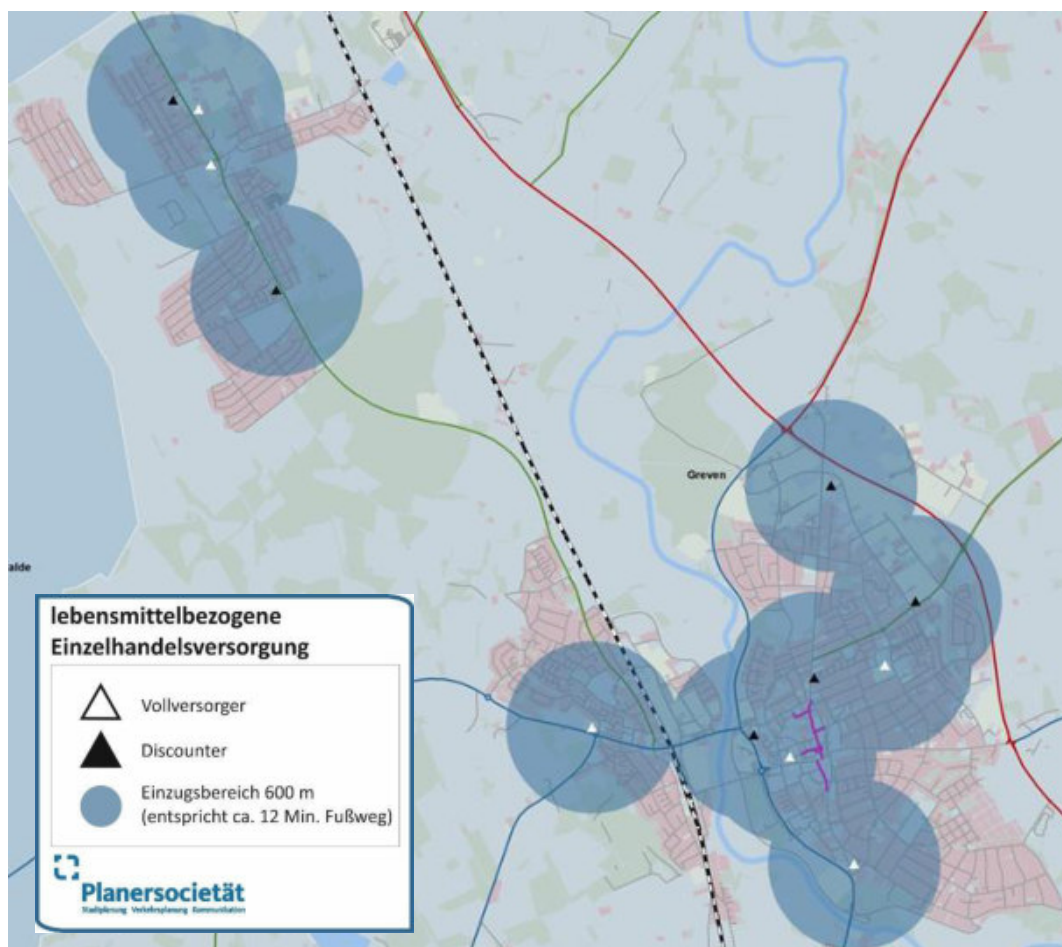
Quelle: Planersocietät nach RAST 06 (FGSV 2007)

### 2.3.2 Analyse Fußverkehr Greven

Greven weist als Stadt mit einem Potenzial für kurze Wege (vgl. Kap. 2.1) gute Voraussetzungen für den Fußverkehr auf. Vor allem im Bereich der Fußgängerzone der Stadt Greven besitzt der Fußverkehr eine hohe Relevanz. Aber auch abseits der Ortsmitten (Greven Stadt und Reckenfeld) spielt insbesondere die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zu Fuß eine erhebliche Rolle. Dies lässt sich auch aus vorangegangenen Konzepten in Greven ableiten. Insbesondere das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Greven (2010) benennt die „Erhaltung und Stärkung der wohnortnahen Grundversorgung“ sowie eine fußläufig erreichbare Grundversorgung und die „Verkürzung der Wege“ als wesentliche Ziele des Konzepts. Kurze Distanzen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs stellen dabei einen starken Anreiz dar, die Wege zu Fuß bzw. mit dem Rad anstatt mit dem privaten Pkw zurückzulegen.

Aktuell kann die Versorgung in Greven Stadt wie auch in Reckenfeld hinsichtlich des lebensmittelbezogenen Einzelhandels als befriedigend bis gut beurteilt werden. Insgesamt 12 Vollversorger (K+K, Edeka, Rewe) sowie Discounter (Aldi, Netto, Lidl) decken mit einem jeweiligen Einzugsbereich von 600 m Luftlinie<sup>11</sup> ca. drei Viertel des Siedlungsgebietes in Greven ab (vgl. Abbildung 27).

**Abbildung 27: Räumliche Abdeckung der lebensmittelbezogenen Einzelhandelsversorgung**



Quelle: Planersocietät

<sup>11</sup> entspricht ca. 12 Minuten Fußweg

Da sich die Versorgungsstandorte primär entlang von wichtigen Straßenachsen orientieren, sind es insbesondere die peripher gelegenen Siedlungsbereiche, welche in weiterer Entfernung vom nächstgelegenen Lebensmittelversorger entfernt liegen. In Greven rechts der Ems entsteht aktuell das neue Wohnquartier „Wöste“ mit perspektivisch ca. 550 Baugrundstücken, wovon zwei der insgesamt vier Bauabschnitten bereits realisiert sind. Hinsichtlich der Einzugsbereiche des lebensmittelbezogenen Einzelhandels wird deutlich, dass sich das neu entstehende Quartier nicht in unmittelbarer Nähe eines bestehenden Nahversorgungs-Standortes befindet. Vor allem in Bezug auf neue Einwohner bietet eine frühzeitige und fußläufig attraktive Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs den Anreiz zu Fuß einkaufen zu gehen und gar nicht erst ein routiniertes Verhalten zugunsten des Pkw entstehen zu lassen.

#### *Innenstadt Stadt Greven und Ortsmitte Reckenfeld*

Die **Fußgängerzone** als Einkaufs- und Verweilort bildet den charakteristischen Kern der Innenstadt Greven rechts der Ems. Darüber hinaus bündeln sich in der Innenstadt bzw. in unmittelbarer Umgebung zahlreiche weitere Ziele, wie z. B. öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Stadtbücherei, Marktplatz), Schulen, Freizeiteinrichtungen (Ballenlager, Schwimmbad) oder der Busbahnhof (vgl. Abbildung 30). Am nordöstlichen Eingang der Marktstraße existiert eine von mehreren Übersichtstafel mit Geschäften und Wegeverbindungen der Innenstadt, welche als Orientierungshilfen in und um die Fußgängerzone dienen (vgl. Abbildung 28).

Abseits der Hauptverkehrsstraßen zeichnen sich die innerstädtischen Quartiere überwiegend durch verkehrsberuhigte Straßen sowie Tempo 30-Zonen aus, wodurch sich attraktive i.d.R. straßenbegleitende Wegeverbindungen in Richtung Innenstadt ergeben. Gleichzeitig bildet der Straßenring Rathausstraße, Hinter der Lake, An der Martinischule sowie Kardinal-von-Galen-Straße eine Barriere für den nichtmotorisierten Verkehr, dessen Querung nur an sieben Stellen des Rings durch Querungshilfen unterstützt wird (vgl. Abbildung 30). Hinzu kommt, dass nur ein Teil der Rathausstraße sowie die Kardinal-von-Galen-Straße (zwischen Hinter der Lake und An der Martinischule) Tempo 30 aufweist. Innerhalb des Rings fehlt es an einer attraktiven Binnenwegeverbindung im nördlichen Bereich.

Der **Rathausstraße** kommt zudem eine besondere Bedeutung zu, da diese die Fußgängerzone in zwei Abschnitte trennt. Zwar ermöglicht ein Fußgängerüberweg (FGÜ) auf Höhe der jeweiligen Eingänge der Fußgängerzone die direkte Querung der Rathausstraße, dennoch existiert – u.a. auf-

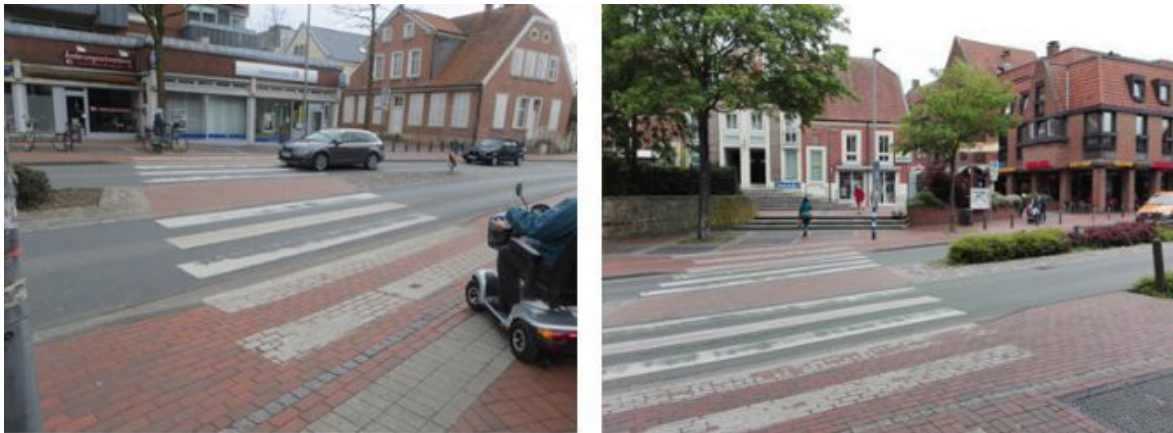
**Abbildung 28: Info-Tafel**



Quelle: Planersocietät

grund des leichten Versatzes der beiden Eingänge – keine visuelle bzw. städtebauliche Zusammengehörigkeit (vgl. Abbildung 29).

**Abbildung 29: Blick in Richtung südlicher (links) und nördlicher (rechts) Fußgängerzone**



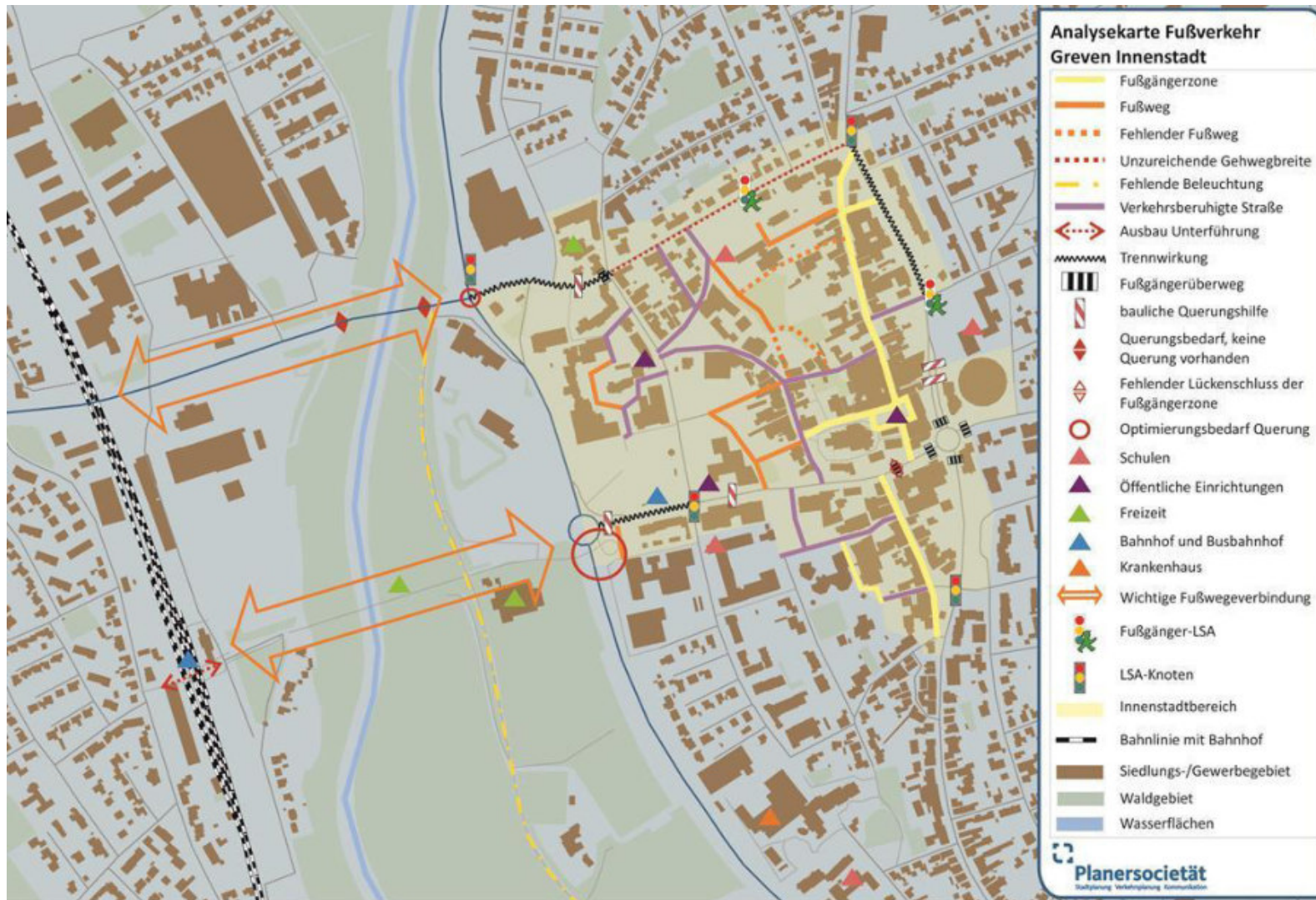
Quelle: Planersocietät

Die **Erreichbarkeit der Innenstadt** aus westlicher Richtung (Greven links der Ems sowie Reckenfeld) wird maßgeblich durch die Ems und die zwei Emsbrücken bestimmt. Vor allem die Fußgängerbrücke (gemeinsame Fuß- und Radverkehrsführung) stellt eine wichtige Fußwegeverbindung dar, da diese den Bahnhof Greven direkt mit der Innenstadt verbindet. Hierdurch ergibt sich zudem, dass die Rathausstraße die Eingangssituation – insbesondere für Auswärtige, die mit dem Zug anreisen – in die Innenstadt definiert, wodurch ihr neben der Trennung der Fußgängerzone eine weitere wichtige Funktion zukommt.

Als zweite wesentliche Anbindung der Innenstadt an Greven links der Ems dient die Emsbrücke Nordwalder Straße. Vor allem in Hinblick auf die Ampelschaltung/Querung mit langen Wartezeiten wurde die Molkereikreuzung (Nordwalder Straße/L587/Kardinal-von-Galen-Straße) als nördl. Eingangssituation zur Innenstadt aus Richtung Greven links der Ems im Laufe des Planungsdialoges (Auftaktveranstaltung, Planungsradtouren) bereits vielfach diskutiert. Die weitergehende Fußwegeverbindung (Kardinal-von-Galen-Str.) in Richtung Fußgängerzone kann als unattraktiv bezeichnet werden. Die getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs mit Engstellen weist erhebliches Konflikt- und Unfallpotenzial auf (s.u. „Konflikte Fuß und Rad“). Gleiches gilt für weite Abschnitte der Rathausstraße, wo das Konfliktpotenzial enger Seitenräume durch weitere Hindernisse – wie z. B. abgestellte Mülltonnen – zusätzlich verschärft wird (vgl. Abbildung 38).



Abbildung 30: Analysekarte Fußverkehr Innenstadt Greven



Quelle: Planersocietät

Die **Ortsmitte Reckenfeld** wird entsprechend des integrierten Handlungskonzeptes Reckenfeld im nördlichen Bereich durch den Theodor-Storm-Weg, in westlicher Richtung durch die Schillerstraße, südlich durch den Moorweg/Jägerweg sowie östlich durch die Industriestraße begrenzt (vgl. Abbildung 32). Der Marktplatz definiert das Zentrum der Ortsmitte Reckenfeld. Die Erreichbarkeit der Ortsmitte Reckenfeld aus den übrigen Wohnquartieren ist primär durch straßenbegleitende Gehwege geprägt. Ähnlich wie in der Innenstadt von Greven zeichnen sich die Straßenabschnitte abseits der Hauptverkehrsstraßen K 53 – Grevener / Emsdettener Landstraße – Steinfurter Straße und Bahnhofstraße überwiegend durch verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Tempo 30-Zonen aus. Ausgewiesene Fußwegeverbindungen existieren primär für Ziele in unmittelbarer Umgebung des Marktplatzes (z. B. Schule, Sportplatz). Eine direkte Wegeverbindung vom nahegelegenen Pflegeheim Matthias-Claudius-Haus zur Ortsmitte mit ansässiger medizinischer Versorgung (Arzt und Apotheke) fehlt bspw., sodass hier Umwege in Kauf genommen werden müssen (vgl. Abbildung 32). Trotz der vergleichbaren Entfernung vom Marktplatz zum SPNV wie in Greven Stadt ist die fußläufige Wegeverbindung in Reckenfeld aufgrund des baulichen Zustands, der dauerhaften straßenbegleitenden Führung sowie der teilweise gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsführung erheblich unattraktiver, was auch im Rahmen der Onlinebeteiligung erwähnt wurde.

Insbesondere in Richtung Greven links der Ems befinden sich die Gehwege entlang der K 53 überwiegend in einem guten Zustand und weisen ausreichende Breite auf. Entlang der Emsdettener Landstraße nimmt der bauliche Zustand ab und die Flächenkonkurrenz mit dem Radverkehr nimmt – aufgrund schmaler werdender Seitenräume sowie gemeinsamer Verkehrsführung (siehe auch unten) – zu (vgl. Abbildung 31). Abseits des zentralen Knotenpunktes (Kreisverkehr) stehen darüber hinaus keine weiteren Querungshilfen in der Ortsmitte entlang der Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung, sodass insbesondere für den querenden nichtmotorisierten Verkehr eine erhebliche

**Abbildung 31: Gehweg Emsdettener Landstraße**



Quelle: Planersocietät

Trennwirkung besteht. Für das Jahr 2018 ist der Umbau der K 53 zwischen Bahnhofstraße und der Straße zur Freilichtbühne geplant.



Abbildung 32: Analysekarte Fußverkehr Ortsmitte Reckenfeld



Quelle: Planersocietät

### *Querungssituation und Trennwirkung*

Hauptverkehrsstraßen weisen aufgrund ihrer Verkehrsfunktion häufig Einschränkungen für Nahmobilitätsqualitäten durch Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastungen auf. Die Überquerung von Fahrbahnen bzw. Verkehrsachsen stellt dabei für Fußgänger/innen in der Regel das größte Problem dar<sup>12</sup> und wurde entsprechend in der Online-Beteiligung und im Rahmen der Auftaktveranstaltung benannt.

Die Straßenverkehrsordnung regelt das Zufußgehen und insb. das Kreuzen von Fahrbahnen untergeordnet zum Fahrzeugverkehr. So haben Fußgänger/innen Fahrbahnen „unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung“ zu überschreiten. Die Sicherung des Fußgängers beim Queren der Fahrbahn wird als „eine der vornehmsten Aufgaben“ beschrieben<sup>13</sup>. Damit werden die Sensibilität der Trennwirkung und Querung von Hauptverkehrsstraßen sowie die Hierarchie der Verkehrsarten deutlich. Zugleich sind Fußgänger/innen im Verkehrsgeschehen als schwächste und ungeschützte Verkehrsteilnehmende besonders exponiert.

Querungsbedarf von Fahrbahnen ist an Knotenpunkten stets vorhanden sowie auf der Strecke zum Erreichen von ÖPNV-Haltestellen, Einzelhandelseinrichtungen und weiteren punktuellen Zielen (z. B. Schulen), bei beidseitig geschlossener Wohnbebauung und im Zuge von kreuzenden Fußwegeverbindungen festzustellen<sup>14</sup>. Die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen kann Quartiere zerschneiden, die Erreichbarkeit von Zielen auf der anderen Straßenseite erschweren und kreuzende Fußwegeverbindungen unterbrechen. Auf entstehende Umwege reagieren Fußgänger/innen sensibel und eine Akzeptanz ist entsprechend schwer zu erreichen.

Greven weist eine Vielzahl unterschiedlicher Querungsanlagen im Stadtgebiet auf, wie z. B.

- Mittelinseln
- Fußgängerüberwege (FGÜ, „Zebrastrifen“)
- FGÜ mit baulicher Maßnahme (z. B. Mittelinsel)
- Lichtsignalanlagen (LSA)
- Dunkel-LSA mit baulicher Maßnahme (z. B. Mittelinsel)
- Unter- und Überführungen

Vor allem im näheren Umkreis von Schulstandorten oder Kindergärten sind in Greven Querungshilfen zur Schulwegsicherung vorzufinden (vgl. Abbildung 33). Neben FGÜ (z. B. Grabenstraße) kommen hierbei ebenso signalgesicherte Querungsanlagen zum Einsatz (z. B. Grevener Landstraße/Wittlerdamm). Die Querungshilfe auf dem Weg zur Anne-Frank-Realschule bzw. St. Josef-Schule über die Emsdettener Straße auf Höhe Het Nieland sei im speziellen an dieser Stelle erwähnt. Die Dunkel-LSA – welche nur bei Anforderung Lichtzeichen gibt – in Kombination mit einer Mittelinsel reduziert zwangsläufige Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden, da eine Querung auch ohne Lichtsignalsicherung möglich ist – bietet diese aber grundsätzlich als Option an. Vor allem zu Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende) erlaubt die Anforderungsmöglichkeit die sichere Querung von einer Vielzahl von Schüler/innen. Mit der neuen Mittelinsel auf der Grevener Landstraße

<sup>12</sup> vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, FGSV 2002

<sup>13</sup> vgl. StVO §25 Fußgänger und StVO VwV zu § 25 Fußgänger, Absatz 3

<sup>14</sup> vgl. EFA, FGSV 2002



am Ortseingang Reckenfeld wird seit September 2016 eine zusätzliche Querungshilfe über die Kreisstraße angeboten. Gleichwohl wurde hier im Rahmen der Planungsradtouren eine Optimierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mittels einer Ergänzung durch einen FGÜ vorgeschlagen, um insbesondere den Kfz-Verkehr im Zuge der Ortseinfahrt frühzeitig abzubremesen.

**Abbildung 33: FGÜ Grabenstraße (links) und Dunkel-LSA Emsdettener Straße (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus bestehen vereinzelt Mängel hinsichtlich der Querungssituationen auf wichtigen Fuß-(und Rad)wegeverbindungen bzw. an Hauptverkehrsstraßen. Wie oben bereits erwähnt („Innenstadt Stadt Greven und Ortsmitte Reckenfeld“), spielt die Bedeutung der Rathausstraße als Eingangssituation zur Innenstadt eine besonders wichtige Rolle. Die Querungssituation über die L587 wird dieser Bedeutung bezüglich der Gestaltung und Zugänglichkeit nicht gerecht. Sie liegt formal zwar im Bereich außerhalb bebauter Gebiete, wo Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) ausgeschlossen sind, dennoch spielt die Querungssituation im gesamtstädtischen Kontext und hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt eine erhebliche Rolle. Dies wurde im Zuge des bisherigen Beteiligungsprozesses auch bestätigt, da die Brücke v.a. mit dem Rad oder für Menschen mit Rollstuhl/Rollator schwer passierbar ist (Steigung) und die Querung im Zuge des Kreisverkehrs als unsicher empfunden wird (keine FGÜ, schwache/keine Beleuchtung).

**Abbildung 34: Zugang West (links) und Ost (rechts) Brücke L 587**



Quelle: Planersocietät

Zudem wurde mehrfach eine fehlende Unterführung der Nordwalder Straße im Zuge des Emsradweges bemängelt, da die Querung der „Molkereikreuzung“ aufgrund der Ampelschaltung bzw. der hohen Kfz-Belastung unkomfortabel ist. Die nächstgelegene Querungsanlage auf der Nordwalder Straße – welche im Radverkehr beidseitig befahren werden darf – in westlicher Richtung bildet erst der Knotenpunkt Nordwalder Straße/Biederlackstr./Gutenbergstr. Damit fehlt westlich der Ems für die Anbindung der Wegeverbindung aus nördlicher Richtung eine Querungsanlage im Bereich der Kerkstiege. Ebenso wird Querungsbedarf an der Emsdettener Straße auf Höhe des Bahnübergangs (Stettiner Straße) gesehen, um an dieser Stelle die alternative Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Emsdeichs zu attraktivieren. Am Haltepunkt Reckenfeld (Bahnsteig in Richtung Münster) sowie ist ein Defizit für eine sichere Kreuzung der Fahrbahn festzustellen.

### *Barrierefreiheit*

Die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraums erfährt eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung: Nicht nur Personen mit körperlicher Beeinträchtigung sind auf die Beseitigung von Hindernissen im Straßenraum angewiesen, um Strecken selbstständig zurücklegen zu können. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und damit einhergehenden körperlichen Einschränkungen muss das Ziel der Barrierefreiheit in die Verkehrsplanung dauerhaft und umfassend integriert werden.

Für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Raumes gilt es, sich der Herausforderung zu stellen, damit dieser flächendeckend von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt werden kann ohne auf die Hilfe von Begleitpersonen angewiesen zu sein. Beispielhafte Gefahrensituationen ergeben sich bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen. Hier besteht z. B. ein Zielkonflikt zwischen Hilfen für Blinde und Sehbehinderte (z. B. differenzierte Bordhöhen) und für Menschen mit Gehbehinderung (z. B. Nullabsenkungen). Während die Querungsstellen in Greven i. d. R. über eine Nullabsenkung verfügen und somit passierbar für Menschen mit bspw. Rollstühlen oder Rollatoren sind, fehlt es an entsprechenden Standards für bspw. blinde Personen (z. B. taktiles Leitsystem, differenzierte Bordhöhe). Als Grundlage für den Entwurf barrierefreier Querungsanlagen gilt es u. a. nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“

**Abbildung 35: Barrierefreier Rundweg**



Quelle: Stadt Greven 2009

vorzugehen. Hierbei muss die Information (Querung) mindestens durch zwei Sinne (Sehen, Hören, Fühlen) vermittelt werden. Dies wurde bei vergangenen Bauvorhaben (z.B. Kreisverkehr Königsstraße/Leinweberstraße, Querungshilfe K 53 - Taubenstraße) bereits berücksichtigt.

Auch für die Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen oder die Innenstadt Grevens bzw. der Ortsmitte Reckenfelds mit ihren Einzelhandelsangeboten spielt ein barrierefreier Zugang eine wesentliche Rolle. Die Thematik wurde bereits 2009 im Rahmen der Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“ aufgegriffen, woraus eine Konzeption für einen barrierefreien Rundweg der Innenstadt von Greven entstanden ist (vgl. Abbildung 35). Während zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse die Pflasterung der Marktplätze (Innenstadt sowie Ortsmitte Reckenfeld) als Defizit für eine barrierefreie Gestaltung festgehalten wurde, ist der Mangel durch eine barrierefreie Gestaltung mittlerweile behoben.

Damit Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung neben einem barrierefreien Fußverkehr auch im großräumigeren Maßstab mobil sein können, ist es außerdem notwendig, die barrierefreie Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs sowie das Angebot von Behindertenparkplätzen in Greven zu betrachten. Der Bahnhof Greven verfügt über ein taktiles Leitsystem sowie einen barrierefreien Zugang zu den Gleisen über Aufzüge, während der Haltepunkt Reckenfeld nicht barrierefrei gestaltet ist. Die Innenstadt von Greven verfügt über ein ausreichendes Angebot an Behindertenparkplätzen, wichtige Orte für Freizeitveranstaltungen stellen ebenso Parkplätze für Menschen mit Behinderungen zur Verfügung (z. B. Freilichtbühne Reckenfeld).

**Abbildung 36: Barrierefreier Bhf (links), Hinweisschild (mitte), Behindertenparkplatz (rechts)**



Quelle: Planersocietät

### *Aufenthaltsqualität*

Elemente zur Möblierung können die Qualität für den Aufenthalt im öffentlichen Raum wesentlich verbessern. Insbesondere für ältere Menschen mit körperlichen Einschränkungen sind Pausen und Möglichkeiten zum Verweilen auf ihren Wegen erforderlich. So tragen Sitzgelegenheiten zu einer Aufwertung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes bei. Die Aufenthaltsqualität ist insbesondere im Zentrum von Greven als hoch einzuschätzen (vgl. Abbildung 37). Vor allem der 2013/2014 neugestaltete Niederort ist mit seinen zahlreichen Verweilmöglichkeiten und dem Wasserspiel ein gutes Beispiel für eine erfolgreiche Umgestaltung und Aufwertung. In der Innenstadt Greven ist anhand der einheitlichen Möblierung (z. B. Sitzgelegenheiten, Spielgeräte, Grün und Fahrradab-



stellanlagen) ein durchgängiges Gestaltungskonzept zu erkennen, ebenso gibt es Sitzgelegenheiten und Spielgeräte in der Ortsmitte von Reckenfeld. Sie werden bewusst zur Gestaltung eingesetzt und tragen z. B. kombiniert mit Grünelementen zum Aufenthalt bei. Neben den Gestaltungselementen in Reckenfeld wird die Aufenthaltsqualität der Ortsmitte jedoch stark vom fließenden wie auch ruhenden Kfz-Verkehr dominiert. So wurde auch im Rahmen der Planungsrundtouren erwähnt, dass der Reckenfelder Marktplatz häufig – trotz ausreichender ausgewiesener Parkplätze entlang der Straßenachsen – durch parkende Pkw genutzt wird, wodurch die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes negativ beeinflusst wird.

Eine konzeptionelle Herangehensweise hin zu einer Routenbildung (z. B. Sitzrouten, Spielrouten, Gesundheitspfade) ist im Zuge der Fußgängerzone Greven im Sinne des oben erwähnten barrierefreien Rundwegs mit Standorten für Ruhebänke vorhanden (vgl. Abbildung 35). Im Zuge von wichtigen Wegeverbindungen (z. B. Bahnhof-Innenstadt bzw. ZOB – Innenstadt) fehlen Sitzgelegenheiten in Greven jedoch, um vor allem ältere Menschen die Wege „zu verkürzen“.

**Abbildung 37: Spiel- und Sitzmöglichkeiten**



Quellen: Planersocietät

### *Konflikte Fuß und Rad*

Konflikte mit dem Radverkehr sind für Fußgänger ein wichtiges Thema. Die Ursachen für Konflikte liegen in unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern. Radfahrende bewegen sich mit deutlich höheren Geschwindigkeiten, zielgerichtet unter Vermeidung von Bremsvorgängen, Umwegen und ungeeigneten Bodenbelägen. Fußgänger/innen demgegenüber sind langsamer unterwegs, plötzliche Richtungsänderungen sind möglich. Ausschlaggebend für Konflikte ist überwiegend die räumliche Nähe des Rad- und Fußverkehrs. Eine unzureichende Radverkehrsinfrastruktur erhöht dabei das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzenden Flächen bergen insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgängern und Radfahrern ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Die Führung des Radverkehrs ist v. a. an den Hauptverkehrsachsen ein Thema. Da der Radverkehr häufig im Seitenraum geführt wird (vgl. Kap. 2.4.1), besteht dort ein Konfliktpotenzial, wenn unzureichende Breiten oder ein erhöhtes Fußgängeraufkommen existieren oder Radfahrer aus Unsicherheit eher auf dem Gehweg als auf der Fahrbahn fahren. Problematisch ist dies v. a. durch die relativ geräuscharme Fortbewegungsart von Fahrrädern. Insbesondere für ältere Personen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen besteht eine Gefährdung. Aber auch das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer/innen trägt zum Anstieg potenzieller Konfliktsituationen bei. So wird u. a. die Fußgängerzone von Radfahrenden trotz Durchfahrtsverbot genutzt. Konkrete Konfliktpotenziale bestehen z. B. auf Abschnitten der Kardinal-von-Galen-Straße, der Rathausstraße sowie in der Fußgängerzone von Greven.

**Abbildung 38: Konfliktpotenzial Fuß- und Radverkehr Kardinal-von-Galen-Str. (links), Rathausstraße (mitte) und Fußgängerzone (rechts)**



Quelle: Planersocietät

### *Soziale Sicherheit - Angsträume*

Das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum spielt insbesondere für Frauen eine wichtige Rolle in ihrem Mobilitätsverhalten<sup>15</sup>. Angsträume sind außerdem für Kinder und Jugendliche sowie deren Eltern und ältere Menschen ein präsenes Thema. Auch weitere Gruppen, wie Menschen mit

<sup>15</sup> Stadt Heidelberg (1994): Angsträume in Heidelberg. Das Sicherheitsempfinden von Frauen in ihrer Stadt

Migrationshintergrund oder Behinderung sowie Obdachlose sind im allgemeinen besonders durch Übergriffe betroffen.

Die Wahrnehmung von Angsträumen ist abhängig von der objektiven Kriminalitätsbelastung und dem subjektiven Sicherheitsempfinden, welches durch folgende Einflüsse geprägt wird<sup>16</sup>:

- Persönliche Betroffenheit
- Mediale Berichterstattung
- Individuelle Ängste
- Toleranzniveau gegenüber abweichendem Verhalten
- Wissen über Selbstschutzmaßnahmen und Risikovorbeugung
- Wohnumfeld

Ängste vor Übergriffen konzentrieren sich auf die Abend- und Nachtstunden, auf bestimmte Orte und in Abhängigkeit des Verkehrsmittels. Am unsichersten fühlen sich beispielsweise Frauen demnach, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind; die Sicherheitswahrnehmung steigt bei der Nutzung des ÖPNV und vor allem mit der Pkw-Nutzung (auch Taxi). Gleichzeitig werden – neben innerstädtischen Grün- und Parkanlagen – insbesondere Warte- und Umsteigesituationen an ÖPNV-Haltestellen sowie Parkhäuser und Tiefgaragen als Angsträume wahrgenommen. Angsträume lassen sich außerdem durch folgende Merkmale beschreiben:

- Mangelnde Beleuchtung (auch Wechsel zwischen hell und dunkel)
- Als unangenehm empfundenen Publikum
- Unbelebtheit
- Unübersichtlichkeit
- Orte, an denen vergangene Übergriffe bekannt sind

Durch die Vermeidung von Angsträumen sinkt genau dort die soziale Kontrolle weiter, Vandalismus und Vermüllung nehmen zu, gleichzeitig steigt die objektive Kriminalitätsbelastung. Die Sorge vor möglichen Übergriffen führt zu einer Vermeidungsstrategie und hat somit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl, die Routenwahl und ggf. die Möglichkeiten zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.

In Greven trifft dies v. a. auf die Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof zu. Obwohl die Brücke und der Abschnitt auf Höhe des Hallenbads eine Beleuchtung vorweisen, befinden sich diese Orte insbesondere in den Abend- und Nachtstunden abseits des sozialen Geschehens und damit ohne soziale Kontrolle. In der Verlängerung wird ebenso die Unterführung der Bahn bzw. der Tunnelzugang zu den Gleisen als schlecht beleuchtet, unübersichtlich und demnach als Angstraum von den Grevenener Bürger/innen (Anmerkungen im Zuge der Beteiligung) wahrgenommen (vgl. Abbildung 39). Gleichwohl trifft die Thematik auf den Emsradweg zwischen Norderwalder Straße und Aldrufer Straße zu (Emsdeich), welcher auf dem Teilstück zwischen der Sportanlage DJK Blau-Weiß Greven und der L587 (Münsterdamm) keinerlei Beleuchtung aufweisen kann und – trotz der oftmals kürzeren Strecke – in den Abend- und Nachtstunden nicht genutzt wird.

---

<sup>16</sup> Hiller, Klaus: Sicherheit im Stadtquartier – Angsträume und Präventionsmaßnahmen. Landeskriminalamt Baden-Württemberg (29.11.2010)



**Abbildung 39: Unterführung Bahnhof Greven**



Quelle: Planersocietät

### 2.3.3 Stärken und Schwächen im Fußverkehr in Greven

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ kurze Wege, kompakte Struktur der Innenstadt von Greven und der Ortsmitte Reckenfeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise stark Kfz-orientierte Straßenraumgestaltung um die Innenstadt Greven und in der Ortsmitte Reckenfeld mit hoher Trennwirkung</li> <li>- primär Tempo 50 in Innenstadtlagen schränkt fußläufige Erreichbarkeit der Zentren ein</li> <li>- Trennwirkung insb. durch die Ems</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ zahlreiche Querungshilfen im Haupt- und Nebenstraßennetz, v. a. in unmittelbarer Nähe von Schulen und Kindergärten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partiiell fehlende Querungsanlagen im Bereich der Innenstadt und der Ortsmitte</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ attraktive Gestaltung mit hohen Aufenthaltsqualitäten im Innenstadtbereich von Greven sowie in Reckenfeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wenige Fußwegeverbindungen in Reckenfeld abseits der Hauptverkehrsstraßen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Barrierefreie Umgestaltung der Bestandsinfrastruktur, Barrierefreie Gestaltung bei Neubaumaßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- einige Teilbereiche mit Problemen in der sozialen Sicherheit</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwegbreiten oft nicht ausreichend, sehr enge Seitenräume für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Lebensmittelversorger decken fußläufig nicht alle Siedlungsbereiche ab (auch Neubaugebiete)</li> </ul>	

## 2.4 Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die im Stadtverkehr hinsichtlich der Reisezeiten gut mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann (vgl. Kap. 2.1.3). Radfahren sichert eine emissionsfreie und geräuscharme Mobilität und trägt somit wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Es ist gesund und ermöglicht breiten Bevölkerungsschichten einen sehr preiswerten Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe. Eine immer vielfältiger werdende Modellpalette an Fahrrädern (z. B. Lastenräder, Pedelecs/E-Bikes, Falträder, Dreiräder) erweitert die Einsatzmöglichkeiten und stellt hierdurch auch im Alltagsverkehr zunehmend eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen. Mit E-Bikes und Pedelecs sind auch größere Entfernungen zu bewältigen, sodass das Fahrrad auch für den Stadt-Umland-Verkehr interessanter wird. Die Verkaufszahlen von E-Bikes und Pedelecs hatten in den letzten Jahren enorme Zuwachsraten; mittlerweile sind in Deutschland ca. 2,5 Mio. E-Bikes und Pedelecs unterwegs, was einem Marktanteil von ca. 12 % entspricht – allein im Jahr 2015 wurden 535.000 elektrisch unterstützte Fahrräder verkauft.<sup>17</sup> Pedelecs haben sich bereits als fester Bestandteil des Verkehrssystems etabliert und erschließen neue Zielgruppen für den Radverkehr wie z. B. Pendler/innen sowie Senior/innen. Neben neuen Zielgruppen ergeben sich hierdurch aber auch neue Anforderungen an die lokale Radverkehrsinfrastruktur.

Mit einem Anteil von 23 % am Modal Split kann in Greven eine positive Radfahrkultur erkannt werden, sodass das Fahrrad fest zum Alltagsbild im Mobilitätsgeschehen in Greven gehört. Im Vergleich zu weiteren Kommunen im Kreis Steinfurt liegt Greven hinsichtlich des Anteils der mit dem Rad zurückgelegten Wege jedoch nur im Mittelfeld. Insbesondere mit Blick auf die Entfernungsklasse von 5-10 km und einem Radverkehrsanteil von knapp 10 % ist noch Potenzial erkennbar.

### 2.4.1 Radverkehrsnetz und Wegweisung

Ein Radverkehrsnetz stellt die Planungsgrundlage für die kommunale Radverkehrsinfrastruktur dar und enthält bspw. prioritäre Strecken. Zudem definiert es Haupt- und Nebenrouten und beinhaltet eine differenzierte Beschilderung. Die Stadt Greven verfügt über kein städtisches Radverkehrsnetz, ist aber in das landesweite NRW-Radverkehrsnetz und das touristische Radroutennetz des Kreises Steinfurt und damit des Münsterlandes eingebettet. Das Radnetz NRW bildet die Grundlage für die Anbindung Grevens an die Nachbarstädte sowie der Ortsteile untereinander. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische Routen bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Über das Radverkehrsnetz NRW bestehen beispielsweise Anbindungen an den Ortsteil Reckenfeld sowie an das Oberzentrum Münster<sup>18</sup>. Darüber hinaus liegt Greven an dem 375 km langen Emsradweg, welcher abschnittsweise über die

---

<sup>17</sup> Webseite ZIV

<sup>18</sup> Aktuell laufen Planungen von Seiten der Städteregion Münster zu stadtreionalen Velorouten, welche auch Greven miteinbeziehen.

Kardinal-von-Galen-Straße sowie nördlich der Innenstadt durch bebautes Gebiet führt. Aktuell bestehen von Seiten der Stadtregion Münster Planungen für ein Veloroutenkonzept, welches auch die Optimierung der Anbindung Greven an das Oberzentrum Münster mit dem Rad berücksichtigt.

Ein weitestgehend verkehrsberuhigtes Straßennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen bzw. in Wohngebieten erlaubt ein überwiegend sicheres Radfahren, sodass hier Radverkehrsanlagen i. d. R. nicht notwendig sind. Außerhalb der Kernstadt steht zudem ein weit verzweigtes Feld- und Wirtschaftswegenetz zur Verfügung, welches – im Falle einer entsprechenden Oberflächenbeschaffenheit und keiner Beeinträchtigung der Befahrbarkeit (z. B. Verschmutzung) – vor allem für den Freizeitverkehr eine attraktive Ergänzung zu den straßengeleitenden baulichen Radverkehrsanlagen darstellt. Bestehende Radverkehrsanlagen im Grevener Hauptstraßennetz sind überwiegend durch bauliche und benutzungspflichtige Radwege (Verkehrszeichen 237, 240 oder 241, vgl. Abbildung 40) in den Seitenräumen geprägt (vgl.

Abbildung 41).

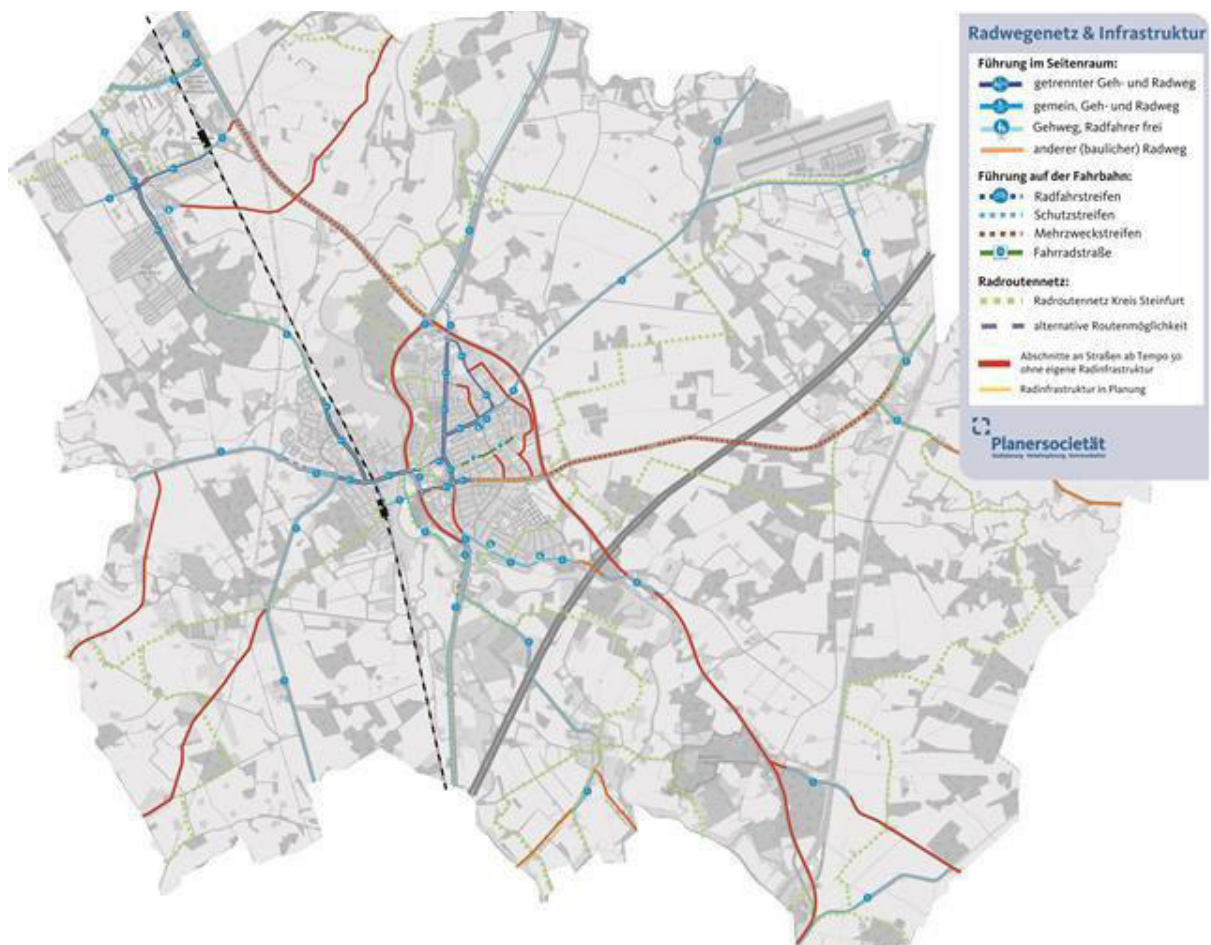
Die Fußgängerzone in Greven ist für den Radverkehr von 19.00 Uhr bis 8.00 Uhr geöffnet. Das frühe Ende der Öffnung um 8.00 Uhr reicht nicht für den gesamten Schülerverkehr aus. Für Teile des Schüler- und Berufsverkehrs wird die Fußgängerzone somit zur Barriere. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde mehrfach die „illegale“ Nutzung der Fußgängerzone durch den Radverkehr außerhalb der Öffnungszeiten des Einzelhandels bemängelt.

**Abbildung 40: Verkehrszeichen benutzungspflichtige Radwege**



Quelle: Planersocietät

Seit 1997 sind Fahrradstraßen in der StVO verankert und können ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist. Kfz-Verkehr kann mit mäßiger Geschwindigkeit (max. 30 km/h) zugelassen werden, Radfahrer/innen dürfen hier auch nebeneinander fahren. Mit der Barkenstraße weist Greven eine Fahrradstraße auf und stellt damit eine gute Anbindung der Innenstadt sowie der St. Martini-Schule mit dem Fahrrad aus östlicher Richtung her. Gleichzeitig führt die Fahrradstraße durch eine Tempo 30-Zone mit entsprechender Rechts-vor-links-Regelung, sodass der gewünschte Effekt der Radverkehrsbeschleunigung aufgrund der Vorfahrtregelung an Einmündungen und Kreuzungen eingeschränkt wird.

**Abbildung 41: Radverkehrsnetz und Infrastruktur**


Quelle: Planersocietät

### 2.4.2 Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur

Die Attraktivität des Radverkehrsangebots ist v. a. abhängig von der Qualität der Infrastruktur. Infrastrukturelle Mängel sind vielfältig und häufig kleinteilig. Einschränkungen ergeben sich im Fahrkomfort, der Verkehrssicherheit oder der Reisegeschwindigkeit des Radfahrens. Auswirkungen können sich damit auf die Akzeptanz einer Route oder auch die Regelakzeptanz ergeben.

Radverkehr ist in der Regel auf der Fahrbahn zu führen (vgl. StVO §2). Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Gleichzeitig müssen ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und gewisse Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur erfüllt sein (vgl. StVO VwV zu §2 Absatz 4 Satz 2). Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen verweist die StVO-VwV auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV 2010).

Laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) kann der Radverkehr bei Tempo 50 bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 4.500 Kfz/Tag i.d.R. sicher auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden (vgl. FGSV 2010). Relevant für die Bewertung sind hierbei jedoch auch die lokalen Gegebenheiten, wie z.B. Fahrbahnbreiten, das Schwerverkehrsaufkommen und die Übersichtlichkeit.

keit des Straßenraumes. Die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Greven orientieren sich überwiegend entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes, wo aufgrund der Bündelungsfunktion i. d. R. höhere Verkehrsbelastungen auftreten (vgl. Kap. 2.6.2). Dennoch weisen einzelne Straßenabschnitte Kfz-Belastungszahlen auf, welche eine verträgliche Abwicklung des Kfz- und Radverkehrs gewährleisten, aber gleichzeitig benutzungspflichtige Radwege ausweisen, wie z. B.

- Bahnhofstraße (getrennter Geh- und Radweg Richtung Bahnhof)
- Steinfurter Straße (gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Ortsmitte)
- Hansaring (getrennter Geh- und Radweg)
- Saerbecker Straße, nördlicher Abschnitt (getrennter Geh- und Radweg)

Die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs in den Seitenräumen kann zu Konfliktpotenzial zwischen den beiden Gruppen führen, da die in der Regel vorhandene Flächenknappheit keine ausreichend breiten Rad- bzw. Gehwege erlaubt (vgl. Kap. 2.3.2). Parkende Autos sowie Mülltonnen schränken die verfügbare Fläche zusätzlich ein. Unabhängig von den Kfz-Belastungszahlen wird der Fuß- und Radverkehr in einigen Grevenener Straßenzügen im Seitenraum geführt. Die Situation verschärft sich, wenn Belastungsspitzen im Radverkehr zu beobachten sind, wie z. B. zu Schulbeginn und -schluss an der Rathausstraße sowie an der Kardinal-von-Galen-Straße.

**Abbildung 42: Königstraße**



Quelle: Planersocietät

Die Königsstraße als wichtige Verbindungsachse zur Erreichbarkeit der Innenstadt aus östlicher Richtung, v. a. auch mit Blick auf das Neubaugebiet „Wüste“ wurde im Rahmen der Bestandsanalyse aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen als mangelhaft für den Radverkehr identifiziert. Durch Umbaumaßnahmen im Jahr 2017 weist die Königstraße mittlerweile auf fast gesamter Strecke Schutzstreifen auf, wodurch sich die Situation für den Radverkehr merklich verbessert hat.,,

**Abbildung 43: Umlaufgitter am Bahnhof und Wartezeiten an der Molkereikreuzung**



Quelle: Planersocietät

Die Querung von Hauptverkehrsstraßen kann sich bei erhöhter Trennwirkung – wie auch im Fußverkehr (vgl. Kap. 2.3.2) – als Mangel zur Verbindung oder Anbindung von Radrouten bzw. wichtigen Zielen für den Radverkehr erweisen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit aufgrund von ungesicherten Abkürzungen stark beeinträchtigen. Eine im bisherigen Partizipationsprozess bereits



vielfach diskutierte Querung stellt im Hinblick auf die aktuelle Signalisierung für den Radverkehr die Molkereikreuzung dar. Von der nördlichen Seite der Nordwalder Straße kommend (beidseitige Zweirichtungsradwege) ist aufgrund der Schaltung eine Querung des Ibbenbürener Damms in einem Zuge nicht möglich, da der Radverkehr im weiteren Verlauf – zugunsten der Verkehrssicherheit<sup>19</sup> – auf die rechte Seite der Kardinal-von-Galen geführt wird. Hierdurch entstehen längere und zunächst nicht nachvollziehbare Wartezeiten auch in Gegenrichtung. Eine fehlende Querung der Nordwalder Straße auf Höhe der Jürgen-Hornemann-Straße verhindert hierbei die direkte Weiterfahrt in Richtung Molkereikreuzung entlang der Nordwalder Straße auf der rechten Seite.

Ebenfalls weist die Unterführung des Bahnhofes als wichtige Verbindung zur Emsbrücke eine Trennwirkung auf. Die Umlaufgitter in Verbindung mit der Steigung erschweren vor allem bei Begegnungsverkehr oder mit Fahrradanhänger die Nutzung mit dem Rad (vgl. Abbildung 43). Weitere fehlende und weiter zu qualifizierende Querungsanlagen können dem Fußverkehrskapitel 2.3.2 entnommen werden.

Das Radverkehrsnetz NRW ermöglicht teilweise bereits eine komfortable und sichere Anbindung der Ortsteile (z. B. Reckenfeld und Gimfte) an die Innenstadt. Für die Verbindung Schmedehausen-Innenstadt dagegen fehlt eine zügige Radverkehrsverbindung, was auch auf der Auftaktveranstaltung angesprochen wurde. Die L 555 weist keine Radverkehrsanlagen auf, sodass derzeit eine sichere Anbindung nur über das Feld- und Wirtschaftswegenetz bzw. das Radroutennetz des Kreises Steinfurt gegeben ist. Aufgrund der umwegigen Routenführung müssen damit allerdings längere Fahrzeiten in Kauf genommen werden. Attraktive und schnelle Radwegeverbindungen spielen auch auf starken Pendlerbeziehungen zwischen Greven und Nachbarkommunen – auch vor dem Hintergrund des Pedelec-Booms in Deutschland – eine zunehmend wichtige Rolle. Derzeit existieren noch keine entsprechenden Rad(schnell)verbindungen von und nach Greven. Allerdings wurden bereits für den Kreis Steinfurt Potenziale für schnelle Radverkehrskorridore identifiziert (vgl. Kreis Steinfurt 2013) und die Verbindung Greven - Münster im Masterplan klimafreundliche Mobilität des Kreises Steinfurt als Pilot vorgeschlagen (vgl. Kreis Steinfurt 2015). Aktuell erstellt die Stadtregion Münster ein Konzept für stadtrregionale Velorouten, u. a. auch mit der Anbindung Greven-Münster.

### **2.4.3 Radabstellanlagen**

Neben dem Angebot für den fließenden Radverkehr spielt auch die Verfügbarkeit komfortabler sowie ausreichender Radabstellanlagen eine wesentliche Rolle hinsichtlich der Attraktivität des Radverkehrangebotes. Fehlende sichere und auch witterungsgeschützte Abstellanlagen an Quell- und Zielorten können als Nutzungshemmnis für das Radfahren wirken, gleichzeitig können entsprechende Angebote eine ordnende Funktion im öffentlichen Raum einnehmen und somit Nutzungskonflikte – im Sinne von wild abgestellten Fahrrädern im Straßenraum – minimieren. Darüber hinaus stellen Fahrradabstellanlagen an intermodalen Verknüpfungspunkten mit dem öffent-

---

<sup>19</sup> Unfallhäufung an der Einmündung Philipp-Manz-Straße mit Beteiligung von linksfahrenden Radfahrerinnen und Radfahrern

lichen Verkehr – wie z. B. am Bahnhof Greven – eine wichtige Voraussetzung für intermodale Wegekettungen von Pendler/innen dar (vgl. Kap. 2.8), um hier das sichere Abstellen des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV über einen längeren Zeitraum zu gewährleisten.

Die Fahrradnutzung ist in der Fußgängerzone tagsüber – von 8 bis 19 Uhr – verboten, teilweise vorhandene Abstellanlagen im Eingangsbereich der Innenstadt erlauben hierfür das Abstellen des Fahrrads, wie z. B. in der Barkenstraße (vgl. Abbildung 44). Dennoch fehlt es im Innenstadtbereich insgesamt an einer ausreichenden Stückzahl Fahrradstellplätze, was auch im Rahmen der Auftaktveranstaltung angemerkt wurde. Insbesondere auf den zentralen Plätzen (Marktplatz und Niederort) stehen nicht ausreichend Fahrradbügel zur Verfügung. In der Folge können vereinzelt Häufungen frei abgestellter Fahrräder im Bereich der Fußgängerzone beobachtet werden, wodurch u. a. Konfliktpotenzial für Fußgänger/innen entsteht (vgl. Kap. 2.3.2).

**Abbildung 44: Eingangsbereich Barkenstraße (links) und frei abgestellte Räder (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten oder weitergehende serviceorientierte Angebote (z. B. Gepäckschließfächer) existieren im direkten Umfeld der Fußgängerzone nicht. Vor allem Verstaumöglichkeiten können hinsichtlich der Aufbewahrung von Einkäufen, Taschen oder Helmen weitere Anreize für die Fahrradnutzung zum Einkaufen schaffen. Für Fahrradtouristen stellen Schließfächer ebenso einen wichtigen Service dar. Überdachte Radabstellanlagen stehen ausschließlich an den intermodalen Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr in Greven zur Verfügung, welche teilweise allerdings einen qualitativen Optimierungsbedarf aufweisen (vgl. Kap. 2.8). Darüber hinaus weisen einzelne Bushaltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf (vgl. Abbildung 45), ein durchgängiges Konzept für das sichere Abstellen hinsichtlich des Fahrrads als Zu- und Abbringer zum/vom Bus ist jedoch nicht vorhanden.

Aktuell sind im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt“ von Seiten der Stadt Greven weitere Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich in Planung.

**Abbildung 45: Abstellanlagen an Bushaltestellen**



Quelle: Planersocietät

### 2.4.4 Stärken und Schwächen im Radverkehr in Greven

Stärken	Schwächen
+ Allgemein positive Radfahrkultur in der Bevölkerung (23 % Anteil am Modal Split)	- Konfliktpotenzial in zu schmalen Seitenräumen mit dem Fußverkehr
+ weitgehend verkehrsberuhigtes Nebennetz erlaubt ein überwiegend sicheres Radfahren innerorts	- zahlreiche benutzungspflichtige aber zu schmale Radwege
+ weit verzweigtes Feld- und Wirtschaftswegetz außerorts	- Oberflächenbeschaffenheit der Feld- und Wirtschaftswege abschnittsweise bzw. auf kurzen Strecken mangelhaft
+ Fahrradstraße Barkenstraße	- Fahrradstraße mit Rechts-vor-links-Regelung
+ große Abstellanlagen an beiden SPNV-Halten, überwiegend überdacht	- Abstellanlagen sind überlastet
+ Konzept für Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt in Planung	- Fahrradboxen am Bhf Greven qualitativ unattraktiv
	- kein durchgängiges Konzept von Radabstellanlagen an Bushaltestellen

## 2.5 ÖPNV und verknüpfte Mobilität

Der Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt bildet den Rahmen für den Bestand und die Fortentwicklung des ÖPNV im kreisweiten Zusammenhang. Insbesondere werden im Nahverkehrsplan Qualitätskriterien für den ÖPNV festgelegt. Das Mobilitätskonzept legt den Nahverkehrsplan als ÖPNV-Planungsgrundlage zugrunde und betrachtet darüber hinausgehend den ÖPNV bezogen auf die Stadt Greven vertieft.

Die Stadt Greven ist Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs in Greven und insoweit verantwortlich für die Organisation, Finanzierung und Ausgestaltung des Leistungsumfangs in ihrem Zuständigkeitsbereich. Am 31.07.2015 liefen die bestehenden Konzessionen für die Stadtbuslinien 250 bis 258 mit dem derzeitigen Anbieter KVM Weilke und Grevener Verkehrsgesellschaft als Gemeinschaftskonzessionäre aus.

Der Rat der Stadt Greven hat in seiner Sitzung am 17.12.2014 den Fahrplan und die Linienführung für den Stadtbusverkehr Greven ab dem 01.08.2015 beschlossen. Im Rahmen der Leistungsvergabenormen der EU (VO 1370/2007) ist der Stadtbusverkehr mit der Voraussetzung eines Vergabevolumens von unter 1 Mio. Euro „direkt“ als Kleinauftrag wieder an die Grevener Verkehrsgesellschaft mbH und Kraftverkehr C. Weilke GmbH & Co KG vergeben worden. Die Neukonzessionierung ist für weitere 10 Jahre bis 2025 erfolgt. Damit konnten die Ziele der Stadt Greven, der Erhalt der Möglichkeit des Verlustausgleichs über den steuerlichen Querverbund sowie der Erhalt einer aus Sicht der Stadt Greven angemessenen ÖPNV-Grundversorgung, erreicht und gesichert werden.

### 2.5.1 Rahmenbedingungen

Der 2. Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt ist im Jahr 2005 beschlossen worden, er befindet sich jedoch derzeit (Stand Dezember 2016) in Fortschreibung. Der noch gültige Nahverkehrsplan von 2005 stellt das zentrale Planungsinstrument zur Sicherung und Fortentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im Kreis Steinfurt und somit auch in Greven dar. Er besteht aus drei Teilbausteinen. Im ersten Baustein erfolgt eine Bestandsaufnahme und -analyse der raumstrukturellen Rahmenbedingungen und des ÖPNV-Angebotes sowie eine Prognose der zukünftigen Raum- und Verkehrsentwicklung. Der zweite Baustein beinhaltet ein ÖPNV-Entwicklungskonzept mit Zielvorgaben und Handlungsempfehlungen sowie ein Maßnahmenkonzept mit konkreten Handlungsmaßnahmen. In einem dritten Baustein ist ein Linienbündelungskonzept erstellt worden.

In Bezug auf das Mobilitätskonzept der Stadt Greven sind neben den Zielen des Nahverkehrsplans vor allem die im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen an die ÖPNV-Qualität und einer „ausreichenden Bedienung“ (vgl. Personenbeförderungsgesetz, PBefG) von Bedeutung. Darüber hinaus können die Maßnahmen, die die Stadt Greven betreffen, abgeglichen und bewertet werden. Auf dieser Basis liefert das Mobilitätskonzept Vorschläge zur Optimierung, welche wiederum in die fortschreitende Nahverkehrsplanung einfließen können.

### *Rahmenbedingungen und Ziele*

Schwerpunkt des Nahverkehrsplans des Jahres 2005 bildet die Weiterentwicklung des Angebots unter Berücksichtigung der finanziellen Situation der Gemeinden im Kreisgebiet. Vor diesem Hintergrund werden folgende Grundsätze zur Entwicklung des ÖPNV genannt:

- Orientierung an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und Unterstützung deren Zielsetzungen
- Sicherung des heutigen Marktanteils des ÖPNV
- Nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf
- Prüfung und Modifizierung des ÖPNV-Angebotes in Bezug zu den Entwicklungen der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen
- Vorrang SPNV gegenüber ÖPNV in den Schienenkorridoren, Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes auf den SPNV und Verknüpfung zu einem koordinierten Bus-/Schienenkonzept
- Abstimmung städtebaulicher und verkehrlicher Planungsabsichten der Städte und Gemeinden mit den Zielen der Nahverkehrsplanung

Anhand der Grundsätze werden die Schwerpunkte bei der Weiterentwicklung des ÖPNV beim Erhalt des bestehenden Angebotes und der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von diesem gesehen, also ein insgesamt konservativer, bestandssichernder Planungsansatz gewählt. Als Konsequenz für die Stadt Greven bedeutet dies, den ÖPNV auf Basis des derzeitigen Leistungsangebots zu optimieren. Dies beinhaltet eine optimierte Ausrichtung auf den SPNV sowie eine bessere Integration alternativer Bedienungsformen und intermodaler Angebote in den öffentlichen Verkehr; gleichwohl wird auch der Auftrag an die Stadt Greven formuliert, bei städtebaulichen Planungen den ÖPNV mitzudenken.

### *Anforderungen der ausreichenden Bedienung für den ÖPNV in Greven*

Der Nahverkehrsplan trifft auf Grundlage von § 8 (3) PBefG und § 8 (3) des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Festlegungen bezüglich der Bedienungs-, Verbindungs- und Erschließungsqualität, welche als ausreichende Bedienung bzw. als Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot in Greven gelten.

Die Anforderung an die Erschließungsqualität betrifft – neben einer möglichst direkten Erschließung des Stadtzentrums, Haupteinkaufsbereichen, Berufs- und Ausbildungsstandorten sowie wichtiger Infrastruktureinrichtungen – die Definition von Haltestelleneinzugsbereichen von

- 300 m bei Bushaltestellen in zentralen Orten (Mittel- und Grundzentren)
- 500 m bei Bushaltestellen in sonstigen Orten/Ortsteilen
- 1.000 m bei SPNV-Bahnhöfen/Haltepunkten

Die Anforderung an die Bedienungsqualität beinhaltet folgende Vorgaben:

- Bedienung im ÖPNV-Grundnetz (Hauptachsen) montags bis freitags 6 – 19 Uhr, individuelle Zeitfenster bei Linien mit geringer Verkehrsbedeutung, gleiche Bedienungshäufigkeit möglichst an allen Werktagen

- Grundbedienung in zentralen Orten auf den Hauptrelationen auch in den Abendstunden, samstags zu Geschäftszeiten sowie an Sonn-/Feiertagen
- Konsequente Vertaktung, Minimierung von Verkehrsbeschränkungen, bei bedarfsgerecht nicht vertakteten Angeboten ist eine transparente Fahrplangestaltung umzusetzen
- „Unter Umständen“ können diese Anforderungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten „aufgeweicht“ werden, es sind jedoch die Risiken bzgl. der erreichbaren Marktausschöpfung zu berücksichtigen



**Tabelle 4: Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität**

Verbindungskategorie	Zielwerte Bedienungshäufigkeit	max. anzustrebende Umstiege
innerhalb der Kernstädte von Mittelzentren (über 10.000 EW in diesem Bereich) und anderen Ortsteilen mit über 10.000 EW	Takt 30	nicht definiert
Grundzentrum / Orte über 2.000 EW < > Mittelzentrum	Takt 60 (14 Fahrtenpaare)	0
Orte / Ortsteile 1.000 – 2.000 EW < > Mittelzentrum	taktorientiertes stündliches Angebot (14 Fahrtenpaare)	1
Orte 200 – 1.000 EW < > Mittelzentrum	9 Fahrtenpaare in den Zeitfenstern morgens, mittags, abends	1
Mittelzentrum < > Oberzentrum	Takt 60 (14 Fahrtenpaare)	0
Grundzentrum < > Oberzentrum	taktorientiertes stündliches Angebot (14 Fahrtenpaare)	1
sonstige Orte über 200 EW < > Oberzentrum	9 Fahrtenpaare in Zeitfenstern	2

Quelle: NVP Kreis Steinfurt 2005

In Bezug auf Umsteigezeiten an definierten Verknüpfungspunkten nennt der Nahverkehrsplan, jeweils in Abhängigkeit der baulichen Situation, nachfolgend anzustrebende Werte:

- Bus/Bus-Verknüpfungen: max. 5 Minuten
- Bus/Schiene-Verknüpfungen max. 10 Minuten

Darüber hinaus sieht der Nahverkehrsplan an Verknüpfungspunkten ein Angebot sowohl von Park and Ride- als auch Bike and Ride-Anlagen vor. Gleichwohl ist im Nahverkehrsplan keine Grevener Haltestelle als Verknüpfungspunkt dargestellt, auch wenn z. B. die Haltestellen Greven Bahnhof oder Rathaus/ZOB wichtige Übergänge zwischen SPNV und Bus bzw. Regionalbus und Stadtbus darstellen. Die Stadt Greven hatte im Zuge der Nahverkehrsplanfortschreibung eine bessere Anbindung der Bahnhöfe Greven und Reckenfeld (sowie Münster-Sprakel) angemerkt, Maßnahmen sind laut NVP jedoch nur lokal im Einzelfall zu prüfen.

## Maßnahmen im Nahverkehrsplan Greven betreffend

**Tabelle 5: Maßnahmen im NVP 2005 bezüglich Greven**

Maßnahme	Umsetzung
Linie 172: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Produktprofilierung zum Regiobus</li> <li>▪ Vertaktung des bestehenden Fahrtenangebotes</li> <li>▪ Ausweitung Mo.-Fr. um zwei Fahrtenpaare, Sa. um drei Fahrtenpaare</li> <li>▪ Aufhebung Verkehrsbeschränkungen einzelner Schul-/Ferienfahrten</li> <li>▪ Integration in Linie R72 Münster – Nordwalde (– Greven)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nicht umgesetzt</li> <li>▪ umgesetzt</li> <li>▪ k.A.</li> <li>▪ nicht umgesetzt</li> <li>▪ nicht umgesetzt</li> </ul>
Linie R 61: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienung am Samstag</li> </ul>	nicht umgesetzt
Linie R 72: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linienwegverlängerung von Altenberge nach Nordwalde, durch Verknüpfung mit der Linie 172 Verlängerung R 72 bis Greven (siehe Maßnahme Linie 172)</li> </ul>	nicht umgesetzt
Linie X 150: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration der Linie X 150 (Flughafenexpress FMO – Osnabrück) als Sprinterbus SB 15 in den VGM-Tarif</li> </ul>	nicht umgesetzt, VGM-Tarif gilt nur auf Abschnitt FMO – Ladbergen
Prüfauftrag	Umsetzung
Linie R51: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebotseinstellung Fahrtenangebot Mo.-Fr. nach 20 Uhr Lengerich – Münster</li> <li>▪ Linienführung über Greven-Gimbte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ umgesetzt</li> <li>▪ einzelne Fahrten über Gimbte</li> </ul>
Linie S50: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebotsreduzierung bzw. Umstellung auf Bedarfsangebot nach 20 Uhr Sa. und So. zwischen FMO und Münster</li> <li>▪ am Wochenende Fahrradbus-Bedienung „denkbar“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kein Verkehr nach 20 Uhr (D 50 direkt FMO – Münster)</li> <li>▪ Reduzierung Sa. / So. nicht umgesetzt</li> <li>▪ Fahrradbus umgesetzt</li> </ul>

Quelle: NVP Kreis Steinfurt 2005, eigene Auswertung

Zusätzlich zu den aufgeführten Maßnahmen hat die Stadt Greven die Anbindung des Marienschulzentrums durch die Linie R 51 angeregt, diese Maßnahme ist mit Verweis auf die regionale Verkehrsfunktion der R 51 nicht aufgenommen worden.

*Ergänzender Nachtrag nach Abschluss der Analysen:*

*In der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Steinfurt im Jahr 2018 (derzeit in der Abstimmung) sind folgende Angebotsmaßnahmen im Regionalbusverkehr vorgesehen, die die Stadt Greven betreffen und die im Rahmen des Teilplans Mobilität grundsätzlich mitgetragen werden:*

- *Linie S50: Moderate Ergänzung des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Ibbenbüren – Saerbeck – FMO – Münster*

- *Linie R51: Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation – Ladbergen – Greven mit einzelnen Fahrpaaren in den Randzeiten*
- *Linie 172: Aufwerten der Linie 172 durch Umprofilieren zur RegioBus-Linie und Ergänzung von einzelnen Fahrten*

*Weiterhin enthält der Nahverkehrsplan die Aussage, dass die Kommunen des Kreises in Eigenregie entscheiden können und sollen, „ob und in welcher Art und Intensität sie sich zukünftig des Themas ‚Mobilität in die Fläche bringen‘ annehmen möchte“. Im Nahverkehrsplan werden dazu Ausgestaltungsmöglichkeiten präsentiert, die Stadt Greven ist hier jedoch in der Konzeption und Umsetzung frei.*

*Ebenso wird im Entwurf des Nahverkehrsplans die Bedeutung der Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Fahrrad, hervorgehoben. Die Stadt Greven wird als Stadt mit Potenzial für hochwertige B+R-Anlagen bzw. Mobilstationen an den Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen hervorgehoben. Als Prüfauftrag ist zudem die Neugestaltung der Haltestelle Greven ZOB/Rathaus (Optimierung der Organisation in der Zu- und Abfahrt, barrierefreie, moderne Gestaltung und Einrichtung einer hochwertigen Radabstellanlage) sowie ein Ausbau der Haltestelle am Schulzentrum benannt.*

## **2.5.2 Liniennetz und Erschließung**

### *Bahnverkehr*

Der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Münsterland und in Greven ist der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM). Dieser ist wiederum Mitglied des Dachverbandes Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), welcher als einer von drei Zweckverbänden in NRW die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV im Raum Westfalen übernimmt.

Die Stadt Greven ist mit den Bahnhöfen Greven und Reckenfeld an den SPNV angebunden. Durch das Stadtgebiet verläuft die Bahnstrecke Münster – Rheine, auf der neben dem Nahverkehr auch eine IC-Linie verkehrt, welche in Greven allerdings nicht hält. Im SPNV verkehren zwei Regional-expresslinien (RE) und eine Regionalbahnlinie (RB). Der RE 7 (Rheine – Münster – Hagen – Köln – Krefeld) wird von National Express bedient, der RE 15 (Münster – Rheine – Emden) von der Westfalenbahn. Die RE-Linien verkehren montags bis freitags jeweils im 60-Minutentakt und halten tagsüber nur in Greven, einzelne Fahrten des RE 15 in Tagesrandzeiten halten auch in Reckenfeld. Der RE 7 wird samstags und sonntags auf einen Zweistudentakt ausgedünnt. Die Linie RB 65, als Zusammenschluss aus den Linien RB 65 und RB 68, (Münster – Greven – Rheine) wird ebenfalls von der Westfalenbahn, einige Fahrten auch von DB Regio NRW betrieben (ab 2017 vollständig von der Eurobahn (Keolis)). Sie verkehrt in einem angenäherten 30-Minutentakt, zwischen etwa 9 Uhr und 12 Uhr und abends im 60-Minutentakt. Dadurch ergeben sich am Bahnhof Greven stündlich jeweils bis zu vier Abfahrten Richtung Münster und Richtung Rheine, vom Bahnhof Reckenfeld stündlich jeweils bis zu zwei Abfahrten. Der SPNV dient der Stadt Greven vor allem als Zubringer zum nächsten Oberzentrum Münster und dem großen Mittelzentrum Rheine sowie als schnelle Verbindung in die Metropolregion Rhein-Ruhr und Richtung Nordsee. Bei den Planungsradtouren

wurde angemerkt, dass die Pendlerzüge zu den Hauptverkehrszeiten häufig überfüllt seien. Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofs Reckenfeld im Ortsteil und parallelem Busverkehr ist von einer geringen innerstädtischen Nahverkehrsfunktion des SPNV auszugehen.

**Tabelle 6: SPNV-Angebot in Greven**

Linie	Linienverlauf	Takt	Betriebszeitraum Mo-Fr / Sa / So
RE 7	Rheine – <b>Greven</b> – Münster – Hagen – Wuppertal – Köln – Krefeld	60 (120)	6 – 20 / 8 – 20 / 8 – 20 Uhr
RE 15	Münster – <b>Greven</b> – Rheine – Emden	60	5 – 22 / 6 – 22 / 7 – 22 Uhr
RB 65	Münster – <b>Greven</b> – <b>Reckenfeld</b> – Rheine	30 (60)	5 – 24 / 6 – 1 / 7 – 1 Uhr

Quelle: Fahrplanrecherche (Fahrplanstand Dezember 2016)

### *Busverkehr*

Das Busverkehrsangebot im Stadtgebiet Greven setzt sich aus den verschiedenen Produkten bzw. Linientypen Schnellbus, Regionalbus und Stadtbus zusammen.

Der Schnellbus S 50 verkehrt zwischen Ibbenbüren und Münster über den auf Grevenener Stadtgebiet gelegenen Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) und tangiert den Ortsteil Schmedehausen; er übernimmt dementsprechend keine Verbindungs- und Erschließungsfunktionen für die Grevenener Kernstadt. Abends verkehrt zwischen FMO und Münster der Direktbus D 50, der nur am Flughafen und auf Münsteraner Stadtgebiet hält. Vom Flughafen aus in Richtung Osnabrück verkehrt zudem die Osnabrücker Expressbuslinie X 150.

Wichtige Verbindungen für die Kernstadt Grevens stellen vor allem die Regionalbuslinie R 51 (Lengerich – FMO – Greven – Münster), aber auch die Linie R 61 (Greven – Saerbeck) dar. Allerdings wurde bei der Auftaktveranstaltung die Unpünktlichkeit der Linie R 51 kritisiert. Die Linie 172 (Greven – Nordwalde) übernimmt ebenfalls eine regionale Verbindungsfunktion, wird jedoch nicht mit Regionalbus-Bezeichnung geführt.

Neben dem Regionalbusverkehr existiert in Greven ein Stadtverkehr, der aus den Linien 250, 251, 252, 253, 255, 256, 257 und 258 besteht. Die Linie 250 ist die einzige regelmäßig, d. h. ohne Vorbestellung, verkehrende Buslinie, alle weiteren Linien werden entweder als Taxibus bereitgestellt, welcher bis 30 Minuten vor planmäßiger Abfahrt telefonisch bestellt werden muss oder verkehren ausschließlich an Schultagen mit wenigen Einzelfahrten (siehe auch nachstehend). Somit stellt die Linie 250 das Rückgrat des stadtinternen ÖPNV dar. Sie verkehrt zwischen der Kernstadt Greven und Reckenfeld auf zwei zum Teil voneinander abweichenden Linienwegen (250a/250b). Die Verkehrsleistungen auf den Buslinien im Raum Greven werden sowohl von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) als auch von den örtlichen Betrieben C. Weilke GmbH sowie dem Verkehrsbetrieb Schäpers erbracht.

Das Angebot des Stadtverkehrs Greven ist bedarfsorientiert und richtet sich zum Teil speziell nach den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Länge der Linien ist abhängig von den Vorgaben des §37 SchulG und der Verordnung zur Ausführung des §37, Abs. 4 SchulG (Schülerfahrtkostenverordnung – SchfkVO).

**Tabelle 7: Buslinien in Greven (ohne Schwerpunkt Schülerverkehr)**

Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Produkt
<b>Schnell- und Regionalbusverkehr</b>			
S 50	Ibbenbüren – FMO – Greven-Schmedehausen - Münster	RVM	Schnellbus
D 50	FMO – Münster	RVM	Direktbus
X 150	FMO – Ladbergen – Osnabrück	Stadtwerke Osnabrück	Expressbus
R 51	Lengerich – Ladbergen – FMO – Greven – Münster	Weilke Reisen	Regionalbus
R 61	Greven – Saerbeck	RVM	Regionalbus
172	Greven – Nordwalde	Schäpers Verkehrs- betrieb	Regionalbus
N 9	Münster – Greven – Saerbeck – Ibbenbüren	RVM	Nachtbus
<b>Stadtverkehr Greven (kursiv: Taxibus/AST)</b>			
250a	Rathausplatz/ZOB – Reckenfeld Kiefernstraße – Reckenfeld Emsstraße – Reckenfeld Industriestraße	Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH & Co. KG	Stadtverkehr
250b	Rathausplatz – Reckenfeld Kanalstraße – Reckenfeld Emsstraße – Reckenfeld Freilichtbühne	Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH & Co. KG	Stadtverkehr
253	<i>Rathausplatz – Schmedehausen – Rathausplatz</i>	<i>Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH &amp; Co. KG</i>	<i>Stadtverkehr</i>
255	<i>Bahnhof – Krankenhaus – Mariensäule - Krankenhaus</i>	<i>Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH &amp; Co. KG</i>	<i>Stadtverkehr</i>
256	<i>Rathausplatz – Gimfte – Rathausplatz</i>	<i>Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH &amp; Co. KG</i>	<i>Stadtverkehr</i>
257	<i>Krankenhaus – Voßkotten – Krankenhaus</i>	<i>Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH &amp; Co. KG</i>	<i>Stadtverkehr</i>
AST	<i>AST Greven</i>	<i>Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH &amp; Co. KG</i>	<i>Stadtverkehr</i>

Quelle: Fahrplanrecherche

### Schülerverkehre

Aufgrund demografischer Tendenzen ist in den kommenden Jahren mit einer weiterhin rückläufige Entwicklung der Schülerzahlen zu rechnen. 2010 kalkulierte IT.NRW für den Kreis Steinfurt einen Rückgang der Schülerzahlen bis 2019 um 22,5 %; die Schulentwicklungsplanung der Stadt von einem Rückgang von 9,6 % bis 2020 aus. Steigende Einwohnerzahlen deuten hingegen auf zumindest kurzfristig stabile bis steigende Schülerzahlen hin. In Greven laufen zwar aktuell zwei Schul-



formen aus (Justin-Kleinwächter-Realschule, Marien-Hauptschule), da aber an gleicher Stelle eine Gesamtschule entstanden ist, fällt kein Standort weiterführender Schulen ab 2017 vollständig weg. Auf der anderen Seite wird das Ganztagsangebot weiter ausgeweitet werden. Aus diesen Entwicklungen ergeben sich auch veränderte Ansprüche an den öffentlichen Schülerverkehr. Dies kann sich zum Beispiel durch die Notwendigkeit einer zeitlich flexibleren Verfügbarkeit von Fahrten oder durch eine stärker disperse Wohnortverteilung von weniger Schülern, aber auch – mit Hilfe von flankierenden Maßnahmen – durch ein Freiwerden von Ressourcen äußern.

Auf den Linien des Stadtverkehrs Greven werden an Schultagen zusätzliche Fahrten mit zum Teil abweichendem Linienweg durchgeführt. Darüber hinaus sind die Linien 161, 169, 176, 179, 251, 252 und 258 mit einzelnen Fahrten ausschließlich an Schultagen, teils nur an bestimmten Schultagen, im Einsatz und sind daher lediglich auf den Bedarf des Schülerverkehrs ausgerichtet.

**Tabelle 8: Linien im Schülerverkehr**

Linie	Linienverlauf	Konzessionär
161	Greven – Saerbeck (eine Regelfahrt Mariensäule – Rathaus)	RVM
169	Reckenfeld – Emsdetten – Saerbeck	Reisedienst Veelker
176	Reckenfeld – Emsdetten – Nordwalde	DB Westfalenbus
179	Greven – Altenberge	Schäpers Verkehrsbetrieb
251	Greven – Reckenfeld – Herbern	Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH & Co. KG
252	Greven – Wntrup – Hüttrup – Pentrup	Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH & Co. KG
258	Greven, Rathausplatz – Montargisplatz – Josefschulzentrum	Grevenener Verkehrs GmbH und C. Weilke GmbH & Co. KG

Quelle: Fahrplanrecherche

### *Verknüpfung Bus und Bahn*

Die Qualität einer ÖPNV-Verbindung in Greven lässt sich insbesondere an der Beförderungsgeschwindigkeit und den Kosten für den Fahrgast bemessen. Daher erfolgt ein Vergleich von Fahrzeiten und den tatsächlichen Fahrtkosten einer Fahrt mit dem ÖPNV mit einer Fahrt derselben Relation mit dem privaten Pkw. Dauert eine Fahrt mit dem ÖPNV beispielsweise doppelt so lang wie eine Fahrt mit dem MIV oder ist diese gleichermaßen kostenaufwändig, ist das ÖPNV-Angebot als unattraktiv einzustufen. Der Fahrpreisvergleich berücksichtigt dabei die vollständigen Kosten pro Kilometer eines Pkw (hier: VW Golf 2.0 TDI<sup>20</sup>), sodass sich aufgrund zum Teil nicht unmittelbar wahrnehmbarer Pkw-Kosten häufig der Eindruck ergibt, die Nutzung des ÖPNV sei teurer, als sie sich tatsächlich darstellt. Für die nachfolgende Analyse werden ein Fahrpreisverhältnis des ÖPNV von 0,7 sowie ein Fahrzeitverhältnis von bis zu 1,5 jeweils gegenüber dem MIV als gut bewertet;

<sup>20</sup> Laut ADAC Autokosten 2016 belaufen sich die Gesamtkosten pro Kilometer eines VW Golf 2.0 TDI auf 47,5 cent.

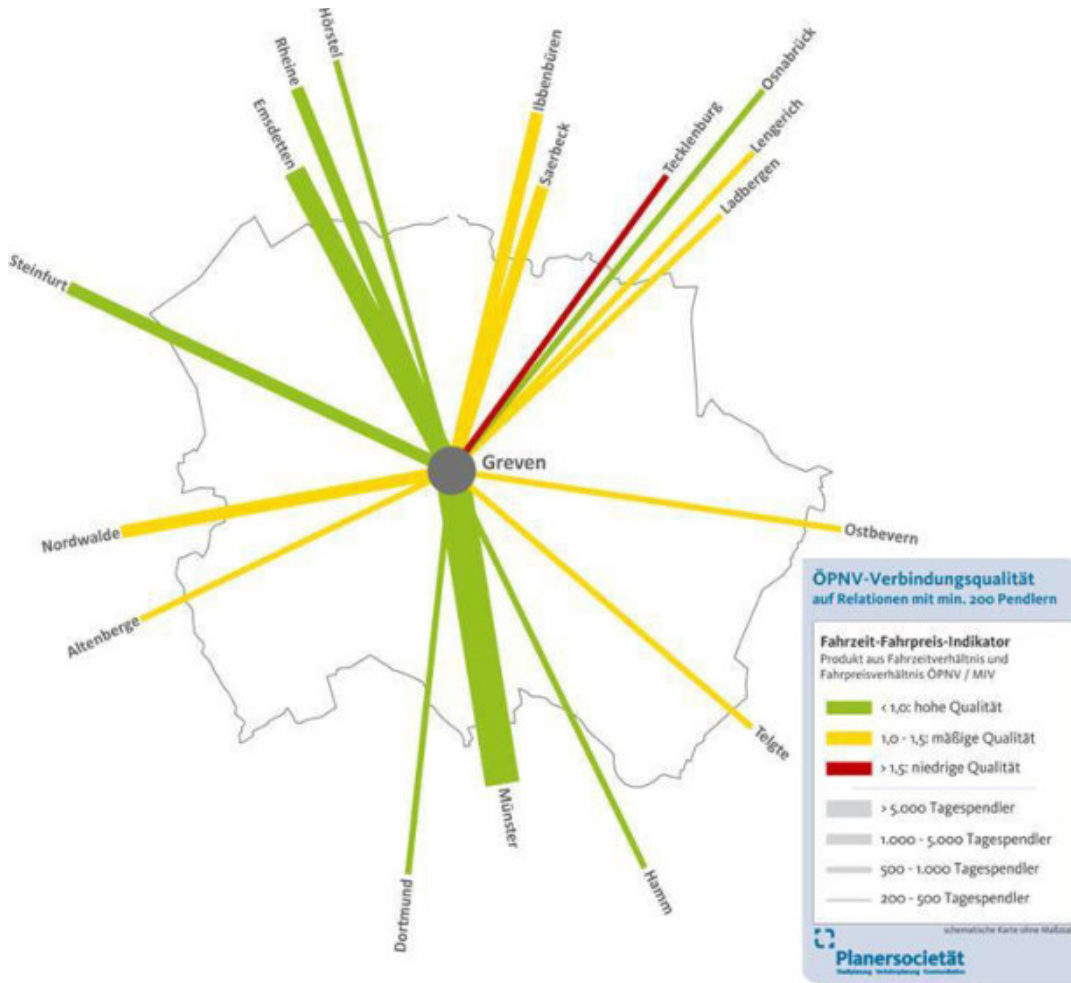
ein Fahrpreisverhältnis von 0,7-1,0 sowie ein Fahrzeitverhältnis von 1,5-2,0 zeigt, dass sich der ÖPNV zumindest noch zum Teil konkurrenzfähig erweist.

Das Fahrpreis- und Fahrzeitverhältnis ist ausgehend von Greven Mitte (Rathaus / Bahnhof) für die vor allem für Pendler wichtigsten Relationen sowie für eine Fahrt aus den Greven Ortsteilen ins Greven Zentrum untersucht worden. Nicht berücksichtigt sind dabei einerseits Zu- und Abgangszeiten zum ÖPNV und andererseits der Weg zum Auto und die Parksuchzeit. Weiterhin ist zu sagen, dass sich sowohl beim ÖPNV bei Nutzung eines Gruppen- oder Zeittickets als auch bei einer Pkw-Nutzung mit mehreren Personen entsprechende Vergünstigungen ergeben. Aus diesen Gründen sind die Ergebnisse nicht als allumfassende Qualitätsabschätzung, sondern vielmehr als allgemeine Einordnung der ÖPNV-Verbindungsqualität zu betrachten.

Insgesamt zeigt sich, dass der ÖPNV auf vielen Relationen eine ernsthafte Konkurrenz zum MIV darstellt, insbesondere auf den direkten SPNV-Verbindungen in die umliegenden Städte. Vor allem die Fahrzeit ist hier deutlich kürzer. Auch die meisten Busverbindungen erweisen sich als schnell und direkt. Auf den Relationen Greven – Altenberge und Greven – Ibbenbüren ergeben sich trotz notwendigen Umstiegs gute bis akzeptable Fahrzeiten mit dem ÖPNV von etwa 1,5-facher Dauer im Vergleich mit dem MIV. Auch im Stadtverkehr erweist sich eine Busfahrt als nicht bedeutend langsamer als eine Fahrt mit dem Pkw. Demgegenüber stehen allerdings insbesondere auf diesen Strecken auch im Vergleich hohe Fahrpreise, was sich anhand der Unterteilung Grevens in mehrere Preiszonen erklären lässt (siehe dazu auch Kap. 2.5.4). Dies führt zu Abwertungen in der ÖPNV-Qualität auf innerstädtischen Relationen.

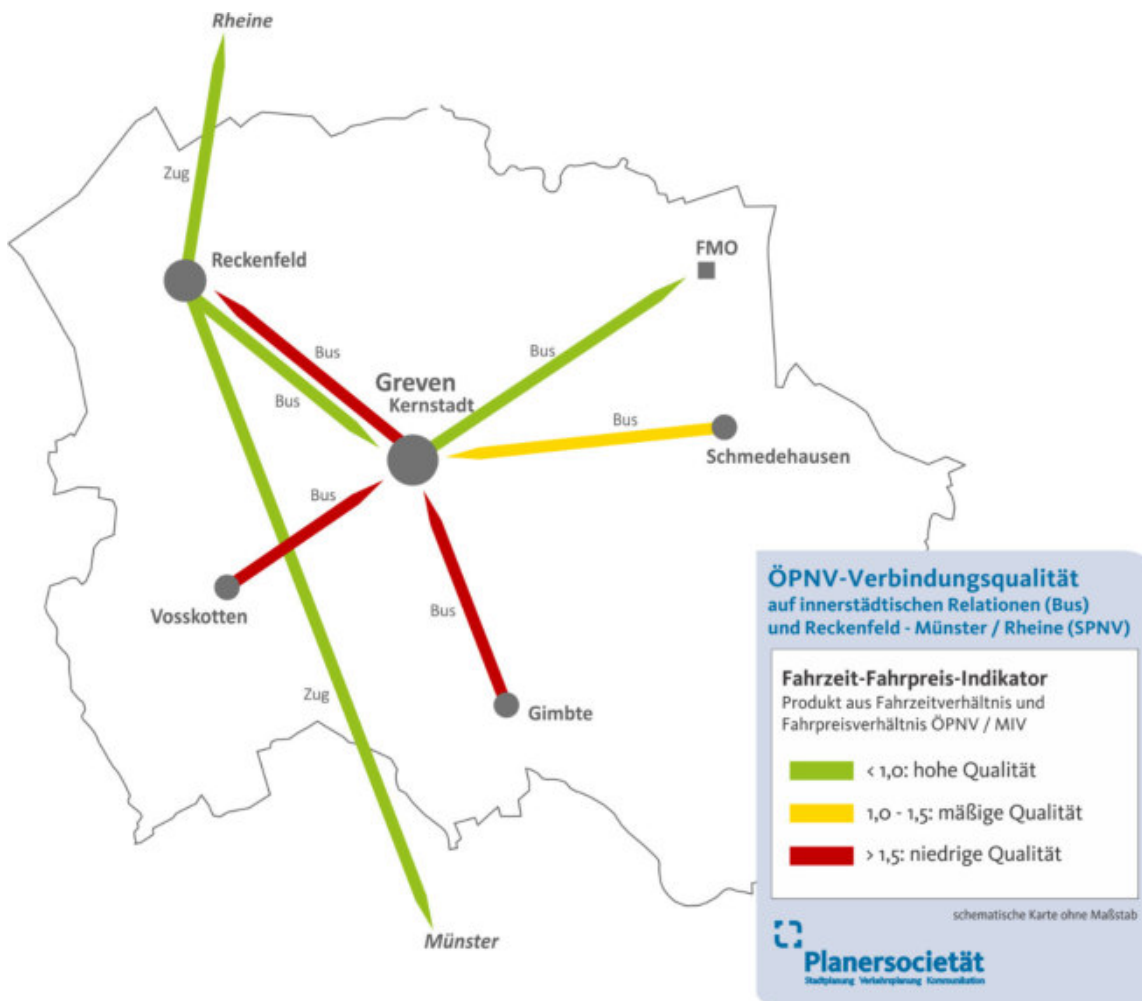
Die nachfolgenden Karten zeigen die Attraktivität der wichtigen Relationen. Diese ist mittels eines Fahrpreis-Fahrzeit-Indikators erstellt worden, der sich aus dem Produkt aus Fahrzeit- und Fahrpreisverhältnis zusammensetzt. So kann eine günstige Fahrzeit durch einen verhältnismäßig hohen Fahrpreis ausgeglichen oder auch ein niedriger Fahrpreis durch eine lange Fahrzeit zum Teil relativiert werden. Umgekehrt multipliziert sich beispielsweise – vor allem auf den SPNV-Verbindungen – ein angemessener Fahrpreis mit einer schnellen Verbindung zu einer hohen Gesamtattraktivität. Ein Wert von insgesamt unter 1 zeigt, dass die ÖPNV-Verbindungsqualität hoch und damit konkurrenzfähig zum privaten Pkw ist. Auf kurzen innerstädtischen Verbindungen ist daher die Qualität aufgrund geringer Distanzen und im Verhältnis hoher Fahrpreise die Attraktivität zum Teil eingeschränkt (siehe Abbildung 47).

Abbildung 46: ÖPNV-Verbindungsqualität bedeutender Pendlerrelationen



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 47: ÖPNV-Verbindungsqualität auf innerstädtischen Relationen (Busverkehr) sowie Reckenfeld – Münster / Rheine (SPNV)**



Quelle: Planersocietät

Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV zeichnet sich auch durch funktionierende Wegeketten mit angemessenen Umsteigezeiten aus. Aus diesem Grund sind an Haltestellen, an denen relevante Umsteigebeziehungen vom SPNV zum Bus bzw. vom Regionalbus zum Stadtbus bestehen, die Verknüpfungen der entsprechenden Linien genauer zu untersuchen. In Greven stellen die Haltestellen Greven Bahnhof, Rathausplatz/ZOB und Reckenfeld Bahnhof entsprechend bedeutende Verknüpfungspunkte dar. Beim Bahnhof in Greven ist in Bezug auf den Busverkehr zu beachten, dass grundsätzlich drei Haltestellen zugeordnet werden können, die Haltestellen Bahnhof – diese bietet mit einem Kombibahnsteig sehr gute Umsteigemöglichkeiten –, Abzweig Bahnhof (ca. 400 m Fußweg) und Westtor (ca. 450 m Fußweg). Die Fußwege zu den jeweiligen Haltestellen sind daher in der nachfolgenden Analyse mit berücksichtigt. Auf diese Weise kann zusätzlich ermittelt werden, ob sich eine Umsteigebeziehung neu ergibt respektive verbessert, wenn eine Linie mit Halt am Abzweig Bahnhof oder Westtor neu über die Haltestelle Bahnhof geführt werden würde. Bewertet werden am Bahnhof Greven und am Haltepunkt Reckenfeld die Umsteigebeziehungen zwischen den SPNV-Linien und den regelmäßig verkehrenden Buslinien, am Rathausplatz / ZOB die Umsteigebeziehungen zwischen den regelmäßig verkehrenden Buslinien. Die Umsteigezeiten be-

ziehen sich auf den Tagesverkehr, da zur abendlichen Schwachverkehrszeit (SVZ) in Greven lediglich das AST Greven verkehrt.

Nachfolgende Tabelle zeigt die günstigsten Umsteigezeiten wesentlicher Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und Busverkehr. Es sind zusätzlich Alternativen dargestellt, wenn sich dadurch neue Ziele ergeben (bspw. eine Weiterfahrt bis Köln mit dem RE 7). Eine Umsteigebeziehung ist – auch dem 2. Nahverkehrsplan entsprechend – als gut zu bewerten, wenn sie zwischen 3 und 10 Minuten liegt. Eine Umsteigezeit von bis zu 15 Minuten kann als noch akzeptabel angesehen werden. Aufgrund der zahlreich SPNV-Halte am Bahnhof Greven (bis zu vier Halte pro Stunde und Richtung) ergeben sich auf den meisten relevanten Beziehungen günstige Umsteigezeiten. Allerdings wurde von den Teilnehmer/innen bei den Planungsradtouren eine schlechte Anbindung an den Bus insbesondere in den Abendstunden kritisiert.

**Tabelle 9: Umsteigezeiten am Bahnhof Greven**

Kommend von	Umstieg in Richtung	Umsteigezeit	Umsteigebeziehung
Reckenfeld Kiefernstraße	Münster	12 min	250a > RB 65
Reckenfeld Postzentrum	Münster	6 min	250b > RE 15
Rathausplatz	Münster	4 min 10 min	172 > RE 7 250a > RE 15
Reckenfeld Kiefernstraße	Rheine	15 min	250a > RE 15
Reckenfeld Postzentrum	Rheine	9 min	250b > RB 65
Rathausplatz	Rheine	7 min	172 > RB 65
Münster	Reckenfeld Kiefernstraße	7 min	RE 15 > 250a
Münster	Reckenfeld Postzentrum	3 min	RB 65 > 250b
Münster	Rathausplatz	5 min 7 min 9 min	RE 7 > 172 RB 65 > 250a RB 65 > 250b
Rheine	Reckenfeld Kiefernstraße	10 min	RB 65 > 250b
Rheine	Reckenfeld Postzentrum	6 min	RE 15 > 250b
Rheine	Rathausplatz	10 min	RE 15 > 250a

Quelle: Fahrplanrecherche, eigene Berechnungen

Auch am Bahnhof Reckenfeld bestehen tagsüber gute bis noch akzeptable Umsteigebeziehungen zwischen Bus (250a) und SPNV (RB 65), ausgenommen die Verbindung aus Reckenfeld mit der RB 65 in Richtung Münster. Hier lohnt sich möglicherweise, je nach Einstiegsort, ein Umstieg am Bahnhof in Greven. Anzumerken ist zudem, dass lediglich der Linienast 250a über den Abzweig Bahnhof Reckenfeld verkehrt; dadurch ist der Bahnhof beispielsweise für das Wohngebiet um die Kanalstraße und den Norden von Reckenfeld nicht direkt mit dem ÖPNV erreichbar.



**Tabelle 10: Umsteigezeiten am Bahnhof Reckenfeld**

Kommend von	Umstieg in Richtung	Umsteigezeit	Umsteigebeziehung
Reckenfeld Kiefernstraße / Rathausplatz	Münster	18 min	250a > RB 65
Reckenfeld Kiefernstraße / Rathausplatz	Rheine	4 min	250a > RB 65
Münster	Reckenfeld Kiefernstraße / Rathausplatz	13 min	RB 65 > 250a
Rheine	Reckenfeld Kiefernstraße / Rathausplatz	11 min	RB 65 > 250a

Quelle: Fahrplanrecherche, eigene Berechnungen

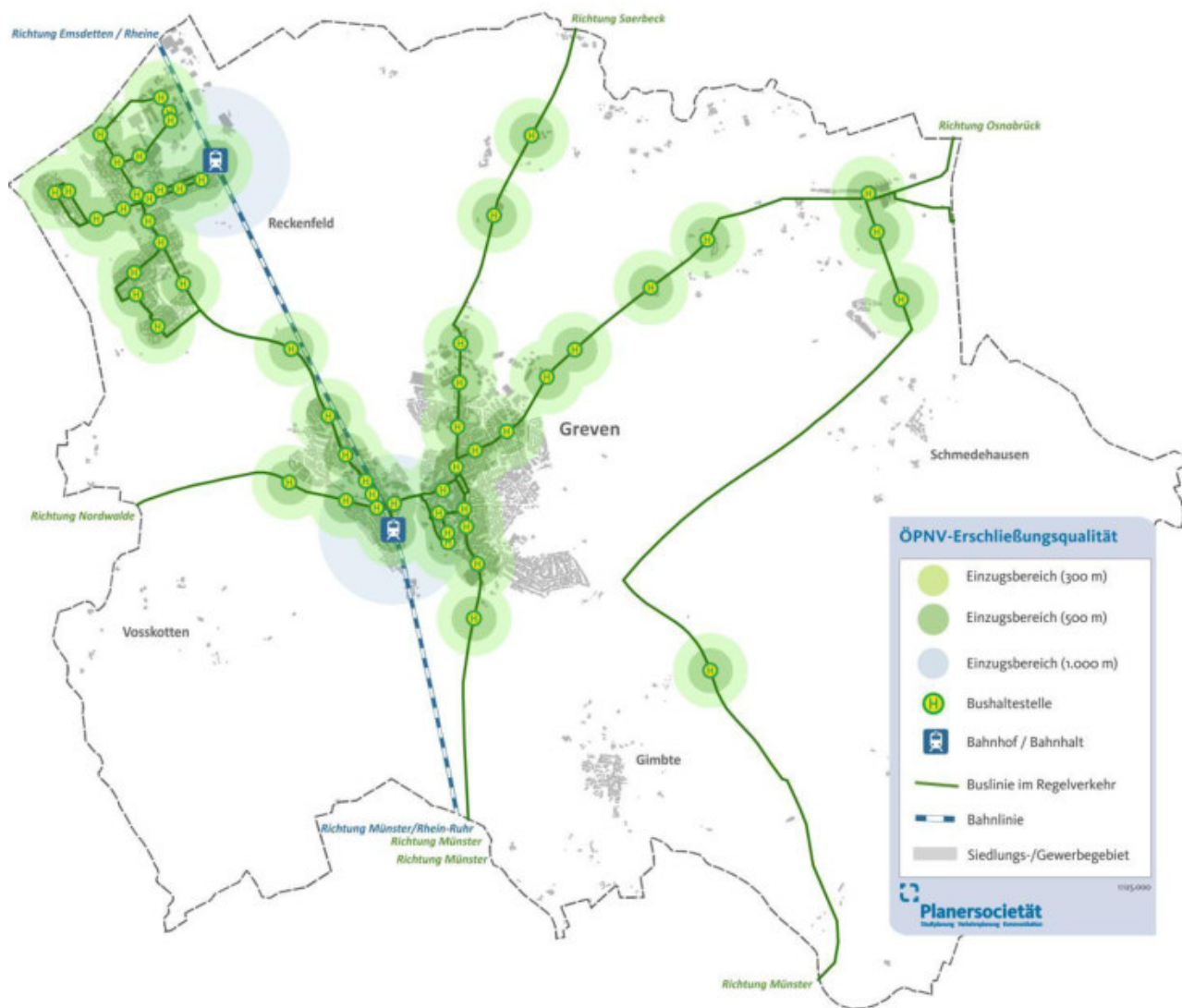
Insgesamt kann festgehalten werden, dass die wichtigsten Relationen an den Bahnhöfen überwiegend gute Umsteigezeiten aufweisen (siehe Tabelle 9).

### *Erschließung*

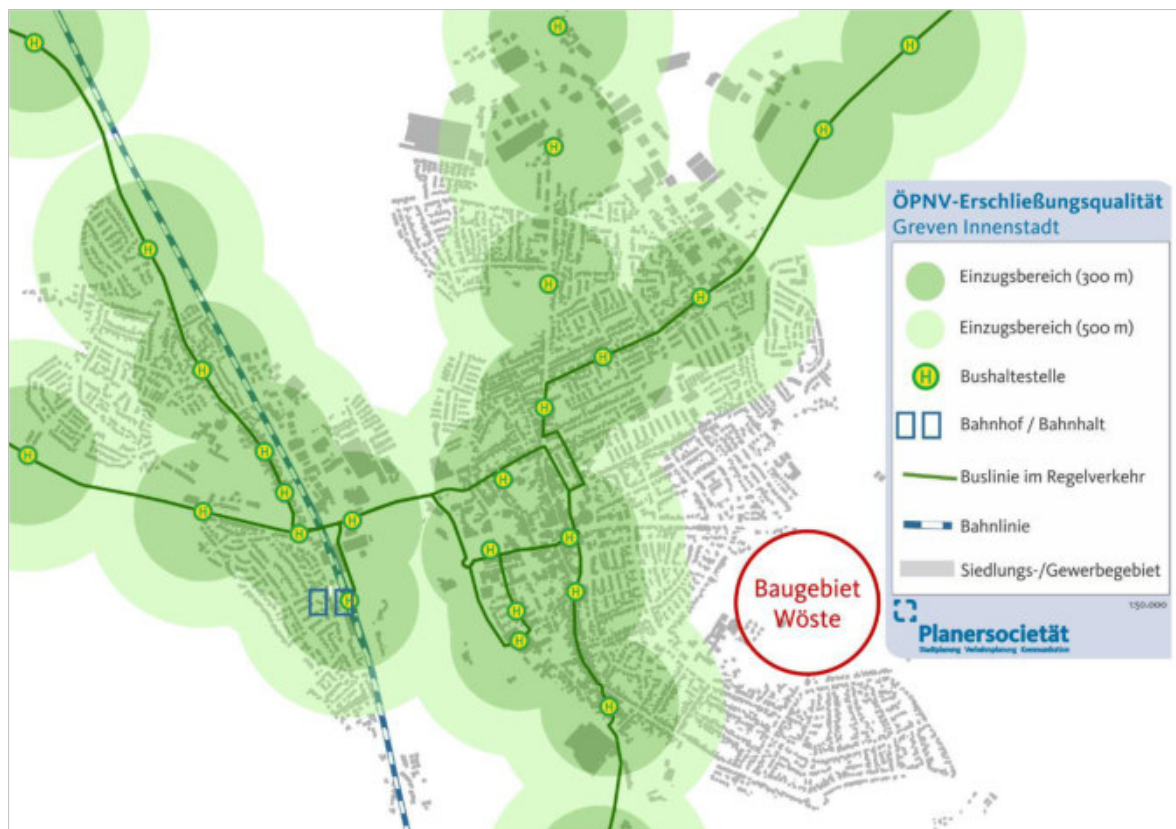
Der räumlichen ÖPNV-Erschließung der Stadt Greven liegen die im Nahverkehrsplan sowie im SchulG festgelegten Qualitätskriterien bezüglich des Einzugsbereiches einer Haltestelle zugrunde (vgl. Kap. 2.5.1). Eine Bewertung der Erschließungsqualität sollte analog zur Nahverkehrsplanung auf Basis der regelmäßig verkehrenden Linien betroffen werden; daher gelten Haltestellen, die lediglich von einer Taxibuslinie angefahren werden, als nicht erschlossen. Auf dieser Basis sind in der Kernstadt von Greven einige Erschließungsdefizite festzustellen. Diese betreffen insbesondere große Teile des südöstlichen Siedlungsbereichs, der lediglich durch eine Taxibuslinie erschlossen ist. Auch aufgrund des dortigen Neubaugebiets „Wöste“ besteht insbesondere hier Handlungsbedarf. Weitere nicht erschlossene Bereiche ergeben sich an der Straße Am Diekpohl sowie an der Pauline-Bühnhove-Straße, die außerhalb von 500 m Luftlinie zu einer regelmäßig bedienten Bushaltestelle liegen. Auf Basis einer 300 m-Entfernung sind weitere Siedlungsbereiche betroffen. Ebenfalls weist das nördliche Gewerbegebiet in der Grevener Kernstadt Erschließungsdefizite auf.

Der Stadtteil Reckenfeld ist durch den Stadtverkehr der Linie 250a/b gut bis sehr gut erschlossen. Allerdings wurde bei der Planungsradtour nach Reckenfeld angeregt, die unterschiedlichen Richtungshaltestellen am Marktplatz zusammenzulegen, um die Orientierung zu verbessern. Auch das dortige Gewerbe wie das Postzentrum ist in das Netz eingebunden, lediglich die Unternehmen östlich der Bahnlinie sind nicht mehr erschlossen. Die Stadt- bzw. Ortsteile Gimfte, Schmedehausen und Vosskotten sind lediglich durch die Taxibuslinien erschlossen, auf der Bewertungsgrundlage des regelmäßigen Verkehrs sind diese jedoch als nicht erschlossen einzustufen (Gimfte eingeschränkt durch einige regelmäßige Fahrten der Linie R 51, Schmedehausen ebenfalls durch die R 51 und S 50).

Abbildung 48: Einzugsbereich der Haltestellen



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 49: Erschließung der Kernstadt Greven**


Quelle: Planersocietät

### 2.5.3 Bedienungsqualität

Die Bedienungszeiträume sowohl der Regionalbus- als auch der Stadtbuslinien beschränken sich auf den Tagesverkehr etwa zwischen 6 Uhr und 19 Uhr; die letzte Abfahrt der R 51 aus Münster erfolgt um 20:30 Uhr. Vor allem für die Anbindung nach Reckenfeld wurde die fehlende Bedienung in den Abendstunden in der Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept kritisiert. Bei den als Taxibus betriebenen Stadtverkehrslinien beschränkt sich die Betriebszeit auf etwa 8 – 18 Uhr. Am Wochenende wird ein deutlich reduzierter Busverkehr angeboten. Samstag endet die Bedienung in der Regel gegen 14 Uhr, die Linien S 50 und R 51 verkehren bis etwa 17 Uhr. Sonntags erfolgt ein Betrieb lediglich auf den Regionalbuslinien S 50, R 51 und R 61, wobei die Linie R 61 dann als Taxibus angeboten wird.

Samstags verkehrt die Nachtbuslinie N 9 ab ca. 19 Uhr zweistündlich bis ca. 4 Uhr. Auf dem Stadtgebiet Greven verkehrt in den Abendstunden von ca. 20 bis 1 Uhr das Anrufsammeltaxi (AST) Greven, das zudem samstags ab 13 Uhr und sonntags ganztägig ab 8 Uhr angeboten wird. Zusätzlich wird in den Nächten auf Samstag und Sonntag ein Nacht-AST bis 4:30 Uhr bereitgestellt. Beim AST erfolgt der Einstieg an einer Haltestelle – beim Nacht-AST an ausgewählten zentralen Haltestellen –, der Ausstieg ist jedoch individuell („vor der Haustür“) möglich. In der Auftaktveranstaltung wurde vor allem der nächtlichen Anbindung an Münster eine hohe Bedeutung zugemessen.

**Tabelle 11: Taktlinien im Tagverkehr: Bedienungshäufigkeit (*kursiv: Taxibus*)**

Linie	Linienverlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa	Takt So
S 50	Ibbenbüren – FMO – Schmedehausen - Münster	60	60	60
X 150	FMO – Ladbergen - Osnabrück	60	60	120
R 51	Lengerich – Ladbergen – FMO – Greven – Münster	60	60	120
R 61	Greven – Saerbeck	60	60	120
172	Greven – Nordwalde	60	60	-
250a	Rathausplatz/ZOB – Reckenfeld Kiefernstraße – Reckenfeld Emsstraße – Reckenfeld Industriestraße	60	60	-
250b	Rathausplatz – Reckenfeld Kanalstraße – Reckenfeld Emsstraße – Reckenfeld Freilichtbühne	60	60	-
253	<i>Rathausplatz – Schmedehausen – Rathausplatz</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	-
255	<i>Bahnhof – Krankenhaus – Mariensäule - Krankenhaus</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	-
256	<i>Rathausplatz – Gimfte – Rathausplatz</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	-
257	<i>Krankenhaus – Voßkotten – Krankenhaus</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	-

Quelle: Fahrplanrecherche

Der Nachtbus N 9 hält im Zentrum von Greven unter anderem an der Haltestelle Martinischule, die gleichzeitig eine der drei zentralen Haltestellen des Grevenener Nacht-AST ist. Die Abfahrtszeiten des N 9 (Minute :34) und des Nacht-AST (Minute :30) sind nicht synchronisiert, sodass keine Umsteigemöglichkeit vom N 9 zur Weiterfahrt ins Grevenener Stadtgebiet mit dem Nacht-AST besteht.

**Tabelle 12: Linien im Abend- und Nachtverkehr (ab ca. 19 Uhr): Bedienungshäufigkeit (*kursiv: AST*)**

Linie	Linienverlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa	Takt So
D 50	FMO – Münster	60	60	60/90
N 9	Münster – Greven – Saerbeck – Ibbenbüren	-	120	-
AST	<i>(Nacht-)AST Greven</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>

Quelle: Fahrplanrecherche

Die Bedienzeiträume sowie die Taktungen entsprechen den Vorgaben des Nahverkehrsplans von 2005. Die samstags definierte Bedienzeit bis ca. 14 Uhr entspricht jedoch nicht mehr den zum Teil ausgeweiteten Ladenöffnungszeiten (z. T. bis ca. 17 Uhr). Diesem Bedarf im Freizeit- und Einkaufsverkehr wird im ÖPNV nicht ausreichend Rechnung getragen. Das AST-Angebot in Greven bietet ein Grundangebot an Mobilität auch in den Abendstunden; insbesondere der lange Bedienzeitraum am Wochenende und das Komfortmerkmal des individuellen Ausstiegs kann positiv hervorgehoben werden. Da das derzeitige AST-Konzept jedoch aufgrund geringer Fahrgastzahlen bzw. eines geringen Kreises an Fahrgästen sein gewünschtes Ziel verfehlt, wird das System seitens der Stadt kritisch gesehen; eine Weiterführung ist nicht gesichert.

### 2.5.4 Tarifstruktur

Die Fahrpreise im ÖPNV sind eine weitere wesentliche Determinante sowohl für die Attraktivität des Angebots für die Fahrgäste als auch für einen wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV. Die Stadt Greven liegt im Geltungsbereich des Münsterland-Tarifs, der von der zuständigen Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) und dem Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) als einheitlicher Tarifrahmen festgelegt worden ist. Der Münsterland-Tarif gilt auf allen verbundangehörigen ÖPNV-Linien in den kreisfreien Städten Münster und Hamm sowie den Kreisen Borken, Coesfeld, Warendorf und Steinfurt und damit auf dem Gebiet der Stadt Greven. Jede Kommune ist dabei in sogenannte Preiszonen unterteilt. Die Fahrpreise sind unterteilt in Preisstufen, die sich aus der Anzahl der durchfahrenen Preiszonen ergeben. Dabei gilt, dass für Fahrten durch mehrere Preiszonen innerhalb einer Kommune die Höchstpreisstufe 2 festgelegt ist. Bezüglich Greven bedeutet dies, dass innerhalb der Kernstadt Preisstufe 1 gilt; eine Fahrt von Reckenfeld nach Greven Mitte oder Hüttrup beispielsweise entspricht Preisstufe 2. Für Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus gelten abhängig von Fahrweg und Distanz die Preisstufen 3-7; die höchste Preisstufe 8 gilt für Fahrten im gesamten Tarifgebiet des Münsterland-Tarifs.

Im Münsterland-Tarif wird eine Auswahl an Fahrkarten zum Bartarif, an Zeitkarten sowie an vergünstigten Zeitkarten im Ausbildungsverkehr, mit Gültigkeit ab 9 Uhr und für Senioren angeboten. Insbesondere für Schüler existieren mit dem Funticket sowie dem Flashticket kostengünstige Angebote zur ÖPNV-Nutzung im gesamten Münsterland. Für die Zeitkarten gelten zudem Mitnahmeregelungen in der Schwachverkehrszeit. Für den Nachtbusverkehr ab 0 Uhr wird ein Aufpreis erhoben, ebenso für die Nutzung der 1. Klasse im SPNV. Zur Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln wird ein Fahrrad-Tages- und -Monatsticket angeboten. Grundsätzlich gelten bei der Fahrradmitnahme keine zeitlichen Einschränkungen, sie werden befördert, sofern Platz vorhanden ist.

**Tabelle 13: Fahrkartenangebot im Münsterland-Tarif**

Bartarif	Zeitfahrkarten	vergünstigte Zeitfahrkarten
Einzelticket	Tagesticket (auch für 5 Personen)	9 Uhr Monatsticket (auch Abo)
4er Ticket / 10er Ticket	Wochenticket	60plus Abo
Anschlusstickets (auch 4er)	Monatsticket (auch im Abo)	JobTicket
<i>jeweils ermäßigt für Kinder</i>		Schüler Wochen-/Monatsticket
		Funticket
		Flashticket (plus)

Quelle: Münsterland-Tarif (Stand August 2016)

Das AST mit seinen zusätzlichen Komfortmerkmalen unterliegt einem eigenen Tarif. Hier sind ebenfalls die Grevener Kernstadt und die Stadtgebiete Reckenfeld, FMO, Schmedehausen, Gimble und Voßkotten als jeweils ein Preisgebiet aufgeteilt. Der Fahrpreis berechnet sich anhand der durchfahrenen Preisgebiete und liegt auf einem höheren Niveau als die Preise im regulären Müns-



terland-Tarif. Kinder, freifahrtberechtigte Schwerbehinderte sowie Inhaber gültiger Zeitfahrkarten des Münsterland-Tarifs erhalten Ermäßigungen. Ein Aufpreis für das Nacht-AST ist nicht zu zahlen.

Das Tarifgefüge erscheint, auch im Vergleich mit Räumen ähnlicher Tarif-, ÖPNV- und Raumstruktur, durchschnittlich bis hoch. Insbesondere die Preisstufe 5 auf der Relation Greven – Rheine (14 bzw. 18 Minuten Fahrzeit) erscheint überproportional hoch; ebenso die Preisstufe 2 auf innerstädtischen Relationen, die teilweise nur wenige Haltestellen umfassen (z. B. Greven Mitte – Wentrup). Hier zeigt sich auch das Fehlen eines Kurzstreckentarifs, welcher im Münsterland-Tarif lediglich in den Städten Münster und Hamm angeboten wird. In einigen Städten im Münsterland (Ahlen, Ibbenbüren) sowie beispielsweise auch in der Stadt Soest oder den Städten des Kreises Unna, dem benachbarten Tarifraum Ruhr-Lippe zugehörig, werden zudem deutlich günstigere Monatsabos angeboten.

**Tabelle 14: Preise für ein Ticket im Monatsabo in ausgewählten Städten**

Stadt	Preis Monatsabo (Stadtgebiet)	Tarifraum
Greven	58,00 Euro	Münsterland
Ahlen, Ibbenbüren, Warendorf	43,36 Euro	Münsterland
Rheine	39,60 Euro	Münsterland
Bocholt	37,50 Euro	Münsterland
Soest, Arnsberg	43,36 Euro	Ruhr-Lippe
Kamen, Schwerte, Holzwickede	45,68 Euro	Ruhr-Lippe

Quelle: Münsterland-Tarif, Ruhr-Lippe-Tarif (Stand August 2016)

Nachfolgende Übersicht zeigt wichtige Verbindungen aus Greven und die entsprechenden Tarife auf der jeweils günstigsten Verbindung, darunter einige gesondert ausgewiesene Preisbesonderheiten, welche in erster Linie der Reduktion von Tarifsprunghärten dienen (z. B. Greven – FMO, Reckenfeld – Rheine-Mesum).

**Tabelle 15: Münsterland-Tarif auf ausgewählten Relationen**

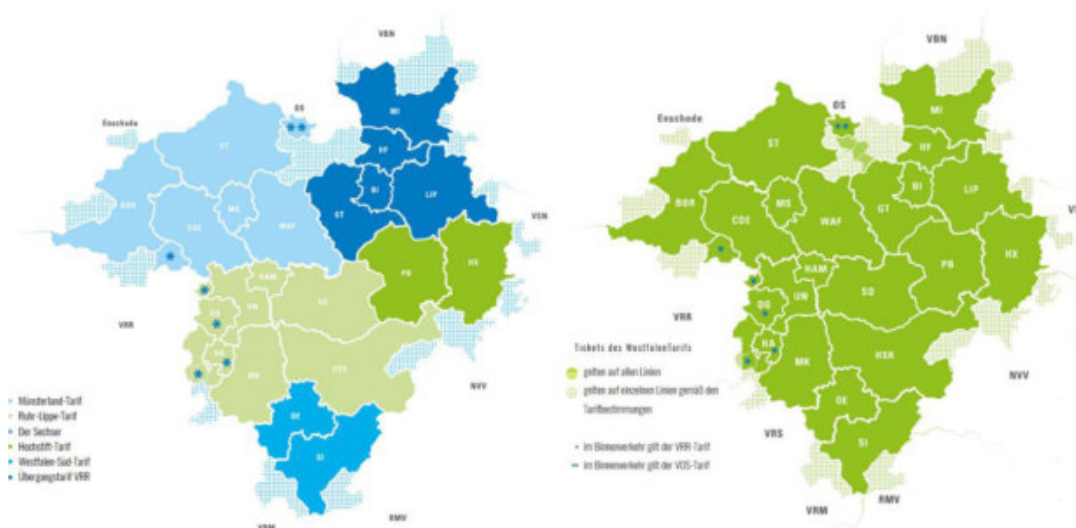
Start	Ziel	Preisstufe	Fahrpreis Einzelticket	Fahrpreis Monatsabo
Greven Mitte	Greven Mitte	1	2,00 Euro	39,68 Euro
	Reckenfeld, Schmedehausen, Gimble, Vosskotten	2	3,10 Euro	58,00 Euro
	Münster	4	5,30 Euro	98,24 Euro
	Rheine	5	7,30 Euro	119,20 Euro
	Emsdetten, Nordwalde, Altenberge, Ladbergen	3	3,80 Euro	73,12 Euro
	Saerbeck	4	5,30 Euro	98,24 Euro
	FMO	2	3,10 Euro	58,00 Euro
Reckenfeld	Greven Mitte	2	3,10 Euro	58,00 Euro
	Münster	4	5,30 Euro	98,24 Euro
	Emsdetten	2	3,10 Euro	58,00 Euro

Start	Ziel	Preisstufe	Fahrpreis Einzelticket	Fahrpreis Monatsabo
	Rheine-Mesum	4	5,30 Euro	98,24 Euro
	Rheine	5	7,30 Euro	119,20 Euro

Quelle: Münsterland-Tarif (Stand August 2016)

Ab 1. August 2017 wurde im Verkehrsraum Westfalen-Lippe der WestfalenTarif eingeführt. Damit sind neben vier weiteren Verbundtarifen auch der Münsterlandtarif in den neuen Gemeinschaftstarif überführt worden. Die bisherigen Tarife wurden somit auf längeren Strecken im Raum Westfalen vereinheitlicht. In Bezug auf die Stadt Greven ergeben sich jedoch keine Änderungen, das Stadtgebiet besteht auch weiterhin aus zwei Preisstufen.

**Abbildung 50: derzeitige Tarifräume und zukünftiger Tarifraum des Westfalentarifs**



Quelle: website Westfalentarif

### 2.5.5 Barrierefreiheit

Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wird die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 vorgeschrieben.

Die RVM setzt auf den Linien S 50 und R 61 durchgehend Niederflerbusse ein. Für die Fahrzeuge der örtlichen Betriebe Weilke Reisen sowie des Verkehrsbetriebs Schäpers ist dies nicht der Fall.

Während der Bahnhof Greven im Zuge der Modernisierungsoffensive 2 barrierefrei gestaltet wurde ist der Bahnhof Reckenfeld noch nicht barrierefrei. Der bauliche Zustand am Bahnhof Reckenfeld wurde außerdem im Hinblick auf Sauberkeit und Vandalismus kritisiert und der Tunnel am Bahnhof Greven bei den Planungsradtouren als Angstraum beschrieben. Hier verhindert eine Umlaufsperrung das direkte Durchfahren der Unterführung und zwingt die Radfahrer/innen zum Abstieg, um so Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu vermeiden (vgl. Kap. 2.4.2).

Einzelne Bushaltestellen (Münsterstraße-Süd, Rheinstraße, Stockkamp) sind bereits barrierefrei gestaltet. Hier besteht aber grundsätzlich noch Handlungsbedarf. Vorgaben zur Haltestellenaus-

stattung hat der Kreis Steinfurt zusammen mit den weiteren Münsterlandkreisen Borken, Coesfeld und Warendorf bereits im Jahr 1999 festgelegt. Mit der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist zu hinterfragen, ob diese den derzeitigen technischen Standards und Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechen und wie diese weiterzuentwickeln sind. Eine Betrachtung der einzelnen Haltestellen in den Kommunen ist nicht vorgenommen worden.

### 2.5.6 Stärken und Schwächen im ÖPNV in Greven

Stärken	Schwächen
+ <b>gute regionale ÖPNV-Anbindung:</b> am Bahnhof Greven bis zu vier Abfahrten pro Stunde und Richtung	- <b>Erschließungsdefizite</b> in der Grevener Kernstadt: z.T. Wege von über 500 m zur nächsten Bushaltestelle
+ Nutzung von Bahn und/oder Bus auf regionalen Verbindungen in vielen Fällen <b>zeitlich und preislich attraktiv</b>	- <b>Ausstattung und Zustand der Haltestellen:</b> überwiegend fehlende Barrierefreiheit, zu wenig Radabstellplätze, teils mangelhafter optischer Zustand
+ <b>angemessenes Busangebot</b> werktags im Tagesverkehr (Haupt- und Nebenverkehrszeit)	- <b>keine Verknüpfung</b> von Nachtbus N 9 und Nach-AST in Greven
	- <b>teils hohe Fahrpreise:</b> Für Fahrten aus der Kernstadt in die Ortsteile ist ein Ticket der Preisstufe 2 notwendig
Allgemein	
○ <b>kein regelmäßiger Busverkehr abends und sonntags</b> (sonntags nur R 51 und S 50), dafür AST-Angebot bis 1 Uhr mit Ausstieg vor der Haustür	
○ <b>nur Linie 250</b> hält direkt am <b>Bahnhof Greven</b> , dort durch Kombibahnsteig sehr günstige Umsteigemöglichkeit	

## 2.6 Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Der Kfz-Verkehr macht mit ca. 61 % der Wege (10 % davon als Mitfahrer) einen sehr großen Teil des Verkehrs der Grevener Bevölkerung aus. Mit ein Grund dafür sind sicherlich die intensiven Pendlerbeziehungen zu den Nachbarstädten Münster und Emsdetten (zwischen 3 und 20 km Luftlinie entfernt), aber auch auf kürzeren Wegen nimmt das Kfz noch einen hohen Anteil ein (48 % bei Wegen von 1-2 km). Auch die stark zersiedelte Stadtstruktur mit den zahlreichen Bauernschaften und Ortsteilen begünstigt die Wahl des MIV als Verkehrsmittel auf Fahrten innerhalb des Stadtgebietes. Hinzu kommen weitere Pendlerverkehre der Auswärtigen in die Stadt sowie Durchgangsverkehr aus dem Umland (z. B. Emsdetten - Münster).

### 2.6.1 Straßennetz

Greven verfügt über ein effizientes, klassifiziertes Straßennetz. Übergeordnete Funktion nehmen dabei - neben der Autobahn 1 (Köln-Bremen, Anschlussstelle Greven und Anschlussstelle Flughafen) - die Bundesstraßen B 481 und B 219 sowie die Landesstraßen L 587, L 555 und L 529 ein.

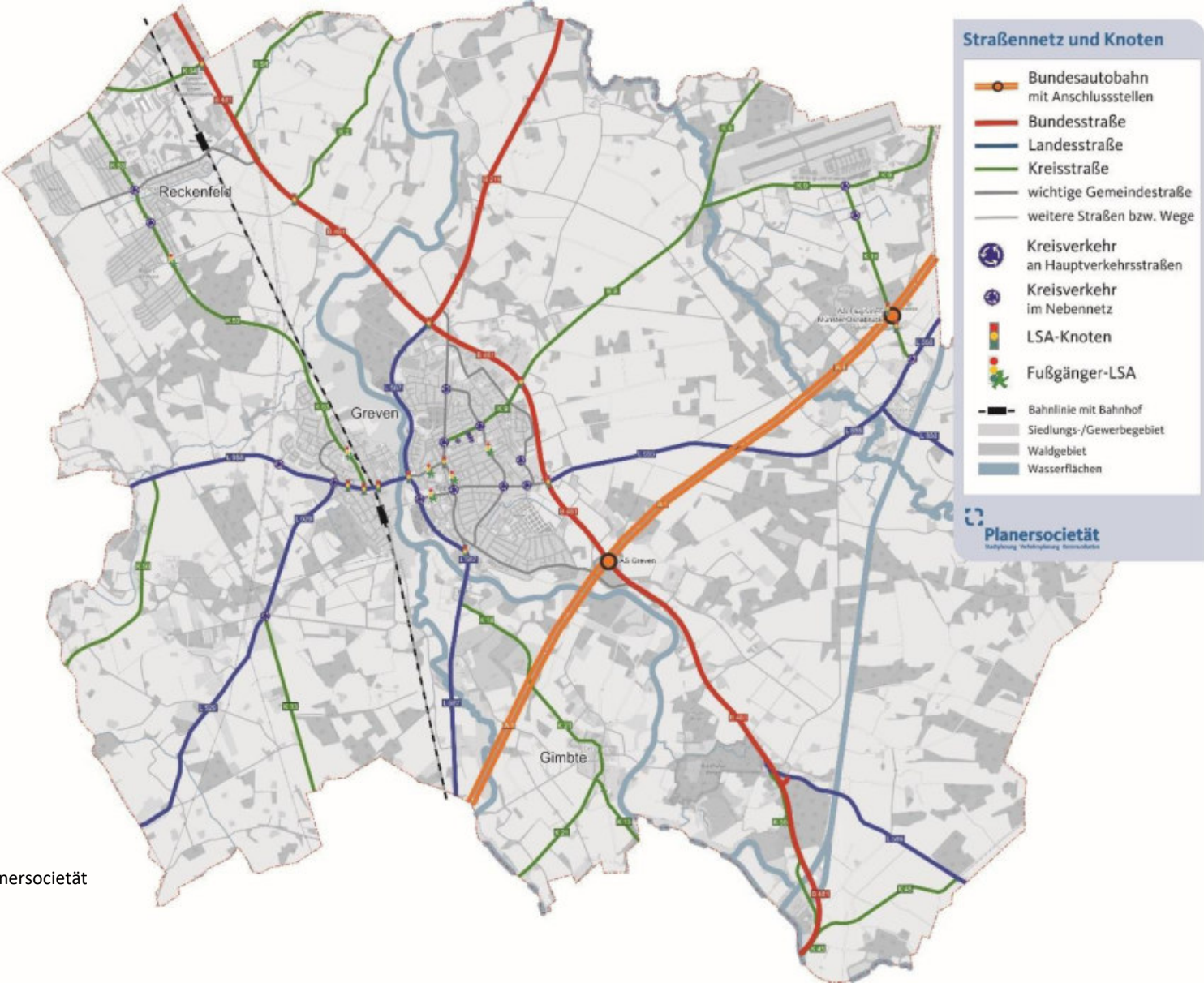
Die B 481 und L 587 fungieren dabei als Ortsumfahrungen des Grevener Ortskerns und „rahmen“ selbigen von Nordost und Nordwest ein, sie kreuzen sich am nördlichsten Punkt der Kernstadt (Greven rechts der Ems). Von der B 481 besteht Anschluss an die Autobahn (AS Greven). Die L 587 war bis vor kurzem zwischen Münster und B 481 ebenfalls noch Bundesstraße (B 219), wurde im Zusammenhang mit der Ostumgehung von Münster jedoch aufgrund der Parallelführung zur Autobahn 2016 abgestuft. Greven rechts und links der Ems sind durch die zentrale Emsbrücke der Nordwalder Straße (Landesstraße) verbunden. Da diese - mit Ausnahme der B 481 und L 587 - die einzige Flussquerung innerhalb der Stadt darstellt, ist sie die verkehrsreichste Stelle im Netz.

Die Erschließung Reckenfelds erfolgt entweder auch über die B 481 oder von Greven links der Ems über die Kreisstraße 53. Gimfte ist über die K 18 bzw. 21 angebunden. Die Verbindung zum Flughafen erfolgt über die Kreisstraße 9.

Das klassifizierte Hauptstraßennetz ist weitestgehend sternförmig auf die Kernstadt bzw. deren umgrenzende Umgehungsstraßen (B 481, L 587) ausgerichtet. Die Fläche wird von einer Vielzahl untergeordneter Stadtstraßen und Feldwege erschlossen, was auf die traditionelle Struktur der Bauernschaften zurückgeht.

Während der jüngere Stadtteil Reckenfeld aufgrund seiner militärischen Historie (Munitionsdepot im 1. Weltkrieg) sehr regelmäßig und symmetrisch angelegt ist, ist die Kernstadt Grevens weitestgehend natürlich gewachsen. Die wichtigsten Stadtstraßen in der Kernstadt (rechts der Ems) stellen in Nord-Süd-Richtung die Saebecker Straße/An der Martinischule bzw. verlängert die Münsterstraße sowie die Königstraße/Rathausstraße in West-Ost-Richtung dar. Letztere war bis vor kurzem noch Landesstraße, wurde aber 2016 zur Gemeindestraße abgestuft. Die Königstraße/Rathausstraße stellt eine wichtige und zentrale Verbindung zwischen B 481 und L 587 dar, erfüllt aber zugleich auch eine bedeutende innerstädtische Funktion. Seit 2016 gilt dort ein Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr.

Abbildung 51: Klassifiziertes Straßennetz und Knotenpunkte



Quelle: Planersocietät



Den „inneren Stadtring“ bilden die Rathausstraße, An der Martinischule sowie die Kardinal-van-Galen-Straße. Sie umschließen das Zentrum mit Rathaus, den nördlichen Teil der Fußgängerzone (Marktstraße) sowie den Niederort. Diese Straßen sind trotz einiger Engstellen im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Der Vorschlag eines Einbahnstraßenrings konnte sich – u.a. aufgrund entstehender Umwegfahrten – in der Vergangenheit nicht durchsetzen.

Die Münster- und Schützenstraße erschließen in der Kernstadt den südlichen Siedlungsteil. Die Straßenräume dort sind z. T. räumlich recht eingeschränkt. Den nördlichen Siedlungsteil der Kernstadt erschließt der Grüne Weg (K 9), der von der Saerbecker Straße nach Osten bis zum Emsdettener Damm (B 489) verläuft.

**Abbildung 52: Innenstadt**



Quelle: Planersocietät

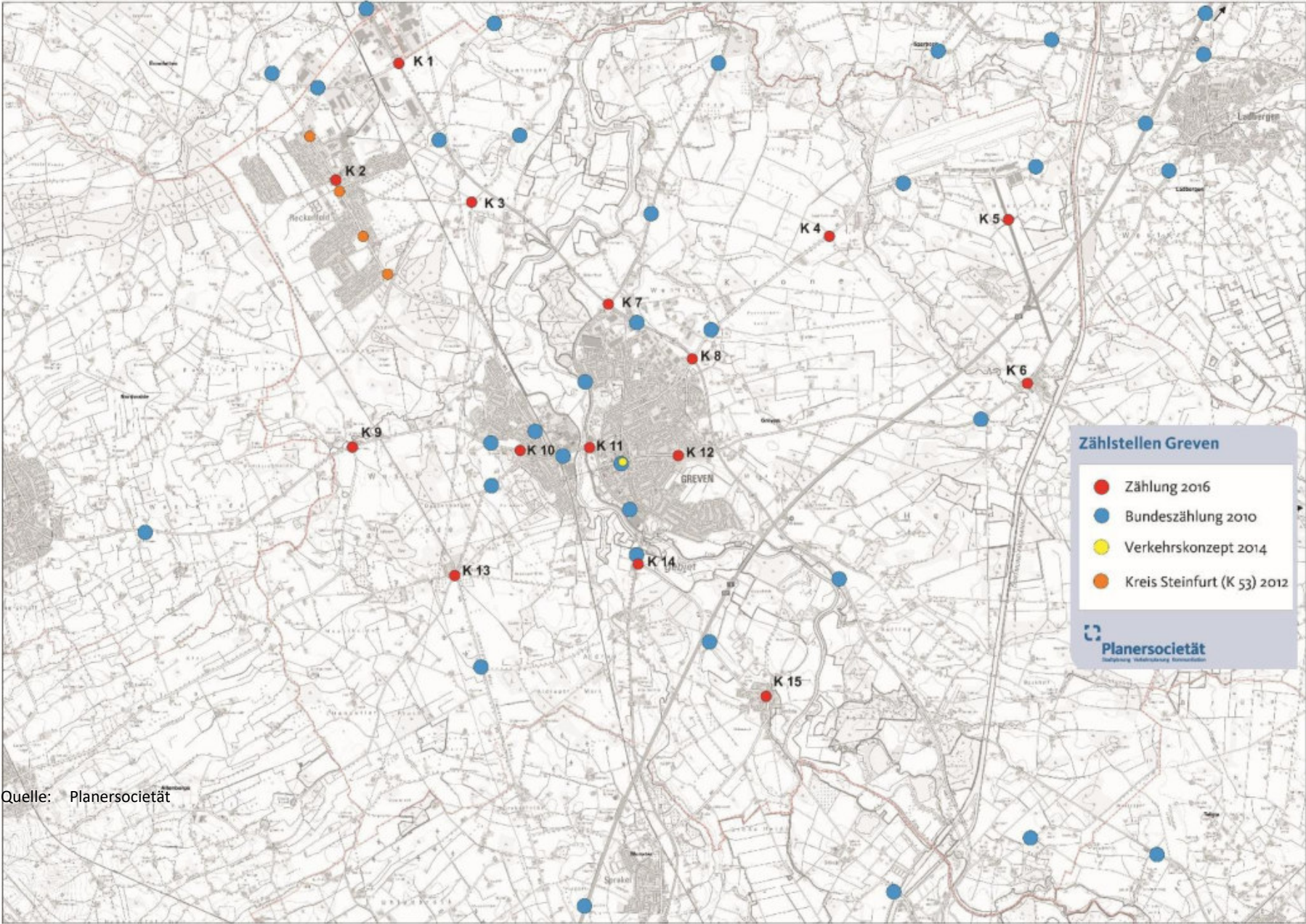
## 2.6.2 Kfz-Belastungssituation im Straßennetz

Insbesondere die Umgehungsstraßen (L 587 und B 481) weisen als wichtige Nord-Süd-Achsen zwischen Emsdetten und Münster eine hohe Verkehrsbelastung auf. Nicht selten kommt es im Berufsverkehr zu Rückstaus und Wartezeiten, v. a. an den Knotenpunkten in Höhe der Greven Kernstadt. Auch auf dem inneren Erschließungsring Grevens liegt im Verhältnis zur Breite der Straßen eine recht hohe Verkehrsbelastung vor (Rathausstraße, Kardinal-von-Galen-Straße, An der Martinischule), ebenso im Zuge der Königstraße als Querverbindung durch die Stadt.

Es liegen insbesondere in der Greven Kernstadt sowie in Reckenfeld relativ aktuelle Daten aus Verkehrserhebungen vor (2012 und 2014), welche Aufschluss über die Belastung geben. Zudem gibt es auf Hauptverkehrsstraßen die Zählpunkte der regelmäßig stattfindenden Bundesverkehrswegezählung (zuletzt 2010, die Ergebnisse von 2015 liegen noch nicht vor).

Ergänzend dazu wurde im April 2016 durch die Planersocietät eine Verkehrszählung an 15 Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Diese Zählung diente insbesondere zur Eichung des Verkehrsmodells und zur Einschätzung der Zählergebnisse der zurückliegenden Jahre. Die Lage der Zählstellen geht aus der folgenden Karte hervor. Die Ergebnisse der Erhebung 2016 finden sich im Anhang.

Abbildung 53: Lage der Zählstellen 2016



Quelle: Planersocietät



### 2.6.3 Geschwindigkeiten

Im innerörtlichen Straßennetz Grevens gilt auf den meisten „wichtigen Gemeindestraße“ eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. Nur auf wenigen Abschnitten wurde die Geschwindigkeit auf dieser Straßenkategorie auf 30 km/h beschränkt. Dies ist z. B. auf einem Abschnitt der Rathausstraße, auf einem Abschnitt der Kardinal-von-Galen-Straße sowie auf der Grabenstraße und im nördlichen Teil der Bismarckstraße der Fall.

Die Wohnstraßen hingegen sind nahezu komplett geschwindigkeitsreduziert (Zone 30 oder verkehrsberuhigter Bereich). Der Kern der Altstadt – die Marktstraße und die Alte Münsterstraße – ist Fußgängerzone.

Die gut ausgebauten Ortsumfahrungen (L 587, B 481) und die Hauptstraßen außerhalb der geschlossenen Ortschaften haben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 bzw. 100 km/h.

Dies gilt zumeist auch für die zahlreichen Feldwege, wobei es auf diesen Straßen nicht immer möglich ist, solche Geschwindigkeiten zu fahren (z. B. aufgrund der geringen Straßenbreiten, Gegenverkehr oder Oberflächenbeschaffenheit).

**Abbildung 54: Kardinal-v.-Galen-Str.**



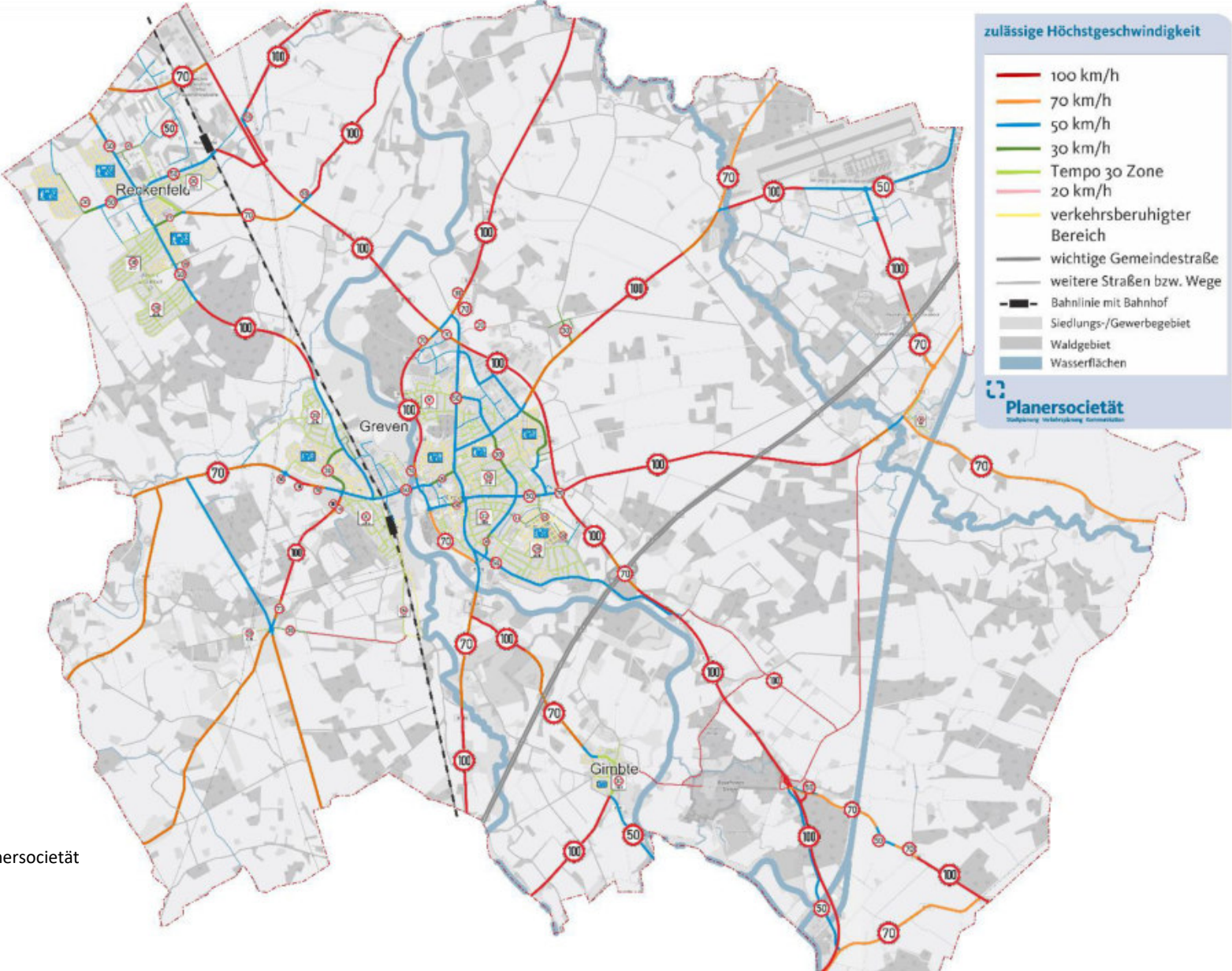
Quelle: Planersocietät

**Abbildung 55: Blick auf die L 587**



Quelle: Planersocietät

Abbildung 56: zulässige Geschwindigkeiten



Quelle: Planersocietät

### 2.6.4 Wirtschaftsverkehr

Greven ist ein bedeutender Logistikstandort in der Region. Mehrere Unternehmen dieser Branche haben sich in den Gewerbegebieten der Stadt angesiedelt (darunter z.B. Fiege, DHL und ALDI). Aufgrund der guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (v. a. Bundesstraßen und Autobahn) und der Lage der Gewerbeflächen, ist es möglich, den Schwerverkehr weitestgehend aus der Kernstadt herauszuhalten.

Zu diesem Zweck wurden 2016 die König- und die Rathausstraße, die als direkte Verbindung zwischen den beiden Stadtumfahrungen (B 481 und L 587) eine kürzere Route darstellte (jedoch insb. im Berufsverkehr

keine Zeitersparnis mit sich brachte), für den Durchgangs-Lkw-Verkehr gesperrt. Schwerverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr mit einem Gewicht von über 3,5 Tonnen darf diese Verbindung nicht mehr nutzen. Lieferverkehre und Linienbusverkehre für die Innenstadt sind weiterhin frei.

Zur Anbindung des Flughafens und dortigen Gewerbes wurde ein Autobahnanschluss angelegt.

**Abbildung 57: Königstraße vor dem Lkw-Durchfahrtsverbot**



Quelle: Planersocietät

### 2.6.5 Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung

Innerstädtische, angebaute Straßenräume besitzen neben der reinen Verkehrsfunktion (Verbindung und Erschließung) eine vielfältige Reihe weiterer, wichtiger Funktionen. So sind sie unmittelbarer Lebensraum der Anwohner/innen, Ort zum Verweilen, von Spaziergängen, von Kinderspiel, ein Treffpunkt mit Nachbar/innen und natürlich Verkehrs- und Parkraum. Geschäftsstraßen besitzen eine wirtschaftliche Bedeutung für die umliegenden Händler oder Gastronomen und stellen gleichzeitig besondere Ansprüche an Aufenthalts- und Wegequalität. Allein an diesen beispielhaft aufgeführten Ansprüchen lässt sich erkennen, dass innerstädtische Straßenräume unterschiedlichsten Anforderungen möglichst parallel gerecht werden müssen. Die Tatsache, dass Straßenräume viele Jahrzehnte nahezu allein nach den Bedürfnissen des Autoverkehrs geplant und geprägt wurden, birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial.

Im Rahmen der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung wurden die systematischen Konflikte bewertet, die sich aus den Verursachern (v. a. Kfz-Verkehr) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die Betroffenen (u. a. Fuß- und Radverkehr, Anwohner) ergeben. Die Straßenbelastung in Kfz-Tageswerten allein hat dabei nur eine bedingte Aussagekraft, inwieweit ein Straßenraum seiner Funktion gerecht wird. Eine Hauptstraße in einem Gewerbegebiet ist beispielsweise von anderen Nutzungsansprüchen gekennzeichnet als eine Ortsdurchfahrt mit Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion.



**Methodik der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung**

Im Rahmen der Bestandsanalysen wurde für ausgewählte Straßenabschnitte in Greven durch ein bereits vielfach erprobtes Bewertungsverfahren die Verträglichkeit des Straßenraums ermittelt und analysiert. Dabei wurden berücksichtigt und bewertet:

- Umfeldnutzung und Art der Bebauung
- Gliederung des Straßenraums
- Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (Verkehrsstärke, Fahrgeschwindigkeiten, Fahrbahnqualität, Lärm, Emissionen, ruhender Verkehr)
- Qualität (baulicher Zustand, Nutzbarkeit, Breiten, Einbauten, Querungshilfen) der Verkehrsanlagen für Fuß- und Radverkehr
- Fuß- und Radverkehrsaufkommen
- Art und Wirkung von Straßengrün
- Lärmbelastung, sofern Aussagen für den Abschnitt vorlagen.

Ausgehend von diesen Themenfeldern wurden Bewertungskriterien entwickelt und es erfolgte anhand eines Erhebungsbogens die straßenraumspezifische Bewertung vor Ort.

**Tabelle 16: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse**

Themenbereich	Bewertungskriterien	Punktespektrum
<b>Umfeldnutzung und Art der Bebauung</b>	▪ Art der Umfeldnutzung (Wohngebiet, Gewerbe, Stadtteilzentrum etc.)	im Rahmen von Auf- bzw. Abschlägen
	▪ Anbauweise (ein-/beidseitig) & Bebauungsdichte	
	▪ sensible Einrichtungen (Kita, Schule etc.)	
<b>Kfz-Verkehr</b>	▪ signalisierte Geschwindigkeit	0 bis 2 Punkte
	▪ gefahrene Geschwindigkeit (subjektiv)	0 bis 2 Punkte
	▪ Verkehrsbelastung (in Relation zur Funktion)	
	▪ Fahrbahnzustand (baulich)	0 bis 2 Punkte
▪ Zustand der Gehwege (baulich)		
<b>Nahmobilität</b>	▪ Zustand der Radwege (baulich)	0 bis 2 Punkte
	▪ Bedingungen für Fußgänger im Längsverkehr	
	▪ Bedingungen für Radfahrer im Längsverkehr	0 bis 2 Punkte
	▪ Querungsmöglichkeiten	0 bis 2 Punkte
	▪ Trennwirkung	0 bis 2 Punkte
<b>Straßenraum und Straßenraumqualität</b>	▪ räumliche Proportionen (Seitenraum : Fahrbahn)	0 bis 2 Punkte
	▪ mögl. Konflikte bzw. stadtbildprägende Wirkung des ruhenden Verkehrs	0 bis 2 Punkte
	▪ Art und Wirkung von Straßengrün	-1 bis 1 Punkt
	▪ Lärmbelastung	0 bis 0,5 Punkte

Quelle: Planersocietät

Die Bewertung der einzelnen Straßenabschnitte erfolgte durch die Vergabe von Punkten je Bewertungskriterium (i.d.R. 0-2 Punkte je Kriterium). Schlechte bzw. negative Bewertungen haben hohe Punktwerte zur Folge. Abschließend wurden die einzelnen Punktwerte summiert sowie Auf- und Abschläge (Gewichtung) vorgenommen, die der unterschiedlichen Sensibilität von Umfeldnutzungen (bspw. ist Gewerbenutzung deutlich unsensibler als Wohnnutzung) sowie der Bebauungsart (beidseitige, überwiegend geschlossene bzw. dichte Bebauung gegenüber einseitiger, aufgelockerter oder nur vereinzelter Bebauung) Rechnung tragen.

Die Bewertung wurde im Rahmen von Befahrungen per Pkw oder Rad sowie Begehungen vor Ort vorgenommen. Zusätzlich wurde sich mit der Verwaltung und anderen Akteuren abgestimmt. In einem ersten Schritt wurden (längere) Straßen in homogene Abschnitte eingeteilt (bspw. anhand von prägenden Raumkanten, veränderten Umfeldnutzungen, veränderten Straßenraumquerschnitten). Für jeden der Abschnitte folgte eine separate Bewertung.

Die zu bewertenden Straßen wurden mit der Stadt Greven abgestimmt. Tendenziell handelt es sich dabei um innerstädtische Straßen mit vielseitigen und z.T. gegensätzlichen Nutzungsansprüchen. Untersucht wurden die folgenden Straßenabschnitte:

**Tabelle 17: Straßenraumverträglichkeit - Abschnitte**

Rathausstraße	1	L 587 bis Lindenstraße
	2	Lindenstraße bis Martinistraße
	3	Martinistraße bis An der Martinischule
Königstraße	4	An der Martinischule bis Grabenstraße
	5	Grabenstraße bis B 481
Kardinal-von-Galen-Straße	6	L 587 bis Martinistraße
	7	Martinistraße bis An der Martinischule
An der Martinischule	8	Rathausstraße bis Barkenstraße
	9	Barkenstraße bis Kardinal-von-Galen-Straße
Grabenstraße	10	Schützenstraße bis Am Fiskediek
	11	Am Fiskediek bis Königstraße
Barkenstraße	12	An der Martinischule bis Blücherstraße
	13	Blücherstraße bis Ostring
	14	Ostring bis Bismarckstraße
	15	Bismarckstraße bis Hansaring
Bismarckstraße	16	Hansaring bis Greverer Mühlenbach
	17	Grüner Weg bis Goerdelerstraße
Münsterstraße	18	Goerdelerstraße bis Königstraße
	19	L 587 bis Schützenstraße
Bahnhofstraße	20	Königstraße bis Schützenstraße
	21	Kirchplatz bis Bahnhofpunkt Reckenfeld
Greverer Landstraße	22	Kuckucksweg bis Kanalstraße
	23	Kanalstraße bis Jägerweg
	24	Jägerweg bis Bahnhofstraße
Emsdettener Straße	25	Nordwalder Straße bis Schlingstiege
	26	Schlingstiege bis Middelbrink
Jägerweg	27	Greverer Landstraße bis Kirchweg

Quelle: Planersocietät

Ergebnis der Verträglichkeitsanalyse ist ein Punktwert, über den sich der jeweilige Straßenraum einer Verträglichkeitsklasse zuordnen lässt:

**Tabelle 18: Verträglichkeit nach Punktwertklasse**

Punktwertklasse	Erläuterung
<b>verträglich</b> 3 und weniger Punkte	Der Straßenabschnitt weist <b>keine oder nur sehr geringe Mängel</b> in Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es besteht <b>i.d.R. kein akuter Handlungsbedarf</b> .
<b>weitestgehend verträglich</b> >3 bis einschl. 6 Punkte	Der Straßenabschnitt weist <b>einzelne Mängel</b> auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht <b>u.U. Handlungsbedarf</b> .
<b>teilweise verträglich</b> >6 bis einschl. 8 Punkte	Der Straßenabschnitt weist <b>Mängel</b> auf, die Verträglichkeit ist je nach Teilbereich unterschiedlich zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht <b>Handlungsbedarf</b> .
<b>eingeschränkt verträglich</b> >8 bis einschl. 10 Punkte	Der Straßenabschnitt weist eine <b>vermehrte Anzahl an Mängeln</b> auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind.
<b>nicht verträglich</b> >10 Punkte	In nahezu allen Bereichen sind <b>größere Mängel</b> festzustellen. Es besteht daher <b>starker Handlungsbedarf</b> .

Quelle: Planersocietät

### **Ergebnisse der Bewertung**

Die Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse liegen in Form einer umfangreichen Auswertungstabelle sowie in kartografischer Form vor. Anhand der Einzelbewertungen lassen sich spezifische Schwerpunktthemen der jeweiligen Straßenabschnitte identifizieren, in denen Handlungsbedarf besteht. Erfolgversprechende Handlungsmöglichkeiten können so gezielt erarbeitet werden. Die Gesamtbewertung lässt hingegen Rückschlüsse auf den Handlungsbedarf insgesamt zu und zeigt mögliche prioritäre Handlungsbereiche räumlich auf.

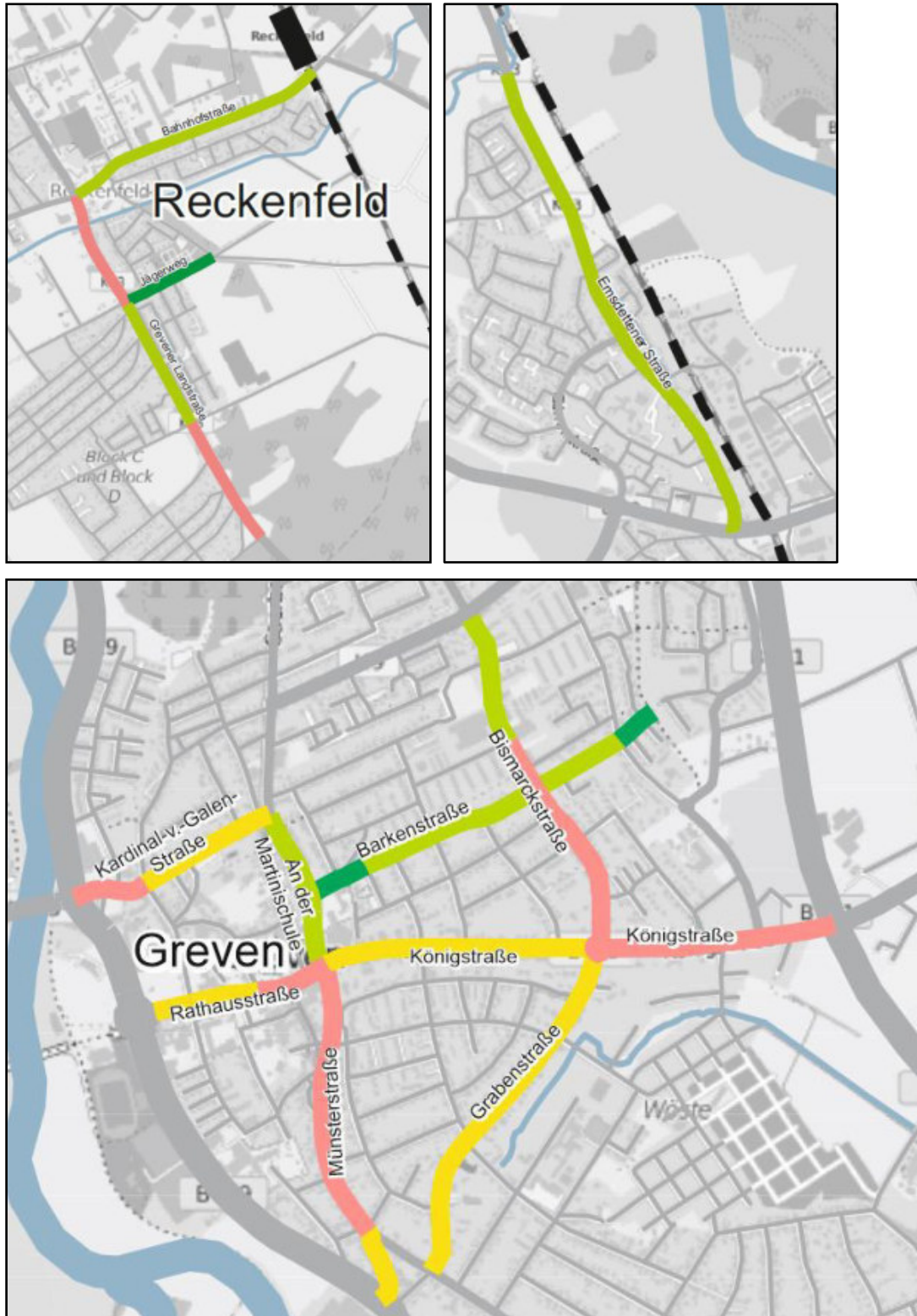
Keiner der 27 Untersuchungsabschnitte erhielt die Bewertung „nicht verträglich“. Die Abschnitte östliche Königstraße, westliche Kardinal-von-Galen-Straße, südliche Bismarckstraße und Abschnitte der Grever Landstraße sowie die östliche Rathausstraße wurden als „eingeschränkt“ verträglich eingestuft. Die östliche Kardinal-von-Galen-Straße, die westliche Rathausstraße, die westliche Königstraße<sup>21</sup> sowie die Grabenstraße wurden als „teilweise verträglich“ bewertet. „Weitestgehend verträglich“ sind An der Martinischule, der nördliche Teil der Bismarckstraße sowie der überwiegende Teil der Barkenstraße und in Reckenfeld die Bahnhofstraße, Teile der Grever Landstraße sowie die Emsdettener Straße. Die Endabschnitte der Barkenstraße und der untersuchte Abschnitt des Jägerwegs wurden gänzlich als „verträglich“ eingestuft.

Im Einzelnen war es häufig der ruhende Kfz-Verkehr, welcher zu höherpunktigen Bewertungen geführt hat (z. B. in der Graben-, aber auch in der Barkenstraße). Parkende Autos verengen dort den Seiten- bzw. Straßenraum, erhöhen das Unfallrisiko für z. B. Rad- und Fußverkehr (querend) bzw. beeinflussen das Straßenbild negativ. Die Königstraße verfügt desweiteren über eine erhöhte Trennwirkung, das Queren ist für Fußgänger/innen dort zum Teil – insb. zu Zeiten höheren Ver-

<sup>21</sup> Im Falle der Königstraße wurde der Zustand zum Zeitpunkt der Analysen noch ohne Schutzstreifen bewertet.

kehrsaufkommens in Kombination mit wenigen Querungshilfen – erschwert. Weitere negative Bewertungen wurden des öfteren in der Führung des Rad- und Fußverkehr (längs) sowie in den allgemeinen Proportionen des Straßenraums (Verhältnis Fahrbahn zu Seitenraum) vergeben.

**Abbildung 58: Ergebnis Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung**



Quelle: Planersocietät

### 2.6.6 Ruhender Kfz-Verkehr

Am 28. März 2012 wurde vom Rat der Stadt Greven die Parkgebührensatzung beschlossen. Neben dem Geltungsbereich werden in der Satzung ebenso die gebührenpflichtigen Zeiten und die jeweiligen Gebührenhöhen definiert sowie u. a. Aussagen zu Dauerparkausweisen und Ausnahmeregelungen getroffen. Am 1. April 2012 wurde die Parkgebühren gemäß Satzung eingeführt. Abbildung 59 zeigt den Geltungsbereich sowie die entsprechende Bewirtschaftungsform. Neben den kostenpflichtigen Parkraumangeboten stehen zusätzlich westlich des Kreisverkehrs L 587 sowie am Bahnhof Greven kostenfreie Parkplätze/ Parkdecks zur Verfügung. Darüber hinaus existieren noch privat geführte Kundenparkplätze (z. B. Sparkasse, Aldi<sup>22</sup>, Hagebau-Baumarkt), welche in dieser Analyse nicht berücksichtigt werden. Ein Parkleitsystem existiert in Greven nicht. Mit der im Juni 2017 geänderten Fassung der Satzung über die Erhebung von Parkgebühren der Stadt Greven ist es für die kommenden fünf Jahre Besitzer/innen von Elektrofahrzeugen erlaubt, die städtischen Großparkplätze (Busbahnhof, Pulverturm, Emssporthalle und Rathaus) kostenlos zu nutzen. Voraussetzung hierfür ist ein entsprechendes „E-Kennzeichen“, welches das Fahrzeug als Elektrofahrzeug kennzeichnet. Zudem wurde die Parkegebührenordnung für den Wilhelmplatz geändert. Während die ersten 15 Minuten kostenfrei sind, beträgt die Parkgebühr bis vier Stunden einen Euro.

Insgesamt verfügt die Innenstadt Greven sowie der erweiterte Einzugsbereich über insgesamt ca. 1.100 öffentliche Stellplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr. Neben 800 zeitabhängig kostenpflichtigen Parkplätzen stehen außerdem etwa 350 gebührenfreie Parkmöglichkeiten innenstadtnah gelegen zur Verfügung. Mit ca. 19 Stellplätzen für Menschen mit Behinderung kann der zu bewertenden Behindertenstellplatzanteil von ca. 1,6 % im öffentlichen Straßenraum als gut bewertet werden<sup>23</sup>, obwohl ein Drittel der Parkplätze über kein entsprechendes Angebot verfügen (vgl. Tabelle 19).

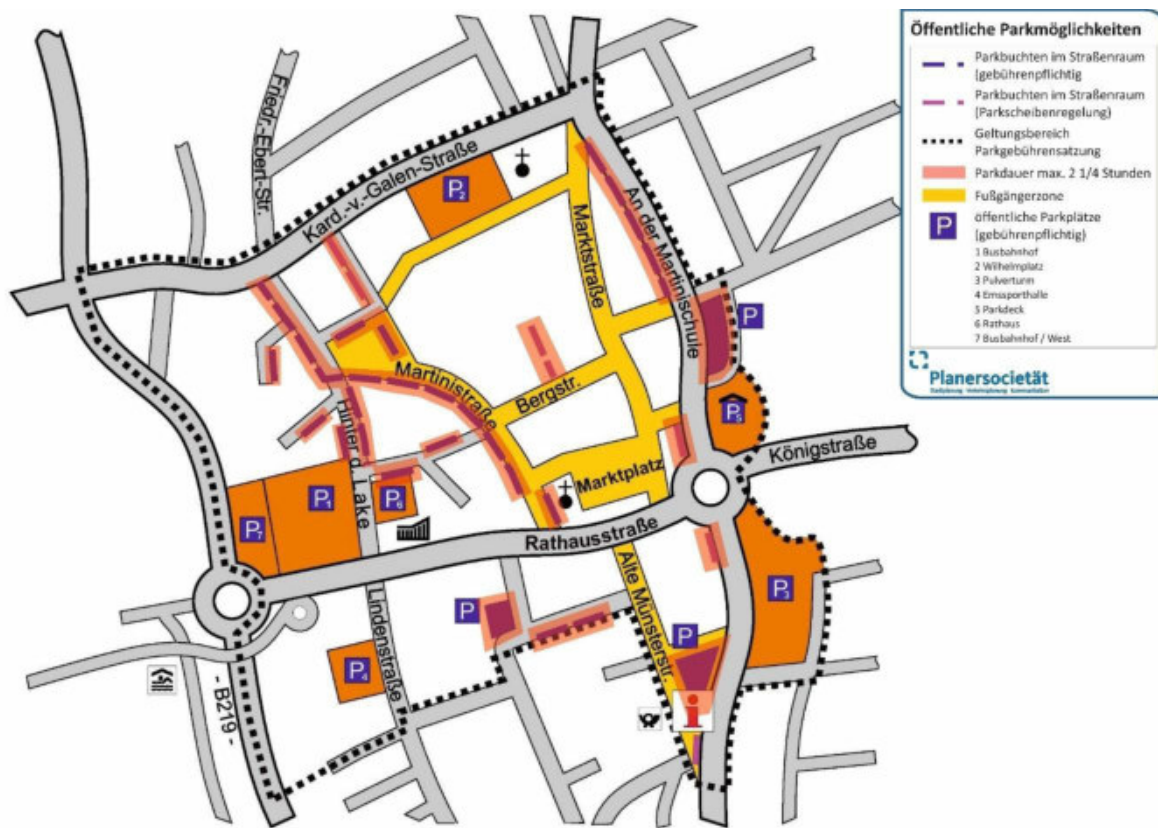
---

<sup>22</sup> Es sei erwähnt, dass dem Planungsausschuss aktuell ein Entwurf des Neubaus des Aldi-Discounters (Kardinal-von-Galen-Straße) vorliegt, in dessen Zusammenhang auch eine Neugestaltung des Parkplatzes in Form eines Rondells vorgesehen ist.

<sup>23</sup> Gemäß DIN 18024-2 und 18025-1 sind in einer Anlage des ruhenden Verkehrs 1 % der Pkw-Parkstände, mind. jedoch 2 Parkstände rollstuhl- und behindertengerecht auszuführen.



Abbildung 59: Öffentliche Parkmöglichkeiten Innenstadt Greven



Quelle: Parkgebührensatzung der Stadt Greven

Tabelle 19: Anzahl öffentlicher Kfz-Stellplätze Innenstadt Greven

Ort	Art	Anzahl Stellplätze	Behindertenparkplätze	Freiticket in Minuten
Naendorfstraße*	Parkplatz	50	2	15
Fredenstiege*	Straßenraum	13	/	15
Fritz-Pölking-Platz*	Parkplatz	15	/	15
Pulverturm	Parkplatz	52	2	60
An der Martinischule	Parkdeck	266	2	15
An der Martinischule*	Parkplatz	9	/	15
Wilhelmplatz	Parkplatz	125	1	15
Martinistraße*	Straßenraum	13	2	15
Hinter der Lake*	Straßenraum	29	1	15
Busbahnhof (gesamt)	Parkplatz	164	4	60
Emssporthalle	Parkplatz	15	/	60
Rathaus (gesamt)	Parkplatz	97	2	60
<b>kostenfrei</b>				
Bahnhof	Parkdeck	254	3	/
Kreisverkehr L 587	Parkplatz	85	/	/

Quelle: Stadt Greven

\*maximale Parkdauer beträgt 2 1/4 Stunden

Insgesamt zeigt die Grevener Innenstadt eine hohe Ausstattung mit Stellplätzen. Werden die kostenfreien Angebote berücksichtigt, bestehen pro Stellplatz knapp 14 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in der Innenstadt<sup>24</sup>. Im Vergleich zu anderen Städten ist dieses Angebot als gut zu werten und liegt über der typischen Stellplatzanzahl von innerstädtischen Shopping-Centern, die durchschnittlich 24 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche/Stellplatz aufweisen (vgl. Tabelle 20).

**Tabelle 20: Kfz-Stellplatzangebot im Vergleich zu anderen Städten**

	Einwohner (2015)	Real genutzte Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>	Kfz-Stellplätze	Gebühren	Verkaufsfläche pro Kfz-Stellplatz in m <sup>2</sup>
Greven	37.929	15.100	1.100	1 €/h*	13,7
Soest	48.770	50.450	2.578	1 €/h	19,6
Meppen	34.549	28.600	2.032	0,5 €/h	14,1
Shoppingcenter innerstädtisch <sup>25</sup>	/	19.000	800	/	23,75

Quelle: Einzelhandelskonzepte der Städte (Greven 2010, Soest 2010, Meppen 2010), VEP Stadt Soest 2015 (Bestandsanalyse), VEP Stadt Meppen 2015; eigene Berechnung nach DSSW (2007), \* Ausnahme Wilhelmplatz, s. o.

In Ortszentrum Reckenfeld existiert mit über 200 Kfz-Stellplätzen ein durchaus großzügiges öffentliches Parkraumangebot, welches darüber hinaus noch durch private Parkplätze (z. B. Supermarkt) ergänzt wird. Die Parkgebührensatzung greift in dem Ortsteil nicht, sodass das Kfz-Stellplatzangebot kostenfrei zur Verfügung steht. Teilweise wird die Parkdauer jedoch mittels Parkscheibe werktags auf zwei Stunden beschränkt. Ähnlich wie in der Innenstadt von Greven ist in Reckenfeld eine Mischung aus Parkplätzen und Parkbuchten im Straßenraum vorzufinden.

**Tabelle 21: Anzahl öffentlicher Kfz-Stellplätze Ortsmitte Reckenfeld**

Ort	Art	Anzahl Stellplätze	Behindertenparkplätze
Kirchplatz (Marktplatz)	Parkplatz	50	2
Kirchplatz/ Grüner Grund	Parkplatz	49	/
Kirchplatz (Taverna)	Parkplatz	2	/
Sportplatz Ortsmitte	Parkplatz	30	/
Grevener Landstraße, Kirchplatz, Steinfurter Str.	Straßenraum	50	/

Quelle: Stadt Greven

Trotz fehlender Markierungen bzw. explizit ausgewiesener Flächen – abgesehen vom Stellplatz für Menschen mit Behinderung – wird der Marktplatz regelmäßig in unterschiedlich starker Intensität als Kfz-Stellplatz genutzt (vgl. Abbildung 60). Dies wurde bereits mehrfach im Rahmen des bisherigen Planungsdialogs (Auftaktveranstaltung, Planungsgradtouren) als Mangel angesprochen, da hier Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen und die Aufenthaltsqualität entsprechend eingeschränkt wird.

<sup>24</sup> Werden die die kostenlosen Parkmöglichkeiten abgezogen, steigt das Verhältnis auf 1:19

<sup>25</sup> für innerstädtische Shopping Center mit Baudatum > 1996

*Tarifstruktur und Nutzung*

Wie Tabelle 20 zeigt, liegen die Parkgebühren in der Innenstadt Greven bei einem Euro pro Stunde (mit Ausnahme des Wilhelmplatzes). Zudem ermöglichen Frei- bzw. Nulltickets an allen Parkmöglichkeiten kurze Besorgungen zu erledigen ohne etwas zu bezahlen. Je nach Abstellplatz gelten die kostenlosen Freitickets für die ersten 15 Minuten oder die erste Stunde (vgl. Tabelle 19). Die maximale Tagesgebühr beträgt – mit Ausnahme Busbahnhof West mit 2 € – auf allen Parkplätzen ohne Beschränkung der Parkdauer 4 € pro Tag.

Einerseits führen die Freitickets zu einer stärkeren Frequentierung der Innenstadt (mit dem privaten Pkw). Andererseits wird hierdurch ein Anreiz geschaffen, kurze Angelegenheiten eher mit dem Pkw, statt mit dem Rad oder zu Fuß zu erledigen.

Eine Auswertung der Parkvorgänge für das Jahr 2015 mittels der Daten der Parkscheinautomaten zeigt, dass diese mit über 476.000 Vorgängen im Vergleich zum Vorjahr zugenommen hat. Gleichzeitig wird deutlich, dass gut ein Viertel dieser Parkvorgänge bezahlt werden und somit i. d. R. eine Stunde Parkdauer überschreiten. Fast 75 % der gezogenen Parktickets können über die Freitickets abgewickelt werden, das entspricht knapp 350.000 Nulltickets. Ein bezahltes Parkticket verursacht im Durchschnitt Kosten von ca. 1,15 €.

Kurze Parkzeiten sind besonders am Parkplatz Fritz-Pölking-Platz festzustellen. Hier können die meisten Parkvorgänge pro Werktag verzeichnet werden, sodass der Parkplatz durch einen hohen Stellplatzwechsel geprägt ist, was auch während einer vor Ort Besichtigung beobachtet wurde. Mit Freitickets bis zu 15 Minuten wird der Parkplatz also primär für kurze Erledigungen im näheren Umfeld genutzt. Dagegen ist bspw. der Parkplatz an der Emssporthalle mit durchschnittlichen Kosten von über 2 € pro bezahltem Ticket durch längere Aufenthalte geprägt. Hinsichtlich der Einnahmen für die Stadt stellen der Parkplatz an der Naendorfstraße mit gut 19.000 € und der Parkplatz Wilhemsplatz mit rd. 21.000 € die wichtigsten Parkplätze in der Innenstadt dar (Stand 2016).

**Abbildung 60: Marktplatz als Kfz-Stellplatz**



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 61: Parkzeitbeschränkung**



Quelle: Planersocietät

### 2.6.7 Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr in Greven

Stärken	Schwächen
+ Gute Erreichbarkeit aufgrund von Autobahn und Bundes-/Landesstraßen	- Emsbrücken als Nadelöhre
+ Klassifizierte Ortsumgehungen bündeln den Verkehr (L 587, B 481)	- Überlastung der Ortsumgehungen v. a. zu Stoßzeiten (Rückstau an Knoten im Berufsverkehr)
+ Nahezu flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung abseits der Hauptstraßen (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Bereich)	- Überwiegend 50 km/h auf innerstädtischen Hauptsammelstraßen, mehr Tempo 30-Strecken wären zukünftig vorstellbar (Sicherheit, Lärm, Rad)
+ Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr reduziert Belastung auf König- und Rathausstraße	- Engstellen im inneren Straßennetz (z. B. Kardinalv.-Galen-Str, Münsterstraße)
+ Keine „nicht-verträglichen“ Straßenräume (nur ein ausgewählter Teil wurde untersucht)	- Ruhender Verkehr (Seitenraum) z. T. in Konflikt mit anderen Nutzungen
+ Großes Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr	- Fehlende Parkraumgliederung auf dem Marktplatz Reckenfeld

## 2.7 Analysen zur Verkehrssicherheit

Ein Verkehrssystem muss so gestaltet sein, dass es nicht - z. B. aufgrund menschlichen Fehlverhaltens – zu lebensbedrohlichen Verletzungen seiner Nutzer/innen führt. Dies ist der Grundgedanke der „Vision Zero“. Die EU-Kommission verfolgt das Ziel bis zum Jahr 2020 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, auch in Deutschland ist das Thema Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren prominenter geworden. Vor allem im Hinblick auf die zunehmende Digitalisierung und technischen Entwicklungen im Mobilitätsbereich – z. B. autonomes Fahren, fahrzeugbezogene Assistenzsysteme für Unfallvermeidung – wird das Thema auch zukünftig einen zunehmend wichtigen Stellwert einnehmen müssen.

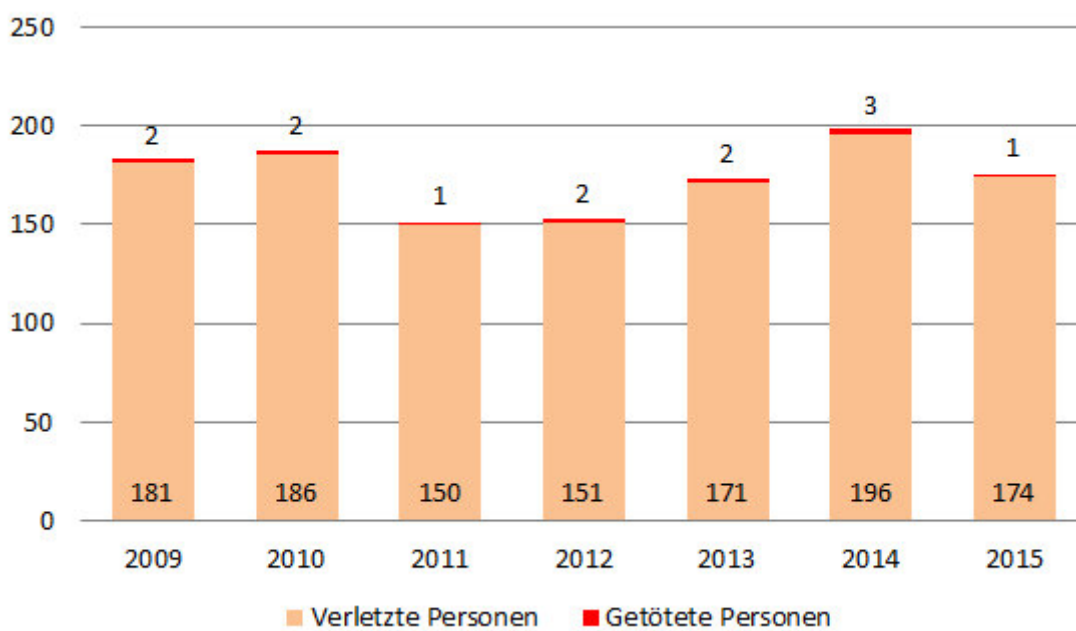
Die nachfolgende allgemeine Bestandsanalyse zur Verkehrssicherheit in Greven kann nur eine Betrachtung der objektiven Verkehrsunfallsicherheit auf Grundlage der Unfallzahlen im Stadtgebiet leisten. Zur Bewertung der Verkehrssicherheit und zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet wurden Daten der Kreispolizeibehörde Steinfurt, zu Vergleichszwecken auch Daten des Statistischen Landesamtes NRW genutzt. Die Unfallanalyse umfasst für die übergeordnete Analyse den Zeitraum 2008-2015, für die Analyse der verorteten Unfälle den Zeitraum 2013-2015, der damit den in der Fachliteratur empfohlenen Umfang von mindestens drei Untersuchungsjahren erfüllt.

Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die Aussagen hier auf Grundlage der amtlichen Unfallstatistik erfolgen, also nur hinsichtlich der polizeilich gemeldeten bzw. erfassten Unfälle. Es kann aber angenommen werden, dass bei nahezu allen Unfällen mit Sach- und insbesondere mit Personenschaden die Polizei hinzugezogen wird.

### 2.7.1 Entwicklung der Unfalllage in Greven

In Greven sind in den Jahren 2009 bis 2015 zwischen 304 und 370 Verkehrsunfälle<sup>26</sup> zu verzeichnen. Dabei ist kein eindeutiger Trend auszumachen, da die Entwicklung über die letzten sieben Jahre Schwankungen ausgesetzt ist. Während 2014 das Jahr mit den wenigsten Unfällen darstellt, sind bis 2015 wieder Zunahmen zu verzeichnen. Diese Schwankungen spiegeln sich auch bei der Betrachtung der verunglückten Personen pro Jahr wider (vgl. Abbildung 62). Im Jahr 2014 sind die meisten Personen verunglückt bzw. im Zuge von Straßenverkehrsunfällen gestorben, demgegenüber konnte im Jahr 2015 wieder eine Abnahme von ca. 12 % der verunglückten Personen verzeichnet werden.

**Abbildung 62: Anzahl verunglückter Personen**



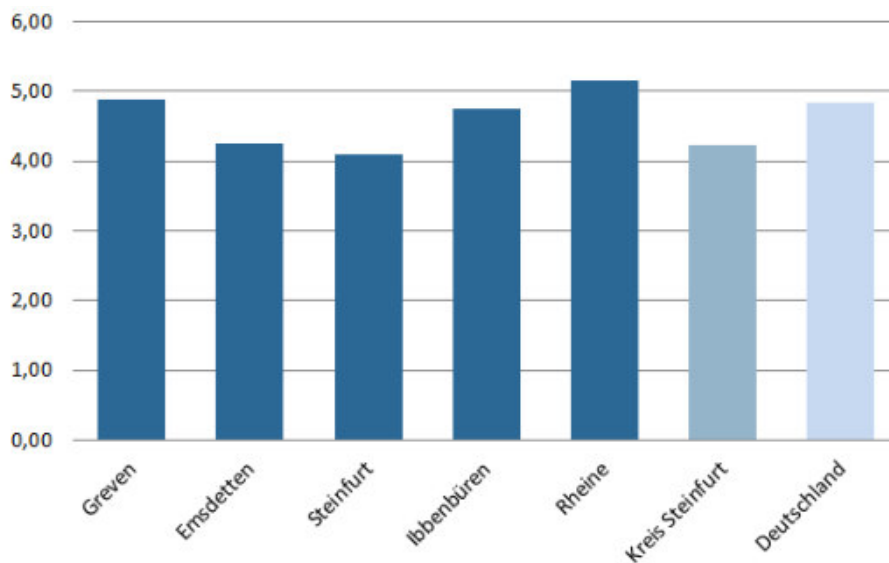
Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Kreispolizei Steinfurt

Bei der spezifischen Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)<sup>27</sup> im Vergleich mit anderen Städten des Kreises für das Referenzjahr 2015 weist die Stadt Greven mit 4,9 Verunglückten je 1.000 Einwohner/innen einen relativ hohen Wert auf, eine höhere VHZ hat einzig die kreisgrößte Stadt Rheine (vgl. Abbildung 63). Hinzu kommt, dass die durchschnittliche Rate von 4,2 im Kreis relativ niedrig liegt. Gleichzeitig liegt Greven aber mit dem bundesweiten Durchschnitt fast gleichauf, was durchaus als positiv bewertet werden kann.

<sup>26</sup> Unfälle mit Personenschaden sowie schwerwiegende und sonstige Unfälle mit Sachschäden/ Alkohol/ Fahrerflucht

<sup>27</sup> Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ist die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen pro 100.000 Einwohner.



**Abbildung 63: Spezifische Verunglücktenrate 2015 (Verunglückte\* je 1.000 Einwohner)**

Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Kreispolizei Steinfurt, IT.NRW; \* Verletzte Personen

Die Dokumentation der Verkehrsunfallentwicklung in der Kreispolizeibehörde Steinfurt für das Jahr 2015 zeigt hinsichtlich einzelner Altersgruppen, dass Greven – insbesondere bei Kindern und Jugendlichen bis 15 Jahren sowie Senior/innen mit über 65 Jahren – mit Abstand die höchste VHZ für die Gruppe der Senior/innen im Kreis Steinfurt aufzeigt (in Relation zur Gesamtzahl der in den Kommunen lebenden über 65-jährigen).

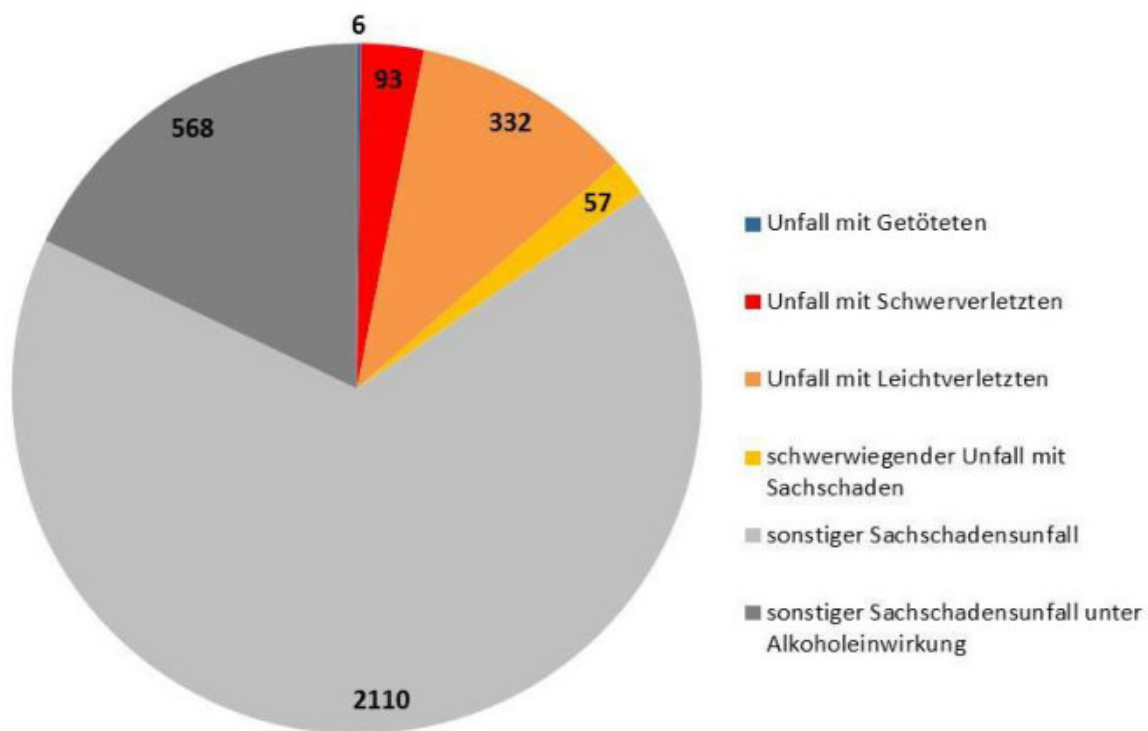
## 2.7.2 Aktuelles Unfallgeschehen in Greven

Für eine differenzierte Betrachtung des Unfallgeschehens in Greven wird eine allgemeine Analyse der Unfalllage 2013 - 2015 sowie vertiefte Analysen zu unfallreichen Streckenabschnitten und Unfallhäufungsstellen durchgeführt. Dabei liegt der Fokus der Auswertungen auf Unfällen mit verletzten und getöteten Personen.

Die Grundlage für diese Auswertung bilden die Unfalldatensätze 2013 - 2015, die von der Kreispolizeibehörde Steinfurt zur Verfügung gestellt wurden. Aufgrund des Datenschutzes lagen allerdings keine personenbezogenen Daten (wie z. B. das Alter der Unfallbeteiligten) vor. Eine Analyse von Verkehrsunfällen mit Beteiligung der besonders gefährdeten soziodemografischen Gruppen (Kinder bzw. Jugendliche sowie Senioren) konnte daher nicht vorgenommen werden. Durch die Betrachtung eines 3-Jahres-Zeitraumes können die Analysen statistisch besser abgesichert werden, da jährliche Schwankungen ausgeglichen werden und die betrachteten Fallzahlen höher sind.

Insgesamt wurden in dem Betrachtungszeitraum 3.166 Straßenverkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen und dokumentiert. Mit über 86 % bilden die Unfälle mit Sachschäden die Mehrheit, während die Unfälle mit Personenschaden einen Anteil von ca. knapp 14 % ausmachen.

**Abbildung 64: Unfallkategorien der Verkehrsunfälle in Greven (2013-2015)**



Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Kreispolizei Steinfurt

Von den zwischen 2013 bis 2015 aufgenommenen 3.000 Unfällen sind 431 als Unfälle mit Personenschaden dokumentiert. Bei gut jedem fünften dieser Unfälle wurden Beteiligte schwer verletzt, während bei über drei Viertel der Unfälle die Beteiligten den Unfallort leichtverletzt verlassen konnten. Insgesamt sechs Unfälle (ca. 1,5 %) wurden mit Todesfolge dokumentiert. An knapp der Hälfte der Unfälle mit Personenschäden war der Fuß- oder Radverkehr (inkl. Pedelecs und E-Bikes) beteiligt. Unfälle mit Personenschaden und der Beteiligung des Radverkehrs haben in den letzten drei Jahren zugenommen (ca. 30 %), für den Fußverkehr sind die Zahlen Schwankungen ausgesetzt und im Vergleich zu 2013 gesunken.

#### *Unfallhäufungsstellen*

Unfallhäufungsstellen sind entsprechend der Anlage 3 zu Aufgaben der Unfallkommission NRW Knotenpunkte sowie Streckenabschnitte<sup>28</sup>, für die innerhalb eines Jahres drei Unfälle des gleichen Grundtyps mit Getöteten, Schwerverletzten, Leichtverletzten oder schweren Sachschaden erfasst wurden oder innerhalb von drei Jahren drei Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten oder fünf Unfälle mit Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung und Getöteten, Schwer- oder Leichtverletzten zu verzeichnen sind (vgl. Abbildung 65). Eine kreisweite Unfallkommission, die sich aus Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei zusammensetzt, untersucht die identifizierten Unfallschwerpunkte und versucht diese zu entschärfen.

<sup>28</sup> Abschnitte unter 200 m innerhalb geschlossener Ortschaften

**Abbildung 65: Ausschnitt aus Anlage 3 zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen**

		Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen	
		Knotenpunkte	Strecke
Untersuchungsabschnitt		≤ 50 m / 150 m *1)	≤ 200 m / 500 m *1)
1 - Jahres - Betrachtung	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 - 4	3
	Unfälle ungleichen/gleichen Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	3
3 - Jahres - Betrachtung	Fußgänger / Radfahrer [ Kat. 1 - 3 ]		5

Quelle: Webseite MBWSV

In Greven können je nach Betrachtungsweise (1-Jahres-Betrachtung oder 3-Jahres-Betrachtung) keine innerstädtischen Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Es sind „Auffälligkeiten“ vor allem im innerstädtischen Bereich zu erkennen, welche jedoch nicht per Definition einen Unfallhäufungspunkt kennzeichnen.

Werden nur die Unfälle mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs der letzten drei Jahre betrachtet, so fällt auf, dass sich die Unfälle primär in den Zentren sowie entlang von Hauptverkehrsstraßen bündeln (vgl. Abbildung 66). Vor allem in diesen Bereichen ist mit einem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen – auch im Querverkehr – zu rechnen (z. B. Rathausstraße, Grever Landstraße), sodass die Verkehrssicherheit v. a. des nichtmotorisierten Verkehrs hier eine wichtige Rolle spielt. Mit einem Anteil von über 80 % sind überwiegend Radfahrer/innen an den Unfällen beteiligt, nur knapp jeder fünfte Unfall wurde unter Beteiligung des Fußverkehrs dokumentiert.

Neben der Rathausstraße sind vor allem auch die Saerbecker Straße, der Grüne Weg sowie die Königstraße als Ausfallstraßen durch ein vergleichsweise hohes Unfallaufkommen im Fuß- und Radverkehr entlang der Straßenachsen geprägt. Die erfolgte Einrichtung eines Schutzstreifens in der Königstraße ist ein erster Ansatzpunkt, um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr hier zu stärken. In Reckenfeld sind die Unfälle größtenteils entlang der Grever Landstraße sowie dem Kreisverkehr am Kirchplatz verortet. Vor allem die K 53 ist durch eine hohe Trennwirkung mit eher wenig Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr geprägt (vgl. Kap. 2.3.2), wodurch Querungen abseits von entsprechenden (Sicherungs-)Anlagen wahrscheinlicher sind, der Kfz-Verkehr damit aber nicht rechnet. Die Unfälle auf Höhe des Wittlerdammes stellen per Definition zwar keine Unfallschwerpunkte dar, hier sind auch bereits – u. a. aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Erich-Kästner-Grundschule – eine Dunkel-LSA sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in der Zeit 7:30 bis 16:30 Uhr vorhanden. Gleichwohl sollte hier perspektivisch eine kontinuierliche Beobachtung des Unfallgeschehens stattfinden.

**Abbildung 66: Unfälle mit Beteiligung im Fuß- und Radverkehr**



Quelle: Planersocietät, Datengrundlage: Kreispolizei Steinfurt

### 2.7.3 Stärken und Schwächen zur Verkehrssicherheit in Greven

Stärken	Schwächen
+ Unfallbelastung (je 1.000 Einwohner) in Greven liegt auf Niveau des Bundes	- Unfallbelastung (je 1.000 Einwohner) in Greven ist die zweithöchste im Kreis Steinfurt und liegt über dem Kreisniveau
+ Unfälle mit Personenschaden und Beteiligung des Fußverkehrs im Vergleich zum Jahr 2014 gesunken	- Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs und mit Personenschaden haben in den letzten drei Jahren zugenommen
+ Keine innerstädtischen Unfallhäufungsstellen	- „Auffälligkeiten“ im Unfallgeschehen in Bereichen mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen

## 2.8 Intermodale Schnittstellen und Elektromobilität

Das Mobilitätsverhalten unterliegt einem Wandel, immer mehr Pkw-Wege vor allem im urbanen Raum werden substituiert. Dabei machen intermodale Schnittstellen die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sichtbar und gewinnen an Bedeutung. Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln tragen zur besseren Auslastung der jeweiligen Verkehrsmittel bei. Hierzu zählen Bike+Ride- (B+R), Park+Ride- (P+R) und Mitfahrerparkplätze (Park+Drive, P+D) für Fahrgemeinschaften. Ziel dieser Anlagen ist es vor allem, die Pkw-Belastungen in den Spitzenstunden zu reduzieren bzw. den Pkw-Besetzungsgrad zu erhöhen. Funktionierende und akzeptierte Systeme wirken sich aber auch auf den Freizeitverkehr aus und entfalten daher eine über den Berufs- und Schülerverkehr hinausgehende Wirkung.

Der Bahnhof Greven und der Haltepunkt Reckenfeld sind intermodale Schnittstellen für die Verknüpfung Fahrrad-ÖPNV sowie Pkw-ÖPNV. Am Bahnhof stehen Pendler/innen insgesamt 254 Kfz-Stellplätze in einem Parkhaus in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig kostenlos zur Verfügung, während am Haltepunkt Reckenfeld ca. 40 Kfz-Stellplätze – ebenfalls kostenfrei – bereitgestellt werden. Im Rahmen einer Befahrung von Ort konnten als Ist-Aufnahme am Bahnhof Greven in etwa 70 Pkw – was einer Auslastung von knapp 30 % entspricht – und am Haltepunkt Reckenfeld ca. 20 Kfz – mit einer Auslastung von 50 % – festgehalten werden, sodass das Angebot durchaus angenommen wird. Dies wurde auch während der bisherigen Beteiligungsphase von Seiten der Bürger/innenn bestätigt, welche darüber hinaus anmerkten, dass das Parkhaus ebenfalls von der Belegschaft des angrenzenden Gewerbes in Anspruch genommen wird.

**Abbildung 67: Park+Ride am Bahnhof Greven (links) und Haltepunkt Reckenfeld (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Neben der Verknüpfung Pkw-SPNV bieten der Bahnhof Greven wie auch der Haltepunkt Reckenfeld das Angebot Bike+Ride an (vgl. Abbildung 68). Während am Haltepunkt Reckenfeld ca. 250 überdachte Rad-Abstellplätze zur Verfügung stehen, existieren am Bahnhof in etwa 645 überdachte sowie ca. 100 nicht überdachte Fahrradabstellplätze. Darüber hinaus besteht am Bahnhof Greven die Möglichkeit eine von zehn abschließbaren Fahrradboxen zu mieten (vgl. Abbildung 69). Die Organisation der Fahrradboxen (Schlüsselausgabe) wird über den ansässigen Kiosk im Bahnhofsgebäude abgewickelt. Die freien Abstellanlagen sind in Greven links der Ems sowie in Reckenfeld überwiegend aus- bzw. teilweise überlastet, wie wild abgestellte Fahrräder vor Ort zeigen und Teilnehmer/innen der Planungsradtouren bestätigten.



**Abbildung 68: B+R Reckenfeld (links) und Greven links der Ems (rechts)**

Quelle: Planersocietät

Die Abstellanlagen in Reckenfeld werden überwiegend von Arbeitnehmer/innen des nahe gelegenen Logistikstandortes genutzt, sodass hier eine regelmäßige Auslastung zu beobachten ist. Am Bahnhof Greven werden die B+R-Anlagen ebenfalls primär von Pendler/innen genutzt, gleichzeitig konnten bei vor Ort Besichtigungen einzelne „Fahrradleichen“ identifiziert werden, welche offensichtlich nicht mehr genutzt werden. Obwohl bei Bedarf zweimal im Jahr eine Entfernung stattfindet, bedürfen beide B+R-Anlagen einer qualitativen Optimierung. Vor allem hinsichtlich Sauberkeit und Beleuchtung sowie der Schrotträder am Bahnhof Greven bestand zum Zeitpunkt der Erhebung und den Planungsradtouren Handlungsbedarf. Zudem befinden sich die Fahrradboxen in einem optisch schlechten Zustand. Der Wunsch nach abschließbaren und sicheren Abstellanlagen am Haltepunkt Reckenfeld wurde im Rahmen der Partizipation mehrmals erwähnt, darüber hinaus gab es von Seiten der Bürger/innen die Anmerkung, die bestehenden Fahrradboxen besser zu vermarkten („wie funktioniert die Nutzung?“) und ggf. quantitativ zu erweitern. In Greven rechts der Ems existiert ein B+R-Angebot am Busbahnhof.

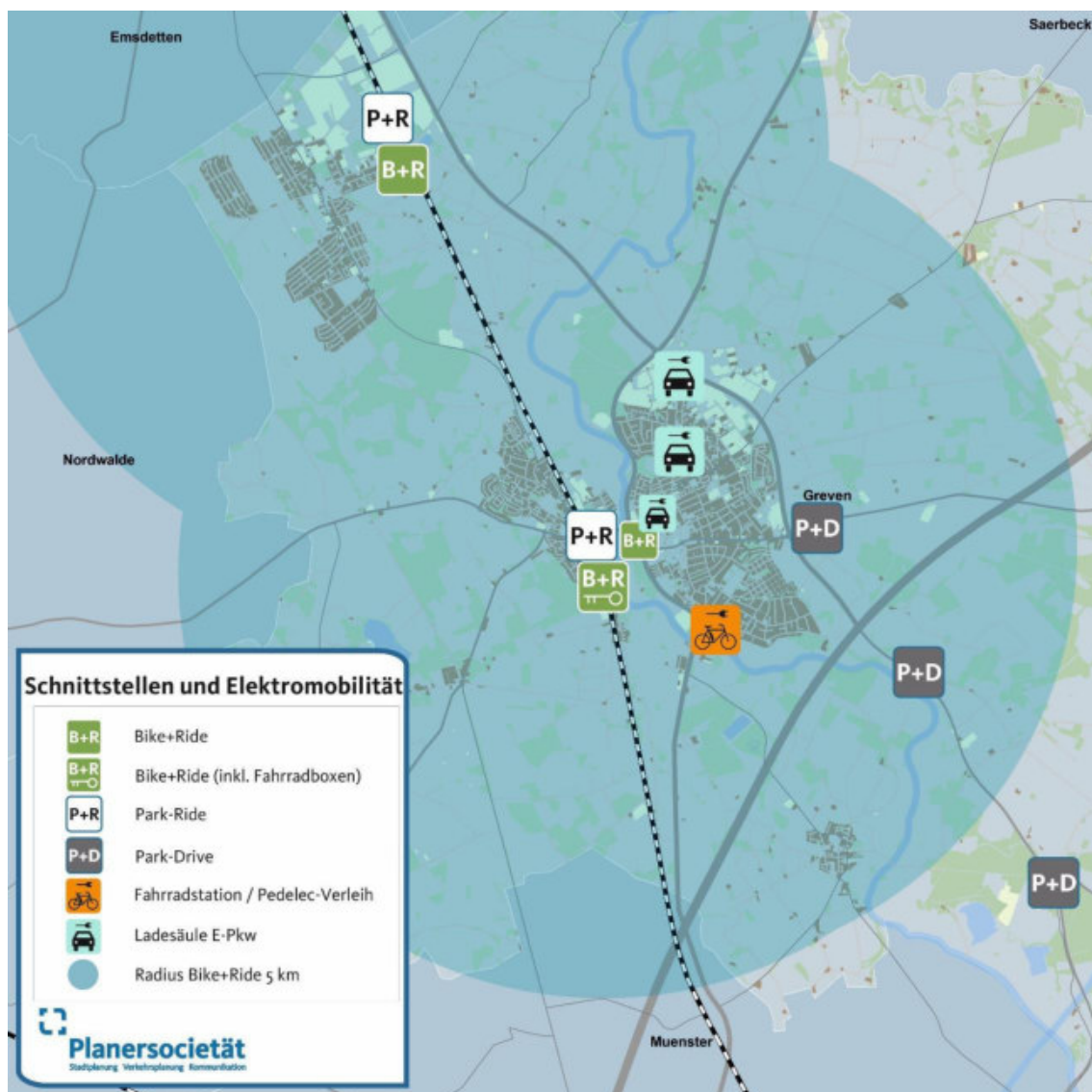
Ein fahrradfreundlicher Einzugsradius von 5 km um den Bahnhof Greven sowie den Haltepunkt Reckenfeld (Luftlinie) zeigt, dass hierdurch ca. drei Viertel des Stadtgebietes abgedeckt werden. Auch der Ortsteil Gimfte liegt im Einzugsbereich des Bahnhofs, hier besteht auch die Möglichkeit, den etwas näheren Haltepunkt Münster-Sprakel zu nutzen. Jedoch gilt es zu beachten, dass die Erreichbarkeit bzw. die Attraktivität das Fahrrad/Pedelec auf der Wegekette zum Bahnhof zu nutzen, auch stark von der vorhandenen Infrastruktur und Wegführung abhängt (vgl. Kap. 2.4).

**Abbildung 69: Fahrradboxen Bahnhof Greven und „wild“ abgestellte Fahrräder**

Quelle: Planersocietät

In Greven rechts der Ems nördlich und südlich der Anschlussstelle Greven stehen drei Park+Drive-Parkplätzen für die Bildung von Fahrgemeinschaften zur Verfügung (vgl. Abbildung 70). Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften bspw. auf dem Weg zur Arbeit wird die bestehende Straßeninfrastruktur entlastet, der Pkw-Besetzungsgrad erhöht – wodurch die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf gesenkt werden – und das Fahrzeug selbst effizienter genutzt. Sowohl der Parkplatz an der Schmedehausener Straße, als auch der Parkplatz südlich der Autobahnanschlussstelle bieten Kapazitäten von ca. 20-25 Pkw und waren zum Zeitpunkt einer vor Ort Besichtigung zu ca. 30 % ausgelastet. Darüber hinaus gibt es mit dem Pendlerportal NRW einen kostenlosen Online-Service für die Organisation und Bildung von Mitfahrgelegenheiten auf dem Weg zur Arbeit. Obwohl die Nachfrage für Nordrhein-Westfalen insgesamt schwach ausfällt, so zeichnet sich die Nutzung des Angebotes im Kreis Steinfurt im Vergleich zu anderen Kreisen durch eine eher gute Nachfrage auf niedrigem Niveau aus (vgl. Kreis Steinfurt 2015).

**Abbildung 70: Einzugsbereich B+R und intermodale Schnittstellen**



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt Greven

Im Bereich der Elektromobilität existiert seit Oktober 2016 zusätzlich zur Lademöglichkeit an der Tankstelle Ahlert an der Saerbeckerstraße eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten auf dem Kundenparkplatz der Stadtwerke Greven sowie eine zweite Ladesäule mit zwei Ladepunkten an der Straße Hinter der Lake am Nordausgang des Rathauses (vgl. Abbildung 71). Eine weitere Ladesäule am Marktplatz in Reckenfeld ist in Vorbereitung. Der Parkplatz für die Ladestation ist ausschließlich für Elektrofahrzeuge reserviert, welche die Batterie aufladen<sup>29</sup>. Die Ladestationen sind Teil des Stadtwerke-Verbundes ladenetz.de, wodurch den Nutzer/innen bundesweit in etwa 700 Ladesäulen zur Verfügung stehen, europaweit noch einige mehr. Über eine Ladekarte - welche für eine einmalige Gebühr bei den Stadtwerken Greven erworben werden kann – und eine monatliche Pauschale von 5 € können die Ladestationen des Verbunds beliebig oft in Anspruch genommen werden (vgl. Webseite Stadtwerke Greven). Für nicht-Kunden besteht ebenfalls die Möglichkeit über das Smartphone und gegen eine stündliche Abrechnung ihr Elektrofahrzeug aufzutanken<sup>30</sup>. Darüber hinaus haben die Stadtwerke zwei Elektroautos als Dienstfahrzeuge in Betrieb genommen (vgl. Webseite Stadtwerke Greven a). Mit der Anpassung der Parkgebührensatzung im Sommer 2017 ist es zudem möglich mit einem Elektrofahrzeug – welches über ein „E-Kennzeichen“ verfügt – die innerstädtischen Großparkplätze kostenlos zu nutzen (vgl. Kap. 2.6.6).

**Abbildung 71: Ladestation am Rathaus (links) und Eingang Fahrradstation**



Quelle: Planersocietät

Auf dem Gelände des Sportclubs Greven bietet Greven Marketing über die Fahrradstation neben 65 Fahrrädern auch sechs Pedelects zum Verleih an. Eine allmähliche Aufstockung ist vorgesehen, so dass das Angebot an Tourenrädern und E-Bikes qualitativ und quantitativ ausreicht. Der Verleih ist dabei nur nach voriger Anmeldung möglich, zudem ist der Standort dezentral gelegen, was auch im Rahmen der Planungsradtouren als verbesserungswürdig angemerkt wurde.

<sup>29</sup> Das im Sommer verabschiedete Elektromobilitätsgesetz erlaubt es Kommunen mittlerweile gewissen Bevorzugungen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum einzuräumen, wie z. B. für das Parken

<sup>30</sup> 3,50 € für die jeweils ersten beiden Stunden, jede weitere Stunde für 2,00 €

### 2.8.1 Stärken und Schwächen Intermodalität und Elektromobilität in Greven

Stärken	Schwächen
+ quantitativ und qualitativ gutes Park+Ride-Angebot am Bhf Greven und Haltepunkt Reckenfeld	- beide B+R-Standorte sind teilweise überlastet - wild abgestellte Fahrräder - Schrotträder
+ quantitativ gutes B+R-Grundangebot am Bhf Greven, am Haltepunkt Reckenfeld und am ZOB	- Qualitativer Optimierungsbedarf: Entsorgung Schrotträder (Bahnhof Greven) und Pflege der Anlagen (Sauberkeit, Beleuchtung) - keine sicheren/abschließbaren Abstellmöglichkeiten am Haltepunkt Reckenfeld - Fahrradboxen Bahnhof Greven: qualitativer und quantitativer Optimierungsbedarf, bessere Vermarktung
+ B+R-Anlagen witterungsgeschützt, am Bahnhof 10 Fahrradboxen	- nur vier Pedelecs, Verleih nur nach Anmeldung - Fahrradstation liegt relativ dezentral, nicht gut erreichbar
+ drei P+D-Anlagen	
+ drei Ladestationen in Greven rechts der Ems	
+ Pedelec-Verleih	

## 2.9 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement im Allgemeinen verfolgt das Ziel Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-)Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Nutzungsmöglichkeit selbst, findet im Rahmen des Mobilitätsmanagements zusammen mit unterschiedlichen Akteuren eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt. Die begleitende Kommunikationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzer/innen. Durch eine optimierte Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmer/innen zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Im wesentlichen sind folgende Handlungsfelder hinsichtlich des Mobilitätsmanagements zu nennen:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Dezember 2016 wurde die Stadt Greven erneut im Rahmen des EuropeanEnergyAward (EEA) mit Gold zertifiziert, wodurch die vergangenen Bemühungen im Bereich Klimaschutz und Umwelt – auch hinsichtlich des Themas Mobilität – entsprechend gewürdigt wurden.



Mit der Fortbildung eines Mitarbeiters zum Mobilitätsmanager hat die Stadt Greven den Grundstein zur Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements gelegt. Zudem wird die Teilnahme am „Zukunftsnetz Mobilität“ geprüft und angestrebt. Die Etablierung eines Mobilitätsmanagements ist vergleichbar mit der im Vorfeld eingerichteten Stelle eines Klimamanagers, allerdings fokussiert auf das Thema Mobilität und den dazugehörigen Querschnittsaufgaben (Akteurs-)Vernetzung, Information und Kommunikation sowie Beratung. Die bisherige – primär im Rahmen des Klimaschutzmanagers – umgesetzten Projekte und vor allem initiierte Öffentlichkeitsarbeit stellen gute Anknüpfungspunkte für die weitere Arbeit hinsichtlich des Mobilitätsmanagements dar. Denn um die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote oder Technologien von Seiten der Bürger/innen sowie wichtiger Akteure vor Ort zu gewinnen, bedarf es begleitender Kampagnen, damit potenzielle Hemmnisse und Bedenken frühzeitig thematisiert und ggf. ausgeräumt werden können. Neben der grundlegenden Information über neue Angebote (z. B. Tickets, Carsharing) zählen hierzu bspw. die Erläuterung von Arbeitsabläufen (z. B. Ausleihvorgang) oder die Erklärung technischer Funktionsweisen (z. B. Apps). Ergänzend kann der informative Charakter durch praktische Testphasen für potenzielle Nutzer/innen begleitet werden.

Mit der Grevener Mobilitätswoche sowie dem „Tag der E-Mobilität in Greven“ wurden in der Vergangenheit bereits wichtige Schritte im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen hinsichtlich alternativer, klimafreundlicher und verträglicher Mobilität getan. Neben der Information wurde das Programm z. B. durch Probefahrten oder Vorführmodelle für die Besucher/innen erlebbar gemacht.

**Abbildung 72: Grevener Mobilitätswoche, Kampagne Stadtradeln und Logo AGFS**



Quelle: Facebook-Auftritt Stadt Greven

Diese Strategie ist zudem übertragbar auf bestehende Mobilitätsangebote, um bspw. mit einem Marketing zum Fuß- und Radverkehr für eine „Mobilität der Nähe“ zu bewerben. Zielgruppenori-



enterte Ansprachen, Aufklärung über die Vorteile und die komplexen Zusammenhänge einer klimafreundlichen (Nah-)Mobilitätskultur (z. B. Nahversorgungsstruktur, öffentlicher Straßenraum, soziale Treffpunkte) sowie einer regelmäßigen Öffentlichkeitsarbeit vor Ort verstetigen den Mobilitätsansatz in den Köpfen der Bevölkerung.

Die Kampagne Stadtradeln wurde im September 2016 im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (Auf-taktveranstaltung sowie Planungsradtouren, vgl. Kap. 1.3) bereits zum fünften Mal in Folge in Greven durchgeführt. Auch hier existiert vor allem bezüglich der Regelmäßigkeit bereits eine gute Ausgangssituation. Hinzu kommt, dass die Stadt aktuell die Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemein-schaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW!“ anstrebt. Mit der Ansprache und Beteiligung von Schulen im Rahmen des „Schulprojektes Klimaschutz 2014“ wurden ebenfalls bereits wichtige Grundsteine geschaffen. Auch wenn das Thema Mobilität bzw. Schulwege in diesem Zusammenhang nicht direkt angesprochen wurde, so wurden bereits erste Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Kindern und jungen Erwachsenen gemacht sowie erste Kontakte mit relevanten Ansprechpersonen geknüpft. Vor allem hier können mobilitätsrelevante Themen (z. B. Verkehrssicherheit, eigenständige Mobilität, Mobilität und Klimaschutz) helfen, frühzeitig eine verträgliche Mobilität im individuellen Verkehrsverhalten zu entwickeln.

Instrumente der Kommunikation und der Organisation werden auch im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements genutzt. Hier greifen die Bausteine Information, Beratung und Motivati-on, um zusammen mit den relevanten Akteuren (Verkehrsunternehmen, Pendler, Betriebe, Ver-waltung, Schulen) bedarfsorientierte Strategien und Angebote zu entwickeln. Umfangreiche An-gebote bzw. Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement sind in Greven bisher nicht be-kannt. Die Verwaltung verfügt über einen abschließbaren Fahrradkäfing für die Mitarbeiter/innen, sodass die Möglichkeit des sicheren Abstellens des Fahrrads eventuelle Hemmnisse für die Nut-zung eines Pedelecs bzw. höherpreisigen Fahrrads für den Arbeitsweg beseitigt. Darüber hinaus setzen die Stadtwerke E-Fahrzeuge in ihrer eigenen Fahrzeugflotte als Dienstwagen ein (siehe auch Kap. 2.8). Die Stadt Greven setzt zudem Elektrofahrräder als Alternative zu Dienstwagen ein.

Abschließend gilt es zu erwähnen, dass zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse die Absicht bestand, in Greven ein CarSharing-Angebot zu etablieren. Informationsveranstaltungen sowie Umfragen und Workshops zum Thema E-Carsharing haben in Greven bereits stattgefunden. Nach einer ca. 1-jährigen Betriebsphase mit einem CarSharing-Fahrzeug wurde das Angebot aufgrund zu geringer Auslastungszahlen jedoch wieder zurückgezogen.

### 2.9.1 Stärken und Schwächen Mobilitätsmanagement Greven

Stärken	Schwächen
+ Anknüpfungspunkte für kommunales Mobilitätsmanagement vorhanden (Netzwerk und Konzeption für Öffentlichkeitsarbeit)	- Noch kein umfassendes verkehrsmittelübergreifendes Angebot hinsichtlich kommunalen Mobilitätsmanagements in Greven
+ Zusammenarbeit (Workshops) mit Schulen bzw. Kindern und jungen Erwachsenen bekannt	- kein schulisches Mobilitätsmanagement vorhanden, keine strategische Konzeptionierung des Themenfeldes
+ Bewerbung AGFS in Vorbereitung	- Betriebliches Mobilitätsmanagement nur marginal erkennbar; Aufgaben und Unterstützungsmöglichkeiten seitens der Stadt sollten weiter geprüft und strategisch implementiert werden
+ Zukünftig Carsharing-Angebot in Greven in Vorbereitung	
+ städtischer Mitarbeiter als Mobilitätsmanager ausgebildet	

### 2.10 Zusammenfassung der Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse der Bestandsanalyse zum Mobilitätsangebot in Greven zusammengefasst.

Als Stadt der kurzen Wege hinsichtlich der kompakten Siedlungsstruktur der Kernstadt und des Stadtteils Reckenfeld besteht eine gute Ausgangssituation für das Zufußgehen in Greven, welche durch eine attraktive und nahmobilitätsfreundliche Stadtmöblierung im öffentlichen Raum ergänzt wird. Dennoch erlauben die teils Kfz-orientierten Straßenräume nur geringe Flächenkapazitäten im Seitenraum, sodass Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr entstehen. Darüber hinaus sind noch erhebliche Anstrengungen bezüglich einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums zu erforderlich.

Das Fahrrad gehört zum alltäglichen Bild im Grevener Mobilitätsgeschehen, weist aber auch noch – im Vergleich zu anderen Gemeinden im Kreis Steinfurt – Entwicklungspotenzial auf. Neben der Radverkehrsführung innerorts und in die Nachbarkommunen, wird auch Potenzial im Bereich der serviceorientierten Infrastruktur gesehen. Das Fahrrad als Zu- und Abbringer zum ÖPNV/SPNV kann die Säule des Umweltverbunds insgesamt zusätzlich stärken.

Der Bahnhof Greven und der Haltepunkt Reckenfeld sind gut in das regionale SPNV-Angebot eingebunden, sodass der ÖPNV – vor allem auf umsteigefreien Verbindungen – in Bezug auf Reisezeit und Kosten eine attraktive Alternative zum Pkw darstellt. Während am Wochenende auch ein gutes Nachtverkehrsangebot existiert, werden Defizite im Bereich der Verschneidung der Buslinien untereinander sowie mit anderen Verkehrsmitteln deutlich. Eine Herausforderung stellt die barri-

erefreie Gestaltung der Bushaltestellen dar. Für Teile der Kernstadt (v. a. Wöste) sowie die Ortsteile ist die Erschließung mit dem ÖPNV verbesserungswürdig.

Die Erreichbarkeit Grevens mit dem Kfz kann als sehr gut bezeichnet werden. Aufgrund der Lage zwischen Emsdetten und Münster ergeben sich relativ kurze Strecken für einen Großteil der Berufspendler. Über die Bundes- und Landesstraßen ist insbesondere diese Nord-Süd-Beziehung sehr gut ausgebaut. Greven verfügt über einen zentrumsnahen Autobahnanschluss (A 1) sowie eine weitere Anschlussstelle am Flughafen. Die B 481 und L 587 bilden zwei klassifizierte Ortsumfahrungen, die den Hauptverkehr zwar aus der Stadt heraushalten, im Berufsverkehr aber sehr häufig an ihre Belastungsgrenzen stoßen (insb. die Knotenpunkte). Die Kernstadt ist vom Schwerverkehr bzw. vom Durchgangslieferverkehr weitestgehend entlastet (insb. seit Sperrung der König- und Rathausstraße), hingegen gab es Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, dass der Schwerverkehr auf der Ortsdurchfahrt in Reckenfeld belastend sei. Die Wohngebiete und Nebenstraßen sind weitestgehend temporeduziert und verkehrsberuhigt. Die Kernstadt verfügt über eine hohe Anzahl an Parkmöglichkeiten. In einigen Straßenräumen kommt es jedoch zu Konkurrenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und Ansprüchen (v. a. Fuß- und Radverkehr).

Im Bereich intermodaler Schnittstellen und Mobilitätsmanagement bestehen in Greven gute Anknüpfungspunkte für eine weitergehende Optimierung des Angebots. Neben einer Erweiterung der Stellplatzzahlen an den B+R-Anlagen der SPNV-Halte, bedarf es hier auch einer qualitativen Optimierung hinsichtlich optischer sowie serviceorientierter Gesichtspunkte (z. B. attraktive abschließbare Fahrradboxen). Durch das vorangegangene Klimaschutzkonzept wurde bereits eine sehr gute Basis für die Akteursvernetzung inklusive entsprechender Kommunikationsplattformen gebildet. Gleichzeitig begleiteten mobilitätsrelevante Bestrebungen (z. B. Bewerbung AGFS, Entwicklung Carsharing-Angebot, Elektrotankstellen der Stadtwerke Greven) das Konzept bereits in der Phase der Bestandsanalyse und zeigten frühzeitig Synergieeffekte.

Die in den einzelnen Themenfeldern der Bestandsanalyse dargestellten Mängel wurden im Folgenden in der Konzeption der Maßnahmen in den Blick genommen, um Lösungsansätze zu entwickeln. Die identifizierten Chancen stellten dabei Anknüpfungspunkte für Verbesserungsmöglichkeiten dar.

### 3 Prognose 2030 und Ziele für die Mobilität der Zukunft

Neben der Analyse des heutigen Verkehrs sowie der vorhandenen Infrastruktur in Greven, ist es für die Entwicklung von Zielen und Maßnahmen ebenso wichtig, einschätzen zu können, welche Veränderungen – unabhängig von städtischer Einflussnahme – auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt zukünftig zukommen werden. Hierbei spielt u. a. das Verkehrsmodell – als geeignetes Werkzeug zur Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen – eine bedeutende Rolle.

Die zukünftige Entwicklung des Verkehrs wird durch eine Vielzahl lokaler und globaler Faktoren beeinflusst. Es wurde neben eigenen Abschätzungen insbesondere auf vorliegende, offizielle Prognosen, Trendentwicklungen und Szenarien sowohl auf städtischer als auch auf Landes- und Bundesebene zurückgegriffen. Von besonderer Bedeutung sind u. a. die folgenden Entwicklungen und Veränderungen (in Klammern jeweils die wichtigsten verwendeten Datengrundlagen):

- Raum- und Siedlungsstruktur  
*(Sachlicher Teilplan Wohnen; Bauleitplanung: Regionalpläne, FNP, bestehende bzw. anstehende Stadtentwicklung; städtische Ortsentwicklungs- und Handlungskonzepte)*
- Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur  
*(Bevölkerungsprognose des Landes und der Bertelsmann Stiftung; Sachlicher Teilplan Wohnen; Schulentwicklungsplan; Bauleitplanung; Einzelhandels- u. Zentrenkonzept; Gewerbeflächenkonzept)*
- Verkehrsangebot: Straßennetz, ÖPNV, Radverkehrsnetz etc.  
*(Planungen der Stadt, des Kreises und des Landes/Bundes; Nahverkehrsplan; städtische und regionale Radwegeplanung/Velorouten; Innenstadt Handlungskonzept)*
- Pkw-Bestand, Fahrzeugtechnik, Mobilitätskosten, Verkehrsmittelwahl  
*(Mobilitätserhebungen; übergeordnete Prognosen und Trendentwicklungen, z. B. des Bundes und Landes, Shellstudie etc.; eigene Annahmen)*

Einige dieser Entwicklungen sind relativ sicher vorhersagbar und zeichnen sich zum Teil bereits heute ab, andere hingegen sind nicht so eindeutig und durch viele Unwägbarkeiten gekennzeichnet. Gleichwohl muss die Stadt- und Verkehrsplanung auf diese Herausforderungen Antworten finden, um auch in Zukunft nachhaltige Maßnahmen und Strategien entwickeln und einsetzen zu können.

Daher wurden für den Prognosehorizont 2030 drei vorstellbare (Maßnahmen-)Szenarien aufgezeigt (Nahmobilitätsszenario, Umweltszenario, MEHRwert Mobilität) und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen analysiert. Die Szenarien berücksichtigen u. a. unterschiedliche Entwicklungen hinsichtlich der Umsetzung und Wirkung denkbarer Maßnahmen, externer Einflussnahmen (z. B. Preis- und Technikentwicklungen, übergeordneter Grenzwerte und Richtlinien) sowie möglicher Aspekte der Werteentwicklung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

**Abbildung 73: Szenarien**



Quelle: Planersocietät

Als Basis- und Referenzfall dient der sogenannte Prognose-Nullfall 2030. Dieser stellt dar, wie sich der Verkehr in Greven mit der – nach derzeitigem Erkenntnisstand – höchsten Wahrscheinlichkeit entwickeln wird, wenn alles den bisherigen Trends und Prognosen entsprechend weiterläuft und keine zusätzlichen Maßnahmen (z. B. seitens der Stadt) ergriffen werden.

Entsprechend der Prognosen und Szenarienbewertung wurden sodann Ziele für die Verkehrsentwicklung der Stadt Greven abgeleitet, im projektbegleitenden Arbeitskreis diskutiert und abgestimmt.

### 3.1 Prognose-Nullfall 2030 – Was passiert, wenn nichts passiert?

Der sogenannte Prognose-Nullfall 2030 dient als Referenz- und Basisszenario der zu erwartenden Verkehrsentwicklung in Greven. Dabei wird angenommen, dass alle Aktivitäten und Handlungen in der Stadt so weiterlaufen wie bisher geplant (z. B. Wohnflächenentwicklung, Straßen- und Infrastrukturbau) bzw. wie die allgemeinen, mittleren Prognosen es voraussagen (z. B. Bevölkerungsentwicklung). Der Prognose-Nullfall berücksichtigt jedoch keine Änderungen der Handlungsstrategien bzw. keine Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen oder Programme.

Als grundlegende Faktoren wurden folgende Annahmen im Prognose-Nullfall getroffen:

**Abbildung 74: angesetzte Entwicklungstendenzen im Prognose-Nullfall**

		Tendenz	2030
Strukturdaten	Einwohnerzahl	➔	Bevölkerungszuwachs (ca. 10 %)
	Altersstruktur	➔	fortschreitende Alterung der Gesellschaft (Zunahme der über 65-Jährigen um ca. 35%)
	Arbeitsplatzzahlen	➔	Annahme leichte Zunahme: Logistikstandort Reckenfeld bleibt erhalten, Gewerbeentwicklung am Flughafen
	Schülerzahlen	➔	Abnahme der Schülerzahlen (ca. -10%)
Mobilitätsverhalten	Wege/Person und Tag	➔	gleichbleibende Anzahl der Wege/Person
	Modal Split	➔	Trend Radverkehr: leichte Zunahme
	Wegelängen	➔	Zunahme der Wegelängen aufgrund von Seniorenmobilität

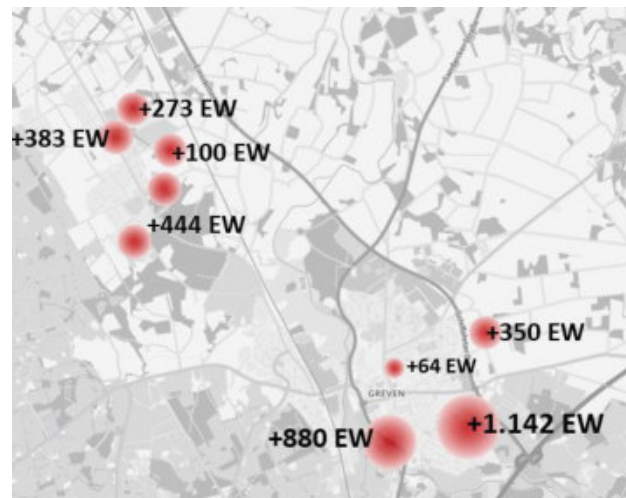
Quelle: eigene Annahmen auf Grundlage der verfügbaren Trenddaten und Prognosen

Die **Bevölkerung** in der Stadt Greven belief sich zum Analysefall 2016 bei einer Einwohnerzahl auf rd. 37.700 Einwohner/innen. Die Stadt profitiert von ihrer günstigen Lage im Speckgürtel von Münster und gehört zu den wenigen wachsenden Räumen der Republik. Die amtliche Prognose für Greven lag bereits 2006 rd. 2.000 Einwohner unter der tatsächlichen, damaligen Bevölkerungszahl. Für das Jahr 2030 wurde vom Land (it.nrw) eine Zunahme von den damaligen Progno



sewerten auf 35.800 Einwohner/innen (+3,5 %) prognostiziert. Da dieser Wert aber bereits heute überschritten ist, erscheint eine Korrektur im Rahmen der Modellrechnungen bis 2030 plausibel. Um dies ortsspezifisch und realistisch darzustellen, wurde im Prognose-Nullfall die geplante Siedlungsentwicklung bis 2030 herangezogen (nur die (z. T. anteilige) Realisierung der bis 2030 vergleichsweise sicher umgesetzten Planungen) und die dadurch zu verzeichnenden zusätzlichen Neubürger/innen auf die überholte Landesprognose aufgeschlagen. Es ergibt sich dadurch bis 2030 ein Bevölkerungszuwachs von ca. 10-13 % auf rd. 42.700 Einwohner/innen. Dabei handelt es sich voraussichtlich um eine optimistische Wachstumsvariante zum Zeitpunkt 2016 mit ausreichend Spielraum.

**Abbildung 75: Bevölkerungszunahmen durch Siedlungsentwicklung bis 2030 (Stand 2016)**

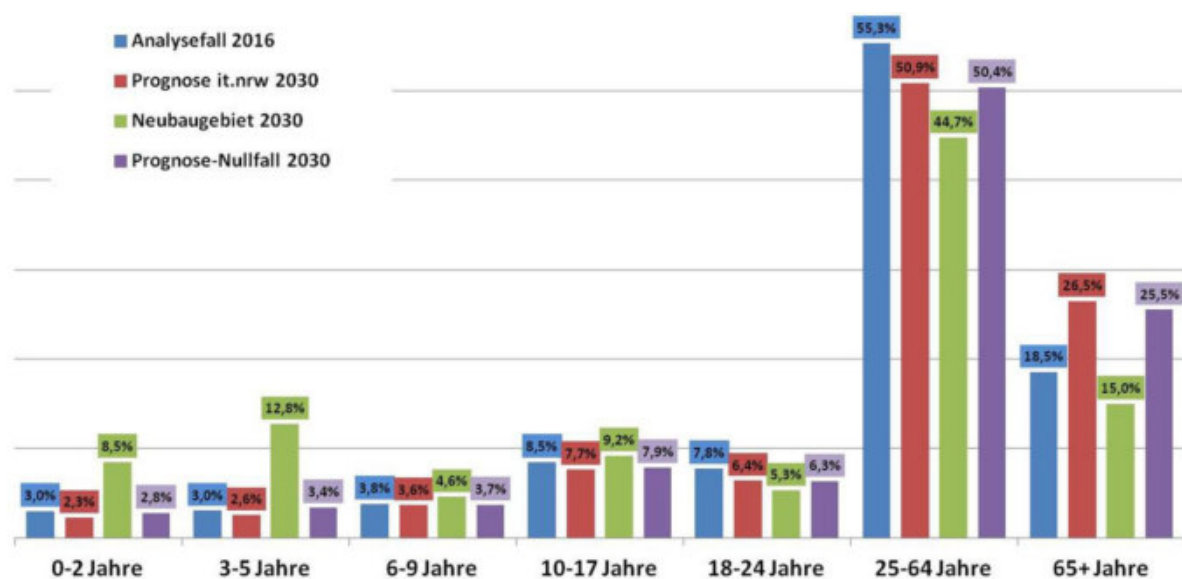


Quelle: eigene Annahme auf Grundlage von Daten der Stadt

**Gewerbeflächen** und neue Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den Flächen um den Flughafen entwickelt werden. Der Logistikstandort Reckenfeld bleibt im Prognose-Nullfall 2030 erhalten.

Die **Altersstruktur** der Bewohner/innen der Stadt Greven wird sich bis 2030 – dem Bundestrend entsprechend – anders zusammensetzen, als es heute der Fall ist. Wie in der folgenden Abbildung dargestellt, wird der Anteil der Grevener Bevölkerung im höheren Alter bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Analysefall deutlich ansteigen. Dabei wurde bereits eine durchschnittlich jüngere Bevölkerung in den Neubaugebieten mit eingerechnet.

**Abbildung 76: Vergleich der Altersstruktur der Grevener Bevölkerung 2016 und 2030**

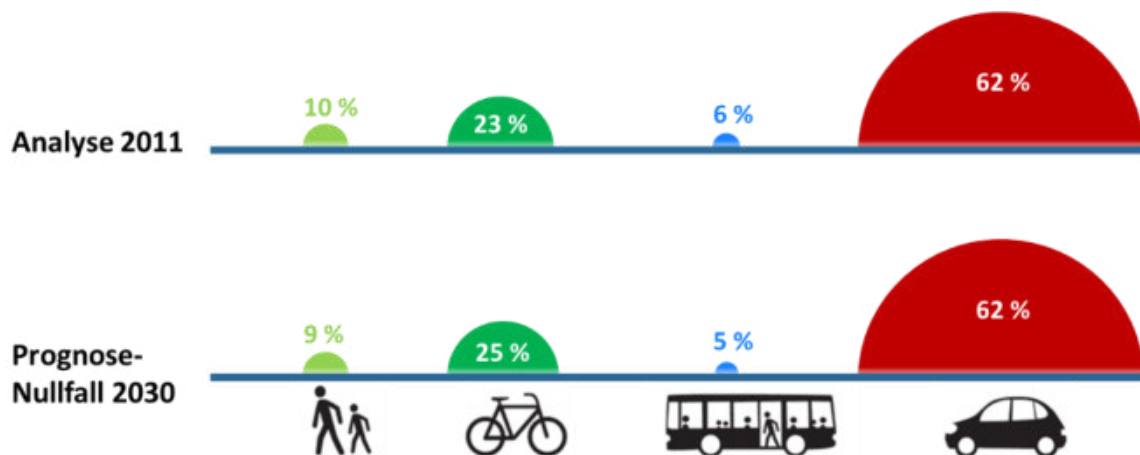


Quelle: eigene Annahme auf Grundlage von Prognosen von it.nrw und der Bertelsmann Stiftung

Das **Verkehrsverhalten** und die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel für die täglichen Wege (Modal Split) der Grevener Bevölkerung wird sich hingegen ohne eine markante Veränderung der Rahmenbedingungen kaum verändern. Der allgemeine Trend zum Fahrrad wird sich auch weiterhin zeigen, ebenso sind (aufgrund der veränderten Altersstruktur) leichte Abnahmen im Fußverkehr und beim ÖPNV (insb. Schülerverkehr) zu erwarten. Der MIV-Anteil wird nahezu unverändert bleiben. Insgesamt wird die tägliche Wegezahl in etwa gleich bleiben (3,4 Wege/Person und Tag).

Die **Pendlerzahlen** werden entsprechend der Bevölkerungsentwicklung im Umland und unter Berücksichtigung längerer Lebensarbeitszeiten zunehmen (Zunahme von rd. 84.000 auf 90.000 Fahrten). Insbesondere die Hauptbeziehungen nach Münster und Emsdetten werden fortlaufende Zunahmen verzeichnen.

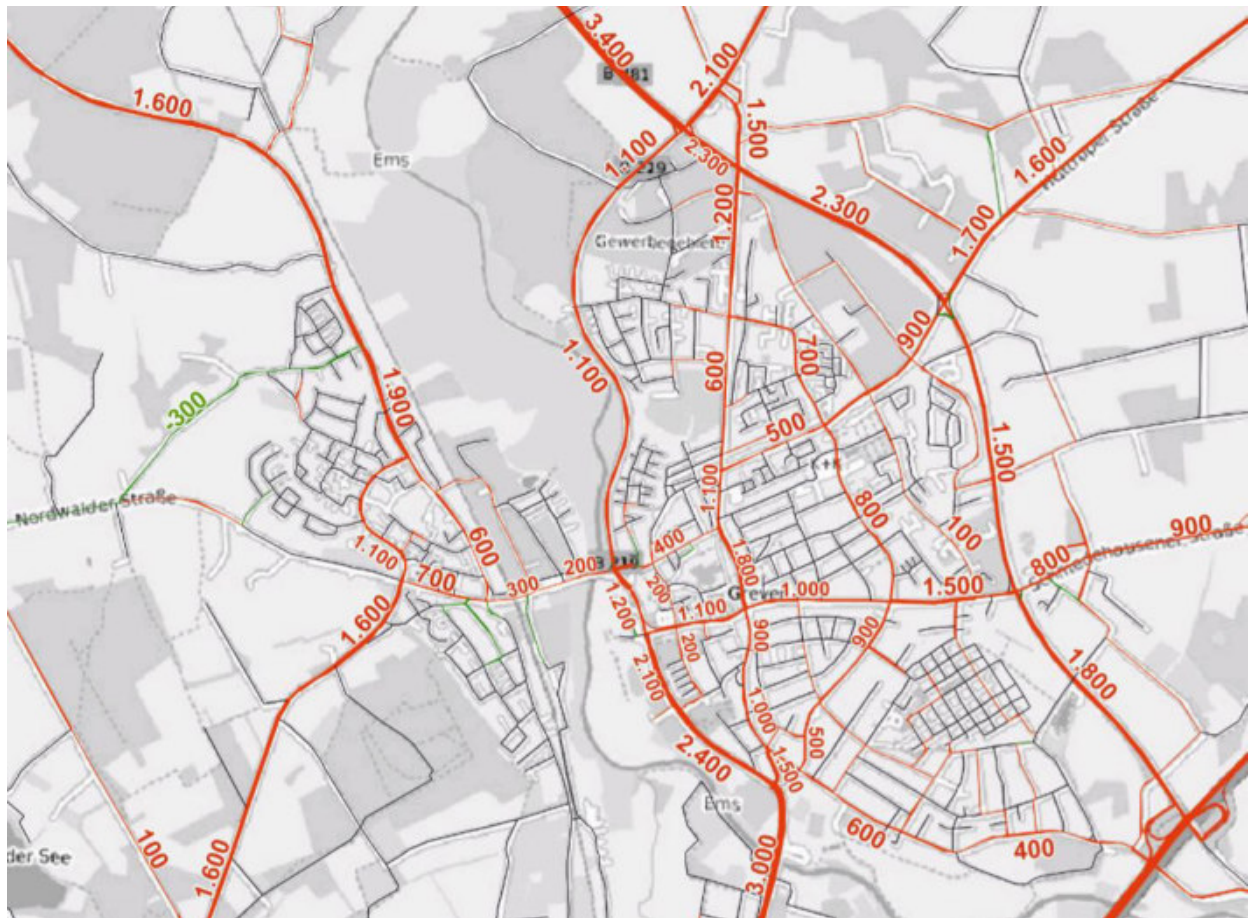
**Abbildung 77: Modal Split-Verlagerung im Vergleich zwischen Analyse und Prognose-Nullfall**  
(Anteil der Verkehrsträger an den Wegen der Grevener Bevölkerung)



Quelle: eigene Annahmen

Für die zukünftige **Infrastruktur** wurde insbesondere der Neubau der K 53n (Westumgehung von Emsdetten) sowie der Ausbau der B 481 zwischen Greven und Emsdetten in das Prognose-Modell eingepflegt. Weitere nennenswerte Straßenbaumaßnahmen sind derzeit nicht geplant.

Der folgende Kartenausschnitt stellt die zu erwartenden Kfz-Mengen im Straßennetz im Prognose-Nullfall 2030 dar.

**Abbildung 78: Differenzplot Prognose-Null vs. Analyse (Kfz/24h, DTVw)<sup>31</sup>**


Quelle: Verkehrsmodell Greven (Planersocietät); rot=Zunahmen / grün=Abnahmen

Erkennbar sind nahezu im gesamten Netz leichte bis mittlere Verkehrszunahmen. Auf den Bundes- und Landesstraßen wird dies vor allem im Berufsverkehr zu Spitzenzeiten an den lichtsignalisierten Knotenpunkten spürbar werden. Durch den geplanten 3-spurigen Ausbau der B 481 nach Emsdetten wird zumindest dort der Verkehrsfluss aber voraussichtlich nicht schlechter werden.

Kritischer anzumerken sind vielmehr die innerstädtischen Verkehrszunahmen, wie z. B. auf der Rathausstraße, Königstraße und Münsterstraße (jeweils +1.000 bis +1.500 Kfz/Tag). Hier besteht demnach Handlungsbedarf, um eine Zunahme der Kfz-Fahrten über diese Straßen zu vermeiden.

Die mittels einer nachhaltigen und integrierten Verkehrs- bzw. Stadtplanung sowie durch externe Faktoren nutzbaren Potenziale (Verlagerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs) werden im Rahmen des folgenden Kapitels (Szenarientwicklung) aufgezeigt und erläutert.

Aufbauend auf dem Prognose-Nullfall wird dann in Form eines Maßnahmen szenarios die Wirkung der infrastrukturellen Maßnahmen des Handlungskonzepts (Temporeduzierungen, Netzänderungen, Umgestaltung Rathausstraße und Fahrradstraßen) im Verkehrsmodell bis 2030 dargestellt. Abschließend wird die Wirkung sogenannter weicher Maßnahmen (u. a. zur Verlagerung des Modal Splits) ergänzt und ein – unter konsequenter Umsetzung des Maßnahmenkatalogs und mit

<sup>31</sup> Eine Gesamtkarte der absoluten Kfz-Verkehrsmengen im Prognosefall findet sich im Anhang XY und als Differenzplot in Anhang XY.

entsprechendem politischen Willen – durchaus erreichbares Zielszenario für Greven 2030 gezeichnet.

## **3.2 Szenarien zukünftiger Mobilität**

Mit dem Prognose-Nullfall wurde dargestellt, wie sich das Verkehrsgeschehen in Greven bis zum Jahr 2030 entwickelt, ohne – neben bereits absehbaren Planungen – neue verkehrsrelevante Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Prognose 2030 dient als Vergleichsfall für weitere Szenarien. Für die Wirkungsabschätzung von Maßnahmen wurden zwei Entwicklungsszenarien formuliert, denen unterschiedliche Entwicklungsrichtungen (Nahmobilität bzw. Umweltschutz) und somit unterschiedliche Maßnahmen(-bündel) zugrunde liegen. Dies ermöglicht die Gegenüberstellung der Entwicklungsszenarien mit dem Prognose-Nullfall 2030 und zeigt auf, welche Auswirkungen die jeweils hinterlegten Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen in Greven haben. In Ergänzung wurde außerdem ein Szenario formuliert, welches den Fokus auf sich ändernde Rahmenbedingungen im Sinne steigender Mobilitätskosten legt und hierfür mögliche Anpassungsstrategien formuliert.

Die Szenarien zukünftiger Mobilität dienen so als Input für die Diskussion des Zielkonzepts (vgl. Kap. 3.3).

### **3.2.1 Nahmobilitätsszenario**

Das Nahmobilitätsszenario baut auf der kompakten, fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt auf, knüpft damit an vorhandene Potenziale an und entwickelt diese weiter. Der Begriff der Nahmobilität wird in diesem Szenario in Gänze erfasst. Neben einer lebendigen Stadt mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger/innen und Radfahrende, bildet das Szenario ebenso ein umfassendes und attraktives Angebot an Nahversorgungs- und Naherholungsmöglichkeiten in der Stadt Greven ab. Der Schwerpunkt liegt auf der Förderung einer Mobilität der Nähe in einer Stadt der kurzen Wege, welche – im Vergleich zu investiven Maßnahmen im Kfz-Verkehr und ÖPNV – durch relativ kostengünstige und effektive Maßnahmen umgesetzt werden kann. Im Fokus des Nahmobilitätsszenarios steht dabei außerdem die barrierefreie und altersgerechte Mobilität.

Der öffentliche Raum wird als Ort sozialer Interaktion verstanden. Über das rein verkehrstechnische Verständnis als zurückgelegte Strecke hinaus, erfüllt der öffentliche Straßenraum wieder den Zweck als sozialer Treffpunkt und lädt zum Verweilen ein. Neben entsprechend breiten Gehwegen, dient die Umsetzung von erlebnisorientierten Routen (z. B. Spiel- oder Sitzrouten) dazu den Straßenraum neu zu erleben. Der Erhalt und die Förderung attraktiver Nahversorgungszentren bilden hierbei u. a. die Basis für kurze Wege und somit für die Nahmobilität.

Neben dem Ausbau der barrierefreien Gestaltung im öffentlichen Raum beinhaltet der Fokus auf den Fuß- und Radverkehr ebenso die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten

Verkehr. Die konsequente Berücksichtigung barrierefreier Gestaltungsrichtlinien bei neuen Ausbauten und Freihaltung der Seitenräume von parkenden Kfz gehört ebenso zum Maßnahmenpaket wie auch die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen des ÖPNV (entsprechend der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)), um allen Bevölkerungsgruppen eine Mobilität der Nähe und die soziale Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen.

Durch die weitere Einrichtung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen wird zudem das Fuß- und Radwegenetz stadtteilübergreifend durchlässiger und sichtbarer im öffentlichen Raum, der Kfz-Verkehr wird entschleunigt und die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr erhöht. Neben baulichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sind auch regulative Maßnahmen für das Szenario vorgesehen. Vor allem an Straßenzügen mit sensiblen Einrichtungen (z. B. Kindergärten, Schulen) dienen Tempo 30-Abschnitte für ein verträglicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer/innen, um v. a. die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten.

Zusätzlich wirkt Öffentlichkeitsarbeit mit Kampagnen (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“) bei relativ geringen finanziellen Investitionen gezielt und effizient. Durch konkrete Ansprachen verschiedener Zielgruppen sowie niedrigschwellige Angebote beispielsweise bei Events oder Kooperationen mit lokalen Akteuren wird eine Mobilität der Nähe breitenwirksam gefördert.

Die Stadt Greven bewirbt sich daher um eine AGFS-Mitgliedschaft, engagiert sich in der Vernetzung und im Austausch mit anderen Kommunen und nutzt Informationen, Veranstaltungen und Materialien der AGFS zur Weiterentwicklung der Nahmobilitätsförderung. Die Stadt Greven wird eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt.

### **3.2.2 Umweltszenario**

Die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit nehmen weiter zu und erfordern einen Wandel im Mobilitätsangebot und -verhalten. Die Grundannahmen im Umweltszenario umfassen weitere Verschärfungen der Emissionsanforderungen der EU in allen Umweltbereichen (CO<sub>2</sub>, Lärm, NO<sub>x</sub>, Feinstaub etc.) sowie deutlich zu verzeichnende Zuwächse bei der Elektromobilität (v. a. Pedelecs und Elektro-Pkw). Entsprechend vorausschauende und verkehrseffiziente Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und alternativer Mobilitätsangebote leisten einen konkreten Beitrag zum Klimaschutz und zum Erhalt der Lebensqualität in Siedlungsgebieten. Die Stärkung von Inter- und Multimodalität, eine effizientere Fahrzeugtechnik sowie bewusste Fahrzeugnutzung (z. B. sparsamer Fahrstil) stellen in diesem Szenario wichtige Optionen dar, eine neue und zukunftsorientierte Mobilitätskultur zu entwickeln. Mit dem Umweltszenario knüpft das Mobilitätskonzept Greven direkt an das Klimaschutzkonzept, die Bemühungen des Kreises Steinfurt sowie den European Energy Award an.

Die Maßnahmen aus dem Nahmobilitätsszenario bilden die Basis für das Umweltszenario. Mit dem weitergehenden Fokus auf die Inter- und Multimodalität sowie Antriebstechnik erweitert sich das Maßnahmenpektrum um die Bereiche ÖPNV/SPNV, Elektromobilität, Mobilitätsmanagement und die Verschneidung der einzelnen Mobilitätsangebote zu einem umweltschutzori-



entierten Gesamtpaket. Dabei führt die konsequente Förderung des Umweltverbundes zum Teil auch zu Einschränkungen des Kfz-Verkehrs (z. B. weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung, Umgestaltung von Straßenräumen).

Eine besondere Bedeutung in diesem Szenario kommt der Förderung des öffentlichen Verkehrs als wichtige Alternative zur Pkw-Nutzung zu. Neben der Haltestellenausstattung selber (z. B. Überdachung, Sitzmöglichkeiten, Rad-Abstellanlagen) gehören dazu ebenfalls serviceorientierte Komfortleistungen, wie bspw. Echtzeit-Informationen, Routenplanung oder ein kompaktes Tarifsysteem. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit der einzelnen Ortsteile sowie der Region durch eine entsprechende Liniennetzplanung aber auch innovative bedarfsorientierte Instrumente (z. B. Flexibus) gefördert, wodurch der ÖPNV als Rückgrat im Umweltverbund gestärkt wird. Verknüpfungspunkte zwischen den Zubringern Fuß-/Radverkehr und ÖPNV aber auch neuen Mobilitätsangeboten (wie z. B. Carsharing) stellen wichtige Voraussetzungen für die intermodale Nutzung dar und werden in Form von Mobilitätsstationen etabliert.

Mit der Förderung der Elektromobilität gewinnen neben dem derzeitigen Boom der Elektrofahräder auch die elektrisch angetriebenen Pkw zukünftig zunehmend an Bedeutung. Die lokal CO<sub>2</sub>-freie motorisierte Mobilität wird mit in die bestehenden Mobilitätsketten der Stadt Greven eingebunden. Neben Ladesäulen im öffentlichen Raum findet sich die E-Mobilität auch im Busverkehr wieder, wodurch diese einerseits öffentlichkeitswirksam sichtbar gemacht wird und andererseits Belastungen durch den ÖPNV reduziert werden können.

Auch im Rahmen des Mobilitätsmanagements wird die Elektromobilität eingebunden: E-Autos im Carsharing (z. B. in der Fahrzeugflotte der Verwaltung), Pedelecs als Diensträder oder auch Leih-Lastenräder mit elektrischer Unterstützung erweitern und ergänzen das umfassende Maßnahmenpaket, welches in diesem Szenario greift.

Eine Mobilitätsberatung bewirbt das klimafreundliche Mobilitätsangebot und dient als zentrale Anlaufstelle, wo Hilfestellungen angeboten werden und damit Nutzungshemmnisse reduziert werden können.

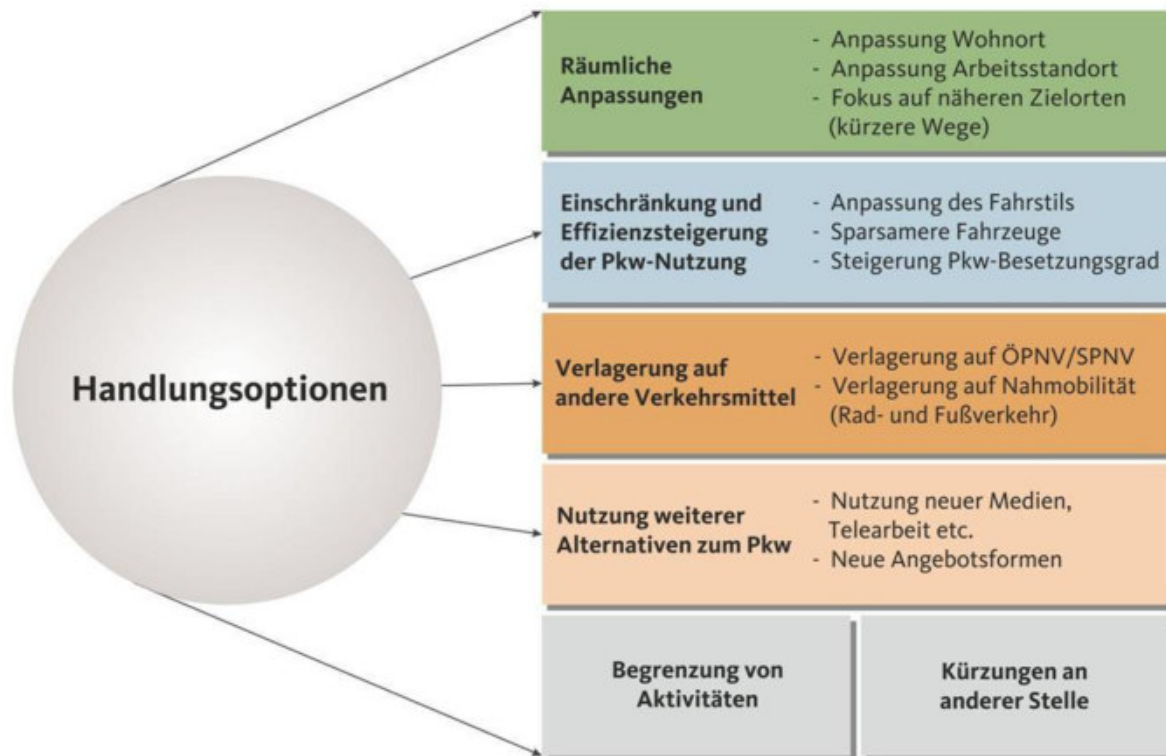
### **3.2.3 Szenario MEHRwert Mobilität**

Das Szenario unterscheidet sich von den vorangegangenen hinsichtlich des Aufbaus und der Ausgestaltung. Während bei den Entwicklungsszenarien Handlungsschwerpunkte im Fokus lagen, sollen hier auf Basis sich weiter verschärfender Rahmenbedingungen potenzielle Anpassungsstrategien für die Zukunft abgeschätzt werden. Angenommen werden überproportional ansteigende Energiepreise, was sich direkt in den Mobilitätskosten für jede Einzelperson niederschlägt. Im Hinblick auf Peak Oil wird vor allem hinsichtlich der Ölpreise und der damit direkt im Kontext stehenden Kraftstoffpreise von einem weiteren und deutlichen Anstieg ausgegangen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist zukünftig von einer schwächer ausgeprägten Autonutzung auszugehen.

Jedoch beschränken sich die Auswirkungen und damit die potenziellen Anpassungsstrategien nicht allein auf die Verkehrsmittelwahl (z. B. Rad statt Auto). Angepasste Tätigkeitsvarianten im

Beruf (z. B. Telearbeit/Homeoffice) oder ein Wohnort in der Nähe des Arbeitsortes spielen hierbei eine ebenso wichtige Rolle wie die Verlagerung vom Pkw auf ein anderes Verkehrsmittel. Dennoch schließen sich die einzelnen Optionen gegenseitig nicht aus, sondern bedingen und ergänzen sich gegenseitig. Eine Übersicht möglicher Ausweichreaktionen zeigt Abbildung 79.

**Abbildung 79: PLUS hohe Mobilitätskosten – mögliche Ausweichreaktionen**

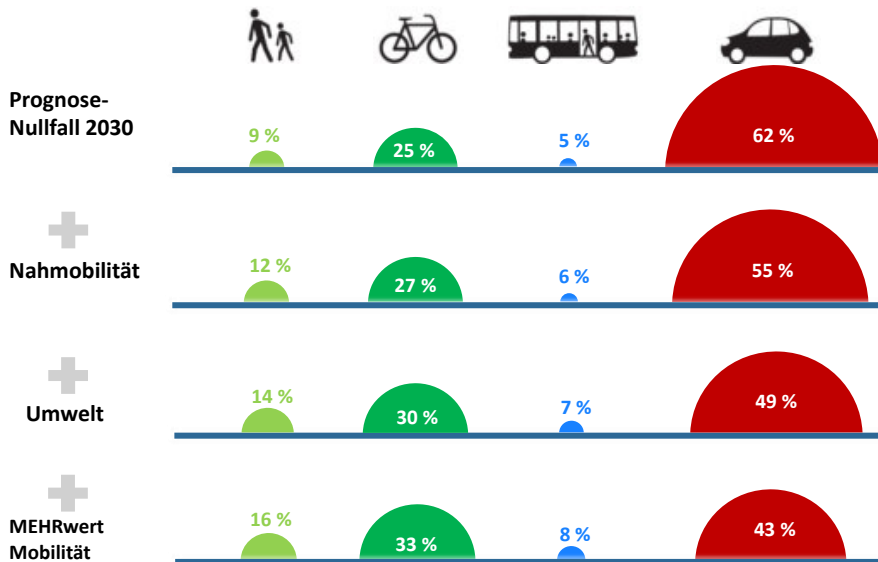


Quelle: Planersocietät; kein Anspruch auf Vollständigkeit

### 3.2.4 Zusammenfassende Bewertung der Szenarien

Für einen Vergleich der Szenarien werden die jeweiligen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl in der Stadt Greven im Folgenden dargestellt. Der Modal-Split basiert auf einer Abschätzung der mit dem Maßnahmenbündel im jeweiligen Szenario erreichbaren Verlagerungen.

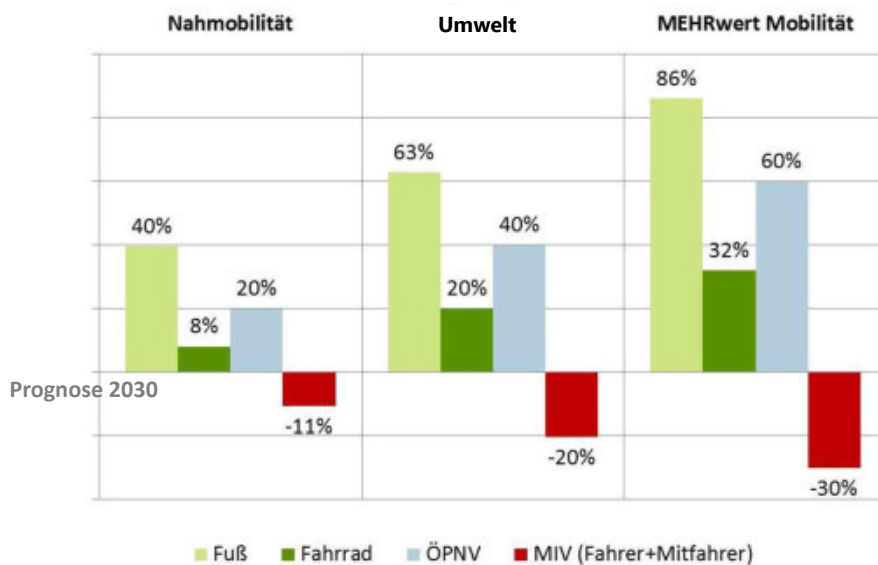
**Abbildung 80: Abschätzung des Modal-Split in den Szenarien**



Quelle: Planersocietät

Für eine möglichst nachvollziehbare Erörterung werden im Folgenden die Verschiebungen im Modal-Split je Szenario dem Prognose-Nullfall 2030 gegenübergestellt.

**Abbildung 81: Erreichbare Modal-Split-Verschiebungen**



Quelle: Planersocietät

Der Umweltverbund hat in allen Szenarienbetrachtungen einen Zuwachs zu verzeichnen.

Im Nahmobilitätsszenario weisen, mit dem fokussierten Blick auf kurze Wege im Zusammenhang einer Stärkung der Nahversorgung, Fuß- und Radverkehr ein Wachstum auf. Damit kann im Kfz-Verkehr eine Abnahme der Wege um 11 Prozentpunkte erreicht werden. Das heißt, die fokussierte Angebotsverbesserung im nichtmotorisierten Verkehr, begleitet durch eine effiziente Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit, bewirken eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Damit sind überschlüssig bis zu 7.000 zusätzliche Wege pro Tag im Fuß- und Radverkehr im Nahmobilitätsszenario zu erwarten.

Im Umweltszenario wird das Maßnahmenpaket des vorigen Entwicklungsszenarios übernommen und um die Aspekte ÖPNV, Inter- und Multimodalität und Elektromobilität erweitert. Durch den konsequenten und integrierten Ansatz zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur können weitere Potenziale im Umweltverbund ausgeschöpft werden. Durch den breiteren Ansatz zur Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr und der damit einhergehenden Angebots- und Serviceverbesserung wächst der Radverkehrsanteil am Modal Split um ca. ein Fünftel im Vergleich zum Basisszenario. Der zusätzliche Fokus auf Optimierungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Greven führt zu einem deutlichen Anstieg der zurückgelegten Wege im öffentlichen Verkehr ausgehend von einer niedrigen Ausgangsbasis. Mit der Steigerung im ÖPNV könnten bis zu 4.000 zusätzliche Fahrgäste (Fahrten) pro Tag gewonnen werden. Gleichzeitig werden durch die Verlagerungen hin zum Umweltverbund im Umweltszenario bis zu 18.000 Kfz-Wege pro Tag eingespart.

Die größten Gewinne und Verluste sind in der Betrachtung „MEHRwert Mobilität“ zu beobachten. Da hier keine Maßnahmenpakete hinterlegt sind, sondern ausschließlich sich stark verändernde Rahmenbedingungen hinsichtlich der Energiepreise im Vordergrund stehen, basieren die Veränderungen im Modal Split auf den zu erwartenden Anpassungsstrategien (vgl. Abbildung 79: ). Vor allem im MIV sind Einbußen von knapp einem Drittel der Wege zu verzeichnen, was u. a. darauf zurückzuführen ist, dass die hier angenommenen steigenden Ölpreise direkt bei dem Endverbraucher über die Kraftstoffkosten spürbar werden.

### 3.3 Ziele für die Mobilität der Zukunft

Mit dem Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2030 wird im Mobilitätskonzept die strategische Ausrichtung für die Verkehrsentwicklung in der Stadt Greven für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert. Als Leitlinie für die inhaltliche Bearbeitung und Abwägung dienen die im Erarbeitungsprozess entwickelten Ziele.

Ein Entwurf des Zielkonzepts wurde unter Berücksichtigung von bereits bestehenden Konzepten in Greven entwickelt. Unter anderem wurde das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Greven<sup>32</sup> (2010) herangezogen, aus dem vor allem Ziele für das Zielfeld C. Attraktiver Wirtschaftsstandort und B. Hohe Lebensqualität abgeleitet wurden. Themen aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept für die Stadt Greven<sup>33</sup> (2010) finden sich bei E. Klima- und umweltfreundlicher Mobilität sowie A. Nahmobilität wieder. Der Masterplan klimafreundliche Mobilität des Kreises Steinfurt<sup>34</sup> (2015) greift mit seinen umfangreichen Zielen auf alle Felder zurück. Das integrierte Handlungskonzept Innenstadt<sup>35</sup> (2010) findet sich bei den Zielfeldern C. Attraktiver Wirtschaftsstandort, E. Klima- und umweltfreundliche Mobilität und D. Vernetzter ÖPNV wieder. Ziele, die sich an das Konzept Innenstadt mit Zukunft der Stadt Greven<sup>36</sup> (2009) anlehnen, sind unter anderem im

<sup>32</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Greven (Fortschreibung), Junker und Kruse, Dortmund, 2010

<sup>33</sup> Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Greven, Projektträger Jülich, 2010

<sup>34</sup> Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt, Planersocietät, Dortmund/Bremen, 2015

<sup>35</sup> Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Stadt Greven, Wolters Partner, Coesfeld, 2010

<sup>36</sup> Innenstadt mit Zukunft, Dokumentation zur Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“, Stadt Greven, 2009

Themenfeld E. Klima- und umweltfreundliche Mobilität und im Zielfeld C. Attraktiver Wirtschaftsstandort zu finden. Zusätzlich fanden noch das Handlungskonzept Ortsmitte Reckenfeld<sup>37</sup> sowie die Seminararbeit „Ein Blick aufs Ganze – Neue Visionen für Reckenfeld“<sup>38</sup> von Studierenden der Hochschule Osnabrück in den Zielen Beachtung.

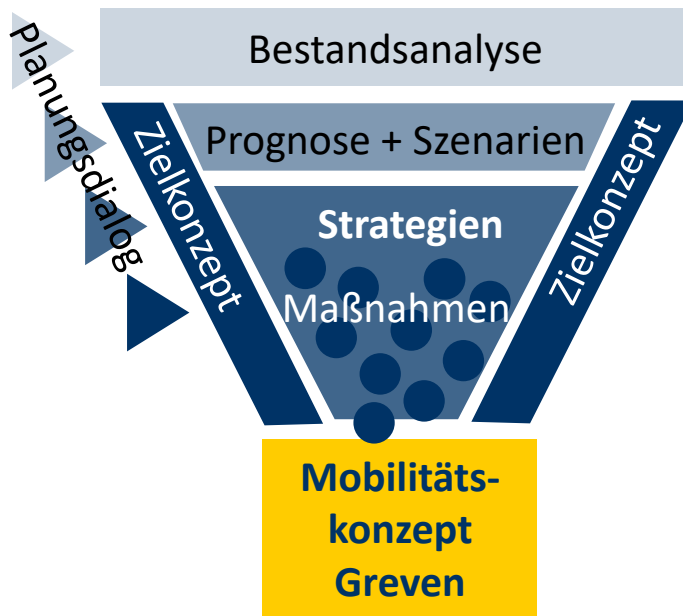
---

<sup>37</sup> Integriertes Handlungskonzept Ortsmitte Reckenfeld, Wolters Partner, Coesfeld, 2013

<sup>38</sup> Ein Blick auf das Ganze – Neue Visionen für Reckenfeld, Hochschule Osnabrück, Osnabrück, 2013/14



Abbildung 82: Zielkonzept als Leitlinie für die inhaltliche Bearbeitung und Umsetzung



Quelle: Planersocietät

Die Zielkonzeption wurde mit der Verwaltung und im projektbegleitenden Arbeitskreis mit verkehrspolitisch relevanten Akteuren am 3. November 2016 gemeinsam diskutiert und abgestimmt (vgl. Kap. 1.3.2). Im Ergebnis wurden für das Mobilitätskonzept fünf Zielfelder benannt, welche durch weitere Unterziele näher definiert werden.

Abbildung 83: Zielkonzept Greven Bewegen



Quelle: Planersocietät

Der integrierte Ansatz des Zielkonzepts, der alle Verkehrsmittel umfasst, orientiert sich an der Stärkung des Umweltverbundes (Fahrrad-, Fuß-, Bus- und Bahnverkehr) sowie einer inter- und multimodalen Nutzung. Anhand messbarer Indikatoren dient das Zielkonzept auch zur Evaluation in der Umsetzung (vgl. Kap. 6).

#### *A. Starke Nahmobilität*

- Mobilitätskultur der Nähe stärken: Stadt der kurzen Wege
- Fußwegenetz optimieren
- Radverkehrsnetz mit attraktiven Routen für untersch. Zwecke (Alltag, Freizeit/Tourismus) gestalten
- Radverkehrsinfrastruktur nutzerfreundlich und serviceorientiert ausbauen
- Das Fahrrad auch für Wege in Nachbarkommunen stärken
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern
- Querungssituationen sicher gestalten

#### *B. Hohe Lebensqualität*

- sozialverträgliche Mobilität organisieren
- gleichberechtigte Teilhabe durch den Abbau von Barrieren
- zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote entwickeln
- Mobilität reagiert auf demografischen Wandel
- soziale Sicherheit erhöhen, Angsträume vermeiden
- Unfallzahl reduzieren und Vision Zero (keine Verkehrstoten) anstreben
- eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern
- wohnortnahe Versorgungsstrukturen sichern

#### *C. Attraktiver Wirtschaftsstandort*

- Erreichbarkeit der Innenstadt und Wirtschaftsstandorte sicherstellen
- Versorgungsfunktion als Mittelzentrum sichern und ausbauen
- Mobilitätsmanagement aufbauen und verankern
- alternative Logistikkonzepte fördern

#### *D. Vernetzter ÖPNV*

- Zuverlässigen und komfortablen ÖPNV gewährleisten
- Bedienungsfreundliches und orientierungsleichtes Tarifsystem anbieten
- Verlässliche Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt ausbauen und festigen
- alternative Verkehrsmittelwahl ermöglichen
- Vernetzung aller Verkehrsträger ausbauen
- ÖPNV-Angebot für Pendler verbessern
- Prinzip `Nutzen statt Besitzen` in Greven etablieren
- Technische Möglichkeiten für den einfachen Zugang und die Weiterentwicklung des ÖPNV nutzen






#### *E. Klima- und umweltfreundliche Mobilität*

- Verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren
- Flächeninanspruchnahme minimieren
- Vorhandene Verkehrssysteme effizient nutzen
- Elektromobilität verkehrsmittel-übergreifend erproben, fördern und ausbauen
- Integrierte Betrachtung der Verkehrsplanung als Teil der Stadtentwicklung gewährleisten
- Öffentlichkeitsarbeit zu alternativen Mobilitätsangeboten intensivieren

## 4 Handlungsstrategien

Die Handlungsstrategien beschreiben zielführende Handlungsansätze, die aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse abgeleitet wurden. Sie gliedern sich in fünf Handlungsfelder, die jeweils mehrere Themenfelder umfassen (vgl. Abbildung 84). Je Handlungsfeld wird ein Fokusthema dargestellt, das in seiner Ausprägung eine ausführlichere Beschreibung erforderlich macht.

**Abbildung 84: Handlungsstrategien, Themenfelder und Fokusthemen**

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

Quelle: Planersocietät

Die Handlungsstrategien bilden somit den allgemein strategischen Handlungsrahmen, der mit dem Maßnahmenkatalog (vgl. Kap. 5.2) in ein konkretes Umsetzungskonzept überführt wird. Die nachfolgenden Ausführungen stellen bereits Querbezüge dar, welche durch konkrete Nennung im **fettgedruckten Schriftstil** hervorgehoben werden. Abschließend wird für jedes Handlungsfeld eine Maßnahmenkarte abgebildet.

## 4.1 Fußverkehr



Zufußgehen wird wiederentdeckt. Es nimmt in einer Stadt kurzer Wege und insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine wichtige Rolle ein. Alle Wege – auch die Fahrt mit dem Auto, dem Rad oder dem Bus – beginnen und enden zu Fuß. Zu Fuß gehen ist kostenlos und produziert weder Schadstoffe noch Lärm. Fußgänger/innen benötigen von allen Verkehrsmitteln den geringsten spezifischen Flächenbedarf. Zudem sichert das Zufußgehen die selbstständige Mobilität v. a. für bestimmte Gruppen, wie z. B. Kindern, Senior/innen oder Mobilitätsbeeinträchtigten. Letztendlich fördert die Bewegung auch die Gesundheit und das Wohlbefinden. Fußgänger/innen tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei, das schafft Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Voraussetzungen hierfür sind kurze, ausreichend breite, attraktive, sichere und möglichst barrierefreie Wege sowie geringe Restriktionen bei Fahrbahnquerungen.

Vor diesem Hintergrund ist das Ziel, den Fußverkehr in seiner aktuellen Position zu stärken sowie auf zukünftige Herausforderungen vorzubereiten (demografischer Wandel). Ein wichtiger Aspekt ist die zahlreichen Schnittstellen mit den anderen Verkehrsarten bzw. Handlungsstrategien in diesem Bericht. Hierzu gehören z. B. der Abbau von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen (vgl. Kap. 4.1.1 und 4.2), die Erreichbarkeit von Haltestellen und die Barrierefreiheit (vgl. Kap. 4.3), die Verkehrssicherheit sowie **Gestaltungsaspekte** des öffentlichen Straßenraums (vgl. Kap. 4.4).

### *Wegenetz*

Ein zusammenhängendes und lückenloses Fußwegenetz stellt eine wichtige Säule für die Streckenbewältigung zu Fuß und somit für die strategische Fußverkehrsförderung dar. Im Vergleich zum Rad- oder Kfz-Verkehr wirken sich Umwege – z. B. durch Lücken im Wegenetz oder Barrieren – im Fußverkehr sensibler aus, dies gilt verstärkt für mobilitätseingeschränkte Personen. Entsprechende Erfahrungen fließen dann in die zukünftige Verkehrsmittelwahl der Betroffenen ein. Dementsprechend gilt es, vorhandene Lücken im bestehenden **Wegenetz (siehe Steckbrief A6)** – insbesondere in den Nahversorgungsbereichen Greven rechts der Ems sowie Reckenfelds – zu schließen. Dadurch wird das Potenzial der kompakten Stadtstruktur Grevens (vgl. Kap. 2.1) genutzt und so attraktiv gemacht, v. a. kurze Strecken zu Fuß zurückzulegen.

Neben der Wegeinfrastruktur können weitere Elemente das Zufußgehen in Greven attraktiver machen. Während im Kfz-Verkehr und inzwischen auch im Radverkehr eine differenzierte Wegweisung Teil der Planung ist, gehört dies im Fußverkehr momentan weniger zur gängigen Praxis. Eine sichtbare **Wegweisung (siehe Steckbrief A7)** zu wichtigen Zielen (z. B. Markplatz, öffentliche Einrichtungen) in der Stadt unterstützt neben der Orientierung auch die individuelle Einschätzung für Streckenentfernungen. Neben Ortsunkundigen stellt eine Wegweisung im Fußverkehr auch für ansässige Bewohner/innen im Alltag eine wichtige Hilfe dar, anfangs Ziele zu Fuß aufzusuchen, um bei wiederholter Tätigkeit das Zufußgehen als Routine in das eigene Mobilitätsverhalten zu integrieren. Darüber hinaus werden fußläufige Routen mit der Beschilderung dauerhaft öffentlichkeitswirksam präsentiert und tragen zu einem Bewusstsein der Nahmobilitätsqualitäten in Greven bei.

Dabei werden im Fußwegenetz zukünftig wichtige Verbindungen mit besonderen Gestaltungsansprüchen priorisiert. So werden fußläufige Achsen zur Ortsmitte Greven rechts der Ems sowie Reckenfelds gestärkt und laden zum Zufußgehen ein. Die sogenannten **Nahmobilitätsrouten (siehe Steckbrief A1)** werden als Fokusthema der Handlungsstrategie differenzierter dargelegt (vgl. Kap. 4.1.1)

#### *Abbau von Konflikten*

Flächenkonkurrenz führt vor allem in innerstädtischen Bereichen, wo zahlreiche unterschiedliche Nutzungsansprüche (z. B. Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr, ÖPNV, Einzelhandel) auf engem Raum aufeinandertreffen, zu Konflikten für das Zufußgehen (vgl. Kap. 2.3). Um entspanntes und sicheres zu Fuß gehen zu ermöglichen, müssen entsprechende Konflikte bzw. Barrieren (z. B. durch die Trennung von Rad- und Fußverkehrsführung, ausreichend breite Seitenräume, Priorisierung des Fußverkehrs auf bestimmten Routen) abgebaut werden (vgl. Kap. 4.1.1). Die Fußgängerzone in Greven rechts der Ems spielt auch im Zusammenhang mit dem parallel in der Bearbeitung befindlichen Innenstadt Handlungskonzept (vgl. Kap. 1.1) eine besondere Rolle. Als Zentrum bündelt die Fußgängerzone zahlreiche Nutzungen – und somit Nutzungsansprüche – auf engem Raum. Gleichzeitig erhebt die Fußgängerzone als solche den Anspruch, ein entspanntes Zufußgehen und Bummeln – ohne auf Fahrräder oder Pkw achten zu müssen – sicherzustellen. Um den hier bestehenden Konflikten (Fuß/Rad sowie Fuß/Kfz) entgegenzuwirken bestehen von Seiten der Stadt Greven u. a. Überlegungen mittels versenkbaren Pollern an den Ein- und Ausgängen der Fußgängerzone vor allem eine **Fußgängerzone ohne Kfz-Verkehr (siehe Steckbrief A8)** zu gewährleisten. Eine endgültige Entscheidung diesbezüglich steht zum Abschluss dieses Berichtes noch nicht fest.

Eine elementare Voraussetzung für Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum ist die Wahrnehmung einer sozialen Sicherheit. Orte, die als **Angsträume (siehe Steckbrief A4)** empfunden werden, werden möglichst gemieden. Die Wahl einer nichtmotorisierten Mobilität hängt in besonderem Maße von der sozialen Sicherheit ab. Vor allem die Wegebeziehungen zum sowie um den Bahnhof Greven stellen hier eine besondere Herausforderung dar (vgl. Kap. 2.3.2). Dies gilt in gleichem Maße für den alltäglichen wie auch den nicht alltäglichen Verkehr. Während eine entsprechende Beleuchtung im besonderen in den Abend- und Nachtstunden sowie in den Wintermonaten die soziale Sicherheit erhöht (z. B. auf dem Emsdeich, analog zur Wegeverbindung K53



Greven-Reckenfeld), erfüllt auch eine entsprechende Gestaltung von bspw. Boden- und Wandelementen sowie der regelmäßigen Pflege (z. B. Reinigung, Grünschnitt) den Zweck, das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen (z. B. Unterführung Bahnhof). Im Sinne einer attraktiveren/sicheren Gestaltung erhöht sich auch die Nutzungsfrequenz auf diesen Routen, wodurch sich ein höheres Maß an sozialer Kontrolle ergibt.

### *Gestaltung und Standards*

Zu Fuß bewegt man sich gerne durch Räume, die einen Erholungs- und Freizeitwert haben oder eine besondere städtebauliche Qualität aufweisen. Hierzu gehört auch die Berücksichtigung des entsprechenden Platzbedarfs von Fußgänger/innen, Familien mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkten Personen, die durch Gehhilfen höhere Anforderungen an den Straßenraum stellen. Die fußgängerfreundliche Gestaltung der Stadt- und Straßenräume ist weiter zu entwickeln und die Einhaltung von Regelstandards (vgl. RAS06 und EFA, FGSV) zu beachten.

Bei Verkehrsräumen für Fußgänger/innen sollten folgende Oberflächeneigenschaften gegeben sein: fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig (vgl. FGSV 2011). Dies ermöglicht die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Menschen. Neben der Oberflächenbeschaffenheit spielt für sehbehinderte Personen die visuelle Kontrastbildung eine entscheidende Rolle (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm; vgl. FGSV 2011).

Zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums ist zu berücksichtigen, dass es vielfältige Arten und Grade von Mobilitätseinschränkungen gibt und sich z.T. auch mehrere Behinderungsarten überlagern. Um Mobilität für möglichst alle Menschen zu ermöglichen, sollte das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip angewendet werden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Viele Bedingungen, die nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von Gehbehinderten (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Gruppe der Gehbehinderten selbst aus Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln zusammensetzt (z. B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.; vgl. HSVV 2006: 23/24).

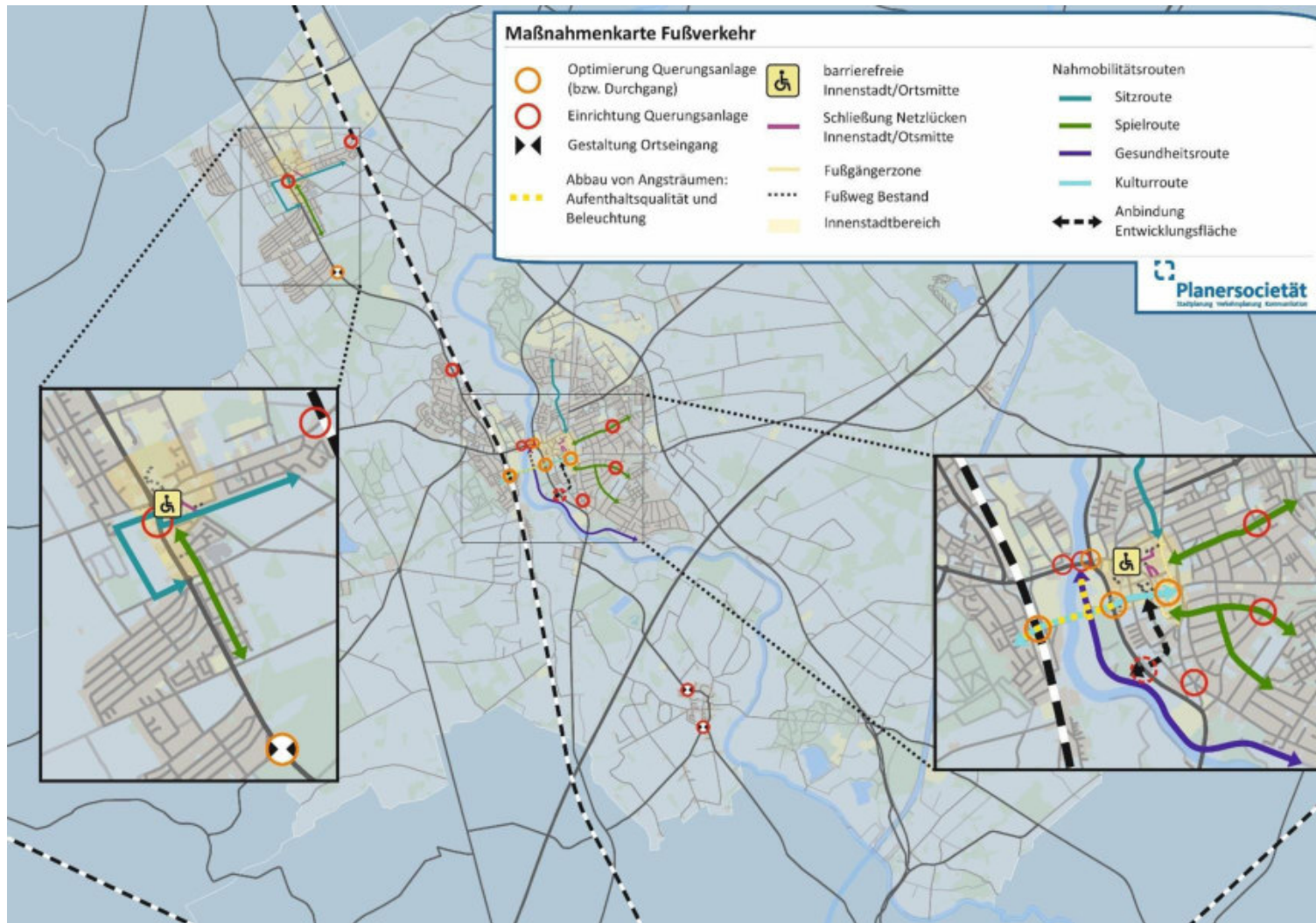
Es ist darauf hinzuweisen, dass eine **barrierefreie Straßenraumgestaltung (siehe Steckbrief A5)** i. d. R. auch die Nutzung für die „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Zufußgehende komfortabler gestaltet. Insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Rollkoffer o.ä. können davon profitieren. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen. Der Aspekt der Barrierefreiheit wird außerdem hinsichtlich des Ausbaus der Haltestellen im ÖPNV berücksichtigt (vgl. Kap. 4.3).

Die bereits bestehende Stadtmöblierung (vgl. Kap. 2.3.2) bietet für die weitere strategische Ausrichtung gute Anknüpfungspunkte. Im Kontext der Einführung von zielgruppenspezifischen Routen (s.o.) kann der Bestand aufgegriffen werden und sinnvoll durch weitere Möblierung ergänzt sowie kombiniert werden.

Mit **Querungsanlagen (siehe Steckbrief A2)** wird die Trennwirkung von Straßen abgebaut und durchgängige Wegeverbindungen geschaffen. Gleichzeitig bieten sie gestalterische Möglichkeiten im Straßenraum und zu dessen Gliederung. Dabei können Querungsanlagen in unterschiedlicher Form und Ausstattung umgesetzt werden (vgl. Kap. 2.3.2). Die Strategie für das Handlungsfeld „Fußverkehr“ schließt hierbei keinen speziellen Typ einer Querungsanlage aus. Vielmehr gilt es, bestehende Anlagen mit Mängeln so weit zu optimieren, dass diese insbesondere die Verkehrssicherheit (weiter) gewährleisten, eine zügige Querung ermöglicht wird – und somit längere Wartezeiten für den nichtmotorisierten Verkehr vermieden werden – sowie der Aspekt der Barrierefreiheit berücksichtigt wird (vgl. Kap. 4.1.1). Zudem ist die Einrichtung neuer Querungsanlagen vorgesehen, wodurch Netzlücken im Fußwegenetz geschlossen (s.o.) und direktere bzw. komfortablere Wegeverbindungen ermöglicht werden.

Die Gestaltung von **Ortseingängen (siehe Steckbrief A3)** ist ein weiterer wichtiger Aspekt im Rahmen dieser Handlungsstrategie, der v. a. Querbezüge zum Handlungsfeld Stadtraum und Verkehr (vgl. Kap. 4.4) aufweist. Dabei sind Ortseingänge in ihrer städtebaulichen Bedeutung und unter Aspekten der Verkehrssicherheit zu betrachten. Sie bilden die räumliche Eingangs- und Ausgangssituation einer Kommune, und stellen damit quasi die Visitenkarte dar. Die Verkehrssicherheit spielt dahingehend eine wichtige Rolle, als dass ein Ortseingang den Übergang zwischen Inner- und Außerorts mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen definiert. Darüber hinaus erfordern Eingangssituationen oftmals einen Querungsbedarf für den nichtmotorisierten Verkehr, da Fuß- und Radwege außerorts i. d. R. einseitig geführt werden. Daher wird empfohlen, die Ortseingänge in Greven baulich sowie optisch aufzuwerten, sodass eine Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs sichergestellt wird.

Abbildung 85: Maßnahmenkarte Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

### 4.1.1 Fokus: Nahmobilitätsrouten

Insbesondere auf den Wegen aus den umliegenden Quartieren in die Stadt(teil)zentren und für wichtige Quell-Ziel-Beziehungen (z. B. Bahnhof Greven – Innenstadt) sollen ausreichend aktivitätsfördernde Gelegenheiten (z. B. Spielen, Verweilen) geschaffen werden. Durch eine Fokussierung auf unterschiedliche Zielgruppen je Wegeverbindung (z. B. Kinder, Senior/innen) kann somit ein vielfältiges und abwechslungsreiches Netz (z. B. Spielroute, Sitzroute) aus priorisierten Fußwegeachsen in Greven entstehen. Obwohl sich die Möblierung je angesprochener Zielgruppe unterscheidet, gilt dies keineswegs als Differenzierungskriterium („Kinder dürfen auf Sitzrouten nicht spielen“). Vielmehr sollen mit den ersten Routen unterschiedliche Zielgruppen in Greven angesprochen werden, um im weiteren Verlauf der Implementierung durchaus auch eine durchmischte Möblierung (z. B. Sitzgelegenheiten, Spielgeräte) auf einer Route zu ermöglichen.

Best Practice	beSITZbare Stadt
Ort	Stadt Griesheim
Beschreibung	Mittels einer breiten Beteiligung der Senior/innen vor Ort wurden wichtige Zielorte, mögliche Objektstandorte sowie besonders hochfrequentierte „Seniorenwege“ identifiziert und mit bestehenden Sitzmöglichkeiten abgeglichen. Die Teilnahme am öffentlichen Leben wird durch Objekte zum Kurzzeitsitzen sowie Treffpunkte mit Sitzmöglichkeiten sichergestellt.
Link	<a href="https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/">https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/</a>

Best Practice	Bespielbare Stadt
Ort	Stadt Griesheim
Beschreibung	Unter Beteiligung der Schulkinder wurden die Schulwege und anhand einer Fragebogenaktion weitere wichtige Orte für die Schüler/innen sowie die damit verbundenen Wege identifiziert. Es wurde ein Kinderwegenetz erstellt. In Abstimmung mit der Verwaltung wurden Flächen für bewegungsanimierende Spielgeräte ausgewählt.
Link	<a href="https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/">https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/</a>

Für Greven kommen vier thematisch unterschiedliche Routenansätze zum Einsatz, welche jeweils spezielle Zielgruppen in den Fokus nehmen ohne dabei andere Fußgänger/innen auszuschließen.

#### *Sitzroute*

Nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen benötigen Orte an denen sie sich ausruhen und verweilen können, auch viele andere Personengruppen benötigen für ihre Mobilität „Orte der Immobilität“. Neben der Vergrößerung des Aktionsradius v. a. von mobilitätseingeschränkten und

älteren Personen, werden zudem die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums und damit die Aufenthaltsqualität gesteigert. Wichtig ist hierbei auch, dass nicht nur klassische und vereinzelte Sitzelemente genutzt werden, sondern diese auch durch ansprechende, multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Sitzelemente ergänzt werden.

#### *Spielroute*

Kindern wird im öffentlichen Raum immer weniger Platz eingeräumt. Um Kindern das zu Fuß gehen wieder näher zu bringen und der „Generation Rücksitz“ entgegen zu wirken, muss nicht nur ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gegeben sein, den Kindern sollte auch nutzbarer Raum zur Verfügung gestellt werden. Wege werden von Kindern oftmals als eintönig und langweilig wahrgenommen. Dies kann durch die Anlage verschiedenster (Spiel-)Elemente geändert und aufgebrochen werden. So setzt die Stadt Greven bereits entsprechende bewegungsanimierende Elemente für Kinder im Bereich der Fußgängerzone ein, welche im Zuge der Nahmobilitätsrouten auf spezielle Spielrouten ausgeweitet werden können. Darüber hinaus ist es empfehlenswert, (Schul-)Kinder und auch Jugendliche für die Identifizierung wichtiger Orte und Strecken mit in den Planungsprozess einzubinden.

#### *Gesundheitsroute*

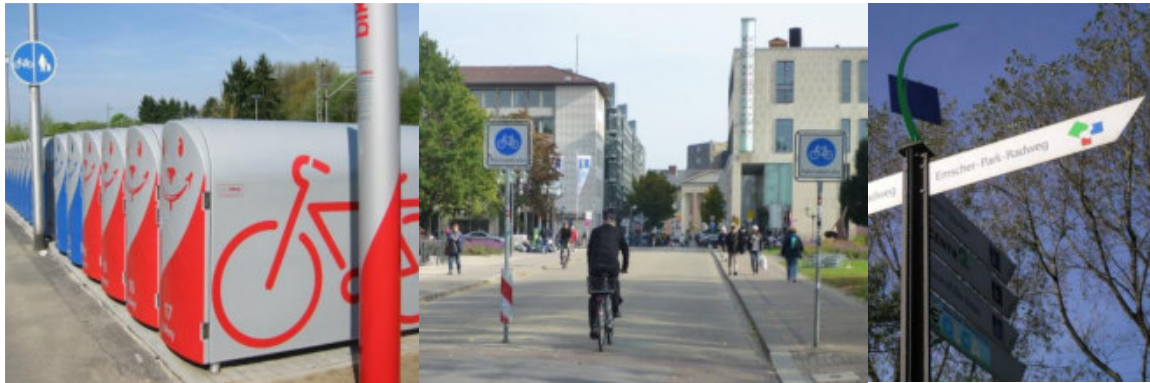
Zufußgehen heißt Bewegung und ist somit stets mit gesundheitsfördernder Aktivität verknüpft, egal, ob die reine Überwindung von Strecke als Mittel zum Zweck oder die bewusste Bewegung des Körperapparats im Vordergrund steht. Regelmäßiges Gehen steigert dabei das Wohlbefinden und die körperliche Gesundheit bzw. die persönliche Fitness. Aktive Bewegung reduziert das Risiko für Herz-Kreislauf-Beschwerden, Bluthochdruck, Diabetes und bestimmte Krebsarten. Außerdem baut Bewegung Stress ab und wirkt depressiven Verstimmungen entgegen (vgl. WHO 2015). Gesundheitsrouten mit bewegungsanimierenden Elementen (z. B. einfache Fitness- und Balancegeräte) und Stadtmöbeln greifen diesen Aspekt auf und ermuntern zu erweiterten Bewegungsaktivitäten. Während Spielrouten Kinder und Jugendliche als Zielgruppe fokussieren, sprechen Gesundheits- oder Fitnessrouten erwachsene Fußgänger/innen an.

#### *Kulturroute*

Auch Besucher und Besucherinnen sowie Touristen beleben die Stadt, wenn Sie Greven zu Fuß erkunden. Anhand von zusätzlichen (kulturellen oder historischen) Informationsangeboten/-tafeln an ausgewählten Points of Interest (POI) entlang von wichtigen (touristischen) Fußwegeachsen können v. a. Auswärtige zusätzlich animiert werden, Wege in Greven zu Fuß zurückzulegen. Darüber hinaus können diese POI dazu dienen, saisonal oder temporär bedingte Veranstaltungen in Greven zu bewerben bzw. darüber zu informieren. So können auch Grevener Bürger/innen dazu animiert werden, das Angebot zu nutzen.



## 4.2 Radverkehr



Bundesweit und international entdecken Städte und Kommunen die Potenziale des Radverkehrs für eine nicht nur klimafreundliche, sondern auch gesundheitsfördernde Fortbewegungsart, die zur Belebung der Städte beiträgt. Mit Pedelecs erweitert sich der Bewegungsradius und ermöglicht das Radfahren auch älteren Menschen oder bei Steigungen und Gegenwind. Gleichzeitig ändern sich mit der Elektrounterstützung und zunehmenden Geschwindigkeiten bzw. -differenzen die Anforderungen an die Infrastruktur.

In Ergänzung zur Handlungsstrategie „Fußverkehr“ wird mit der Stärkung des Radverkehrs einerseits die Förderung der räumlichen Mobilität sowie andererseits eine Fokussierung auf weitere Strecken mit klimaverträglichen Mobilitätsalternativen beabsichtigt. Die systematische Förderung des Radverkehrs ist eine komplexe Aufgabe. Neben der Infrastruktur umfasst das System Radverkehr auch die Elemente Service, Dienstleistung und Öffentlichkeitsarbeit. Demnach wird mit der Handlungsstrategie eine Grundlage (Radverkehrsnetz) für die Förderung des Radverkehrs formuliert. Diese wird durch begleitende Strategien in infrastruktureller wie auch serviceorientierter Hinsicht konkretisiert und vervollständigt.

### *Radverkehrsnetz*

Wesentliche Grundlage für alle Planungen ist ein **städtisches Radverkehrsnetz (siehe Steckbrief B2)**, das die übergeordneten Verbindungen bzw. qualifizierten Routen für den Alltagsradverkehr mit der Verknüpfung zu den starken Achsen im ÖPNV und der Ausweisung von Nebenrouten enthält. Die Konzeption berücksichtigt Routen, die die wichtigen Ziele im Radverkehr verbinden und für die ein Nachfragepotenzial vorhanden ist. Der Aufbau eines Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Anbindung an Nachbarkommunen und -regionen ermöglicht einen bedarfsgerechten und koordinierten Infrastrukturausbau auf städtischem Hoheitsgebiet sowie über Verwaltungsgrenzen hinaus. Anhand **interkommunaler Radrouten (siehe Steckbrief B4)** wird im Radverkehrsnetz eine übergeordnete Kategorie in Ergänzung zu den Haupt- und Nebenrouten eingeführt (vgl. Kap. 4.2.1). Mit diesem Ansatz werden Bestrebungen auf Kreisebene sowie regionaler Ebene (Velorouten Stadtregion Münster) aufgegriffen, um den interkommunalen Radverkehr auf größeren Entfernungen zu fördern (vgl. Kap. 2.4.2). Zudem wird das Radverkehrsnetz auch auf örtlicher Ebene anhand weiterer Elemente differenziert ausgestaltet. Durch die **Bevorrechtigung des Radverkehrs (siehe Steckbrief B3)** soll auf innerörtlichen Strecken ein komfortables und zügiges Vo-

rankommen sichergestellt und somit der Radverkehr sichtbar und spürbar gefördert werden. Die bestehende Fahrradstraße in der Barkenstraße wird durch weitere Fahrradstraßen in Greven rechts und links der Ems ergänzt, um einerseits die Ortsteile attraktiver mit dem Fahrrad zu verbinden sowie die Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele (z. B. Schulen, Nahversorgungseinrichtungen) abseits der Hauptverkehrsstraßen zu verbessern. Ergänzend gilt es die Einbahnstraßen auf die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung zu prüfen, um hierdurch schnellere bzw. kürzere Wegeverbindungen zu ermöglichen.

### *Infrastruktur*

Auf Basis des städtischen Radverkehrsnetzes (s. o.) bedarf es einer ganzheitlichen **Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur (siehe Steckbrief B5)**, um den Netzgedanken aufzugreifen und gleichzeitig einheitliche Standards zu gewährleisten. Dabei gilt es insbesondere die jeweilige Funktion im Netz (Haupt-, Neben- oder interkommunale Route) entsprechend zur berücksichtigen. Zudem bedarf es der Betrachtung einer zunehmend vielfältigeren Modellvielfalt an Fahrrädern (z. B. Pedelecs, Lastenräder ein- oder zweispurig), welche unterschiedliche Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur stellen. Eine durchgängig qualifizierte und dauerhaft gepflegte Infrastruktur stellt eine öffentlichkeitswirksame Priorisierung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel dar. Neben den Wegen gilt dies ebenso für Serviceeinrichtungen sowie Fahrradabstellanlagen (s. u.). Zur Qualifizierung des Radverkehrsnetzes liegt ein besonderer Fokus auf der Gestaltung **fahrradfreundlicher Knotenpunkte (siehe Steckbrief B6)**. Kurze Wartezeiten, sicheres und direktes Querens unterstützen den Ansatz einer lückenlosen Radwegeinfrastruktur. Zügige Radwegeverbindungen machen das Fahrrad weiter konkurrenzfähig zum Kfz und stärken dabei die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in und um Greven. Mit den bestehenden Kreisverkehren in Greven bestehen bereits gute Ansätze, gleichzeitig gilt es auf Grundlage des städtischen Radverkehrsnetzes (s. o.) sowie der jeweiligen Netzfunktion der Routen stadtwweit die Knotenpunkte auf Fahrradfreundlichkeit zu prüfen und ggf. zu optimieren. Neben der Führungsform (z. B. direktes Linksabbiegen mittels Aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS)) oder Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Markieren von Radverkehrsfurten), gilt es hierbei ebenso Maßnahmenoptionen der Signalisierung (z. B. Blinklicht für Vorrang des Radverkehrs, grüne Welle auf wichtigen Wegstrecken) in Betracht zu ziehen.

### *Verknüpfung und Service*

Das Fehlen geeigneter komfortabler, diebstahlsicherer und wenn möglich überdachter Abstellplätze wird aus Nutzersicht häufig als Hemmnis für eine verstärkte Radnutzung genannt. Abstellanlagen an den Quell- und Zielorten (z. B. Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitstandorte) sowie an Umsteige- und Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs in einer entsprechenden Anzahl und Qualität sind daher ein wesentliches Element der Förderung des Radverkehrs. Der **Ausbau und die Qualifizierung von Radabstellanlagen (siehe Steckbrief B7)** stellt demnach eine wichtige Säule der Radverkehrsförderung in Greven dar. Aktuelle Planungen sehen bereits die Installation weiterer Abstellanlagen rund um die Fußgängerzone in Greven rechts der Ems vor, sodass erste Umsetzungsschritte demnächst zu erwarten sind. In einer systematisch ausgebauten Partnerschaft zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV liegt ein signifikantes Entwicklungspotenzial zur Stärkung des Umweltverbundes und der intermodalen Mobilität. Einen herausragenden Stellenwert nimmt dabei das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV ein. Eine **Radstation am Bahnhof Greven (siehe**

**Steckbrief B1)** stellt hierbei die Schlüsselmaßnahme der Handlungsstrategie Radverkehr dar. Die Radstation vereint das sichere Abstellen des eigenen Fahrrads mit zusätzlichen Aspekten an **Service- und Dienstleistungsangeboten (siehe Steckbrief B8)**. Das Leihangebot von Pedelecs wird mit der Radstation an einen prominenteren Ort verlagert und kann durch weitere Fahrradmodelle erweitert werden. Ergänzend zu den Serviceangeboten an der Radstation (z. B. Wartung und Reparaturen) sollen entsprechende Angebote (z. B. öffentliche Luftpumpe, Haltegriffe an Knotenpunkten) punktuell auch auf der Strecke bereitgestellt werden. Hinsichtlich der regionalen Bedeutung der interkommunalen Radrouten werden somit insbesondere auch Ortsfremde durch diese Serviceaspekte angesprochen. Um die damit signalisierte Wertschätzung des Radverkehrs öffentlichkeitswirksam zu vermarkten eignen sich in erster Instanz vor allem prioritäre Streckenverbindungen mit einer hohen Radverkehrsnachfrage.

#### 4.2.1 Fokus: interkommunale Radrouten

Die interkommunalen Radrouten stellen ein besonders qualifiziertes Angebot im Radverkehrsnetz dar, das auch Entfernungen über 10 km im Alltag mit dem Fahrrad komfortabel macht. Sie erfüllen den Qualitätsanspruch der von der Stadtregion Münster beabsichtigten Velorouten (s. o.). Auf den Radrouten sollen hohe Geschwindigkeiten und entsprechend kurze Reisezeiten im Radverkehr realisierbar sein, sodass diese Routen insbesondere für die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs (im Pendlerverkehr) prädestiniert sind. Diese verbinden wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Nachfragepotenzialen auch über größere Entfernungen. Die Routen werden aus den Hauptrouten entwickelt und sind mit dem übrigen Radverkehrsnetz zu verknüpfen, um neben dem gewünschten Bündelungseffekt auch die Feinverteilung auf hohem Niveau zu ermöglichen.

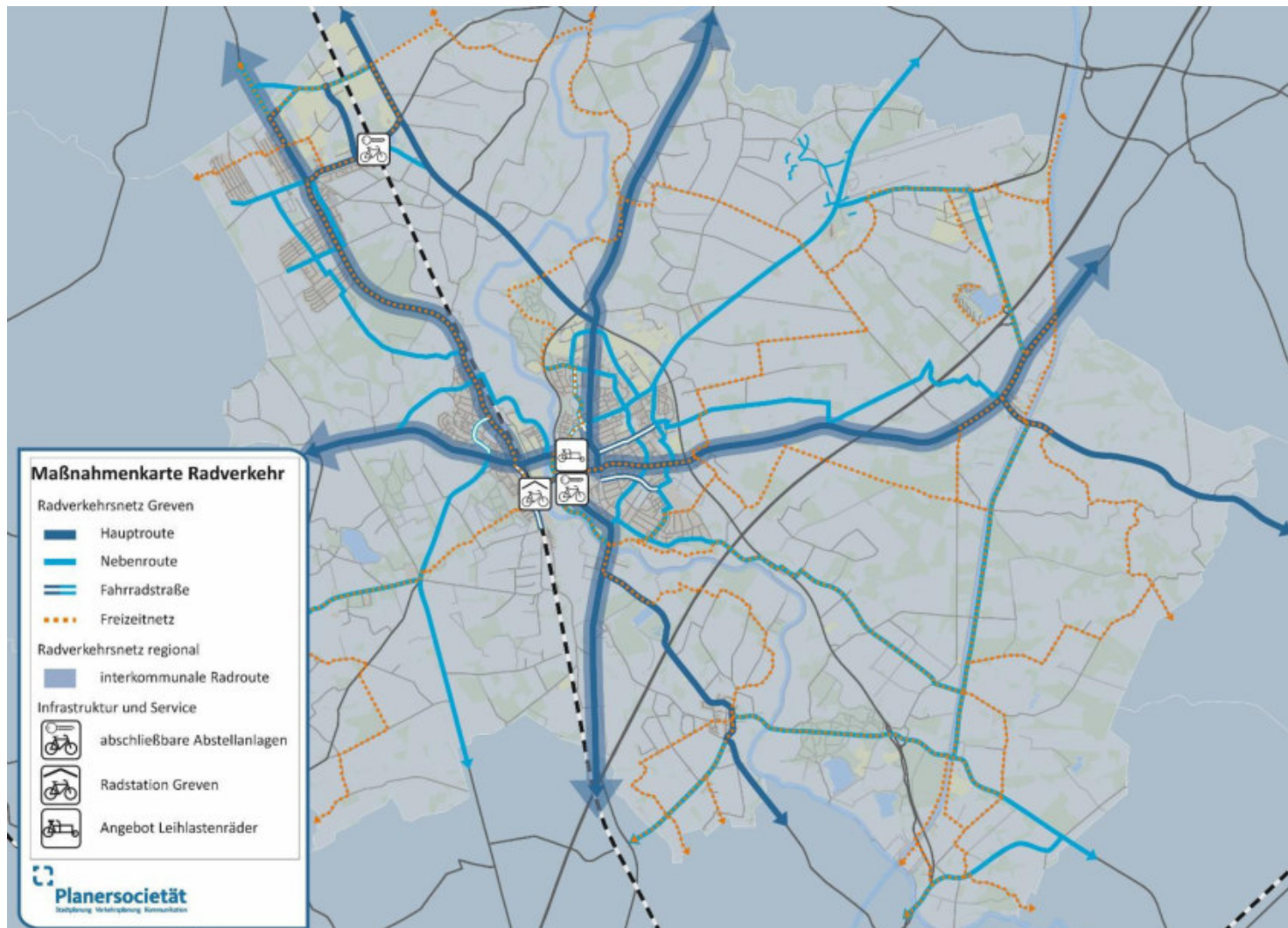
Best Practice	Radschnellweg Zuidhorn – Groningen (Niederlande)
Ort	Zuidhorn/Groningen
Beschreibung	11,5 km langer Zweirichtungsweg zur (Pendler-)Anbindung des Vorortes Zuidhorn an die Stadt Groningen. Der Radweg weist eine Breite von 3,5 m auf, verläuft parallel zur Landstraße N355 und ist durchgängig durch einen breiten Grünstreifen von dieser getrennt.
Link	<a href="https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/radschnellweg-von-zuidhorn-nach-groningen">https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/radschnellweg-von-zuidhorn-nach-groningen</a>

Best Practice	E-Radschnellweg Göttingen
Ort	Göttingen
Beschreibung	Innerstädtischer Radschnellweg auf einem 4 km langen Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof und dem Nordcampus der Universität. Der Abschnitt dient als Teststrecke zur Ableitung von Anforderungen hinsichtlich der Nutzung von

	elektrisch unterstützen Fahrrädern und Erkenntnissen bzgl. der Bereitschaft von Pendler/innen das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Der Fokus liegt u. a. auf ausreichenden Querschnittsbreiten, einem möglichst rollwiderstandsarmen Belag und einer konfliktarmen Führung bzw. geringen Wartezeiten an Knotenpunkten. Die Teststrecke beinhaltet eine vom Kfz-Verkehr abgetrennte Führung durch einen Bordstein, eine Fahrradstraße sowie eine gemeinsame Nutzung auf einer Busspur.
Link	<a href="http://www.eradschnellweg.de/?page_id=165">http://www.eradschnellweg.de/?page_id=165</a>

Die interkommunalen Radrouten sind durch hohe Qualitätsstandards in der Trassenführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet (siehe auch *Verknüpfung und Service*). Die Stadt Greven hat bereits in Kooperation mit der Stadtregion Münster eine Veloroute zwischen Münster und Greven beschlossen, deren Ansatz auf städtischem Gebiet bzw. in Richtung weiterer Nachbarkommunen erweitert werden kann. Für die Stadt Greven wurden vier weitere Potenzialkorridore für weitere Untersuchungen identifiziert.

Abbildung 86: Maßnahmenkarte Radverkehr



Quelle: Planersocietät



### 4.3 ÖPNV und Verknüpfung



Der ÖPNV stellt als Rückgrat einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität ein unverzichtbares Verkehrsmittel, auch in einer radverkehrsaffinen Stadt, dar. Für Menschen, die Mobilitätseinschränkungen aufweisen oder sich in der Schule/Ausbildung befinden, zeichnet er sich in der Regel als das wesentliche Fortbewegungsmittel aus; auch die bewusst auf das private Auto verzichtenden Stadtbürger/innen sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Insofern besteht der kommunale Auftrag, im Mindestfall ein akzeptables ÖPNV-Angebot im Rahmen der mobilitätsbezogenen Daseinsvorsorge bereitzustellen. Um jedoch Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen und eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern, bedarf es eines hohen Angebotsstandards sowie einer einfachen Systemzugänglichkeit. Die hinsichtlich Verbindungs-, Bedienungs- und Fahrzeugqualität sehr attraktiven regionalen Schienenpersonennahverkehrsangebote stellen eine gute Ausgangslage dar, den ÖPNV in Greven auch zur Weiterfahrt im Stadtgebiet zu nutzen.

Ein guter ÖPNV zeichnet sich durch mehrere wesentliche Bausteine aus, die allesamt zu einem hochwertigen, gut funktionierenden System beitragen. Dazu zählt neben der Qualität des Angebots auch die Qualität und Zugänglichkeit von Verknüpfungspunkten, Haltestellen und Fahrzeugen sowie ein faires Tarifsystem und einfache Informationsmöglichkeiten. Oftmals fehlt auch das Bewusstsein für das vorhandene Angebot; zudem haftet dem ÖPNV – insbesondere im ländlichen Raum – nach wie vor ein verstaubtes Image an, sodass auch weiche Maßnahmen (z. B. im Bereich des Marketings) die Nutzung des vorhandenen Angebots fördern können. Nicht zuletzt gilt es auch im ÖPNV, die Umweltqualität der eingesetzten Fahrzeuge kontinuierlich zu verbessern, um die Luftqualität insbesondere in verdichteten Siedlungsbereichen zu steigern und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Auf dieser Basis befassen sich die Handlungsstrategien im Feld ÖPNV und Verknüpfung mit dem ÖPNV-Angebot, mit den Haltestellen und der Verknüpfung zwischen verschiedenen Linien oder auch Verkehrsmitteln, mit der Vermarktung sowie mit alternativen Antrieben.

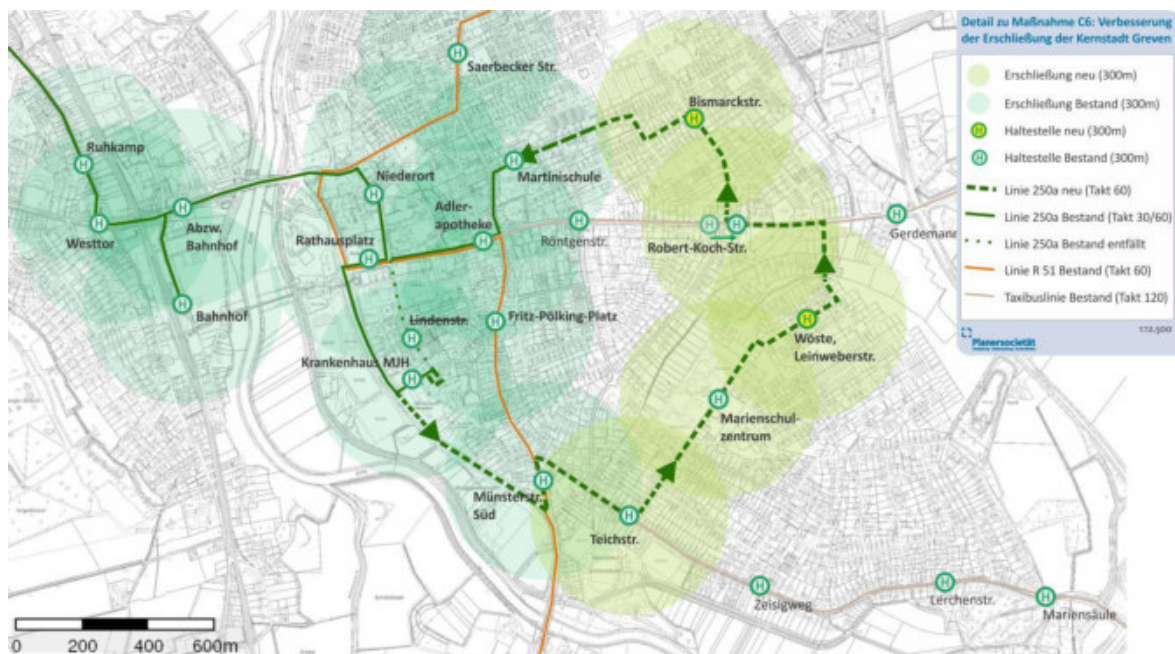
#### *ÖPNV-Angebot*

Das Handlungsfeld des ÖPNV-Angebots beinhaltet die wesentlichen Bausteine der Bedienungs-, Verbindungs- und Erschließungsqualität. Es zielt darauf ab, das bestehende Angebot zumindest zu

erhalten und in seinen Schwachstellen zu verbessern. Diese bestehen insbesondere in einem mangelhaften bzw. fehlenden Angebot zur Schwachverkehrszeit sowie in den äußeren Stadtteilen. Auch die Kernstadt weist Lücken in der Erschließung auf, was insbesondere auch vor dem Hintergrund größerer Wohnbauflächenentwicklungen wie der Wöste bewertet werden muss. Das Rückgrat des Stadtbusverkehrs, die Linie 250, weist Potenzial auf, noch mehr Grevener/innen an das Busnetz anzuschließen. Aus diesem Grund wird bei der Linie 250 sowohl eine Anpassung des Linienwegs in der Kernstadt als auch eine Verlängerung des Bedienungszeitraums abends sowie ein Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen **für Verbesserungen in Netz und Angebot (siehe Steckbrief C6)** angestrebt. Somit können zahlreiche Einwohner/innen der südlichen und östlichen Grevener Kernstadt das regelmäßige Angebot der Linie 250 nutzen und erhalten so eine zusätzliche Mobilitätsoption, die derzeit nicht gegeben ist. Verbesserungen im Angebot der Regionalbuslinien sind im Nahverkehrsplan aufgeführt, der sich im Jahr 2018 in der Fortschreibung befindet; diese sind grundsätzlich zu begrüßen.

Damit der ÖPNV auch im Freizeitverkehr eine Alternative darstellt, ist auch ein verlässliches Angebot in den Abendstunden wichtig. Insbesondere der Anschluss an den SPNV am Bahnhof ist von Bedeutung, aber auch der Einzelhandel in Greven – so haben mittlerweile auch zahlreiche Geschäfte im Zentrum samstags bis 18 Uhr oder länger geöffnet – profitieren von einem ausgedehnten Angebot. In diesem Zusammenhang wird auch die Verknüpfung des Nachtbusses aus Münster mit dem Grevener AST bzw. einem Nachfolgesystem als wesentlich für das **Nachtangebot im ÖPNV am Wochenende (siehe Steckbrief C5)** erachtet. Auf diese Weise können mehr Nutzer/innen vom bestehenden Angebot profitieren.

**Abbildung 87: Konzept zur Buserschließung der Kernstadt - Linienverlauf der Linie 250**



Quelle: Planersocietät

*Haltestellen und Verknüpfung*

Die Haltestelle stellt in der Regel den ersten physischen Kontakt der Kund/innen mit dem System ÖPNV dar. Ein attraktives Erscheinungsbild, das zudem barrierefreie Elemente des aktuellen Stan-

dards aufweist und sich auch durch eine städtebaulich positive Einbettung zeigt, kann bereits Nutzungshemmnisse abbauen. Nicht zuletzt ist ein barrierefreier ÖPNV auch durch den geltenden Rechtsrahmen gemäß § 8 Abs. 3 PBefG bis 2022 avisiert; Ausnahmen können lediglich im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt in Abstimmung mit der Stadt Greven festgelegt werden. Es gilt, mit höchster Priorität den **barrierefreien Ausbau der Haltestellen des ÖPNV (siehe Steckbrief C3)** im Umfeld sensibler Einrichtungen, an Nahversorgungseinrichtungen sowie die Haltestellen mit dem höchsten Fahrgastaufkommen zu erledigen.

Im Sinne einer verbesserten Erschließung sowohl in der Kernstadt (vgl. ÖPNV-Angebot) als auch in den peripheren Ortsteilen (siehe Fokusthema Flexibus) werden auch zusätzliche Bushaltestellen notwendig. In Reckenfeld soll zudem eine verkehrliche wie auch städtebauliche Aufwertung durch die Neupositionierung der **zentralen Haltestelle in der Ortsmitte Reckenfeld (siehe Steckbrief C2)** erfolgen.

Die Haltestelle ist nicht nur Zugangspunkt zum ÖPNV, sondern stellt immer auch die Schnittstelle des weiteren Wegs dar. In der Regel erfolgt der Zu- und Abgang zu Fuß, aber auch die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV erlangt zunehmend Bedeutung – insbesondere in Greven, wo das Fahrrad bereits im Alltagsverkehr etabliert ist. Durch attraktive Umstiegsmöglichkeiten nicht nur von Zug oder Bus zu Bus, sondern auch vom Fahrrad zum Bus, kann der ÖPNV besser in eine vielfältige multimodale Mobilität eingebunden werden. Auf diese Weise werden auch längere Wege bzw. Wegeketten komfortabel und schnell auch ohne das Auto möglich. Ein besonderer Augenmerk wird auf die Errichtung einer vollwertigen **Mobilstation am Bahnhof Greven (siehe Steckbrief C1)** gelegt, an dem der Zugang zu vielfältigen Mobilitätsangeboten, auch im Sinne einer sharing economy, ermöglicht wird.

#### *Vermarktung*

Neben einem hochwertigen ÖPNV-Angebot ist sowohl ein ansprechendes Preis- bzw. Tarifgefüge als auch der einfache und ansprechende Informationszugang, online wie offline, maßgeblich. Eine gute Informations- und Kommunikationsstrategie kann einen großen Beitrag zur Verständlichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV leisten. Der ÖPNV sollte sowohl im Stadtbild als auch online sichtbar und in modernem Gewand erscheinen und sich nicht auf einer Unterseite der Website der Greve-ner Stadtwerke verstecken. Hier besteht in Greven Nachholbedarf – ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsportal in einem Corporate Design kann ein wirksames Projekt darstellen.

Im August 2017 ist der geltende Westfalentarif eingeführt worden, der insbesondere vereinfachte Tarife auf längeren Distanzen im westfälischen Raum bietet. Die lokale Tarifstruktur innerhalb Grevens ist davon nicht betroffen, sodass das Defizit der Tarifstufe 1M (vormals 2) für Fahrten in die bzw. aus der Kernstadt weiter besteht. Der dadurch bestehende unverhältnismäßige Fahrpreis soll auf ein Niveau vergleichbarer Städte in Westfalen angepasst im Sinne von **Eine Stadt – eine Preiszone (siehe Steckbrief C4)** werden. Für besondere Leistungen, wie beispielsweise ein komfortables AST- oder Flexibusangebot, kann auch weiterhin eine höhere Einstufung oder ein individueller Aufpreis gelten. Die Festlegung der Tarifzonen wird durch die WestfalenTarif GmbH durchgeführt. Ein unmittelbarer Einfluss der Stadt Greven besteht nicht.

### *Alternative Antriebe*

Alternative Fahrzeugantriebe sind auch im ÖPNV ein zunehmend zentrales Thema, um diesen emissionsärmer und damit umweltfreundlicher durchzuführen. Nachdem die Hybridtechnologie bereits seit einigen Jahren eingesetzt wird, rücken nun auch Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb, aber auch mit Wasserstoffantrieb auf den Markt. Insbesondere Stadtbuslinien mit vergleichsweise kurzen Linienwegen bzw. Umläufen und begrenzten Einsatzgebieten eignen sich zur Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe. Neben der Fahrzeugbeschaffung muss jedoch auch die entsprechende Ladeinfrastruktur an einer zentralen Haltestelle bzw. an Endhaltestellen sowie auf dem Betriebsgelände berücksichtigt werden, was in der Regel mit entsprechenden Investitionskosten verbunden ist. Dennoch gilt es, auch vor dem Hintergrund der sich laufend verbessernden Effizienz der Technik und der aktuellen Förderkulisse, das Ziel zu verfolgen, den Stadtverkehr Greven perspektivisch emissionsfrei zu betreiben und dafür im Rahmen eines **Prüfauftrags Elektrobuses Greven (siehe Steckbrief C9)** erste Schritte in die Wege zu leiten.

#### **4.3.1 Fokus: Flexibus Greven**

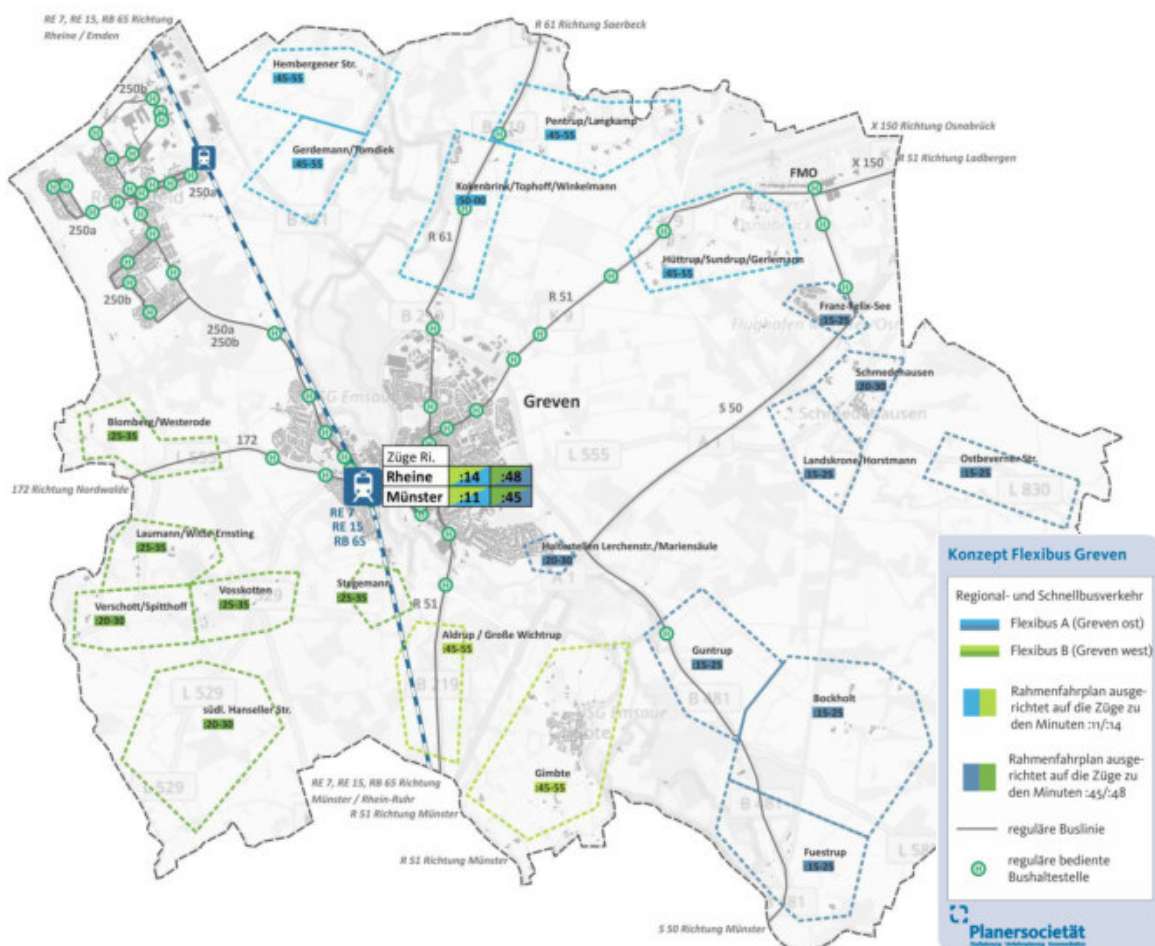
Die Sicherstellung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum, ein bestmögliches Angebot innerhalb eines vertretbaren wirtschaftlichen Rahmens zu gestalten, ist eine der zentralen Herausforderungen im ÖPNV. In der Regel wird dazu auf rufbasierte Angebote zurückgegriffen, meist entweder als Anrufsammeltaxi (AST) oder als Taxibus. In Greven bestehen mit Stand Anfang 2018 beide Systeme. Die Zukunft des AST ist jedoch ungewiss (eine Verlängerung des Betriebs bis 2025 ist in Aussicht), und das Taxibusangebot weist in seiner Linien- und Betriebsstruktur Schwächen auf, die es für viele Fahrgäste nicht nutzbar macht und lediglich ein notwendiges Mindestangebot für nicht wahlfreie Bürger/innen darstellt. Bei einer Einstellung des AST droht vielen Grevener/innen abends und am Wochenende eine vollständige Abkopplung vom ÖPNV und damit ggf. von Mobilitätsangeboten. Um dies zu verhindern und um die Qualität innerhalb eines angemessenen wirtschaftlichen Rahmens zu steigern, soll das AST- und Taxibusangebot mittel- bis langfristig in ein neues Flexibussystem überführt werden. Der **Flexibus Greven (siehe Maßnahmensteckbrief C7)** zeichnet sich durch folgende Kernbestandteile und entsprechende deutliche Verbesserungen gegenüber dem derzeitigen Angebot aus:

- Der Flexibus erschließt mit zwei Fahrzeugen (zzgl. ein Reserve-Fahrzeug) nahezu das gesamte Stadtgebiet und damit nahezu jede/n Einwohner/in. Dies geschieht durch zahlreiche neu eingerichtete Flexibus-Haltestellen, die sich im Corporate Design zeigen. Ein Flexibus verkehrt im südwestlichen Stadtgebiet, ein Flexibus im östlichen Stadtgebiet. Fahrten sind von den äußeren Stadtteilen/Siedlungsbereichen in die Kernstadt bzw. aus der Kernstadt in die äußeren Stadtteile/Siedlungsbereiche möglich. Zur Schwachverkehrszeit können ggf. auch Fahrten innerhalb der Kernstadt zulässig sein, falls der Betriebszeitraum der Linie 250 nicht ausgeweitet wird. In den äußeren Stadtteilen/Siedlungsbereichen werden die Flexibushaltestellen bedient, in der Kernstadt werden reguläre Bushaltestellen angefahren.
- Der Rahmenfahrplan des Flexibus garantiert einen direkten Anschluss am Bahnhof Greven an die Züge des Nahverkehrs in beide Fahrtrichtungen (Münster/Rheine). Der Flexibus

kann einmal stündlich innerhalb der Rahmenfahrplanzeit bestellt werden. Der Bedienungszeitraum ist ausgedehnt, etwa zwischen 6 und 23 Uhr, am Wochenende ggf. mit Nachtangebot, analog zum derzeitigen AST-Angebot, sowie mit späterem Betriebsbeginn.

- Fahrgäste können ihre Fahrt bis kurz vor der jeweiligen Abfahrt über eine App buchen und wissen genau, wann der Flexibus abfährt und am Ziel ankommt.
- Die Linienwege werden individuell anhand der gebuchten Fahrtwünsche berechnet; so werden Leerfahrten vermieden und eine größtmögliche Effizienz aus Fahrtweg und Fahrentnachfrage erreicht.
- Es wird ein Corporate Design für die Haltestellen, Fahrzeuge und Website entwickelt, das den Fahrgästen einen komfortablen Zugang zur Buchung und zu Informationen vermittelt und das System auffällig im Stadtgeschehen abbildet.
- Perspektivisch kann eine Weiterentwicklung des Konzepts mit emissionsfrei und autonom betriebenen Fahrzeugen erfolgen.

**Abbildung 88: Flexibus-Konzept für Greven**



Quelle: Planersocietät

Das Konzept für den Flexibus Greven würde in seiner Ausgestaltung eine Vorreiterrolle einnehmen. Es orientiert sich an den erfolgreichen Merkmalen der nachfolgend angeführten Best-Practice-Beispiele.



<b>Best Practice</b>	<b>myBus der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)</b>
Ort	Stadt Duisburg, Nordrhein-Westfalen
Beschreibung	In einer dreijährigen Pilotphase bietet die DVG einen Bus an, der in einem definierten Bedienungsgebiet am Wochenende zu Tagesrandzeiten ohne Fahrplan und lediglich auf Bestellung fährt. Dabei wird die volle Flexibilität angeboten: Der Bus kann per App innerhalb des Bedienungszeitraums und -gebiets jederzeit nach dem Tür-zu-Tür-Prinzip gebucht werden – der Fahrtweg wird aus den eingegangenen Bestellungen berechnet. Innerhalb der App kann zusätzlich zur Buchung und Bezahlung auch die Position des Busses in Echtzeit mit entsprechender Ankunfts voraussage abgerufen werden. Zum Einsatz kommen Kleinbusse/Vans in auffälligem Design.
Link	<a href="https://www.dvg-duisburg.de/mybus/">https://www.dvg-duisburg.de/mybus/</a>

<b>Best Practice</b>	<b>Flexibus des Verkehrsverbunds Mittelschwaben im Landkreis Günzburg</b>
Ort	Landkreis Günzburg, Bayern
Beschreibung	Der Flexibus ist ein Angebot des Verkehrsverbunds Mittelschwaben (VVM) verkehrt seit 2009 in mehreren Kommunen im Landkreis Günzburg auf telefonische Bestellung, mit ausgedehnten Bedienungszeiträumen, ohne festen Fahrplan und ohne festen Linienweg. Er fährt dabei spezielle Flexibus-Haltestellen – in der Regel lediglich bestehend aus einem Schild im Corporate Design – an. Das Haltestellennetz ist dabei sehr dicht, es bestehen bei etwa 123.000 Einwohner/innen rund 2.330 Flexibushaltestellen im Landkreis. Die Mitnahme von Gehhilfen/Kinderwagen etc. ist möglich. Mit einer „Flexicard“ können vereinfachte Buchungsvorgänge durchgeführt und Daueraufträge eingerichtet werden, es bestehen zudem zahlreiche Kooperationen mit Einzelhändler/innen und Dienstleister/innen. Das System ist 2011 mit dem Innovationspreis des VCD ausgezeichnet worden. Die Fahrgastzahlen belegen den Erfolg – innerhalb von 5 Jahren konnten die Anzahl der Kunden um 6.000% von 2.500 auf über 150.000 jährlich gesteigert werden.
Link	<a href="http://www.flexibus.net/">http://www.flexibus.net/</a>

Auf dem Weg zur Einrichtung des Grevenener Flexibussystems sind gewisse Rahmenbedingungen zu beachten. So sind die Konzessionslaufzeiten der derzeitigen Taxibuslinien sowie eine mögliche Neuausschreibung des AST, ggf. auch als Übergangsangebot, zu berücksichtigen und im besten Fall zu synchronisieren. Die Konzessionslaufzeit des bisherigen ÖPNV-Betriebs reicht bis 2025. Ebenfalls müssen zusätzliche Haushaltsmittel bereit gestellt werden; aufgrund der Innovations-

kraft des Modells können jedoch möglicherweise umfassende Fördermöglichkeiten in Anspruch genommen werden.

## 4.4 Stadtraum und Verkehr



Das Handlungsfeld **Stadtraum und Verkehr** betrachtet einerseits den klassischen motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie die Gliederung und Klassifizierung des Grevenener Straßennetzes als auch andererseits den Straßenraum als Stadtraum und alternative Mobilität. Gerade im Pendlerverkehr kommt es zu den Stoßzeiten an den zentrale Lichtsignalknoten in Greven zu Rückstaus. Mit dem geplanten 3-spurigen Ausbau der B 481 zwischen Greven und Reckenfeld/Emsdetten reagiert das Land auf den wachsenden Verkehr und arbeitet an der Leistungsfähigkeit der übergeordneten Straßen. Allerdings stößt das System MIV immer öfter an seine Kapazitätsgrenzen. Daher geht es in diesem Handlungsfeld auch vielmehr darum, integrierte Gestaltungsansätze und Handlungsstrategien für den Umgang mit dem öffentlichen Straßenraum und seinen vielfältigen Nutzungsansprüchen zu finden. Denn anstatt nur zu reagieren und immer mehr und immer breitere Straßen für den Kfz-Verkehr zu schaffen, sollte insbesondere im innerstädtischen Straßenraum zukünftig mehr Wert auf Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie auf die Aufenthaltsqualität gelegt werden. Denn Straßen in der Stadt sind vor allem – bis auf definierte Hauptverkehrsstraßen, wo zur Erschließung und optimalen Erreichbarkeit der Handels- und Wirtschaftsberiebe ein flüssiges Vorankommen gesichert werden muss – Räume für den Menschen, als Bewohner/in der Stadt. Der öffentliche Raum ist dort in erster Linie Raum für Aufenthalt, für Kommunikation, für Handel und für Spiel. Nur wenn auch genug Raum für alternative Fortbewegungsmittel (wie Rad- und Fußwege) zur Verfügung steht, kann auch ein Umdenken bzw. Umsteigen stattfinden. Dieses führt zur Steigerung der Effizienz des Straßennetzes und gleichzeitig zur Erhöhung der städtischen Lebensqualität. Das Handlungsfeld zeigt innerörtliche Straßenräume auf, auf denen Maßnahmen und Umgestaltungen zu Gunsten der bislang meist vom Kfz-Verkehr in den Hintergrund gedrängten „Rand-“ (aber eigentlichen Kern-)Nutzungen möglich sind und definiert zugleich Straßen, auf denen die Erschließungs- und Verbindungsfunktion mit dem MIV im angemessenen Maße gesichert sein muss. An einigen Stellen treffen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche besonders aufeinander (wie z. B. an der Rathausstraße). Dort werden Möglichkeiten vorgeschlagen, um beiden Ansprüchen gerecht werden zu können. Desweiteren schildert das Handlungsfeld Optionen, um den motorisierten Verkehr zu reduzieren bzw. neu zu organisieren und umwelt- und menschenverträglicher abzuwickeln (z. B. Carsharing, Mitfahrbörse, E-Mobilität).

### *Klassifizierung des Netzes*

Straßen werden entsprechend ihrer Funktion klassifiziert. Diese lässt sich grob unterscheiden in Verbindung (groß- und kleinräumig), Erschließung und Aufenthalt. Innerorts überlagern sich die Funktionen häufig und insbesondere in den Ortszentren handelt es sich oft um sensible Straßenbereiche, in denen die gewünschte hohe Aufenthaltsqualität unter den Belastungen des Straßenverkehrs leidet. Die **Definition eines Hauptstraßen- und Vorbehaltsnetzes (siehe Steckbrief D1 und Karte im Anhang)** soll helfen, die vorhandenen Straßen ihrer Funktion zuzuordnen und die Erreichbarkeit der Stadt Greven als Kultur-, Wirtschafts- und Wohnstandort sicher zu stellen. Gleichzeitig dient die Klassifizierung dazu, die Straßenräume, in denen der MIV keine vorrangige Rolle einnimmt, im Rahmen der laufenden Sanierungszyklen Stück für Stück oder in konkreten Projekten gezielt umzugestalten und im Sinne der Nahmobilitätsförderung und Steigerung der Aufenthaltsqualität aufzuwerten.

Die regelmäßige **Aktualisierung des Prioritätenetzes der untergeordneten Straßen außerorts (siehe Steckbrief D2)** soll hingegen dazu dienen, das umfassende und gut ausgestaltete Netz der Gemeinde-, Land- und Wirtschaftswege ausserhalb des bebauten Gebietes effizienter zu gestalten und stärker zu bündeln. In der Schärfung des Netzes werden große Potenziale vermutet (Reduzierung der Instandhaltungskosten, Ausbau von Alternativrouten, Verkehrssicherung von Fahrradstrecken, Rückbau zu Gunsten von Grünverbindungen). Eine Beauftragung durch den Bauausschuss zur Bestandsaufnahme und Positionsbestimmung erfolgte bereits 2013 (vgl. Vorlage 159/2013). Unter Berücksichtigung der aktuellen Aussagen des Mobilitätskonzepts (u. a. Vorbehaltsnetz, Radwegenetz, etc.) sowie ggf. weiterer aktueller Entwicklungen sollte das Prioritätenetz regelmäßig aktualisiert werden. Ein solcher Prozess hat unter Beteiligung der Land- und Forstwirte, Anlieger und Umweltverbände zu erfolgen.

Der **Steckbrief D8** hat außerdem die **Definition eines Vorbehaltsnetzes für den Schwerverkehr** zum Inhalt. Ähnlich wie beim Vorbehaltsnetz für den Pkw-Verkehr wurden hier die übergeordneten Haupt- und Versorgungswege des Lieferverkehrs identifiziert (vgl. Karte im Anhang). Dies stärkt die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Einzelhandelsstandorte Grevens und bündelt andererseits den Schwerverkehr auf möglichst unsensible Straßenräume. Durch diese Konzentration können dort entsprechende Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Lieferverkehrs effizient angewendet werden (z. B. lärmreduzierender Asphalt).

### *Straßenraumgestaltung*

Viele der innerstädtischen Straßenräume sind gestalterisch auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Dabei gilt es auch auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen einen angemessenen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen zu finden. Das Handlungsfeld nennt daher Richtlinien und Gestaltungsmerkmale, um eine diesbezügliche **Neuordnung des Straßenraums (siehe Steckbrief D5)** konsequent umzusetzen.

Ein besonderer Schwerpunkt der Betrachtung lag in Greven auf dem zukünftigen Umgang und der Funktion des „kleinen Innenstadtrings“ bestehend aus der Rathausstraße, Hinter der Lake, der Kardinal-von-Galen-Straße und An der Martinischule. Dieser zentrale Bereich des Ortskerns hat einerseits eine klare Verbindungs- und Erschließungsfunktion und sichert die optimale Erreichbarkeit des zentralen Dienstleistungs-, Handels- und Kulturstandorts sowie der Fußgängerzone.

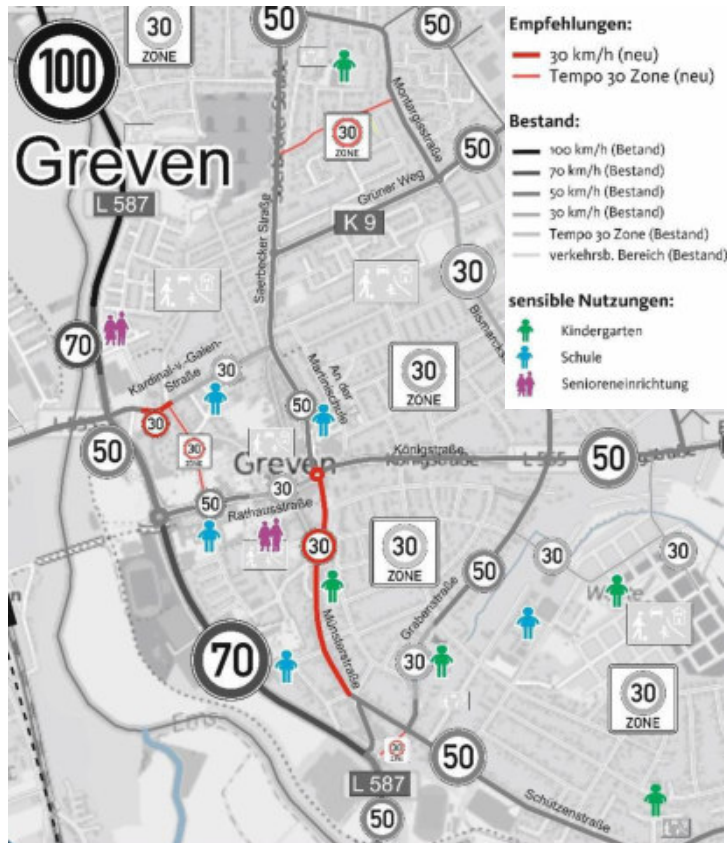
Gleichzeitig spielt gerade in diesem Kernbereich die Nahmobilität und die Aufenthaltsfunktion eine tragende Rolle, um die Innenstadt lebenswert und attraktiv für Anwohnende, Besucher/innen und Kundschaft zu halten. Zukünftig soll daher der sicheren und komfortablen Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie einer attraktiven Gestaltung dieser innerstädtischen, zentralen Straßenräume als Aushängeschild im Herzen der Stadt mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Daher wurden mögliche Alternativen zur **Verkehrsführung in der Innenstadt (siehe Steckbrief D3)** überprüft und bewertet (vgl. Anhang XY). Dabei wurde im Ergebnis keine Neuregelung der Fahrbeziehungen (z. B. Einbahnstraßenring) priorisiert. Vielmehr soll durch die geplante **Umgestaltung der östlichen Rathausstraße (siehe Steckbrief D4)** dem Autoverkehr verdeutlicht werden, dass er in der Innenstadt Grevens nur „zu Gast“ ist. Eine vertiefte Auseinandersetzung findet sich in Kapitel 4.4.1 zur Gestaltung der Rathausstraße. Die zukünftige Straßenraumgestaltung wird den Querungsbereich der Fußgängerzone betonen, dem Fußverkehr mehr Raum zugestehen und die Veloroute von Münster an die Innenstadt heranführen. Auch auf den anderen Straßen (Kardinal-von-Galen-Str., An der Martinischule, Hinter der Lake) sollen Querungen erleichtert, Engstellen beseitigt bzw. sichere und komfortable Alternativrouten angeboten werden, um das Radfahren und Zufußgehen attraktiver zu machen.

#### *Verkehrsberuhigung*

Unterstützt werden diese Maßnahmen durch eine Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten auf sensiblen bzw. engen Straßenabschnitten. **Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts (siehe Steckbrief D6)** sollen insbesondere die Sicherheit im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Altenheimen verbessern sowie die Führung des Radverkehrs bzw. die Querung des Fußverkehrs in den angesprochenen Bereichen verbessern. Neben dem Fokus auf Greven rechts der Ems werden auch Handlungsempfehlungen für den Ortskern von Reckenfeld gegeben.

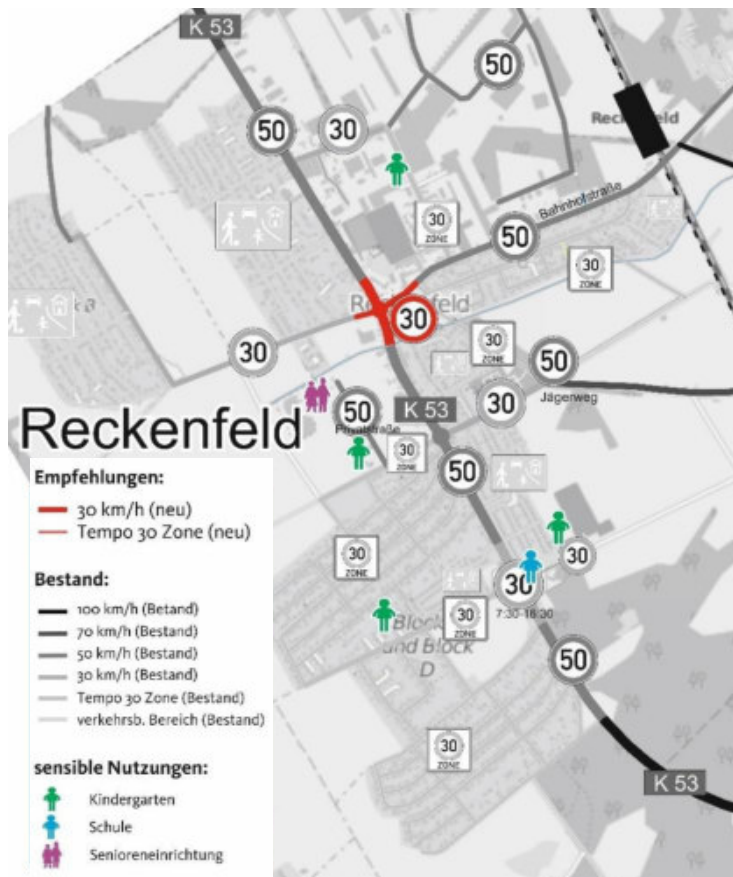


Abbildung 89: Geschwindigkeitsreduzierung in der Kernstadt



Quelle: Planersocietät

Abbildung 90: Geschwindigkeitsreduzierung in Reckenfeld



Quelle: Planersocietät

Mit einer eigenständigen Untersuchung im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde die Situation an der Molkereikreuzung betrachtet (vgl. Exkurs unter Kap. 4.4.2). Im Ergebnis wurden Hinweise zur Optimierung der Lichtsignalschaltung und Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr und **Reduzierung der Trennwirkung an der Molkereikreuzung (siehe Steckbrief D12)** genannt.

#### *Ruhender Kfz-Verkehr*

Der öffentliche Raum wird häufig geprägt durch die Inanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr. Gleichzeitig machen Parkmöglichkeiten die Erreichbarkeit des Standortes aus. Für Greven ist die **Optimierung des Parkraumangebots** (siehe Steckbrief D7) vorgesehen. Durch eine eindeutigere Beschilderung soll der Parksuchverkehr zukünftig effizienter gelenkt und die zentralen Straßenräume entlastet werden. In der Innenstadt soll am bestehenden Parkplatzangebot und der gültigen Parkgebührensatzung aus dem Jahr 2012 nichts verändert werden. Demhingegen ist auf dem Marktplatz in Reckenfeld vorgesehen, den bislang durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzten Raum zum Teil zu Gunsten von mehr Aufenthaltsqualität umzunutzen. Mittels einer kommunalen Stellplatzsatzung könnten desweiteren neue Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zur Förderung einer umweltverträglichen Mobilität im Zuge von Neubauvorhaben genutzt werden.

#### *Alternative Mobilität*

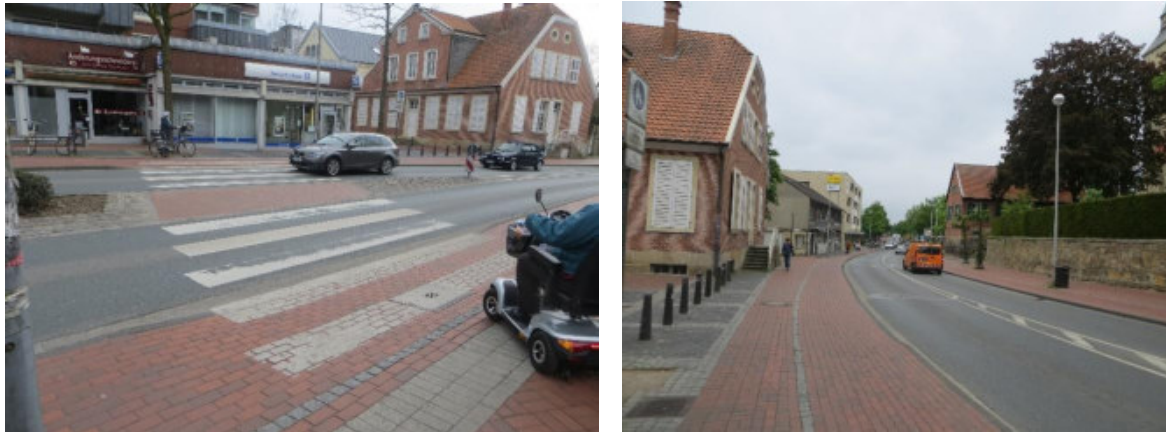
Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (insb. auf Lärm- und Luftbelastung) und auch des Schwerverkehrs müssen zukünftig durch alternative Antriebstechnologien (z. B. Elektroantriebe, E-Lastenräder) gesenkt werden, um strengere Auflagen seitens der Gesetzgebung (Abgasnormen, Grenzwerte) einzuhalten. Auf diese Entwicklung kann die Stadt Greven nicht direkt Einfluss nehmen, jedoch kann sie mit gutem Beispiel voran gehen (eigene Flotte) und anderen bei der Fahrzeugwahl durch entsprechende Anreize (z. B. über die Stellplatzsatzung, Festlegung von Lieferzeiten, Imagegewinn durch öffentliche Würdigung/Preisverleihung/Zertifikate) unterstützen. Einen zentralen Stellenwert für **Innovative Fahrzeugtechnologie für verträglicheren, innerstädtischen Liefer- und Dienstleistungsverkehr (vgl. Steckbrief D9)** nimmt dabei die Beratung von Unternehmen und der Kontakt mit Wirtschaftsverbänden ein. Desweiteren ist es grad im Bereich der Elektromobilität unumgänglich ein funktionierendes Ladenetz vorzuweisen und den **Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos (siehe Steckbrief D10)** voranzutreiben. Auch hierbei kommt der Stadt Greven keine umsetzende Funktion zu, sondern vielmehr eine initiierende und koordinierende Rolle in enger Kooperation mit den Stadtwerken und weiteren Akteuren.

Zum effizienteren Einsatz von Pkw und Lieferfahrzeugen bietet sich außerdem die Erstellung und Implementierung eines **Carsharing-Konzepts (siehe Steckbrief D11)** in Greven an. Unter dem Motto „Benutzen statt Besitzen“ kann sich die Zahl der Fahrzeuge, aber auch die der tatsächlichen Kfz-Fahrten in der Stadt spürbar reduzieren, was sich positiv auf die Flächeninanspruchnahme (Parkraum) als auch die Verkehrsbelastung auswirken wird. Die Aufgabe besteht darin, interessierte Ziel- und Nutzergruppen sowie das vorhandene Potenzial in der Stadt zu identifizieren, entsprechende Anbieter von der Umsetzung zu überzeugen und die geeignete Infrastruktur und Grundstücksflächen zur Verfügung zu stellen. Dabei bietet sich die Integration in eine Mobilstation (siehe Steckbrief C1) an.

#### 4.4.1 Fokus: Umgestaltung der Rathausstraße

Die Rathausstraße ist die zentrale Erschließung der Grevener Kernstadt. Sie gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz mit Verbindungsfunktion und weist mit ca. 11.000 Kfz/Tag eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung auf. Zugleich zerschneidet sie die Grevener Fußgängerzone, was einen linearen Querungsbedarf und gehobene Ansprüche an die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität in diesem zentralen Raum zur Folge hat. In der Bestandsanalyse wurde daher Handlungsbedarf identifiziert (vgl. Kap. 2.6.5).

##### Abbildung 91: derzeitige Gestaltung der Rathausstraße



Quelle: Planersocietät

Durch die kürzliche Abstufung der Rathaus- und Königstraße ist die Baulast dieses Straßenzuges auf die Stadt Greven übergegangen. Durch das Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs und die Einrichtung von Schutzstreifen auf der Königstraße wurden erste Schritte zur Verkehrsentlastung unternommen und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erreicht. Um spürbare Effekte zu erzielen, wird nun eine Umgestaltung der Rathausstraße angestrebt, die im zentralen Abschnitt zwischen Naendorfstraße und Völkerballkreisel eine besondere städtebauliche Qualität erhalten soll. Ein Vorentwurf zur Umgestaltung der Rathausstraße liegt vor (vgl. Abbildung 92). Im Folgenden wird dieser erläutert und mit Empfehlungen aus gutachterlicher Sicht ergänzt. Die konkrete Planung ist auch im Austausch mit der Bezirksregierung im Hinblick auf die Förderung weiter zu klären.

Mit der Umgestaltung soll die geplante Veloroute von Münster kommend an die Innenstadt von Greven herangeführt werden (vgl. Kap. 4.2). Der Knotenpunkt Rathausstraße/Hinter der Lake soll zum Kreisverkehr ausgebaut werden. Der Radverkehr wird ab dem Hallenbadkreisel bis zur Naendorfstraße entsprechend der vereinbarten Qualitätsstandards für die stadtreionalen Velorouten auf Radfahrstreifen geführt. Allerdings ist aus der Innenstadt kommend Richtung Münster die Anbindung an die L587 mit der Umfahrung des Hallenbadkreisels (ohne Bevorrechtigung für den Radverkehr) noch zu optimieren.

**Abbildung 92: Vorentwurf zur Umgestaltung der Rathausstraße**

Quelle: Stadt Greven, Stand: Januar 2018

Zwischen Naendorfstraße und Völkerballkreisel sollte das Profil der Straße zukünftig deutlich offener und fußgängerfreundlicher gestaltet werden, indem die Kante zwischen Seitenraum und Fahrbahn abgeflacht und dadurch weich gefasst wird. Eine multifunktionale Mittelinsel kann das lineare Queren ermöglichen und die Querachse stärken. Durch die Gestaltung soll sich der Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt eher als Gast verstehen und intuitiv Rücksicht auf Fuß- und Radverkehr nehmen. Durch die geplante Straßenraumgestaltung ergibt sich im Tagesmittel eine tatsächliche Geschwindigkeit von signifikant unterhalb Tempo 50 km/h. Die gegenseitige Verständigung durch Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmenden wird hierdurch begünstigt.

Es wird vorgeschlagen, den Radverkehr im zentralen Abschnitt künftig im Mischverkehr zu führen. In der Eingangssituation am Völkerballkreisel muss das Einfädeln des zunächst im Seitenraum geführten Radverkehrs auf die Fahrbahn im Übergang gelöst werden. Die Breite der Richtungsfahrbahnen sollte ein auch subjektiv sicheres Radfahren im Mischverkehr ermöglichen, d.h. entweder ausreichend breit (Sicherheitsabstand) oder so schmal, dass Überholen nicht möglich ist. Insbesondere in Fahrtrichtung Völkerballkreisel ist aber die Möglichkeit des Vorbeifahrens am Rückstau im Kfz-Verkehr zu gewährleisten, um das Ausweichen der Radfahrenden in den Seitenraum zu vermeiden. Der Seitenraum wird dadurch allein dem Fußverkehr vorbehalten, was auch zusätzliche Möblierung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität zulässt.

Daher wird empfohlen, im Seitenraum im Zuge der Rathausstraße auch kein reguläres Parken vorzusehen. Die Flächen sollen vielmehr für Fahrradabstellanlagen, als Lieferzone (um Störungen durch haltende Lieferfahrzeuge auf der Fahrbahn zu vermeiden), für Behindertenstellplätze, als CarSharing-Standort oder für die Einrichtung einer Ladesäule genutzt werden.

Im Abschnitt Hinter der Lake bis Naendorfstraße wird durch die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts auf die heutige Mittelinsel verzichtet. Hier ist für die Querung in Höhe Rathaus und Sparkasse ggf. ein Fußgängerüberweg vorzusehen.

Die verkehrlichen Auswirkungen und Verlagerungseffekte einer solchen Umgestaltung wurden im Zusammenhang mit flankierenden Maßnahmen (u. a. Geschwindigkeitsreduzierung auf der Münsterstraße auf 30 km/h) anhand des Verkehrsmodells simuliert und bewertet. Das Ergebnis der zu empfehlenden Maßnahmenkombination ist im Maßnahmenzenario dargestellt (vgl. Kap. 4.6.1).

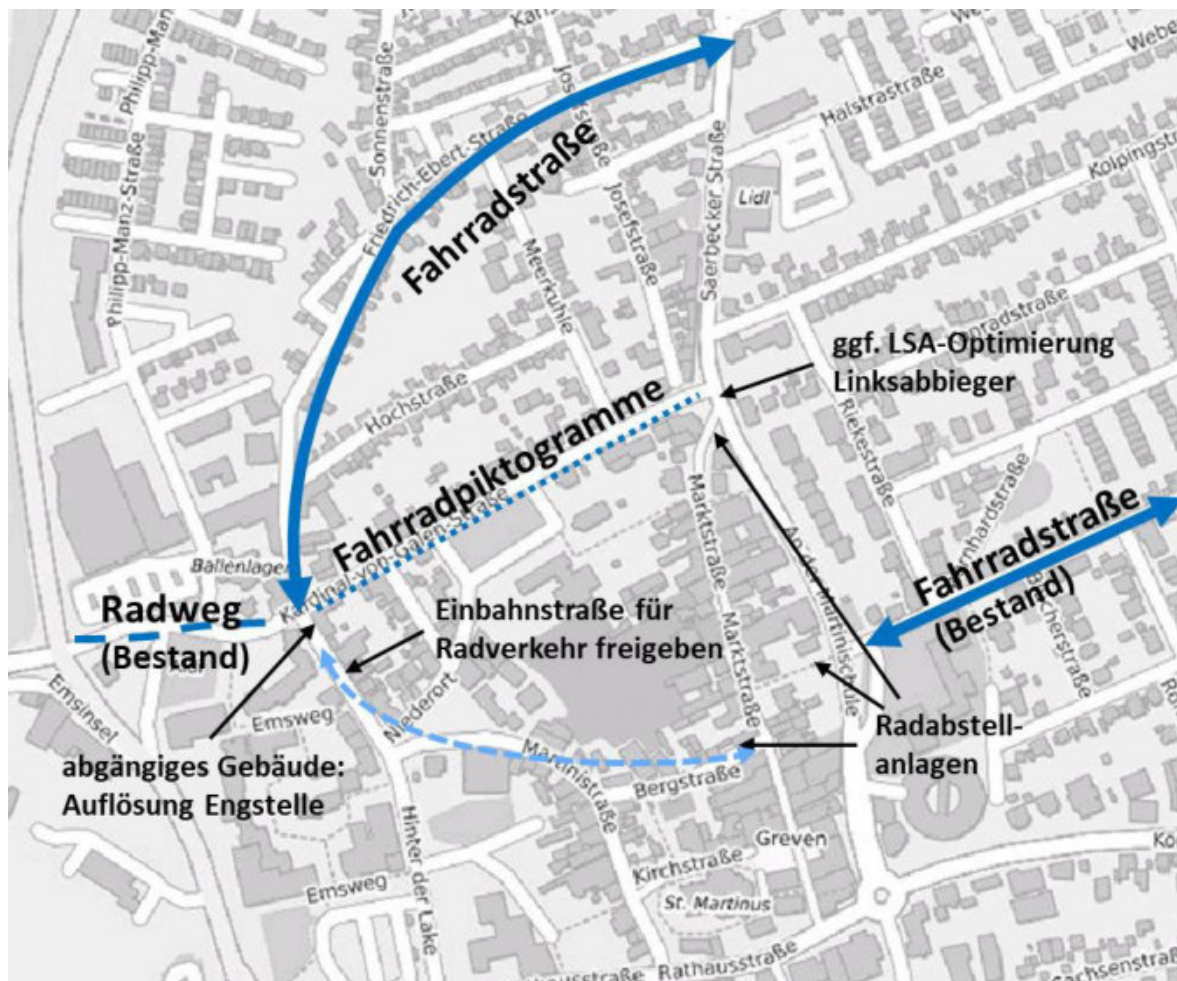


*Maßnahmen auf der Kardinal-von-Galen-Straße*

Um die Situation auf der ebenfalls stark befahrenen Kardinal-von-Galen-Straße zu verbessern sind insbesondere Maßnahmen für den Radverkehr zu empfehlen. Dieser wird dort heute auf der Fahrbahn im Mischverkehr bzw. teilweise im Seitenraum geführt. Zukünftig sollte der Seitenraum dem Fußverkehr zugeschrieben werden. Auf den Radverkehr auf der Fahrbahn sollte zumindest kurzfristig durch Piktogrammketten aufmerksam gemacht werden<sup>39</sup>, perspektivisch ist auch hier eine Straßenumgestaltung inkl. geeigneter Radinfrastruktur (z. B. Schutzstreifen) anzustreben. Die Engstelle am Knoten Friedrich-Ebert-Straße/Martinistraße kann voraussichtlich mittel- bis langfristig durch den Abgang des leerstehenden Eckgebäudes aufgelöst werden.

Zusätzlich wird dem Radverkehr großräumig eine sichere und angenehmere Alternativroute zur Kardinal-von-Galen-Straße angeboten. Dazu wird die Friedrich-Ebert-Straße als Fahrradstraße ausgewiesen, die Einbahnstraße Martinistraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben und die rückwärtige Radwegerschließung der Fußgängerzone (inkl. Abstellanlagen) über den Niederort deutlicher ausgeschildert (z. B. auch über dezente Markierungen/Piktogramme auf dem Boden).

**Abbildung 93: Maßnahmen zur Situationsverbesserung im Umfeld der Kardinal-von-Galen-Str.**



Quelle: Planersocietät

<sup>39</sup> Diese sind nicht in der StVO vorgesehen, werden jedoch mit Erfolg bereits in mehreren Kommunen angewendet, wenn die Fahrbahnbreiten für Schutzstreifen nicht ausreichend sind.



#### 4.4.2 Exkurs: Machbarkeitsuntersuchung eines Kreisverkehrs an der Molkereikreuzung

Die Molkereikreuzung ist für die Anbindung von Greven links der Ems an die Innenstadt von zentraler Bedeutung. Sie weist für die Querung im Fuß- und Radverkehr mit langen Wartezeiten und z. T. mehrfachen Wartevorgängen an den hintereinanderliegenden Furten Mängel auf (vgl. Kap. 2.3.2 und 2.4.2) und erreicht im Kfz-Verkehr die Grenzen der Leistungsfähigkeit. In diesem Zusammenhang ist die Molkereikreuzung bereits frühzeitig im Beteiligungsverfahren des Mobilitätskonzepts als Problempunkt benannt worden und wird auch in der öffentlichen Diskussion wiederholt zum Gegenstand. Im Frühjahr 2017 wurden außerdem zwei Anträge im Rat gestellt, die sich mit der Optimierung der Molkereikreuzung beschäftigten.

Ausgehend von der Prognose ist nicht damit zu rechnen, dass zukünftig eine Entlastung im Kfz-Verkehr eintritt. Zur Optimierung der Situation sollte daher die Machbarkeit der Umgestaltung zum Kreisverkehr geprüft werden.<sup>40</sup> Die Ergebnisse wurden im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 16. November 2017 vorgestellt.

Aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen ist gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV 2006) demnach die Dimensionierung eines Kleinen Kreisverkehrs mit zweistreifig befahrbarer Kreisfahrbahn mit einem Außendurchmesser von mindestens 40 m erforderlich.

Wegen der Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr sind zweistreifige Zufahrten jedoch zu vermeiden, da zweistreifige Zufahrten die Querung erschweren. Allerdings erweist sich ein entsprechend dimensionierter Kreisverkehr als mit Qualitätsstufe F als nicht leistungsfähig. Für den Fuß- und Radverkehr können Kreisverkehre - insbesondere mit Vortritt an Fußgängerüberwegen - eine komfortable Querung anbieten. Allerdings ist die Möglichkeit der Anordnung von Fußgängerüberwegen aufgrund der Lage (innerhalb zw. außerhalb bebauter Gebiete, vgl. der Sitation am Hallenbadkreisel) zunächst grundsätzlich mit dem Straßenbaulastträger zu klären, andererseits auch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs abträglich. Im Zusammenhang mit den beidseitigen Zweirichtungsradwegen an der Nordwalder Straße müsste auch die Verkehrssicherheit für den linksfahrenden Radverkehr kritisch betrachtet werden.

Da ein Kreisverkehr an der Molkereikreuzung somit ausgeschlossen werden muss, sollten Alternativen zur **Reduzierung der Trennwirkung an der Molkereikreuzung (siehe Steckbrief D12)** gesucht werden, um die Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern.

---

<sup>40</sup> vgl. Anlage, Planersocietät 2017

## 4.5 Kommunikation und Organisation

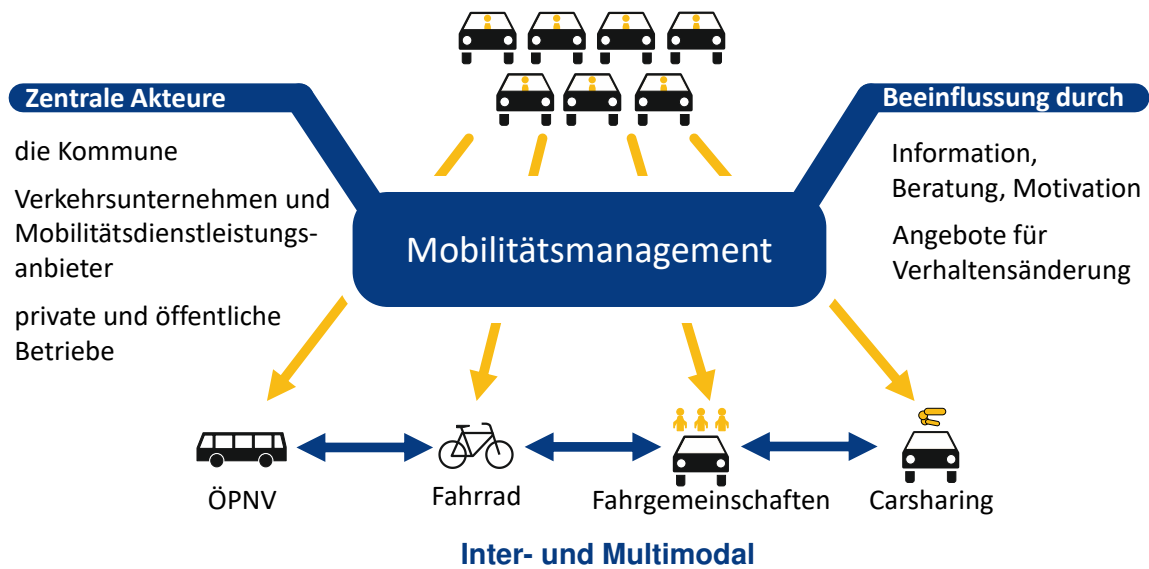


Das Handlungsfeld Kommunikation und Organisation wird in mehreren Zielfeldern fokussiert (vgl. Kap. 3.2) und ist verkehrsmittlübergreifend angelegt. Es ist ein charakteristisches Querschnittsthema und beschreibt überwiegend „weiche“ Maßnahmen anstelle von „harten“ Infrastrukturvorhaben. Im Kern verfolgt die Handlungsstrategie eine integrative Vernetzung relevanter Akteure, Ansprache von Zielgruppen sowie eine konsequente Informationspolitik. Das Ziel besteht darin, die Optionen einer alternativen Verkehrsmittelwahl zu vermitteln und die Nutzung bzw. Auslastung bestehender Infrastrukturen zu optimieren. Dies fördert eine umweltverträglichere Mobilität, begegnet den spezifischen Ansprüchen einzelner Zielgruppen – bzw. bündelt diese auch – und erhöht damit die Lebensqualität in Greven. Die Eckpfeiler der Handlungsstrategie bilden die Aspekte des Mobilitätsmanagements, der Verkehrssicherheit und der Kommunikation.

### *Mobilitätsmanagement*

Eine effizientere und klimafreundliche Verkehrsnachfrage wird in Greven insbesondere über zielgruppenspezifische Informationen und die Organisation von Servicedienstleistungen erreicht (vgl. Abbildung 94). Die begleitende Kommunikationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzer/innen. Das **kommunale Mobilitätsmanagement (siehe Steckbrief E1)** bildet die Basis für weitere Aktivitäten unter dieser Handlungsstrategie und wird demnach als Schlüsselmaßnahme besonders priorisiert. Es gilt eine gemeinsame und stadtweite Strategie in Kooperation mit relevanten Zielgruppen zu formulieren, welche die oben genannten Ziele fokussiert. Mobilitätsmanagement ist als Daueraufgabe anzusehen. Zur Betreuung des Mobilitätsmanagements sind personelle Ressourcen erforderlich. Sinnvoll ist eine Vernetzung des Mobilitätsmanagements mit anderen Handlungsfeldern wie die der Verkehrssicherheit, der Lärmaktionsplanung, mit dem Klimaschutz oder den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV sowie der Parkraumbewirtschaftung oder Verkehrsberuhigung, da diese Themenfelder in teilweise engem Ziel- und Wirkungszusammenhang stehen.

**Abbildung 94: Akteure und Ansätze im Mobilitätsmanagement**



Quelle: Planersocietät nach dena „effizient mobil“

Kinder und Jugendliche haben als Zielgruppe im Mobilitätsmanagement einen herausgehobenen Stellenwert. Sie werden die Zukunft der Mobilität gestalten und als nachfolgende Mobilitätsgeneration von nachhaltiger Mobilität profitieren. Mit **schulischem Mobilitätsmanagement (siehe Steckbrief E3)** werden die spezifischen Anforderungen dieser Zielgruppe berücksichtigt. Für Schulwege stehen z. B. Sicherheitsaspekte im Fokus. Es geht aber auch darum, Kinder und ihre Eltern für die aktive und selbstständige Mobilität zu sensibilisieren und zur Bewegung zu animieren. An Schulen bedarf es dafür Kümmerer, die in partizipativen Prozessen systematisch Verbesserungen zur klimafreundlichen und sicheren Organisation der Schulwege entwickeln und umsetzen. Die Stadt Greven unterstützt das Einrichten von Verkehrsbeauftragten an Schulen und die Vernetzung zwischen den Schulen. Mit der Einbindung der Eltern wird die Akzeptanz erhöht und nachhaltige Mobilität gefördert.

Außerhalb des direkten kommunalen Einflussbereichs sollte die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg oder bei Dienstfahrten in und um Greven auch über Betriebe und Unternehmen positiv beeinflusst werden. Sie können mit **betrieblichem Mobilitätsmanagement (siehe Steckbrief E2)** Vorteile für Beschäftigte, effektive betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen, gesundheitsfördernde Effekte sowie eine personenbezogene CO<sub>2</sub>-Reduzierung unterstützen (vgl. Tabelle 22). Die Nutzung moderner Mobilitätsangebote erzeugt ein innovatives Image für die Unternehmen und ist gleichzeitig ein wichtiger Faktor für die Zufriedenheit der Mitarbeiter/innen. Die direkte Ansprache der Unternehmen zu Anforderungen und Problemlagen sichert eine höhere Bereitschaft zur Umsetzung und aktiven Mitwirkung. Das kommunale Mobilitätsmanagement unterstützt die Einführung von Mobilitätsmanagementideen bei interessierten Unternehmen und Betrieben. Große Arbeitgeber und kompakte Gewerbegebiete (z.B. Fiege, DHL, Biederlack) werden aufgrund der übergeordneten Potenziale gezielt für eine Umsetzung aktiviert.

**Tabelle 22: Vorteile betriebliches Mobilitätsmanagement**

Nutzen für Arbeitgeber/innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Betriebskosten</li> <li>▪ Erhöhung Mitarbeiter/innen-zufriedenheit</li> <li>▪ Gesundere/leistungsfähigere Belegschaft</li> <li>▪ Betriebsklima</li> <li>▪ Imagegewinn</li> </ul>	Nutzen für Arbeitnehmer/innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kostenersparnis</li> <li>▪ Steigerung der eigenen Fitness und Leistungsfähigkeit</li> <li>▪ Stressabbau durch Bewegung</li> <li>▪ Bewegung im Alltag integrieren</li> </ul>
------------------------------	---	-------------------------------	--

Quelle: Planersocietät

### Verkehrssicherheit

Das Recht auf Gesundheit und Unversehrtheit ist ein Grundrecht. Die Sicherheit im Verkehr ist damit ein übergeordneter Anspruch in der Mobilitätsplanung. Insbesondere die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen ist ein zentraler Maßstab, an dem sich das Mobilitätssystem messen lassen muss. So ist das Thema Verkehrssicherheit ein verkehrsmittelübergreifender Aspekt, welcher auch in den vorigen Handlungsansätzen verkehrsmittelspezifisch aufgegriffen wird. Hier setzt die Strategie den Aspekt der Vernetzung und Koordination im Rahmen der Verkehrssicherheit in den Fokus. Über eine angestrebte **Mitgliedschaft im Zukunftsnetz NRW (siehe Steckbrief E4)** setzt die Stadt Greven diesen übergeordneten Ansatz verkehrssicherheitsrelevanter Zielsetzungen in den Fokus. Die Teilnahme an einem landesweiten Kooperationsnetzwerk schafft Möglichkeiten, bereits gesammelte Erfahrungen aus anderen Kommunen und Kreisen zielgerichtet und angepasst auf Grevener Strukturen nutzbar zu machen.

Verkehrssicherheit wird auch systematisch in Planungsprozesse eingebunden. Sicherheitsmängel sind über eine Durchführung von Sicherheitsaudits frühzeitig in Planungsprozessen zu identifizieren und zu beseitigen. Dies verhindert Unfälle und stellt sicher, dass nachträglich keine aufwändigen baulichen Anpassungen zur Sicherheit erforderlich werden. Mit dieser Institutionalisierung der **Verkehrssicherheitsarbeit (siehe Steckbrief E6)** bei künftigen Planungen aber auch der Überprüfung von Bestandssituationen wird sukzessive eine sichere Infrastruktur in Greven erreicht. Mit der Qualifizierung von Fachplaner/innen wird zudem Knowhow zum Thema Verkehrssicherheit aufgebaut.

### Kommunikation

Das Umdenken im Kopf der Menschen ist die größte Herausforderung zum Erreichen einer neuen Mobilitätskultur und ein langwieriger Prozess, der einen „langen Atem“ erfordert. Kommunikation ist die zentrale Voraussetzung und gleichzeitig wichtigstes Instrument, um eine nachhaltige Verhaltensänderung herbeizuführen. Einerseits geht es darum, eine engagierte Erweiterung der Mobilitätsangebote in Greven zu etablieren und andererseits die Verkehrsnachfrage zu Gunsten des Mobilitätsverbunds zu erhöhen. Eine **Mitgliedschaft bei der AGFS NRW (siehe Steckbrief E5)** unterstützt dabei die Weiterentwicklung der eigenen Kompetenzen im Bereich der Förderung des Fuß- und Radverkehrs u. a. den Erfahrungsaustausch, durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen und Materialien. Das Mobilitätskonzept unterstützt die bisherigen Bestrebungen der Stadt Greven (vgl. Kap. 2.9) zur Mitgliedschaft in der AGFS.

Neben der Vernetzung und dem Austausch mit anderen Kommunen und Regionen können auch wettbewerbsorientierte Kampagnen dazu beitragen neue Nutzer/innen für nichtmotorisierte Verkehrsmittel zu begeistern. Durch die Fortführung der Kampagne „**Stadtradeln**“ (vgl. Steckbrief E7) wird das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag weiter im Bewusstsein der Bevölkerung verankert und öffentlichkeitswirksam vermarktet. Hierbei liegt der Vorteil auch darin, dass die damit verbundenen Infrastrukturen (z. B. Kommunikationswege, Plattformen) bereits existieren. Somit ist eine Fortsetzung relativ niedrigschwellig möglich und dennoch eine gewisse Flexibilität gegeben, um sie mit anderen Maßnahmen (z. B. Mobilitätsmanagement) zu kombinieren.

**4.5.1 Fokus: Mehrwert Mobilitätsmanagement**

Für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung im Handlungsfeld Kommunikation und Organisation bedarf es entsprechender Personalressourcen. Dabei gilt es insbesondere die Aktivierung und Vernetzung vieler Akteure aus unterschiedlichen Bereichen zu koordinieren (vgl. Abbildung 95).

Ein/e Mobilitätsmanager/in fungiert demnach als konkrete Ansprechperson und „Kümmerer“ für externe Akteure und die damit verbundene Erfüllung des Zielkonzeptes. Die Stelle des Mobilitätsmanagers bzw. der Mobilitätsmanagerin bündelt die mobilitätsrelevanten Belange unterschiedlicher Fachplanungen und Gremien und organisiert die Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus gehören die Verschneidung mit anderen Fachplanungen (z. B. Siedlungsentwicklung) sowie die regelmäßige Verzahnung bzw. der Austausch mit weiteren Mobilitätskonzepten (z. B. regionale, kommunale und fachliche Studien zu einzelnen Mobilitätsformen, Machbarkeitsstudien zu Mobilitätsmaßnahmen, Nahverkehrspläne) zum Aufgabenrepertoire.

**Abbildung 95: Organigramm Mobilitätsmanager/in**



Quelle: Planersocietät

Als zentrale fachliche Ansprechperson für externe Akteure übernimmt ein Mobilitätsmanager bzw. eine Mobilitätsmanagerin ebenfalls die Aufgabe der Aktivierung wichtiger Schlüsselperso-



nen. Das kommunale Mobilitätsmanagement gibt entsprechende Hilfestellungen bei der Initialzündung von Maßnahmen und vernetzt die beteiligten Akteure. Dabei gilt es stets das eigene Fachwissen und Know-How im laufenden Prozess weiterzugeben, um im weiteren Verlauf noch eine Beratungsfunktion zu übernehmen. Am Beispiel des schulischen Mobilitätsmanagements sollte die Verantwortlichkeit für eine regelmäßige Betreuung und Umsetzung bei den beteiligten externen Akteuren (z. B. Schulen, Eltern, Schüler und Schülerinnen) liegen.

Das Zukunftnetzwerk NRW bietet für kommunale Verwaltungsmitarbeiter/innen einen Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ an, in dem die Teilnehmer/innen Instrumente einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kennenlernen und erproben. Im Ergebnis wird ein Leitfaden kommuniziert, ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement in der eigenen kommunalen Verwaltung zu initialisieren und zu verankern. Die Stadt Greven verfügt bereits über einen „Mobilitätsmanager“, der an dieser Fortbildung teilgenommen hat (vgl. Kap. 2.9).

## 4.6 Maßnahmen- und Zielszenario

In diesem Kapitel werden aufbauend auf dem Prognose-Nullfall 2030 (vgl. Kap. 3) ein sogenanntes Maßnahmen- und ein Zielszenario für das Jahr 2030 im Verkehrsmodell entwickelt.

Im Maßnahmenzenario (vgl. Kap. 4.6.1) zeigen sich die Wirkungen der infrastrukturellen Maßnahmen des zuvor beschriebenen Handlungskonzepts (Temporeduzierungen, Netzänderungen, Umgestaltung Rathausstraße und Fahrradstraßen).

Das Zielszenario (vgl. Kap. 4.6.2) berücksichtigt zudem die zu erwartenden Folgen der weichen Maßnahmen sowie die im Zielszenario angenommenen Rahmenbedingungen.

### 4.6.1 Maßnahmenzenario – Verkehrsverlagerung durch Infrastrukturmaßnahmen

Das Maßnahmenzenario basiert auf dem Prognose-Nullfall 2030 und beinhaltet zusätzlich die im Handlungskonzept empfohlenen verkehrstechnischen Netzmaßnahmen (Umgestaltung Rathausstraße, Tempo 30 auf Münsterstraße, Hinter der Lake und an der Engstelle Kardinal-von-Galen-Str./Friedrich-Ebert-Str., Einrichtung von Fahrradstraßen).

Es ergeben sich Verkehrsverlagerungen insbesondere im innerstädtischen Netz in Greven rechts der Ems. Dort wirken sich maßgeblich die Umgestaltung der Rathausstraße und die Ausweisung von Tempo 30 auf der Münsterstraße aus:

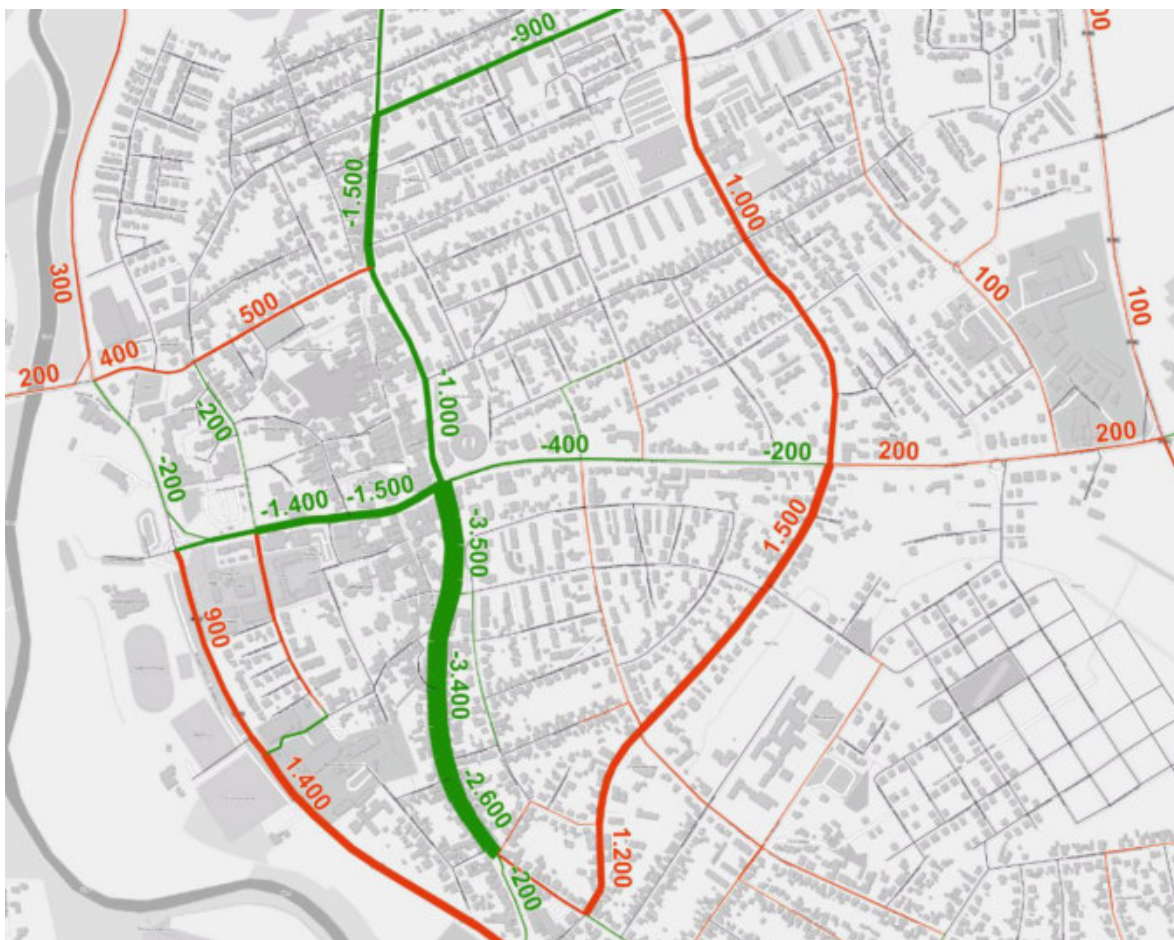
- Während die Rathausstraße um bis zu 1.500 Kfz/Tag entlastet wird (absolut rd. 10.000 Kfz/Tag), fahren stattdessen insgesamt rd. 500 Kfz/Tag mehr über die Kardinal-von-Galen-Straße (absolut rd. 8.700 Kfz/Tag). Angesichts der flankierend empfohlenen Maßnahmen (u. a. zur Führung des Radverkehrs) erscheint diese Mehrbelastung vertretbar.
- Eine weitere, noch deutlichere Verlagerung wird zwischen Münsterstraße (rd. 3.500 Kfz/Tag weniger, absolut rd. 1.000-1.700 Kfz/Tag) und der Grabenstraße (rd. 1.500 Kfz/Tag mehr, absolut rd. 2.800-6.100 Kfz/Tag) sichtbar. Hier wird die Routenwahl über

die Grabenstraße (Tempo 50) gegenüber der deutlich engeren Münsterstraße (Tempo 30) bevorzugt. Da die Münsterstraße zukünftig eine höhere Bedeutung für den Radverkehr gewinnt und die Grabenstraße den zusätzlichen Verkehr besser aufnehmen kann (hier bietet der Straßenzuschnitt u. a. mehr Raum für den Radverkehr), sind diese Verlagerungen verträglich abwickelbar.

- Auch ergeben sich in diesem Zusammenhang Verlagerungen von rd. 1.000 Kfz/Tag von An der Martinischule/Saerbecker Straße (absolut rd. 4.600-11.000 Kfz/Tag) zur Bismarck- und Montargisstraße (absolut rd. 4.300-6.800 Kfz/Tag).

Insgesamt zeigt sich eine Verlagerung vom „inneren“ auf den „äußeren Ring“ und somit die angestrebte Entlastung des Innenstadtbereichs mit verträglichen Zunahmen auf den äußeren Straßen.

**Abbildung 96: Differenzplot Maßnahmenzenario vs. Prognose-Null (Kfz/24h, DTWv)<sup>41</sup>**



Quelle: Verkehrsmodell Greven (Planersocietät); rot=Zunahmen / grün=Abnahmen

Noch nicht berücksichtigt sind erreichbare Verkehrsreduzierungen durch die weiteren Maßnahmen des Handlungskonzepts. Diese sind im Zielszenario dargestellt (vgl. Kap. 4.6.2) und bieten Potenzial, um – trotz der Verlagerungen – die Belastungen durch den Kfz-Verkehr auch am äußeren Ring einzugrenzen.

<sup>41</sup> Eine Gesamtkarte der absoluten Kfz-Verkehrsmengen im Maßnahmenzenario findet sich im Anhang XY und als Differenzplot in Anhang XY.

#### 4.6.2 Zielszenario – Verkehrsverminderung durch Modal Shift

Das Zielszenario berücksichtigt – aufbauend auf dem Prognose-Nullfall sowie dem Maßnahmen-szenario – die erreichbare Verkehrsreduzierung im motorisierten Individualverkehr durch zusätzliche Wirkungspotenziale sogenannter „weicher Maßnahmen“ des Handlungskonzepts. Durch konsequente Umsetzung und mit dem entsprechendem politischen und gesellschaftlichen Willen lassen sich bis 2030 spürbare Verlagerungen des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes erzielen.

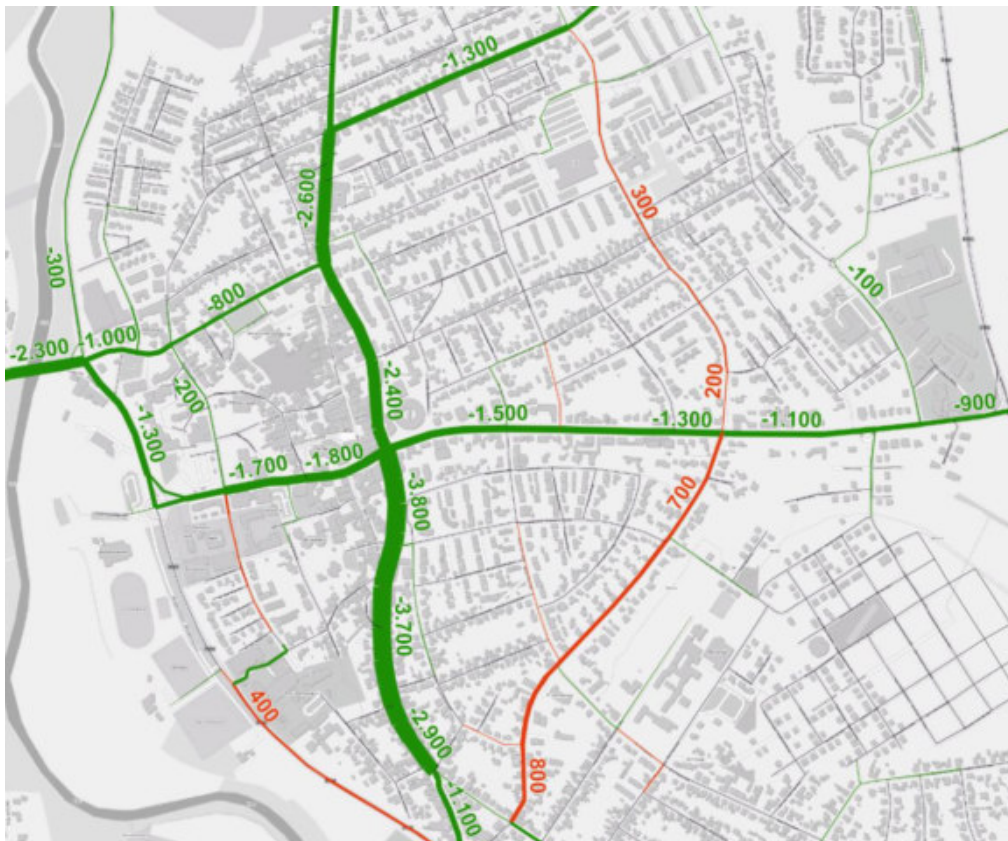
Angesetzt wurden dafür die Zielwerte des Nahmobilitätsszenarios (vgl. Kap. 3.2.1). Dieses sieht eine offensive Stärkung einer Mobilität der Nähe in einer Stadt der kurzen Wege vor und begünstigt insbesondere das Zufußgehen und Radfahren in Greven. Dabei werden trotz zurückgehender Schüler/innenzahlen auch Effekte im ÖPNV erwartet.

Insgesamt wurde ein Rückgang der Kfz-Fahrten der Grevener Bevölkerung (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) um -11 % im Verkehrsmodell angesetzt. Dies entspricht einem vorsichtigeren Ansatz, denn das Handlungskonzept beinhaltet auch Maßnahmen zur Zielerreichung des Umweltszenarios (bis zu -20 % weniger Kfz-Fahrten). Gleichzeitig wurden mit dem Umweltszenario weitergehende Maßnahmen berücksichtigt, die eine restriktive Wirkung im Kfz-Verkehr entfalten würden. Da dies mit dem Maßnahmenkatalog im Mobilitätskonzept nicht vorgesehen ist, wird auf die Zielwerte des Nahmobilitätsszenarios zurückgegriffen. Der folgende Kartenausschnitt stellt die zu erwartenden Kfz-Be- bzw. Entlastungen im im Zielszenario im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 dar.

**Abbildung 97: Differenzplot Zielszenario vs. Prognose-Null (Kfz/24h, DTVw)<sup>42</sup>**

---

<sup>42</sup> Eine Gesamtkarte der absoluten Kfz-Verkehrsmengen im Prognosefall findet sich im Anhang XY und als Differenzplot in Anhang XY.



Quelle: Verkehrsmodell Greven (Planersocietät); rot=Zunahmen / grün=Abnahmen

Deutlich wird eine spürbare Entlastung nahezu des gesamten Straßennetzes sichtbar. Über die Rathausstraße fahren in diesem Szenario noch rd. 9.500-10.000 Kfz/Tag. Die Verlagerungswirkung zu Lasten der Kardinal-von-Galen-Straße wird hingegen komplett ausgeglichen (dort fahren dann rd. 7.400 Kfz/Tag). Die Verlagerung zu Lasten der Graben-, Bismarck- und Montargisstraße wird weitestgehend ausgeglichen (absolute Belastungen von rd. 2.400-5.300 Kfz/Tag auf der Grabenstraße, 5.600-6.100 Kfz/Tag auf der Bismarckstraße und rd. 3.900 Kfz/Tag auf der Montargisstraße). Die innerstädtischen Hauptstraßen und sogar die übergeordneten Kreis-, Landes- und Bundesstraßen können ebenfalls (u. a. durch Rückgang der Pendlerfahrten im Quell- und Zielverkehr, z. B. durch Fahrgemeinschaften oder Umstieg auf ÖV und Rad) spürbar vom Verkehr entlastet werden.

Mit dem Zielszenario wird deutlich, dass zentrale Maßnahmen des Mobilitätskonzepts wie die Umgestaltung der Rathausstraße oder und die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Münsterstraße, die zu einer stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Zentrum von Greven beitragen sollen, durch weitere Maßnahmen flankiert werden sollten. So können die Belastungen, die durch Verlagerungseffekte entstehen, begrenzt werden.

Das Mobilitätskonzept entfaltet seine Wirkung erst als integriertes Gesamtpaket. Die für eine Umsetzung empfohlenen Maßnahmen werden im folgenden Kapitel vorgestellt.

## 5 Umsetzungskonzept

Mit dem Umsetzungskonzept werden die dargestellten Handlungsstrategien (vgl. Kap. 4) in konkrete Maßnahmen überführt. Vor dem Hintergrund, dass sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen begrenzt sind, wird eine Bewertung der Maßnahmen (vgl. Kap. 5.1) vorgenommen, die unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung sowie der finanziellen Aspekte (Kostenschätzung) Prioritäten definiert. Mit besonderer Bedeutung werden Schlüsselmaßnahmen hervorgehoben. Das Umsetzungskonzept stellt damit eine umfassende Liste zielführender Maßnahmen zusammen, die abhängig von den zukünftigen Ressourcen (finanziell und personell) als Optimum zu verstehen ist.

Dabei beinhaltet das Umsetzungskonzept sowohl Maßnahmen, die als direkte Handlungsgrundlage für die Verwaltung dienen als auch Maßnahmen, für die weitere Planungsgrundlagen (wie z. B. Veloroute nach Münster, Umgestaltung der Rathausstraße) geschaffen werden müssen und entsprechend eine weitere politische Befassung erforderlich ist. Außerdem sind die Maßnahmen im Haushalt zu berücksichtigen und damit eine politische Einflussnahme in der Umsetzung vorhanden. Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzepts wird also die Beteiligung der Politik an grundlegenden und finanziellen Entscheidungen im Rahmen der Verkehrspolitik keinesfalls beendet sondern weiter erfolgen. Jedoch beschreibt das Umsetzungskonzept des Sachlichen Teilplans Mobilität eine Ausrichtung des Verwaltungshandelns, das sich an den Zielen des Mobilitätskonzepts orientiert und damit die Basis für eine integrierte und systematische Entwicklung darstellt. Insgesamt ist die Umsetzung des Mobilitätskonzepts als ein Prozess zu verstehen, bei dem auf Grundlage neuer Erkenntnisse aus der Evaluation oder Rahmenbedingungen auch Maßnahmen als nicht mehr sinnvoll im Sinne des Zielkonzepts angesehen werden können (vgl. Kap. 6). Ebenso können andere noch nicht enthaltene Maßnahmen in der Zukunft an Bedeutung gewinnen. Das Umsetzungskonzept stellt damit die derzeit anzustrebenden Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen im Verkehrsbereich dar.

Das Umsetzungskonzept umfasst für die fünf Handlungsfelder je einen konkreten Maßnahmenkatalog (vgl. Kap. 5.2). Die Maßnahmen werden hier übersichtlich in Maßnahmensteckbriefen skizziert. In einer Liste werden die Maßnahmen zuletzt übersichtlich mit Bezug auf die umsetzungsrelevanten Kriterien als Fahrplan für die Umsetzung zusammengeführt (vgl. Kap. 5.3).

### 5.1 Bewertung der Maßnahmen

Die Maßnahmen werden in Form von Steckbriefen dargestellt. Diese umfassen neben einer Beschreibung der Ziele und Inhalte der Maßnahme zum Teil, wenn konkrete Projekte verortet wurden, auch Einzelmaßnahmen. Eine Auflistung von Bausteinen zeigt die Umsetzungsschritte für das organisatorische Vorgehen bzw. den inhaltlichen Ablauf der Umsetzung auf.

Vor dem Hintergrund, dass sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen begrenzt sind, wird eine Gewichtung der Maßnahmen nach Prioritäten (hoch, mittel, niedrig) vorgenom-



men. In jedem Handlungsfeld ist eine Maßnahme mit besonderer Bedeutung als Schlüsselmaßnahme hervorgehoben.

Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird eine zeitliche Differenzierung festgelegt:

- kurzfristig: bis 5 Jahre
- langfristig: über 5 Jahre
- Daueraufgabe

Die Umsetzungshorizonte stellen eine Richtschnur für das weitere Handeln dar. Bei entsprechenden Möglichkeiten durch Fördermittel oder Bereitschaft anderer Akteure können Maßnahmen auch vorgezogen werden. Ebenso kann es zu Verschiebungen beispielsweise aufgrund mangelnder Bereitschaft bei anderen Akteuren oder verminderter finanzieller Ressourcen bei der Stadt kommen.

In der nachfolgenden Liste werden je Maßnahme auch die finanziellen Aspekte berücksichtigt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich dabei zur Annäherung um eine grobe Kostenschätzung und Einordnung in Kostenklassen handelt:

- Sehr hoch: > 250.000 Euro
- Hoch: 100.000 – 250.000 Euro
- Mittel: 25.000 – 100.000 Euro
- Niedrig: < 25.000 Euro

Die Benennung der Akteure und damit personellen Zuständigkeiten macht deutlich, dass an der Verkehrsentwicklung in Greven neben der Stadtverwaltung viele weitere Akteure beteiligt bzw. zu beteiligen sind. Wesentliches Kriterium für die Umsetzbarkeit sind dabei die finanziellen und personellen Ressourcen sowohl bei der Stadt als auch bei den weiteren Akteuren. Die Übernahme von Kosten bzw. Kostenteilung durch die beteiligten Akteure ist erst in der Umsetzungsphase zu klären und auch abhängig von Fördermitteln. Ein Rahmenplan wie das Mobilitätskonzept kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine genaueren Angaben zu den Kosten für die Stadt Greven enthalten.

In den Maßnahmensteckbriefen werden außerdem qualitativ die verkehrlichen Wirkungen und weitere Effekte sowie Querbezüge zu anderen Maßnahmen benannt.

## 5.2 Maßnahmenkatalog

 <b>A1 - (Schlüsselmaßnahme)</b> <b>Nahmobilitätsrouten in innenstadtnahe Quartiere</b>			
<p>Das Zufußgehen sichert vielen Gruppen, gerade auch Kindern und älteren Menschen, eine selbstständige Mobilität im Nahumfeld. Nahmobilitätsrouten als zielgruppenorientiertes und aktivierendes Instrument der Fußverkehrsförderung sollen die Erreichbarkeit der Innenstadt Greven rechts der Ems sowie die Ortsmitte Reckenfeld zu Fuß attraktiver machen. Durch Einsatz unterschiedlicher Möblierungselemente auf mehreren Routen werden die innenstadtnahen Quartiere sichtbar und spürbar an das Zentrum bzw. den Marktplatz und die Fußgängerzone angebunden. Die bestehende Möblierung wird im weiteren Routenverlauf aufgegriffen und ergänzt. Gleichzeitig werden wichtige Quell-Ziel-Beziehungen (z. B. Seniorenheim – Marktplatz) aufgegriffen und gestalterisch und infrastrukturell für Fußverkehr optimiert, sodass auf den Nahmobilitätsrouten neben der Zielgruppenorientierung auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden.</p>			
<b>Einzelmaßnahmen</b>			
<u>Sitzroute</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Route mit Orten zum Ausruhen und Verweilen, Steigerung der Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ neben klassischen auch multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Sitzelemente                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Josefstraße (Friedhof – Saerbecker Straße/Innenstadt)</li> <li>→ Grevener Landstraße – Moorweg – Siedlung Mozartstraße – Lebensmittelmarkt und Walgenbach östl. der Grevener Landstraße</li> </ul> </li> </ul>		
<u>Spielroute</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hohes Maß an Verkehrssicherheit und nutzbarer Raum für Kinder</li> <li>▪ Einsatz verschiedener Spielelemente: Ausweitung der Möblierung aus Fußgängerzone                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Barkenstraße, Frankenstraße, Albachtstraße</li> <li>→ Ortsmitte Reckenfeld - Erich-Kästner-Grundschule</li> </ul> </li> </ul>		
<u>Gesundheitsroute</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zufußgehen heißt Bewegung</li> <li>▪ Einsatz bewegungsanimierender und gesundheitsförderliche Elemente                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Emsdeich – am Freibad – Emsdeich</li> </ul> </li> </ul>		
<u>Kulturroute</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kulturelle oder historische Informationsangebote/-tafeln</li> <li>▪ bewerben saisonaler oder temporärer Veranstaltungen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bahnhof – Emsbrücke - Innenstadt</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Bausteine</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifikation und Ansprache von routenspezifischen Akteuren/Partnern als Sponsoren (z. B. lokaler Einzelhandel, Schulen, Unternehmen etc.).</li> <li>▪ Konzepterstellung/-vorschlag und Beteiligung relevanter Akteure (z.B. Schülerinnen und Schüler)</li> <li>▪ Detaillierte Ausarbeitung der Routen, Aufbau</li> <li>▪ Instandhaltung und Bewerbung der Routen (Flyer, Internet)</li> </ul>			
<b>Kostenaufwand</b> <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b>Zeitraumen</b> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Weitere Effekte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Belebung</li> <li>▪ Familienfreundlichkeit</li> <li>▪ Demographischer Wandel</li> </ul>
<b>Maßnahmenbezug:</b> A2, A4, A6, D2, E3, E5		<b>Akteure:</b> Stadt Greven, Seniorenbeirat, Senioren- und Pflegeheime, Schulen, Kindergärten, Greven Marketing, Sportvereine, Einzelhandel, Gastronomie, kulturelle Einrichtungen, Heimatverein	



**A2**

**Einrichtung und Optimierung von Querungsanlagen**

Direkte und konfliktfreie Wegeverbindungen sind entscheidend für die Attraktivität des Zufußgehens bzw. Radverkehrs (vgl. B6). Straßenquerungen lassen sich nicht vollständig vermeiden, dennoch gilt es hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Abbaus der Trennwirkung von Straßen die Stellen des Querungsbedarfs zu identifizieren und Querungen sicher, barrierefrei, zügig und attraktiv zu ermöglichen. Querungsanlagen (z. B. Mittelinseln, Fußgängerüberweg) sind v. a. mit Blick auf wichtige Fuß- und Radverbindungen (vgl. A1 und B2) und die Zielerreichbarkeit (z. B. Schulen, Innenstadt, Bahnhof) wichtige Elemente, um Netzlücken zu schließen. An Ortseingängen spielt der Wechsel von einseitig begleitenden Radwegen (außerorts) zu einer beidseitigen Radverkehrsführung (innerorts) zusätzlich eine wichtige Rolle. Neben der Einrichtung neuer Querungsmöglichkeiten bedarf es ebenso der Optimierung bestehender Anlagen, da diese ggf. nicht mehr eine optimale Funktion hinsichtlich der aktuellen Mobilitätsbedürfnisse und -ansprüche von Seiten der Nutzenden erfüllen. Neben baulichen Veränderungen kommen im Rahmen des Mobilitätskonzepts auch Markierungen oder Optimierungen bei der Signalsteuerung von Lichtsignalanlagen in Betracht.

**Einzelmaßnahmen**

Einrichtung neuer Querungsanlagen:

- Bahnhofstraße (auf Höhe des Haltepunktes Reckenfeld)
- Emsdettener Straße (Höhe Bahnübergang im Zuge der Nebenroute Radverkehr, vgl. B2)
- Grabenstraße (Höhe Franken- und Leinweberstraße, im Zuge der Spielroute, vgl. A1)
- Grevener Landstraße (im Zuge der Sitzroute am Walgenbach, vgl. A1)
- Hinter der Lake (Höhe Rathaus/Sparkasse)
- Münsterstraße/Schützenstraße/Kapellenstraße
- Münsterdamm/L587 (Höhe Maria-Josef-Hospital, perspektivisch im Zuge der Entwicklung Setex)
- Nordwalder Straße (zwischen Kerkstiege und Ems, im Zuge der Nebenroute Radverkehr, vgl. B2)
- Nordwalder Straße (Brücke östl. der Ems im Zuge der Gesundheitsroute, vgl. A1)
- Ortseingang Gimfte Nord und Süd (vgl. A3)
- Saerbecker Straße (Höhe Lidl)

Optimierung bestehender Querungsanlagen:

- Unterführung Bahnhof Greven (vgl. A4)
- Münsterdamm/L587 im Zuge der Kulturroute (Molkereikreuzung)
- Rathausstraße (Höhe Fußgängerzone, vgl. D2)

**Bausteine**

- Prüfung der Situation vor Ort
- Auswahl geeigneter Querungshilfen (z. B. Mittelinsel, Fußgängerüberweg) bzw. Optimierung (z. B. Markierung, bauliche Veränderung), insb. unter Verkehrssicherheitsaspekten und Abbau der Trennwirkung
- Umsetzung

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit

**Maßnahmenbezug:** A1, A4, A6, D2, E3, E5

**Akteure:** Stadt Greven, Straßen.NRW



### A3 Gestaltung von Ortseingängen

Die Siedlungsstruktur der Stadt Greven weist eine dem Münsterland typisch ländliche Struktur außerhalb der Kernstadt aus und verfügt mit dem Stadtzentrum sowie dem Ortsteil Reckenfeld aber auch über eine kompakte Stadtstruktur. Die jeweiligen Ortseinfahrten repräsentieren dabei häufig den individuellen Charakter bei der Ein- und Ausgangssituation. Neben verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten bei der Einfahrt in ein Siedlungsgebiet gilt es ebenso, gestalterisch ansprechende und identitätsstiftende Situationen herzustellen sowie den querenden nichtmotorisierten Verkehr – ausgehend von einseitig begleitenden Radwegen – entsprechend zu berücksichtigen. Für die Gestaltung können hierbei unterschiedliche Ansätze verfolgt werden, wie z. B.:

- vorgelagerte Hinweisschilder zur Temporeduzierung für frühzeitige Sensibilisierung der Kfz-Fahrer/-innen
- Gestalterische Ansätze, wie Fahrbahneinengungen oder-verschwenke, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Querungshilfen (z. B. Mittelinsel) für den Fuß- und Radverkehr
- Optische Aufwertung durch Markierungslösungen oder Begrünung

Für die Stadt Greven wird die Prüfung von Ortseingangssituationen empfohlen, welche einerseits entsprechende Geschwindigkeitsunterschieden inner- und außerorts (z. B. Tempo 50 und Tempo 70) aufweisen sowie andererseits den Bedarf querender Fuß- und Radverkehre erkennen lassen.

**Einzelmaßnahmen**

- Ortseingang Reckefeld Süd (vgl. A2)
- Ortseingang Gimbte Nord (vgl. A2)
- Ortseingang Gimbte Süd (vgl. A2)

**Bausteine**

- Prüfung der Ortseingangssituation v. a. hinsichtlich gefahrener Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und Querungsbedarf
- Identifikation und Abstimmung/Beteiligung von Interessens- und Zielgruppen (z. B. Radverkehr, Schülerverkehre, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat)
- Umsetzung

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit

**Maßnahmenbezug:** A2, B2

**Akteure:** Stadt Greven, Straßen.NRW



## A4 Abbau von Angsträumen

Eine elementare Voraussetzung für Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum ist die Wahrnehmung einer sozialen Sicherheit. Orte, die als Angsträume empfunden werden, werden möglichst gemieden. Die Wahl einer nichtmotorisierten Mobilität hängt in besonderem Maße von der sozialen Sicherheit ab. So hat das individuelle Sicherheitsempfinden an einem Ort bzw. auf einer Strecke erheblichen Einfluss auf die Frequentierung zu Fuß und mit dem Rad. Orte mit einer zu geringen oder nicht vorhandenen Beleuchtung sowie schlecht einsehbaren Sichtachsen können insbesondere in den Herbst und Wintermonaten dazu führen, Umwege in Kauf zu nehmen bzw. vor vornherein den Pkw als Verkehrsmittel auszuwählen.

Eine positiv inszenierte Wahrnehmung steigert hingegen die Aufenthaltsqualität. Attraktiv gestaltete Orte werden stärker frequentiert und führen zu einer lebendigen Stadt, wie das Beispiel der Umgestaltung des Niederortes bereits zeigt. Neben der Einrichtung oder Modernisierung von Beleuchtungsanlagen<sup>43</sup> kann auch der Einsatz von Farbe – im Sinne von Wandfarbe oder Lackierungsarbeiten – den jeweiligen Streckenabschnitt oder Ort aufwerten. Darüber hinaus bestehen auch Möglichkeiten der künstlerischen oder kulturellen Inszenierung der Orte, wie z. B. durch Wandmalereien oder spezieller Ton-Installationen. Die Nahmobilitätsrouten (vgl. A1) bieten diesbezüglich einen guten Anknüpfungspunkt, um entsprechende Umsetzungen zu integrieren.

### Einzelmaßnahmen

- Emsbrücke
- Deichweg
- Unterführung Bahnhof

### Bausteine

- Identifikation relevanter zu beteiligender Akteure (z. B. DB) und Abstimmung möglicher Handlungsspielräume (z. B. Beleuchtungseinschränkung aufgrund von Naturschutz)
- Identifikation und Beteiligung von Interessens- und Zielgruppen (z. B. Radverkehr, Schülerverkehre, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat)
- ggf. Durchführung von Workshops

#### Kostenaufwand

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

#### Priorität

- hoch
- mittel
- niedrig

#### Zeitraumen

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

#### Weitere Effekte

- soziale Sicherheit
- Imagegewinn
- Partizipation
- Mobilitätskultur
- Aufenthaltsqualität

**Maßnahmenbezug:** A1

**Akteure:** Stadt Greven, DB, NABU („Lichtsmog“), Polizei, kreative Akteure

<sup>43</sup> Bei Beleuchtung außerorts (z. B. in weniger häufig frequentierten Gebieten oder Wegen durch Naturschutzgebiete) sollte – unter Berücksichtigung des Energieverbrauchs und die Tierwelt störenden „Lichtsmog“ nach Möglichkeit der Einsatz durch Bewegungssensoren gesteuert, bzw. in den zentralen Nachtstunden ausgeschaltet werden. Bei reinen Radwegen kann auch eine reflektierende Randmarkierung eine Alternative sein.





**A5  
barrierefreie Innenstadt und Ortsmitte**

Im Rahmen von Neubaumaßnahmen werden bereits die Ansprüche hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung in Greven berücksichtigt. Zudem findet in Greven eine Beteiligung des Behinderten- und Seniorenbeirates im Zuge von Neu- und Umbaumaßnahmen statt. Bislang besteht noch kein programmatischer Ansatz zum barrierefreien Ausbau von Wegen und Plätzen, sodass weiterhin ein großer Handlungsbedarf besteht. Über die Berücksichtigung der Belange Mobilitätseingeschränkter bei Neu- und Umbauplanungen hinaus sind an wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchzuführen. Hierzu gehören insb. Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen). Für die Stadt Greven sieht das Mobilitätskonzept vorerst die Innenstadt rechts der Ems sowie die Ortsmitte Reckenfeld im Fokus der Maßnahme.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung oft auch die Nutzung für den „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z. B. durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

**Einzelmaßnahmen**

- Innenstadt rechts der Ems
- Ortsmitte Reckenfeld
- Programmatisches Vorgehen für die Gesamtstadt

**Bausteine**

- Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweg- und Platzgestaltung unter Heranziehung des Leitfadens „Barrierefreiheit im Straßenraum“ von Straßen.NRW
- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen (Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen, z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen o. ä.)

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Demographischer Wandel
- Familienfreundlichkeit
- Belebung der Innenstadt

**Maßnahmenbezug:** A1, A2, A6, A7, A8

**Akteure:** Stadt Greven, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderung



## A6 Schließung von Netzlücken

Neben den qualitativen Aspekten auf Fußwegen und im öffentlichen Raum (vgl. Maßnahmen A1 bis A5) ist die Verbindungs- und Erschließungswirkung des Fußwegenetzes entscheidend, da Fußgänger\*innen aufgrund ihrer geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr umwegeempfindlich sind. Dies gilt insbesondere für Mobilitätseingeschränkte.

Ein engmaschiges Fußwegenetz ist die Grundlage für kurze Wege. Ankerpunkte des Fußverkehrs, Wohngebiete, Infrastrukturen und Freizeit-/Tourismusziele sind daher über direkte und attraktive Wege zu verbinden. In Greven besteht bereits ein relativ engmaschiges Fußwegenetz mit zahlreichen Querungshilfen im Haupt- und Nebenstraßennetz. Der Fokus zur Netzlückenschließung liegt auf der Innenstadt Greven rechts der Ems sowie auf der Ortsmitte Reckenfeld, da diese durch die Maßnahmen A1 und A2 bereits attraktiv an die umliegenden (Wohn-)Quartiere angebunden werden. Insbesondere die Wege in den Zwischenräumen gilt es zu optimieren, um – im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ – auch innerhalb der (Orts-)Zentren die bereits guten Verbindungen weiter zu optimieren und auszubauen.

### Einzelmaßnahmen

- Innenstadt rechts der Ems
- Ortsmitte Reckenfeld

### Bausteine

- Detailanalyse der fehlenden Fußwegeverbindungen
- Klärung des Zuständigkeitsbereiches hinsichtlich der Grundstückseigentümer
- Einhaltung von Mindeststandards und Berücksichtigung potenzieller Nutzungskonflikte
- Gewährleistung der Barrierefreiheit (vgl. A5)
- Aufnahme der neuen Wegeverbindungen in die Übersichtstafel der Innenstadt

### Kostenaufwand

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

### Priorität

- hoch
- mittel
- niedrig

### Zeitraumen

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

### Weitere Effekte

- Belebung der Innenstadt
- Verbesserung der Erreichbarkeit

**Maßnahmenbezug:** A1, A2, A5, A7, A8

**Akteure:** Stadt Greven, Wirtschaftsförderung Greven



**A7**  
**Wegweisung Fußverkehr**

Insbesondere für die Alltagsrouten sowie im Rahmen der Nahmobilitätsrouten (vgl. A1) bedarf es eines dichten Beschilderungs- und Wegweisungsnetzes. Dies ermöglicht vor allem Ortsunkundigen die attraktivsten und/oder schnellsten Wege zu innerstädtischen Orten und Infrastrukturen zu nutzen. In Ergänzung zu den Übersichtstafeln der Innenstadt wird eine konkrete Beschilderung auf den Wegstrecken auch in die angrenzenden Quartiere weitergeführt. Neben wichtigen öffentlichen Einrichtungen (z. B. Bahnhof) werden auch freizeitorientierte Ziele über die Wegweisung abgedeckt. Diese können ggf. über eine separate Farbgebung/Symbolisierung abgegrenzt werden.

**Bausteine**

- Identifikation und Auflistung relevanter Ziele, Trennung nach öffentlichen Freizeit- bzw. Tourismuseinrichtungen
- Klärung der Gestaltung der Wegweisung (farbliche sowie symbolische Gestaltung)
- Berücksichtigung der Nahmobilitätsrouten (vgl. A1)
- Berücksichtigung der bestehenden Beschilderung für den Radverkehr

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Belebung der Innenstadt
- Verbesserung der Erreichbarkeit

**Maßnahmenbezug:** A1

**Akteure:** Stadt Greven, Wirtschaftsförderung Greven



**A8**  
**Fußgängerzone ohne Kfz-Verkehr**

Die Fußgängerzone der Innenstadt nördlich wie auch südlich der Rathausstraße wies in der Vergangenheit verstärkt Konflikte mit dem motorisierten Verkehr auf. Entweder durch historisch bedingte Routine (der Markplatz diente zu früheren Zeiten auch als Parkplatz) oder schlicht als Abkürzung zur Umgehung des Völkerballkreisverkehrs nutzen Pkw-Fahrer/innen trotz Durchfahrtsverbot die Fußgängerzone und schränken dadurch die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr enorm ein. U.a. aus diesen Gründen wurde bereits im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt (IHK) der Beschluss zur Aufstellung von automatisch versenkbaren Pollern an den Eingängen zur Fußgängerzone gefasst. Unter Berücksichtigung von Lieferzeiten für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr (aktuell nur noch Vormittags von 8:00 bis 11:00 Uhr) sollen hierdurch zukünftig illegale Durchfahrten mit dem Pkw vermieden werden und somit die im Rahmen einer Fußgängerzone zu gewährleistende Verkehrssicherheit und der Schutz der Fußgänger/innen sichergestellt werden. Eine finale Beschlussfassung für die Installation der Poller steht momentan noch aus.

Die Maßnahme wird von Seiten des Mobilitätskonzeptes unterstützt und nachrichtlich aus dem integrierte Handlungskonzept übernommen.

**Bausteine**

- Identifikation von genauen Standorten der versenkbaren Poller
- Festlegung der durchfahrtsberechtigten Zeiten für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr
- Umsetzung

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Steigerung Aufenthaltsqualität
- Belebung der Innenstadt
- Verkehrssicherheit

**Maßnahmenbezug:** A1

**Akteure:** Stadt Greven



**B1 - (Schlüsselmaßnahme)**  
**Radstation Greven**

Das Fahrrad hat als flexibler Zu- und Abbringer zum/vom Bahnhof hohes Potenzial, vor allem weil die Grever Stadtstruktur fahrradfreundliche Entfernungen aufweist. Eine Umsiedlung sowie Erweiterung der bestehenden Radstation und eine Steigerung der Attraktivität des Angebots ist daher in den Fokus zu nehmen. Die Radstation wird hierfür an den Bahnhof Greven verlegt. Die bestehenden – teilweise überdachten – Abstellmöglichkeiten sowie die 10 Fahrradboxen am Bahnhof werden in ein ganzheitliches Konzept mit Service- und Reparaturangebot eingebunden. Am Bahnhof wird somit ein sicheres und überwacht Fahrradparken ermöglicht.

Die Bewirtschaftung erfolgt hierbei über ein integratives Konzept unter Beteiligung der unterschiedlichen Akteure. In diesem Zuge werden die bestehenden Abstellmöglichkeiten modernisiert (vgl. B7). Neben der persönlichen Beratung (Radtouren, Ausflugsziele etc.) und Service (Reparatur, Wartung, Reinigen, Gepäckaufbewahrung, E-Bike-Ladestation) steht auch eine abschließbare Fahrradgarage für Kunden mit Chipkarte rund um die Uhr zur Verfügung. Gleichzeitig wird das vor allem touristisch relevante Pedelecverleih-Angebot durch Leih-Lastenräder hinsichtlich des Angebotsportfolios erweitert, deren Leihstation allerdings aufgrund der dezentralen Lage des Bahnhofs in der Innenstadt Greven rechts der Ems (Busbahnhof) verortet wird.

Durch die damit verbundene bauliche Neugestaltung der Fläche südlich des Bahnhofgebäudes wird der Bahnhof insgesamt sowie das direkte Umfeld qualitativ aufgewertet. Perspektivisch ist mit der Weiterentwicklung des Bahnhofs zur Mobilstation (vgl. C1) auch die Radstation gestalterisch zu integrieren und Erweiterungsoptionen zu berücksichtigen.

**Bausteine**

- Planung einer neuen Radstation / Verlegung der alten zum Bahnhof
- politischer Beschluss zur Finanzierung
- Bau der Radstation und Qualifizierung der bestehenden Abstellmöglichkeiten
- Verstetigung des Betriebs
- Bewerbung der Radstation, Vermarktung des Angebotes
- gestalterische Einbeziehung der Radstation in die zu entwickelnde Mobilstation am Bahnhof

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Multimodalität
- Rad und ÖPNV Imagegewinn
- Mobilitätskultur
- Tourismus
- Regionale Wertschöpfung

**Maßnahmenbezug:** B7, C1

**Akteure:** Stadt Greven, Greven Marketing e.V., DB, mögliche Betreiber





**B2**

**Konzeption eines städtischen Radverkehrsnetzes**

Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist Grundvoraussetzung für die regelmäßige Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel. Zudem sollte anhand der festgelegten Radverkehrsrouten der infrastrukturelle Netzausbau prioritär vorangetrieben werden. Die Festlegung eines Radverkehrsnetzes ermöglicht eine Bündelung des Radverkehrs auf direkte, sichere und schnell bzw. komfortable zu befahrende Straßen und Wege und erleichtert den gezielten und effizienten Ausbau der Fahrradinfrastruktur.

Das Netz sollte unterschiedlichen Ziel- und Altersgruppen (z. B. Kinder und Senioren als schutzbedürftige und eher langsame Radfahrer sowie schnell fahrende Pendler, Lieferdienste oder E-Bikes) sowie Wegezwecken (Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung tragen.

Das städtische Radverkehrsnetz sollte zudem eine hohe Verbindungs- und Erschließungswirkung besitzen und die wichtigsten, radaffinen Zielorte berücksichtigen (z. B. Bahnhof, Schulen, Innenstadt, Wohnen und Arbeiten, Freizeit). Möglichst alle Stadtteile sollten über eine Radroute an den Ortskern angebunden sein. Auch Verbindungen und Anknüpfungspunkte an die Radnetze der Nachbarkommunen sind zu berücksichtigen. Synergieeffekte lassen sich erzielen, indem bestehende Netze integriert bzw. darauf aufgebaut werden (z. B. Radroutennetz NRW, Fernradwege; siehe auch Planungen der Stadtregion Münster)

Die gewählten Straßen und Wegeverbindungen sollten in ihrer Funktion für den Radverkehr hierarchisch abgestuft sein (Hauptrouuten, Nebenrouuten), um den Radverkehr auch im Rahmen der Straßenraumgestaltung und Infrastrukturplanung effizient zu berücksichtigen.

Das Radverkehrsnetz ist kontinuierlich auf Verbindungs- und Erschließungswirkung zu überprüfen, gegebenenfalls zu ergänzen oder in den Hierarchiestufen der Netzelemente zu optimieren.

**Bausteine**

- Entwurf eines städtischen Radverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouuten sowie für den Alltags- und Freizeitverkehr (erfolgt i. R. des Teilplans Mobilität)
- Grundlage und Zielstandard für die weitere Radverkehrsplanung der Stadt Greven, der durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden soll
- Orientierungshilfe zur Priorisierung der Infrastrukturplanung und -umsetzung
- Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der Rouuten
- kontinuierliche Prüfung, Anpassung und Ergänzung des Netzes

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Rad und ÖPNV Imagegewinn
- Verkehrssicherheit
- Mobilitätskultur
- Tourismus

**Maßnahmenbezug:** B3, B4, B5, B6, D5

**Akteure:** Stadt Greven, Kreis/Land/Bund, ggf. ADFC (beratend)



### B3 Bevorrechtigung des Radverkehrs

Zumindest innerhalb der Stadt sollte die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel nicht zu Mobilitäts-einschränkungen im Vergleich mit dem privaten Kfz führen. Auf ausgewählten, bedeutende Rou-ten sollte der Radverkehr vorrangig fahren dürfen, um Komfort- und Zeitgewinne zu erzielen.

Zwei Maßnahmen dazu sind die Einrichtung weiterer Fahr- radstraßen auf wichtigen Radverkehrsachsen im Stadtgebiet sowie die Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahr- richtung, sofern die baulichen und räumlichen Gegebenhei- ten dies sicher zulassen.

**Fahrradstraßen** können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten (steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz und Radfahrern) und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da i.d.R. Beschilderungen und Bodenmarkierun- gen ausreichen. Fahrradstraßen kommen z. B. in Frage, wenn wichtige Radverkehrsachsen gebildet werden sollen und eine separate Führung des Radverkehrs nicht möglich ist. Sie können vor allem auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnit- ten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden.



An Knotenpunkten soll der Fahrradstraße nach Möglichkeit Vorrang gewährt werden, um ein flüs- siges Befahren zu ermöglichen. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Fahrradstraßen stehen nicht im Konflikt zum Fußverkehr, da der Radverkehr die Fahrbahn nutzt.

**Einbahnstraßen** erlauben allen Fahrzeugen nur eine Fahrtrichtung. Es ist jedoch möglich (unter entsprechenden Bedingungen) den Radverkehr auch in Gegenrichtung zuzulassen. Von dieser Möglichkeit soll in Greven – wo es die Verkehrssicherheit erlaubt – Gebrauch gemacht werden.

Bei für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen, sollte dies an Knotenpunk- ten dem Kfz-Verkehr durch z. B. Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen oder Fahrradpforten verdeutlicht werden. Sofern sich die Öffnung nicht als möglich erweist, sollten möglichst klein- räumige Umfahrungen ausgebildet und beschildert werden.

**Einzelmaßnahmen**

<u>Fahrradstraßen</u>	Vorgeschlagene neue Fahrradstraßen (weiter zu prüfen): Grimmstr., Mühlenstr-, Frankenstr., Friedrich-Ebert-Str., Josefstr., Wentruper Weg
<u>Einbahnstraßen</u>	Prüfung aller Einbahnstraßen im Stadtgebiet (z. B. Martinistr.)



### B3 Bevorrechtigung des Radverkehrs

**Bausteine**

- Vorauswahl geeigneter Hauptrouten, welche potenziell als Fahrradstraße ausgestaltet werden können (i. R. des Teilplans Mobilität)
- Prüfung der Umsetzung, Lösung möglicher Konflikte (z. B. Seitenraumparken, Vorfahrtregelungen, zulässige Geschwindigkeit), Markierung/Beschilderung bzw. bauliche Umgestaltung des Straßenraums
- Prüfung weiterer Knotenpunkte auf Bevorrechtigung der wichtigen (Haupt-)Radrouten
- Prüfung aller Einbahnstraßen auf die Zulässigkeit der Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr.
- Umsetzung der entsprechenden Beschilderung und Markierung bzw. Ausbildung von Umfahrungen

<p><b>Kostenaufwand</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Zeitraumen</b></p> <p><input type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Weitere Effekte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Straßenraumgestaltung</li> <li>▪ Erreichbarkeit</li> </ul>
--	--	--	---

**Maßnahmenbezug:** B2, B6

**Akteure:** Stadt Greven



**B4**  
**interkommunale Radrouten**

Unter anderem aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern gewinnen gut ausgebaute Radrouten auch für Pendler auf Entfernungen >5 km an Bedeutung. Um eine echte Alternative zum Pkw darzustellen, muss die Radverkehrsinfrastruktur innerorts (vgl. B2) wie auch über die Stadtgrenzen hinausgehend durchgängig eine hohe Qualität aufweisen. Dies gilt besonders für den interkommunalen Pendlerverkehr. Hierfür sieht das Mobilitätskonzept gut ausgebaute Radroutenverbindungen in die Nachbarkommunen vor, welche möglichst direkt (d. h. umwegfrei/-arm) geführt werden mit dem Ziel, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen. Die Radrouten bieten einen besonderen Ausbaustandard, wodurch ein zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet wird.

Der Kreis Steinfurt hat mit seinem Masterplan klimafreundliche Mobilität bereits das Pilotprojekt „Schnelle Radrouten ausbauen“ formuliert, welches auf einer Potenzialanalyse zu Radschnellwegen im Kreis Steinfurt aus dem Jahr 2013 aufbaut. Hierzu zählt auch der Korridor Rheine – Emsdetten – Greven – Münster. Im Rahmen der „Interkommunalen Strategie zur integrierten Wohn- und Mobilitätsentwicklung in der Stadtregion Münster“ wurde zudem die Implementierung von insgesamt 13 Velorouten beschlossen, welche die Promenade Münster an die Umlandgemeinden anbinden. Die Verbindung Münster – Greven wurde hinsichtlich der Umsetzung als prioritär eingestuft.

Das Mobilitätskonzept Greven unterstützt die parallelen Bestrebungen zum Ausbau interkommunaler Radroutenverbindungen und legt die Voraussetzungen für eine entsprechende Infrastruktur auf dem eigenen Stadtgebiet fest. Dabei orientiert sich die Routenführung anhand des städtischen Radverkehrsnetzes (vgl. B2). Für die Veloroute aus Richtung Münster wird die Führung entlang der L587 bis zur Rathausstraße empfohlen. Für die Umsetzungen sind konkrete Qualitätsstandards – ggf. in Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt und der Stadtregion Münster – zu formulieren.

**Einzelmaßnahmen**

- Veloroute Greven – Münster
- Route Greven – Emsdetten
- Route Greven - Nordwalde
- Route Greven – Saerbeck
- Route Greven Ladbergen

**Bausteine**

- Abstimmung mit der Stadtregion Münster sowie dem Kreis Steinfurt
- Machbarkeitsuntersuchung je Route mit Festlegung der Routenführung und von Qualitätsstandards für den Ausbau
- Einbindung in das städtische Radverkehrsnetz
- Beschilderung und Vermarktung

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Rad Imagegewinn
- Mobilitätskultur
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Gesundheitsförderung
- Verkehrssicherheit

**Maßnahmenbezug:** B2, B5, B6

**Akteure:** Stadt Greven, Kreis Steinfurt, Stadtregion Münster, Nachbarkommunen, ggf. Straßen.NRW



**B5**

**Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur**

Insbesondere im Zuge des städtischen Radverkehrsnetzes (vgl. B2) gilt es die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung im Gesamtnetz zu qualifizieren. Neben dem Netzgedanken bedarf es einer durchgängig guten, belastbaren und sicheren Infrastruktur, um der ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs gerecht zu werden. So werden z. B. durch die zunehmende Modellvielfalt (Lastenräder, Pedelecs, Liegeräder etc.) auch wachsende Ansprüche an eine funktionstüchtige Radverkehrsinfrastruktur gestellt (z. B. Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Pflege). Neben den eigentlichen Wegstrecken (vgl. B2, B3, B4) gilt dies auch für Serviceangebote (B8) und Abstellanlagen (B7). Der (bauliche) Erhalt und die Pflege der Radverkehrsanlagen zur Sicherung der Alltagstauglichkeit oder als Angebot im Tourismus und Freizeitverkehr stellt demnach einen wesentlichen Kernpunkt hinsichtlich der Attraktivität das Fahrrad zu nutzen dar.

Die Radverkehrsanlagen bedürfen einer systematischen Erhaltung und Pflege durch die Baulastträger. Eine systematische Prüfung der StVO-Konformität und Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen durch den Baulastträger ermöglicht die Erstellung von Investitionsplänen, die eine langfristige und bedarfsgerechte Finanzierung bei Instandhaltung und Pflege gewährleisten. Vorrangig sind dabei die Hauptrouten im Radverkehrsnetz zu berücksichtigen.

**Bausteine**

- Systematische Überprüfung der StVO-Konformität der Radverkehrsanlagen durch die Baulastträger als Daueraufgabe
- Erstellung von Bedarfsplänen für Investitionen in die Radverkehrsanlagen
- Identifizierung von Mängeln (ggf. Einrichtung eines öffentlich nutzbaren „Mängelmelders“)
- Zentrale Sammlung der Meldungen, ggf. Weiterleitung der Meldungen an die zuständigen Baulastträger
- Öffentlichkeitsarbeit über den Service
- Zeitnahe Beseitigung der Mängel und Dokumentation

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Imagegewinn</li> <li>▪ (Partizipation)</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** B2, B4 B7, B8

**Akteure:** Stadt Greven, Straßen.NRW, ADAC





## B6 Fahrradfreundliche Knotenpunkte

Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegefreies Passieren und Queren von Knotenpunkten zu ermöglichen, ist die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen umzusetzen. In der Gestaltung muss für Radfahrer\*innen, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollte die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zu einer entsprechenden Gestaltung/Umsetzung zählen u. a.:

- Separate LSA-Signalisierung
- Abbiegestreifen
- aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)
- Radfahrschleusen

Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten sollte sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz (siehe Handlungsfeld B2) bzw. an den schnellen Radrouten in die Nachbarkommunen (vgl. B4) orientieren. Dies gilt nicht allein für die Führung sondern, wenn möglich, auch die Signalisierung („Grüne Welle“) des Radverkehrs.

### **Bausteine**

- Bestandsaufnahme der Knotenpunkte
- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr</li> <li>▪ Förderung Multimodalität</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** B2, B4, B5

**Akteure:** Stadt Greven, Polizei, ADFC



**B7**

**Ausbau und Qualifizierung von Radabstellanlagen**

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zur Radverkehrsförderung relevant. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird. Daher sollte die Stadt Greven den Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten sowie in Nahversorgungszentren forcieren. Gute Abstellanlagen erfüllen dabei folgende Mindestanforderungen:

- Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer stehen (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz), ohne dabei beschädigt zu werden.
- Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren.
- Es muss die Möglichkeit bestehen den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradständer festzuschließen.

Für die Innenstadt Greven rechts der Ems liegt bereits ein Programm zum Ausbau von Radabstellanlagen an den Eingängen der Fußgängerzone vor, die genaue Konkretisierung befindet sich im laufenden Prozess (IHK). Für die Abstellmöglichkeiten an den großen Verknüpfungspunkten Bahnhof Greven und Reckenfeld sowie ZOB Greven bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und Optimierung. Neben einer modernen Lichanlage gilt es auch vor dem Hintergrund des „Pedelec-Booms“ mit einer wachsenden Anzahl an hochwertigen und teuren Fahrrädern entsprechend moderne und einfach zugängliche, abschließbare Radabstellanlagen zu installieren. Darüber hinaus können einzelne Anlagen mit Ladeinfrastruktur für die Akkus der Pedelegs oder mit Gepäcksafes ausgestattet sein, um weitere Serviceaspekte (z. B. Elektromobilität, Radtourismus) zu befriedigen. Am Bahnhof Greven werden die Abstellmöglichkeiten im Zuge der ganzheitlichen Konzeption zur Radstation umgesetzt (vgl. B1) und in eine Mobilstation integriert (vgl. C1).

Darüber hinaus sollten die Haltestellen des Bus-ÖPNV – einem einheitlichen Konzept folgend – auf Greven Stadtgebiet grundlegend mit Radabstellanlagen ausgestattet werden, um intermodale Wegekett zu fördern und den Umweltverbund zu stärken. Je nach Bedeutung der Haltestellen im Liniennetz (z. B. Ortsmitte Reckenfeld) kann die qualitative Ausstattung unterschiedlich ausfallen (z. B. Überdachung, Bügel), jedoch sollte der Fokus primär auf einer flächendeckenden Installation liegen.

Die konsequente und regelmäßige Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen ist sicherzustellen.

**Bausteine**

- Umsetzung der Radabstellanlagen Innenstadt Greven rechts der Ems (vgl. IHK)
- Modernisierung und Ausbau der Abstellanlagen an den wichtigen Verknüpfungspunkten (Bhf. Greven, Bhf. Reckenfeld, ZOB)
- Bestandsaufnahme und Bewertung bestehender Radabstellanlagen („Radabstell-Kataster“)
- Auf- und Ausbau sowie Unterhaltung und Pflege von Radabstellanlagen

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr</li> <li>▪ Förderung Multimodalität</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** B1, B4 B7, B8, C1, C8

**Akteure:** Stadt Greven, ggf. ADFC



**B8**  
**Serviceangebote für den Radverkehr**

Spätestens seit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) ist immer wieder vom „System Radverkehr“ die Rede. Danach ist nicht ausschließlich eine fahrradfreundliche Infrastruktur ausschlaggebend, sondern auch intensive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Handlungsfeld E) sowie entsprechende Services und Dienstleistungen. Die Mitgliedschaft in der AGFS NRW (vgl. E5) kann das Knowhow zur Radverkehrsförderung im Austausch mit anderen Kommunen erweitern.

Service- und Dienstleistungen sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse beim Radfahren abbauen und es komfortabler und angenehmer gestalten können. Gleichzeitig dienen sie der Wertschätzung der Radfahrer\*innen gegenüber und können „neue Nutzer\*innen“ dauerhaft vom Radfahren überzeugen. Während die Radstation einen wichtigen Anlaufpunkt für Servicefragen und -angebote rund um die Themen Reparatur, Pflege und Informationen darstellt (vgl. B1), können auch auf der Strecke Serviceaspekte, wie z. B. Haltegriffe bzw. Fußstützen an Knotenpunkten oder öffentliche Luftpumpen, das Radfahren öffentlichkeitswirksam attraktiver machen. Hierbei sollte der Fokus zu Beginn auf höher frequentierten Streckenabschnitte (Haupttrouten, interkommunale Radrouten, vgl. B2, B4) sowie wichtigen Zielorten (Innenstadt, Ortsmitte) liegen.

Darüber hinaus wird ein Fahrradstadtplan die entsprechende Radverkehrsinfrastruktur in und um Greven aufzeigen. Neben Informationen über die Art der Radverkehrsinfrastruktur, Hindernisse, Gefahrenstellen, Parallelrouten, Steigungen/ Gefällstrecken sollte auch über Radabstellanlagen informiert werden. Weitere wichtige Inhalte sind bedeutende Ziele des Radverkehrs (Versorgung, Dienstleistung, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie, Fahrradwerkstätten, Schulen etc.). Dies dient insbesondere Neubürger\*innen sowie Tourist\*innen als erste Information zum Radverkehr in Greven (vgl. E1). Zudem sollte die Einbindung in den Radroutenplaner NRW erfolgen. Generell können die Kosten geringgehalten werden, wenn teilweise Kooperationen mit Verbänden sowie Geschäftsleuten – im Sinne des Sponsorings – hergestellt werden.

**Bausteine**

- Identifikation und Ansprache möglicher Kooperationspartner\*innen hinsichtlich Sponsoring
- Erstellung eines Fahrradstadtplans
- Identifikation prioritärer Streckenverbindungen (ggf. auf Grundlage von Zählungen)
- Installation von Serviceangeboten an öffentlichkeitswirksamen Orten

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Imagegewinn
- Tourismus

**Maßnahmenbezug:** B1, B2, B4, E1, E5

**Akteure:** Stadt Greven, ADFC, Greven Marketing e.V.



**C1 - (Schlüsselmaßnahme)**  
**Mobilstation am Bahnhof Greven**

Ein Trend zum inter- und multimodalem Verkehrsverhalten wird bundesweit beobachtet und umfasst die Kombination von Verkehrsmitteln (z. B. Rad und ÖPNV) oder bedeutet, dass das Verkehrsmittel je nach Tag oder Tagesablauf individuell gewählt wird. Mobilstationen tragen dieser veränderten Mobilität Rechnung und stellen eine funktionale und sichtbare Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote (SPNV, Fahrrad, ÖPNV, Carsharing etc.) dar. Für die Nutzer/innen soll dabei der Eindruck einer ganzheitlichen Mobilität aus einer Hand entstehen. Das Zukunftsnetz Mobilität in Nordrhein-Westfalen hat hierzu wesentliche Ausstattungsmerkmale und Gestaltungsvorschläge erarbeitet. Hieraus resultieren als wesentliche Merkmale von Mobilstationen:

- die Bereitstellung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten
- ggf. ergänzende Serviceangebote wie etwa Packstationen, W-LAN
- eine hohe Gestaltungsqualität und städtebauliche Integration
- einheitliches Design im Corporate Design für Mobilstationen des Zukunftsnetzes Mobilität

Das Mobilitätskonzept für Greven schlägt eine Mobilstation als Pilotprojekt am Bahnhof vor, welche bereits bestehende sowie die im Zuge des Handlungskonzepts enthaltenen Mobilitätsangebote bündelt und öffentlichkeitswirksam im öffentlichen Raum präsentiert. Während mit der Radstation (vgl. B1) bereits die Verknüpfung zwischen Bus, Bahn und Fahrrad fokussiert wird, kann die Mobilstation unter Integration der Radstation die einheitliche Vermarktung des Verknüpfungsangebotes als eine Marke in Greven erfüllen. Zudem sollte in diesem Zusammenhang auch ein Carsharing-Angebot berücksichtigt werden.

Langfristig besteht das Potenzial, aus dem Pilotprojekt ein Konzept für die Stadt Greven abzuleiten, welches je nach Standort (Bedeutung der Haltestelle) unterschiedliche Stationsgrößen und Angebote beinhaltet.

**Bausteine**

- Identifizierung von Akteuren und Anforderungen, Prüfen der Flächenverfügbarkeit
- Auswahl von passenden Ausstattungselementen für die Mobilstation, Abgleich mit relevanten Inhalten des neuen NVP des Kreises Steinfurt
- Klärung der Finanzierung, Festlegung der Betreiberstrukturen, detaillierte Planung
- Umsetzung und Vermarktung

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Multimodalität</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Imagegewinn und Innovation</li> <li>▪ Städtebauliche Aufwertung</li> </ul>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** B1

**Akteure:** Stadt Greven, Greven Marketing e.V., Stadtwerke Greven GmbH, DB, ZVM, Taxiunternehmen, Carsharing-Anbieter



**C2**

**Zentrale Haltestelle in der Ortsmitte Reckenfeld**

Die Haltestelle in der Ortsmitte von Reckenfeld verteilt sich auf mehrere, teils deutlich voneinander entfernte Abfahrtspositionen. Dies ergibt sich aus den unterschiedlichen Linienwegen der Stadtbuslinie 250a/250b. Hierdurch entsteht eine Unübersichtlichkeit, an welcher Position der nächste Bus abfährt. Zudem ist durch die zukünftige Siedlungsentwicklung in Reckenfeld eine weitere Stärkung des Ortskerns zu erwarten.

Es wird empfohlen, im nordöstlichen Bereich des Kirchplatzes eine zentrale Haltestelle mit umfassender, moderner, übersichtlicher Ausstattung einzurichten. Diese kann, beispielsweise mit einer neuen Bezeichnung Ortsmitte, das Zentrum von Reckenfeld stärker betonen und das Bewusstsein für ein gutes ÖPNV-Angebot an dieser Stelle schärfen. An dieser Haltestelle treffen sich beide Linienäste der Linie 250, sodass von der Reckenfelder Ortsmitte ein klares Angebot im Halbstundentakt Richtung Greven Kernstadt besteht.

Die Haltestelle kann weiterhin als zentraler Standort für weitere Mobilitätsangebote wie z. B. ein Carsharing oder eine kleine P+R- bzw. B+R-Station (vgl. C1) dienen.

**Bausteine**

- Klärung Flächenverfügbarkeit
- Klärung der Finanzierung und Fördermöglichkeiten
- Evtl. Prüfung von Ausgleichsflächen für entfallende Stellplätze
- Identifizierung von und Abstimmung mit relevanten Akteuren (Kreis, ZVM, etc.)
- Detailplanung, Ingenieursplanung und Umsetzung der Maßnahme

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inklusion</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Sicherung Daseinsvorsorge</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Imagegewinn und Innovation</li> <li>▪ Städtebauliche Aufwertung</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** C1

**Akteure:** Stadt Greven, Grevener Verkehrs GmbH, ZVM, Kreis Steinfurt



**C3**

**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV**

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die Zielsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ bis 2022 vorgesehen; Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan festzuschreiben.

Aufbauend auf den Inhalten des Nahverkehrsplans wird für die Stadt Greven vorgeschlagen, ein Bushaltestellenausbauprogramm aufzulegen, in dem ausgehend von definierten Kriterien (Ein-/Aussteigerzahlen, sensible Einrichtungen im Umfeld, Einwohnerdichte, Nahversorgung etc.) eine Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau festgelegt und entsprechend der zu diesem Zweck im Haushalt verfügbaren Mittel jährlich eine bestimmte Anzahl von Haltestellen ausgebaut wird. Diese Liste kann beispielsweise Haltestellen für den Umbau bis 2022, für den Umbau ab 2022 sowie ohne Umbauebedarf darstellen. Ebenfalls ist ein Ausbaustandard abzustimmen, der nicht nur Elemente der Barrierefreiheit (taktile Leitstreifen, Hochbord, akustische Informationen), sondern ggf. auch weitere Komfortmerkmale (wie Wartehalle oder dynamische Fahrgastinformation DFI) beinhaltet.

In jedem Fall sollten Synergien wie z. B. Straßenausbau-/Sanierungsmaßnahmen zum Ausbau der entsprechenden Haltestellen genutzt werden.

Insgesamt sollte kurzfristig in jedem Ortsteil zumindest eine zentrale Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut sein.

**Bausteine**

- Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt befindet sich Stand 10/2017 in Fortschreibung und wird Inhalte zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen aufweisen
- darauf aufbauend Bildung einer Prioritätenliste und eines straffen, dennoch leistbaren Umsetzungsprogramms
- Detailplanung, Ingenieursplanung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Inklusion
- Förderung Umweltverbund
- Sicherung Daseinsvorsorge
- Städtebauliche und straßenräumliche Aufwertung

**Maßnahmenbezug:** A5

**Akteure:** Straßenbaulastträger (Stadt Greven, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW)





**C4**

**Maßnahmen im Tarifsystem: Eine Stadt – eine Preiszone**

Seit dem 01. August 2017 ist der Westfalentarif in Kraft, der die bisherigen Tarifverbände im Münsterland bzw. Westfalen zusammenfasst und auf längeren Distanzen für eine Vereinfachung der Tarifstruktur sorgt.

Lokal ergeben sich dadurch jedoch keine Änderungen, sodass das Stadtgebiet Greven weiterhin aus zwei Preiszonen besteht. Dadurch entstehen auf vielen Relationen, insbesondere im Verhältnis zur Fahrdauer, Fahrstrecke und auch zum Fahrtenangebot, unverhältnismäßig hohe Fahrpreise.

Seitens der Stadt Greven sollte angeregt werden, das gesamte Stadtgebiet zu einer Preiszone zusammenzufassen. Weiterführend sollte eine Zuordnung zur Preisstufe A analog zu den Städten Ahlen, Ibbenbüren, Rheine, Warendorf oder zur Preisstufe 0 analog Bocholt geprüft werden. Dies führt zwar einerseits zu Mehrkosten für die Stadt, andererseits wird jedoch die ÖPNV-Nutzung deutlich attraktiver und sozialverträglicher gestaltet und es besteht hohes Potenzial, Neukunden zu gewinnen.


**Bausteine**

- Abstimmung mit der Tarifgemeinschaft Münsterland

<b>Kostenaufwand (jährl.)</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Sicherung Daseinsvorsorge und sozialer Zusammenhalt</li> <li>▪ Imagegewinn</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** -

**Akteure:** WestfalenTarif GmbH

 <b>C5</b> <b>Nachtangebot im ÖPNV am Wochenende</b>			
<p>Freizeitverkehre erlangen im ÖPNV eine immer höhere Bedeutung, insbesondere auch in der Ausrichtung auf das nächstgelegene Oberzentrum. Die Linie N9 bindet in der Nacht auf Sonntag Greven zweistündlich an Münster an und verkehrt von Münster kommend, über Greven nach Ibbenbüren. Ein Angebot zur Weiterfahrt in das Grevener Stadtgebiet würde das ÖPNV-Angebot zusätzlich aufwerten und Freizeitaktivitäten für Grevener*innen sowohl in Greven als auch in Münster unabhängig vom Pkw ermöglichen. Das Angebot sollte in jedem Fall auf die Ankunftszeiten der Linie N9 im Zentrum von Greven (Haltestelle Martinischule) ausgerichtet sein und kann in Verbindung mit den Maßnahmen des Handlungsfelds C7 umgesetzt werden.</p>			
<p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung und Auswahl eines Angebotssystems</li> <li>▪ Klärung der Finanzierung, Festlegung der Betreiberstrukturen, Planung von Linienführung und Fahrplanangebot bzw. eines flexiblen Angebots</li> <li>▪ Umsetzungszeitpunkt ist möglicherweise abhängig von laufenden Linienkonzessionen bzw. Verkehrsverträgen</li> <li>▪ Vermarktung des neuen Angebots</li> </ul>			
<p><b>Kostenaufwand (jähr.)</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Zeitraumen</b></p> <p><input type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Weitere Effekte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Imagegewinn und Innovation</li> </ul>
<p><b>Maßnahmenbezug:</b> C7</p>		<p><b>Akteure:</b> Stadt Greven, Grevener Verkehrs GmbH, ZVM, Kreis Steinfurt</p>	

**C6****Verbesserungen in Netz und Angebot**

Das Handlungsfeld „Verbesserung in Netz und Angebot“ zeigt auf Basis der Bestandsanalyse Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungs- und Erschließungsqualität auf. Dazu zählt die Prüfung einer Optimierung des Linienwegs und des Fahrplanangebotes der Linie 250, die das Rückgrat des lokalen, kleinräumigen ÖPNV darstellt. Die Linie 250 verkehrt derzeit montags zwischen 6 und 20 Uhr sowie samstags zwischen 8 und 15 Uhr in einem angemessenen 30-Minutentakt. Außerhalb dieser Zeiten besteht jedoch kein Angebot, die Bedienungszeiträume sind zum Teil nicht mehr zeitgemäß bzw. nachfragegerecht. Geprüft werden soll daher eine Ausweitung des Angebots samstagsnachmittags, sonntags sowie in den Abendstunden, insbesondere auch, um Fahrgästen aus Münster einen Anschluss von den SPNV-Linien bzw. der Linie R51 zur Weiterfahrt im Stadtgebiet zu bieten. Vorgeschlagen wird ein 60- bzw. 120-Minutentakt mit einer auf die Ankunftszeiten der Züge und ggf. der Linie R51 abgestimmten Fahrplanlage. Gegebenenfalls sind im Falle von Angebotsausweitungen vergaberechtliche Belange im Besonderen zu prüfen, die eine geänderte Form der Leistungsausschreibung und -vergabe erfordern, was bei der zeitlichen Planung zu berücksichtigen ist.

Weiterhin sind, wie in der Analyse dargestellt, größere Siedlungsbereiche mit mehreren Tausend Einwohnern in der Grevener Kernstadt nicht durch regelmäßig verkehrenden ÖPNV erschlossen, darunter auch das Neubaugebiet „Wöste“. Aus diesem Grund wird eine Verlängerung des stündlichen Kurses der Linie 250a über das Krankenhaus hinaus durch das Siedlungsgebiet der südlichen und östlichen Kernstadt sowie das Neubaugebiet „Wöste“ vorgeschlagen. Der Linienweg würde ab dem Krankenhaus entlang der bestehenden Haltestellen „Münsterstr. Süd“, „Teichstr.“ und „Marienschulzentrum“ in die Sammelstraße der „Wöste“ führen und dort mit einer neuen Haltestelle an der Leinweberstraße das Neubaugebiet zum großen Teil erschließen. Weiterhin werden mit einer neuen Haltestelle im Bereich der Bismarckstraße große Teile des östlichen Siedlungsbereichs der Grevener Kernstadt erschlossen. Ab der Haltestelle „Martinischule“ kann der angestammte Linienweg weiter in Richtung Reckenfeld fortgesetzt werden. Die Haltestelle Lindenstraße würde (zumindest in eine Richtung) entfallen, die Erschließung in diesem Bereich jedoch durch die Haltestellen „Krankenhaus MJH“ und „Fritz-Pölking-Platz“ weiter gewährleistet. Der neue Linienabschnitt kann im Einrichtungsverkehr betrieben werden und würde zwischen Krankenhaus und Martinischule eine Fahrzeitverlängerung von ca. 6 Minuten bedeuten, wodurch sich die Standzeit an der Martinischule bis zur Rückfahrt in Richtung Reckenfeld von 10 Minuten auf 4 Minuten verkürzt. Es bietet sich an, diese Standzeit zum Rathausplatz zu verlagern. Der neue Linienweg würde, je nach Fahrplanausgestaltung, etwa 10.000-15.000 Mehrkilometer pro Jahr bedeuten. Für rund 2.500-3.000 Einwohner würde somit jedoch eine neue ÖPNV-Erschließung geschaffen. Ebenso profitiert das Marienschulzentrum vom neuen Angebot. Weiterhin besteht der Vorteil, dass nur zwei Haltestellen komplett neu eingerichtet werden müssten; die Haltestelle Robert-Koch-Str. müsste zudem auf die andere Seite der dortigen Kreuzung verschoben werden. Die Straßenquerschnitte des vorgeschlagenen Linienwegs eignen sich grundsätzlich für die Befahrung mit Standardlinienbussen; ggf. sind lokale Parkregelungen anzupassen.

Im Regionalverkehr soll zudem überprüft werden, ob sich eine Möglichkeit zur Verlängerung der Linie R61 zum Bahnhof Greven ergibt. Dadurch erhält nicht nur Saerbeck, sondern auch die nördliche Grevener Kernstadt eine bessere Verknüpfung zum Zugverkehr und somit ein deutlich attraktiveres ÖPNV-Angebot beispielsweise für die Strecke Münster – Greven Kernstadt-Nord/Wentrup. Des Weiteren wird für Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr auf die Maßnahmen der Nahverkehrsplan-



**C6**

**Verbesserungen in Netz und Angebot**

fortschreibung 2018 des Kreises Steinfurt verwiesen, deren zeitnahe Umsetzung angestrebt werden sollte.

**Bausteine**

- Identifizierung von und Abstimmung mit relevanten Akteuren (Kreis, ZVM, Grevenener Verkehrs GmbH)
- Abgleich mit Inhalten des neuen Nahverkehrsplans; ggf. vorab eine generelle Ermittlung der Verkehrsnachfrage der Grevenener Bevölkerung, Analyse der derzeitigen Fahrgastnachfrage sowie des zusätzlichen Fahrgastpotenzials bei Beseitigung der Angebots- und Erschließungsdefizite (auf Basis der im gültigen Nahverkehrsplan definierten Qualitätsstandards wie Betriebszeiträume, Mindesttaktfolgen und Haltestelleneinzugsbereiche)
- Detailplanung der Linienenerweiterungen und Fahrplangestaltung, Ermittlung des zusätzlichen Finanzbedarfs, Prüfung konzessions-/vergaberechtlicher Belange
- Einrichtung zwei neuer Haltestellen („Wöste, Leinweberstr.“, „Bismarckstr.“), ggf. zunächst provisorisch; Verlegung der Haltestelle „Robert-Koch-Str.“; ggf. Herstellung von Barrierefreiheit
- ggf. Prüfung von Ersatz für entfallende Stellplätze
- Ausarbeitung Fahrplan- und Betriebskonzept durch das Verkehrsunternehmen
- öffentlichkeitswirksame Umsetzung der Maßnahme zum entsprechenden Fahrplanwechsel

**Kostenaufwand (jährl.)**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Förderung Umweltverbund
- Sicherung Daseinsvorsorge
- Mobilitätskultur
- Inklusion
- Förderung Inter- und Multimodalität

**Maßnahmenbezug:** -

**Akteure:** Stadt Greven, Grevenener Verkehrs GmbH, ZVM, Kreis Steinfurt



C7

## Flexible ÖPNV-Angebote

Die äußeren Stadtteile und Siedlungsbereiche von Greven, Gimfte, Schmedehausen und Vosskotten weisen (bis auf Einzelfahrten der Linien R51 und S50 über Gimfte bzw. Schmedehausen) kein regelmäßiges ÖPNV-Angebot auf, sondern sind lediglich mit starren Taxibuslinien im Zweistundentakt ab etwa 8 Uhr angebonden. Auch das Anrufsammeltaxi Greven hat sich als nur gering genutztes Angebot erwiesen. Das Mobilitätskonzept schlägt an dieser Stelle ein attraktiveres und moderneres flexibles ÖPNV-Angebot vor. Dazu kommen sowohl ein Flächenrufbus, der einen Zubringerbus zu regelmäßig verkehrenden Linien darstellen würde, aber auch ein neues Flexibussystem in Frage. Mit einem Flexibus können die größten Verbesserungen erreicht werden, sodass dazu ist ein Konzept ausgearbeitet worden ist:

Der **Flexibus Greven** verkehrt zum Beispiel mit jeweils einer Flexibuslinie im südwestlichen und im östlichen Stadtgebiet, die mittels Anruf oder online (u. a. per App) bestellt werden und auf die Abfahrtszeiten des SPNV bzw. der Regionalbuslinien abgestimmt sind. Abhängig von den eingegangenen Bestellungen wird automatisch der effizienteste Linienweg berechnet. Damit einher geht die Einrichtung weiterer Abfahrts-/Haltestellen mit auffälliger, aber einfacher Ausstattung (z. B. markantes Schild). Notwendig ist lediglich ein Rahmenfahrplan. Das Konzept zum Flexibus Greven umfasst folgende **Bausteine**:

- Der Flexibus verkehrt stündlich nach einem Rahmenfahrplan. Für Teilräume/Siedlungsbereiche im äußeren Stadtgebiet werden jeweils angepasste Abholfenster festgelegt (vgl. Kap. 4.3.1). Eine Bestellung ist bis kurzfristig vor dem Abholfenster möglich. Bei einer Bestellmöglichkeit einmal die Stunde sind zwei Fahrzeuge notwendig, die in entsprechenden Teilräumen eingesetzt werden. Generell ist immer ein Fahrzeug westlich und östlich der Kernstadt/Ems disponiert (Flexibus west/Flexibus ost). Zusätzlich muss ein Reservefahrzeug vorgehalten werden.
- Der Rahmenfahrplan ist so auszurichten, dass der Flexibus einen direkten Anschluss an den Zugverkehr am Bahnhof Greven erhält – wenn der Flexibus dort zu den Minuten :10 bzw. :40 ankommt, können Züge sowohl in Richtung Münster (Minuten :11/:45) als auch in Richtung Rheine (Minuten :14/:48) punktgenau erreicht werden.
  - Beispiel: Der Rahmenfahrplan sollte im Raum Vosskotten ein Abholfenster zwischen den Minuten :25 und :35 vorsehen, dann kann auch bei Mehrfachbuchung einer Fahrt der Flexibus ziemlich genau zur Minute :40 am Bahnhof ankommen. Wird die Fahrt mehrfach gebucht, muss der Bus einen entsprechend längeren Weg fahren und die Abholzeit verschiebt sich tendenziell zur Minute :25, wird eine Fahrt von nur einer Person mit Ziel Bahnhof gebucht, verschiebt sich die Ankunftszeit hingegen zur Minute :35. Der Fahrgast bekommt über die App die tatsächliche Abholzeit innerhalb des Zeitfensters mitgeteilt. Im Anschluss besteht die Möglichkeit, eine Fahrt aus dem Zentrum in einen Teilraum/Siedlungsbereich zu buchen, dessen Abholfenster zwischen Minute :45 und :55 (z. B. Bereich Gimfte/Aldrup) liegt. Aus diesem könnte dann wiederum eine Fahrt Richtung Kernstadt mit Ausrichtung auf die Ankunft zur Minute :10 am Bahnhof erfolgen. Dieses Prinzip setzt sich entsprechend fort.
- Fahrten sind aus der/in die Kernstadt möglich, ggf. sollte eine Nutzungsmöglichkeit für Kernstadtgebiete, die derzeit lediglich über Taxibuslinien angebonden sind und nicht mit einer regulären Buslinie erschlossen werden können, eingeräumt werden (südöstlicher Siedlungsbereich um die Haltestellen „Lerchenstr.“, „Mariensäule“).
- Der Betriebszeitraum sollte sowohl die HVZ als auch die SVZ abdecken, ggf. am Wochenende auch als Nachtangebot dienen; vorgeschlagen wird ein Betriebszeitraum von 6 bis 23 Uhr, am Wochenende von 8 bis 23 Uhr und zusätzlichen Nachtfahrten in Abstimmung auf den SPNV und den Nacht-



**C7**

**Flexible ÖPNV-Angebote**

bus N9. Werden keine weiteren Maßnahmen im regulären Linienverkehr umgesetzt, sollte in der SVZ das Flexibusangebot für die Gesamtstadt gelten. Dies würde jedoch ggf. die Vorhaltung zusätzlicher Fahrzeuge erfordern. Im Kernstadtbereich könnten die vorhandenen Haltestellen bedient werden.

- Zur technischen Realisierung sollte die Kooperation mit einem (Startup-)Unternehmen aus dem Bereich Digitalisierung und Stadt-/Verkehrsplanung geprüft werden, das bei der technischen Umsetzung hilft (Bsp. *Door2Door* in Duisburg), ggf. bietet sich auch Kopplung an ein Forschungsprojekt an.
- Features der optimierten Bestell-App: Fahrtbestellung, weiterführende Echtzeit-Fahrplanauskünfte, Zusammenstellung und Buchung von (intermodalen) Reiseketten (Bsp. Flexibus zum Zug nach Münster, dort Leihrad buchen), Echtzeitankunft und -positionsverfolgung des Flexibusses, Ticketkauf und Tarifinformationen, Einrichtung von Daueraufträgen sowie Speichern persönlicher Einstellungen, Standorte aller Haltestellen/Abholpunkte
- Um Konflikte mit dem Taxigewerbe zu vermeiden, sollte keine direkte „Haustür-zu-Haustür“-Bedienung angeboten werden. Stattdessen ist das Prinzip „Haltestelle zu Haustür“ bzw. „Haustür zu Haltestelle“ zu verfolgen; dazu würden zahlreiche Haltestellen („Abholpunkte“ an jedem Siedlungsbereich eingerichtet werden – ein einheitliches Schild reicht aus. In der Kernstadt werden hingegen nur Haltestellen angefahren.
- Entwicklung eines einheitlichen, modernen Designs für Website, App, Haltestellen/Abholpunkte und Fahrzeuge; Etablierung der Marke „Flexibus Greven“
- Als Fahrzeuge sollten Kleinbusse eingesetzt werden, die die wesentlichen Ausstattungsmerkmale von Linienbussen erfüllen (Platz für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgastinformation, W-LAN etc.)
- Perspektivisch (2030+): autonome, fahrerlose Flexibusse
- Vorstellung, Planung, Ausarbeitung, Diskussion und Abstimmung des Projekts im breiten Öffentlichkeitsdialog, ggf. zunächst Pilot-/Testphase
- Prüfung von Fördermöglichkeiten und Forschung
- Kurzfristige Umsetzungsschritte können zunächst in einer befristeten Verlängerung des derzeitigen AST-Systems, der Vereinfachung des Bestellvorgangs per App, dann der Ablösung der Taxibuslinien und des AST durch ein Flexibussystem mit Rahmenfahrplan und zusätzlich der Einführung eines Corporate Designs bestehen, sodass der neue Flexibus sukzessive, den planerischen, technischen und finanziellen Möglichkeiten entsprechend, innerhalb eines Zeitraums, der mit den Konzessionszeiten des AST und Taxibus synchronisiert ist, vollständig umgesetzt wird. Dies könnte z. B. das Jahr 2025 sein, wenn eine Neuvergabe des städtischen ÖPNV in Greven bevorsteht. Über die sogenannte „Experimentierklausel“ im PBefG (vgl. § 2 Abs. 7 PBefG) kann das neue On-Demand-System auf vier Jahre begrenzt unter vereinfachten Genehmigungsvoraussetzungen erprobt werden, beispielsweise dann im Zeitraum von 2021-2025.

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Sicherung Daseinsvorsorge</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Imagegewinn und Innovation</li> <li>▪ Digitalisierung</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** C5 **Akteure:** Stadt Greven, Grevener Verkehrs GmbH, ZVM, Kreis Steinfurt, Verkehrs- oder Taxiunternehmen





## C8 Verknüpfung Bus-Fahrrad

Das Fahrrad nimmt in Greven bereits einen hohen Stellenwert bei der Verkehrsmittelwahl ein, insbesondere in intermodalen Wegekettensystemen mit dem öffentlichen Verkehr für den Weg von und zur Haltestelle. Zum Teil ist eine hohe Auslastung vorhandener Radabstellplätze, teils auch eine Überlastung festzustellen, insbesondere im Innenstadtbereich und an den Bahnhöfen bzw. Bahnhofsumfeldern, was dort vermehrt zu wild abgestellten Fahrrädern führt. Um eine intermodale Verkehrsmittelwahl weiter zu erleichtern und zu fördern sowie Nutzungshemmnisse sowohl bei der Fahrrad- als auch ÖPNV-Nutzung weiter zu minimieren, sollen mehr Bushaltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet werden. An zentralen Haltestellen sowie den Bahnhöfen sind die Abstellanlagen besonders hochwertig auszuführen (Überdachung, Lademöglichkeiten, ggf. Boxen, vgl. C1).

Zusätzliche Anreize können mit einem kombinierten Ticket bzw. Leih-/Kaufangeboten geschaffen werden. Eine erfolgreiche Bus-Rad-Verknüpfung inklusive eines entsprechenden Ticketangebotes sowie weiteren preislichen Anreizen existiert bereits im Kreisgebiet in der Gemeinde Mettingen.

Aktuell sind im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt“ von Seiten der Stadt Greven weitere Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich in Planung.

### Bausteine

- Identifizierung von Bestand und Bedarf an Radabstellanlagen an Haltestellen
- Detailplanung und Umsetzung der Maßnahme

Kostenaufwand	Priorität	Zeitraumen	Weitere Effekte
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Multimodalität</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Städtebauliche Aufwertung</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** C1, B7

**Akteure:** Stadt Greven, ggf. ADFC



**C9**

**Prüfauftrag Elektrobuss Greven**

Elektromobilität macht den Busverkehr lokal CO<sub>2</sub>-emissionsfrei. Aktuell ist eine immer höhere Anzahl batterieelektrischer Busfahrzeuge auf dem Markt vorhanden. Der Einstieg in die Elektromobilität ermöglicht den Aufbau von Knowhow, das Sammeln von Erfahrungen und hat eine wichtige Vorbildfunktion. Die klimaschonende Technologie und moderne, neue Fahrzeuge sind ein Imagegewinn für den Stadtbusverkehr und können entsprechend mit Prestige vermarktet werden. Elektrobusse haben zudem großes Potenzial, Geräusch- und Schadstoffemissionen zu senken, was insbesondere im Stadtverkehr einen willkommenen Zusatznutzen darstellt. Gleichzeitig müssen neben den technischen Fragestellungen (z. B. Batteriekapazitäten, Ladehäufigkeiten) insbesondere im ländlichen Raum auch die finanziellen Fragen (Kosten-Nutzen-Verhältnis) detailliert analysiert werden, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines solchen Vorhabens zu gewährleisten.

Für die Stadt Greven wird ein Prüfauftrag empfohlen, die bestehenden Linienverläufe (auch abseits des Regelverkehrs) auf städtischem Gebiet hinsichtlich der Eignung für den Einsatz eines Elektrobusses zu analysieren. Darüber hinaus können auch zukünftige flexible ÖPNV-Angebote (vgl. C7) unabhängig von dem potenziellen Fahrzeugeinsatz hinsichtlich batterieelektrischer Antriebe überprüft werden. Im Kern soll die Potenzialanalyse aufzeigen unter welchen Rahmenbedingungen (Fahrzeugtyp, Ladetechnik, Linie, Wirtschaftlichkeit etc.) Elektro(klein)busse betrieben werden können. Der Einsatz lokal CO<sub>2</sub>-freier Fahrzeuge kann zu einem Imagegewinn des öffentlichen Verkehrs in Greven beitragen, vor allem, wenn dies öffentlichkeitswirksam vermarktet wird. Neben den lokalen Emissionsminderungen kann sich der lokale ÖPNV auch als zukunftsorientiert, modern und innovativ nach Außen darstellen.

Da die Stadt Greven selbst nicht die Verkehrsleistung im Raum Greven erbringt, kann sie den Prüfauftrag in Eigenregie formulieren und ausschreiben bzw. in Abstimmung mit den Betreibern kooperieren und diese organisatorisch sowie finanziell unterstützen. Darüber hinaus kann die Ansprache des Kreises Steinfurt (Masterplan klimafreundliche Mobilität) sowie des RVM weitere Synergieeffekte identifizieren.

**Bausteine**

- Abstimmung mit lokalen Verkehrsbetrieben
- Ansprache Kreis Steinfurt und RVM
- Formulierung Prüfauftrag für den Einsatz eines Elektrobusses auf Grevener Stadtgebiet
- Prüfung von Förderprogrammen für die Anschaffung von Elektrobussen
- Ausschreibung/Angebotsaufforderung
- Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung im Liniennetz (vgl. C1 bis C8)

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innovation</li> <li>▪ ÖPNV Imagegewinn</li> <li>▪ Knowhow</li> <li>▪ Vorbildfunktion</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund und Klimaschutz</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** C7 **Akteure:** Stadt Greven, Grevener Verkehrs GmbH, C. Weilke GmbH, Verkehrsbetrieb Schäpers, RVM, Kreis Steinfurt



**D 1**

**Definition des Hauptstraßen- und Vorbehaltsnetzes**

Ein definiertes Haupt- bzw. Basisstraßennetz dient der Sicherstellung der Kfz-Erreichbarkeit innerhalb des Grevenener Stadtgebietes sowie als Abwägungskriterium bei zukünftigen baulichen Maßnahmen (Ausbau, Umgestaltung) und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Ausweisung von Fahrradstraßen).

Durch die Festlegung von Straßen, auf denen die Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr eine eher vorrangige Rolle spielt – im Gegensatz zu Straßen, die nur eine untergeordnete bzw. gar keine übergeordnete Funktion für den Kfz-Verkehr haben – kann leichter über Zulässigkeit, Ausgestaltung und Priorisierung weiterer Maßnahmen entschieden werden.

Im Rahmen der Straßennetzhierarchisierung wurden die einzelnen Straßenabschnitte angelehnt an die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2007)“ folgenden Kategorien zugeordnet:

- Autobahnen mit überregionaler Verbindungsfunktion,
- Bundesstraßen mit (über-)regionaler Funktion,
- Landes- und Kreisstraßen mit regionaler Funktion,
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen,
- Erschließungsstraßen

Zusätzlich gekennzeichnet wurden sensible Bereiche, i.d.R. Durchfahrten von Hauptverkehrsstraßen durch Kernbereiche (z. B. Rathausstraße) mit besonders vielfältigen Nutzungsansprüchen.

Ein Entwurf des Vorbehaltsnetzes kann dem Anhang entnommen werden. Ergänzend dazu sind in Abbildung 89 und Abbildung 90 die bestehenden und empfohlenen Geschwindigkeitsregelungen dargestellt.

Für den jeweiligen Einzelfall ist stets eine individuelle Betrachtung und Abwägung der Verbindungsfunktion mit weiteren Kriterien (z. B. Verkehrssicherheit, sensible Nutzungen im Umfeld, Lärm, Luftschadstoffe) notwendig. Dies gilt insbesondere, da die innerörtlichen Straßen des Vorbehaltsnetzes in Greven neben der Verbindungsfunktion zugleich auch immer Wohn- und Aufenthaltsfunktion haben.

**Bausteine**

- Definition und Klassifizierung des Straßennetzes (Entwurf i. R. des Teilplans Mobilität)
- Berücksichtigung des Vorbehaltsnetzes bei Folgeplanungen und Umbauten
- Grundlage zur Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen (z. B. Neuausweisung Tempo 30)
- stets Einzelfallprüfungen vorzunehmen (sensible Einrichtungen, Lärm, Luft, etc.)

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Geschwindigkeit</li> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Instandhaltungsmanagement</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** B2, B3, D3 bis D6

**Akteure:** Stadt Greven



**D2**  
**Aktualisierung des Prioritätennetzes der untergeordneten Straßen (außerorts)**

Das außerorts großenteils ländlich geprägte Greven, verfügt neben denn Hauptstraßen über ein stark verästeltetes Netz untergeordneter Gemeinde- bzw. Land- und Wirtschaftsstraßen/-wege. Viele davon sind wenig genutzt, besitzen aber häufig eine Bedeutung für ansässige Land- und Forstwirte. Auch einzelne Gehöfte oder Bauernschaften sind in ihrer Anbindung meist von diesen Straßen abhängig.

Ebenso werden einige dieser Straßen von Ortskundigen gern als Schleichwege genutzt, um stärker befahrene Knoten oder Hauptstraßen zu umgehen. Eine weitere Nutzung dieser Straßen kann zudem durch den Radverkehr erfolgen, welcher sich dort meist ungestört in attraktivem Umfeld bewegen kann. Dabei sei mit Hinweis auf die Verkehrssicherheit angemerkt, dass der Pkw-Verkehr auf diesen meist engen Straßen häufig mit hoher Geschwindigkeit unterwegs ist (außerorts sind i. d. R. 100 km/h zulässig), es oft enge Kurven oder Kuppen auftreten und zudem nachts nur selten Beleuchtung gibt.

Gemein haben all diese Straßen (sofern sie sich nicht in Privatbesitz befinden), dass i. d. R. die Stadt für deren Instandhaltung und Verkehrssicherung zuständig ist. Die Priorisierung dieser Außerortsstraßen spielt daher auch aus haushaltstechnischer Sicht eine Rolle. Eine Beauftragung durch den Bauausschuss zur Bestandsaufnahme und Positionsbestimmung erfolgte bereits 2013 (vgl. Vorlage 159/2013). Unter Berücksichtigung der aktuellen Aussagen des Mobilitätskonzepts (u. a. Vorbehaltsnetz, Radwegenetz, etc.) sowie ggf. weiterer aktueller Entwicklungen sollte das Prioritätennetz jedoch regelmäßig aktualisiert werden:

Zunächst sollte für jede außerörtliche, untergeordnete Straße die Nutzungsart sowie -intensität identifiziert werden. Des Weiteren spielen der bauliche Zustand sowie angrenzende schutzwürdige Bereiche eine Rolle. Im Rahmen der Bestandsaufnahme sollten Nutzer und Interessensvertreter gleichermaßen angehört werden. Danach ist zu kategorisieren, welche Wege weiterhin als Kfz-Fahrweg instand zu halten sind bzw. wo der größte Bedarf besteht. Eventuell können einige Straßen ganz aufgegeben und (z. B. als ökologische Ausgleichsfläche) zurückgebaut oder als Rad- und Wanderweg umgewidmet werden. Andererseits ergeben sich ggf. auch Hinweise auf Verbindungen, bei denen ein behutsamer Ausbau (z. B. Befestigung der Fahrbahn-ränder, Verbreiterung oder Anlegen von Buchten im Fall von Gegenverkehr, Sicherung des Radverkehrs, Temporeduzierung in Kurven/Engstellen) sinnvoll erscheint, da sie als Schleichweg stark genutzt werden und innerörtliche Bereiche entlasten oder weil es besondere Gefahrenstellen gibt.

**Bausteine**

- Grundlage: Definitions- und Klassifizierungskarte des untergeordneten Straßennetzes außerorts (vgl. Vorlage 159/2013); Erweiterung auf Grundlage der Aussagen des Mobilitätskonzeptz, insb.:
- Berücksichtigung weiterer Belange (z. B. Land-/Forstwirtschaft, Umweltschutz, ADFC, ADAC, Anlieger)
- Erhebung der bestehenden und zu erwartenden Nutzungsintensität durch MIV und Radverkehr
- Identifikation von Nutzungsüberschneidungen und Gefahrenstellen
- abschließende Kategorisierung und Priorisierung
- ggf. schrittweiser Rückbau/Ausbau im Rahmen des verfügbaren Haushaltsanteils

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Geschwindigkeit</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Instandhaltungsmanagement</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** D1, B2, B3      **Akteure:** Stadt Greven, ggf. übergeordnete Baulasträger (Kreis, Land), Bauern/Forstwirte, Umweltverbände, ADFC, ADAC, Anlieger



**D3**  
**Verkehrsführung in der Innenstadt**

Mit der Rathausstraße, der Kardinal-von-Galen-Straße und An der Martinischule besteht in Greven ein kleiner Innenstadtring, welcher den motorisierten Verkehr direkt um den inneren Ortskern führt. Königstraße und Saerbecker Straße bzw. Grüner Weg stellen dabei die Ein-/Ausfallstraßen bzw. Querachsen dar. Zugleich bestehen an diese Straßenräume hohe innerstädtische Ansprüche, v. a. seitens der Nahmobilität, Fußgängerquerung (die Rathausstraße teilt die Fußgängerzone in Nord und Süd) und Straßenraumqualität.

Rathaus- und Königstraße sind erst kürzlich in die Baulast der Stadt übergegangen, was neue (gestalterische und verkehrsplanerische) Möglichkeiten eröffnet. Ein erster Schritt zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs war die Einrichtung eines Lkw-Durchfahrverbots (Anlieger frei) auf diesen beiden Straßen.

Ziel sollte es sein, den Verkehr auf dem kleinen Innenstadtring und auf der Königstraße weiter zu reduzieren bzw. verträglicher abzuwickeln, gleichzeitig den öffentlichen Raum zu attraktivieren und die Innenstadt für den Rad- und Fußverkehr besser an die umliegenden Gebiete anzubinden. Daher wurde erneut die Wirkung eines Einbahnstraßensystems (auf Rathaus- und Kardinal-von-Galen-Straße) untersucht. In Kombination damit steht eine Umgestaltung der Rathausstraße (vgl. D 4).

Wie bereits in zurückliegenden Verkehrsgutachten, kommt auch die Untersuchung im Rahmen des Teilplans Mobilität zu dem Ergebnis, dass ein solches Einbahnstraßensystem die Verkehrsmengen günstiger auf die Ringstraßen verteilen, die Rathausstraße entlasten und zugleich aber auch die bereits heute stark befahrene und z. T. enge Kardinal-von-Galen-Straße im Querschnitt nicht übermäßig stark belasten würde. Trotz dieser positiven Aussagen der unabhängig voneinander erstellten Verkehrsmodelle, erzeugen Einbahnstraßen erfahrungsgemäß auch immer Umwegfahrten und somit unnötigen Mehrverkehr. Auch sind die Knoten rund um die Innenstadt bereits heute stark belastet (Völkerballkreisel, Molkereikreuzung), so dass die möglichen Folgen veränderter Abbiegebeziehungen und Verkehrsströme durch Einbahnstraßen sorgsam vorab geprüft werden müssten. Ebenso könnten sich Besucher der Innenstadt von einer dann komplizierteren Verkehrsführung abgeschreckt fühlen. Und auch mögliche Auswirkungen auf den Busbetrieb und die Wege der Rettungsfahrzeuge sind bei der Planung mitzudenken.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, auf ein Einbahnstraßensystem zunächst zu verzichten. Der Straßenraum der Rathausstraße soll vielmehr entsprechend seiner Verkehrsbedeutung als innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit sehr starken Raumansprüchen durch Rad- und Fußverkehr neugestaltet werden (vgl. D 4). Insbesondere der Nahmobilität und Straßenraumqualität im Bereich der Fußgängerzone ist dabei eine hohe Bedeutung einzuräumen. Die sich ergebenden Verkehrsverlagerungen wurden im Verkehrsmodell nachgebildet und sind (v.a. in Kombination mit begleitend anzusetzenden Maßnahmen) verträglich abwickelbar (vgl. D4).

**Bausteine**

- Umgestaltung der Rathausstraße
- Verkehrsberuhigung und begleitende Maßnahmen im weiteren Netz (z. B. Kardinal-v.-Galen- und Münsterstraße)
- Beobachtung der realen Verkehrsverlagerung, -belastungsentwicklung auf dem inneren Ring

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Geschwindigkeit</li> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	
<input checked="" type="checkbox"/> mittel <sup>44</sup>	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** D4, D5, D6

**Akteure:** Stadt Greven

<sup>44</sup> nicht eingerechnet sind Kosten für den Straßenumbau, diese sind unter D 4 eingeplant



**D4 - (Schlüsselmaßnahme)**  
**Umgestaltung der östlichen Rathausstraße**

Die Rathausstraße ist die zentrale Erschließung der Grevener Kernstadt und besitzt hohe Bedeutung für Besucher und Anwohner. Sie ist innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion und weist eine hohe Pkw- und Busfrequenz auf. Zudem ist sie wichtige Wegachse für Rettungsfahrzeuge. Auf dem Abschnitt zwischen St. Martinuskirche und Völkerballkreisel quert sie die Fußgängerzone: dort herrscht reger Fußverkehr, es besteht flächiger Querungsbedarf. Gleichzeitig stellt sie zusammen mit der Königstraße eine Verbindung zwischen Bundes- und Landesstraße her – obwohl diese Route zukünftig für den externen Durchgangsverkehr unattraktiver werden soll.

Die Gestaltung der Rathausstraße entspricht nicht mehr den hohen innerstädtischen Ansprüchen an Nahmobilität und Aufenthaltsqualität. Ziel ist es, die Straße diesbezüglich umzugestalten. Innenstadt, Geschäfte und Rathaus sollen aber weiterhin gut erreichbar und ÖPNV- und Rettungswegachsen befahrbar bleiben. Geplant ist eine grundlegende Umgestaltung der Rathausstraße zwischen Völkerballkreisel und Naendorfstraße. Untersucht wurden unterschiedliche, denkbare Entwurfsmöglichkeiten (von Komplett-Sperrung über Shared Space bis hin zu klassischen Straßenraumentwürfen). Eine Sperrung ist aufgrund der dann zu erwartenden Verkehrsverlagerung (u. a. Kardinal-von-Galen-Str.) und der eingeschränkten Erreichbarkeit nicht empfehlenswert. Shared Space o. ä. Konzepte sowie die Ausweitung der ausgewiesenen Geschwindigkeitsreduzierung wurden hingegen von der Bezirksregierung bei Gesprächen ausgeschlossen.

Ein aus gutachterlicher Sicht sinnvoller Kompromiss ist eine - möglichst stufen- und barrierefreie - Umgestaltung mit schmaler Fahrspur, welche die Seitenraumnutzung in den Vordergrund rückt. Der MIV soll sich durch die Gestaltung nur als „Gast“ in der Innenstadt fühlen. Die für den ÖPNV, Rettungs- und Lieferverkehr erforderlichen Mindestbreiten sind gewährleistet, Seitenräume werden trotzdem großzügig dem Fußverkehr sowie der Aufenthaltsfunktion zugesprochen und mit Leben erfüllt. Ruhender Verkehr ist mit Bedacht zu platziert (z. B. Kurzzeit- und Behindertenstellplätze vor Rathaus und Geschäften). Die Qualität des öffentlichen Raums soll durch Begrünung, Sitzmöglichkeiten und Spielgeräte zusätzlich gesteigert werden. Insbesondere der Querungsbereich der Fußgängerzone wird betont. Die zulässige, ausgeschilderte Geschwindigkeit sollte aus gutachterlicher Sicht weiterhin maximal 30 km/h zwischen Völkerballkreisel und Naendorfstraße betragen. Im westlichen Bereich liegt sie bei 50 km/h, welche jedoch real tagsüber (aufgrund des Verkehrs und der Fußgängerquerungen) wohl kaum ausfahrbar sein werden. Der Knoten Hinter der Lake/Lindenstraße soll u.a. ebenfalls zur Geschwindigkeitsreduzierung und Betonung des Ortseingangs als Kreisverkehr ausgestaltet werden.

**Bausteine**

- Detailausarbeitung des Straßenraumentwurfs (Oberflächengestaltung, Farbgebung, Möblierung)  
Ziel: Stärkung der Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer, Betonung der Querachse
- Einbeziehung der Öffentlichkeit (Dialogprozess, Planungswerkstätten, Wettbewerbe)
- Umsetzungsphase und Evaluation der verkehrlichen Folgen

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Geschwindigkeit</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Erreichbarkeit</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** D3, D5, D6      **Akteure:** Stadt Greven





## D5 Neuordnung von Straßenräumen

Straßen und Plätze sind Hauptbestandteil des öffentlichen Raumes einer Stadt. Dementsprechend ist deren Attraktivität ein wichtiger Qualitätsfaktor. Allgemein als attraktiv werden belebte öffentliche Räume mit attraktiven Gestaltungsmerkmalen (Begrünung, attraktive Farbgebung, schöne Fassaden der Randbebauung, Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Ruheräume) und möglichst wenig störenden Einflüssen (z. B. durch fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr) empfunden. Ebenfalls entscheidende Faktoren sind Sicherheit (Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern, soziale Sicherheit) und Barrierefreiheit.

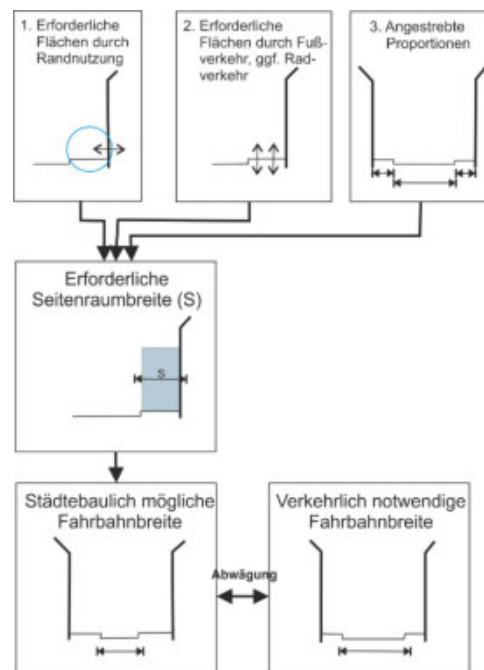
Auf **innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**, die auch zukünftig eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr besitzen aber zugleich sensible Wohn- und Aufenthaltsbereiche darstellen, gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden.

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist, die unterschiedlichen Funktionen und Ansprüche der Verkehrsteilnehmer und Anlieger miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Attraktivität des Raumes und die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer einzuschränken.

Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen und ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Fußgänger, Radfahrer sowie weiterer Seitenraumaktivitäten (z. B. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst dann mit denen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken. Diese Grundsätze sollten für alle innerstädtischen Straßenräume gelten.

Die **Erschließungsstraßen** im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohner. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen diese Straßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Insbesondere für Kinder sind sie täglicher Erfahrungs- und Spielraum. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr sind viele Straßen sowohl optisch als auch funktional unattraktiv. Neben kostenintensiven Möglichkeiten, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Frage kommen (z. B. niveaugleicher Ausbau mit integrierten Spiel- und Aufenthaltsbereichen und Begrünung), gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen, die schnell im Bestand umgesetzt und im Problemfall auch abgeändert oder wieder rückgängig gemacht werden können.

### Prinzip der städtebaulichen Bemessung





## D5 Neuordnung von Straßenräumen

### Einzelmaßnahmen

Im Rahmen des Teilplans Mobilität wurden insbesondere folgende innerstädtische Hauptstraßenräume mit hohem Aufwertungspotenzial bzw. -bedarf identifiziert:

- Rathausstraße (vgl. D 4),
- Kardinal-von-Galen-Straße,
- Münsterstraße,
- Grabenstraße,
- Bismarckstraße

Straßenraumgestaltung in Wohnstraßen (im Rahmen der Sanierungszyklen und bei Neubau)

### Bausteine

- Analyse u. Potenzialermittlung für o.g. Innenstadtstraßen bzw. bei Neubau/Instandsetzung
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung
- Einbezug der Anlieger und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken
- Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen, ggf. auch als eigenes Projekt (z. B. im Fall der Rathausstraße)

#### Kostenaufwand

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

#### Priorität

- hoch
- mittel
- niedrig

#### Zeitraumen

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

#### Weitere Effekte

- Aufenthaltsqualität
- Geschwindigkeit
- Verkehrssicherheit
- Erreichbarkeit

**Maßnahmenbezug:** D4, D6

**Akteure:** Stadt Greven, ggf. übergeordnete Bausträger



**D 6**

**Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts**

Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist ein wesentlicher Einflussfaktor für die Verkehrssicherheit und die Umfeldverträglichkeit von Straßen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist daher nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes bei Vorliegen definierter Kriterien (z. B. Verkehrssicherheit, sensible Umfeldnutzung) zulässig und ggf. auch geboten. Die Anzahl der erfüllten Kriterien je Streckenabschnitt stellt dabei ein erstes Indiz für die Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Dabei kann auch bereits nur ein erfülltes Kriterium (z. B. Schutzanspruch der Umfeldnutzung) so gewichtig sein, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann. Auch mit Blick auf mögliche zukünftige Änderungen der gesetzlichen Vorgaben und Regelwerke, sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, Verkehrsberuhigungen im innerstädtischen Netz auszuweiten, um die Belastungen durch den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Die endgültige Abwägung, bei der auch noch weitere Kriterien betrachtet werden müssen, obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

Auch die im Rahmen der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung negativ eingestuften Straßenabschnitte wurden im Rahmen des Teilplans Mobilität hinsichtlich einer Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft. Außerdem wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells die verkehrlichen Auswirkungen möglicher Geschwindigkeitsbegrenzungen in verschiedenen Varianten für mehrere Straßenräume simuliert und bewertet. Dies alles zu Grunde legend wurden Empfehlungen zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen im innerstädtischen Straßennetz abgegeben, welche auf Kartenausschnitten (vgl. Kap. 4.4) dargestellt sind.

**Einzelmaßnahmen**

Auf folgenden Straßen wird eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen:

- Münsterstraße: 30 km/h-Strecke, zw. König- und Schützenstraße (Radverkehr, enge Seitenräume, Querungsbedarf)
- Kardinal-von-Galen-Straße: Ausweitung 30km/h-Strecke, Engstelle Martinstraße (Verkehrssicherheit)
- Hinter der Lake, Paulusstr., Niendamm: 30 km/h-Zone (Wohngelände, Querungsbedarf)
- Reckenfeld: Knoten Bahnhofstr./K 53 (Querungsbedarf, Ortskern)

**Bausteine**

- Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der identifizierten Streckenabschnitte
- Berücksichtigung weiterer Abwägungskriterien (z. B. Betroffendichte, Verkehrsbedeutung, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderliche (bauliche) Anpassungen)
- Ausweisung der Geschwindigkeit (Beschilderung) und ggf. bauliche Straßenraumanpassung
- ggf. Kontrolle und Durchsetzung

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Geschwindigkeit
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität

**Maßnahmenbezug:** D3

**Akteure:** Stadt Greven



**D7**  
**Optimierung Parkraumangebot**

Im Umfeld der Innenstadt Greven rechts der Ems (Fußgängerzone) steht ein ausreichendes Angebot an Kfz-Stellplätzen zur Verfügung. Die Ortsmitte Reckenfeld als Nahversorgungszentrum weist ein Überangebot an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum auf, da bereits der Einzelhandel vor Ort eine große Anzahl an Parkmöglichkeiten zur Verfügung stellt. Durch eine Optimierung der Parkraumregelungen im Sinne eines Parkverbotes auf dem Marktplatz Reckenfeld kann die Aufenthaltsqualität für die Nahmobilität – auch in Kombination mit den Nahmobilitätsrouten (vgl. A1) gesteigert werden. Gleichzeitig entstehen Nutzungspotenziale für den weiteren (dauerhafte) Aufbau von Stadtmöbeln (z. B. Sitzbänke, Spielgeräte, Begrünung), welche unter Berücksichtigung des wöchentlichen Marktes konkret verortet werden müssen. Durch die vorhandenen Kfz-Stellplätze im Straßenraum (Bahnhofstraße, Grevener Landstraße) sowie östlich des Markplatzes entsteht durch die Maßnahme keine Verknappung des Parkraumangebotes. Für das Parkhaus am Bhf. Greven schlägt das Mobilitätskonzept eine eindeutige Beschilderung vor, da die derzeitige Information vor Ort (ausschließliche Nutzung durch ÖPNV-Nutzer) im Widerspruch zu öffentlichen Informationen von Seiten der Stadt steht (öffentliches und kostenfreies Parkhaus). Eine eindeutige Beschilderung kann hier zum Abbau von Konfliktpotenzial zwischen den Nutzern (z. B. mit der Belegschaft angrenzender Betriebe) sowie zu einer besseren Auslastung des Parkhauses führen.

Mit der 2016 beschlossenen neuen Landesbauordnung NRW wird die generelle Stellplatzverpflichtung zukünftig kommunalisiert. Demnach empfiehlt das Mobilitätskonzept die Formulierung einer kommunalen Stellplatzsatzung für die Stadt Greven, welche die Herstellung von Stellplätzen für Fahrräder und Kraftfahrzeuge regelt. Hierdurch entstehen neue Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, um eine umweltverträgliche Mobilitätsentwicklung zu fördern. So bestehen u. a. die Möglichkeiten bindende Aussagen zu Fahrradstellplätzen oder zu vorhandenen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu formulieren. Darüber hinaus kann die Stadt Greven im Sinne des Mobilitätsmanagements (vgl. E1, E2) Maßnahmen benennen, durch die eine Minderung oder Aussetzung der Herstellungspflicht von Kfz-Stellplätzen als Alternative zur Stellplatzablöse ermöglicht wird.

Im Frühjahr 2017 wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Beschluss gefasst, Elektrofahrzeuge auf städtischen Großparkplätzen von den erhobenen Parkgebühren für die kommenden fünf Jahre zu befreien. Die Privilegierung der Elektromobilität wird vom Mobilitätskonzept unterstützt, sollte jedoch stärker nach außen kommuniziert werden.

**Bausteine**

- Eindeutige Beschilderung des Parkhauses am Bahnhof
- Einrichtung Parkverbot auf dem Marktplatz Reckenfeld (Berücksichtigung Behindertenparken)
- Formulierung kommunale Stellplatzsatzung mit Aussagen zu Radabstellanlagen, Elektromobilität, Maßnahmen zur Förderung autoreduzierten Wohnens

<p><b>Kostenaufwand</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Zeitraumen</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Weitere Effekte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Multimodalität</li> </ul>
--	--	--	---

**Maßnahmenbezug:** A1, E1, E2

**Akteure:** Stadt Greven



**D8**

**Definition eines Vorbehaltsnetzes für den Schwerverkehr**

Wie bei der Definition des Hauptstraßen- bzw. Vorbehaltsnetzes für den gesamten Kfz-Verkehr wurde auch ein Vorrangnetz für den schweren Lkw-Verkehr festgelegt. Dieses Lkw-Führungsnetz stärkt einerseits die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte durch eine klare Routenführung über geeignete Hauptverkehrsstraßen und reduziert damit andererseits negative Folgewirkungen des Lkw-Verkehrs (Luft, Lärm, Verkehrssicherheit) im restlichen Straßennetz.

Der nachfolgend dargestellte Entwurf für ein Lkw-Führungsnetz basiert auf dem definierten Hauptstraßennetz, den bereits bestehenden Lkw-Durchfahrtsverboten (z. B. Königstraße), den bei der Bestandsanalyse identifizierten straßenräumlichen Verträglichkeiten sowie der Lage der derzeitigen sowie geplanten Industrie- und Gewerbebestandorte. Ebenfalls geprüft wurde das Vorrangnetz für Schwer- und Gefahrguttransporte des Kreises Steinfurt (2017 neu aufgestellt), dessen Aussagen mittel- bis langfristig jedoch optional angepasst werden sollten (z. B. Gefahrguttransporte über die Rathaus- und Königstraße -> hier maximal als Anliegerverkehr wünschenswert, entsprechend der neuen Beschilderung mit Lkw-Durchgangsverbot).

Rückgrat des Netzes bilden die übergeordneten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen). Innerorts lassen sich aufgrund von notwendigem Lieferverkehr und der Bestandslage von Gewerbebetrieben und Einzelhandel bzw. Nahversorgern Fahrten über Straßen mit gleichzeitig angrenzender Wohnnutzung nicht vermeiden. Diese Teile des Schwerverkehrsnetzes sollen aber nur für Anlieger bzw. den lokalen Quell- und Zielverkehr freigegeben werden. Zudem sollten entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs ergriffen werden (z. B. Verkehrsberuhigung, lärmbezogene Optimierung der Fahrbahnoberflächen, Lieferzeiten).

Weitere Maßnahmen zur Förderung eines stadtverträglichen, innerstädtischen Liefer- und Dienstleistungsverkehrs sind in Maßnahmensteckbrief D 9 dargestellt.

**Bausteine**

- Definition u. Klassifizierung des Schwerverkehrsnetzes (Entwurf i. R. des Teilplans Mobilität)
- Abstimmung des Entwurfs mit Kreis Steinfurt, Wirtschaftsverbänden, Handwerkern, etc.
- Berücksichtigung des Vorbehaltsnetzes bei Folgeplanungen und Umbauten (z. B. erforderliche Mindestbreiten)
- Anpassen der Beschilderung, ggf. Ausweisung weiterer Durchfahrtsverbote (Anliegerbereiche)
- Prüfung der Einhaltung durch Zählungen und ggf. Kontrollen (Abstimmung mit der Polizei)
- Reduzierung negativer Auswirkungen auf Straßen mit Nutzungskonflikten

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Geschwindigkeit</li> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Instandhaltungsmanagement</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** D 9

**Akteure:** Stadt Greven, Kreis Steinfurt, Wirtschaftsakteure



**D9**

**Innovative Fahrzeugtechnologie für verträglicheren, innerstädtischen Liefer- und Dienstleistungsverkehr**

Auch durch die Definition eines Schwerverkehrsnetzes lässt sich Liefer- und Dienstleistungsverkehr innerhalb der Stadt nicht vermeiden. Anliegende Betriebe sowie Handwerker und Paketdienste müssen auch weiterhin ihre Ziele erreichen bzw. ihre Standorte beliefern lassen.

Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen können im Straßenraum meist nur reaktiv ergriffen werden (z. B. Verkehrsberuhigung, lärmbezogene Optimierung der Fahrbahnoberflächen, Festlegen von Lieferzeiten).

Im Hinblick auf eine verträglichere Abwicklung des Kfz-Wirtschaftsverkehrs stellt aber auch die Veränderung bei den eingesetzten Fahrzeugen bzw. Verkehrsmitteln einen geeigneten Ansatzpunkt dar. Dieser umfasst sowohl die Weiterentwicklungen bei konventioneller Technik (z. B. EURO-Norm-Stufen) sowie innovative Fahrzeugtechnologien (E-Antriebe und andere Technologien kombiniert mit neuentwickelten Fahrzeugaufbauten) als auch die Nutzung alternativer Verkehrsmittel (Lastenfahrräder etc.).

Die Stadt Greven kann die Verbreitung von entsprechend verträglicheren Fahrzeugen – mit Ausnahme ihres eigenen Fuhrparks – in erster Linie durch Überzeugungsarbeit und das Setzen von Rahmenbedingungen befördern. Hierbei geht es nicht um Einschränkungen für Fahrzeuge mit üblichen Verbrennungsmotoren, sondern um gezielte Anreize für Unternehmen, ihre Fahrzeugflotte aus eigener Motivation nach und nach auf umweltfreundlichere Fahrzeuge umzustellen.

Die Beratung und Zusammenarbeit mit Wirtschaftsverbänden und Unternehmen ist daher elementarer Bestandteil dieses Maßnahmenfeldes. Sie kann über bestehendes Personal (z. B. Klimaschutzmanager und/oder Wirtschaftsförderung) abgewickelt und in den Arbeitsablauf integriert werden.

**Bausteine**

- Werbung für innovative Fahrzeugtechnologien und Lastenfahrräder: gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z. B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Preisverleihung, Öffentlichkeitsarbeit)
- Bevorzugung verträglicherer Verkehrsarten und Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen: Überprüfung und Monitoring der neuen Möglichkeiten der seit 01.06.2017 geltenden Parkgebührensatzung (u.a. kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge auf Grevenener Großparkplätzen).
- Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge (vgl. D 10 und D 11)

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Geschwindigkeit</li> <li>▪ Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Instandhaltungsmanagement</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** D10, D11, E1

**Akteure:** Stadt Greven





**D 10**

**Ausbau Ladeinfrastruktur für Elektroautos**

Elektromobilität kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten. Der lokale Ausstoß von Luftschadstoffen sowie der Lärm werden deutlich reduziert. Basiert der Fahrstrom zudem auf erneuerbaren Energien, haben Elektroautos auch insgesamt eine positivere Ökobilanz als konventionelle Antriebe. In Greven existieren bereits drei Ladesäulen und zwei Wallboxen, wovon drei dem bundesweiten Stadtwerke-Verbund „ladenetz“ angehören (Parkplatz Rathaus, Stadtwerke, FMO). Weitere Standorte sind in Planung.

Mit einem fortsetzenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge forciert die Stadt Greven das hoch aktuelle Thema zunehmend in der öffentlichen Wahrnehmung. Gleichzeitig soll der weitere Ausbau bedarfsorientiert und nachhaltig erfolgen. Elektrofahrzeuge werden überwiegend an Zielorten mit längerer Standzeit im privaten oder halböffentlichen Raum geladen („Destination-Charging“: zu Hause, am Arbeitsplatz, in Parkhäusern). Demnach ist es eine wichtige Aufgabe, gemeinsam mit Akteuren aus Wohnungswirtschaft und Unternehmern den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Eigentum zu initiieren und organisatorisch zu fördern. Ergänzend ist es sinnvoll den Ausbau im öffentlichen Raum punktuell voranzutreiben, um einen wichtigen Signal- und Vorbildcharakter gegenüber Innovation und moderner Technik beizubehalten. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf wichtigen bzw. zentralen Zielorten, wie z. B. Bhf. Greven (vgl. C1), weiteren Parkplätzen in der Grevener Innenstadt (vgl. D7) sowie dem Ortzentrum Reckenfeld und ggf. Gimbe. Darüber hinaus sollten auch relevante Freizeit- und Kultureinrichtungen (z. B. Freilichtbühne, Hallenbad, Freibad, Kesselhaus) angesprochen und organisatorisch und fachlich unterstützt werden. Mit einem größer werdenden öffentlichen Ladesäulennetz in unmittelbarer Nähe zur Transitstrecke der BAB 1 entstehen für die Stadt zudem Standortvorteile und ein zukunftsorientiertes Image im Bereich Elektromobilität.

Zurzeit bestehen folgende Förderprogramme: „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ vom BMVI und der Landesförderbank in Nordrhein-Westfalen.

**Bausteine**

- Kooperation mit weiteren privaten Akteuren ausbauen, Abstimmung mit interessierten Institutionen
- Akquise weiterer Standorte, Identifikation prioritärer Stellplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur
- Bauliche Umsetzung und Vermarktung

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig <sup>45</sup>	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Innovation</li> <li>▪ Knowhow</li> <li>▪ Imagegewinn</li> </ul>
<b>Maßnahmenbezug:</b> C1, D7		<b>Akteure:</b> Stadt Greven, Stadtwerke, private Akteure, Vereine	

<sup>45</sup> Niedrige Kosten für die Stadt Greven, als lediglich aktivierender und unterstützender Akteur.



**D 11**  
**Carsharing-Konzept**

Das Prinzip "Benutzen statt Besitzen" ermöglicht den Verzicht auf einen privaten (Zweit-)Wagen und bringt unter bestimmten Rahmenbedingungen wirtschaftliche Vorteile für die private oder gewerbliche Pkw-Nutzung. Beim Carsharing werden Autos von mehreren Nutzern geteilt. Im urbanen Raum wird neben der Alternative zum privaten Pkw auch eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme erreicht. Wirtschaftliche Vorteile von Carsharing ergeben sich bis zu einer Jahresfahrleistung von ca. 11.000 km.

Nachdem wegen einer zu geringen Auslastung ein CarSharing-Anbieter sein Angebot in Greven wieder zurückgezogen hat, gilt es für eine zukunftsfähige und nachhaltige Implementierung eines CarSharing-Angebots die Nachfrage in weiteren Ortsteilen und Quartieren zu prüfen, um ggf. bisher unbekanntes Nutzerpotenzial (Zielgruppen) und prioritäre Siedlungsbereiche zu identifizieren (vgl. auch E1). Es kommen insbesondere auch Betriebe und Unternehmen als potenzielle Nutzer in Betracht, um eine gewisse Grundauslastung der CarSharing-Fahrzeuge zu gewährleisten. Hier setzt bereits das von den Stadtwerken Greven zusammen mit dem Unternehmen „E-2-work“ initiierte Projekt „Geschäftsmodell für ein innerbetriebliches E-Carsharing“ an. Im Projekt können Firmen durch Poolfahrzeuge ihre Mobilitätskosten reduzieren und die Fahrzeugauslastung verbessern. Das Projekt-Fahrzeug lässt sich durch einen digitalen Schlüssel öffnen und über eine Softwarelösung verwalten. In einem anderen Konzept teilen sich Unternehmen und Mitarbeiter ein Fahrzeug (zeitlich und kostenmäßig). Der Vorteil für den Mitarbeiter ist, dass er das Fahrzeug vollständig privat nutzen kann und auch bei Ausstattung und Typ mitbestimmen darf. Der Mitarbeiter stellt dem Unternehmen das Fahrzeug während seiner Arbeitszeit zur Verfügung. Dieses Konzept kann nach dem erfolgreichen Selbsttest, als Produkt an weitere Unternehmen vermarktet werden.

Darüber hinaus böte eine Mobilstation sehr gute Voraussetzungen für die Einbindung eines Carsharing-Angebotes, welches hierdurch präsent und attraktiv mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verknüpft wird (vgl. C1).

Mit dem im September 2017 in Kraft getretenen Carsharing-Gesetz auf Bundesebene besteht zudem die Möglichkeit Carsharing-Fahrzeugen Privilegien im öffentlichen Raum einzuräumen (z. B. Stationen auf öffentlichen Flächen, Erlass von Parkgebühren), wodurch das Mobilitätsangebot verstärkt in die öffentliche Wahrnehmung gebracht werden kann. Für eine erfolgreiche Umsetzung bedarf es einer stetigen und öffentlichkeitswirksamen Presse- und Informationsarbeit.

**Bausteine**

- Identifizieren von interessierten Unternehmen sowie potenziellen Zielgruppen/Nachfragepotenzialen
- Abstimmung der Carsharing-Strukturen und Herstellen der Infrastruktur
- Inbetriebnahme des Carsharing-Angebotes und Vermarktung
- Auswertung der Erfahrungen und ggf. Verstetigung

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Multimodalität</li> <li>▪ Innovation</li> <li>▪ Knowhow</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** C1, E1, E2      **Akteure:** Stadt Greven, Unternehmen, private Akteure, Stadtwerke Greven



**D 12**

**Reduzierung der Trennwirkung an der Molkereikreuzung**

Im Rahmen der Bearbeitung ist der Knotenpunkt L555 Nordwalder Straße / L587 Münsterdamm / Kardinal-von-Galen-Straße / L587 Ibbenbürener Dann, die sogenannte Molkereikreuzung als Anbindung an die Emsquerung Nordwalder Straße und somit zentraler Verteilerknoten im Grevenener Straßennetz in den Fokus gerückt. Einerseits konzentrieren sich hier Kfz-Verkehrsströme, so dass der Knotenpunkt an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Andererseits ist die Querung für den Fuß- und Radverkehr mit erheblichen Wartezeiten und z. T. mehrfachen Wartevorgängen an den hintereinanderliegenden Furten verbunden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde daher die Machbarkeit für einen Kreisverkehr an der Molkereikreuzung untersucht. In der Gesamtbetrachtung ist ein Kreisverkehr an der Molkereikreuzung allerdings weder leistungsfähig noch zur Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr geeignet (vgl. Anhang XY).

Zunächst ist eine Optimierung der Lichtsignalschaltung zur Verlängerung der Freigabezeiten - insbesondere in der Ost-West-Achse - zu prüfen. Dabei sind die Parameter zur Steuerung der Mindestfreigabezeiten in den Furten anzupassen sowie eine flüssige Querung vom nördlichen Zweirichtungsradweg der Emsbrücke kommend in Richtung Innenstadt sicherzustellen (Querung der drei Furten: Rechtsabbieger Ibbenbürener Damm - Nordwalder Straße - Münsterdamm). Außerdem ist u. a. zu prüfen, ob bzw. wie die Signalisierung des Linksabbiegers von der Nordwalder Straße getrennt vom Geradeausverkehr erfolgen könnte, um die Freigabezeit der Furt Ibbenbürener Straße zu verlängern. Über rein signaltechnische Maßnahmen hinaus sind aber auch alternative Querungsmöglichkeiten zu prüfen.

**Bausteine**

- Einwirken auf den Landesbetrieb Straßen.NRW zur kurzfristigen Anpassung des LSA-Programms zugunsten des Fuß- und Radverkehrs in der Bestandssituation
- Prüfen von weiteren Optimierungsmöglichkeiten, für die ggf. bauliche Anpassungen erforderlich sind (separate Signalisierung des Linksabbiegers von der Nordwalder Straße)
- langfristig Prüfung von alternativen Querungsmöglichkeiten

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nahmobilität</li> <li>▪ Erreichbarkeit</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** A1, A2, B6, D5

**Akteure:** Straßen.NRW, Stadt Greven



**E 1**

**Kommunales Mobilitätsmanagement (Schlüsselmaßnahme)**

Das Mobilitätsmanagement dient als strategischer Ansatz dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und führt zu einer effizienteren Nutzung von Mobilitätsangeboten. Das Kommunale Mobilitätsmanagement bezieht sich angebotsseitig auf die Gewährleistung einer ausreichenden Infrastruktur und Mobilitätsangebote, nachfrageseitig auf die Öffentlichkeitsarbeit und Servicedienstleistungen. Neben allgemeinem Informationsmaterial gilt es insbesondere vor dem Hintergrund einer wachsenden Bevölkerung Neubürger/innen frühzeitig über bestehende Mobilitätsangebote in Greven zu informieren sowie Nutzungsanreize zu schaffen (z. B. Schnupperticket, Testzeitraum CarSharing). Eine Regelmäßigkeit in der öffentlichkeitswirksamen Vermarktung (z. B. auf Veranstaltungen) der Grevener Mobilitätsangebote zusammen mit kooperierenden Akteuren führt zudem zu einer nachhaltigen Verstetigung der Informationen und Angebote im Kopf der Grevener Bevölkerung. In Kombination beider Varianten der Ansprachen (zielgruppenspezifisch) kann – nach dem Vorbild der Klimaschutzkonzeption – eine grundlegende Kommunikations- und Marketingstrategie im Bereich Mobilität mit Monitoring- und Evaluationsmöglichkeiten verstetigt werden.

Für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements übernimmt eine Ansprechperson in der Verwaltung die Funktion der Kontaktaufnahme gegenüber externen Anfragen sowie der Initiativen und die gezielte Ansprache potenzieller Zielgruppen. Hier werden auch die Angelegenheiten des betrieblichen sowie des schulischen Mobilitätsmanagements angesiedelt (vgl. E2 und E3). Der Erfolg eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist dabei abhängig von etablierten Strukturen und Zuständigkeiten in der Verwaltung, die kontinuierlich betrieben und modifiziert werden sollten. In NRW bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ für Mitarbeiter/innen der Kommunen an, welchen die Stadt Greven bereits in Anspruch genommen hat. Die ansatzweise Konzeption eines kommunalen Mobilitätsmanagements gehört zur Qualifikationsvoraussetzung für eine Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW (vgl. E4). Eine bundeweite Förderung für ein kommunales Mobilitätsmanagement existiert bisweilen (noch) nicht, wird aber aktuell u. a. von Seiten kommunaler Handlungsträger gefordert.

**Einzelmaßnahmen**

- NeubürgerInnen-Marketing
- regelmäßige öffentlichkeitswirksame Kampagnen
- Verstetigung Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit „Mobilität“
- betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement

**Bausteine**

- Etablierung eines Mobilitätsmanagements und Definition des Aufgabenbereichs
- Ansprache und Vernetzung mit Akteuren vor Ort
- Angebotskonzeption in Kooperation mit Akteuren definieren (z.B. Schnuppertickets, Probefahrten mit E-Fahrzeugen)
- Strategie für Öffentlichkeitsarbeit konzipieren (Art, Häufigkeit, Medien)
- Evaluation nach einem Jahr und Anpassung des Angebots

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Multimodalität</li> <li>▪ Familienfreundlichkeit</li> <li>▪ Wettbewerbsvorteil</li> <li>▪ Bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen</li> <li>▪ Netzwerkbildung</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input checked="" type="checkbox"/> mittel (p/a)	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** E2, E3, E4, D9 **Akteure:** Stadt Greven, Stadtwerke, Auto- und Fahrradhändler, Mobilitätsdienstleister, Kreis Steinfurt



## E 2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement wird das Ziel verfolgt, zielgruppenorientiert die Kfz-Fahrten der Belegschaft eines Unternehmens zugunsten des Umweltverbundes zu verlagern. Für die Stadt Greven als Standort zahlreicher großer Unternehmen, bietet Mobilitätsmanagement einen vielversprechenden Ansatz, den MIV-Anteil bzw. Pkw-Besetzungsgrad insb. im Pendlerverkehr zu reduzieren. Darüber hinaus können personenbezogene CO<sub>2</sub>-Emissionen der Belegschaft gesenkt sowie Betriebskosten effektiv eingespart werden. Durch alltägliche Bewegung werden außerdem positive Gesundheitsaspekte erzielt. Die Unternehmen entwickeln ein modernes und klimafreundliches Image, das auch positiv für die Anwerbung von Fachkräften wirkt.

Folgende Instrumente kommen für den Betrieb potentiell in Betracht. Die Nutzung des ÖPNV kann durch das JobTicket des RVM gefördert werden. Radfahren wird durch sichere/witterungsgeschützte Abstellanlagen, Duschen oder Leasingangebote (JobRad) gestärkt. Durch Fahr- oder Lastenräder können Kfz-Dienst-/Werksfahrten ersetzt werden. Betriebliches Flottenmanagement, Eco-Fahrtraining und betriebsinterne sowie firmenübergreifende (z. B. im Gewerbegebiet) Mitfahrplattformen tragen zur Effizienzsteigerung bei. Die Möglichkeit, CarSharing-Fahrzeuge im betrieblichen Fuhrpark zu nutzen (vgl. D 9) erbringt einen Mehrwert durch öffentliche Zugänglichkeit außerhalb der Dienstzeit.

Die Stadt Greven vernetzt, motiviert und unterstützt ansässige Unternehmen bei der Implementierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement, sodass die Betriebe nach einer anfänglichen Begleitung und Information die Organisation in Eigenregie durchführen. Zur Gewährleistung einer zuverlässigen Beratung tritt die Stadt als Vorbild auf, indem als erster Schritt ein verwaltungsinternes Mobilitätsmanagement aufgebaut wird. So kann neben der Bereitstellung von Informationen und Angeboten auf eigene Erfahrungen zurückgegriffen und entsprechendes Know-How weitergeben werden.

In der Stadt Dortmund wurde nachgewiesen, dass Einsparungen bei den Dienstwegen und dem Fuhrpark von bis zu 30 % möglich sind. Dies betrifft sowohl die monetären als auch die CO<sub>2</sub>-Einsparungen.

### Einzelmaßnahmen

- Stadt Greven als Vorbildakteur
- Akteursvernetzung, Ansprache, Information

### Bausteine

- Partner/Mobilitätsdienstleister ansprechen und gewinnen
- Unternehmen ansprechen und für das Thema sensibilisieren
- Unternehmen bei der Konzepterstellung begleiten und beraten
- ggf. Fördergelder akquirieren

Kostenaufwand	Priorität	Zeitraumen	Weitere Effekte
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Netzwerkbildung</li> <li>▪ Gesundheitsförderung</li> <li>▪ Imagegewinn</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** E1, E3, D9

**Akteure:** Stadt Greven, Wirtschaftsförderung, Unternehmen



### E3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulen sind Verkehrserzeuger, an denen die Etablierung eines Mobilitätsmanagements sinnvoll ist. Die Auseinandersetzung mit den alltäglichen Schulwegen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements kann an Schulen nachhaltig zu einem klimafreundlicheren Mobilitätsverhalten beitragen. Alternativen zum Elterntaxi ermöglichen Schüler/innen eine selbstständige Mobilität und alltägliche, gesundheitsfördernde Bewegung. Für eine breite Akzeptanz und einen hohen Wirkungsgrad ist es ratsam, alle Akteure einer Schule an der Ideenentwicklung, Organisation und Realisierung von Maßnahmen zu beteiligen.

Neben infrastrukturellen Lösungen, können auch organisatorische Ansätze zu einer CO<sub>2</sub>-ärmeren Mobilität beitragen: zu Fuß (Laufbusse), per Rad (sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Werkstatt-AG/Reparaturservice), mit Bus und Bahn (Bewerbung des Bildungstarifs) oder mit dem Auto (Elternhaltestellen in Kombination mit Pkw-Fahrverboten vor der Schule zu Schulbeginn/-ende), Fahrgemeinschaften, temporäre Umnutzung von Parkplätzen, Öffentlichkeitsarbeit (Wettbewerbe wie Grüne Meilen sammeln, Zeichen-/ Filmwettbewerbe, Veranstaltungen wie Messen, Parcours). In Greven wurden bereits erste Pilotprojekte im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements durchgeführt (z. B. Walking-Bus Martinischule, Wettbewerb Kita Kinderland).

Schulisches Mobilitätsmanagement wird über bereits bestehenden Vernetzungen aus Klimaschutzaktivitäten in einer Arbeitsgemeinschaft an die Schulen herangetragen und verankert. Jährlich wird ein spezifisches Thema ausgewählt und zur Umsetzung in den Schulen vorgeschlagen. So soll die Entwicklung schulinterner Mobilitätsprojekte angeregt und im Idealfall verstetigt werden. Analog zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (E2), übernimmt die Verwaltung der Stadt Greven eine begleitende und informative sowie ggf. initiative Funktion gegenüber den Schulen, da diese mittel- und langfristig das Mobilitätsmanagement vor Ort eigenverantwortlich organisieren.

**Einzelmaßnahmen**

- weitere Leuchtturmkampagnen an ausgewählten Schulen

**Bausteine**

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe relevanter Akteure (Schulamt, Schüler-/Elternvertretungen, Polizei)
- Initiierung von ersten Pilotprojekten mit dem Charakter der Übertragbarkeit
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation und Übertragung auf andere Schulen/andere Bildungseinrichtungen

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilitätserziehung</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Gesundheitsförderung</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** E1, E2

**Akteure:** Stadt Greven, Schulen, Polizei, Verkehrswacht





**E 4**

**Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Die Stadt Greven bemüht sich bereits um die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität des Landes NRW. Die Bestrebungen werden durch das Mobilitätskonzept unterstützt.

Mit der Mitgliedschaft besteht der Zugang zu einem breit aufgestellten Netzwerk unterschiedlicher Körperschaften (z. B. Kommunen, Land NRW, Hochschulen), welche ein bezahlbares, sicheres und effizientes Mobilitätssystem in Kombination mit einer hohen Lebensqualität und attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandorten im Fokus der zukünftigen Entwicklung haben. Mit der Zielsetzung den Verkehrsraum zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs zu gestalten, dient das kommunale Mobilitätsmanagement als zentrales Instrument, da hier in unterschiedlichen Bereichen (z. B. Schule, Neubürger\*innen) und Fachabteilung sowie Vorgehensweisen (z. B. Kommunikation) eine gemeinsame Zielsetzung etabliert wird (vgl. E1). Mit dem Zukunftsnetz Mobilität besteht für die Stadt Greven die Möglichkeit erste Best-Practice-Beispiele im Mobilitätsbereich durchzuführen, im ständigen interdisziplinärem Austausch mit anderen Kommunen und Einrichtungen zu stehen sowie über das Netzwerk das jeweilig gewonnene Know-How weiterzugeben bzw. vor Ort anzuwenden. Ein wesentliches Handlungsfeld des Zukunftsnetzes NRW ist die Verkehrssicherheit (vgl. E6), welches auf dem landesweiten Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 basiert.

Der Kreis Steinfurt ist bereits Mitglied und kann gewonnene Erkenntnisse an die Stadt Greven weitertragen.

**Bausteine**

- Ansatz kommunales Mobilitätsmanagement entwickeln (E1)
- Benennung verantwortlicher Ansprechperson in der Verwaltung
- Bewerbung um Mitgliedschaft und Unterzeichnung des Rahmenvertrags
- rege Teilnahme am Erfahrungs- und Informationsaustausch
- Durchführung verwaltungsinterner Workshops zur "Nachhaltigen Mobilitätsentwicklung"
- Einrichtung verwaltungsinterner, fachbereichsübergreifenden Arbeitskreis
- Umsetzung zielgruppen- und standortspezifischen Maßnahmen der Verkehrssicherheit

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrswende</li> <li>▪ nachhaltige Mobilität</li> <li>▪ Mobilitätserziehung</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> </ul>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> langfristig	
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig			

**Maßnahmenbezug:** E1, E2, E3, E6

**Akteure:** Stadt Greven



**E 5**  
**AGFS Mitgliedschaft**

Um Fuß- und Radverkehrsförderung effektiv betreiben zu können müssen auch entsprechende Strukturen vorhanden sein bzw. geschaffen werden. Insbesondere im längerfristigen Kontext stellt die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) sehr gute Strukturen, ein breit aufgestelltes Netzwerk sowie großes Know-How im Bereich der Nahmobilität ihren Mitgliedern zur Verfügung.

Das Ziel der AGFS ist die Entwicklung zukunftsfähiger, belebter und wohnlicher Städte durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Sie setzt sich für die Vernetzung, die inhaltliche und fachliche Weiterentwicklung sowie die Unterstützung der Mitgliedskommunen z. B. durch Kampagnen und Materialien ein. Die Mitglieder verstehen sich dabei als Modellstädte für eine zukunftsfähige und stadtverträgliche Mobilität.

Der Kreis Steinfurt ist seit 2009 Mitglied der AGFS und kann der Stadt Greven hinsichtlich der Aufnahmevoraussetzungen sowie im Rahmen des Bewerbungsverfahrens – wie im Masterplan klimafreundliche Mobilität (2015) festgehalten – beratend und unterstützend zur Seite stehen.

**Bausteine**

- Ansprache Kreis Steinfurt hinsichtlich Bewerbung und Mitgliedschaft
- verwaltungsinterne Bewerbung zur Mitgliedschaft bei der AGFS (Priorität Nahmobilitätsförderung, stadtplanerische Schwerpunkte)
- Qualifizierung für AGFS in den Bereichen Infrastruktur, Service, Kommunikation und Information
- Bewerbung um Aufnahme bei der AGFS

<b>Kostenaufwand</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeitraumen</b>	<b>Weitere Effekte</b>
<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Know-How</li> <li>▪ Netzwerk</li> <li>▪ Imagegewinn</li> <li>▪ Lebensqualität</li> </ul>

**Maßnahmenbezug:** Handlungsfelder A und B, D2, D4, D11, E1, E6      **Akteure:** Stadt Greven



**E 6**

**Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit (Audits)**

Verkehrssicherheit ist ein verkehrsmittel- und altersübergreifendes Thema, dessen Berücksichtigung in der Planung sowie Gestaltung des Verkehrssystems einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzung der vorhandenen Mobilitätsangebote ausübt. Wird z. B. die Radverkehrsführung als sicher – insb. von ungeübten Radfahrer\*innen – empfunden, so nutzen Personen das Rad häufiger.

In Anbetracht von „Vision Zero“ gilt es, das Thema Verkehrssicherheit grundlegend in das stadt- und verkehrsplanerische Denken mittels Sicherheitsaudits für Straßen einzubinden. Dies bezieht den vollständigen Prozess eines Neu-, Aus- oder Umbaus von der Konzeption über die Planung bis hin zur Umsetzung ein. So dient die Berücksichtigung verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte (z. B. Sichtverhältnisse, Witterung, Kurvenverlauf) in allen Leistungsphasen des jeweiligen Vorhabens der Qualitätssicherung und Sicherheitsgewährleistung bzw. Optimierung der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer\*innen.

Durch regelmäßige Sicherheitsaudits entsteht über die eigentliche Prüfung hinaus eine verstärkte Sensibilisierung für verkehrssicherheitsrelevante Belange im Planungs- und Verwaltungswesen der Stadt, sodass eine Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit vorangetrieben wird. In Deutschland dienen die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS) sowie die „Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“ (ESN) als hilfreiche Planungsgrundlagen für die Durchführung von Sicherheitsaudits auf kommunaler Ebene.

**Bausteine**

- Fortbildung eines internen (unabhängigen) Ansprechpartners zum Auditor
- Alternativ: Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung von Sicherheitsaudits
- schrittweise Sensibilisierung für verkehrssicherheitsrelevante Straßengestaltung (laufend)
- Prüfung der Verkehrssicherheit in Konzeption und Umsetzung als fester Bestandteil des Planungsprozesses

**Kostenaufwand**

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

**Priorität**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Zeitraumen**

- kurzfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

**Weitere Effekte**

- Vision Zero
- Know-How
- Imagegewinn
- Lebensqualität

**Maßnahmenbezug:** E1, E2

**Akteure:** Stadt Greven



**E7**  
**Stadtradeln weiterführen**

Mit der fortsetzenden Teilnahme an der bereits bundesweit bekannten Kampagne "STADTRADELN" etabliert die Stadt Greven die Motivationsarbeit für mehr Radverkehr und Klimaschutz durch eine öffentlichkeitswirksame und niedrighschwellige Veranstaltung.

STADTRADELN ist eine Kampagne des Klimabündnisses, in dem auch der Kreis Steinfurt Mitglied ist. Im Jahr 2017 nahmen bundesweit über 220.000 Radfahrer\*innen aus über 620 Kommunen beim STADTRADELN teil. Knapp 42 Millionen Kilometer wurden in je drei Wochen zurückgelegt und damit im Vergleich zu Autofahrten über 5.900 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden.

Die Kampagne beinhaltet einen Radfahr-Wettbewerb zwischen Kommunalpolitikern und der Bevölkerung um zurückgelegte Kilometer mit dem Rad (privat und dienstlich). Am Wettbewerb kann als Einzelperson, aber auch als Team teilgenommen werden, sodass hier auch der Mitnahmeeffekt durch Kolleg\*innen, den Freundes- oder Familienkreis ausgenutzt wird. Zudem treten kommunale Handlungsträger als Vorbilder auf und machen öffentlichkeitswirksam Werbung für das Radfahren.

Nachdem die Stadt Greven bereits fünf Mal in Folge erfolgreich an der Kampagne teilgenommen hat, gab es im Jahr 2017 keine Teilnahme. Demnach formuliert das Mobilitätskonzept eine Wiederaufnahme der Teilnahme an der Kampagne für die kommenden Jahre. Aufgrund der bereits bestehenden Erfahrungen und Netzwerkarbeit aus der Vergangenheit ist die Maßnahme relativ leicht umzusetzen und (wieder) zu etablieren.

**Bausteine**

- Ansprache lokaler Vorbildakteure
- öffentlichkeitswirksame Ankündigung der Kampagne
- begleitende Presse- und Medienarbeit
- Organisation der Preisverleihung

<p><b>Kostenaufwand</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>	<p><b>Zeitraumen</b></p> <p><input type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Weitere Effekte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Imagegewinn</li> <li>▪ Mobilitätskultur</li> <li>▪ Gesundheitsförderung</li> </ul>
--	--	--	---

**Maßnahmenbezug:**  
E1, Handlungsfeld B

**Akteure:** Stadt Greven, Stadtwerke Greven, Greven Marketing e.V., ADFC, weitere private Akteure

### 5.3 Umsetzungsfahrplan

In den folgenden Tabellen werden die Maßnahmen der fünf Handlungsfelder hinsichtlich der für die Umsetzung relevanten Kriterien (Priorität, Zeitrahmen, Kostenaufwand, Akteure) zusammengefasst.

Ifd. Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeitrahmen			Kosten- aufwand	Akteure
			kurz- fristig	lang- fristig	Dauer- aufgabe		
<b>A. Handlungsfeld Fußverkehr</b>							
A1	Nahmobilitätsrouten in innenstadtnahe Quartiere	Schlüssel	■			niedrig	Stadt Greven
A2	Einrichtung und Optimierung von Querungsanlagen	mittel		■		mittel	Stadt Greven, Straßen.NRW
A3	Gestaltung von Ortseingängen	mittel		■		mittel	Stadt Greven, Straßen.NRW
A4	Abbau von Angsträumen	niedrig	■			niedrig	Stadt Greven, DB, kreative Akteure
A5	barrierefreie Innenstadt und Ortsmitte	hoch			■	hoch	Stadt Greven, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderung
A6	Schließung von Netzlücken	niedrig			■	hoch	Stadt Greven, Wirtschaftsförderung Greven
A7	Wegweisung Fußverkehr	niedrig	■			niedrig	Stadt Greven, Wirtschaftsförderung Greven
A8	Fußgängerzone ohne Kfz-Verkehr	hoch	■			mittel	Stadt Greven

Ifd. Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeitraumen			Kosten- aufwand	Baulasträger / Akteure
			kurz- fristig	lang- fristig	Dauer- aufgabe		
<b>B. Handlungsfeld Radverkehr</b>							
B1	Radstation Greven	Schlüssel		■		sehr hoch	Stadt Greven, Greven Marketing e.V., DB
B2	Konzeption eines städtischen Radverkehrsnetzes	hoch	■			hoch	Stadt Greven, Kreis/Land/Bund, ggf. ADFC (beratend)
B3	Bevorrechtigung des Radverkehrs	hoch		■		mittel	Stadt Greven
B4	interkommunale Radrouten	mittel		■		sehr hoch	Stadt Greven, Kreis Steinfurt, Stadtregion Münster, Nach- bargemeinden, ggf. Straßen.NRW
B5	Qualifizierung der Radverkehrsinfra- struktur	hoch			■	hoch	Stadt Greven, Straßen.NRW, ADAC
B6	Fahrradfreundliche Knotenpunkte	hoch		■		mittel	Stadt Greven, Polizei, ADFC
B7	Ausbau und Qualifizierung von Radabstellanlagen	hoch		■		mittel	Stadt Greven, ggf. ADFC
B8	Serviceangebote für den Radverkehr	niedrig		■		niedrig	Stadt Greven, ADFC, Greven Marketing e.V.



Ifd. Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeitraumen			Kosten- aufwand	Baulastträger / Akteure
			kurz- fristig	lang- fristig	Dauer- aufgabe		
<b>C. Handlungsfeld ÖPNV</b>							
C1	Mobilstation Bahnhof Greven	Schlüssel		■		hoch	Stadt Greven, Greven Marketing e.V., DB, ZVM, Taxiunternehmen, Carsharing-Anbieter, Stadtwerke Greven
C2	Zentrale Haltestelle in der Ortsmitte Reckenfeld	mittel	■			sehr hoch	Stadt Greven, Stadtwerke Greven, ZVM, Kreis Steinfurt
C3	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV	hoch		■		sehr hoch	Straßenbaulastträger (Stadt Greven, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW)
C4	Maßnahmen im Tarifsystem: Eine Stadt – eine Preiszone	hoch	■			mittel (jährlich)	Stadt Greven, Stadtwerke Greven, ZVM, Kreis Steinfurt
C5	Nachtangebot im ÖPNV am Wochenende	mittel		■		mittel (jährlich)	Stadt Greven, Stadtwerke Greven, ZVM, Kreis Steinfurt
C6	Verbesserung in Netz und Angebot	mittel		■		hoch (jährlich)	Stadt Greven, Stadtwerke Greven, ZVM, Kreis Steinfurt
C7	Flexible ÖPNV-Angebote	mittel	■			hoch	Stadt Greven, Stadtwerke Greven, ZVM, Kreis Steinfurt, Verkehrs- oder Taxiunternehmen
C8	Verknüpfung Bus-Fahrrad	mittel	■			mittel	Stadt Greven
C9	Prüfauftrag Elektrobus Greven	niedrig	■			niedrig	Stadt Greven, C. Weilke GmbH, Verkehrsbetrieb Schäpers, RVM, Kreis Steinfurt

Ifd. Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeitraumen			Kosten- aufwand	Baulastträger / Akteure
			kurz- fristig	lang- fristig	Dauer- aufgabe		
<b>D. Handlungsfeld Stadtraum und Verkehr</b>							
D1	Definition des Hauptstraßen- und Vorbehaltsnetzes	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>			niedrig	Stadt Greven
D2	Definition eines Prioritätenetzes der untergeordneten Straßen (außerorts)	mittel		<input checked="" type="checkbox"/>		niedrig	Stadt Greven, ggf. übergeordnete Baulastträger (Kreis, Land), Bauern/Forstwirte, Umweltverbände
D3	Verkehrsführung in der Innenstadt	hoch		<input checked="" type="checkbox"/>		mittel	Stadt Greven
D4	Umgestaltung der Rathausstraße	Schlüssel		<input checked="" type="checkbox"/>		sehr hoch	Stadt Greven
D5	Neuordnung von Straßenräumen	hoch		<input checked="" type="checkbox"/>		sehr hoch	Stadt Greven, ggf. übergeordnete Baulastträger
D6	Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts	hoch		<input checked="" type="checkbox"/>		niedrig	Stadt Greven
D7	Optimierung Parkraumangebot	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>			niedrig	Stadt Greven
D8	Definition eines Vorbehaltsnetzes für den Schwerverkehr	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>			niedrig	Stadt Greven, Kreis Steinfurt, Wirtschaftsakteure
D9	Innovative Fahrzeugtechnologie für verträglicheren, innerstädtischen Liefer- und Dienstleistungsverkehr	hoch		<input checked="" type="checkbox"/>		mittel	Stadt Greven
D10	Ausbau Ladestationen für Elektroautos	mittel			<input checked="" type="checkbox"/>	niedrig	Stadt Greven, Stadtwerke, private Akteure, Vereine
D11	CarSharing-Konzept	mittel		<input checked="" type="checkbox"/>		mittel	Stadt Greven, Unternehmen, private Akteure, Stadtwerke Greven
D12	Reduzierung der Trennwirkung der Molkereikreuzung	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>			niedrig	Straßen.NRW, Stadt Greven

Ifd. Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeitraumen			Kosten- aufwand	Baulastträger / Akteure
			kurz- fristig	lang- fristig	Dauer- aufgabe		
<b>E. Handlungsfeld Kommunikation und Organisation</b>							
E1	Kommunales Mobilitätsmanagement	Schlüssel			■	mittel (jährlich)	Stadt Greven, Stadtwerke, Auto- und Fahrradhändler, Mobilitätsdienstleister, Kreis Steinfurt
E2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	mittel			■	niedrig	Stadt Greven, Wirtschaftsförderung, Unternehmen
E3	Schulisches Mobilitätsmanagement	mittel			■	niedrig	Stadt Greven, Schulen, Polizei, Verkehrswacht
E4	Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW	hoch	■			niedrig	Stadt Greven
E5	AGFS Mitgliedschaft	hoch			■	niedrig	Stadt Greven
E6	Institutionalisierung der Verkehrssicher- heitsarbeit (Audits)	hoch	■			niedrig	Stadt Greven
E7	Stadtradeln weiterführen	hoch			■	niedrig	Stadt Greven, Greven Marketing e.V., ADFC, weitere private Akteure

## 6 Evaluationskonzept

Zusammenhänge und Auswirkungen von Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen auf- und untereinander sind sehr komplex. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingung (z. B. Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige, ausschlaggebende Veränderungen abzusehen, dient ein begleitendes Evaluationskonzept dazu, Maßnahmenwirkungen im Umsetzungsprozess sowie Abweichungen zur Zielsetzung frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren und handeln zu können. Das Mobilitätskonzept wird entsprechend nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet, sondern versteht sich mit einer kontinuierlichen Überprüfung als prozessorientiert.

Das Evaluationskonzept beschäftigt sich im Wesentlichen mit der Prozessevaluation (vgl. Kap. 6.1), zeigt aber auch die Vorgehensweise für die Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kap. 6.2) auf. Die Prozessevaluation besteht aus den beiden Bausteinen der Umsetzungsanalyse und der Wirkungsanalyse. Dazu wird ein messbares Indikatorensystem (vgl. Kap. 6.3) vorgeschlagen, welches als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung dient.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit vorgeschlagen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

**Abbildung 98: Steuerungsfunktion der Evaluation im Umsetzungsprozess**



Quelle: Planersocietät

Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

## **6.1 Prozessevaluation**

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses umfasst die beiden Bausteine der Umsetzungsanalyse und Wirkungsanalyse, deren Ergebnisse in unterschiedlichen Zeitintervallen in Berichtsform dokumentiert werden. Während die Umsetzungsanalyse (vgl. Kap. 6.1.1) den Prozess der Umsetzung betrachtet (Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant? Wo gibt es Erfolge und Hindernisse bzw. Schwierigkeiten?), wird mit der Wirkungsanalyse (vgl. Kap. 6.1.2) die Zielerreichung geprüft (Wie weit ist der Entwicklung zur Erreichung der Ziele? Gibt es Bedarf zur Anpassung der Handlungsstrategien?). Die Erkenntnisse aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kap. 6.2) können in die Prozessevaluation einfließen. Insofern in der Prozessevaluation Effekte festgestellt werden, die nicht zielführend und entsprechend unerwünscht sind, ist die Anpassung des Maßnahmenkatalogs zu prüfen, um entsprechend nachzusteuern.

### **6.1.1 Umsetzungsanalyse**

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten (vgl. Kap. 6.2) werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle zwei Jahre erfolgen und mit einem Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

### **6.1.2 Wirkungsanalyse**

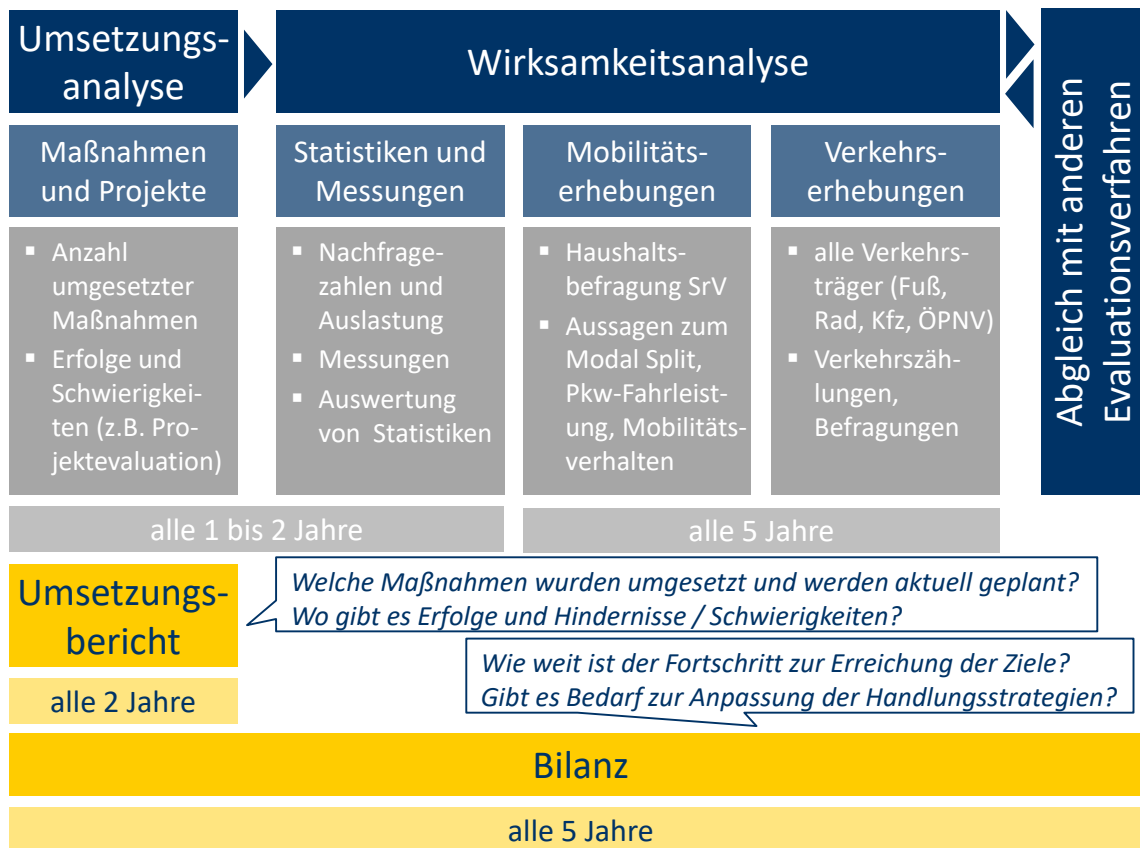
Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen: Mobilitätsbefragungen in Form von Haushaltsbefragungen, Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie die Auswertung von Statistiken und Messungen (vgl. Abbildung 99).

Da sich parallel zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts auch andere Konzepte und auch Teilkonzepte des Stadtentwicklungskonzepts in der Umsetzung befinden (vgl. Kap. 1.1), ist eine Abstimmung der Evaluationsverfahren sinnvoll. Dabei geht es einerseits darum, Synergieeffekte in der Datenerhebung zu identifizieren und zu nutzen, sowie andererseits um den Abgleich der Ergebnisse. Dazu ist eine Synchronisierung des Evaluationsturnus zu empfehlen. In dem Zusammenhang ist

auch eine Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt oder weiteren regionalen Akteuren im Bereich Mobilität zu empfehlen.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten (vgl. Kap. 6.3) und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von 5 Jahren vorgeschlagen. In der Bilanz werden die Ergebnisse der Wirkungsanalyse mit der Umsetzungsanalyse zusammengeführt. Dieser Turnus ermöglicht auch für die Entscheidungsträger eine Reflektion des Umsetzungsprozesses je Legislaturperiode.

**Abbildung 99: Konzept der Prozessevaluation**



Quelle: Planersocietät

## 6.2 Evaluation von Einzelmaßnahmen

Das Maßnahmenkonzept benennt einige Maßnahmen, mit denen neue Handlungsansätze erprobt werden sollen (z. B. A1 Nahmobilitätsrouten, C7 Flexible ÖPNV-Angebote, E Maßnahmen im Mobilitätsmanagement). Es wird empfohlen, die Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewerten zu können. Eine kritische Begleitung von Pilotprojekten ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation des neuen Handlungsansatzes in Greven.



Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Ermittlung von Wirkungen durch Vorher-/ Nachheruntersuchungen möglich. Dazu ist zunächst die Definition der jeweils projektrelevanten Messgrößen erforderlich, die sich als Auswahl aus den vorgeschlagenen Indikatoren (vgl. Kap. 6.3) anbietet. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden.

Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden.

### **6.3 Messbare Indikatoren**

Die Evaluation erfordert eine Festlegung von Indikatoren, welche die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf die definierten Ziele ermöglicht. Die Indikatoren sollten möglichst objektiv und quantitativ erfasst werden können. Für die Ermittlung der Indikatoren werden Zeitintervalle vorgeschlagen, die eine Regelmäßigkeit der Überprüfung gewährleisten, wobei gleichzeitig Aufwand und Kosten für die jeweilige Erhebungsmethodik zu berücksichtigen sind. Für einige Indikatoren (Modal Split, Kfz-Mengen) liegen mit dem Zielszenario quantifizierte Zielwerte vor. Demgegenüber ist für eine Vielzahl der Indikatoren die qualitative Entwicklung ausschlaggebend (z. B. rückläufige Unfallzahlen). Im Folgenden werden die Indikatoren, die aus den methodischen Säulen der Evaluation resultieren, erläutert.

#### **6.3.1 Mobilitätserhebung**

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle (vgl. Tabelle 23). So wurde bereits mit der Haushaltsbefragung des Kreis Steinfurt (2011) eine wichtige Grundlage geschaffen, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung, sowie Verkehrsverhalten für die Analysesituation vorliegen und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign auch zukünftig daran orientieren, um Vergleichbarkeiten zu ermöglichen. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand zwischen den Haushaltsbefragungen von ungefähr 5 Jahren.

#### **6.3.2 Verkehrserhebungen**

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zählraten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage in der Stadt Greven zu messen (vgl. Tabelle 23). Befragungen der Verkehrsteilnehmer/innen (z. B. Passanten-

befragungen, Fahrgastbefragungen) können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegeketten oder subjektiver Wahrnehmung der Angebote erbringen.

Insbesondere Zählraten des Kfz-Verkehrs (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen) stellen ein wichtiges Werkzeug dar, um die Verkehrsleistung des Motorisierten Individualverkehrs zu messen. Neben den Daten der alle 5 Jahre bundesweit stattfindenden Straßenverkehrszählungen sind außerdem manuelle Zählungen an relevanten Knotenpunkten und Querschnitten erforderlich. Dafür wird die systematische Weiterentwicklung eines flächendeckenden Zählstellennetzes empfohlen.

Für den Radverkehr empfiehlt sich punktuell die Einrichtung von Dauerzählstellen insbesondere im Zuge der Velorouten im Regionalen Radverkehrsnetz, da hier jahreszeitliche und wetterbedingte Effekte eine größere Rolle spielen als beim Kfz-Verkehr. Für Marketingzwecke können einzelne dieser Zählstellen mit Displays, welche die gemessene Radfahrerzahl (Tages- und ggf. Jahreswerte) anzeigen, versehen werden. Daneben sollte insbesondere bei manuellen Zählungen im Straßennetz immer auch der Radverkehr und nach Möglichkeit auch der Fußverkehr erfasst werden.

Die Zählung von Fußgänger/innen sollte sinnvollerweise auf Hauptverbindungen durchgeführt werden, wie z. B. der Emsbrücke zwischen Bahnhof und Innenstadt, in der Fußgängerzone oder im Zuge der Nahmobilitätsrouten zur Anbindung der innenstadtnahen Quartiere.

Die Fahrgastzahlen im regionalen SPNV werden zwar regelmäßig erhoben, Zählraten für den städtischen ÖPNV bzw. Regionalbusverkehr liegen jedoch nur in äußerst begrenztem Maße vor. Für die Evaluation der Verkehrsentwicklung und der Wirkungsanalyse der Maßnahmen im ÖPNV ist ein funktionierendes System von automatischen Zählgeräten in den Bussen sinnvoll.

Um auf entsprechende Zeitreihen aufbauen zu können, sollten die Zählraten in einem Zeitintervall von 5 Jahren erhoben werden. Insofern Dauerzählstellen berücksichtigt werden können, sollten diese möglichst in einem jährlichen Turnus ausgewertet werden.

### 6.3.3 Statistiken und Messungen

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, zur Evaluation weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen (vgl. Tabelle 23). Anhand von Zeitreihen kann so ein Monitoring der Wirkungen im Bereich unterschiedlicher Zielfelder erfolgen.

Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie JobTicket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen – also die Auslastung von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen – ist zu erfassen und auszuwerten.

Mithilfe von Messungen können Aussagen zur Qualität der Verkehrssituation empirisch gewonnen werden. So bieten sich Verkehrsflussmessungen im Straßenverkehr durch Testfahrten an, alternativ besteht die Möglichkeit digitale Daten von google-Maps bzw. Anbietern von Navigationsgeräten auszuwerten. Im ÖPNV sind Pünktlichkeitsanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüber-

wachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso wie die kontinuierliche Messung von Luftschadstoffen in Zeitreihen ausgewertet werden.

Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung.

**Tabelle 23: Messbare Indikatoren**

Säule	Methodik	Indikatoren	Akteur	Zeitintervall	
Mobilitäts- erhebungen	Haushaltsbefragung	Modal Split	Kreis Steinfurt, Stadt Greven	alle 5 Jahre	
		Verkehrsleistung			
		Mobilitätsverhalten			
Verkehrs- erhebungen	Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten (Haupteinfallstraßen, Autobahnen, Radpremi- umrouten)	Fußverkehrsmengen	Stadt Greven, Bau- lastträger	i.d.R. alle 5 Jahre an wichtigen Querschnit- ten kontinu- ierlich	
		Radverkehrsmengen			
		Kfz-Mengen			
	Fahrgastzahlen	Grevenener Verkehrs- GmbH, Verkehrsun- ternehmen, Kreis Steinfurt			
	<i>Befragungen von Ver- kehrsteilnehmenden (Passanten, Fahrgäste etc.)</i>	<i>Mobilitätsverhalten</i>	<i>Stadt Greven, Ver- kehrsunternehmen</i>	<i>alle 5 Jahre</i>	
Statistiken und Messungen	Nachfragezahlen	JobTicket	Stadt Greven in Ko- operation mit An- bietern	jährlich	
		Carsharing			
		Bikesharing			
		CO <sub>2</sub> -neutrale Kfz			
	Auslastung	B+R-Anlagen	Stadt Greven, Kreis Steinfurt, ZVM	alle 5 Jahre	
		P+R-Anlagen			
	Messungen	Verkehrsfluss- messungen	Verkehrsfluss- messungen	Stadt Greven, Bau- lastträger	alle 5 Jahre
			Fahrzeitanalysen		
		Pünktlichkeits- analysen	Pünktlichkeits- analysen	Grevenener Verkehrs GmbH, Verkehrsun- ternehmen, ZVM, Kreis Steinfurt	alle 2 Jahre
			Tempoüberwachung	Stadt Greven	alle 2 Jahre
Luftschadstoffe			kontinuierlich		
Statistiken	Unfallstatistik	Polizei	jährlich		

		(EUSKA)		
		Strukturdaten (Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze)	Stadt Greven	alle 5 Jahre
		Pendlerstatistik		

*Kursiv: optionale Indikatoren*

## 7 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept stellt sich die Stadt Greven den zukünftigen Herausforderungen, indem die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 - 15 Jahre festgelegt werden. Das Mobilitätskonzept wird als sachlicher Teilplan Mobilität in das Stadtentwicklungskonzept einfließen. Dadurch ergeben sich neben der Betrachtung der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung und Verkehr wichtige Synergieeffekte.

Als Leitlinie für die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts und damit der zukünftigen Verkehrsentwicklung dienen die im Erarbeitungsprozess entwickelten Ziele. Das Zielkonzept „Greven bewegen“ umfasst fünf Zielfelder, die in einem integrierten Ansatz aufzeigen wie eine *starke Nahmobilität*, ein *vernetzter ÖPNV* und eine *klima- und umweltfreundliche Mobilität* zu einer *hohen Lebensqualität* und einem *attraktiven Wirtschaftsstandort* beitragen sollen.

Mobilität ist ein sehr komplexes Aufgabenfeld mit vielfältigen Zuständigkeiten und Querbezügen. Mit dem Ziel einer vernetzten Mobilität wird die Vernetzung der unterschiedlichen Akteure umso wichtiger. Da die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes von der Akzeptanz des Maßnahmenkatalogs lebt, wurde das Mobilitätskonzept im Planungsdialog mit den Grevenener Akteuren und Interessensvertretungen erarbeitet.

Aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse zum Mobilitätsangebot in Greven wurden im folgenden Prozess zielführende Handlungsstrategien abgeleitet. Diese sind fünf Handlungsfeldern zugeordnet, die auch den Planungs- und den Partizipationsprozess strukturiert haben. Das Umsetzungskonzept sieht insgesamt 44 konkrete Maßnahmen vor, die bewertet und mit Prioritäten versehen wurden. Eine besondere Bedeutung hat je Handlungsfeld eine Schlüsselmaßnahme, die daher im Folgenden benannt werden soll.

Im **Fußverkehr** werden als Schlüsselmaßnahme Nahmobilitätsrouten die fußläufige Anbindung an das Stadt(teil)zentrum attraktiver gestalten und kurze Wege zu Fuß für unterschiedliche Zielgruppen erlebbar machen.

Um den **Radverkehr** zu stärken wird als Schlüsselmaßnahme die Radstation zentral am Bahnhof Greven eingerichtet, die hochwertiges Fahrradparken, Service und Information anbietet und damit die Radverkehrsförderung als System integriert.

Darüber hinaus wird eine Mobilstation zukünftig am Bahnhof die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten optimieren und im Handlungsfeld **ÖPNV und Verknüpfung** als Schlüssel fungieren, an den weitere Maßnahmen anknüpfen.

Als herausragende Maßnahme wird die Umgestaltung der Rathausstraße eine neue Qualität für das Spannungsfeld von **Stadtraum und Verkehr** herstellen und ein lebendiges Zentrum schaffen.

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich **Kommunikation und Organisation** sind personelle Ressourcen erforderlich, die mit der Schlüsselmaßnahme kommunales Mobilitätsmanagement geschaffen werden und Voraussetzung für eine Vorreiterrolle der Stadt Greven in diesem Bereich sind.

Das Umsetzungskonzept ist grundsätzlich so konzipiert, dass es sich weiterentwickeln kann. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation können aufgegriffen, neue Projektansätze können in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und so adäquat angepasst werden.

Die modelltechnische Betrachtung des Maßnahmen- und Zielszenarios verdeutlicht, dass das Mobilitätskonzept seine Wirkung erst in der Integration aller Handlungsfelder entfaltet.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts hat der Prozess aber erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Dann kommt Greven in Bewegung.



## Quellenverzeichnis

- DSSW (2007)** – DSSW Veranstaltungsreihe: Integration von Einkaufszentren – Die Nutzungen – Dimensionierung und Branchenmix; 1. Fachforum in Potsdam am 07.11.2007.
- FGSV (2002)** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen- EFA. Köln.
- FGSV (2006)** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Ausgabe 2006, Köln: FGSV-Verlag
- FGSV (2010)** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA. Ausgabe 2010, Köln: FGSV-Verlag
- FGSV (2011):** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011, Köln: FGSV-Verlag.
- HSVV (2006)** – Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung 2006: Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“, Heft 54. Wiesbaden.
- Kreis Steinfurt (2005)** – 2. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt.
- Kreis Steinfurt (2015)** – Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt.
- Kreispolizei Steinfurt (2009 – 2015)** – Verkehrsunfallentwicklung in der Kreispolizeibehörde Steinfurt, Jahresberichte 2009 bis 2015.
- Kreispolizei Steinfurt (2016)** – Verkehrsunfalldaten Stadt Greven 2013 – 2015
- WHO (2015)** - Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016-2025). Regionalkomitee für Europa, 65. Tagung

## Internet

- MBWSV** – Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen - Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen (zuletzt aufgerufen: Dezember 2016)  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=9221&bes\\_id=11704&val=11704&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=9221&bes_id=11704&val=11704&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0)
- Stadtwerke Greven** – Stadtwerke Greven – E-Mobilität: Die Ladekarte für Stadtwerke-Kunden (zuletzt aufgerufen: Dezember 2016)  
<https://www.stadtwerke-greven.de/de/Strom/E-Mobilitaet/>
- Stadtwerke Greven a** – Stadtwerke Greven - Ladestation für Elektro-Autos: Pressemitteilung vom 5.10.2016 (zuletzt aufgerufen: Dezember 2016)  
<https://www.stadtwerke-greven.de/de/Ueber-uns/Aktuelle-Meldungen/Ladestation-fuer-Elektro-Autos.html>

**WHO (2015)** – Weltgesundheitsorganisation - Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016-2025) (zuletzt aufgerufen: Januar 2018)  
[http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0006/283830/65wd09g\\_PhysicalActivityStrategy\\_150474.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/283830/65wd09g_PhysicalActivityStrategy_150474.pdf?ua=1)

**ZIV (2015)** – Zweirad-Industrie-Verband - Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen E-Bike-Markt 2015, Pressemitteilung (zuletzt aufgerufen: Dezember 2016)  
<http://www.ziv-zweirad.de/de/news/detail/article/marktdaten-2015/>

**Imagebilder (Fotos zu Beginn der einzelnen Kapitel der Handlungsstrategien)** – Planersocietät

## Anhang

Luftlinienradius um die Siedlungskerne - Potenzial für kurze Wege .....	ii
Pendleraufkommen .....	iii
Ergebnis Verkehrszählung .....	iv
Verkehrszelleneinteilung Greven – Innenzellen .....	v
Verkehrszelleneinteilung Greven - Außenzellen .....	vi
Verkehrsmodell Stadt Greven.....	vii
Lebensmittelbezogene Einzelhandelsversorgung .....	viii
Analysekarte Fußverkehr Greven Innenstadt .....	ix
Analysekarte Fußverkehr Greven Reckenfeld .....	x
Radwegnetz & Infrastruktur .....	xi
ÖPNV Liniennetz Greven .....	xii
ÖPNV-Verbindungsqualität auf Relation mit min. 200 Pendlern .....	xiii
ÖPNV-Verbindungsqualität auf Innenstädtische Relation (Bus) und Reckenfeld .....	xiv
ÖPNV-Erschließungsqualität .....	xv
ÖPNV-Erschließungsqualität Greven Innenstadt.....	xvi
Straßennetz und Knoten.....	xvii
Klassifiziertes Straßennetz .....	xviii
Zählstellen Greven .....	xix
Zulässige Höchstgeschwindigkeit .....	xx
Straßenraumverträglichkeit.....	xxi
Unfälle (2013-2015) .....	xxii
Schnittstellen und Elektromobilität.....	xxiii
Verkehrsmodell Stadt Greven- Prognose-Nullfall 2030.....	xxiv
Verkehrsmodell Stadt Greven- Prognose- Null 2030 vs. Analyse 2016 .....	xxv
Maßnahmenkarte Fußverkehr.....	xxvi
Maßnahmenkarte Radverkehr.....	xxvii
Verbesserung der Erschließung der Kernstadt Greven .....	xxviii
Konzept Flexibus Greven .....	xxix
Funktionale Gliederung des Straßennetzes (Basisstraßennetz) .....	xxx

---

Änderung zulässiger Geschwindigkeiten (Greven).....	xxxii
Führungsnetz Schwerverkehr (Empfehlung) .....	xxxiii
Änderung zulässiger Geschwindigkeiten (Reckenfeld).....	xxxiv
Verkehrsmodell Stadt Greven- Maßnahmenzenario vs. Prognose Null - .....	xxxv
Verkehrsmodell Stadt Greven- Maßnahmenzenario 2030 - .....	xxxvi
Verkehrsmodell Stadt Greven- Zielszenario vs. Prognose Null - .....	xxxvii
Verkehrsmodell Stadt greven- Zielszenario 2030 -.....	xxxviii