

– GREVEN BEWEGEN –

## SACHLICHER TEILPLAN MOBILITÄT MOBILITÄTSKONZEPT



### Dokumentation der Planungsrad- touren nach Reckenfeld und in Greven

21. September 2016, 17:00 – 19:00 Uhr

24. September 2016, 13:00 – 15:00 Uhr

## Einführung

Mobilität und Verkehr sind wichtige Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft und die Versorgung der Bevölkerung. Haben der Ausbau der Verkehrswege und deren Optimierung in der Vergangenheit die Lebensqualität erhöht, so stößt das Wachstum heute an seine Grenzen. Die Ansprüche an eine zeitgemäße Mobilität und den daraus resultierenden Verkehr sind gestiegen. Dies gilt vor allem für den urbanen Raum. Begrenzt zur Verfügung stehende Flächen, Lärm- und Abgasemissionen stehen stellvertretend für die zahlreichen Nutzungskonflikte. An vielen Stellen wird bereits heute deutlich, ein „Mehr“ an Verkehrsraum ist kaum realisierbar. Neue Herausforderung wie eine zunehmende Flächenkonkurrenz mit Wohnbauland und eine zunehmend älter werdende Gesellschaft, die gruppenspezifische Ansprüche an die urbane Mobilität stellt unterstreichen diese Entwicklung. Zudem erfordern Klimaschutz sowie die ökonomischen und ökologischen Anforderungen eine Neuausrichtung im Bereich der Mobilität. Das einstige Prinzip der „Autogerechten Stadt“ ist somit überholt. Heute sollte vielmehr das menschliche Maß Eingang in jede Planung finden, oder einfacher, der Mensch sollte im Fokus stehen.

Die heutigen Planungen sollten sich daher den geänderten Rahmenbindungen anpassen. Wichtige Themen sind eine stärkerer Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und eine Steuerung des motorisierten Individualverkehrs hinsichtlich dessen Verträglichkeit im städtischen Raum. Die anvisierten Stadtumbauprojekte und die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt werden ebenfalls aktiv aufgegriffen. Diese Herausforderungen werden aktuell in Greven angegangen, da hier die Bevölkerungszahlen weiter steigen und sich daraus resultierend neue Wohn- und Gewerbegebiete entwickeln. Es müssen integrierte Lösungen erarbeitet werden, die den Ansprüchen einer umweltgerechten Mobilitätsentwicklung und einer Urbanität mit hoher Lebensqualität gerecht werden. Auf Grund der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen einer wachsenden Stadt mit steigenden Bevölkerungszahlen und dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen und den durchaus vorhandenen Synergieeffekten, wird das Mobilitätskonzept als „Sachlicher Teilplan Mobilität“ Bestandteil des neuen Stadtentwicklungskonzeptes 2030 sein.

Die Stadt Greven hat sich auf den Weg gemacht und erstellt gemeinsam mit dem Dortmunder Planungsbüro Planersocietät ein Mobilitätskonzept, das als „Sachlicher Teilplan Mobilität“ Bestandteil des „Stadtentwicklungskonzeptes 2030“ sein wird und die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Greven für die nächsten 10 bis 15 Jahre festlegen soll.

Das Mobilitätskonzept wird dialogorientiert erarbeitet. Im Verfahren werden Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, der Politik, der Institutionen und Verbände aufgenommen, in den Prozess einfließen und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Insgesamt wird für Greven in Abstimmung mit dem parallel zu erarbeitenden Stadtentwicklungskonzept eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre entwickelt. Die jetzt von der Stadt Greven in Kooperation mit dem beauftragten Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund/Bremen durchgeführte Auftaktveranstaltung fand am 7. September 2016 im Grevener Ballenlager statt, es folgten die beiden Planungsradtouren nach Reckenfeld und in Greven.

## Inhalt und Ablauf der Planungsradtouren

Ziel der Planungsradtouren war es, im Vorfeld ausgewählte Orte mit besonderer Bedeutung für die Mobilität mit den Bürgerinnen und Bürgern aufzusuchen und zu diskutieren. Dabei stand die Einschätzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Vordergrund. Vor Beginn der Tour wurde noch einmal deutlich hervorgehoben, dass alle Ideen, Anregungen und kritischen Anmerkungen gewünscht seien, ohne bereits an dieser Stelle auf Umsetzbarkeit überprüft zu werden. Nur so sei ein freier Austausch möglich.

### Tour 1: Greven, Busbahnhof - Reckenfeld, Bahnhofstempel

Datum: 21. September 2016, 17:00 bis 19:00 Uhr


Teilnehmerzahl: 11

#### Standort 1: Zentralen Busbahnhof am Rathaus

- **Begrüßung** durch Fachdienstleiter Christian Jakob (Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt)
- **Einführung** in den Ablauf durch Herrn Schröder-Dickreuter von der Planersocietät

#### Standort 2: Hallenbad

- **Fuß- und Radfahrerbrücke über die B219** wird von Radfahrern kaum genutzt, die meisten nutzen die Rampe zum Hallenbadparkplatz und dann die Übergänge am Kreisel (Aufstieg über die Rampe einfacher) → ggf. würde mit zunehmendem Pedelecverkehr die Brücke mehr genutzt, da dann das Auffahren einfacher wird
- **Deichradweg** ist Richtung Freibad nicht durchgehend beleuchtet (Angsträum) und wird daher laut Teilnehmer/innen Nachts gemieden
- **Kerkstiege** wird Nachts ebenfalls als sehr unangenehm wahrgenommen
- Bahnstufunterführung aus Sicht der Teilnehmer/innen sehr schlecht, gerade auch für ältere Leute (unattraktiv, Angsträum)
- Bäume verdecken die **Sicht vom Hallenbad zur Emsbrücke**, hier könnte die Sichtbarkeit verbessert werden (z.B. durch zurückschneiden der Bäume) – Attraktivierung der Wegeverbindung
- Frage an die Teilnehmer: Was macht **attraktive Räume** aus?
  - Helligkeit
  - Viel Raum
  - Grün ist wichtig
  - Sauberkeit
  - Als unangenehm werden Personengruppen angesehen, die „lungern“
  - In Bezug auf Straßenräume ist es wichtig, dass für Fahrräder im Winter die Wege geräumt werden

Standort 3: Bahnhof Greven	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sichere Abstellmöglichkeiten</b> für Fahrräder werden gewünscht</li> <li>• Frage nach dem Preis für die <b>Fahrradboxen</b> ist aufgekommen</li> <li>• <b>Fahrradboxen</b> sind laut Teilnehmer/innen nicht attraktiv</li> <li>• <b>Pendlerzüge</b> zu den Hauptzeiten sind laut Teilnehmer/innen häufig überfüllt, es wird vermutet, dass keine Waggons angehängt werden können, da die Bahnsteige zu kurz sind → es soll schon Pendler geben, die daher wieder auf das Auto umgestiegen sind</li> <li>• <b>Haltepunkt Reckenfeld</b> ist nicht barrierefrei</li> <li>• <b>Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</b> an Bushaltestellen sind den Teilnehmer/innen wichtig</li> <li>• <b>Außenbereiche mit Bussen</b> seien zwar erschlossen, aber <b>schlecht getaktet</b> (gerade auch in der Abendzeit)</li> <li>• <b>Fahrradmitnahme in Bussen</b> wäre interessant</li> <li>• Gesamte <b>Fahrradabstellanlage</b> am Bahnhof ist in einem schlechten <b>Pflegezustand</b></li> <li>• <b>Unterführung ist nicht attraktiv</b>, Durchfahrtsperre sollte geändert werden, da Fußgänger und Radfahrer keine Ausweichmöglichkeit haben (es ist nicht ersichtlich, ob das Fahrrad im Unterführungsbereich geschoben werden muss)</li> <li>• <b>Biederlackstraße - Tempo 30</b>, es sollten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden</li> </ul>
Zwischenstandort: Strecke zwischen Greven und Reckenfeld	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt eine <b>Querungshilfe</b> auf der möglichen Verbindung zwischen Ortsausgang Greven und dem Schotterweg hinter der Bahnlinie zum Emsdeich (Bahnübergang vorhanden)</li> <li>• Diese Verbindung könne ausgebaut werden (Asphalt etc. statt Schotter) - attraktive Wegstrecke</li> </ul>
	
Standort 4: Ortseingang Reckenfeld	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radweg am Eingang nach Reckenfeld ist linksseitig bis zur <b>Querungshilfe</b> beidseitig befahrbar, hier fehle aus Sicht der Teilnehmer/innen für die stadtauswärts fahrenden Radfahrer ein entsprechendes <b>Hinweisschild auf Gegenverkehr</b></li> <li>• Bei der neuen Querungshilfe wäre ein gesicherter Übergang wünschenswert (ggf. <b>Zebrastrreifen</b>)</li> <li>• Generell stelle sich an der neuen Querungshilfe die Frage, warum das Auto stets Vorrang hat, eine Ampel wurde an dieser Stelle als Idee eingebracht</li> <li>• <b>Blumenkübel</b> würden den <b>Ortseingang</b> besser kenntlich machen und auch die Geschwindigkeit bei den Autos reduzieren</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ortseingang</b> sollte <b>früher wahrgenommen</b> werden können, häufig wird die Geschwindigkeit erst ab der Schule deutlich reduziert</li> <li>• Insgesamt wird die <b>Situation</b> aber <b>besser</b> bewertet als vor dem Bau der Querungshilfe</li> <li>• <b>Kreisverkehr</b> am <b>Ortseingang</b> an der <b>Freilichtbühne</b> als Idee zur Verkehrsberuhigung</li> <li>• <b>Hohe Kanten</b> an abgesenkten Bordsteinen wurden als <b>kritisch</b> betrachtet, da man dort bei einem falschen Auffahrwinkel stürzen kann</li> </ul>
<p><b>Standort 5: Erich Kästner Grundschule</b></p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Abhol- und Bringzonen</b> zur Entzerrung des Verkehrs vor Schulen sein laut einem Teilnehmer schwierig, da sich Eltern nicht an Vorgaben halten</li> <li>• <b>Marienschulzentrum</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sollte Morgens mal bei der <b>Rush Hour</b> besucht werden</li> <li>○ Ggf. sollte <b>Teichstraße anders gestaltet</b></li> <li>○ Ggf. sollte <b>Busverkehr anders gestaltet</b></li> <li>○ Generell sollten die <b>Wege zur Schule sicherer</b> werden, um so den Eltern die Sorge um ihre Kinder zu nehmen</li> <li>○ Wichtig: <b>Schule, Elternpflugschaft, Lehrer</b> sollten im Rahmen eines schulischen <b>Mobilitätsmanagements</b> separat angesprochen und eingebunden werden</li> </ul> </li> <li>• Von der Grundschule aus gibt es ein Pfad zur einer der Hauptstraße parallel verlaufenden Straße, die für Radfahrer angenehmer zu nutzen ist → dieser sollte ggf. entsprechend ausgewiesen werden</li> </ul>
<p><b>Standort 6: Marktplatz Reckenfeld</b></p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pflasterung</b> ist nicht barrierefrei</li> <li>• <b>Parkflächen</b> sollten außerhalb des Marktplatzes bereitgestellt werden</li> <li>• Generell gebe es auf dem Marktplatz Reckenfeld <b>Nutzungskonflikte</b>, obwohl zum Zeitpunkt des Besuches keine größeren Konflikte sichtbar waren (18:45 Uhr, wenig Autos)</li> <li>• Bei Sperrung des Markplatzes sei der <b>Zugang zu den Arztpraxen</b> für ältere Menschen unter Umständen schwierig</li> <li>• Angestellte hätten bisher den Parkplatz häufig für sich genutzt</li> <li>• <b>Zentraler Busbahnhof</b> wäre am Marktplatz sinnvoll, aktuell ca. 6 Haltestellen für unterschiedliche Richtungen (besser zentraler Busbahnhof ggf. am Maibaum)</li> </ul>
<p><b>Standort 7: Bahnhofsteig Reckenfeld</b></p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fahrradständer</b> werden von Pendlern <b>gut angenommen</b> (vor allem DHL- und Postmitarbeiter, die zum Verteilzentrum fahren)</li> <li>• <b>Bahnsteig</b> trotz vieler Pendler <b>nicht barrierefrei</b> (Zählung der Pendler hätten ergeben, dass diese leicht unter oder sogar über dem Mindestmaß für eine Sanierung lägen - Anmerkung eines Bürgers)</li> </ul>

- Vielfach **Vandalismus**, hier würden ggf. Kameras helfen
- **Bahnübergang sehr gefährlich**, wenn ein Zug am Haltepunkt steht und die Schranken unten bleiben, weil ein Gegenzug kommt. Viele würden ungeduldig und den halbseitig geschlossenen Bahnübergang queren und den zweiten Zug übersehen
- **Querungshilfe oder Zebrastreifen** von den Fahrradständern über die Straße zum Fahrkartenautomaten auf der anderen Seite fehlt
- **Zuganbindung** wird aber als **gut** eingestuft
- Zu **wenig Abstellanlagen** für Radfahrer vorhanden
- **Sicherere Abstellanlagen für Pedelecs** sind gewünscht

## Tour 2: Greven Innenstadtbereich

Datum: 24. September 2016, 13:00 bis 15:00 Uhr

Teilnehmerzahl: 13

### Standort 1: Zentralen Busbahnhof am Rathaus

- **Begrüßung** durch Olaf Pochert, Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt, Stadt Greven (Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement)
- **Einführung** durch Herrn Mattner von der Planersocietät
- Durch die Sperrung der Rathaus- und der Königstraße für den Durchgangsverkehr für Fahrzeuge über 7,5 t, hat der **LKW-Verkehr in der Schützenstraße** zugenommen
- Wahrnehmbare **Fahrradstellplätze am ZOB** fehlen
- Häufig stehen **Schüler** nach Schulschluss **auf den Radwegen** rund um den ZOB
- **Martinistraße** als Einbahnstraße von der Kardinal-von-Galen-Straße zum Niederort sollte **für Radfahrer in beide Richtungen** freigegeben werden
- **Martinistraße: Radmarkierung endet** im Verlauf der Straße

### Standort 2: Emsdeich

- **Brücke über die Ems** ist zu schmal, da sie in beide Richtungen freigegeben ist (zweispurige Führung wurde angeregt)
- **Ausschilderung** nach Reckenfeld fehlt für Radfahrer
- Kreisverkehr am Hallenbad
  - 3-fach Querung ist problematisch
  - Ist Mischverkehr möglich?
  - Zebrastreifen fehlen und wären wünschenswert
  - Runde Auffahrt zur Brücke ist für Radfahrer zu steil

### Standort 3: Bahnhof Greven

- untere Ebene des Parkhauses häufig als Mitarbeiterpark genutzt
- **Eltern-Kind-Parkplätze fehlen** im Parkhaus
- Parkhaus: kein Hinweis auf **kostenfreies Parken**
- **Kurzzeitparkplätze fehlen**
- **Fahrradboxen**
  - **Besitzverhältnisse** und **Mietkosten** klären (Wer ist im Allgemeinen zuständig?)
  - Werden vereinzelt wohl noch genutzt
- Die **ÖPNV-Taktung** zwischen überregionalen und regionalen Bussen in Abhängigkeit mit dem SPNV erscheint **problematisch**

- **Unterführung am Bahnhof**
  - für **Radfahrer** ungeeignet, für **Lastenräder** eine Katastrophe
  - Wird als **Angstraum** wahrgenommen
  - Eine attraktive **Beleuchtung** wird vorgeschlagen
  - Die Querbalken der Durchfahrtsperren sollten höher gesetzt werden, sodass Lastenräder und Kinderwagen drunterher geschoben werden können (in Emsdetten bereits umgesetzt)
- Überdachte **Abstellmöglichkeiten** für **Fahrräder**
  - **Überdachung** ist **gut**
  - Ein Teil der überdachten Fläche ist ohne Fahrradständer, Anfangs als kritisch betrachtet, im Verlauf der Diskussion aber auch gut, da so Roller und Lastenräder Platz finden
- Die Teilnehmer gaben an, den Bahnhof vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Taxi anzufahren

**Zwischenstandort: Mühlenstraße**

- **Mühlenstraße** sollte als **Anliegerstraße** gekennzeichnet werden
- **Mühlenstraße** sollte **als Durchgangsstraße gesperrt** werden, hier müssten auch Navis entsprechend angepasst werden, da diese in der Navigation durch die Mühlenstraße führen

**Standort 4: Molkereikreuzung**

- **Mischspuren** wurden vorgeschlagen, hier könnten Radfahrer früher Grünbekommen und sich in den fließenden Verkehr einordnen
- Eine andere Lösung als eine Bettelampel ist wünschenswert
- Nordwalder Straße (linksseitig) über die Abbiegespur: Hier wäre ggf eine **Zebrastrreifen** die bessere Wahl



- Ein **Leitsystem für Fahrradfahrer** ist ggf. hilfreich
- **Linksabbiegerspur** könnte ggf. **verlängert** werden, um Rückstaus bei der Geradeausspur bei linksabbiegenden LKW zu vermeiden
- **Beschilderung** der Emsbrücke **für Radfahrer** sollte **überprüft** werden
- **Verbreiterung des Geh- und Radweges** der Kardinal-von-Galenstraße am Hagebau ermöglicht mehr Raum für Fahrradfahrer und Fußgänger

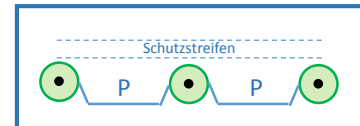
**Standort 5: Kardinal-von-Galen-Straße**



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr <b>kritische Verengung</b> an der Ecke Kardinal-von-Galenstraße / Martinistraße</li> <li>• Ggf. <b>Schutzstreifen</b> an der Verengung</li> <li>• Ggf. <b>Radverkehr</b> einseitig als <b>Begegnungsverkehr</b> führen</li> <li>• Ggf. <b>Radverkehr über</b> den <b>Wilhelmsplatz</b> leiten (Fahrradstraße)</li> <li>• Auch die <b>Albertstraße</b> wird als <b>sehr eng</b> wahrgenommen</li> </ul>
<b>Standort 6: Montargisstraße (→ Saerbecker Straße)</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kreisel am Grünen Weg</b> wird als sehr <b>eng</b> wahrgenommen, Radfahrer werden außerhalb des Kreisels um diesen herumgeführt (3 Teilnehmerinnen empfanden die Nutzung des Kreisels als gut)</li> <li>• Kreisel an der Montargisstraße, Mischverkehr (5 Teilnehmerinnen empfanden die Nutzung des Kreisels als gut)</li> <li>• Bei dem <b>Kreisel</b> an der <b>Montargisstraße</b> wird eine <b>frühere Einordnung</b> der Radfahrer in den Mischverkehr angeregt</li> <li>• Neuer <b>Kreisverkehr Wöste</b>:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Warum können Autos stadteinwärts geradeaus durchfahren?</li> <li>○ Der <b>Gehweg</b> auf der Gegenüberliegenden Seite ist <b>schlecht einsehbar</b></li> </ul> </li> <li>• Am Anfang der <b>Montargisstraße</b> direkt <b>nach</b> dem <b>Kreisel</b> ist die <b>Radwegführung undurchsichtig</b></li> <li>• Querungshilfe am Friedhof ist gut, wie sieht es dort mit der Barrierefreiheit aus</li> </ul>
<b>Standort 7: Staufenbergstraße</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mitfahrbörse</b> bei Wohnanlagen</li> <li>• <b>Carsharing</b> ist nur <b>bei</b> einem <b>passenden Angebot</b> interessant</li> <li>• In der <b>Innenstadt</b> könnten noch <b>mehr Fahrradparkanlagen</b> vorhanden sein</li> <li>• <b>Fahrradparkanlagen</b> zum Einhängen der Vorderräder ist <b>nicht</b> mehr <b>zeitgemäß</b> und vor allem für Pedelcs problematisch</li> </ul>
<b>Standort 8: Barkenstraße</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Friedrich-Ebert-Straße</b> sollte auch <b>als Fahrradstraße</b> gekennzeichnet werden</li> <li>• Generell sind die Teilnehmer/innen mit der Fahrradstraße zufrieden</li> <li>• Die Idee zur Änderung der Vorfahrtsregelung zugunsten der Fahrradstraße bei kreuzenden Straßen wie der Bismarckstraße wird positiv aufgenommen</li> </ul>

**Standort 9: Kreisverkehr Königstraße**

- Die **Mehrzweckstreifen sind häufig zugeparkt** (Anm. Fahrradschutzstreifen kommen)
- Hier wäre eine **intensivere Verkehrsüberwachung** sinnvoll
- Situation vor allem auch problematisch wegen des Seniorenheimes
- Im Laufe der **Königstraße** wäre ggf. ein **Parken zwischen den Bäumen** möglich (hier gäbe es aber laut TBG ein Problem mit den in dem Boden verlegten Leitungen)
- **Beschilderung** des Kreisels sollte in Bezug auf die Schilder zum **Durchgangsverkehr** von LKW über 7,5 t **überprüft** werden
- Direkt am Anfang der Grabenstraße hinter dem Kreisel sollte auf 50 m ein Parkverbot beschildert werden
- Auf der **Gabenstraße** sollten generell **Parkflächen ausgewiesen** werden


**Standort 10: Rathausstraße (Übergang der Fußgängerzonen)**

- **Fußgängerzone** sollte für **Radfahrer freigegeben** werden
- ein gutes **Beispiel** wie man die Situation vor Ort lösen kann ist **Osnabrück, Domhof** (Dillinger Straße)
- damit der **Radtourismus** nicht an der Innenstadt vorbeifährt, benötigt Greven ein **Fahrradleitsystem** (Stadt Marketing / Greven Marketing)
- insgesamt sollte die **Rathausstraße aufgewertet** werden
- Hinweis: Am Ortsausgang Richtung Reckenfeld (Ford Fockenbrock) scheint das Ortsausgangsschild zu fehlen

**Ansprechpartner Stadt Greven:**

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



**Gutachterliche Betreuung:**

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

