



Mobilitätskonzept Gronau

**Endbericht**



Stadt Gronau  
Fachdienst 466 - Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün  
Grünstiege 64  
48599 Gronau

---

## Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

M.Sc. Dirk Lange (Projektleitung)  
M.Sc. Markus Grundmann  
M.Sc. Sophia Middendorf  
M.Sc. Christian Schippl  
cand. B.Sc. Julian Kley-Holsteg  
cand. B.Sc. Saskia Säuberlich

## Bildnachweis

Titelseite: Stadt Gronau

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Einleitung und Prozess</b>	<b>7</b>
1.1	Zielstellung und Ausgangslage	7
1.2	Zentrale Bausteine	7
1.3	Beteiligungsprozess	8
<b>2</b>	<b>Zielkonzept</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>13</b>
3.1	Handlungsfelder	13
3.2	Aufbau der Steckbriefe	14
A	Fußverkehr & Barrierefreiheit	17
B	Radverkehr & Mikromobilität	32
C	ÖPNV & Intermodalität	49
D	MIV & Wirtschaftsverkehre	92
E	Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	120
F	Umwelt- & Klimaschutz	148
G	Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	154
<b>4</b>	<b>Integriertes Handlungskonzept</b>	<b>172</b>
<b>5</b>	<b>Evaluation</b>	<b>178</b>
<b>6</b>	<b>Fazit &amp; Ausblick</b>	<b>183</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>185</b>
	<b>Anhang</b>	<b>188</b>
	Projektbegleitender Arbeitskreis - Teilnehmende	188
	Zielsystem	189
	Kartenband	190

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bausteine und Zeitplan.....	7
Abbildung 2: Plakat aus der öffentlichen Messeausstellung.....	9
Abbildung 3: Oberziele des Zielkonzeptes.....	11
Abbildung 4: Prozessablauf.....	13
Abbildung 5: Aufbau der Steckbriefe.....	14
Abbildung 6: Bausteine und Maße attraktiver Gehwege.....	18
Abbildung 7: Zentrale Elemente barrierefreier und sicherer Querungen.....	24
Abbildung 8: Leitfaden Fahrradstraßen, Stadt Bocholt 2021.....	43
Abbildung 9: Zielnetz des Projektes S-Bahn Münsterland.....	57
Abbildung 10: Zu prüfende Bahnhaltdepunkte Gronau Ost und Dreiländersee.....	58
Abbildung 11: Teil des elektronisch angetriebenen Fuhrparks des G-Mobils.....	67
Abbildung 12: Schematischer Aufbau einer Mobilstation.....	71
Abbildung 14: Radstation in der Mobilstation am Bahnhof Gronau im Corporate Design von mobil.nrw.....	74
Abbildung 15: Beispiel für einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung im Corporate Design.....	77
Abbildung 16: P+M-Parkplatz an der Steinfurter Straße in der Nähe der B54.....	78
Abbildung 17: Beispiel für einen ausgewiesenen Mitfahrerparkplatz in Rheinland-Pfalz.....	79
Abbildung 18: Hohe optische Qualität, einheitliche Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Gestaltung am Bsp. einer Haltestelle der BoGestra.....	81
Abbildung 19: Mobilpunkt im Corporate Design von mobil.nrw in Wuppertal.....	82
Abbildung 20: E-Carsharing-Fahrzeug auf für Carsharing reservierten Parkfläche mit Nutzung des neuen Carsharing-Verkehrszeichen.....	86
Abbildung 21: Konventionelles Fahrrad + Lastenradsharing in Braunschweig.....	88
Abbildung 22: Schematische Darstellung des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten.....	100
Abbildung 23: Korrelation Aufprallgeschwindigkeit und Risiko für zu Fuß gehende schwerverletzt oder getötet zu werden.....	100
Abbildung 24: Beispiel einer Lieferzone in Dortmund.....	115
Abbildung 25: Beispiel eines Multi-User-Micro-Hubs.....	115
Abbildung 26: Elektronisch angetriebene Fahrzeugflotte eines KEP-Dienstleisters.....	117
Abbildung 27: Beispiel für ein E-Cargo-Bike eines KEP-Dienstleisters.....	118
Abbildung 28: Überblick unterschiedlicher Ansätze der urbanen Logistik.....	119
Abbildung 29: Best-Practice-Beispiel einer Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt in Rudersberg.....	125
Abbildung 30: Ortseingangssituation Fächter Straße mit Fahrbahnverengung als Positivbeispiel.....	126
Abbildung 31: Handlungsbedarf: „In die Jahre gekommene“ Bodenmarkierungen am Schöttelkötter Damm.....	129
Abbildung 32: In Verbindung stehende Aspekte zur Erhöhung der Attraktivität von.....	130
Abbildung 33: Sichtfelder an Kreuzungen.....	133
Abbildung 34: Radverkehrsführung am Kreisverkehr.....	136
Abbildung 35: Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Erreichbarkeit - Nahversorgungszentren.....	142
Abbildung 36: Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Erreichbarkeit – Gewerbestandorte.....	144
Abbildung 37: Zielwirkung der Maßnahmenfelder (dunkelblau = hoch, hellblau = niedrig).....	173
Abbildung 38: Maßnahmenübersicht inkl. Priorisierung.....	174
Abbildung 39: Empfehlung zur zeitlichen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Teil 1.....	175
Abbildung 40: Empfehlung zur zeitlichen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Teil 2.....	176
Abbildung 41: Empfehlung zur zeitlichen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Teil 3.....	177

# Kartenverzeichnis

---

Karte 1: Fußverkehrsbereiche in Gronau.....	19
Karte 2: Zentrale Gehwegverbindungen Innenstadt .....	20
Karte 3: Zentrale Gehwegverbindung Epe-Zentrum .....	21
Karte 4: Räumliche Barrieren .....	28
Karte 5: Streckenhierarchie im Radwegenetz.....	34
Karte 6: Achsen des Radverkehrsnetzes .....	39
Karte 7: Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt vom schnellen Radverkehr .....	40
Karte 8: Maßnahmenkonzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen.....	42
Karte 9: Handlungsbedarfe im Hauptradnetz.....	45
Karte 10: Maßnahmenübersicht ÖPNV.....	51
Karte 11: Übersicht Mobilstationen im Gronauer Stadtgebiet.....	72
Karte 12: Abgestuftes Straßennetz.....	97
Karte 13: Straßennetzhierarchie nach der Satzung der Stadt Gronau über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen.....	98
Karte 14: Aktuell vorherrschende Parkregelungen in Gronau.....	109
Karte 15: Parkraumstrategie Innenstadt Anpassung Parkraumbewirtschaftung.....	109
Karte 16: Straßenraumverträglichkeitsprüfung .....	124
Karte 17: Straßenraumverträglichkeitsanalyse .....	135
Karte 18: Weiterentwicklung der Innenstadt.....	139
Karte 19: Weiterentwicklung des Zentrum Epe .....	141
Karte 20: Erreichbarkeit der Nahversorger .....	143
Karte 21: Straßenverkehrslärm .....	152

---

# Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Sitzungen des Arbeitskreises.....	9
Tabelle 2: Handlungsfelder innerhalb der Mobilitätskonzeptes.....	13
Tabelle 3: Maßnahmenübersicht Fußverkehr & Barrierefreiheit.....	17
Tabelle 4: Art der Querung.....	27
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität.....	33
Tabelle 6: Maßnahmenübersicht ÖPNV & Intermodalität.....	51
Tabelle 7: Maßnahmenübersicht MIV & Wirtschaftsverkehre.....	93
Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit.....	121
Tabelle 9: Bausteine zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten/ -quartieren.....	131
Tabelle 10: Maßnahmenübersicht Umwelt- & Klimaschutz.....	149
Tabelle 11: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit.....	155
Tabelle 12: Zu prüfende Indikatoren anhand der festgelegten Ziele.....	179
Tabelle 13: Maßnahmenfelder und beispielhafte Maßnahmen und Indikatoren.....	180
Tabelle 14: Methodiken und Instrumente je Wirkungsindikator.....	181

# 1 Einleitung und Prozess

## 1.1 Zielstellung und Ausgangslage

Das vorliegende Handlungskonzept stellt den abschließenden Baustein der Erarbeitung des mehrteiligen integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Gronau dar. Das Mobilitätskonzept nimmt eine langfristige, gesamtstädtische und verkehrsmittelübergreifende Ebene ein und ersetzt den Verkehrsentwicklungsplan für Gronau aus dem Jahr 1994. Es beinhaltet eine abgestimmte Entwicklungsrichtung und Grundlage für alle Planungen und Aktivitäten der Stadt Gronau im Bereich Verkehr und Mobilität für die kommenden 10-15 Jahre. Der Fokus liegt auf dem Zusammenwirken der verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen zur Erreichung der Ziele im Planungshorizont bis 2035.

Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes ist die Anpassung der Mobilitätsstrategie an die aktuellen Herausforderungen. Die negativen Effekte des Verkehrs werden in der Bevölkerung verstärkt diskutiert, ein Wandel im Mobilitätsverhalten wird gefordert. Insbesondere der Klimaschutz, für den der Verkehr aufgrund des hohen Anteiles an Treibhausgasemissionen ein wichtiges Handlungsfeld darstellt, macht eine Neuausrichtung der kommunalen Verkehrsplanung notwendig. Doch auch die Themen Lärm- und Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit und die Qualität öffentlicher Räume stehen im Fokus von Debatten.

Auch in anderen Bereichen ergeben sich für die Verkehrsplanung neuen Herausforderungen und Möglichkeiten: Die Digitalisierung eröffnet neue Optionen zur Information und Kommunikation und bietet somit ein hohes Potenzial Mobilität nicht mehr nur verkehrsträgerbezogen zu denken. Auf den zurückgelegten Wegen können für den aktuellen Zweck passende Verkehrsmittel nahtlos miteinander verknüpft werden. Neue Verkehrsmittel (E-Scooter, Lastenräder, Sharingsysteme) erweitern dieses Angebot, stellen jedoch gleichzeitig auch neue Ansprüche an die Infrastruktur.

## 1.2 Zentrale Bausteine

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Gronau besteht aus drei wesentlichen Elementen, die schrittweise aufeinander aufbauen (vgl. Abbildung 1):

Abbildung 1: Bausteine und Zeitplan



- In der **Bestandsanalyse** wurde die Ausgangslage betrachtet und auf Stärken, Potenziale, Schwächen sowie Handlungsbedarfe hin analysiert. Hierzu wurde das Mobilitätsverhalten in Gronau im Rahmen einer Haushaltsbefragung erhoben, die Infrastruktur vor Ort begangen und befahren sowie bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse finden sich detailliert im Zwischenbericht wieder.
- Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse wurde gemeinsam mit der Stadtgesellschaft ein **Zielkonzept** entwickelt. Hierin sind strategische und langfristige Ziele für die Mobilitätsplanung formuliert, welche bei zukünftigen Projekten als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage dienen sollen. Das Zielkonzept als separater Bericht wurde im Januar 2022 durch den Rat der Stadt Gronau beschlossen. Die Ziele werden nachfolgend in Kapitel 2 kurz zusammengefasst.
- Entlang der Ziele wurden **Maßnahmen** entwickelt, welche einen Pfad aufzeigen, um die formulierten Ziele zu erreichen. Aufgrund der stadtweiten und verkehrsmittelübergreifenden Ebene des Mobilitätskonzeptes liegt der Fokus der Maßnahmen auf den Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen. Abschließend sind diese Maßnahmen in eine Umsetzungsstrategie überführt worden und mit Indikatoren zur Evaluierung hinterlegt worden.

## 1.3 Beteiligungsprozess

Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Gronauerinnen und Gronauer. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundrecht sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohner:innen entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität besitzt daher erhebliche Auswirkungen für die Einwohner:innen, Betriebe und Unternehmen in Gronau und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürger:innen mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des integrierten Mobilitätskonzeptes fand dabei auf verschiedenen Ebenen statt.

### Projektbegleitender Arbeitskreis

Der projektbegleitende Arbeitskreis soll auf der einen Seite durch eine geringe Gruppengröße und regelmäßige Termine eine konstruktive Arbeitsatmosphäre ermöglichen. Auf der anderen Seite sollen möglichst viele Interessen und Bevölkerungsgruppen vertreten sein. Die Mitglieder des Arbeitskreises setzen sich aus Vertreter:innen der politischen Fraktionen, Institutionen und Verbänden, Vereinen und Initiativen sowie Betroffenenverbänden zusammen und stammen



größtenteils aus Gronau. Eine Auflistung der Teilnehmenden findet sich im Anhang.

Tabelle 1: Sitzungen des Arbeitskreises

Sitzung	Schwerpunkt
01.07.2021	Bestandsanalyse / Identifizierung von Zielen
02.11.2021	Diskussion des Zielkonzeptes
03.02.2022	Entwicklung der Handlungsfelder
26.04.2022	Maßnahmendiskussion Teil 1
05.05.2022	Maßnahmendiskussion Teil 2
14.11.2022	Priorisierung und Diskussion von Maßnahmendetails

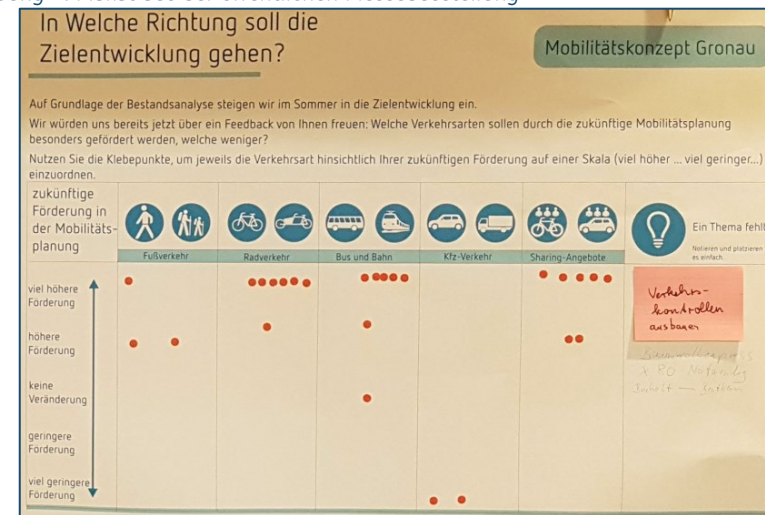
Im Arbeitskreis wurden regelmäßig Zwischenergebnisse vorgestellt und mit den Mitgliedern diskutiert (vgl. Tabelle 1). Da die Sitzungen des Arbeitskreises nicht online stattfinden sollten, startete, aufgrund vorheriger Einschränkungen durch die pandemischen Lage, die Arbeit des Arbeitskreises erst im Juli 2021. Allein die dritte Sitzung Anfang 2022 musste online abgehalten werden.

### Öffentlichkeitsbeteiligung

In mehreren Abschnitten des Prozesses wurde die breite Öffentlichkeit in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes eingebunden. Diese Veranstaltungen wurden in den lokalen Medien beworben und waren, mit Ausnahmen des Zielworkshops, für alle Bürgerinnen und Bürger offen.

Auf einer **Messeausstellung** im Sommer 2021 wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse vorgestellt sowie Anmerkungen zu den Handlungsbedarfen in Gronau gesammelt. Auch konnten bereits erste Vorstellungen für die Ziele der Mobilitätsentwicklung in Gronau diskutiert werden (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Plakat aus der öffentlichen Messeausstellung



Die Teilnehmenden des **Zielworkshops** im Oktober 2021 wurden per Zufallsauswahl aus dem Melderegister ermittelt und eingeladen. Durch dieses Verfahren sollte zum einen eine Gruppengröße erreicht werden, welche ein effektives Arbeiten ermöglicht. Zum anderen ist durch eine direkte Ansprache der Zufallsbürger:innen eine höhere Aktivierung möglich. Des Weiteren war die Gruppe durch die Zufallsauswahl aus dem Melderegister sehr heterogen, so dass unterschiedliche Meinungen und Ansichten vertreten waren. Die Teilnehmenden diskutierten an einem Samstag über die Ziele der

Mobilitätsplanung in Gronau und entwickelten gemeinsam ein erstes Zielsystem.

Erste Maßnahmenansätze wurden, aufgrund der Pandemielage in einem **Online-Workshop**, Anfang 2022 diskutiert. Hierbei sind erste Maßnahmenbündel vorgestellt und anschließend in Kleingruppen diskutiert worden. So konnten neue Ideen eingebracht und Änderungen sowie Kritik zu den bestehenden Ansätzen formuliert werden.

Nach Fertigstellung des Mobilitätskonzepts wird der Bürgerschaft auf einer **Informationsveranstaltung** das Ergebnis vorgestellt.

## 2 Zielkonzept

Das Zielkonzept stellt als Grundlage für zukünftige Entscheidungen im Bereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung ein erstes wichtiges Ergebnis dar. Gleichzeitig dient es als Basis für die Entwicklung von Maßnahmen.

Die Inhalte des Zielkonzeptes basieren auf Zielstellungen von übergeordneten Konzepten auf EU-, Bundes- und Landesebene (z.B. European Green Deal, Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW) sowie bestehenden Konzepten in Gronau (z.B. Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept Kreis Borken). Weiter lassen sich aus der Bestandsanalyse Handlungserfordernisse und somit konkrete Ziele ableiten. Die Ergebnisse aus der öffentlichen Messe, des Zielworkshops sowie der Arbeitskreissitzungen finalisieren das Zielkonzept schlussendlich.

Das Zielkonzept besteht aus fünf gleichwertigen Oberzielen, die jeweils durch weitere Unterziele ausdifferenziert und konkretisiert werden. Ergänzend werden messbare Indikatoren und Wirkungsziele zugeordnet. Die Oberziele sind in Abbildung 3 dargestellt, das vollständige Zielsystem ist im Anhang dem Dokument beigelegt.

Abbildung 3: Oberziele des Zielkonzeptes



Die fünf Oberziele sind:

### Mehr Klimaschutz

Die Stadt Gronau erkennt den Klimawandel als Herausforderung in der Mobilitätsplanung und reduziert die lokalen Treibhausgasemissionen im Verkehr durch aktive Gestaltung der Rahmenbedingungen. Dies bedeutet einerseits die nachhaltigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern und damit zu einer attraktiven Alternative zum individuellen Kfz-Verkehr zu entwickeln und andererseits durch die Förderung alternativer Antriebe die Emissionen im verbleibenden motorisierten Verkehr zu senken.

### Hohe Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit besitzt bei der Entwicklung der Mobilität in Gronau oberste Priorität. Gronau verpflichtet sich der „Vision Zero“ und strebt damit ein Verkehrssystem an, in welchem niemand verletzt oder getötet wird. Dies bedeutet die konsequente Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Elemente (z.B. Sichtdreiecke) bei der Planung der Infrastruktur sowie die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für ein rücksichtsvolles Verhalten. Ein schlechtes subjektive Sicherheitsgefühl stellt insbesondere im Rad- und Fußverkehr ein Nutzungshemmnis dar, sodass auch als unsicher empfundene Führungen und Straßenräume abgebaut, angepasst oder optimiert werden.

### Gute Erreichbarkeit

Die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilitätsangebote sind so zu gestalten, dass alle Ortsteile und Ziele innerhalb von Gronau gut miteinander verbunden sind und Gronau regional gut angebunden ist. Dabei ist die Erreichbarkeit bedürfnisgerecht, barrierearm und gleichberechtigt sicherzustellen. Ein Fokus liegt hierbei auf der regionalen Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, der Verbesserung der Mobilitätsangebote innerhalb und zwischen den Ortsteilen sowie der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr und der Nahmobilität.

### Hohe Lebensqualität

Der Straßenraum stellt einen Großteil des öffentlichen Raumes dar und sollte daher neben der Verkehrsfunktion auch eine Aufenthaltsfunktion haben. Daneben sind die negativen Auswirkungen durch Lärm und Abgase zu reduzieren. Hierfür werden attraktive Begegnungs- und Bewegungsräume geschaffen, der

Straßenraum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umverteilt sowie der motorisierte Verkehr, fahrend wie parkend, verträglicher abgewickelt.

### Nachhaltiges Mobilitätsverhalten

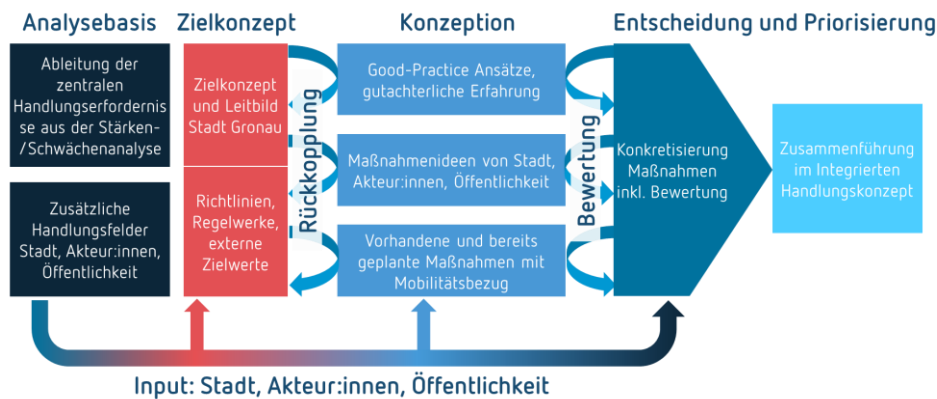
Die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes werden bedürfnisgerecht entwickelt und offensiv beworben. So wird sichergestellt, dass die ressourcenschonenden Mobilitätsarten von der Bevölkerung kennengelernt und häufiger genutzt werden. Dafür müssen die Angebote intuitiv nutzbar und attraktiv sein sowie Einstiegbarrieren abgebaut werden. Weiterhin wird das Thema nachhaltige Mobilität auch verstärkt in der Stadtentwicklung und -planung berücksichtigt sowie durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen aktiv beworben.

# 3 Maßnahmen

## 3.1 Handlungsfelder

Den Kern des Handlungskonzeptes bilden die Maßnahmen, welche einen Pfad zur Erreichung der definierten Ziele abbilden. Die Maßnahmen leiten sich aus der Bestandsanalyse sowie den Zielen ab und wurden aufbauend auf bestehenden Ansätzen, gutachterlichen Empfehlungen und dem Input aus den Beteiligungsschritten entwickelt (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Prozessablauf



Die Maßnahmen werden dabei thematisch zu sieben Handlungsfeldern zusammengefasst:

Tabelle 2: Handlungsfelder innerhalb der Mobilitätskonzeptes

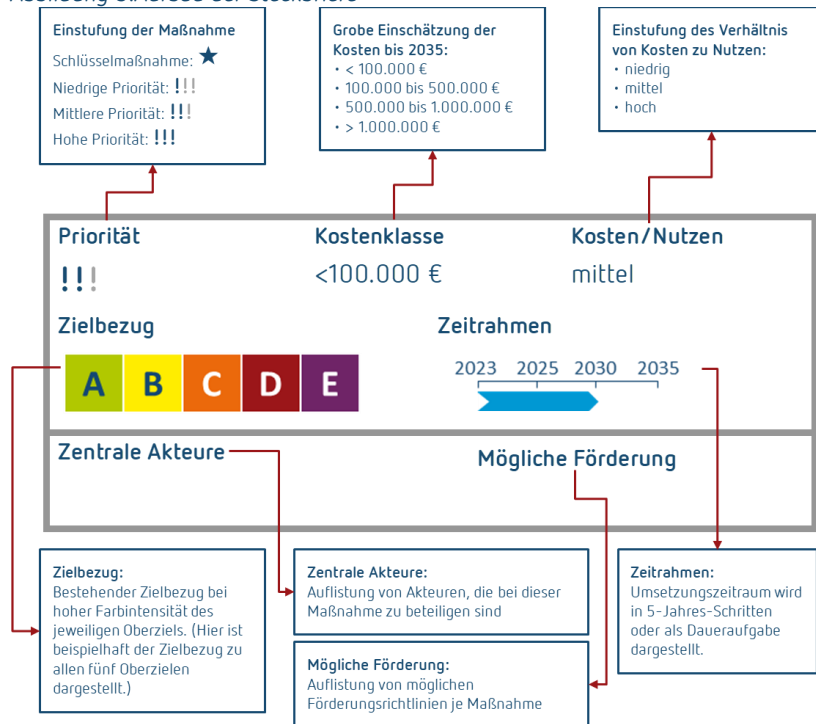
A	Fußverkehr & Barrierefreiheit
B	Radverkehr & Mikromobilität
C	ÖPNV & Intermodalität
D	MIV & Wirtschaftsverkehr
E	Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
F	Umwelt- & Klimaschutz
G	Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Die Handlungsfelder strukturieren die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes und setzen inhaltliche Akzente. Sie stellen jedoch keine Hierarchie der Handlungsfelder untereinander dar, vielmehr stehen die Handlungsfelder gleichberechtigt nebeneinander. Eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgt unabhängig der Handlungsfeldern unter anderem in Abhängigkeit der Bedeutung für die Zielerreichung und der Kosten. Auch ist die Wirkung der Maßnahmen nicht auf das jeweilige Handlungsfeld begrenzt, sondern erfolgt integriert über alle Handlungsfelder.

### 3.2 Aufbau der Steckbriefe

Die Beschreibung der Maßnahmen in Steckbriefen ermöglicht einen schnellen und standardisierten Überblick über Anlass, Inhalt und Umsetzungsschritte der Maßnahmen. Neben der Beschreibung von Anlass, Inhalt und Bausteinen finden sich in den Steckbriefen einige standardisierten Merkmale zu den Maßnahmen wieder, welche eine schnelle Einordnung und einen Vergleich ermöglichen (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Aufbau der Steckbriefe



#### Priorität

Die Priorität gibt den Stellenwert der Einzelmaßnahme innerhalb des Handlungskonzeptes wieder. Diese ergibt sich zum einen aus dem Beitrag zur Zielerreichung sowie den notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen. Zum anderen stellt die Priorität auch eine wichtige Möglichkeit dar, einen individuellen Pfad zu definieren, sodass auch die Ergebnisse aus Bürger:innenbeteiligung und Arbeitskreissitzungen zur Einstufung beigetragen haben.

Neben der Abstufung in drei Prioritäten gibt es darüber hinaus Schlüsselmaßnahmen. Diese Maßnahmen besitzen einen besonderen Stellenwert innerhalb des Konzeptes und zeichnen sich dadurch aus, dass diese einen entscheidenden Beitrag zur Zielerreichung leisten und damit Grundpfeiler des Handlungskonzeptes darstellen.

#### Kosten-Klassen

Eine wichtige Rahmenbedingung für die Maßnahmenumsetzung sind die damit verbundenen Kosten. Aufgrund der strategischen Ebene eines Mobilitätskonzeptes ist eine detaillierte Kostenschätzung nicht möglich. Um dennoch eine erste Einschätzung der Maßnahmen hinsichtlich der benötigten finanziellen Ressourcen treffen zu können, sind die Maßnahmen in Kostenklassen eingruppiert worden. Hierbei werden vier Kostenklassen von unter 100.000 € bis über 1.000.000 € unterschieden (siehe Abbildung 5). Die Abschätzung erfolgt dabei zum Kostenstand 2022, da mögliche Baukostensteigerungen nicht valide abgeschätzt werden können und unabhängig davon das Kostenverhältnis der Maßnahmen untereinander bestehen bleibt. In den Kosten sind nur die Investitionskosten ohne eine mögliche Förderung enthalten.

### Kosten/Nutzen Verhältnis

Das Verhältnis von Kosten zu Nutzen ist eine vielgenutzte Methode z.B. in der standardisierten Bewertung von Verkehrsprojekten und dem Bundesverkehrswegeplan, um die Effektivität der eingebrachten Ressourcen im Verhältnis zu dem entstehenden Mehrwehrt aufzuzeigen. Als Nutzen wird hierbei vor allem der Beitrag zur Zielerreichung bewertet, eine genaue Berechnung, z.B. durch Treibhauseinsparungen, ist isoliert für einen Maßnahmenbaustein nicht möglich.

### Zielbezug

Der Zielbezug stellt einen direkten Bezug zum beschlossenen Zielsystem dar. Es wird durch eine farbliche Ausprägung dargestellt, welche Oberziele durch die Maßnahme positiv beeinflusst werden.

### Zeitrahmen

Der dargestellte Zeitrahmen vereint zwei Rahmenbedingungen in der Maßnahmenumsetzung miteinander. Auf der einen Seite ist dargestellt, über welchen Zeitraum die Maßnahme umgesetzt wird. Bei einigen Maßnahmen, insbesondere großer Infrastrukturprojekten, stellt dies die Umsetzungsdauer dar, bei anderen Maßnahmen, insbesondere im Bereich Kommunikation, den Wirkungszeitraum. Auf der anderen Seite wird der Zeitrahmen durch die Wechselwirkung mit anderen Maßnahmen, zum Beispiel als Voraussetzung für eine andere Maßnahme, beeinflusst.

### Zentrale Akteure

Innerhalb des Mobilitätskonzeptes sind einige Maßnahmen beschrieben, welche zwar relevante Auswirkungen für die Mobilität in Gronau besitzen, jedoch nicht oder nicht vollständig in der Zuständigkeit der Stadtverwaltung liegen. Dies betrifft zum Beispiel Maßnahmen im ÖPNV, für welche der Kreis oder das Land zuständig sind oder auch Maßnahmen, bei denen private Akteure eingebunden werden müssen. Dennoch sind diese Maßnahmen Teil des kommunalen Mobilitätskonzeptes, da diese relevant für die Zielerreichung sind. Ferner ist die Stadt Gronau - wenn auch nicht primär zuständig - mindestens in Form einer Anhörung oder ähnlichen Verfahren an der Entscheidungsfindung beteiligt. Insbesondere gegenüber übergeordneten Stellen ist dabei ein beschlossenes Mobilitätskonzept mit entsprechenden Maßnahmen ein Vorteil für die Vertretung der städtischen Interessen.

Um dennoch aufzuzeigen, bei welchen Maßnahmen die Stadt alleinig zuständig ist und bei welchen Maßnahmen welche weiteren Akteure eine Rolle spielen, sind diese in den Steckbriefen einzeln benannt. Hierbei kann nur die Organisationsform im Jahr 2022 abgebildet werden.

## Fördermöglichkeiten

Vor allem der Bund und die Länder finanzieren die kommunale Infrastruktur über entsprechende Fördergelder mit. Dabei ist die Verwendung der Gelder jedoch an bestimmte Maßnahmen und Einsatzzwecke gebunden. Hieraus ergibt sich eine Vielzahl unterschiedlicher Fördertöpfe. Daher sind den Maßnahmen aktuelle Förderprogramme (Stand 2022) zugeordnet, sodass Fördermöglichkeiten direkt erkannt werden können. Die Förderlandschaft ändert sich jedoch ständig, sodass für die Maßnahmen neue Fördermöglichkeiten entstehen werden sowie die beschriebenen gegebenenfalls entfallen werden.



## A Fußverkehr & Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel wird jeder Weg mindestens auf Teilstrecken zu Fuß zurückgelegt – sei es der Weg zum und vom Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Zudem ist das Zufußgehen gesund, verursacht weder Schadstoffe noch Lärm und weist im Vergleich zu anderen Verkehrsarten den geringsten spezifischen Flächenbedarf auf.

Als kostenlose Fortbewegungsform stellt der Fußverkehr dabei die Grundlage zur Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe dar. So spielt der Fußverkehr vor allem für vulnerable Personengruppen, wie z. B. Kinder, Personen im Rentenalter und Mobilitätsbeeinträchtigte, eine bedeutende Rolle für die Sicherung der selbstständigen Mobilität. In der Planung sind in dem Zuge die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse und unterschiedlichen objektiven und subjektiven Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur der verschiedenen Personengruppen zu berücksichtigen.

Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten: Zu Fuß Gehende sind Ausdruck von Urbanität, tragen zur Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern schaffen besonders Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten einen Mehrwert für eine Kommune.

### Zentrale Handlungserfordernisse

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Bestandsanalyse unter anderem die folgenden zentralen Handlungserfordernisse identifiziert:

- Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr
- Mehr und barrierefreie Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen schaffen
- Optimierung von Querungen gesamtstädtischer Zäsuren und Minderung der Trennwirkung von Barrieren
- Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualitäten in den Zentren

### Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht Fußverkehr & Barrierefreiheit

Maßnahmenfelder	Priorität
<b>A1 Definition wichtiger Bereiche im Fußverkehr</b>	
A1.1 Aufwertung von zentralen Gehwegverbindungen	Hoch
A1.2 Aufwertung weiterer Gehwege	Mittel
<b>A2 Optimierung von bestehenden Querungsmöglichkeiten</b>	<b>Hoch</b>
<b>A3 Abbau räumlicher Barrieren</b>	<b>Mittel</b>
<b>A4 Identifikation und Abbau von Angsträumen</b>	<b>Mittel</b>

## A1 Definition wichtiger Bereiche im Fußverkehr

### Anlass

Im gesamtstädtischen Kontext werden an die Fußverkehrsanlagen in Abhängigkeit der baulichen Nutzung am Rand, des Kfz-Verkehrsaufkommens oder der üblichen Zusammensetzungen der Fußverkehrsströme höhere Ansprüche, die über die Grundanforderungen für den Fußverkehr hinausgehen, gestellt. Insbesondere in den hoch frequentierten Bereichen der Gronauer Innenstadt und dem Stadtteilzentrum Epe, aber auch in Naherholungsgebieten und auf Wegeverbindungen, die insbesondere im Freizeitverkehr genutzt werden.

Zudem erhöhen auch punktuelle Nutzungen und Einrichtungen die Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur. So wird auch in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) in den Einflussbereichen verschiedener Einrichtungen, wie u. a. Schulen, Altenheim- und Pflegeheime, Krankenhäuser, Versammlungsstätten und Bahnhöfe, empfohlen, eine über die Mindeststandards hinausgehende Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur anzustreben.

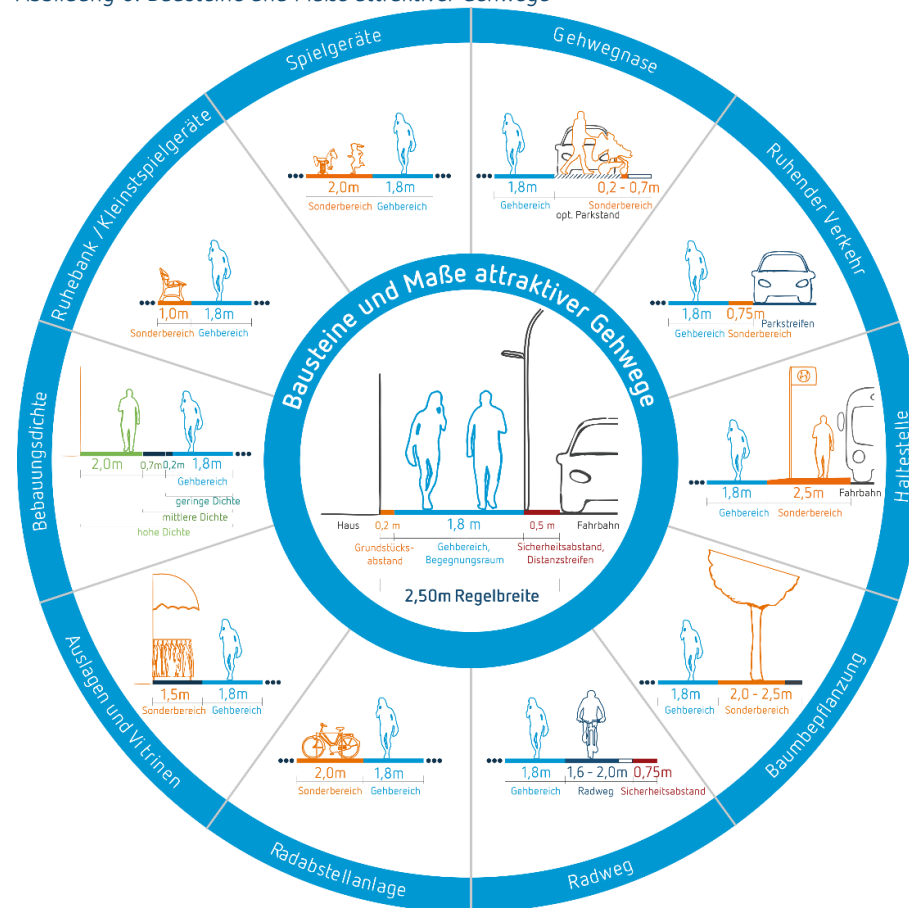
### Bausteine

- Definition der Fußverkehrsbereiche und der jeweiligen Gestaltungsmerkmale und Dimensionierungen
- Räumliche Zuordnung der Fußverkehrsbereich in der Stadt Gronau

Die Definition von Fußverkehrsbereichen dient dazu, klare Vorgaben zu benennen und räumlich zu konkretisieren, in welchen Bereichen ein über die Mindest-

standards der EFA und der Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) hinausgehende Dimensionierung und Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur angestrebt werden soll.

Abbildung 6: Bausteine und Maße attraktiver Gehwege



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

Es wird folgende Unterscheidung von Fußverkehrsbereichen empfohlen (siehe Karte 1):

- **Hauptbereich:**

Die Gronauer Innenstadt und das Stadtteilzentrum in Epe haben als hochfrequentierte Einkaufs- und Versorgungsbereiche eine besondere Relevanz im Fußverkehr. In den Hauptbereichen zielt die Dimensionierung und Gestaltung der Fußverkehrsinfrastrukturen darauf ab, dem Fußverkehr besonders viel Bewegungsraum einzuräumen und zudem kurze und direkte barrierefreie Wege mit möglichst geringen Wartezeiten zu gewährleisten.

- Barrierefreie Gehwege (Breite: 3 m) mit taktilem Leitsystem, Wegweisung, Sitz- und Spielelemente, Gehwegüberfahrten, Trennung von Fuß- und Radverkehrsflächen, direkte Wegeführungen insb. an Knoten und Querungen
- Barrierefreie Knotenpunktgestaltung mit kurzen Wartezeiten oder Bevorrechtigung des Fußverkehrs, ausreichende Räumzeiten

- **Freizeitbereiche:**

Fußverkehrsinfrastrukturen im Kontext von Freizeitinfrastrukturen und -zielen und Naherholungsgebiete werden als Freizeitbereiche definiert.

- Barrierefreie Gehwege (Breite: 3 m), Wegweisung, Sitz- und Spielelemente

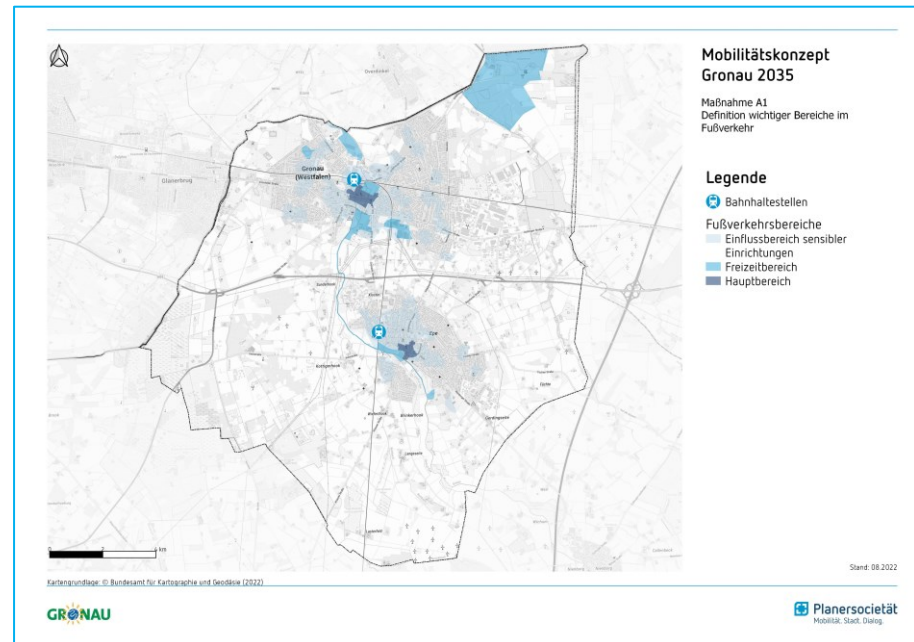
- **Nebenbereich:**

Das weitere Siedlungsgebiet wird als Nebenbereich des Fußverkehrs definiert. Hier sind die Mindeststandards der EFA umzusetzen.

- Barrierefreie Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,5 m in angebauten Straßen

Bei der Umsetzung der Standards bzw. Fußverkehrsbereiche (siehe Maßnahme A1.2) sind die Einflussbereiche stark frequentierter Einrichtungen und sensibler Nutzungen (Nahversorger, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheim etc.) prioritär zu behandeln.

Karte 1: Fußverkehrsbereiche in Gronau



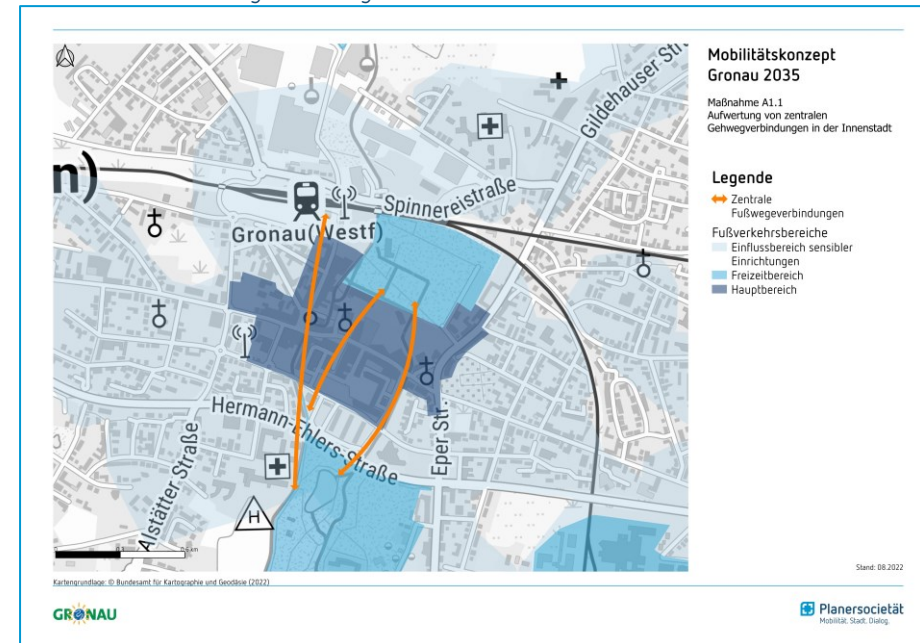
## A1.1 Aufwertung von zentralen Gehwegverbindungen

Priorität	Kostenklasse	Kosten/Nutzen
!!!	500.000 € - 1 Mio. €	mittel
Zielbezug	Zeitraumen	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035	
Zentrale Akteure	Mögliche Förderung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Nah</li> </ul>	

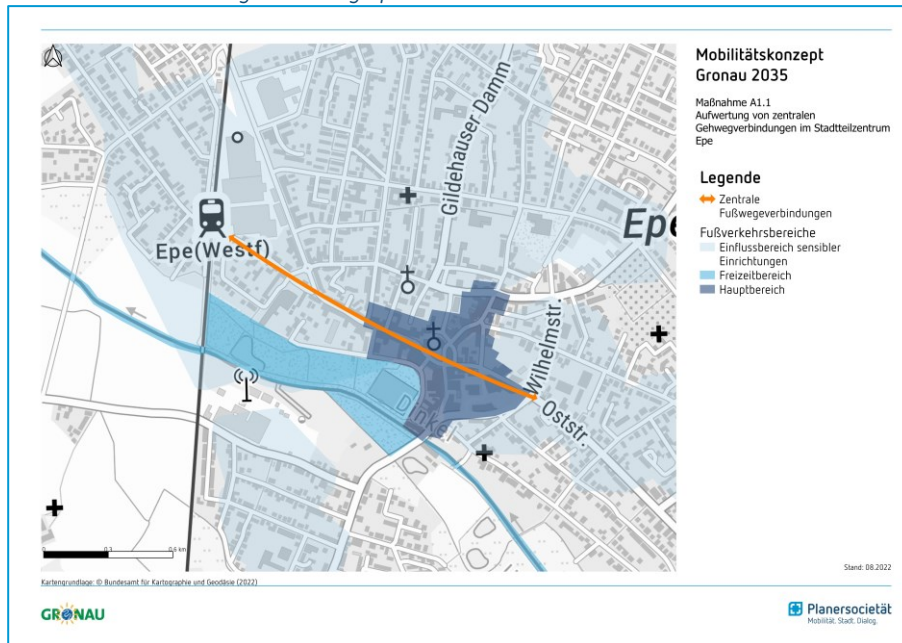
### Anlass

Sowohl in Gronau als auch Epe konnten im Rahmen der Bestandsanalyse aufgrund der räumlichen Nähe der Bahnhaltepunkte, Naherholungs- und Nahversorgungsgebiete zur Innenstadt bzw. zum Stadtteilzentrum ein hohes Potenzial für kurze und attraktive Fußwegeverbindungen zwischen diesen Zielen identifiziert werden. Allerdings entsprechen diese zentralen Fußwegeverbindungen nicht immer den Standards der EFA und sind nicht immer intuitiv zu finden. Die Maßnahme der Aufwertungen von zentralen Gehwegverbindungen zielt auf eine Verbesserung der Verknüpfung der zentralen Anlaufpunkte sowie die Beschleunigung bzw. – wo möglich – die Bevorrechtigung des Fußverkehrs ab. Die Maßnahme ist eng verknüpft mit der Aufwertung weiterer Gehwege (siehe Maßnahme A1.2) und ist wichtiger Bestandteil der Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Innenstadt und des Stadtteilzentrums Epe (siehe Maßnahmen E3.1 und E3.2).

Karte 2: Zentrale Gehwegverbindungen Innenstadt



Karte 3: Zentrale Gehwegverbindung Epe-Zentrum



### Bausteine

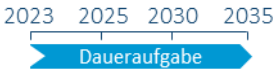
Die in Karte 2 und Karte 3 dargestellten Achsen werden zur Umsetzung empfohlen. Die zentralen Wegeverbindungen liegen vorwiegend in den definierten Haupt- und Freizeitbereichen des Fußverkehrs in Gronau und Epe. Die Dimensionierung und Gestaltung der Fußverkehrsinfrastrukturen sind entsprechend der für die verschiedenen Fußverkehrsbereiche zu definieren (siehe Maßnahme A1.2). Weitere Qualitätsmerkmale der zentralen Gehwegverbindungen sind:

- Verbesserung der Verknüpfung zwischen zentralen Anlaufpunkten

durch eine gestalterische Kontinuität – Verwendung einheitlicher Materialien im Gehwegbereich und in der Wegweisung.

- Erhöhte Aufenthaltsqualität bspw. durch regelmäßige Sitz- und Spielgelegenheiten, angemessene Beleuchtung sowie verstärkte Begrünung und Verschattung.
- Beibehaltung bestehender Blickachsen
- Optimierung der Querungsmöglichkeiten ggf. Bevorrechtigung des Fußverkehrs
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten im Bereich von Einmündungen und von Nebenstraßen
- Um die bestehenden Fußwegeverbindungen (gerade straßenunabhängige Wege, schmale „Gassen“) langfristig zu erhalten, sind bei Grundstücksumlegungen und Verkäufen diese Flächen für die Öffentlichkeit zugänglich zu halten.

## A1.2 Aufwertung weiterer Gehwege

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 500.000 € - 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> FöRi-Nah	

### Anlass

Neben den zentralen Gehwegverbindungen gilt es auch im restlichen Stadtgebiet die definierten Fußverkehrsqualitäten der Fußverkehrsbereiche zu schaffen. So soll der gesamte Weg vom Wohnort bis zum Zielort attraktiv ausgebaut und gestaltet sein. Die definierten Fußverkehrsbereiche (siehe Maßnahme A1) gilt es entsprechend der jeweiligen Gestaltungsmerkmale und Dimensionierungen auf das Stadtgebiet zu übertragen. Gerade im Umfeld von Senioren- und Pflegeheimen, aber auch in der Umgebung von Kindertagesstätten oder -gärten, ist mit einem erhöhten Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen bzw. vulnerablen Personengruppen zu rechnen, weshalb diese Bereiche in der Umsetzung barrierefreier Gehwege prioritär zu behandeln sind.

### Bausteine

Die vorgestellten Maßnahmen und Bausteine sind perspektivisch auf das gesamte Stadtgebiet zu übertragen und umzusetzen. Dabei sind auch zukünftig bei Neuplanungen und Umgestaltungen die folgenden Mindeststandards einzuhalten bzw. zu berücksichtigen.

- Umsetzung der barrierefreien Wege entsprechend definierten Fußverkehrsbereichen (siehe Karte 1)

### Barrierefreie Gehwege im gesamten Siedlungsbereich (Nebenbereich)

- Gehwegbreite entsprechend EFA-Standards von mindestens 2,50 m, um das Nebeneinandergehen zu ermöglichen.
- Konfliktrarme Führung: Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Verkehr, Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels oder der Außengastronomie.
- Einrichtung barrierefreier Wege, insbesondere glatte Oberflächen für gehbehinderte Menschen und Tastkanten für sehbehinderte Personen sowie barrierefreie und sichere Knoten und Querungen (siehe Maßnahme A2).
- Maßnahmen zur Überwindung von typischen Barrieren: Borsteine, Treppen, Stufen im Eingangsbereich zentraler Ziele, Stolperfallen, defekte Rolltreppen und Aufzüge.
- An den Übergängen von straßenunabhängigen Wegen zum Straßennetz sollte auf eine hinreichende Erkennbarkeit der Ein- und Ausgänge für

alle Verkehrsteilnehmenden hingewirkt werden. Dies wird durch entsprechende Beschilderung, Markierungen und das Freihalten der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden ermöglicht.

- Barrierefreie Umlaufsperrn nach EFA-Standard bzw. Verzicht auf Umlaufsperrn an Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und guten Sichtbeziehungen.

#### Zusätzliche Gestaltungsmerkmal von Gehwegen in Freizeitbereiche

- Durchgängige Gewährleistung der Gehwegbreiten von möglichst 3,00 m, mindestens 2,50 m; dies beinhaltet auch den regelmäßigen Grünschnitt.
- Beschilderung und thematische Infopunkte steigern die Attraktivität des straßenunabhängigen Fußwegenetzes als Erholungs- und Freizeitraum.
- Die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr sollte bei Wegen mit hoher Nutzerfrequenz vermieden werden. Ist dies aufgrund der für den Radverkehr hohen Netzbedeutung nicht möglich, sollte durch entsprechende, kommunikative Maßnahmen auf gegenseitige Rücksichtnahme hingewirkt werden.

#### Zusätzliche Gestaltungsmerkmal von Gehwegen in Hauptbereichen

- Durchgängige Gewährleistung der Gehwegbreiten von möglichst 3,00 m, mindestens 2,50 m; dies beinhaltet auch den regelmäßigen Grünschnitt.
- Taktils Leitsystem

- Barrierefreie Knotenpunktgestaltung mit kurzen Wartezeiten oder Bevorrechtigung des Fußverkehr und ausreichenden Räumzeiten
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten im Bereich von Einmündungen von Nebenstraßen
- Wegweisung und direkte Wegeführung
- Einrichtung regelmäßiger Ruhe- und Verweilzonen (angemessene Beleuchtung, Sitz- und Spielgelegenheiten, Fitnessgeräte)

## A2 Optimierung von bestehenden Querungsmöglichkeiten

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> 500.000 € - 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
• Stadt Gronau	FöRi-Nah	

### Anlass

Zu den Grundanforderungen an Fußverkehrsanlagen zählt u. a. eine hohe Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen bzw. Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen sind geeignete Querungsmöglichkeiten notwendig, um den Querungsbedarf des Fußverkehrs verkehrssicher abzuwickeln. Bestehende Querungsanlagen, wie Mittelinseln, Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege erleichtern in Gronau bereits die Überquerung von Straßen und Knotenpunkten und mindern Barrierewirkungen von Hauptverkehrsstraßen, jedoch entsprechen sie zum Teil nicht mehr den aktuellen Standards der Barrierefreiheit. Durch die Optimierung der bestehenden Querungsmöglichkeiten wird die Verkehrssicherheit der zu Fuß

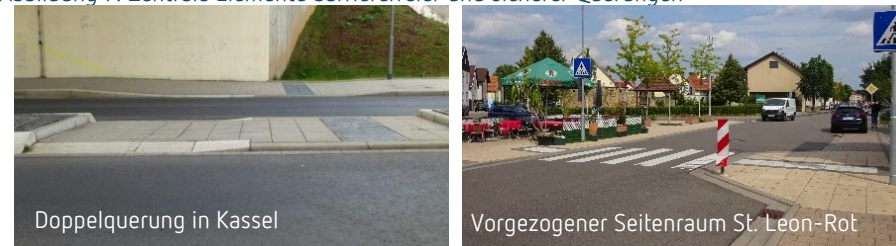
Gehenden, insbesondere der mobilitätseingeschränkten Personen, erhöht. Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten sind zudem verkehrssichere Zuwegungen entsprechend der Maßnahmen A1.1 und A1.2 zu gewährleisten bzw. umsetzen.

### Bausteine

Für die Optimierung von Querungsmöglichkeiten sollte die Stadt Gronau Standards festlegen und weiterverfolgen, die den aktuellen Bestimmungen zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit entsprechen.

- Prinzip der Doppelquerungen an größeren Straßenquerungen: Querung verfügt über einen niveaugleich abgesenkten Übergang insb. die Personen mit Hilfsmitteln und einem Übergang mit Tastkante für Sehbeeinträchtigte
- Integration vorgezogener Seitenräume: Gerade in Bereichen mit Straßenraumparken und eher unübersichtlichen Situationen zur Stärkung der Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem fließenden Kfz- und Fahrradverkehr


Abbildung 7: Zentrale Elemente barrierefreier und sicherer Querungen





Neben diesen Standards bestehen verschiedene Typen von Querungsmöglichkeiten, die je nach örtlicher Situation zum Einsatz kommen können. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind dabei die Belange des Fußverkehrs sowohl stets mit den Belangen der weiteren Verkehrsarten (Radverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV) und als auch mit den stadt-raumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. EFA).

### A3 Abbau räumlicher Barrieren

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Straßen NRW</li> </ul>	FöRi-Nahmobilität	

#### Anlass

In Siedlungsbereichen sind Querungsmöglichkeiten der Straßen, vor allem in Bereichen mit besonderem Querungsbedarf, z. B. an Nahversorgungszentren, notwendig, um dem Fußverkehr möglichst direkte und umwegfreie Verbindungen zu bieten. Hauptverkehrsstraßen mit hohen Kfz-Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten sowie Bahntrassen können ohne Querungsmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen insbesondere für den Fußverkehr große Barrierewirkungen entfalten, da die zu Fuß Gehenden Umwege in Kauf nehmen müssen. In Gronau und Epe sind in zentrumsnähe bereits Querungsmöglichkeiten bzw. Unter- und Überführungen an den Bahntrassen, der Bundesstraße 54 und den

Hauptverkehrsstraßen vorhanden. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden jedoch im weiteren Stadtgebiet Bereiche identifiziert, in denen durch wenige oder keine Querungsmöglichkeiten Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen eine Barrierewirkung entfalten.

#### Bausteine

Im Rahmen der Bestandanalyse wurden Bereiche mit Handlungsbedarf zusätzlicher Querungsmöglichkeiten identifiziert. Dort sind je nach örtlichen Rahmenbedingungen die jeweils geeigneten Typologien von Querungsmöglichkeiten zu prüfen. In der folgenden Darstellung sind verschiedene Typen der Querungsmöglichkeiten dargestellt. Die örtliche Eignung hängt dabei vom Fuß- und Kfz-Verkehrsaufkommen, dem Typ der räumlichen Barriere (Bahntrasse, Hauptverkehrsstraße etc.), der Fahrbahnbreite und somit der Querungsdistanz zusammen. Neben der fußverkehrlichen Funktion zur erleichterten und sichereren Querung können sie bei entsprechender Gestaltung zur Verkehrsberuhigung und zur Aufwertung des öffentlichen Raums, z. B. durch Begrünung, beitragen. Im Idealfall sind die Wartebereiche des Fußverkehrs zu verschatten. Zudem sind verkehrssichere Zuwegungen entsprechend der Maßnahmen A1.1 und A1.2 zu gewährleisten bzw. umsetzen.

Folgende Arten von Querungen stehen dabei in Abhängigkeit der Typ der Barriere, des Verkehrsaufkommens, der anliegenden Nutzungen sowie der fußverkehrlichen Verbindungsfunktion zur Wahl:

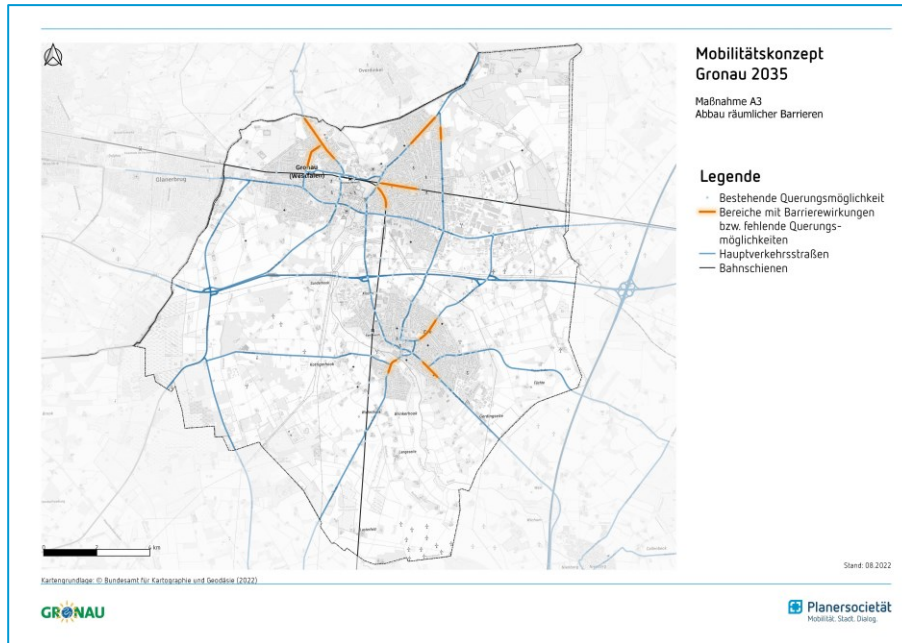
Tabelle 4: Art der Querung

Art der Querung	Beschreibung
<b>Unter- / Überführung</b> 	<b>Eigenschaft:</b> Räumlich getrennt von anderen Verkehrsarten <b>Geeignet bei:</b> Bahntrassen oder hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem Querungsbedarf
<b>Fußgängerbedarfs-Lichtsignalanlage</b> 	<b>Eigenschaft:</b> Räumlich getrennt von anderen Verkehrsarten <b>Geeignet bei:</b> hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und unregelmäßigem Querungsbedarf
<b>LSA-Kreuzungen</b> 	<b>Eigenschaft:</b> meist zeitlich getrennt von anderen Verkehren, Vorrang des Fußverkehrs, eigene Furtmarkierung <b>Geeignet bei:</b> an allen größeren Knotenpunkten <b>Hinweis:</b> Querungsfurten sind i. d. R. an allen Knotenarmen einzurichten
<b>Fußgängerüberweg</b> 	<b>Eigenschaft:</b> Vorrang für zu Fuß Gehende <b>Geeignet bei:</b> mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem, punktuellen Querungsbedarf <b>Hinweis:</b> zusätzlich zu Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen und/oder Mittelinseln erhöht werden
<b>Gehwegüberfahrt</b> 	<b>Eigenschaft:</b> Vorrang für zu Fuß Gehende <b>Geeignet bei:</b> Querung von Einmündungen von Nebenstraßen <b>Hinweis:</b> trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei

<b>Mittelstreifen</b> 	<b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende <b>Geeignet bei:</b> mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem flächigen Querungsbedarf <b>Hinweis:</b> können die Fahrbahn einengen und so zur Verkehrsberuhigung beitragen, bei entsprechender Gestaltung tragen sie zur Aufwertung des Stadtbildes bei
<b>Mittelinsel</b> 	<b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende <b>Geeignet bei:</b> mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem punktuellen Querungsbedarf <b>Hinweis:</b> großes Potenzial zur Aufwertung des öffentlichen Raums, siehe auch Ortseingangssituationen
<b>Aufpflasterung</b> 	<b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende <b>Geeignet bei:</b> Querungen von Einmündungen von Nebenstraßen, Querungen an Knotenpunkten in Wohnquartieren <b>Hinweis:</b> trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei

Insbesondere in beidseitig bebauten Bereichen und im Umfeld relevanter Ziele, wie Nahversorgungszentren, Naherholungsgebiete oder sensible Einrichtungen, kann von einem erhöhten Querungsbedarf ausgegangen werden. Hohes Verkehrsaufkommen kann zudem eine Barrierewirkung entfalten und macht somit die Bereitstellung geeigneter Querungsmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen notwendig. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist es nicht möglich, alle Bedarfsstellen abschließend zu identifizieren. Zusätzlich zu den folgenden Bedarfsbereichen (siehe Karte 2) sollten regelmäßig weitere Verbesserungspotenziale überprüft und diese ergänzt werden.

Karte 4: Räumliche Barrieren



Die folgenden Maßnahmenempfehlungen sind hinsichtlich des Querungsbedarfs zu prüfen und umzusetzen. Für die Umsetzung einer Querung ist der jeweils zuständige Straßenbaulastträger hauptverantwortlich. Die empfohlenen Maßnahmen sind dementsprechend mit den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern (Kreis Borken, Straßen NRW) abzustimmen. Die Wahl der Art der Querung ist neben dem Verkehrsaufkommen und Querungsbedarf abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Maßnahme und ihre Teilaspekte sind somit in Rückkopplung zum Schnell-Langsam-Netz (siehe Maßnahme 0) zu entwickeln und umzusetzen. In folgenden Bereichen mit Barrierewirkungen

werden nach aktuellem Erkenntnisstand folgende Quermöglichkeiten empfohlen:

- Losserstraße, zwischen den Niederlanden und Lindenallee:**  
Merkmale: einseitig dichte Bebauung und Naherholungsgebiet an östlicher Seite; langsames Straßennetz (vgl. Maßnahme D1.2); ca. 3.500 Kfz DTW  
Empfehlung: Mittelinsel
- Nahversorgungszentrum Königstraße:**  
Merkmale: Angrenzende Nahversorgungszentrum; langsam-sensibles Straßennetz (vgl. Maßnahme D1.2)  
Empfehlung: Fußgängerüberweg
- Gildehauser Straße, zwischen Heerweg und Overdinkel/Vereinsstraße:**  
Merkmale: beidseitig dichte Bebauung; langsames Straßennetz (vgl. Maßnahme D1.2); ca. 7.000 Kfz DTW  
Empfehlung: Mittelinsel
- Heerweg, zwischen Kurzer Weg und Schöttelkotter Damm:**  
Merkmale: einseitig dichte Bebauung und Wohn- und Erholungsgebiet an östlicher Seite; langsames Straßennetz (vgl. Maßnahme D1.2); ca. 4.000 Kfz DTW  
Empfehlung: Mittelinsel
- Steinfurter Straße, zwischen Feldkamp und Wilhelmstraße:**  
Merkmale: beidseitig dichte Bebauung; zu Teil im Einflussbereich sensibler Einrichtung (Laurenzstraße); langsames Straßennetz (vgl. Maßnahme D1.2); ca. 5.000 Kfz DTW  
Empfehlung: Fußgängerüberweg in Höhe Buschgarten/ Laurenzstraße

- **Nienborger Straße, zwischen Schelverweg und Nienkamp:**  
Merkmale: beidseitig dichte Bebauung; langsames Straßennetz (vgl. Maßnahme D1.2); ca. 10.000 Kfz DTVw  
Empfehlung: Mittelinsel
- **Ahauser Straße/ Kardinal-von-Galen-Ringen zwischen Drostenplatz und Kohlingstraße:**  
Merkmale: beidseitig dichte Bebauung; langsames Straßennetz; ca. 8.000 Kfz DTVw  
Empfehlung: Mittelinsel
- **Bahntrasse in West-Ost-Richtung zwischen Vereinsstraße und Gildehauser Straße:**  
Merkmale: beidseitig dichte Bebauung  
Empfehlung: Prüfung der Umsetzungen einer Brücke über die Bahntrasse
- **Bahntrasse in Nord-Süd-Richtung zwischen Gildehauser Straße und Ochtruper Straße:**  
Merkmale: beidseitig dichte Bebauung  
Empfehlung: Prüfung der Umsetzungen einer Brücke über die Bahntrasse

## A4 Identifikation und Abbau von Angsträumen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Öffentlichkeit</li> </ul>		

### Anlass

Allgemein können unter dem Begriff „Angstraum“ öffentliche Räume mit geringer sozialer Sicherheit bzw. Orte, die Ängste hervorrufen, verstanden werden.

Bereiche mit fehlenden Sichtbeziehungen, Vermüllung und Vandalismus sowie mangelhafte oder fehlende Beleuchtung sind häufige Merkmale, die einen „Angstraum“ ausmachen können. Als derartige Angsträume werden häufig Unterführungen, aber auch schlecht einsehbare und dunkle Straßen und Plätze, unübersichtliche Wege durch Grünanlagen oder dunkle Parkhäuser wahrgenommen, wobei diese Wahrnehmung stark subjektiv ist. Grundsätzlich werden die oben genannten, allgemein anerkannten Aspekte durch Dunkelheit und schwache Frequentierung der Räume noch verstärkt. Letztlich können diese

Angsträume zu Barrieren werden und somit dem Zufußgehen oder Radfahren entgegenstehen.

### Bausteine

Über die interaktive Karte „**Sag’s uns Gronau**“ auf der städtischen Homepage besteht bereits die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger Anliegen und Mängel der Stadt Gronau mitzuteilen. Für Ermittlung von Angsträumen bietet es sich an, auf dieser Plattform im Rahmen einer begleitenden öffentlichkeitswirksamen Kampagne für bestimmte Zeit den Themenbereich Angstraum zu integrieren. Auf Basis der eingegangenen Hinweise können potenzielle Angsträume identifiziert werden und Maßnahmen zur Aufwertung der „Angsträume“ entwickelt und möglichst zeitnah umgesetzt werden. Dabei empfiehlt es sich, die Abfrage möglicher „Angsträume“ im regelmäßigen Turnus bspw. in der „dunklen“ Jahreszeit zu wiederholen.

- Integration des Themenbereichs Angstraum in die interaktive Karte „**Sag’s uns Gronau**“ auf der städtischen Homepage für einen bestimmten Zeitraum (empfohlen wird ein Monat möglichst in der „dunklen“ Jahreszeit).
- Öffentlichkeitswirksame Bewerbung der Abfrage, auch zur Sensibilisierung für das Thema
- Anschließende Auswertung und Priorisierung der eingegangenen Hinweise
- Möglichst zeitnah Umsetzung der ersten Maßnahmen zur Aufwertung bzw. zum Abbau von Angsträumen

Konkrete Maßnahmen zur Aufwertung von Angsträumen können sein:

- Ausbau und Verbesserung der Beleuchtung
- (Künstlerische) Aufwertung der Fassaden von Unterführung und Brücken
- Hellere und freundliche Gestaltung von Parkhäusern
- Beschilderung, welche Stellen bei Beschädigung kontaktiert werden können (an Orten mit häufig auftretendem Vandalismus)
- Regelmäßiger und konsequenter Grünschnitt, um die Einsehbarkeit von Wegen, gerade in Grünanlagen, zu gewährleisten.
- Verstärkte Beseitigung von Müll im öffentlichen Raum sowie Vermeidung von großräumigen Müllablagen (bspw. durch häufigere Kontrollen oder Videoüberwachung).

Die beschriebenen Maßnahmen zielen auf eine Vermeidung bzw. Minderung der Angst auslösenden Zustände im öffentlichen Raum ab. Sie können jedoch nicht die Ursachen der Ängste an sich beheben, dazu sind weitergehende Analysen und Maßnahmen notwendig. So werden teilweise Räume durch die Anwesenheit bestimmter Personengruppen als Angsträume wahrgenommen. Zum Abbau dieser Ängste sind über das Mobilitätskonzept hinausgehende Maßnahmen erforderlich, die auf das Aufbrechen sozialer Konstruktionen und eine verstärkte Toleranz abzielen.

## B Radverkehr & Mikromobilität

Der Radverkehr stellt für mittlere Wegedistanzen ein effizientes und ressourcenschonendes Verkehrsmittel dar, sodass eine verstärkte Verlagerung von Verkehren deutschlandweit angestrebt wird. Ohne direkte Schadstoff- und Treibhausgasemissionen können seit der Elektrifizierung des Fahrrades auch längere Distanzen zurückgelegt werden. Weiterhin besitzt das Fahrrad auch in Bezug auf den Flächenbedarf, die Lärmbelastung, die Verkehrssicherheit und die Gesundheitsförderung signifikante Vorteile gegenüber den motorisierten Verkehrsarten.

Im Münsterland besitzt das Fahrrad eine starke Tradition als Verkehrsmittel, sodass der Radverkehr auch in Gronau mit einem Anteil von 30% der Wege eine prägende Rolle einnimmt (Haushaltsbefragung 2020). Auch wenn dies im Bundesdurchschnitt einen überdurchschnittlichen Wert darstellt, so zeigen andere Kommunen im Kreis Borken und dem Münsterland durch höhere Radverkehrsanteile weitere Potenziale auf. Wie in der Region üblich erfolgt die Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen in der Regel im Seitenraum, häufig auch gemeinsam mit dem Fußverkehr. Was vor allem unsichere Radfahrende als positiv bewerten, zeigt sich in der Unfallforschung aufgrund geringer Abmessungen, zunehmenden Radgeschwindigkeiten und schlechten Sichtverhältnissen zunehmend als Sicherheitsdefizit.

In den letzten Jahrzehnten haben sich Technik und Ansprüche im Radverkehr stark gewandelt. Lastenräder eröffnen neue Einsatzmöglichkeiten für Fahrräder, erweitern auf der anderen Seite auch die Anforderungen an die Breite der Infrastruktur und Abstellanlagen. Durch die Marktdurchdringung der Pedelecs

nehmen Reichweite und Fahrgeschwindigkeiten zu, gleichzeitig führen höhere Geschwindigkeiten sowie größere Geschwindigkeitsunterschiede innerhalb des Radverkehrs (Überholfälle) zu neuen Herausforderungen.

Das aktuelle Radverkehrskonzept der Stadt Gronau wurde 2015 fertiggestellt und formuliert die Steigerung des Radverkehrsanteils, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung der Zufriedenheit im Radverkehr als zentrale Ziele im Radverkehr. Diese Ziele finden sich auch im beschlossenen Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes wieder und wurden teilweise weiter konkretisiert (z.B. Einrichtung mindestens einer bevorrechtigten Nord-Süd- und West-Ost-Radverbindung).

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Schaffung von schnellen Achsen für den Alltagsradverkehr, auch auf mittleren Wegedistanzen (4-10km)
- Auflösung von Konflikten mit dem Fußverkehr, insbesondere in der Innenstadt
- Optimierung und Ausbau des Radzielnetzes an die geänderten Anforderungen des Radverkehr, auch mit neuen Instrumenten (z.B. Fahrradzonen)
- Sicherstellung einer tageszeit- und witterungsunabhängigen Nutzbarkeit des Netzes
- Ausbau und Optimierung der Abstellmöglichkeiten des Radverkehrs



## Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes

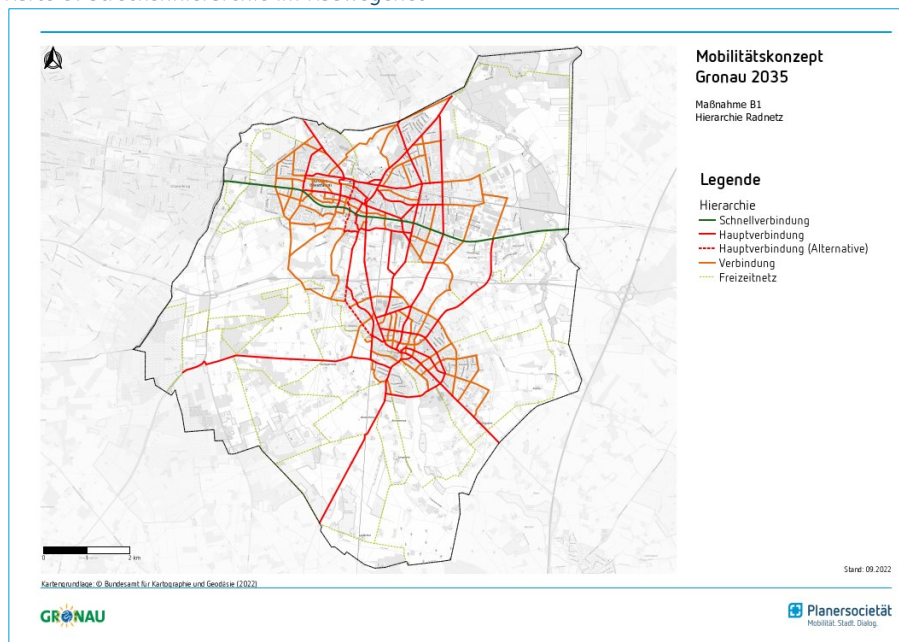
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität

Maßnahmenfelder	Priorität
B1 Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes	
B1.1 Umsetzung der Veloroute	Hoch
B1.2 Attraktive Nord-Süd-Achse im Osten und Westen Gronaus	Hoch
B1.3 Aufwertung der direkten Verbindung Epe – Gronau Zentrum	Mittel
B1.4 Attraktivierung der Umfahrung des Zentrums	Mittel
B1.5 Ausbau von Fahrradstraßen	Mittel
B1.6 Prüfung der Einrichtung von Fahrradzonen	Niedrig
B1.7 Weitere Umsetzung des Radwegenetzes	Mittel
B1.8 Prüfung von Optionen zu Beleuchtung von Radwegen	Niedrig
<b>B2 Ausbau von Radabstellanlagen</b>	<b>Hoch</b>

## B1 Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes

Eine sichere, komfortable und intuitiv nutzbare Infrastruktur stellt den grundlegenden Baustein für Stärkung des Radverkehrs als Verkehrsmittel dar. Durch das Radverkehrskonzept 2015 wurde bereits ein Zielnetz mit verschiedenen Streckenhierarchien definiert, welches durch das Mobilitätskonzept weitgehend übernommen wurde. Aktualisierungen wurden dort vorgenommen, wo sich diese aus dem intensiven Beteiligungsprozess und geänderte Rahmenbedingungen seit 2015 ergaben.

Karte 5: Streckenhierarchie im Radwegenetz



### B1.1 Umsetzung der Veloroute

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraahmen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Euregio</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Stadt Enschede</li> <li>• Stadt Ochtrup</li> <li>• Straßen NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FöRi-Nah</li> <li>• Sonderprogramm Stadt und Land</li> </ul>	

Für den Abschnitt innerhalb von Gronau, welcher größtenteils der ehemaligen B54, jetzt L510, folgt, wurde eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. In den kommenden Jahren soll der Streckenzug Enscheder Straße / Hermann-Ehlers-Straße / Ochtruper Straße abschnittsweise umgestaltet werden.


#### Bausteine

- Weitere Qualifizierung der Planungen für eine Verbindung Enschede – Gronau – Ochtrup
- Realisierung der Veloroute auf Gronauer Stadtgebiet mit hohem Standard (entsprechend den Vorgaben Veloroute)

#### Anlass

Gronau liegt am Fahrradkorridor Enschede – Münster, welchen der grenzüberschreitende Zweckverband Euregio als wichtige überregionale Radwegeverbindung identifiziert hat. Entsprechend wird durch den Zweckverband sowie die beteiligten Gemeinden und Kreise eine Radverbindung mit hohem Standard (Veloroute) angestrebt. Aufgrund der engen Verflechtung mit den Nachbargemeinden wird ein hohes Potenzial für den Radverkehr erwartet.

## B1.2 Aufwertung der direkten Verbindung Epe – Gronau Zentrum

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Straßen NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FöRi-Nah</li> <li>• Sonderprogramm Stadt und Land</li> </ul>	

### Anlass

Die beiden großen Zentren von Gronau (Epe und Gronau) stellen eine entsprechend wichtige Wegebeziehung untereinander dar. Diese Wege sind dabei aufgrund der Distanz von ca. 4-5 km sehr gut für den Radverkehr geeignet, sodass für eine hochwertige Radverbindung ein hohes Potenzial an Nutzenden zu erwarten ist.

Durch die Fahrradstraße Eschweg ist im mittleren Teil bereits eine attraktive Führung des Radverkehrs ermöglicht worden. Die Zählung im Rahmen der Bestandsanalyse ergab eine werktägliche Nutzung durch über 300 Radfahrende am Tag mit einer deutlichen Spitze zwischen 6 und 8 Uhr sowie im Bereich um 13 und 16 Uhr, was auf die Nutzung im Alltagsverkehr hindeutet (Berufs- und Schulverkehr). Im Beteiligungsprozess zeigte sich, dass einige Radfahrende

aufgrund der autoarmen und naturnahen Führung die Wegeverbindung an der Dinkel bevorzugen, daher ist diese als Alternative ebenfalls erfasst worden. Grundsätzlich ist jedoch aufgrund der Tendenz zu schnellen Verbindungen im Radverkehr, der höheren Erschließung und Konflikten mit dem Fußverkehr von einem höheren Potenzial für die direkte Verbindung auf dem Eschweg auszugehen.

Für die durchgängige Nutzbarkeit und Attraktivität ist die Verlängerung zur Anbindung des Gronauer sowie Eper Zentrums notwendig. Die weitere Anbindung des Gronauer Zentrums über den Stadtpark, Neustraße und Bahnhofstraße ist konfliktträchtig, da im Bereich Innenstadt und Stadtpark Konflikte mit dem Fußverkehr auftreten (siehe Maßnahme B1.4). Eine verträglichere Führung des Radverkehrs im Stadtpark ist östlich der Umflut möglich, hierfür ist eine neue Brücke zur Querung der Umflut erforderlich. Zur Verknüpfung der Nord-Süd-Achse mit der Veloroute in Ost-West-Richtung ist eine Rampenanlage nördlich der Hermann-Ehlers-Straße notwendig.

Der direkten südlichen Fortführung entspricht der Amelandsbrückenweg, welcher durch den Radverkehr auch entsprechend genutzt wird. Grundsätzlich ist dieser mit Tempo 30 auch im Hinblick auf die Verkehrsstärke für eine Führung im Mischverkehr geeignet und bindet den Bahnhof Epe direkt an. Aufgrund der Lage im Gewerbegebiet ist die Straßenraumaufteilung jedoch nicht fahrradfreundlich und es tritt häufig Ziel- und Rangierverkehr durch den Schwerverkehr auf. Die parallel verlaufende Klosterstraße bietet hingegen das Potenzial als Fahrradstraße eine komfortable Weiterführung zum Bahnhof Epe zu ermöglichen. Um die Nutzung der Klosterstraße anstelle des Amelandsbrückenweg für


den Radverkehr attraktiv zu gestalten, ist jedoch die Schaffung einer Verbindung zwischen Klosterstraße und Amelandsbrückweg entlang des Eschbaches erforderlich.

Für die Kartendarstellung siehe Maßnahme B1.3.

### Bausteine

- Schaffung einer attraktiven Verbindung vom Eschweg zum Gronauer Zentrum. Als Vorzugsvariante wird dabei die Führung über einen eigenständigen Radweg durch den Stadtpark inklusive Umflutbrücke und Verknüpfung zur Veloroute verfolgt.
- Schaffung einer attraktiven Verbindung vom Eschweg zum Eper Zentrum. Als Vorzugsvariante wird dabei die Führung auf der Klosterstraße verfolgt. Diese ist durch entsprechende Maßnahmen unter Berücksichtigung des Schwerverkehrs fahrradfreundlich zu gestalten sowie eine direkte Verbindung zum Amelandsbrückweg entlang des Eschbaches zu schaffen.
- Umsetzung eines hochwertigen Standards, um hohe Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr gewährleisten zu können. Dazu zählt die Trennung vom Fußverkehr, breite Anlagen mit Überholmöglichkeit und eine weitgehende Bevorrechtigung bzw. optimierte Berücksichtigung in der Signalschaltung.

### B1.3 Attraktive Nord-Süd-Achse im Osten und Westen Gronaus

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Straßen NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Nah</li> <li>Sonderprogramm Stadt und Land</li> </ul>	

#### Anlass

In Maßnahme B1.2 ist das große Potenzial für eine Radverkehrsachse zwischen Epe und Gronau beschrieben. Während die Ziele in Epe größtenteils Zentral liegen, gibt es in Gronau auch westlich (Wohngebiete Buterland, Brook u.a.) und östlich (Industriegebiet) bedeutende Ziele für den Radverkehr und ein entsprechendes Wegepotenzial auf diesen Achsen. Um das Ziel einer Stärkung des Radverkehrs auf Alltagswegen zu erreichen, sind daher neben der zentralen Achse weitere Nord-Süd-Achsen notwendig. Im Folgenden werden dabei zwei Achsen unterschieden:

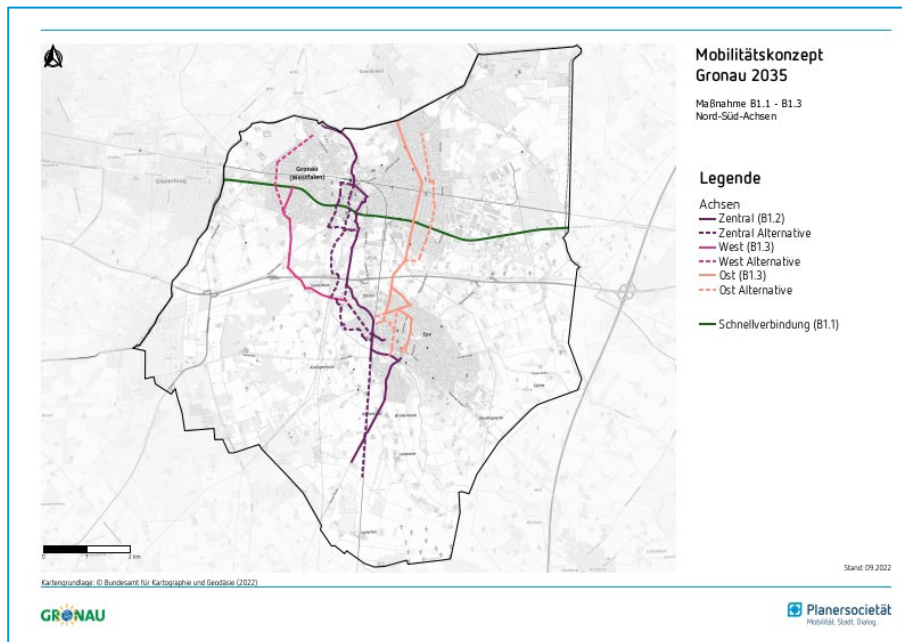
- Westachse: Verbindung der westlichen Wohngebiete und dem geplanten Euregioquartier mit dem Industriegebiet Epe-Nord, dem Eper Bahnhof sowie dem Eper Zentrum
- Ostachse: Verbindung der östlichen Industriegebiete mit den nordöstlichen Wohnquartieren Epes sowie dem Zentrum von Epe

Auch für diese Achsen existieren aufgrund verschiedener Herausforderungen mehrere alternative Führungen. Für die Westachse bietet sich neben dem direkten Anschluss an die Veloroute die Möglichkeit über Beckerhookstraße, Klosterstiege und Kurfürstenstraße auch die nordwestlichen Quartiere an das übergeordnete Radnetz anzuschließen.

Bei der Ostachse grenzt in Gronau-Ost die Bahnlinie die Möglichkeiten zur Verortung einer Radachse stark ein. Ohne neue Übergänge zu schaffen ist die Führung auf den Bahnübergang Vereinsstraße begrenzt. Die Vereinsstraße ist jedoch Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und besitzt keine ausreichenden Flächen für eine getrennte Radverkehrsführung. Eine Führung durch das Nebenstraßennetz ist nur durch Schaffung eines neuen Durchlasses am Bahndamm zwischen Preußenstraße und Bayernstraße denkbar. In diesem Fall könnte die Führung im Wohnstraßennetz als Fahrradstraße weitgehend komfortabel abgewickelt werden. Aufgrund der indirekten Führung bei dieser Variante und der Einstufung der Vereinsstraße im Kfz-Netz als „langsam-sensibel“ (siehe Maßnahme D1) wird die Führung des Radverkehrs auf der Vereinsstraße bei entsprechenden restriktiven Maßnahmen für den Kfz-Verkehr als Vorzugsvariante gewählt. Hinzu kommt die dadurch verbesserte Erreichbarkeit des anliegenden Nahversorgers mit dem Fahrrad.

Die direkte Führung der Ostachse in Epe verläuft über den Gildehauser Damm sowie die Gronauer Straße. Beide Straßen sind durch schmale Seitenräume und hohe Verkehrsstärken aufgrund ihrer regionalen Bedeutung geprägt. Daher wird an dieser Stelle in das Nebenstraßennetz über Speestraße und Gasstraße ausgewichen. Gleichzeitig soll die Anbindung der nördlich-zentralen Wohngebiete gesichert werden. Für die Flächenerschließung ist eine Fahrradzone denkbar (siehe Maßnahme B1.6).

Karte 6: Achsen des Radverkehrsnetzes



## Bausteine

- Schaffung einer attraktiven Radachse zwischen den westlichen Wohnquartieren und dem Eper Zentrum entlang von Buterlandstraße und Sunderhooker Weg.
  - Realisierung einer größtenteils bevorrechtigten Fahrradstraßen in diesem Bereich (siehe Maßnahme B1.5) und einer geeigneten Querung an der Alstätter Straße.
- Schaffung einer attraktiven Radachse zwischen den östlichen Industriegebieten und dem Eper Zentrum von der niederländischen Grenze über Vereinsstraße, Riekenhofweg und Gasstraße.
  - Priorisierung des Radverkehrs auf der Vereinsstraße durch eine Temporeduzierung und nahmobilzentrierte Umgestaltung. Detailprüfung weiterer Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsstärke (z.B. modale Filter).
  - Realisierung größtenteils bevorrechtigter Fahrradstraßen in der Verbindung Saarstraße, Schillerstraße, Speestraße und Gasstraße.
- Umsetzung eines hochwertigen Standards, um hohe Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr gewährleisten zu können. Dazu zählt die Trennung vom Fußverkehr, breite Anlagen mit Überholmöglichkeit und eine weitgehende Bevorrechtigung bzw. optimierte Berücksichtigung in der Signalschaltung.

### B1.4 Attraktivierung der Umfahrung des Zentrums

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-Nah • Sonderprogramm Stadt und Land	

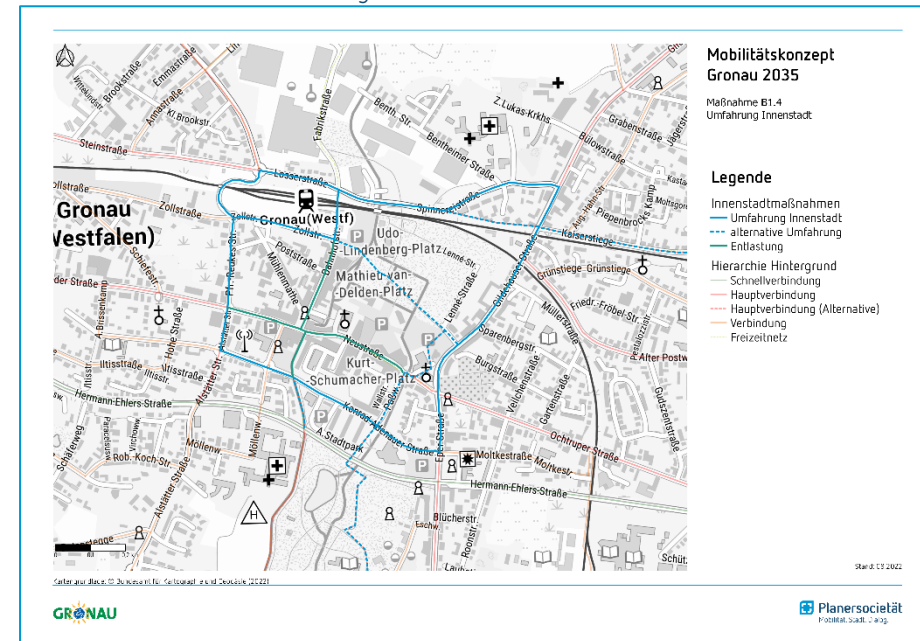
#### Anlass

In der Innenstadt von Gronau, insbesondere Bahnhofstraße und Neustraße, kommt es vermehrt zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. An dieser Stelle treffen stark frequentierte Ost-West und Nord-Süd-Verbindungen des Radverkehrs auf einen Bereich, der stark durch den Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktion geprägt sind. Auch durch den Schulverkehr werden die beiden Straßen stark genutzt.

Eine vollständige Sperrung dieses Bereiches ist nicht gewünscht, da die Verbindung für den Radverkehr eine wichtige Erschließungsfunktion erfüllt, insbesondere für den Schülerverkehr. Daher wurde diese Verbindung als Verlängerung der Enscheder Straße als Hauptstrecke eingestuft.

Daraus folgen zwei Ansätze zur Minderung der Konflikte in diesem Bereich: Zum einen sollen Radfahrende sensibilisiert werden, sodass in diesem Bereich langsamer und entsprechend rücksichtsvoll gefahren wird. Zum anderen sollen die parallel verlaufenden Alternativen attraktiver gestaltet werden, sodass die schnelle durchfahrende Radverkehr vermehrt aus der Innenstadt herausgehalten wird. Für die Umfahrung ist die Verbesserung der Verhältnisse auf der Konrad-Adenauer-Straße, der Lückenschluss zwischen Spinnereistraße und Kaiserstiege sowie die Ausweitung der Nutzung des LAGA-Geländes notwendig.

Karte 7: Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt vom schnellen Radverkehr





## Bausteine

- Optimierung der Schutzstreifen an der Konrad-Adenauer-Straße.
- Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt Eper Straße.
- Schaffung einer sicheren Führung zwischen Spinnereistraße und Kaiserstiege.
- Ausweitung der Öffnungszeiten des LAGA-Geländes für den Radverkehr und entsprechende Beschilderung sowie Anbindung in Richtung Ochtruper Straße bis zur Unterquerung der Landesstraße und damit Verbindung zum Schulzentrum.
- Realisierung der Führung durch den Stadtpark aus Richtung Epe (siehe Maßnahme B1.2)
- Öffentlichkeitskampagne und Vor-Ort-Sensibilisierung für die gegenseitige Rücksichtnahme in durch Rad- und Fußverkehr gemeinsam genutzten Räumen.

## B1.5 Ausbau von Fahrradstraßen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Nah</li> <li>Sonderprogramm Stadt und Land</li> </ul>	

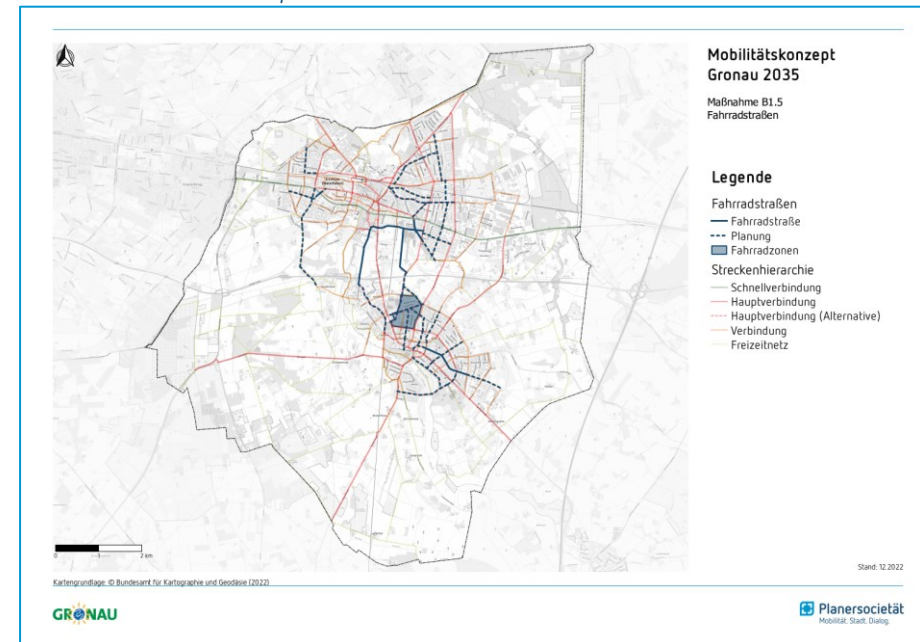
### Anlass

Fahrradstraßen haben sich seit ihrer Einführung 1997 als probates Instrument zur Bündelung und priorisierten Führung des Radverkehrs im Wohn- und Nebenstraßennetz erwiesen. In der Unfallforschung zeigen diese ein hohes Sicherheitsniveau gegenüber dem restlichen Netz der Erschließungsstraßen. Der Gesetzgeber hat durch die Novelle der StVO 2020 die Anordnungsvoraussetzungen reduziert, sodass Fahrradstraßen nun vermehrt eingesetzt werden können und sollten.

Auch das Radverkehrskonzept der Stadt Gronau beschreibt Fahrradstraßen als geeignete Führungsform. In Gronau wurden daher auch schon einige Fahr-

radstraßen eingerichtet. Aufgrund der geringen Investitionskosten und der guten Wirksamkeit sollten daher weitere Fahrradstraßen dort eingerichtet werden, wo Hauptverbindungen im Radverkehr durch das Nebenstraßennetz verlaufen.

Karte 8: Maßnahmenkonzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen



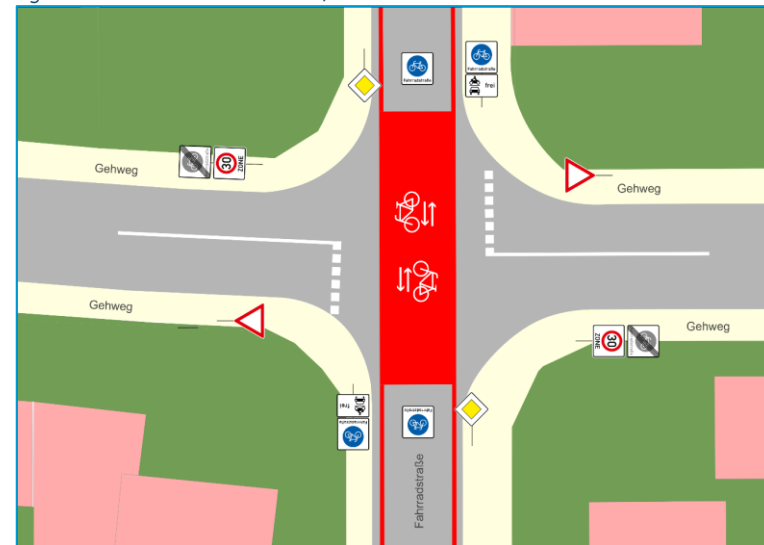
Elementar für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist die wiedererkennbare Gestaltung, da die Regelungen einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden noch nicht ausreichend bekannt sind. Aufgrund fehlender gestalterischer Vorgaben in den Gesetzen und Regelwerken besteht die Gefahr, dass Fahrradstraßen kommunal und auch bundesweit uneinheitlich gestaltet

werden. Daher sollte die Gestaltung weiterer Fahrradstraßen sich an den bestehenden Fahrradstraßen orientieren. Zusätzlich sollten kreisweite Gestaltungshinweise sowie absehbare Anpassungen in der Neuauflage der ERA in das Design integriert werden.


### Bausteine

- Ausweisung neuer Fahrradstraßen dort, wo wichtige Verbindungen des Radverkehrs im Nebenstraßennetz verlaufen (siehe Karte 8).
- Möglichst städteübergreifende Gestaltung von Fahrradstraßen. Empfohlen wird die Anpassung an die vergleichbaren Gestaltungen der Gemeinden Borken, Bocholt und Ahaus im Kreis Borken:
  - Flächige Rotmarkierung und VZ 244 als Piktogramm zu Beginn.
  - Flächige Rotmarkierung und VZ 1000-32 als Piktogramm an bevorrechtigten Kreuzungen.
  - Beidseitige Begleitung der Fahrgasse durch einen Rotstrich, welcher die Fahrgasse auf 4,00 bis 5,00 m einengt sowie die Funktion eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken übernimmt.
- Berücksichtigung neuer Vorgaben der kommenden ERA.
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße dort, wo eine hochwertige Radverbindung (z.B. Hauptstrecke) untergeordnete Straßen (z.B. Wohnstraßen) quert.
- Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs (z.B. modale Filter, Einbahnstraßensysteme)

Abbildung 8: Leitfaden Fahrradstraßen, Stadt Bocholt 2021



## B1.6 Prüfung der Einrichtung von Fahrradzonen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-Nah • Sonderprogramm Stadt und Land • Modellvorhaben Radverkehr	

### Anlass

Mit der Novelle der StVO 2020 wurde das Element Fahrradzone neu eingeführt. Die Regelungen entsprechen denen der Fahrradstraße, nur dass diese vergleichbar einer Tempo-30-Zone auf mehrere Straßen oder ein gesamtes Quartier ausgedehnt werden können. Der Gesetzgeber sieht den Einsatzbereich der Fahrradzonen in Gebieten außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes, in denen eine hohe Radverkehrsdichte zu erwarten ist. Da Fahrradzonen erst vor wenigen Jahren eingeführt wurden, sind bisher noch keine aussagekräftigen Evaluationen erfolgt. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Effekte vergleichbar positiv, wie diejenigen der Fahrradstraße sind.

Aufgrund der Lage an der Ostachse und dem Quell- und Zielaufkommen ist das Quartier Schillerstraße/ Riekenhofweg als Modellquartier für eine Fahrradzone geeignet. Im Baustein B1.5 Fahrradstraßen sind hier einige potenzielle Fahrradstraßen enthalten, im motorisierten Verkehr überwiegt der Zielverkehr und die vielen Varianten der Führung der Ostachse zeigt ein flächiges Potenzial. Zusätzlich bietet die Stadt Gronau aufgrund des münsterlandtypischen Radverkehrsanteils allgemein eine gute Grundlage für eine ausreichende Dichte des Radverkehrs.

### Bausteine

- Modellhafte Einrichtung einer Fahrradzone im Quartier Schillerstraße/ Riekenhofweg in Epe-Nord.
- Gestaltung in Anlehnung an Fahrradstraßen (siehe B1.5)

### B1.7 Weitere Umsetzung des Radwegenetzes

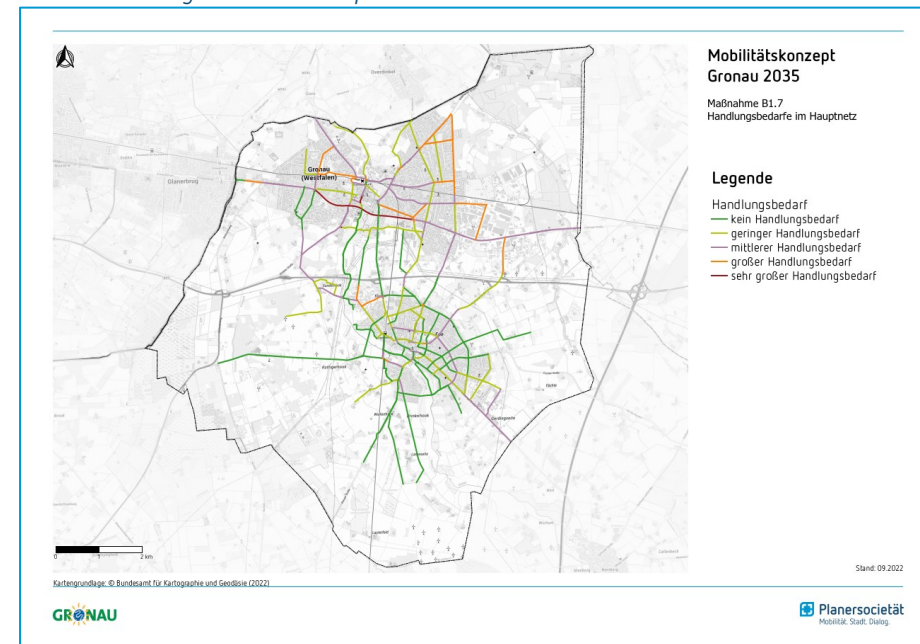
<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Straßen NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FöRi-Nah</li> <li>• FöRi-kom</li> </ul>	

#### Anlass

Durch das Radverkehrskonzept 2015 wurde ein ausdifferenziertes Zielnetz definiert, welches bereits in einigen Teilen ausgebaut und optimiert wurde. Dennoch ergibt sich, auch neben den in den Bausteinen B1.1 bis B1.6 dargestellten Achsen und Fahrradstraßen, ein weiterer Ausbaubedarf im Grundnetz. Nur so kann die Erreichbarkeit in der Fläche mit dem Fahrrad weiter verbessert werden. Die Befahrung des Hauptnetzes während der Bestandsanalyse hat dabei gezeigt, welche Abschnitte im Radnetz einen besonders hohen Handlungsbedarf aufweisen.

Grundlegend sind mögliche Führungsformen und die entsprechenden Standards in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen definiert und im Radverkehrskonzept weiter konkretisiert worden. Weitere Themen aus dem Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess sind die häufigere Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr, um Konflikte zu vermeiden sowie die Begrenzung der Verwindung im Verlauf von Grundstückszufahrten auf den fahrbahnnahen Bereich (z.B. durch Schrägbordsteine).

Karte 9: Handlungsbedarfe im Hauptnetz



## Bausteine

- Schaffung eines jährlichen Budgets von 500.000 € für den Ausbau und die Optimierung des Radnetzes in Anlehnung an die Zielvorgabe des Nationalen Radverkehrsplanes.
- Bedarfsorientierter Ausbau des Radwegenetzes entsprechend den technischen Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.
- Vermeidung einer gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs sowie die Reduzierung der Verwindungen im Radwegbereich.
- Berücksichtigung von Fahrradanhängern, Lastenrädern und E-Rollern

### B1.8 Prüfung von Optionen zu Beleuchtung von Radwegen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-Nah	

#### Anlass

Um eine Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad zu erreichen, ist die Verfügbarkeit der Infrastruktur unabhängig von Witterung und Tageszeit ein wichtiger Aspekt. Dies betrifft auf der einen Seite den Winterdienst, auf der anderen Seite die Beleuchtung, vor allem in den Wintermonaten.

Die Beleuchtung der Radwege außerhalb der bebauten Bereiche hat der Stadtrat 2021 aufgrund der Auswirkungen auf die Fauna abgelehnt (Vorlage 498/2020). Daher sind bezüglich der Beleuchtung außerorts die verschiedenen Ansprüche abzuwägen. Auch die Möglichkeit durch bewegungssensitive Beleuchtung die Lichtemissionen auf den Zeitraum der tatsächlichen Nutzung zu begrenzen wurde abgelehnt. Im Beteiligungsprozess zeigte sich jedoch auf


Seite der Radfahrenden der hohe Bedarf einer Beleuchtung entsprechender Abschnitte (z.B. Eschweg).

Neben der adaptiven Beleuchtung ist auch eine Beleuchtung auf die stärker nachgefragten Nutzungszeiten eine Möglichkeit die Belange des Naturschutzes mit den Belangen der Radverkehrsförderung zu verknüpfen. So stehen die Verbindungen den Nutzenden in den relevanten Nutzungszeiten zur Verfügung während der belebten Umwelt gleichzeitig ausreichende Erholungszeiträume zugesichert werden. Aus den Radverkehrszählungen zeigt sich, dass die Hauptverkehrszeit, auch auf bereits beleuchteten Abschnitten ab 5 Uhr beginnt und um 23 Uhr endet.

#### Bausteine

- Prüfung der Nachrüstung eine LED-Beleuchtung in den Verbindungsstrecken zwischen Epe und Gronau sowie in Ost-West-Richtung (siehe Maßnahme B1.1 bis B1.3).
- Auswahl der Leuchtmittel nach ökologischen Gesichtspunkten, um die Belastungen der Umwelt durch Lichtemissionen zu minimieren.
- Nachtabsenkung der Beleuchtung zwischen 23 und 5 Uhr.

## B2 Ausbau von Radabstellanlagen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Schulen, Deutsche Bahn, Einzelhändler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Nah</li> </ul>	

### Anlass

Neben der Infrastruktur für den Weg stellt auch das Parken des Fahrrades am Ziel einen wichtigen Aspekt der Radverkehrsförderung dar. Neben dem Abbau von Nutzungsbarrieren verhindert eine ausreichende Anzahl an Radabstellanlagen auch Einschränkungen für den Fußverkehr durch ungeordnet abgestellte Fahrräder. Durch die zunehmende Anzahl von teuren Fahrrädern (z.B. Pedelecs) und breiteren Sonderfahrrädern (z.B. Lastenräder) steigen auch die Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten.

In Gronau sind an den zentralen Orten bereits einige Abstellanlagen vorhanden, teilweise sind diese jedoch veraltet. So sind Abstellbügel, die das Fahrrad am Vorderrad fixieren, für einige Fahrräder nicht nutzbar und beschädigen häufig

die Felge. Solche Anlagen sollten zunehmend durch moderne Anlehnbügel ersetzt werden. Ein weiterer Ausbaubedarf besteht vor allen an alltäglichen Zielen, wie z.B. bei Nahversorgern, an Schulen und Kitas sowie in Gewerbegebieten und Einkaufsstrassen. Bedarfsgerecht sollten auch gesicherte Abstellmöglichkeiten, z.B. an Bahnhöfen, geschaffen werden, wie dies am Bahnhof Gronau bereits geschehen ist.

### Bausteine

- Ersatz der veralteten Vorderradhalter durch moderne Anlehnbügel.
- Bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen, v.a. an Nahversorgern, Schulen, Kitas, Gewerbegebieten und Einkaufsstrassen.
- Berücksichtigung von Lastenrädern und Kinderanhängern bei der Dimensionierung.
- Bedarfsgerechte Schaffung von gesicherten Abstellanlagen für hochwertige Fahrräder.



## C ÖPNV & Intermodalität

Ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht allen Menschen – unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerscheinbesitz – eine umweltfreundliche Grundmobilität. In Deutschland und in vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn gleichzeitig der Pkw-Besitz noch nicht zurückgeht. Viele junge Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV bzw. SPNV gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser vereint die umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Trotz der Skepsis gegenüber dem ÖPNV in der Pandemiezeit (ÖPNV-Anteil von nur 2% am Modal-Split in Gronau) hat sich die Stadt Gronau das Ziel gesetzt, das Angebot auszubauen und den ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu entwickeln, damit der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal-Split steigt. Parallel dazu sollen Mobilitätsschnittstellen und Sharing-Angebote ausgebaut werden. Generell soll mit Hilfe des ÖPNV u. a. die regionale Erreichbarkeit gestärkt und das Mobilitätsangebot innerhalb und zwischen den Stadtteilen verbessert werden. Insgesamt sollte ein Umweltverbund geschaffen werden, der attraktiv, sicher und einfach nutzbar ist und zur Nutzung einlädt. Damit dieser auch attraktiv ist, müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden. So hat sich die Stadt das Ziel gesetzt, den Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV voran zu bringen, damit alle Menschen diesen ohne Einschränkungen nutzen können.

Somit geht aufgrund der im Zielkonzept festgelegten Ziele eine hohe Handlungserfordernis in diesem Themenfeld ein.

Zwar hat die Stadt Gronau – da kein Aufgabenträger – keine unmittelbare Entscheidungshoheit über regionale Zug- und Busverkehre im Kreisgebiet, die zum Teil auch die innere Erschließung in Gronau und vor allem in Epe übernehmen. Indirekt kann sie ihre kommunalen Interessen aber in regionalen Gremien, gegenüber regionalen Aufgabenträgern sowie in kommende Nahverkehrspläne einbringen und mit Nachbarkommunen/-kreisen in Kontakt treten, um beispielsweise die Verbindung in umliegende Kommunen, die nicht an den SPNV angeschlossen sind, zu stärken. Auch die Einbindung des Zukunftsnetz Mobilität NRW kann dabei helfen, die verschiedenen Interessen in der Region zu bündeln und bei möglichen Förderungen zu koordinieren.

Darüber hinaus können qualitative Aspekte wie die Qualität der Haltestellen oder die Ausstattung im Umfeld der Haltestellen (bspw. Radabstellanlagen oder Packstationen) sowie weitere Informationen und Marketingmaßnahmen von der Stadt selbst initiiert werden. Hier soll der ÖPNV, auch was den Nutzungskomfort angeht, wie im Zielkonzept vorgegeben gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden. Dies betrifft auch die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Geeignete Förderrichtlinien zur zusätzlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots sind die Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement oder die Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR mit einer Förderquote von bis zu 90 % bspw. für Beleuchtung, Beschilderung, interaktive Monitore (dynamische Fahrgastinformation), Sitzgelegenheiten oder Witterungsschutz.

Für die regionale Verknüpfung stellt der Bahnhof der Stadt Gronau sowie der Bahnhaltepunkt Epe Potenzial für die weitere Stärkung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split dar. Vor allem die Verbindungen in die näheren Oberzentren (Enschede, Münster, Dortmund bzw. weiterführend generell Ruhrgebiet) können konkurrenzfähig zum MIV erreicht werden, vor allem vor dem Hinblick des geplanten S-Bahnnetz Münsterland und der geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke Gronau-Bad Bentheim. In Verbindung mit der bereits angesprochenen Mobilitätsstation und den daraus entstehenden Vorteilen für weitere Mobilitätsarten kann dies dazu beitragen, die Attraktivität und Qualität des ÖPNV in Gronau insgesamt zu verbessern und multi- bzw. intermodales Verkehrsverhalten zu fördern.

Die Stadt Gronau hat mit der Einführung des „G-Mobil“ im Juni 2021 bereits einen ersten großen Schritt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots getan. Das G-Mobil hat das alte Stadtbussystem ersetzt und ist ein On-Demand-Verkehr (ODV), d. h. das G-Mobil verkehrt nur, wenn es tatsächliche Fahrtenwünsche gibt, die per App oder Telefon bestellt werden können. Der ODV verfügt im Gegensatz zum regulären Busbetrieb über keinen festen Fahrplan oder feste Fahrwege, vielmehr werden Start- und Zielpunkte individuell den digital übermittelten Fahrtwünschen der Fahrgäste angepasst. Die vorhandenen Haltestellen des Stadtbusses wurden übernommen und durch weitere Zustiegspunkte ergänzt, damit möglichst kurze Wege entstehen. Das Bedienungsgebiet, welches den gesamten Ortsteil Gronau umfasst wurde bereits auf drei Haltestellen in Epe ausgeweitet.

Mit der Einführung des G-Mobils sowie dem Umbau des Bahnhofs Gronau zur Mobilstation mit vielen Ausstattungselementen im Corporate Design von mo-

bil.nrw wurden bereits wichtige Grundlagen geschaffen, um die eingangs erwähnten Ziele zu erreichen. Zudem existieren verschiedene Pläne, Ideen und Visionen, wie der ÖPNV von und nach Gronau sowie innerhalb der Stadt attraktiver werden und sich zu einer sehr guten Alternative zum Auto entwickeln kann. Diese hat das Mobilitätskonzept aufgegriffen und weiterentwickelt. Daraus sowie anhand der durchgeführten Analyse haben sich im Bereich „ÖPNV & Intermodalität“ die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Weiterentwicklung des Bahnangebotes (Taktung, geplanter Ausbau Schienennetz: Bad Bentheim, S-Bahnnetz Münsterland)
- Verknüpfung Bus und Bahn verbessern (teils schon durch On-Demand-Verkehr)
- Weiterentwicklung des Busangebots (Baumwollexpress)
- Mehr Flexibilität im lokalen Busverkehr / Ausweitung Bedienungsgebiet G-Mobil
- Verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete (teils schon durch G-Mobil)
- Ausbau der Haltestellen zu Verknüpfungsstellen / Mobilstationen
- Barrierefreiheit im Busverkehr
- Ausbau von Sharing-Angeboten

### Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen des ÖPNV und der Intermodalität in einer Übersicht dargestellt. Zusätzlich werden die Maßnahmen in Karte 10 kartographisch dargestellt. Darauffolgend sind diese in Maßnahmensteckbriefen beschrieben.

Karte 10: Maßnahmenübersicht ÖPNV

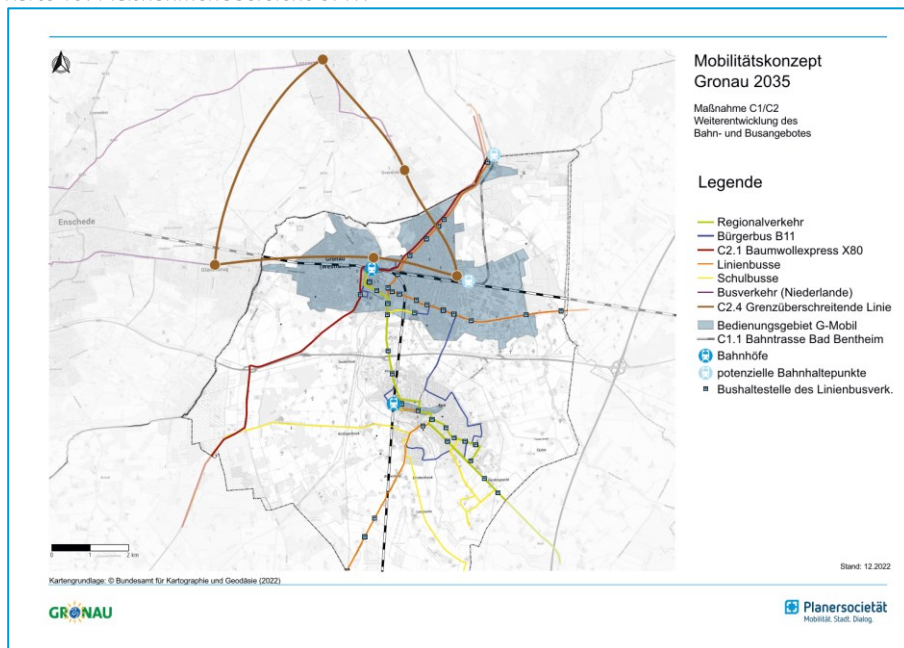


Tabelle 6: Maßnahmenübersicht ÖPNV & Intermodalität

Maßnahmenfelder	Priorität
<b>C1. Verbesserung der Bahnanbindung</b>	
C1.1 Einrichtung Bahnverbindung Bad Bentheim	Hoch
C1.2 Unterstützung der Anpassung durch S-Bahnnetz Münsterland	Hoch
C1.3 Prüfung Bahnhofpunkte Gronau Ost und Dreiländersee	Mittel
C1.4 Taktverdichtung im Bahnverkehr	Mittel
<b>C2. Weiterentwicklung des Busangebots</b>	
C2.1 Einrichtung Baumwollexpress	Hoch
C2.2 Optimierung der Linie R77	Niedrig
C2.3 Weiterentwicklung ODV	Hoch
C2.4 Grenzüberschreitender Busverkehr	Hoch
<b>C3. Einrichtung von Mobilstationen</b>	
C3.1 Weiterentwicklung Bhf. Gronau	Mittel

C3.2 Weiterentwicklung Bhf. Epe	Hoch
C3.3 Aufwertung & Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen an der B54	Niedrig
C3.4 Barrierefreie Weiterentwicklung weiterer Bushaltestellen im Stadtgebiet	Hoch
C3.5 Pilotprojekt: Mobilpunkte	Mittel
<b>C4. Unterstützung von Sharing-Angeboten</b>	
C4.1 Unterstützung von (E-)Carsharing-Angeboten	Mittel
C4.2 Unterstützung eines öffentlichen (Lasten-)Radverleihangebots	Hoch
C4.3 Aufbau und Bewerbung eines Pendlerportals	Niedrig
<b>C5. Weiterentwicklung der Tarifstruktur</b>	<b>Mittel</b>

## C1 Verbesserung der Bahnanbindung

Der SPNV ist für die Abwicklung der regionalen ÖPNV-Verkehre zuständig. Dieser hat die Aufgabe, leistungsfähige Verbindungen insbesondere in die Nachbarkommunen zu gewährleisten. In Gronau gibt es bereits ein gutes SPNV-Angebot, das jedoch an einige Stellen Schwächen offenbart und ausgebaut werden kann. Das Angebot verkehrender Zuglinien sowie die Taktdichte sollen in diesem und im nächsten Jahrzehnt umfassend ausgebaut werden. Um die Kapazitäten im Schienennetz besser zu verteilen, sollen bestehende Regionalbahnlinien in ein S-Bahnnetz integriert und entsprechend ausgebaut werden. Zusätzlich sollen Schienenstrecken reaktiviert und Verbindungen weitergeführt werden. Dieses Maßnahmenfeld soll Angebotslücken im SPNV perspektivisch schließen; es wird eine Ausweitung des Angebots vorschlagen, die von der Stadt Gronau sowohl politisch als auch auf Verwaltungsebene an den ÖPNV-Aufgabenträger (VRR/NWL) herangetragen werden soll. Die Vorschläge fußen teilweise auf bereits bestehenden Plänen und Konzeptionen und werden im Mobilitätskonzept mit aufgenommen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann nicht im Rahmen städtischer Planung erfolgen, sondern erfordert meist regionale Abstimmungen und einen politischen Willen über die Stadt- und Kreisgrenzen hinaus.

## C1.1 Einrichtung Bahnverbindung Bad Bentheim

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• Bentheimer Eisenbahn AG</li> <li>• Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Grafschaft Bentheim</li> <li>• Stadt Bad Bentheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</li> <li>• ÖPNVG NRW (§§ 12 u. 13)</li> </ul>	

### Anlass

Im Juni 1908 wurde die Bahnverbindung zwischen Bad Bentheim und Gronau eröffnet. 1965 wurde der Personenverkehr eingestellt; stattdessen die kostengünstigere Beförderung mit dem Bus ausgebaut. Bis 1981 wurde die Strecke noch für den Güterverkehr verwendet; ab 1983 wurde der Streckenabschnitt von Gronau bis Achterberg entwidmet und zurückgebaut.

Mittlerweile besteht aus Gronau in Richtung Bad Bentheim nur ein Busangebot im Zweistundentakt. Aus mehreren Gründen haben der Kreis Borken, die Stadt Gronau und weitere Akteure die Planungen zur Einrichtung einer Bahnverbindung nach Bad Bentheim intensiviert: Einerseits ist das ÖPNV-Angebot auf dieser Relation sehr ausgedünnt, andererseits wurde in der Politik der Ruf nach einer Verkehrswende lauter, es bestehen positive Erfahrungen mit der Reaktivierung der Strecke von Bad Bentheim nach Neuenhaus, ein ausreichend großes Einzugsgebiet ist gegeben und zudem kann für eine Teilstrecke bereits vorhandene Infrastruktur genutzt werden. Eine erste Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung und zum Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Bad Bentheim und Gronau wurde bereits beauftragt und im März 2022 veröffentlicht. Sie besagt, dass die Reaktivierung bzw. der Neubau der Eisenbahnstrecke technisch möglich ist.

Des Weiteren wurde die Strecke im Januar 2022 in das NRW-Takt-Zielnetz 2040 aufgenommen. Das NRW-Takt-Zielnetz ist ein strategisches Konzept zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs. Aufgrund langer Planungs- und Bauhorizonte enthält das Konzept jeweils Angebotszielnetze für die Jahre 2032 und 2040. Grundlage ist die Ableitung des Infrastrukturbedarfs aus einem Ziel-Fahrplan; methodisch ist man so bereits beim Deutschlandtakt vorgegangen. Die Zielnetzkonzeption enthält dabei verschiedene Maßnahmen wie Taktverdichtungen, neue Linien und Stationen, für die wiederum unterschiedliche Vorhaben, von einfachen Weichenerneuerungen bis hin zu umfangreichen Baumaßnahmen, z. B. Streckenreaktivierungen, notwendig sind.

## Bausteine

Auf Grundlage der durchgeführten Machbarkeitsstudie werden von vier möglichen Trassen zwei vertiefend weiterverfolgt. Die Stadt Gronau soll bei den nächsten Schritten der Machbarkeitsstudie gemeinsam mit allen involvierten Akteuren unterstützend und begleitend agieren.

- Begleitung der weiteren Planungsschritte (Machbarkeitsstudie), ggf. Freihalten von erforderlichen Trassen
- Prüfung der Bahnübergänge im Gronauer Stadtgebiet
- Vertiefte Planungen für die Gleisanbindung der Bentheimer Eisenbahn an den Bahnhof Gronau
- Abstimmung mit DB Netz AG zwecks Anbindung in den Bahnhof Gronau
- Prüfung Bahnhofpunkt Gronau Ost und Dreiländersee

## C1.2 Unterstützung der Anpassung durch S-Bahnnetz Münsterland

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Land NRW</li> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• ZVM</li> <li>• NWL</li> <li>• Bezirksregierung Münster</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf</li> <li>• EUREGIO</li> <li>• Weitere niederländische ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</li> <li>• ÖPNVG NRW (§§ 12 u. 13)</li> </ul>	

### Anlass

Der SPNV im Münsterland hat sich seit Jahren erfolgreich entwickelt, weitere angebotsseitige Verbesserungen und Planungen laufen derzeit. Gleichzeitig stehen das Oberzentrum Münster sowie die umliegenden Kreise vor der Herausforderung, bei steigenden Bevölkerungszahlen und zunehmenden Verflechtungen tragfähige und zukunftsgerichtete Mobilitätsangebote anzubieten. Um

das SPNV-Angebot im Münsterland zu verstetigen, zu vereinheitlichen und den künftigen Anforderungen gerecht zu werden, haben die Stadt Münster und die Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf unter Einbindung des Verkehrsministeriums NRW und der Bezirksregierung Münster gemeinsam mit dem NWL im Frühjahr 2019 vereinbart, ein weitreichendes Angebotskonzept zu entwickeln und umzusetzen, das mittlerweile vorliegt und dessen Umsetzung mit allen involvierten Akteuren vorangetrieben werden soll.

Gemäß der gemeinsamen Absichtserklärung – am 28.03.2022 von allen involvierten Akteuren unterzeichnet – ist es das Ziel des Projektes, S-Bahnlinien im Münsterland zu realisieren (neun Linien sind geplant), die insbesondere auf bisherigen Regionalbahn- und Regionalexpresslinien basieren. Mit mindestens 30-minütigen Taktfrequenzen soll ein Netz von Dortmund, Hamm und Recklinghausen bis nach Rheine und Osnabrück sowie von Enschede und Coesfeld bis nach Bielefeld und Sendenhorst entstehen und somit Verbindungen zu regionalen Anschlussräumen in die Niederlande, nach Niedersachsen und in das Ruhrgebiet schaffen.

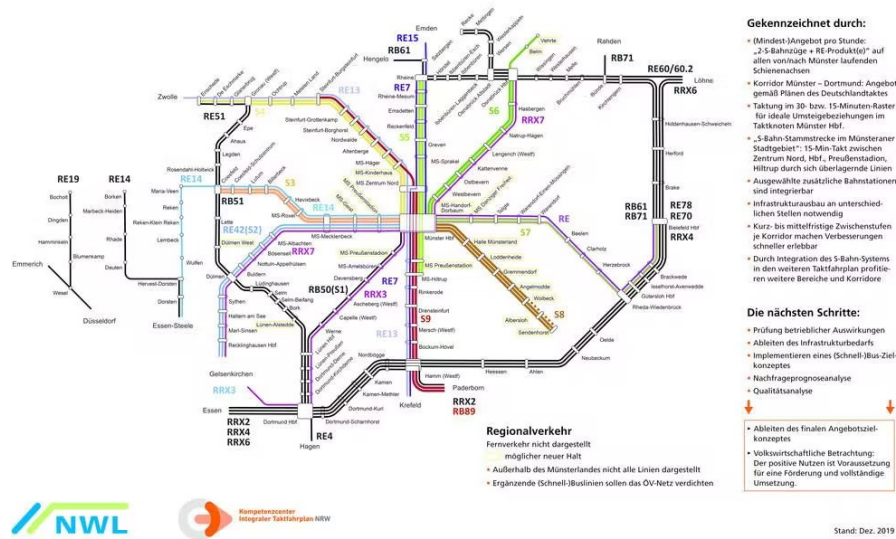
Das S-Bahn-Konzept ist ein zentrales Element des übergeordneten Projektes „Mobiles Münsterland“, das die nachhaltige Entwicklung der Mobilität unterstützt. Das Zielkonzept für das SPNV-Angebot der Zukunft beinhaltet neben Taktverdichtungen und Reisezeitverkürzungen auch optimierte Verknüpfungen zum Umweltverbund. Konkret werden dabei Verknüpfungen zu den Schnell- und Regionalbuslinien sowie zu weiteren nachhaltigen Mobilitätsangeboten im Sinne eines integrierten SPNV/ÖPNV-Gesamtsystems berücksichtigt. Je Schienenachse sind darüber hinaus Zwischenstufen mit spürbaren Verbesserungen gegenüber heute vorgesehen (vgl. Absichtserklärung vom 28.03.2022).



Abbildung 9: Zielnetz des Projektes S-Bahn Münsterland

### Projekt „S-Bahn Münsterland“ – Das Angebotszielkonzept

(Bestandteil des übergeordneten Projektes „Mobiles Münsterland“)



### Bausteine

Die Stadt Gronau soll den weiteren Prozess in Zusammenarbeit mit den Akteuren begleiten und unterstützen. Hierbei soll die Stadt proaktiv agieren und insbesondere lokale Bedürfnisse bei der weiteren Detailplanung mit einbringen.

Begleitung der Entwurfsplanung sowie der vorgesehenen Verkehrsuntersuchungen und -simulationen im Stadtgebiet

- Vorbereitung des Gleisausbaus auf der Achse Enschede - Gronau – Ochtrup

- Vorbereitung zur Streckenelektrifizierung (Oberleitungsbau)
- RB64 wird S-Bahn im 30-Minutentakt und Verlängerung bis Hengelo
- Verlängerung RE13 von Münster über Gronau nach Zwolle
- Prüfung der zusätzlichen Haltepunkte Gronau Ost und Dreiländersee, ggf. Freihalten von erforderlichen Trassen
- Bessere Anbindung von Siedlungsbereichen, Flächenerschließung durch Anpassung der Busfahrzeiten: Konzept für die Verzahnung der Buslinien mit der S-Bahn und deren neues Taktschema
- Unterstützung zur Taktverdichtung: Zwischen Gronau und Coesfeld soll bis 2032 der Stundentakt bleiben. Die RB51 endet dann allerdings schon in Coesfeld. Neu soll dann ein RE51 kommen (Hengelo - Enschede - Gronau - Coesfeld - Dülmen - Lüdinghausen - Lünen - Dortmund)
- Bis 2040 ist dann ein Halbstundentakt geplant mit Erhalt des RE51 und Verlängerung der RB51 von Coesfeld nach Gronau

Aktive Mitarbeit der Stadt Gronau beim Einleiten der nächsten Schritte:

- Prüfung betrieblicher Auswirkungen
- Ableitung des Infrastrukturbedarfs
- Implementierung eines (Schnell)Bus-Zielkonzeptes
- Nachfrageprognoseanalyse
- Qualitätsanalyse
- Ableitung des finalen Angebotszielkonzeptes
- Volkswirtschaftliche Betrachtung
- Begleitung perspektivischer regionaler ÖV-Vorhaben (z. B. Bahnlinie Ah-aus-Borken)

### C1.3 Prüfung Bahnhofpunkte Gronau Ost und Dreiländersee

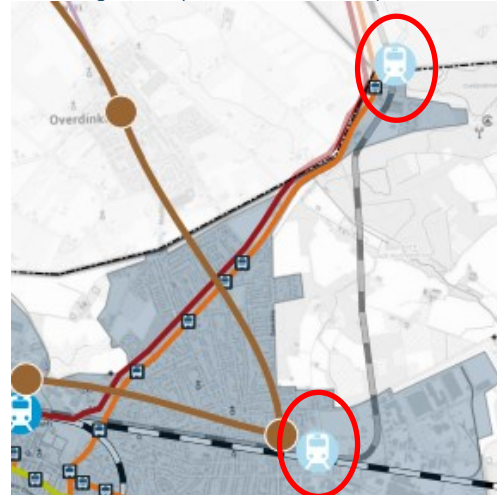
<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• Bentheimer Eisenbahn AG</li> <li>• Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Externe Gutachter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</li> <li>• ÖPNVG NRW (§§ 12 u. 13)</li> </ul>	

#### Anlass

Mit der Reaktivierung der Streckenrelation nach Bad Bentheim wäre für Gronau ein Anschluss an das Bahnnetz insbesondere Richtung Osnabrück und damit auch einhergehend an den Bahnfernverkehr (Relation Berlin Amsterdam) und die nördlichen Niederlande sowie eine bessere Anbindung der Gewerbestandorte und Wohnstandorte im Osten Gronaus möglich. In diesem Zusammenhang sollte die Einrichtung eines Haltepunktes im Osten Gronaus und angrenzend zum

Dreiländersee geprüft werden. Weil die alte Schienenstrecke zwischen Gronau und Bad Bentheim mittlerweile in Gronau ab- bzw. überbaut wurde, ist für die Verbindung zwischen Bad Bentheim und Gronau eine neue Linienführung notwendig. In diesem Kontext wird die Durchführung einer vergleichenden Potenzialanalyse zur Einrichtung eines Haltepunktes Gronau Ost entlang der Trassenanschläge empfohlen. Basierend auf den möglichen Linienverläufen sind mehrere Vorschläge zu Haltepunkten möglich, für eine vertiefende Untersuchung sollten zwei potenzielle Haltepunkte festgelegt werden. Hinsichtlich der Einrichtung eines Bahnhofpunktes am Dreiländersee wird bei beiden Vorzugsvarianten 1.1. und 1.2 in der Machbarkeitsstudie ein Haltepunkt am Dreiländersee vorgesehen. Hier wird insbesondere Potenzial für die Abwicklung von Freizeitverkehren gesehen.


Abbildung 10: Zu prüfende Bahnhofpunkte Gronau Ost und Dreiländersee



## Bausteine

- Ausarbeitung von zwei möglichen Bahnhofpunkten im Gronauer Osten mit allen relevanten Akteuren
- Breite Öffentlichkeitsbeteiligung
- Durchführung einer Potentialanalyse für die Bahnhofpunkte
- Aktive Begleitung der weiteren Planungsschritte der Machbarkeitsstudie für den Haltepunkt Dreiländersee
- Ausgestaltung der Bahnhofpunkte als Mobilstationen im Corporate Design von mobil.nrw

## C1.4 Taktverdichtung im Bahnverkehr

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Land NRW</li> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• ZVM</li> <li>• NWL</li> <li>• Regierungsbezirk Münster</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf</li> <li>• EUREGIO</li> <li>• Weitere niederländische ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</li> <li>• ÖPNVG NRW (§§ 12 u. 13)</li> </ul>	

### Anlass

Hohe Reisezeiten und eine geringe Taktdichte sorgen für eine unattraktive Verbindung zu den Oberzentren Münster und Dortmund, aber auch in die Niederlande nach Enschede. Um die Angebotsqualitäten im ÖPNV zu erhöhen, sind

damit auf den Achsen zwischen Gronau und Münster, Gronau und Dortmund sowie zwischen Gronau und den Niederlanden weitere SPNV-Verbesserungen vorzunehmen. Dies betrifft in erster Linie die Taktdichte der bestehenden SPNV-Verbindung. Perspektivisch sind auch weitere Angebotsverbesserungen wie die Implementierung einer schnelleren Regional- oder S-Bahnlinie anzustreben. Die Bausteine wurden bereits in das NRW-Takt-Zielnetz NRW 2040 aufgenommen.

### Bausteine



- Taktverdichtung zwischen Gronau und Münster
  - RB64 wird S-Bahn im 30-Minutentakt und Verlängerung bis Hengelo
  - Zusätzlicher 60-Minutentakt Regionalexpress 13
- Taktverdichtung zwischen Gronau und Dortmund
  - Einführung Regionalexpress 51 im 60-Minutentakt zusätzlich zur Regionalbahn 51
- Taktverdichtung zwischen Gronau und der Niederlande
  - S-Bahn im 30-Minutentakt und Verlängerung bis Hengelo -> langfristige Planung bis nach Zwolle
  - Verlängerung Regionalexpress 13 von Münster über Gronau nach Zwolle
- Reaktivierung Strecke Gronau – Bad Bentheim
  - Geplanter 60-Minutentakt

## C2 Weiterentwicklung des Busangebotes

Das Busnetz stellt die wesentliche Grundlage des ÖPNV-Angebots in Gronau für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets dar. Darüber hinaus dient gerade die Linie R77 auch der überörtlichen Anbindung. Mit dem seit September 2022 verkehrenden Baumwollexpress, der Gronau auf direktem Wege mit Bad Bentheim und Bocholt verbindet wird die überörtliche Anbindung durch diese überregionale Buslinie ergänzt. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden verschiedene Defizite im Busnetz von Gronau identifiziert: lange Fahrtzeiten, unerschlossene Bereiche oder auch zu geringe Taktichten und unzureichende Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn (meist lange Umstiegs-/Wartezeiten). Die Weiterentwicklung des Busnetzes steht dabei insbesondere im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge sowie Flächenerschließung und schneller Erreichbarkeit. Hierbei wurde ein erster großer und wichtiger Schritt mit der Einführung des G-Mobil bereits getätigt. Doch darauf darf man sich nicht ausruhen. In der über einjährigen Testphase des G-Mobil konnte viele Erfahrungen gemacht werden. Diese Erfahrung gilt es zu nutzen um das G-Mobil zu optimieren und kundenfreundlicher zu machen, damit hier eine adäquate Alternative zum privaten Pkw geschaffen wird. Das G-Mobil ist kein starres Projekt, mit Hilfe der Nutzer-Erfahrungen entwickelt sich das G-Mobil stetig weiter. Ebenso sollte sich die Stadt Gronau nicht nur ausschließlich auf das Projekt G-Mobil fokussieren. Es gibt neben dem G-Mobil viele weitere Bausteine für eine Optimierung des straßengebundenen ÖPNV, die im Folgenden vorgestellt werden.

## C2.1 Einrichtung Baumwollexpress

### Anlass

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• RVM</li> <li>• ZVM</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Grafschaft Bentheim</li> <li>• Stadt Gronau</li> </ul>		

Der Kreis Borken hat in Kooperation mit den betroffenen Städten die Einführung des Baumwollexpresses (X80) auf den Weg gebracht. Seit dem 01.09.2022 verbindet der Baumwollexpress die Orte Bocholt, Rhede, Burlo, Oeding, Vreden, Alstätte, Gronau und Bad Bentheim im 60-Minutentakt verbinden.

Die Linie ist 83 km lang und wird im Wesentlichen über die B 70 geführt. Der „Baumwollexpress“ wird damit die zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkte (mit vielen Umstiegsmöglichkeiten) der Mittelzentren Bocholt, Vreden, Gronau und Bad Bentheim auf direktem Weg miteinander verbinden.

Alle Haltestellen, die von der Linie angefahren werden, sollen – soweit noch nicht vorhanden – mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Um eine hohe Qualität der Radabstellanlagen garantieren zu können, sollten die Radabstellanlagen überdacht sein. Des Weiteren sollte es zusätzlich ein Angebot von Fahrradboxen geben, wo die Fahrräder sicher abgeschlossen werden können. Zusätzlich sollten die Fahrradboxen über einen Stromanschluss verfügen, damit E-Bikes bzw. Pedelecs geladen werden können. Darüber hinaus soll es ein Bike-Sharing-Angebot an Haltestellen mit vielen Ein- und Ausstiegen geben. Die Buchung und Freischaltung dieser Fahrräder kann über eine digitale Buchungssoftware erfolgen, die den Kunden als App-Anwendung zur Verfügung gestellt wird. Die Buchung der Fahrräder sollte aber ebenso mit der bereits bestehenden BuBIM App funktionieren.

Für den Baumwollexpress ist auf dem Gronauer Stadtgebiet eine neue Haltestelle mit dem Namen „Möllenweg“ auf der Alstätter Straße errichtet worden. Bisher wurde aus Platzmangel aktuell nur ein Haltestellenschild aufgestellt. Für die Zukunft soll diese Haltestelle barrierefrei gestaltet und mit einem Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. Eine Weiterentwicklung als Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw soll zwischen den unterschiedlichen Akteuren diskutiert und entschieden werden. Im Sinne der Maßnahme C3 Einrichtung von Mobilstationen sollte die Stadt Gronau dafür eintreten, dass die Haltestelle als Mobilstation entwickelt wird und alle bereits erwähnten Ausstattungsmerkmale vorweisen soll.

Nach einem zweijährigen Probebetrieb soll der Kreistag entscheiden, ob und in welchem Umfang die Verkehrsleistungen auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrages fortgeführt werden. Nachdem der Kreis Borken das


Linienangebot geschaffen hat, ist es nun Aufgabe der Stadt Gronau, die Haltestellen sowie deren Ausstattung und Fuß- und Radverkehrsanbindung zu gestalten sowie die langfristige Sicherung der Linie zu fördern.

### Bausteine

Zur Realisierung der Chancen, die der Baumwollexpress für Gronau als Wohn- und Arbeitsplatzstandort bringt, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Unterstützung der Einführung des Baumwollexpress (Linie X80) gem. der aktuellen Planungen des Kreis Borken im Herbst 2022
- Einrichtung der Haltestelle Möllenweg auf Gronauer Stadtgebiet und Ausstattung gem. der Mobilstationensystematik, ggf. Anpassung im Corporate Design von mobil.nrw (siehe C3)
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur optimierten Anbindung des Haltepunkts, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr:
- Ausreichend dimensionierte Zuwegung zu den Wartebereichen und Radabstellanlagen der Haltestellen
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle
- Unterstützung einer langfristigen Sicherung des Baumwollexpresses (Linie X80) nach erfolgreichem Probebetrieb

## C2.2 Optimierung der Linie R77

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• NWL</li> <li>• ZVM</li> <li>• RVM</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

### Anlass

Die Regionalbuslinie R77 sichert in der Stadt Gronau die überregionale Mobilität in die umliegenden Kommunen und ergänzt das lokale G-Mobil. Für diese Linie sind verbindliche Angebotsstandards zu schaffen und weitere Optimierungen zu prüfen. So fordert der NVP des Kreis Borken die Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R77 zur Stärkung der Relation Gronau – Heek – Ahaus. Eine Ausweitung des Angebots vor allem zu Stoßzeiten würde verbesserte Hin- bzw. Rückfahrtmöglichkeiten zu bzw. von den Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Versorgungs-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen entlang des Korridors ergeben.

Neben der Fahrtenhäufigkeit stellt der Bedienzeitraum ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Busverkehrs dar. Regelmäßige und auch in den Randzeiten verkehrende Busse können dazu beitragen, den Busverkehr als Alternative zur Nutzung des Autos zu etablieren und für Personen ohne Auto die Mobilität zu erhöhen. Während auf lokaler Ebene mit dem G-Mobil zu einem bedarfsorientierten System ein sehr flexibles und attraktives ÖPNV-Angebot entwickelt wurde, bestehen im überörtlichen Verkehr noch Defizite: Gerade in den Abendstunden (heute letzte Fahrt 20:16 ab Gronau Bhf) und am Wochenende (erste Fahrt samstags 7:46 Uhr ab Gronau Bhf, Zwei-Stunden-Takt sonntags) ergeben sich noch deutliche Verbesserungsbedarfe, die ebenso im NVP des Kreises Borken thematisiert werden.

Des Weiteren wurde bei den Öffentlichkeitsbeteiligungen zum Mobilitätskonzept mehrfach der Wunsch geäußert, dass die Anbindung des Bahnhofes in Epe durch die R77 ausbaufähig ist und die Abfahrtszeiten vom R77 und von der RB51 nicht aufeinander abgestimmt sind. Die R77 hat eine Zubringerfunktion zum Bahnhofpunkt Epe und hält an der Haltestelle Amtshaus, die dem Haltepunkt Epe am nächsten liegt. Dort kommt die R77 um :47 bzw. :57 an, während die RB51 um :28 bzw. um :29 Uhr verkehrt, so dass die Nutzenden lange Wartezeiten haben und eine Nutzung zwischen R77 und RB 51 unattraktiv ist. Generell soll es zusätzlich ein Konzept für die Verzahnung der Buslinien mit der S-Bahn und deren neues Taktschema geben, wo die Aspekte mitgedacht werden müssen.

Eine Lösung des Problems hinsichtlich der Anbindung des Bahnhofpunkts könnte eine Anpassung des Linienverlaufs mit sich bringen. Hierfür gibt es zwei Vorschläge, die in Zusammenarbeit mit dem Kreis Borken im Rahmen des neuen NVP geprüft werden sollen:




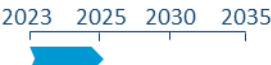
- Anpassung des Linienverlaufs mit Halt an der Haltestelle Bösingbachstiege auf der Gronauer Straße (alter Linienverlauf)
- Anpassung des Linienverlaufs über die Straße Zum Bahnhof, Amelandsbrückenweg und Schoppenkamp mit Halt an der Haltestelle Zum Bahnhof

Vor dem Hintergrund der Anpassung durch das S-Bahnnetz Münsterland gilt es bei der Linie R77 innerhalb des NVP in Zusammenarbeit mit dem Kreis Borken für die Zukunft weitere Themen zu beachten. Darunter fällt bspw. eine Anpassung vom R77 an das geplante (Schnell)Bus-Zielkonzeptes sowie die Anpassungen der Busfahrtzeiten.

### Bausteine

- Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie R77 zur Stärkung der Relation Gronau – Heek – Ahaus, Prüfung zur Ausweitung in Richtung 30-Minutentakt zu Stoßzeiten
- Prüfung zur Ausweitung des Fahrtenangebots insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende
- Prüfauftrag für den NVP: Optimierung Linienverlauf des R77 und optimierte und abgestimmte Umsteigezeiten zwischen R77 und RB51
- Anpassungen der Busfahrtzeiten: Konzept für die Verzahnung der Buslinien mit der S-Bahn und deren neuem Taktschema
- Anpassung R77 an das geplante (Schnell)Bus-Zielkonzeptes

## C2.3 Weiterentwicklung G-Mobil

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> 500.000 € - 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b> 	<b>Zeitraumen</b> 	
<b>Zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RVM</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• BürgerBus-Verein Gronau-Epe e.V.</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Land Nordrhein-Westfalen</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<b>Mögliche Förderung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum</li> <li>• Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</li> </ul>	

### Anlass

Mit dem G-Mobil verfügt die Stadt Gronau über ein innovatives Nahverkehrsangebot in Gronau, das im Juni 2021 gestartet ist. Bei dem G-Mobil handelt es sich um ein gefördertes Pilotprojekt, das dauerhaft evaluiert wird. Der Förderzeitraum erstreckt sich auf 2 Jahre bis Ende Mai 2023. Auf Grundlage der Evaluation wird das G-Mobil durchgehend optimiert.

Das G-Mobil hat den Stadtbuss ersetzt und verkehrt wochentags zwischen 05 und 24 Uhr und am Wochenende sowie feiertags zwischen 07 und 24 Uhr. Das G-Mobil ist eingebunden in den WestfalenTarif. Es entsteht kein Aufpreis zum

regulären Busverkehr. Die bekannten Tickets (Einzelticket, 4er-Ticket, 24-h-Ticket etc.) des WestfalenTarifs können genutzt werden (ausgenommen das SchulwegMonatsTicket). Die vorhandenen Haltestellen wurden übernommen und durch weitere Zustiegspunkte ergänzt. Per App, Webbuchung oder Telefon können die Nutzenden barrierefreie Fahrzeuge zu mehr als 130 Haltestellen im Stadtgebiet bestellen. Die 134 Haltestellen bestehen aus Bushaltestellen und virtuellen Haltestellen. Die virtuellen Haltestellen sind in der Örtlichkeit durch ein "G-Mobil"-Schild gekennzeichnet, verfügen aber nicht über weitere Ausstattungsmerkmale einer normalen Bushaltestelle. Es gibt keinen starren Fahrplan oder festgelegte Routen. Innerhalb des Bediengebiets kann jede Verbindung (Haltestelle zu Haltestelle) gebucht werden. Durch das flexible System entstehen kurze Reisezeiten.

Im Ortsteil Gronau verläuft das Bediengebiet von der Euregio im Westen bis zum Ter-Meulen-Weg im Osten und vom Drilandsee im Norden bis zum P+R-Parkplatz an der B54 im Süden. Der Ortsteil Epe wird durch drei zentrale Haltestellen angebunden (Zum Bahnhof und Amtshaus als Haltestelle, Epe Friedhof als virtuelle Haltestelle). Eine Ausweitung auf das gesamte Gebiet von Epe wird empfohlen, damit das komplette Stadtgebiet Gronaus vom Angebot des G-Mobils profitieren kann. Probleme mit der Konzession sorgen dafür, dass aktuell keine weiteren Haltestellen eingerichtet werden können. Hier gilt es eine Problemlösung weiter anzustreben. Gleichzeitig ist bei einer Ausweitung auch der Bürgerbus zu beachten. Bei einer Ausweitung des Bediengebiets soll der Bürgerbus weiter parallel betrieben werden, weswegen eine gemeinsame und integrierte Lösung ohne gegenseitige „Kannibalisierung“ der jeweiligen Systeme erarbeitet werden soll.

Mit der Ausweitung des Bedienegebiets geht auch die Ausweitung des Fuhrparks daher. Um die Nachfrage gemäß den aktuellen Standards bedienen zu können, wird die Inbetriebnahme weiterer (elektrisch angetriebener) Fahrzeuge empfohlen. Hinsichtlich der Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge sollte geprüft werden, ob die Fahrradmitnahme beim G-Mobil integriert werden kann. Hinsichtlich der Haltestellen wird empfohlen, an zentralen Haltestellen, die stark frequentiert werden (Mobilstationen), die Installation von stationären Buchungsterminals vor allem für ältere Nutzende zu prüfen, da aktuell ein Fahrtenwunsch nur über die RVM-On-Demand-App oder telefonisch gebucht werden kann.

Abbildung 11: Teil des elektronisch angetriebenen Fuhrparks des G-Mobils




Quelle: die-marquardts.com

### Bausteine

- Weiterführung der Evaluation und daraus optimierende Maßnahmen entwickeln

- Ausweitung des Bedienegebiets auf das gesamte Gronauer Stadtgebiet in Abstimmung mit dem Betrieb des Bürgerbusses
- Inbetriebnahme weiterer (elektronisch angetriebener) Fahrzeuge
- Prüfung der Installation von stationären Buchungsterminals an stark frequentierten Haltestellen (Mobilstationen)
- Prüfung eines Mischbetriebs mit Ergänzung einer oder mehrerer festen Linien

## C2.4 Grenzüberschreitender Busverkehr

<b>Priorität</b>	<b>Kostenklasse</b>	<b>Kosten/Nutzen</b>
!!!	100.000 € - 500.000 €	mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>NWL</li> <li>ZVM</li> <li>RVM</li> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> <li>Weitere niederländische ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen</li> <li>Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung)</li> <li>Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> <li>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

### Anlass

Die Stadt Gronau grenzt im Westen an die Niederlande und liegt damit in direkter Nachbarschaft zur niederländischen Großstadt Enschede (Stadtteil Glanerbrug als Grenzgebiet) sowie zur niederländischen Gemeinde Losser. Durch die Nähe zueinander gibt es eine große Anzahl von grenzüberschreitenden Verkehren (Pendelnde, Einkaufen, Freizeit, etc.) und starke Verflechtungen zwischen Gronau und den niederländischen Orten.

Die RB 51 sowie die RB 64 verbinden Gronau und Enschede bereits im SPNV, jedoch gibt es bislang keine ÖV-Verbindungen außerhalb der Kernbereiche der Städte bzw. ihrer Umgebungen, obwohl die Verflechtungen durch die einfache Grenzüberschreitung auch in den Außenbereichen der Städte sehr stark sind. Des Weiteren fehlen direkte Verbindungen zwischen den Siedlungsbereichen in Enschede und Gronau zu den Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten in den jeweiligen Städten. Aus diesem Grund soll insbesondere für Pendelnde die Einführung grenzüberschreitender Buslinien geprüft werden, damit diese umsteigefrei im straßengebundenen ÖV zu ihren Zielen gelangen können.

Als Vorbild dienen hierbei die bereits bestehenden grenzüberschreitende Buslinien wie die des Stadtbus Bocholt, der Euregio-Maas-Rhein-Region ([Aachen, Lüttich, Hasselt und Maastricht mit eigenem Ticket für die Region](#)) oder in der Euro-Neiße-Region ([eigenes Ticket für das Dreiländer-Eck](#)). Das Ziel ist die Etablierung eines dauerhaften grenzübergreifenden ÖPNV, vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Euregio-Quartiers, woraus sich in naher Zukunft noch mehr grenzüberschreitende Verflechtungen ergeben werden.

Vorab müssen die Realisierungschancen im Rahmen einer Fahrgastpotenzialermittlung zusammen mit den Niederlanden ermittelt werden. Wichtig ist ebenso noch zu erwähnen, dass die Umsetzung der Maßnahme maßgeblich von der Kooperationsbereitschaft der niederländischen Akteure/Aufgabenträger abhängt.

### Bausteine

- Prüfung einer (Ring)Buslinie: Gronau – Glanerbrug – Enschede Außenbereiche – Losser - Overdinkel – Gronau Ost Gewerbegebiete –

## Gronau

- Prüfung weiterer potenzieller straßengebundener ÖV-Linien
- Etablierung eines dauerhaften grenzübergreifenden ÖPNV, vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Euregio-Quartiers
- Einholen von [Hintergrundinformationen zum Betrieb und zur Finanzierung grenzüberschreitender ÖV-Verkehre](#)

### C3 Einrichtung von Mobilstationen

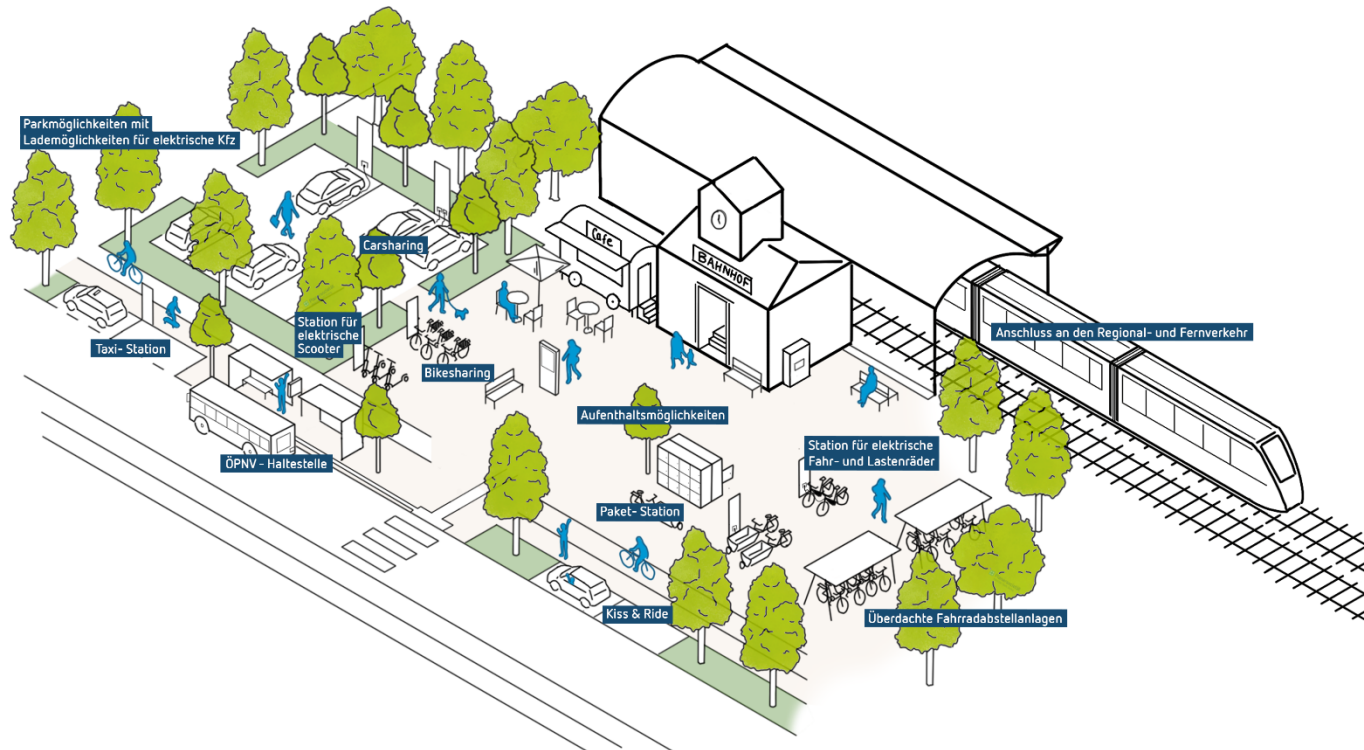
Mobilstationen fördern multi- und intermodales Verkehrsverhalten. Im Personenverkehr bedeutet Multimodalität die grundsätzliche Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel an unterschiedlichen Tagen zu nutzen. Intermodalität ergänzt dies durch die Möglichkeit, an Umsteigepunkten während einer Fahrt direkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln. Mobilstationen dienen als Schnittstellen des Umweltverbunds mit systematischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Nähe; sie verdeutlichen das lokale Mobilitätsangebot. Dementsprechend sollen sie zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel animieren. Sie sollten kreis- und landesweit einen einheitlichen Qualitätsstandard aufweisen und zudem für die Nutzenden durch eine einheitliche Gestaltung, eine einheitliche Kundeninformation und ein Leitsystem erkennbar sein.

Neben den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten sollten an Mobilstationen auch bestimmte Komfortelemente und weitere Ausstattungsmerkmale inte-

griert werden, um die Multifunktionalität und die Aufenthaltsqualität zu unterstreichen (z. B. Integration einer Paketstation, Sitzmöglichkeiten). Zusätzlich soll die Haltestelle bzw. deren Umfeld auch ansprechend städtebaulich und ge-

wege barrierefrei und möglichst direkt sind. Dies gilt auch für Radwege, die zu den Mobilstationen bzw. zu den Schnittstellen zwischen Fahrrad und den weiteren Verkehrsangeboten an Mobilstationen führen. Abbildung 12 zeigt zum

Abbildung 12: Schematischer Aufbau einer Mobilstation



stalterisch nach dem [Corporate Design von „mobil.nrw“](#) aufgewertet werden. Des Weiteren muss an Mobilstationen sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig, von der P+R-Anlage zum Bahnsteig) durchgängig und ohne größere Um-

besseren Verständnis den schematischen Aufbau der Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation.

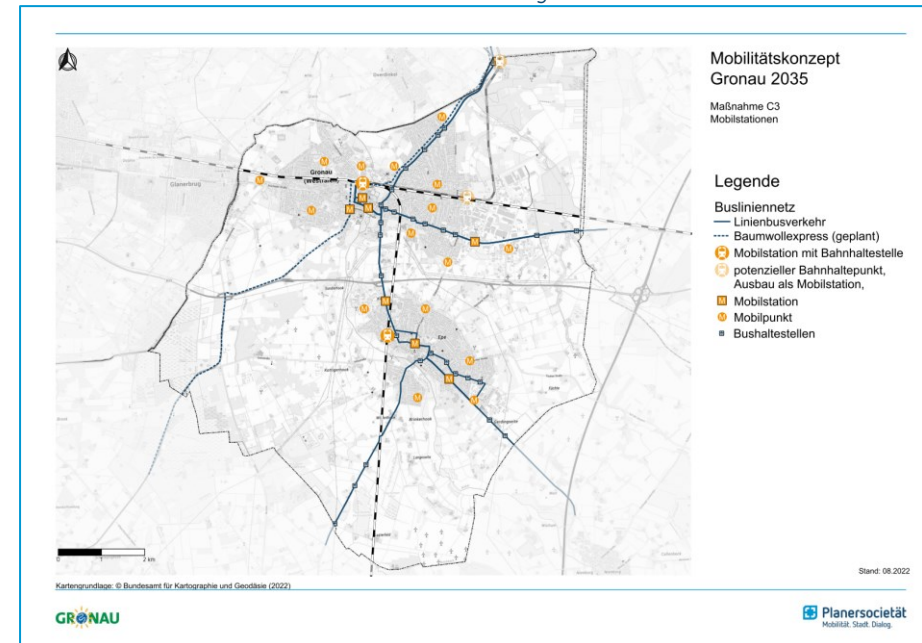
Der Gutachter empfiehlt die Entwicklung eines ganzheitlichen Netzes von Mobilstationen sowie eine Kategorisierung der Mobilstationen und eine Festlegung

von Ausstattungsmerkmalen je nach Klassifizierung der Haltestellen. Je nach Bedarf findet eine Einordnung in unterschiedliche Ausstattungskategorien statt. Angebote werden insbesondere für die intermodale Verknüpfung mit dem Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr geschaffen. Zudem werden weitere Serviceangebote implementiert:

- L: Bahnhöfe
- M: wichtige Bushaltestellen, z. B. Amtshaus Epe, Klosterschänke, Berliner Platz, Hertie
- S: alle weiteren (Linien-)Bushaltestellen
- XS: Mobilpunkt im Quartier (ohne Buslinienanbindung, bieten bspw. Bike- oder Carsharingangebote)

In Karte 11 sind die verschiedenen Haltestellenkategorien verortet und die Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Kategorien dargestellt. Die Mobilpunkte beziehen neben Verknüpfungsangeboten im Radverkehr auch perspektivisch einzuführende Sharing-Angebote sowie Dienstleistungselemente ein. Insgesamt sollte die Buchung von allen Angeboten an den Schnittstellen zentral über ein einheitliches Buchungssystem (im Idealfall einer App, wie BuBiM) möglich sein.

Karte 11: Übersicht Mobilstationen im Gronauer Stadtgebiet





### C3.1 Weiterentwicklung Bahnhof Gronau

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• NWL</li> <li>• ZVM</li> <li>• RVM</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung)</li> <li>• Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Der Bahnhof Gronau fungiert seit Oktober 2020 bereits als Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw. Es steht bereits ein großes P+R-Angebot zur Verfügung, weitere Parkplätze inkl. E-Ladesäulen werden aktuell an der Losserstraße gebaut.

Mit der Ende 2020 eröffneten Radstation sind moderne und sichere Abstellmöglichkeiten, gratis verschließbare Gepäckfächer, Ladestationen für E-Bikes,

Parkflächen für Fahrradanhänger und gegen ein Entgelt Fahrrad- bzw. Ladeboxen vorhanden, des Weiteren finden sich an der Nordseite des Bahnhofs zusätzliche Fahrradbügel. Allerdings besteht noch Ausbaubedarf an kostenlosen, sicheren Abstellmöglichkeiten in Form von „einfachen“ Radanlehnbügel. Zwar werden im Zuge des Baus der P+R-Anlage an der Losserstraße weitere 22 Fahrradabstellanlagen hergestellt, jedoch übersteigt die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen die Anzahl der Fahrradabstellplätze. Den Zugangs-Chip für die Radstation gibt es gegen einen Pfand von 20,00 € beim Fahrradgeschäft Scheipers, direkt neben der Mobilstation. Hier ist eine Ausweitung auf digitale Zugangsberechtigung sinnvoll, damit das Angebot unabhängig von allen Nutzenden zu jeder Tageszeit genutzt werden kann. Bestenfalls kann der Zugang über die zentrale App von mobil.nrw genutzt werden, alternativ kann das Angebot auch in die BuBiM-App integriert werden.

Neben den Radabstellanlagen werden am Bahnhof ein Reparaturservice und ein privater Radverleih (bspw. für Tagestouristen) angeboten. Ein stadtweites öffentliches Radverleihangebot besteht aktuell nicht, weswegen vor allem an diesem Standort Bedarf für ein Bike-Sharing-Angebot vorherrscht (siehe Maßnahme C4.2 Unterstützung eines öffentlichen (Lasten-)Radverleihangebotes).

Fußläufig sind der Bahnhof und der Busbahnhof gut an die Innenstadt angebunden, allerdings fehlt eine intuitive Führung in Richtung Innenstadt und zurück, so dass es hier Verbesserungsbedarf besteht.

Der Bahnhofsvorplatz und der Busbahnhof bieten zwar einige überdachte Sitzmöglichkeiten, wobei der Vorplatz stark versiegelt ist und eine eher mäßige Aufenthaltsqualität bietet. Hier bedarf es der Erhöhung der Aufenthaltsqualität

mit Hilfe von Begrünung und Gestaltungselementen sowie der Schaffung von (konsumfreien) Aufenthaltsbereichen.

Abbildung 13: Radstation in der Mobilstation am Bahnhof Gronau im Corporate Design von mobil.nrw



Digitale Fahrgastinformationsanzeigen am Busbahnhof in Form von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) wurden im März 2021 eingerichtet. Eine Ausweitung der DFI-Anlagen auf die Nordseite des Bahnhofs sollte vorgenommen werden, damit die Nutzenden an beiden Eingängen direkt mit Hilfe der DFI-Anlagen informiert werden können. Zusätzlich sollten die DFI-Anlagen an den Bahnsteigen des Bahnhofs gegen mehrspaltige DFI-Anzeigen ausgetauscht werden. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der geplanten Erhöhung der Anzahl von Abfahrten am Bahnhof wichtig, damit die Nutzenden hier über

die Folgezüge und Ankunfts- und Abfahrtszeiten informiert werden können (siehe Maßnahme C1 Verbesserung der Bahnanbindung).

Die barrierefreie Nutzbarkeit der Bus- und Bahnangebots ist eingeschränkt: So bestehen zwar abgesenkte Bordsteine und Rampen und ein Fahrstuhl ermöglichen mobilitätseingeschränkten Personen die Erreichbarkeit der Bus- und Bahnsteige. Es fehlen aber Blindenleitsysteme (keine Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder, keine taktilen Führungslinien) und akustische Fahrgastinformationen für Blinde- und Seheingeschränkte. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.


Zusätzlich ergeben sich durch die Abschüssigkeit und wegen fehlender Einsehbarkeit der Unterführung häufig Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Um hier vorbeugend zu agieren, wird empfohlen, die Nutzenden mit Piktogrammen oder einer durchgehenden Markierung auf die Gefahrenlage hinzuweisen, damit diese die Unterführung umsichtig passieren können.

### Bausteine

- Ausweitung des Angebots hochwertiger, kostenloser Radabstellanlagen (Nord- und Südseite)
- Schaffung von digitalen Zugangsberechtigungen für die Nutzenden der Radstation
- Schaffung eines Bikesharing-Angebots
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Begrünung, Installation von Gestaltungselementen, (konsumfreie) Aufenthaltsbereiche schaffen)
- Mehrspaltige DFI an Gleisen, DFI auf der Nordseite des Bahnhofs

- Barrierefreie Gestaltung: Einrichtung Blindenleitsystem (aktuell fehlen Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder, taktile Führungslinien) und akustische Fahrgastinformationen für Blinde- und Sehingeschränkte.
- Unterführung, Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr: Durchgehende Markierung, alle 5m ein Symbol Fußverkehr anbringen

### C3.2 Weiterentwicklung Bahnhofsteig Epe

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• NWL</li> <li>• ZVM</li> <li>• RVM</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung)</li> <li>• Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Durch die geplanten Vorhaben im Schienennetz (Taktverdichtung und Einführung RE51, siehe Maßnahme C1.4 Taktverdichtung im Bahnverkehr) gewinnt der Bahnhofsteig in Epe an Bedeutung. Der Bahnhofsteig Epe hat das Potenzial den Stadtteil Epe weiter aufzuwerten und mehr Menschen von der Nutzung des SPNV zu überzeugen. Dazu ist jedoch der Bahnhofsteig selbst, das derzeit unattraktive Bahnhofsumfeld sowie der Zugang deutlich verkehrlich und städtebaulich aufzuwerten.

Zu Fuß ist der Bahnhof grundsätzlich erreichbar, allerdings weisen der Bahnhof und das Umfeld eine geringe Aufenthaltsqualität auf (in die Jahre gekommene Sitzbereiche und Überdachungen der Radabstellanlagen, Graffiti, Müll, defekte Anzeigen). Ein großes Defizit stellt der sehr schmale Mittelbahnsteig dar: er ist nur durch eine unbeschränkte Querung der Gleise erreichbar, ist zu niedrig und ermöglicht keinen niveaugleichen Einstieg in die Bahnen. Zusätzlich bestehen weder auf dem Bahnsteig noch im Umfeld taktile Leitelemente oder akustische Fahrgastinformationen. Somit ist der Bahnhofsteig aktuell nicht barrierefrei.

Es existieren bereits Umbaupläne der Stadt Gronau, die in Absprache mit der Deutschen Bahn vorangetrieben werden sollen. Der Gutachter empfiehlt den Bahnhofsteig als Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw auszubauen und die Ausstattungsmerkmale gemäß der Kategorie L Bahnhöfe anzupassen.

#### Bausteine

- Begleitung und Umsetzung der weiteren Detailplanung (Einbringen von lokalen Bedürfnissen, Abstimmung der Planung der Mobilstation mit den Planungen zur städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung des Umfeldes)
- Wegen der großen Heterogenität der Standorte und der Aufgaben einer Mobilstation definiert das Land NRW bislang noch keine einheitlichen Mindestanforderungen an die Ausstattung einer Mobilstation (teilweise geschieht dies aber z. B. über die jeweilige Fördermöglichkeit, so ist bspw. Barrierefreiheit bei einigen Fördermöglichkeiten eine Voraussetzung für die Gewährung der Förderung). Dies soll sich aber

in naher Zukunft ändern. Dennoch schlägt der Gutachter folgende Mindestausstattung für die zukünftige Mobilstation Bahnhofsteppunkt Epe vor:

- Barrierefreiheit
- Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum
- Einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung (Corporate Design) durch Anwendung des Gestaltungsleitfadens des Landes NRW für Mobilstationen
- Fahrgastinformationsanzeiger (DFI), Informationsvitrinen (Aushangfahrplan, Tarifbedingungen etc.) und Uhr
- B+R-Anlage mit verschließbaren Sammelabstellanlagen und/oder Fahrradboxen
- Erneuerte überdachte Anlehnbügel
- Mobilfunkempfang oder Wlan zur Nutzung digitaler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobilstation
- Sauberkeit

Abbildung 14: Beispiel für einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung im Corporate Design



### C3.3 Aufwertung und Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen an der B54

<b>Priorität</b>	<b>Kostenklasse</b>	<b>Kosten/Nutzen</b>
!!!	100.000 € - 500.000 €	gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> <li>Stadtwerke Gronau</li> <li>Straßen NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

An der B54 gibt es seit einigen Jahren einen Mitfahrerparkplatz, der nach Angaben der Stadt sehr gut angenommen und mit abschließbaren Fahrradabstellanlagen weiter ausgebaut werden soll. Zusätzlich sollte die Installation einer wasserdurchlässige Fahrbahndecke sowie die Ausstattung des Parkplatzes mit adäquater Beleuchtung geprüft werden. Aktuell verfügt der Parkplatz noch über keine Bushaltestelle, dennoch ist der Parkplatz mit einer virtuellen Haltestelle an das Angebot von G-Mobil angebunden, so dass dadurch auch die Inter- und Multimodalität der Nutzenden ausgebaut werden kann. Langfristig sollte die

Installation einer barrierefreien und überdachten Bushaltestelle mit DFI-Anzeigen geprüft werden.

Die Stadt Gronau lässt aktuell weitere mögliche Standorte von Parken- und Mitfahren (P+M)-Parkplätzen auf dem

Abbildung 15: P+M-Parkplatz an der Steinfurter Straße in der Nähe der B54



Stadtgebiet prüfen. Diese sollten gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden und gleichzeitig gut mit Fahrrad und dem G-Mobil erreichbar sein und mit sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden, um eine umweltfreundliche Fahrt zum Mitfahrerparkplatz zu ermöglichen. Des Weiteren ist die Bewerbung der P+M-Parkplätze ein wichtiges Element zur Nutzung bzw. zur Erhöhung des Auslastungsgrads des P+M-Parkplatzes. Im Rahmen der Bestrebungen zur Unterstützung von Sharing-Angeboten oder im Mobilitätsmanagement bzw. hier durch gezieltes Marketing sollten entsprechende Angebote insbesondere für Pendelnde auch regional beworben und bekannt gemacht werden (siehe Maßnahme C3.4 Aufbau und Bewerbung eines Pendlerportals und Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen an der B54, siehe Maßnahme G Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit).

#### Bausteine

- Installation einer wasserdurchlässigen Fahrbahndecke
- Installation von überdachten Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradboxen

- Bedarfsangepasste Beleuchtung auf dem gesamten Parkplatz
- Information und Beschilderung des Parkplatzes auf Hauptverkehrsstraßen
- Erhöhung der Sichtbarkeit des Parkplatzes zur Straße, Schaffung von Sichtachsen
- Bedarfsanalyse: Schaffung von zusätzlichem Parkraum im Bestand bzw. Ausweitung des Angebots an alternativen Standorten
- Prüfung zur Installation einer barrierefreien und überdachten Bushaltestelle mit DFI-Anzeigen am bestehenden Pendlerparkplatz
- Anschluss an das Angebot von G-Mobil an neuen P+M-Parkplätzen
- Implementierung in dem zu entwickelnden Pendlerportal bzw. aktive Bewerbung/Bekanntmachung des Parkplatzes

Abbildung 16: Beispiel für einen ausgewiesenen Mitfahrerparkplatz in Rheinland-Pfalz



### C3.4 Barrierefreie Weiterentwicklung weiterer Bushaltestellen im Stadtgebiet

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• NWL</li> <li>• ZVM</li> <li>• RVM</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung)</li> <li>• Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> <li>• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>	

#### Anlass

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass in Bezug auf die Barrierefreiheit der Haltestellen noch Ausbaubedarf besteht. Barrierefreie Zustiege in die Busse und

barrierefreie Zuwegungen zu den Haltestellen sind aktuell nur vereinzelt gegeben (oft keine Hochborde oder taktile Leitelemente, keine akustische Fahrgastinformationen). Barrierefreiheit ist auf die gesamten Haltestellen, das betrifft die Ausstattungsmerkmale und die Zuwegung, anzuwenden. Auch für nicht mobilitätseingeschränkte Personen ist die Zuwegung zu den Haltestellen zum Teil nicht optimal, wie an der Haltestelle Düppelstraße oder Füchtenfeld (fehlende Fußwege zur Haltestelle). Das Personenbeförderungsgesetz schreibt als Zieljahr für ein barrierefreies (Bahn- und) Busangebot das Jahr 2022 vor. Bis dahin wird nicht jede Haltestelle im Stadtgebiet barrierefrei umgebaut werden können. Die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist im Sinne des § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz sowie des Nahverkehrsplans des Kreis Borken ein Ziel von hoher Priorität. Der Nahverkehrsplan benennt konkret folgende Mindest-Zielsetzung: Bis 2022 sind in Orten/Stadtteilen mit mindestens 500 Einwohner:innen mindestens eine Haltestelle, in Orten/Stadtteilen mit mindestens 2.000 Einwohner:innen mindestens zwei Haltestellen barrierefrei auszubauen. Es gilt daher weiterhin, auf Basis ausschlaggebender Kriterien (insbesondere Nutzungsfrequenz, Quell- und Zielorte im Einzugsbereich der Haltestelle) Prioritäten zu definieren und begründete Ausnahmen festzulegen.

Ebenso zeigte sich, dass die Ausstattung der Bushaltestellen z. T. nicht mehr dem heutigen Standard entspricht. Sie sind teilweise defizitär ausgestattet (z. B. fehlender Witterungsschutz, keine Sitzmöglichkeiten, i. d. R. nur analoge Informationen) und weisen partiell ein unattraktives Erscheinungsbild auf, was auch zu Hemmnissen in der Nutzung des ÖPNV beitragen kann.



## Bausteine

- Fortführung und Intensivierung des barrierefreien Bushaltestellenausbau in Zuständigkeit der Stadt Gronau sowie in Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulastträgern (Kreis Borken, Straßen NRW). Bei Straßensanierungen/-baumaßnahmen obligatorischer Umbau betroffener Haltestellen.
- Der Umbau im Sinne der Barrierefreiheit ist entsprechend der Inhalte des Nahverkehrsplans sowie der aktuellen planerischen, technischen und rechtlichen Standards bezüglich Barrierefreiheit umzusetzen
- Aufstellung eines Haltestellenkatasters mit Zusammenstellung aller Attribute der jeweiligen Haltestelle (u. a. Grad der Barrierefreiheit, vorhandene Komfortelemente wie z. B. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, Linienangebot, Abfahrten pro Tag/Stunde, Anzahl Ein- und Aussteiger)
- Prioritätensetzung zum Umbau von Haltestellen entsprechend der Inhalte in Kapitel 5.6 des Nahverkehrsplans durch den RVM, Umsetzung durch die Stadt Gronau bzw. weitere Straßenbaulastträger
- Festlegung von Standards in Bezug auf Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen (auch in Abstimmung mit den Vorgaben des NVP des Kreises Borken, dort Kapitel „Qualitätsanforderungen Haltestellen“ S. 93 ff.), zusätzlich Möglichkeiten zur Ausweitung digitaler Fahrgastinformation an Haltestellen (bzw. deren Umfeld) berücksichtigen
- Obligatorisch ist bei einem Haltestellenausbau eine sichere und barrierefreie Zuwegung zu berücksichtigen und ggf. herzustellen (z. B. Querungshilfe, Beleuchtung); dies betrifft auch eine konfliktarme Führung des Radverkehrs im Bereich von Bushaltestellen.
- Gestaltung in Anlehnung der Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen in Anlehnung des Corporate Designs von mobil.nrw für eine nachträgliche Qualifizierung als Mobilstation (siehe Maßnahmen C3 Einrichtung von Mobilstationen)
- Konzeption Bedarfshaltestellen (G-Mobil, virtuelle Haltestellen)

Abbildung 17: Hohe optische Qualität, einheitliche Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Gestaltung am Bsp. einer Haltestelle der BoGestra



### C3.5 Pilotprojekt: Mobilpunkte

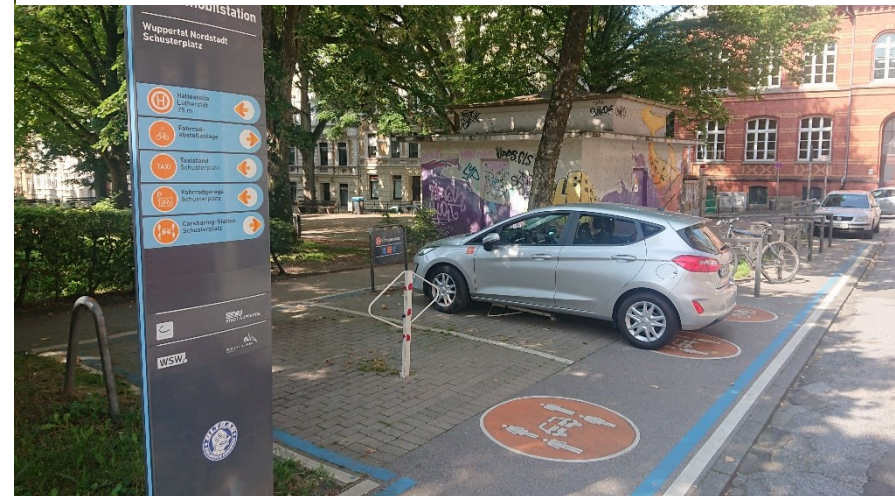
Priorität	Kostenklasse	Kosten/Nutzen
!!!	100.000 € - 500.000 €	mittel
Zielbezug	Zeitraumen	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2021 2025 2030 2035 	
Zentrale Akteure	Mögliche Förderung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsche Bahn AG</li> <li>• NWL</li> <li>• ZVM</li> <li>• RVM</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung)</li> <li>• Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Über die Mobilstationen an Bus- und Bahnhaltestellen hinaus sollen zusätzliche haltestellenunabhängige (Quartiers-)Mobilstationen entstehen, sog. „Mobilpunkte“. Diese Mobilpunkte sind gekennzeichnet durch ein mögliches Angebot von Carsharing, Bikesharing (inkl. Lastenräder), E-Ladesäulen, einer Stele und überdachten Sitzmöglichkeiten im Corporate Design von mobil.nrw. Mobilstationen müssen nicht zwangsläufig immer in Zusammenhang mit einer ÖPNV-

Haltestelle entstehen. Eine Mobilstation kann auch als eine haltestellenunabhängige intermodale Schnittstelle für einzelne Quartiere entwickelt werden. Diese sollen unter dem Namen Mobilpunkte firmieren. Mögliche Standorte von Mobilpunkten sind insbesondere Neubauquartiere wie das Euregioquartier, südlicher Tieker Damm, Markenfort, aber auch verdichtete Bestandsquartiere und Gewerbegebiete. Des Weiteren kann hier ebenso das G-Mobil-Angebot mit einbezogen werden, so dass jeder Mobilpunkt auch eine virtuelle G-Mobil Haltestelle ist.

Abbildung 18: Mobilpunkt im Corporate Design von mobil.nrw in Wuppertal



## Bausteine



- Festlegung der Ausstattungsmerkmalen an Mobilpunkten
- Ausweisung/Planung von Mobilpunkten in Neubaugebieten wie z. B. das Euregioquartier, südl. Tieker Damm, Markenfort, etc.
- Ausweisung von Mobilpunkten in stark frequentierten Stadtgebieten, Wohngebieten, an Sportstätten, am Dreiländersee etc.

## C4 Unterstützung von Sharing-Angeboten

Shared Mobility gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist nicht länger ein Großstadtphänomen. Verleih- und Sharingangebote wie Bike- und Carsharing haben sich in den vergangenen Jahren auch in vielen Mittelstädten etabliert, ebenso wie das Angebot von E-Scooter-Sharing. Das Fahrrad hat in Gronau bereits einen hohen Stellenwert, dennoch strebt die Stadt Gronau die weitere Attraktivierung des Radverkehrs sowie auch der kombinierten Verkehrsmittelnutzung an. Dazu kann die Etablierung von Sharingsystemen beitragen, das neue Mobilitätsoptionen eröffnet und die Wahlfreiheit von Verkehrsmitteln in der Stadt stärkt.

Als organisatorischer Rahmen wird empfohlen, die Angebote über einen einzelnen Anbieter anzubieten, so können die größten Synergie- und Skaleneffekte erreicht werden. Gerade vor dem Hintergrund der Verknüpfung zwischen den Städten im Kreis Borken wird ein stadtübergreifendes Angebot empfohlen. Im Idealfall sollte dabei der Kreis Borken als Aufgabenträger auftreten. Dies hätte den Vorteil, dass im gesamten Kreisgebiet einheitliche Sharing-Systeme angeboten und so der Bekanntheitsgrad ausgebaut und Nutzungshemmnisse reduziert werden können.

### C4.1 Unterstützung von (E-)Carsharing

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>		<b>Zeitraumen</b>
		
<b>Zentrale Akteure</b>		<b>Mögliche Förderung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Stadtwerke Gronau</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>

#### Anlass

Ein (E-)Carsharing-Angebot kann ein wertvoller Bestandteil eines neuen Mobilitätsmixes sein. Neben der Fahrradaffinität ist die Stadt Gronau münsterlandtypisch aktuell noch sehr Pkw-orientiert. Viele Ziele sind aktuell einfacher und schneller mit dem Pkw zu erreichen, weswegen ein vollständiger Verzicht auf die Pkw-Nutzung für Bürger:innen in Gronau in vielen Fällen noch unattraktiv ist. Mit Carsharing kann eine wichtige Brücke geschlagen werden. Es kann dabei helfen, Personen, die aktuell gelegentlich den Pkw benötigen, dazu zu motivieren, auf die teure Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten. Diese Personen nutzen häufiger die Verkehrsmittel des Umweltverbundes; sie würden mit dem Angebot an (E-)Carsharing eine passende Alternative bekommen. Neben einer

veränderten Verkehrsmittelnutzung würde zudem wertvoller Straßenraum gewonnen, da der Pkw-Besitz pro Person abnimmt und somit weniger Fahrzeuge im öffentlichen Raum geparkt werden müssen. Zusätzlich werden erfahrungsgemäß weniger Kilometer mit einem Carsharing-Fahrzeug absolviert, so dass sich insbesondere die Nutzung von E-Carsharing-Fahrzeugen anbietet, da die Reichweite bei Carsharing-Fahrzeugen eine nachrangige Rolle spielt.

Die alte LEADER Region Ahaus-Heek-Legden bietet im Rahmen [eines geförderten LEADER-Projekts](#) für interessierte Nutzenden die Möglichkeit an, einerseits ein Elektroauto zu testen und andererseits zu testen, ob Carsharing zu den Fahrgewohnheiten und Bedürfnissen passt und ob Carsharing Vorteile bringen kann. Aktuell stehen in Ahaus, Heek und Legden an mehreren Standorten Elektro-Fahrzeuge zur Verfügung, die getestet werden können. Ab der Förderperiode 2023 gehören auch Schöppingen und Gronau zu dieser LEADER-Region. Eine Ausweitung auf das Gronauer Stadtgebiet sollte in Absprache angestrebt werden.

In Gronau bestehen insbesondere Potenziale zur Reduzierung des Zweit- /Dritt-wagenbesitzes durch ein Carsharing-Angebot. Allerdings gibt es aktuell in Gronau noch kein (E-)Carsharing-Angebot. Dies liegt in erster Linie auch an fehlenden Betreibenden von entsprechenden Angeboten. Um Carsharing-Betriebe nach Gronau zu locken, sind günstige Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Stadt Gronau kann dabei den Zugang für die Unternehmen durch bestimmte Sonderrechte und Zugeständnisse im ruhenden Verkehr erleichtern, aber auch als Ankermieter für die Nutzung von (E-)Carsharing-Fahrzeugen auftreten und so ggf. den städtischen Fuhrpark verkleinern. Des Weiteren kann die Stadt Gronau auch als Multiplikator auftreten und die Erfahrungen oder das generelle Angebot an interessierte Unternehmen in Gronau teilen. Hier gibt es vor allem

Potenzial in den jeweiligen Gewerbe- bzw. Industriegebieten, wo sich mehrere Unternehmen (E-)Carsharing-Fahrzeuge teilen können und eine Grundausrüstung der Fahrzeuge gewährleisten. Ein Grundangebot von normalen Fahrzeuggrößen, aber auch 7-Sitzern bzw. Kleinbussen ist hierbei erstrebenswert.

### Bausteine

Zur Verbesserung der Bedingungen für ein (E-)Carsharing sollten zunächst Ankermieter gefunden werden. Ankermieter von (E-)Carsharing-Fahrzeugen stellen eine gewisse Grundausrüstung der Fahrzeuge sicher und ermöglichen so die Wirtschaftlichkeit eines Carsharing-Angebots:

- Verwaltung als Ankermieter: Prüfung der (Teil-)Abbildung des kommunalen Fuhrparks (und städtischer Unternehmen) über (E-)Carsharing-Fahrzeuge und Einbindung in das verwaltungsinterne, betriebliche Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahme G Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit)
- Betriebe als Ankermieter: Möglichst Integration des (E-)Carsharing-Angebots in den Fuhrpark lokaler Unternehmen, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahme G Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit)

Weitere Möglichkeiten zur Integration des (E-)Carsharing-Angebots:

- Prüfung zur Ausweitung des LEADER-Projektes auf die Stadt Gronau -> Das Testen von (E-)Carsharing für interessierte Personen ermöglichen
- Einholen von Hintergrundinfos zum [E-Carsharingangebot im ländlichen Raum aus Ahaus, Heek und Legden](#), künftige Zusammenarbeit ab der Förderperiode 2023 anstreben
- Um Gronau für Carsharing-Anbieter attraktiver zu machen, kann die Stadt als Treiber den Zugang für die Unternehmen erleichtern: Bestimmte Sonderrechte und Zugeständnisse im ruhenden Verkehr: Auf den vorhandenen Parkplätzen oder P+R-Anlagen gemäß der Novellierung des Carsharinggesetzes (CsgG) entsprechende Carsharing-Stellplätze bereitzustellen. Kommunen können dadurch relativ unkompliziert stationsbasierte Stellplätze als Sondernutzung auf Straßen in ihrer Baulast ausweisen und somit das Verkehrsmittelangebot erweitern. (siehe Maßnahme C3 Einrichtung von Mobilstationen)
- Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im Zuge des Mobilitätsmanagements in Wohnquartieren, insbesondere sollte Carsharing in Neubauquartieren (ggf. in Abstimmung mit Wohnungsunternehmen) angeboten werden, um Neubürger:innen auf diese Alternative zum eigenen Auto hinzuweisen (siehe Maßnahme G2 Nachhaltige Quartiere und G4.2 Einführung eines Neubürgermarketings)

Abbildung 19: E-Carsharing-Fahrzeug auf für Carsharing reservierten Parkfläche mit Nutzung des neuen Carsharing-Verkehrszeichens



- Langfristig: Carsharing in die kommunale Stellplatzsatzung einbinden: Carsharing als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei (größeren) Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken. In der vom Rat der Stadt verabschiedeten kommunalen Stellplatzsatzung wurde Carsharing als Maßnahme zur Reduzierung von Stellplätzen u. a. aufgrund eines mangelnden Angebots nicht mit aufgenommen. Sofern sich ein Carsharing-Anbieter in Gronau etabliert hat, kann die Stellplatzsatzung angepasst werden und Carsharing als Maßnahme zur Reduzierung von erforderlichen Stellplätzen integriert werden.

### C4.2 Unterstützung eines öffentlichen (Lasten-)Radverleihangebots

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> <li>Stadtwerke Gronau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</li> <li>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Generell ist ein einheitliches Bikesharing-Angebot in Gronau nicht vorhanden, obwohl dies ein wichtiger Baustein aus der umfangreichen und systematischen Radverkehrsförderung ist. Im städtischen Raum stellen Bikesharing-Angebote vor allem für die erste und letzte Meile sowie kurze Strecken eine Komponente für eine spontane und unkomplizierte Mobilität dar und sind für Bürger:innen, Einpendler:innen und Besucher:innen ein klimafreundliches Mobilitätsangebot. Auch im ländlichen Raum können Bikesharing-Angebote die Chance bieten, vom ÖPNV weniger gut erschlossene bzw. bediente Stadtteile an stärkere ÖPNV-Schnittstellen anzuschließen. Adressat ist sowohl der Personenkreis, der

kein eigenes Fahrrad besitzt, als auch der Personenkreis, der ein eigenes Fahrrad besitzt. Trotz der in Gronau vorherrschenden hohen Fahrradverfügbarkeitsquote werden durch das Angebot vor allem spontane Nutzende angesprochen.

Ein Lastenfahrrad bietet die Möglichkeit, auch größere Lasten oder Einkäufe zu transportieren, und kann daher gerade auf den kurzen Einkaufswegen (unter 5 km) eine sinnvolle Alternative zur Nutzung eines Autos darstellen. Ein öffentlich zugängliches Lastenradverleih-Angebot stellt ein niedrigschwelliges, leicht nutzbares Angebot für die Bevölkerung dar. So können die Lastenräder einfach ausgeliehen und für verschiedene Einsätze (Einkauf, Kindertransport, u. ä.) getestet werden, ohne die großen Investitionen zu tätigen, die der Kauf eines Lastenrads mit sich bringt. Letztlich kann dies dazu beitragen, auf die Anschaffung eines Zweitwagens zu verzichten oder die Abschaffung eines Zweitwagens zu ermöglichen.

Ebenso können Bikesharing-Stationen mit unterschiedlichen Fahrradarten ein ergänzendes Angebot in Wohnquartieren oder Gewerbegebieten sein (siehe Maßnahme C3.5 Pilotprojekt: Mobilpunkte). Das Ziel sollte es sein, dass jedes Quartier Gronaus mit mindestens mit einer Bikesharing-Station ausgestattet wird. Das müssen nicht zwangsläufig fest installierte Bikesharing-Stationen sein. Eine mögliche Lösung sind virtuelle Bikesharing-Stationen, wie es bspw. bei der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) praktiziert wird. An den virtuellen Stationen steht keine Verleihstation mit Bedienterminal und physischen Entleih- bzw. Rückgabeständern. Die Orte sind lediglich in der App des Betreibers Nextbike per Markierung gekennzeichnet und werden zudem auch noch mit Hinweisschildern versehen. Es handelt sich um viel frequentierte Orte, an denen Nutzer:innen das Sharing-Bike abstellen, regulär zurückgeben (Miete beenden) und auch wieder entleihen können.

## Bausteine

- Kontaktaufnahme mit Nachbarkommunen bzw. Kreis Borken bzw. übergeordnetem Anbieter (bspw. Nextbike) zur Implementierung eines Bikesharing-Angebots (Potenzialabschätzung, Kosten/Finanzierung etc.)
- Kontaktaufnahme zu ländlich geprägten Kommunen, die bereits über ähnliche Angebote in eher dünn besiedelten Bereichen verfügen (z. B. [RSVG-Bike](#) mit einem Angebot von konventionellen Fahrrädern, [RVK e-Bike Sharing \(E-Bikes, Lastenräder und E-Lastenräder Sharingsysteme im Rhein-Sieg-Kreis\)](#))
- Prüfung zur Etablierung eines Bikesharing-Angebots
  - Flottenergänzung um Pedelecs und Lastenräder (mit verschiedenen Modellen, die auch von Kaufinteressenten zum Testen und zur Erprobung genutzt werden können)
  - Integration von Serviceangeboten wie bspw. Schließfächern oder Luftpumpen an Ausleihstationen
  - Integration des Leihfahrradsystems in eine Buchungssapp (Empfehlung: Integration in regionale oder überregionale Systeme wie bspw. das Buchungssystem von Nextbike, um auch Ortsfremden einen einfachen Zugriff auf das Leihahrradangebot zu ermöglichen)
  - Einbezug der Standorte von Mobilstationen und Mobilpunkten (Bahnhof Gronau, Bahnhof Epe, siehe Maßnahme C3.5 Pilotprojekt: Mobilpunkte)
- Lastenradverleihangebot: Einbindung lokaler Unternehmen: Es sollte

geprüft werden, ob sich lokale Betriebe finden, die als Ankermieter der Lastenräder auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren. Außerhalb der Nutzungszeiten durch die Betriebe stehen die Lastenräder zur freien Verfügung. Zusätzlich bietet es sich an, lokale Unternehmen als Sponsoren zu gewinnen, die ihre Werbung auf die Lastenräder anbringen.

Abbildung 20: Konventionelles Fahrrad + Lastenradsharing in Braunschweig





### C4.3 Aufbau und Bewerbung eines Pendlerportals

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Stadtwerke Gronau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Bei der Mobilitätsbefragung gaben 25 % der Befragten an, sich eine Nutzung von Fahrgemeinschaften vorstellen zu können. Ebenso gaben mehr als die Hälfte aller bei der Unternehmensbefragung befragten Betriebe an, sich für die Förderung von Fahrgemeinschaften zu interessieren bzw. die Förderung von Fahrgemeinschaften bereits zu planen. Ein zentrales und die Betriebe miteinander verbindendes Element kann die Initiierung eines (verkehrsmittelübergreifenden) Pendlerportals sein. Dies soll in erster Linie zur Verabredung zu Fahrgemeinschaften dienen, damit der Pkw-Besetzungsgrad bei gleichen Zielen erhöht wird und so Wege, die sonst alleine getätigt werden, entfallen und

eingespart werden können. Hierbei helfen auch die bestehenden bzw. geplanten P+M-Parkplätze (siehe Maßnahme C3.3 Aufwertung und Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen an der B54).

Neben der Bildung von Fahrgemeinschaften besteht ebenso die Möglichkeit, sich auf dem Pendlerportal zur gemeinsamen Anreise mit dem Umweltverbund zu verabreden. Es wird grundsätzlich empfohlen, ein solches Angebot auf Kreis-ebene zu etablieren, da zahlreiche Pendlerfahrten Stadtgrenzen überschreitend stattfinden und so eine größere Reichweite erzielt werden kann. Ebenso besteht die Möglichkeit, das Angebot in Apps bzw. in die bereits bestehende Bu-BiM-App zu integrieren.

#### Bausteine

- Aufbau eines Mitfahr- bzw. Pendlerportals zur Förderung von Fahrgemeinschaften bzw. zur Vernetzung von Beschäftigten zwischen den Betrieben hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens
- Bewerbung des Portals im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung und bei lokalen Unternehmen (siehe Maßnahmen G1 Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung)
- Integration des Pendlerportals in Apps bzw. Prüfung der Integration in die BuBim-App
- Prüfung von potenziellen P+M-Parkplätzen (siehe Maßnahme C3.3 Aufwertung und Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen an der B54)

## C5 Weiterentwicklung der Tarifstruktur

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)</li> <li>• Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Regionalverkehr Münsterland (RVM)</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, ÖPNVG NRW (§§ 12 u. 13)</li> </ul>	

### Anlass

Tarifsysteme stehen immer im Spannungsfeld zwischen „möglichst einfach“ (jede Fahrt zum selben Preis), „möglichst gerecht“ (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit) und „möglichst wirtschaftlich“ (Kostendeckung). Daraus resultiert eine hohe Komplexität; spiegelt sich diese auch beim Fahrkartenkauf des Kunden wider, schreckt dies gerade potenzielle Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind, was ein weiteres großes Nutzungshemmnis dar-

stellt. Lösungsansätze sind neue technische Möglichkeiten für Fahrtberechtigungen und Ticketerwerb. Mobilcards/-apps, wie sie vielerorts bereits eingesetzt werden, stellen hierzu eine gute Möglichkeit dar. Mit der BuBim-App des ZVM wurde bereits eine gute Grundlage geschaffen. Mit ihr können Fahrkarten als Handy-Ticket gebucht, Haltestellen gefunden, Abfahrtszeiten in Echtzeit geprüft und Car- sowie Bikesharing-Standorte im gesamten Münsterland gefunden werden. Des Weiteren fungiert die App als Routenplaner, welche Bus- und Bahnverbindungen mit Rad- oder Fußwegen kombiniert. Diese Grundlage gilt es in der Zukunft auszubauen und weitere Nutzungsmöglichkeiten zu integrieren.

In Gronau und dem Kreis Borken gelten die Tarife und Bestimmungen des Westfalentarifs vom ZVM. Potenzial für Fahrten innerhalb des NWL bietet das 2022 neu eingeführte „eezy.nrw Ticket“, das den Tarif entfernungsabhängig (Luftlinie) berechnet. Das Ticket ist verbundübergreifend vorgesehen und preislich durch die Preise heutiger Tickets gedeckelt. Fahrgäste checken beim Fahrtantritt über eine App ein und werden bei vollständiger technischer Umsetzung automatisch beim Erreichen des Ziels ausgeloggt. Damit entsteht ein faires System, was auch stadt-, kreis- und verbundüberschreitende Fahrten erleichtert. Zudem kann hiermit auf den Trend zum Homeoffice durch ein flexibles Ticketangebot reagiert werden.

Die bisherigen Tarifstrukturen und die Tarifgrenze zwischen den Niederlanden sowie Niedersachsen stellen Zugangshemmnisse zum ÖPNV dar. Eine Ausweitung des „eezy.nrw Tickets“ auf Übergangsbereiche in die Niederlande und Niedersachsen stellen entsprechende Entwicklungsstufen dar, die es vom NWL zu untersuchen gilt.

## Bausteine

Die Einflussnahme der Stadt Gronau auf die Preisstrukturen im ÖPNV sind beschränkt. Entsprechend sollte die Stadt Gronau im Rahmen der zukünftigen Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans und in Verhandlungen mit dem ZVM/RVM auf die Umsetzung folgender Bausteine hinwirken:

- Verzahnung On-Demand-System mit dem neuen Tarifsystem „eezy.nrw Ticket“ oder dem 8-Tage-Flex-Ticket; Integration der kontaktlosen Bezahlungsmöglichkeit Vpay, Beibehaltung des Fahrkartenkaufs im Fahrzeug als (mittelfristige) Alternative für weniger Smartphone-/technikaffine Kunden, Integration einfacher verbundübergreifender Angebote
- Transparente, attraktive und zielgruppenspezifische Tarife, Bereitstellung strukturierter und leicht verständlicher Buchungsmöglichkeiten für weiterführende Angebote (z. B. Freizeit-, Wochenend-, Gruppen- und Familientarife), langfristig Umstellung des bestehenden Fahrkartensystems aus tariflichen Strukturen und den bisherigen Vertriebswegen der Fahrkarten auf das neue Preis- und Abrechnungssystem zur Vermeidung paralleler Kostenstrukturen, Vermarktung neu geschaffener Angebote
- Langfristig Entwicklung von intermodalen Tickets: z. B. Leihfahrräder, Carsharing-Fahrzeuge sowie ggf. neue Angebote wie On-Demand-Dienste, E-Scooter oder auch konventionelle Taxidienstleistungen
- Überlegung: Einführung eines 1 Euro/99 Cent Tickets bzw. 365-Tage-

Ticket wie das IbbTicket oder Ahaus Ticket

- Grenzüberschreitende Tarife schaffen (z. B. Euroregio-Ticket Maas-Rhein, Euro-Neisse-Ticket, etc.)

## D MIV & Wirtschaftsverkehre

Das Kfz stellt in Gronau mit 55 % Anteil am Modal Split das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel dar. Das entspricht ziemlich genau dem Verkehrsanteil im Kreis Borken (Kfz-Anteil 54 % im Jahr 2015) sowie bundesweit (Kfz-Anteil 57 % MiD 2017). Ausschlaggebend dafür ist einerseits sicherlich, dass das Auto das (derzeit) flexibelste Verkehrsmittel ist und von vielen Menschen als unverzichtbar im Alltag angesehen wird. Das Autofahren ist andererseits aber gerade im Münsterland eine über Jahre und Jahrzehnte hinweg geprägte Routine, da alternative Verkehrsmittel wie der ÖPNV nicht flächendeckend ausgebaut sind.

Diese Dominanz des Kfz-Verkehrs spiegelt sich auch in der Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume (dichtes Straßennetz, große Flächenanteile sind dem Kfz-Verkehr vorbehalten) wider. Der Straßenraum ist in den meisten Fällen sehr funktional gestaltet und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, es gibt relativ hohe Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsachsen sowie Hauptsammelstraßen und insbesondere hohe Verkehrsmengen auf der Ortsdurchfahrt Epe. Die damit verbundenen Kfz-Verkehre führen zu Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe) und reduzieren die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Andererseits ist das Auto für viele Personen wichtiger Bestandteil des Alltags: Zahlreiche Personen können sich ein Leben ohne eigenes Auto nicht vorstellen oder sind (partiell auch nur scheinbar) darauf angewiesen. Auch im Wirtschaftsverkehr, gerade beim Gütertransport, bei Handwerkern und Pflegediensten, nimmt der Kfz-Verkehr aktuell eine zentrale Rolle ein. Was sich sowohl in einer erhöhten Verkehrsbelastung als auch steigenden Flächenansprüchen auf den Straßen wie im Seitenraum widerspiegelt.

Vor diesem Hintergrund und den (globalen) Zielen, die Verkehrsemissionen zu senken, ergeben sich Handlungs- bzw. Lösungsansätze.

Neben dem Hauptziel, der Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund und der damit einhergehenden Reduzierung von Kfz-Verkehren, müssen die zukünftigen Kfz-Verkehre verträglich und umweltfreundlich abgewickelt werden, da auch in Zukunft Kfz-Verkehre stattfinden werden. Dies kann durch die Anpassung von Straßen-Netz hierarchien zur Verlagerung der Verkehre auf unsensible Bereiche zur Entlastung sensibler Bereiche, durch die Unterteilung des Straßennetzes in ein Schnell- und Langsam-Netz, durch die Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen, durch die Förderung alternativer, ressourcensparender Antriebe oder durch eine intelligente und digitale Verkehrsführung erreicht werden.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Hauptverkehrsachsen z. T. mit Verkehrsmengen, die zu Konflikten führen (in sensiblen Bereichen wie bspw. Epe, hier auch Schwerverkehre)
- Verkehrsentslastung oder bessere städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen in Epe und Gronau-West/Ost
- Stadtverträgliche Abwicklung des ruhenden Verkehrs: insbesondere Entlastung zentraler Bereiche, gleichmäßige Verteilung des Parkdrucks, Parkraum entsprechend der Nutzergruppen bereitstellen bzw. bewirtschaften
- Förderung emissionsarmer Antriebe
- Intelligente und digitale Verkehrsführung

**Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes**

*Tabelle 7: Maßnahmenübersicht MIV & Wirtschaftsverkehre*

Maßnahmenfelder	Priorität
<b>D1 Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes</b>	
D1.1 Weiterentwicklung Straßennetz – Abgestuftes Straßennetz	Hoch
D1.2 Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen	Hoch
D1.3 LKW-Führungsnetz für den Schwerverkehr	Niedrig
D1.4 Verkehrslenkung & -information (Beschilderungskonzept, Parkleitsystem, u.ä.)	Mittel
<b>D2 Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr</b>	
D2.1 Parkraumstrategie Innenstadt	Hoch
D2.2 Anpassung des Parkraumangebotes in Epe	Niedrig
<b>D3 Umweltfreundliche Wirtschaftsverkehre</b>	
D3.1 Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie City-Logistik	Mittel
D3.2 Lieferverkehr verträglich organisieren /Einrichtung von Ladezonen	Mittel
D3.3 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	Mittel

## D1 Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes

Durch die Maßnahmen in den anderen Handlungsfeldern werden zudem in vielen Fällen Ansprüche an bisher vom Kfz-Verkehr genutzte oder ausschließlich dem Kfz-Verkehr vorbehaltene Flächen gestellt. Somit muss abgewogen werden, wie der verbleibende und durch die Maßnahmen nicht verlagerbare Kfz-Verkehr weiter verträglich abgewickelt werden kann. Bei allen Maßnahmen muss berücksichtigt werden, dass auch zukünftig motorisierte Individualverkehre und Wirtschaftsverkehre stattfinden werden. Ziel ist daher nicht die Unterbindung von Kfz-Verkehren, sondern ihre Reduzierung durch attraktive Alternativen sowie die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung aller verbleibenden Kfz-Fahrten, was mit der Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes erreicht werden soll.

### D1.1 Weiterentwicklung Straßennetz – Abgestuftes Straßennetz

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b> richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast:	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Straßen.NRW</li> </ul>		

#### Anlass

Die auf den MIV ausgelegten Strukturen in Gronau führen zu einer hohen Attraktivität des Kfz-Verkehrs, da das Auto meist das schnellste und komfortabelste Verkehrsmittel in Gronau ist. Diese Entwicklung hat jedoch auch negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner, z. B. in Form von Lärm und Luftemissionen oder durch geringere objektive (und empfundene) Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Andererseits ist die gute Kfz-Erreichbarkeit ein wichtiger Standortfaktor für die Gewerbe- und die Industriegebiete, die ortsansässigen Unternehmen, den Handel sowie für den Tourismus in Gronau.

Die Zielsetzung dieses Mobilitätsentwicklungskonzeptes mit dem Oberziel A „Mehr Klimaschutz“ und dem Unterziel A 1 „Ausbau des Umweltverbundes zu einer attraktiven Alternative zum Auto“ führt zu einem höheren Flächenbedarf des Umweltverbunds. Bei gleichbleibendem zur Verfügung stehenden Flächenangebot macht dies Diskussionen um die Priorisierung von Verkehrsarten und die Aufteilung des Straßenraums erforderlich. In Maßnahmenfeld A Fußverkehr & Barrierefreiheit wurden wichtige Bereiche und Verbindungen des Fußverkehrs definiert und in Maßnahmenfeld B Radverkehr & Mikromobilität der Ausbau und die Umsetzung des Radwegenetzes mit Velorouten, Attraktivierung von Direktverbindungen, Fahrradstraßen etc. erläutert. Die anstehenden Diskussionen und Abwägungsprozesse machen daher auch ein perspektivisch abgestuftes Kfz-Straßennetz notwendig, das die zukünftigen Ansprüche des Kfz-Verkehrs für die einzelnen Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes definiert. Dieses zielt zum einen darauf ab, die langfristige Kfz-Erreichbarkeit gerade von Gewerbestandorten zu sichern, zum anderen Kfz-Verkehre auf weniger sensible Straßenabschnitte zu lenken und so Flächenkapazitäten für den Umweltverbund auf anderen Straßenabschnitten zu schaffen sowie die Qualitäten des Wohnumfelds und des Aufenthalts zu erhöhen.

Aufbauend auf den Netzkonzeptionen der verschiedenen Verkehrsarten werden im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit Ansätze aufgezeigt, wie die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum durch eine integrierte Straßenraumgestaltung besser aufeinander abgestimmt werden können.

## Bausteine

Für die perspektivische Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Gronau wurden die folgenden Netzelemente definiert:

- Schnellnetz: Die Straßen im Schnellnetz übernehmen perspektivisch eine Bündelungsfunktion und entlasten dadurch das Nebennetz (Vorfahrtsstraßen mit i. d. R. Tempo 50): Diese Straßen stellen für den MIV, den ÖPNV sowie Wirtschaftsverkehr die Anschlüsse an die überörtlichen Verbindungsstraßen sowie zwischen Gronau und Epe bzw. den verschiedenen Siedlungsschwerpunkten her. Beispiele für gesamtstädtische Verbindungsstraßen sind z. B. die L510 oder die Steinfurter Straße. Innerhalb des Schnellnetzes gibt es noch zwei Abstufungen, welche sich auf Geschwindigkeit und auf das Umfeld der Straße im Schnellnetz beziehen.
  - Straßennetz schnell: deutlicher Vorrang des Kfz-Verkehrs, mindestens Tempo 50
  - Straßennetz schnell-sensibel: deutlicher Vorrang Kfz-Verkehr, maximal Tempo 50
- Langsamnetz: Die Straßen im Langsamnetz übernehmen überwiegend städtische und kleinräumige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen in und teilweise zwischen benachbarten Siedlungsschwerpunkten. Dabei sind gerade im Falle angrenzender Wohnbebauungen oder sensibler Bereiche oder hoher Ansprüche anderer Verkehrsteilnehmer an den Verkehrsraum perspektivisch zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h anzustreben. Im Falle angrenzender, weniger sensibler Bereiche oder Gewerbegebiete ist dagegen auch langfristig von Tempo 50 auszugehen. Insgesamt sind auch die Straßen im Langsamnetz Vorfahrtstraßen, die damit auch im straßengebundenen ÖV ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Äquivalent zum Schnellnetz wird auch das Langsamnetz nochmals abgestuft:
  - Straßennetz langsam: Vorrang des Kfz-Verkehrs, maximal Tempo 50, Kfz-Verkehr wichtiger Aspekt in Abwägungsprozessen
  - Straßennetz langsam-sensibel: möglichst maximal Tempo 30, Kfz-Verkehr untergeordnet in Abwägungsprozessen
- Weiteres Straßennetz: Die Straßen haben hauptsächlich eine kleinräumige Erschließungsfunktion. Der Vorrang des Kfz-Verkehrs ist nicht zwangsläufig erforderlich, er spielt somit eine untergeordnete Rolle in Abwägungsprozessen, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (ggf. punktuell auch weniger) ist anzustreben.
- Sensible Einrichtungen und Umfeld: Um dem hohen Schutzbedürfnis sensibler Einrichtungen zu entsprechen und die Wohnbevölkerung (dicht) angebaute Straßenabschnitte zu entlasten, wurden zusätzlich sensible Abschnitte definiert (siehe Bericht Zielkonzept, Oberziel B Hohe Verkehrssicherheit, Oberziel D Hohe Lebensqualität). Zu sensiblen Abschnitten gehören:
  - Umfeld von Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen und Krankenhäusern
  - Straßen mit dichter Wohnrandbebauung
  - Straßen mit erheblichem Fußverkehrsaufkommen/-querungsaufkommen
 Diese Abschnitte sollten, unter Berücksichtigung der Bedeutung im



Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV, perspektivisch baulich mit verkehrsberuhigenden Elementen ausgestattet und besonders verkehrssicher gestaltet werden (siehe E Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit).

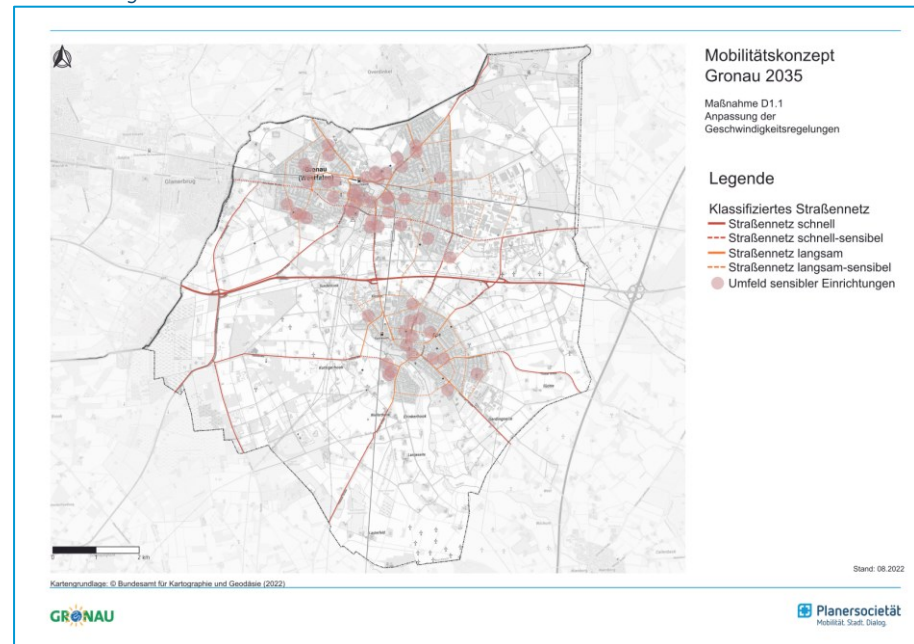
Aufbauend auf diesen Netzelementen wurde ein in Karte 12 dargestelltes abgestuftes Straßennetz als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung erarbeitet. Diese soll perspektivisch für die Weiterentwicklung des Straßennetzes dienen. Ergänzend bedarf es besonders mit Straßen NRW und Wirtschaftsvertretern einer weiteren Abstimmung. Zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs und Umsetzung des Kfz-Perspektivnetzes werden die folgenden Maßnahmenfelder empfohlen:

- D1.2 Anpassung der Geschwindigkeitsregelung
- D1.3 Lkw-Führungsnetz für den Schwerverkehr
- D1.4 Verkehrslenkung & -information
- E1.1 Aufwertung wichtiger Hauptverkehrsstraßen
- E1.2 Gestaltung von Ortseingängen
- E1.3 Attraktive Wohnquartiere
- E1.4 Sichere Verkehrswege

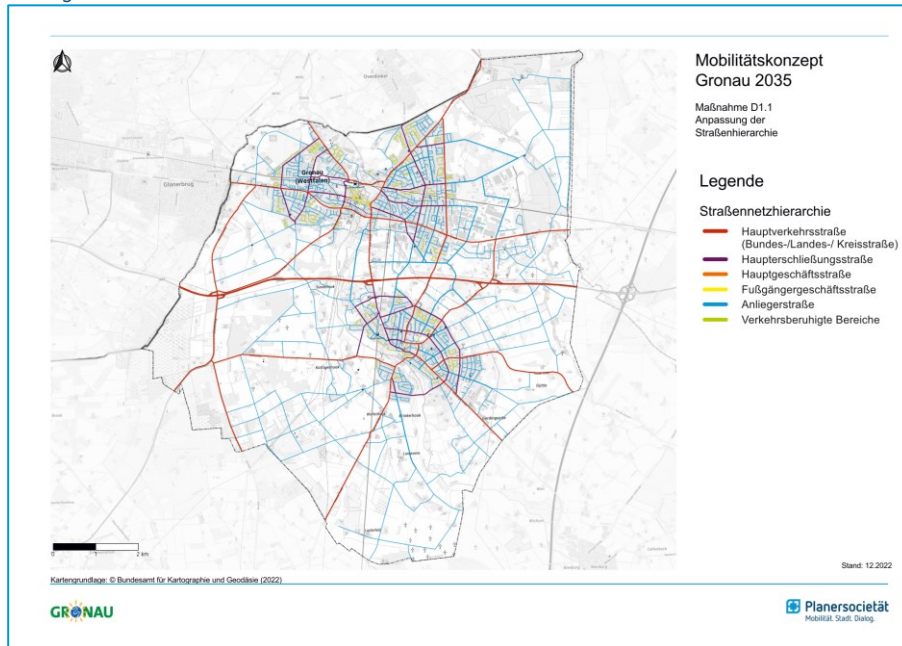
Als Voraussetzung für die finale Umsetzung sind weitere Anwendungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen notwendig (entsprechende Änderungen der VwV-StVO sind aufgrund der Diskussionen um Umwelt- und Klimaschutz zu erwarten; siehe hierzu: Niederschrift der Dienstbesprechung des Ministeriums für Verkehr NRW (S.19/VIB II 2019).

Aufbauend auf dem abgestuften Straßennetz wurde die bestehende Straßennetzhierarchie der Stadt Gronau aktualisiert. Die Klassen der Hierarchie stellen hierbei die aktuelle Verkehrsfunktion der Straße dar. Das Ergebnis ist in Karte 13 dargestellt.

Karte 12: Abgestuftes Straßennetz



Karte 13: Straßennetzhierarchie nach der Satzung der Stadt Gronau über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen



## D1.2 Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E		
<b>Zentrale Akteure</b> richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast:	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Straßen.NRW</li> </ul>		

### Anlass

Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 erweitert worden, ihre Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z. B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Seniorenheimen) ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen „Gefahrenlage“ für bestimmte Rechtsgüter die Regel (Verkehrssicherheit, Ordnung des Verkehrs, Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Erholung, Arten- oder Biotopschutz).

Diese Möglichkeiten hat die Stadt Gronau bereits weitgehend im HVS-Netz (insbesondere vor Schulen, Altenheimen und im Ortszentrum Epe) genutzt, den-

noch werden hier weitere Ausweitungsmöglichkeiten gesehen. Weitere Anwendungsmöglichkeiten von Tempo 30 oder Tempo 50 ergeben sich insbesondere aus Lärmschutzgründen und zur Integration des Radverkehrs (sofern keine die Verkehrsarten trennende Radverkehrsanlage vorhanden oder möglich ist). Mit langfristiger Perspektive können sich – abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO – zusätzliche Anwendungsspielräume insbesondere für Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben, so eben für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo 30 als Maßnahme zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs in dicht bebauten Gebieten eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen, aber auch der Belange der Linie R77, die ebenfalls von der Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betroffen sein kann.

Aus gutachterlicher Sicht ist zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs von häufigen Tempowechseln abzusehen und eine möglichst einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßenzügen anzustreben. Insofern können die Maßnahmen zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen (und auch deren Einhaltung) beitragen.

Des Weiteren ist die Anpassung der Geschwindigkeitsregelung vor allem vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit zu sehen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 bietet vor allem für Fußgänger:innen einen großen Sicherheitsgewinn. Im Fall einer Kollision mit einem Kfz vervierfacht sich bei doppelter Geschwindigkeit die Aufprall-Energie, da die kinetische Energie mit der Geschwindigkeit zum Quadrat steigt. Zusätzlich verdoppelt sich der Bremsweg bei einer Geschwindigkeit von 50km/h gegenüber 30km/h.

Abbildung 21: Schematische Darstellung des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

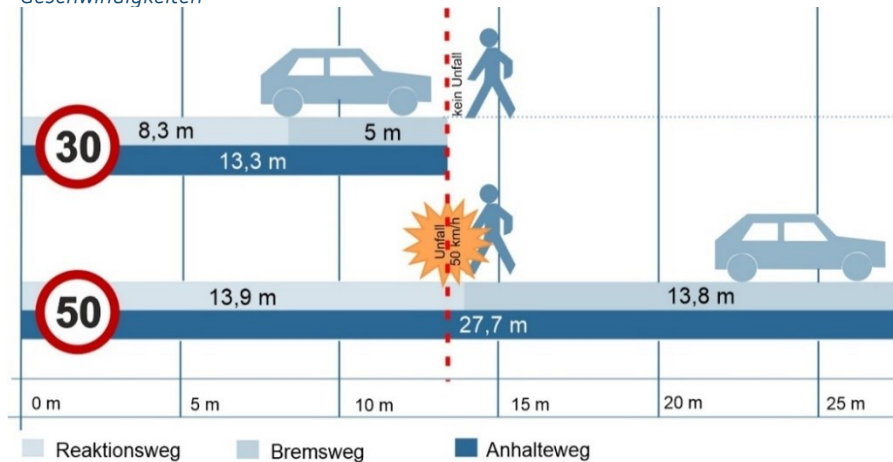
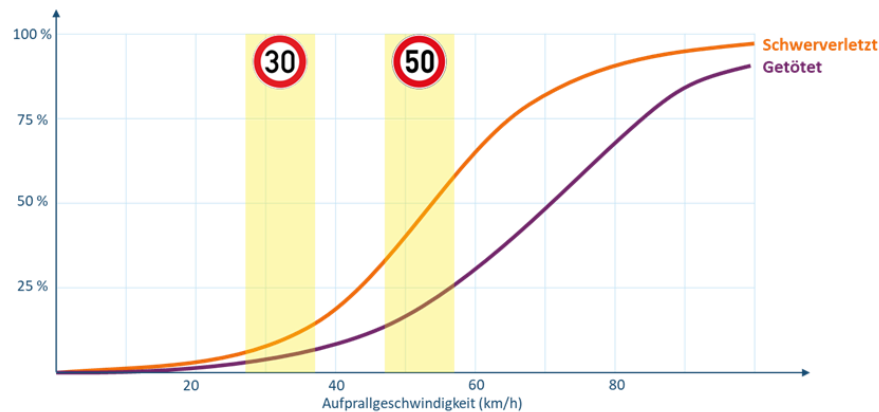


Abbildung 22: Korrelation Aufprallgeschwindigkeit und Risiko für zu Fuß gehende schwerverletzt oder getötet zu werden



## Bausteine

- Prüfung von Handlungsspielräumen zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf HVS, insbesondere bei Straßen, die dem neuen Langsamnetz zugeordnet werden. Wichtig ist hierbei vorab zu erwähnen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung häufig mit einem Umbau bzw. einer Anpassung des Straßenbilds einhergeht, da sonst die reduzierte Geschwindigkeit nicht von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert wird. Folgende Straßenabschnitte sollten insb. geprüft werden:
  - Eper bzw. Gronauer Straße zwischen B54 und Ortseingang Gronau (Tempo 50, insbesondere vor dem Hintergrund der neuen Feuer- und Rettungswache)
  - Eper Straße im Bereich des Knoten Laubstiege und Eschweg mit den umliegenden Schulen (Tempo 30)
  - Enscheder Straße zwischen Kreisverkehr Königsstraße/Buterlandstraße/Hermann-Ehlers-Straße und Kreisverkehr Pfarrer-Reuikers-Straße/Alstätter Straße (Tempo 30)
  - Konrad-Adenauer-Straße zwischen Alstätter Straße und Eper Straße (Tempo 30)
  - Spinnereistraße im Bereich des Lukas-Krankenhauses (Tempo 30)
  - Vereinsstraße zwischen Ochtruper Straße und Gildehauser Straße (Tempo 30)
  - Wilhelmstraße (Tempo 30)
  - Gildehauser Damm bis Ortsgrenze (Tempo 30)
  - Königstraße (Tempo 30)

- Losserstraße (Tempo 30)
  - Kaiserstiege (Tempo 30)
  - Alter Postweg
  - etc.
- 
- das [„Soforthilfepapier Tempo 30“](#) vom Verkehrsclub Deutschland sowie [„Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“](#) vom Umweltbundesamt können diesbezüglich eine Hilfestellung leisten
  - Teilnahme Gronaus bei der neuen kommunalen Initiative für stadtrträglicheren Verkehr [„Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“](#)
    - Ziel: Vergrößerung des Handlungsspielraums von Kommunen bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsregelungen
    - die Kommunen sollen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen.
    - Die Initiative fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
    - In der Initiative engagieren sich bereits 271 Städte und Gemeinden deutschlandweit (Stand 02.09.2022)
  - Teilnahme am Projekt „Freiwillig Tempo 30“: Auf Abschnitten, auf denen die Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich „Freiwillig Tempo 30“ oder ggf. auch „Freiwillig Tempo 40“ an. [Die Stadt Offenburg hat im](#)

[Rahmen eines Modellprojektes gute Erfahrungen mit freiwilligen Tempobeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen gemacht.](#) Unterstützt durch Markierungen, Spruchbänder und/oder Geschwindigkeitsdisplays konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Kfz um 5 bis 8 km/h gesenkt, die Lärmbelastungen entsprechend vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

### D1.3 Lkw-Führungsnetz für den Schwerverkehr

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Wirtschaftsförderung</li> <li>• IHK</li> <li>• Gewerbeunternehmen</li> <li>• ggf. externer Dienstleister</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Der Schwerlastverkehr ist eine der größten Lärm- und Umweltbelastungsquellen. Gleichzeitig ist dieser besonders hinsichtlich der Verkehrssicherheit im urbanen Bereich kritisch zu betrachten. Auf der anderen Seite sichert der Schwerlastverkehr die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt. Schwerlastverkehre sind für eine positive wirtschaftliche Entwicklung unvermeidbar, müssen jedoch möglichst über unsensible Achsen geführt werden. Ziel muss es daher sein, insbesondere die zentralen Bereiche von Gronau und Epe sowie die Wohngebiete vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Insbesondere die Verkehre des Industriegebiets „Epe-Süd“, dessen Anbindung Richtung Gronau-Ost (Gewerbegebiet

Gronau-Ost) und zur B54 konfliktträchtig durch das Siedlungsgebiet von Epe (Gronauer Straße, Oststraße, Nienborger Straße, Steinfurter Straße, Wilhelmstraße) verläuft, müssen optimiert werden.

Die Stadt Gronau ist Mitgliedskommune im [SEVAS-Netzwerk](#). Kommunen können hier ihre Daten über Positivnetze und Restriktionen für Lkw-Verkehre zur Verfügung stellen. Dazu ist ein Web-basiertes Portal entstanden, das neuesten technischen Anforderungen entspricht.


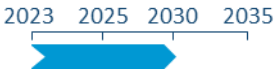
Für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre erfasst jede Kommune neben dem Lkw-Führungsnetz in ihrem Zuständigkeitsbereich als Mindestanforderungen folgende Restriktionen: Gewichts-, Höhen-, Längen und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote. Zudem können Umwelt- und Tempozonen im System digitalisiert werden, um navigationsrelevante Attribute zonenweise zu hinterlegen. Weitere Restriktionen lassen sich problemlos integrieren. Die zu erfassenden Daten werden von den kommunalen Partnern in das SEVAS-System eingepflegt, um ein effizientes und stadtverträgliches Lkw-Routing gewährleisten zu können. Damit dies auch wirklich von den Lkw genutzt wird, bedarf es einer regelmäßigen Abstimmung mit den Gewerbeunternehmen. Ein regelmäßiger Austausch in Form eines „runden Tisches Wirtschaftsverkehr“ könnte die Akzeptanz der Lkw-Routen steigern.

#### Bausteine

- Entwicklung eines Vorrangroutennetz für den Schwerverkehr in Gronau, damit dieses im SEVAS-Netzwerk integriert werden kann
- Konzeptionelle Gegenüberstellung von Schwerverkehrs- und Liefer Routen sowie sensiblen Gebieten

- Abstimmung mit den Gewerbeunternehmen, Berücksichtigung der Lieferrouten bei zukünftigen Planungen und Gewerbeansiedlungen, ggf. Einführung eines „runden Tisches Wirtschaftsverkehr“
- Ausschilderung von Lieferrouten, Implementierung in Lkw-Navigationsgeräte
- Parallel: Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung oder Verlagerung von Lieferverkehren, zusätzlich Erarbeitung von Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung von Lieferverkehren (siehe Maßnahme D3 Umweltfreundliche Wirtschaftsverkehre)

## D1.4 Verkehrslenkung & -information

Priorität	Kostenklasse	Kosten/Nutzen
!!!	500.000 € - 1 Mio. €	gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• ggf. externer Dienstleister für mobiles Bezahlssystem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</li> </ul>	

### Anlass

Zur Lenkung von Kfz-Verkehren auf das gesamtstädtische Verbindungsstraßennetz und gleichzeitig Entlastung des weiteren Straßennetzes sowie zur Vermeidung von Umwegen sollte die Verkehrslenkung und -information einer andauernden Analyse und Weiterentwicklung unterzogen werden. Im Sinne einer Umsetzung des abgestuften Straßennetzes ist die Verkehrslenkung sukzessive zu ändern, um den geänderten Rahmenbedingungen im Kfz-Netz zu entsprechen. Vor allem sollte zunächst vorrangig die Integration eines Parkleitsystems umgesetzt werden. Des Weiteren bedarf es einer Abstimmung bzw. Koordinierung beim Baustellenmanagement und der Veröffentlichung von Informationen

über Baustellen (siehe Maßnahme G3 Optimierung des Baustellenmanagements).

### Bausteine

- Integration eines Parkleitsystems (digital und statisch zur Vermeidung bzw. effizienten Abwicklung von Parksuchverkehren -> vorrangige Umsetzung des Maßnahmenbausteins (siehe Maßnahme D2 Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr)
- Baustelleninformation und -management
  - Weiterentwicklung des aktuellen Baustellenmanagements unter Einbezug aller für Gronau relevanten Baustellen, Integration von Meldungen über Verkehrsprobleme/Staus
  - Verstärkte Kommunikation und Betroffenenansprache bei Baumaßnahmen im Straßennetz der Stadt Gronau, insbesondere frühzeitige Information betroffener Händler und Unternehmen und Kommunikation einer städtischen Ansprechstelle für Fragen zur Verkehrsabwicklung
  - Grundsätzliche Berücksichtigung der Belange von zu Fuß Gehenden, Mobilitätsbehinderten und Radfahrenden bei der Ausweisung von Baustellen mit entsprechend beschilderten Alternativwegen. Ggf. Information und Abstimmung mit betroffenen Multiplikator:innen, wie zum Beispiel mit dem ADFC
- Anpassung der Beschilderung: Die Beschilderung ist im Sinne des abgestuften Straßennetzes dauerhaft anzupassen. Dabei sollten folgende Leitgedanken in der Abwägung verfolgt werden:
  - Ziele müssen über übergeordnete Straßen angefahren werden.



- Größere Umwege und Schleichverkehre gilt es zu vermeiden; eine direkter Routenverlauf ist zu bevorzugen, es sei denn, begründete weitere Ansprüche sprechen dagegen, z. B. sensible Bereiche, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, die sonst nicht aufgelöst werden können, Durchschneidung von anderen wichtigen Achsen (z. B. Grünstrukturen, etc.)
- Die Verkehrslenkung sollte sensible Bereiche berücksichtigen und sofern möglich vom Durchgangsverkehr freihalten

## D2 Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Das Parken ist immer wieder ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und Innenstädten, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier treten typischerweise Nutzungskonflikte auf, die sich auch in Diskussionen zum Parken manifestieren. Während in den vergangenen Jahren verstärkt Wünsche geäußert werden, Innenstädte weiter vom Kfz-Verkehr zu entlasten und attraktiver für den Fuß- sowie Radverkehr zu gestalten, äußern Gewerbetreibende oder Bewohner:innen zum Teil Bedenken, da sie Erreichbarkeitseinschränkungen der Innenstadt befürchten.

Neben dem sachlichen Austausch über Vor- oder Nachteile von Veränderungen des Parkraumangebotes sind Diskussionen zum Parkraum zum Teil hoch emotional und stellenweise auch sehr subjektiv. Wichtig ist es daher, Fakten zum Parken zu sammeln: Grundlage ist eine Parkraumanalyse, die dem Parkraumangebot den tatsächlichen Parkraumbedarf gegenüberstellt und Nutzergruppen entsprechend ihrer Parkdauern identifizieren konnte. Die Parkraumanalyse wurde im September 2020 an einem normalen Werktag ohne signifikante Covid19-Einschränkungen (Lockdown o. ä.) durchgeführt. Auf dieser Basis werden zielgerichtete Maßnahmen ergriffen, um die Probleme durch Maßnahmen im Parkraummanagement (effizientere Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten) oder durch Veränderungen des Parkraumangebotes zu lösen.

## D2.1 Parkraumstrategie Innenstadt

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• ggf. externer Dienstleister für mobiles Bezahlungssystem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</li> </ul>	

### Anlass

Die Parkraumanalyse hat ergeben, dass es in Gronau-Zentrum keinen Parkplatzmangel, sondern eher ein Verteilungsproblem gibt. Es herrscht insgesamt geringer Parkdruck (zur Spitzenstunde ca. 60 % Belegungsquote), allerdings ist die Parkraumnutzung und -auslastung unterschiedlich und ineffizient, da einige Parkplätze zum Teil hoch/sehr hoch ausgelastet sind (v. a. Alfred-Drögstra-Platz, Wallstraße, Alter Schlossplatz, Rathaus), während in anderen und zum Teil direkt benachbarten Bereichen freie Kapazitäten zur Verfügung stehen (Tiefgarage, Parkhaus Krankenhaus, Parkplatz Bürgerhalle).

Hohe Auslastungen sind vor allem im Umfeld der Fußgängerzone festzustellen. Begünstigt wird der hohe Parkdruck nicht nur durch die zentrale Lage dieser Parkplätze, sondern auch durch die Bewirtschaftung, die gebührenfrei zumeist

mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden ist. Einige Parkplätze im Zentrum sind sogar uneingeschränkt gebührenfrei nutzbar. Das führt im zentralen Bereich Gronaus auch zu Parksuchverkehren. Große Parkplatzflächen stehen hier auch im Zielkonflikt mit städtebaulichen Qualitäten und Aufenthaltsqualitäten. Die gebührenpflichtige, recht zentral gelegene Tiefgarage wird genauso wie die weiter entfernt liegenden kostenfreien Parkplätze (bspw. Zollstraße, Bürgerhalle) demgegenüber wenig genutzt.

Auffällig ist zudem, dass der größte Anteil der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet die Langzeitparker sind. Anhand der Verteilung der Nutzergruppen nach Uhrzeiten wird deutlich, dass dies vor allem Beschäftigte sind. Diese beanspruchen morgens in der Nähe ihrer Arbeitsstätten (Innenstadt) Parkraum, den sie nach getaner Arbeit nach mehr als sechs Stunden wieder verlassen. Dadurch belegen Langzeitparker Parkplätze, die vor allem für Kurzzeitparker und Besucher:innen der Fußgängerzone vorgesehen sind. Durch die Belegung durch Langzeitparker entsteht auf den zentralen Parkplätzen Parkdruck, obwohl es für die Langzeitparker Parkplätze gibt, die viel geeigneter für sie wären, wie z. B. der Parkplatz der Bürgerhalle. Aus diesem Grund sollen Parkplätze, die insbesondere für Langzeitparker vorgesehen sind, auch als solche deklariert werden und zusätzlich durch die Stadt in Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern beworben werden (siehe Maßnahme G4 Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements). Gleichzeitig sollen Parkplätze in direkter Nähe zur Fußgängerzone, die überwiegend von Kurzzeitparkern genutzt werden, monetär bewirtschaftet werden, damit diese nicht mehr von Langzeitparkern nachgefragt werden.

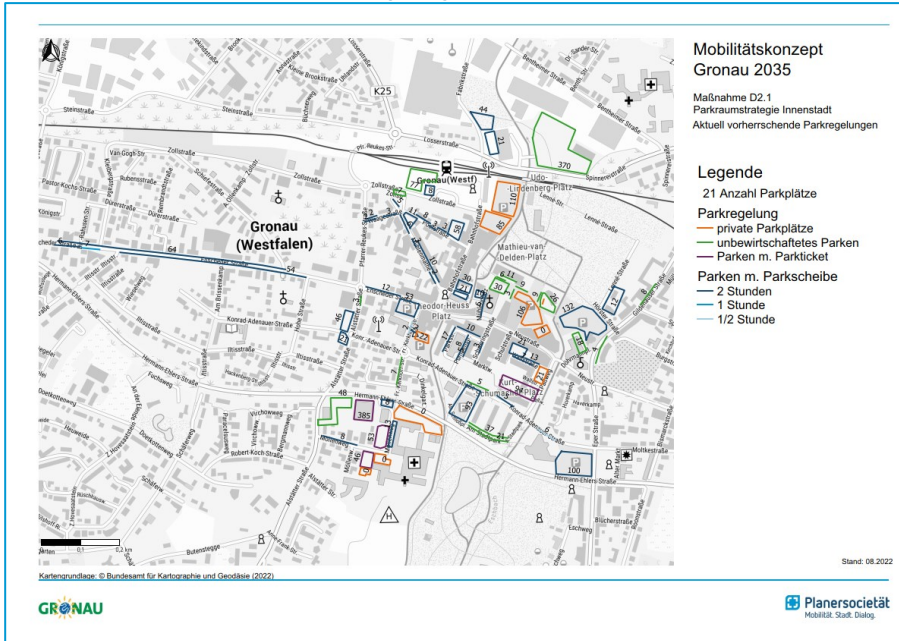
Durch einen neuen Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr sollen Potenziale eröffnet werden, die Innenstadt und in Teilen die Wohnquartiere einerseits verkehrlich zu entlasten und Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen und andererseits die allgemeine Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw zu erhalten. Eine Entlastung der Straßenräume vom Parkdruck ist eine Voraussetzung, um den Fuß- und Radverkehr zu fördern sowie die Aufenthaltsqualität im Zentrum und in den Wohnquartieren zu erhöhen. Ziel der der Parkraumstrategie für die Innenstadt von Gronau ist daher nicht die Neuanlage von Parkmöglichkeiten, sondern die effizientere Nutzung vorhandener Parkraumkapazitäten. Die Maßnahmen können nachhaltig dazu beitragen, den öffentlichen Raum zu entlasten, Parksuchverkehre zu reduzieren und Attraktivitätssteigerungen für die Innenstadt möglich zu machen.

Darüber hinaus ist für Ortsunkundige auch die Wegführung und Parkraumlenkung ein Faktor. Abhilfe kann hier ein dynamisches und statisches Parkleitsystem schaffen. Auf den digitalen Anzeigen wird die Belegung aller großen Parkplätze und -häuser elektronisch erfasst und auf den Haupteinfallstraßen auf großen Tafeln in Echtzeit angezeigt. Zusätzlich helfen statische Wegweiser, den Parkplatz zielgerichtet je nach Interesse anzufahren. Auf den statischen Wegweiser sollen die Parkplätze mit Angaben der Größe und der Bewirtschaftungsform angegeben werden. Die Informationen zu den Parkplätzen sollten im Internet abrufbar sein. All diese Maßnahmen zielen darauf ab, insbesondere den Parksuchverkehr zu verringern, damit zielgerichtet die freien Parkmöglichkeiten je nach Nutzung angefahren werden können.

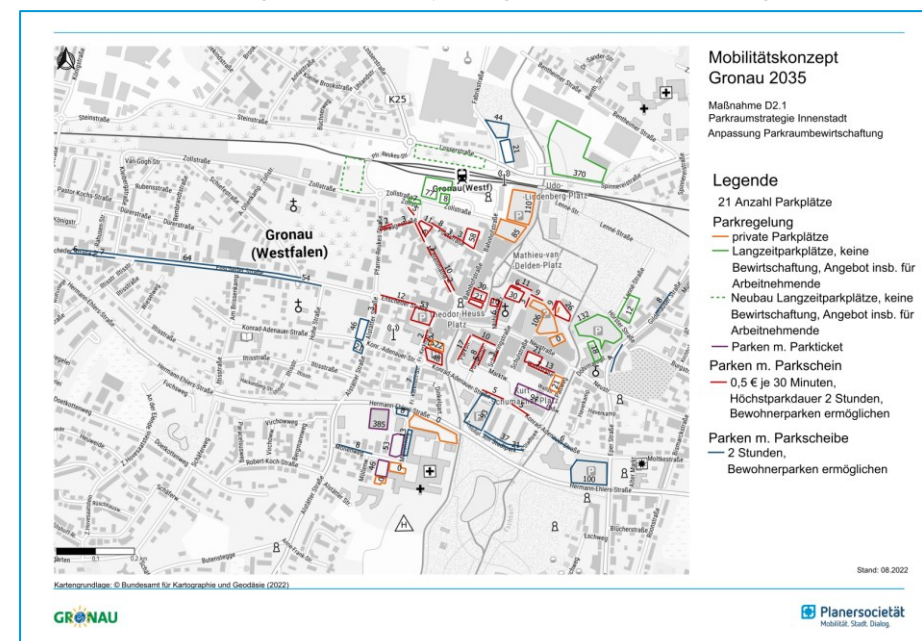
## Bausteine

- Erarbeitung einer Parkraumstrategie für Gronau (siehe Karte 15)
  - Harmonisierung der Parkregelungen (Vereinheitlichung Zeitfenster, Höchstparkdauer verkürzen)
  - Einführung monetärer Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Parkflächen in der Nähe der Fußgängerzone (Verkehrsvermeidung und Reduzierung des Parksuchverkehrs), ggf. Einführung spezieller Tarife je nach örtlichen Gegebenheiten (z. B. Angebot von Tagesstarifen, Ausweitung von Monatsparktickets)
  - Deklaration von Parkplätzen für Langzeitparker (vor allem für Beschäftigte)
  - Einführung eines mobilen Bezahlsystems
  - Integration eines Parkleitsystems (digital und statisch) -> Lenkung des Parkdrucks von Nutzergruppen, die länger als eine Stunde parken, in Parkbauten sowie auf Parkplätze im Umfeld der Innenstadt, um die Innenstadt zu entlasten
  - Attraktivierung von Parkbauten
  - Ausweitung von Bewohnerparken
  - Vermeidung von Gehwegparken durch Parkverbote

Karte 14: Aktuell vorherrschende Parkregelungen in Gronau



Karte 15: Parkraumstrategie Innenstadt Anpassung Parkraumbewirtschaftung



## D2.2 Anpassung des Parkraumangebotes in Epe

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	

### Anlass

Die Parkraumanalyse hat ergeben, dass der Parkdruck in Epe insgesamt gering ist. Es gibt nur einzelne Parkplätze, die zeitweise stärker ausgelastet sind, aber in direkter Nähe sind immer noch freie Parkmöglichkeiten vorzufinden. Es gibt insbesondere ein großes Angebot an Parkmöglichkeiten auf dem Parkplatz Amtsweg im Zentrum von Epe. Dieser Parkplatz hat aber eine städtebaulich wertvolle Platzstruktur inne, weswegen eine Reduzierung des Parkraumangebotes geprüft werden sollte, damit der Platz städtebaulich hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Begrünung aufgewertet werden kann (siehe Maßnahme E3.2 Weiterentwicklung des Zentrums Epe). Die wegfallenden Parkplätze können problemlos vom Parkplatz Kirmesplatz aufgefangen werden, der sich in unmittelbarer

telbarer Nähe befindet. Des Weiteren sollte der Parkplatz Kirmesplatz insbesondere für Mittel- und Langzeitparker stärker beworben werden, damit die Parkflächen im Zentrum von Kurzzeitparkern nachgefragt werden können.

### Bausteine

- Anpassung des Parkraumangebotes in Epe
  - Kein Handlungsdruck anhand der Parkraumanalyse
  - Großes Angebot von Parkplätzen auf Parkplatz Amtsweg, der eine städtebaulich wertvolle Platzstruktur im Zentrum Epes hat
  - Reduzierung des Parkangebotes auf dem Amtsweg, um diesen städtebaulich aufzuwerten -> Parkplatzangebot sollte weiterhin die Nachfrage vom K+K und Umgebung erfüllen können
  - Großes Angebot von Parkmöglichkeiten auf dem Kirmesplatz, welcher eine geringe Nachfrage erfährt
  - Kirmesplatz soll stärker von Mittel- und Langzeitparkern genutzt werden



### D3 Umweltfreundliche Wirtschaftsverkehre

Der Schwerlastverkehr ist eine der größten Lärm- und Umweltbelastungsquellen. Gleichzeitig ist dieser insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit im urbanen Bereich kritisch zu betrachten. Auf der anderen Seite sichert der Schwerlastverkehr die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt. Schwerlastverkehre sind für eine positive wirtschaftliche Entwicklung unvermeidbar, müssen jedoch möglichst über unsensible Achsen geführt werden. Gronau hat mit seinen kleineren und größeren Gewerbegebieten auch überregional eine Bedeutung als Wirtschaftsstandort. Hinzu kommt das Zentrallager von K+K. Alle 215 K+K-Supermärkte werden vom Zentrallager in Gronau mit angeschlossener Obst- und Gemüsegroßhandlung beliefert, so dass das Zentrallager alleine schon viel Wirtschaftsverkehr induziert, den es verträglich abzuwickeln gilt.

Einige Quell- und Zielverkehre des Gewerbe- und Industriestandortes Epe-Süd sowie des Einzelhandels im kompletten Stadtgebiet verlaufen teilweise über Straßen mit Wohnbebauung und führen dort zu entsprechenden Emissionen. Hierfür gilt es Lösungen zu finden. Auch das steigende Volumen der Paketdienstleister/Zusteller führt zu Beeinträchtigungen: Neben Mehrverkehren kommt es teils zu Parken in zweiter Reihe.

Die Strategie des Maßnahmenfelds zielt dabei auf eine Reduzierung der Konflikte zwischen Lieferverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen und gleichzeitig auf eine Steigerung der Verkehrssicherheit, eine umweltverträgliche Abwicklung der Lieferverkehre sowie eine möglichst schnelle und zuverlässige Belieferung. Neben Zielen, den Wirtschaftsverkehr besser zu organisieren und zu lenken und verträglich abzuwickeln, bestehen Wechselwirkungen zu den anderen Handlungsfeldern.

### D3.1 Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie City-Logistik

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Wirtschaftsförderung</li> <li>• IHK</li> <li>• Stadtmarketing</li> <li>• KEP-Dienstleister</li> <li>• ggf. externer Dienstleister</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Der wachsende Logistikverkehr in Städten wird überwiegend mit Dieselfahrzeugen durchgeführt, deren Emissionen vor allem in innerstädtischen Bereichen anfallen. Hinzu kommen operative Herausforderungen in der Zustellung der Sendungen aufgrund steigender Ansprüche der Kunden, erfolglose Zustellversuche und die Zunahme von bspw. temperatursensiblen Waren. Diesen Problemen stellen sich Städte zunehmend durch die Erarbeitung von Citylogistikkonzepten. Im Hinblick darauf bestehen bedeutende Potenziale für eine

Luftschadstoffminderung und effizientere Abläufe in der Feinzustellung vor allem in der Innenstadt Gronaus und in den Gewerbegebieten.

Um weitere Akteure und Beteiligte für ein Citylogistikkonzept zu gewinnen, ist neben der Konstituierung einer Projektgruppe mit regelmäßigen Sitzungen auch eine weitere Netzwerkbildung angedacht. Die Basis einer Umstellung auf eine emissionsfreie und effiziente Anlieferung sollte eine Selbstverpflichtung von möglichst vielen Akteuren aus Handel und Wirtschaft der Stadt Gronau sein, um eine bindende Wirkung zu erzielen. Die Konzepterstellung wird durch einen externen Gutachter begleitet, um eine Strategie, rechtliche Fragestellungen, kurz- bis langfristige Maßnahmen, Umsetzungsschritte, Akteure, Finanzierung und die Beteiligung großer KEP-Unternehmen zu behandeln. Das Konzept umfasst neben den nachstehenden Maßnahmen ggf. auch eine Einfahrtbeschränkung für konventionelle Lieferfahrzeuge. Die Bereitschaft zur Mitwirkung der Dienstleister ist dabei essenziell. Zwei Ansätze emissionsfreier City-Logistik werden im weiteren Verlauf des Maßnahmenfelds erläutert und sollten im Konzept weiter ausgearbeitet werden.


#### Bausteine

- Erstellen eines umfassenden Citylogistikkonzepts unter fachlicher Begleitung mit den o. g. möglichen Bausteinen
- Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge, insbesondere Lademöglichkeiten auch zum schnellen Laden/Schnellladesäulen, ggf. auch für weitere alternative Antriebe (siehe Maßnahme F1 Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts)



- Gezielte und aktive Ansprache von KEP-Unternehmen und Gewinnung weiterer interessierter bzw. involvierter Unternehmen, Institutionalisierung eines Arbeitskreises

### D3.2 Lieferverkehr verträglich organisieren /Einrichtung von Ladezonen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Wirtschaftsförderung</li> <li>• IHK</li> <li>• Stadtmarketing</li> <li>• KEP-Dienstleister</li> <li>• ggf. externer Dienstleister</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	

#### Anlass

Das Be- und Entladen in zweiter Reihe oder auf Rad- und Gehwegen sorgt für Verzögerungen im Verkehrsfluss und Behinderungen im Fuß- und Radverkehr, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken können. Lieferzonen können hier Abhilfe schaffen, indem spezielle Räume für den Lieferverkehr freigehalten werden. Neben den positiven Effekten auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ergeben sich dadurch auch für die Lieferanten Effizienzgewinne durch kürzere Parkplatzsuche und bessere Voraussetzungen zum Be- und Entladen.

Die Lieferzonen sind prioritär im Zentrum von Gronau, insbesondere im Umfeld der Fußgängerzone, aber auch im Quartierszentrum in Epe und weiteren Siedlungsschwerpunkten in Gronau und entlang stark frequentierter Hauptverkehrsstraßen (Gronauer Straße/Oststraße, Gildehauser Straße, Ochtruper Straße) einzurichten. Mittelfristig sollten weitere Lieferzonen in dicht besiedelten und vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägten Quartieren eingerichtet werden. Bei Neuplanungen (z. B. Euregio I, II, III, Baumwollspinnerei, etc.) sind solche Lieferzonen von Anfang an bei Bedarf miteinzurichten. Bei der Auswahl konkreter Flächen sind insbesondere aktuell als Parkplatz genutzte Flächen im Seitenraum zu nutzen. Die Lieferzonen sollten entsprechend beschildert und markiert werden und die zulässige Haltedauer im Regelfall bei maximal 30 Minuten liegen. Die Freigabe der Lieferzonen für Fahrzeuge mit Handwerkerparkausweisen ist zu empfehlen. Gerade in Wohnquartieren ist auch die temporäre Ausweisung als Lieferzone zu nutzen (bspw. von 9 bis 17 Uhr für den Lieferverkehr freizuhalten, in den weiteren Zeiten steht der Parkplatz zur freien Verfügung). Um Fehlnutzungen der Lieferzonen zu vermeiden, ist kurzfristig die städtische Verkehrsüberwachung auszubauen, perspektivisch sollten jedoch auch automatisierte Kontrollen, bspw. über Belegungssensoren ([siehe Forschungsprojekt Smarte Liefer- und Ladezonen in Hamburg](#)) in Betracht gezogen werden. Nach der Einrichtung von Lieferzonen sind insbesondere im Bereich der Fußgängerzone (zeitliche) Zufahrtsbeschränkungen für den Lieferverkehr durchzusetzen (bspw. über bewegliche Polleranlagen).

Abbildung 23: Beispiel einer Lieferzone in Dortmund



Eine weitere Möglichkeit ist die zentrale Bereitstellung eines Multi-User-Mikro-Hubs. Ein Multi-User-Mikro-Hub ist ein zusätzlicher Umschlagspunkt im Logistikaufbau, der auf die Anforderungen einer Zustellung bzw. Abholung von Paketen auf der letzten Meile mit dem Fahrrad oder E-Mobilität ausgerichtet ist und von mehreren KEP-Dienstleistern gemeinsam genutzt wird. Im Standardfall werden Pakete über ein zentrales Depot sowie über regionale Verteilzentren außerhalb der dicht besiedelten Wohnräume und Einkaufsstraßen zugestellt, sodass die Errichtung und Bewirtschaftung von Multi-User-Mikro-Hubs in Zentrumsnähe in Kombination mit dem Einsatz von kleineren (elektrischen) Auslieferungsfahrzeugen für Paket- und Logistikunternehmen aus prozessualer Sicht sinnvoll sein kann (mehr Informationen unter dem [Projekt KoMoDo](#)). Die

kooperative Gebäude- und Flächennutzung ist für Unternehmen interessant, um Miet- und Nebenkosten auf mehrere Parteien zu verteilen und Kostenvorteile zu erzielen. Die Stadt Gronau könnte das Projekt zum Beispiel im Gewerbepark Gronau-Ost initiieren und in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den KEP-Dienstleistern geeignete Flächen (z. B. aktuell als Parkplätze genutzte Flächen bzw. leerstehende Immobilien) für ein Multi-User-Mikro-Hub ermitteln und bereitstellen.

Abbildung 24: Beispiel eines Multi-User-Mikro-Hubs



Quelle: Website Komodo

### Bausteine

- Einrichtung von störungsreduzierenden Ladezonen/Logistikpunkten: Markierung und Beschilderung von speziellen Räumen für den Lieferverkehr, ggf. Festlegung einer maximalen Ladedauer und/oder nur temporäre Ausweisung von Ladezonen, d. h. Freigabe zu Randzeiten

auch für andere Verkehre möglich

- Prüfung der Integration von öffentlichen Quartiers-/Paketboxen an geeigneten Standorten wie an der Mobilstation Bahnhof Gronau und potenziellen zukünftigen Mobilstationen, im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen (bspw. Rathaus, Amtshaus Epe, St. Antonius Hospital, Schulen, etc.), an stark frequentierten Orten (bspw. Gewerbegebiet Gronau Ost, Industriegebiet Epe-Nord/-Süd) oder im Bereich von Siedlungsschwerpunkten (Siedlung Buterland, zukünftig Euregio I,II, III, Siedlung Bauverein, etc.) zur Minimierung der erfolglosen Zustellvorgänge
- Kooperation und Abstimmung mit KEP-Dienstleistern zur Lokalisierung geeigneter Flächen und Immobilien unter Betrachtung der KEP-spezifischen Standortansprüche für ein Multi-User-Mikro-Hub, ggf. testweise Bereitstellung der Fläche

### D3.3 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Wirtschaftsförderung</li> <li>• IHK</li> <li>• Stadtmarketing</li> <li>• KEP-Dienstleister</li> <li>• ggf. externer Dienstleister</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbe- reich Emissionsarme Mobili- tät</li> <li>• Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lasten- verkehr in der Wirtschaft und in Kommunen</li> </ul>	

#### Anlass

Durch das Wachstum des Online-Handels ist davon auszugehen, dass die Be- lastung insbesondere durch KEP-Dienstleister weiter steigen wird. Auch der bundesweite Vergleich zeigt, dass dieser Trend auch in der Zukunft eine wich- tige Rolle in der Verkehrsplanung einnehmen wird. Das erhöht Nutzungskon- flikte und mindert zugleich die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit in sensiblen Bereichen wie der Fußgängerzone, aber auch in Wohnbereichen.

Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch zu mindern. Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschafts- verkehr bereits vonstattengeht, zeigt sich bereits bei mehreren KEP- Dienstleistern, die mit elektronisch angetriebenen Lieferfahrzeugen ihre Logis- tikflotten auf der letzten Meile auf umweltfreundliche Antriebe umstellen. Auch Alternativen zum Kfz werden in der innerstädtischen Logistik vermehrt einge- setzt. Einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Flächeneinsparung leis- ten auf der letzten Meile bspw. (E-)Lastenfahrräder, vor allem in Zusammen- hang mit Mikrodepots bzw. Multi-User-Micro-Hubs. Die Anlieferung mit (E-) Lastenrädern insbesondere in der Fußgängerzone reduziert das Störpotenzial zusätzlich. Zunehmend kommen auch (wieder) Handkarren zum Einsatz – in Kombination mit einem Lieferwagen als temporärer Zustellstützpunkt. Dabei sollten auch die neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahr- zeugen genutzt werden: z. B. gesonderte Parkplätze für Elektrofahrzeuge, Er- weiterung der vorgeschriebenen Lieferzeiträume in der Fußgängerzone für E- Fahr- zeuge/Lasten- räder etc. För- dernde Rah- menbedingun- gen für um- weltfreundliche Logistik sollten etabliert und

Abbildung 25: Elektronisch angetriebene Fahrzeugflotte eines KEP- Dienstleisters



Überzeugungsarbeit durch Anreize geleistet werden, so dass auch externe Unternehmen ihre Fahrzeugflotte nach und nach umstellen.

Des Weiteren verfügt Gronau über eine mehrere Einzelhandels- und Versorgungsagglomerationen im Stadtgebiet (z. B. entlang der Königsstraße, entlang der Straße Auf der Sunhaar), die einen gewissen Quell- und Zielverkehr durch Lieferverkehre zur Folge haben. Die Lieferrouten verlaufen zum Teil über das Nebennetz und sensible Routen. Mit Hilfe von innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen können diese Verkehre, sofern sie nicht durch das Lkw-Führungsnetz anders geleitet werden können, verträglicher abgewickelt werden.

### Bausteine

- Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge: gezielte Ansprache von Unternehmen; Initiierung von Informationskampagnen oder -tagen zusammen mit den Wirtschaftsverbänden und Fahrzeugherstellern; öffentlichkeitswirksame Würdigung und Zertifizierung von Unternehmen, die innovative Fahrzeuge einsetzen (z. B. durch gezielte Unternehmensbesuche, Labels), Testmöglichkeit von städtischen Lastenfahrrädern für Unternehmen und Bewerbung der Aktion
- Bevorzugung verträglicherer Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen: Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen: z. B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge und Ausweisung spezieller Ladezonen für Lieferfahrzeuge im Rahmen des City-Logistik-Konzeptes, Erweiterung der vorgeschriebe-

nen Lieferzeiträume in der Fußgängerzone für E-Fahrzeuge/Lastenräder

- Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge, insbesondere Lademöglichkeiten auch zum schnellen Laden/Schnellladesäulen, ggf. auch für weitere alternative Antriebe (siehe Maßnahme F1 Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts)
- Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Fahrzeuge mit emissionsarmen/-freien Antrieben, Stadt Gronau mit der Einnahme einer Vorreiterrolle (siehe Maßnahme G1 Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung)

Abbildung 26: Beispiel für ein E-Cargo-Bike eines KEP-Dienstleisters



Abbildung 27: Überblick unterschiedlicher Ansätze der urbanen Logistik



## E Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Die Gestaltung des Straßenraums muss gestalterische und funktionelle Ansprüche vereinen. Während für das Verkehrssystem inklusive der verschiedenen Verkehrsträger die Funktion der Straße als Teil des Verkehrssystems (Fahren und Parken) im Vordergrund steht, ist die Straße gleichzeitig neben Grünanlagen ein wichtiger öffentlicher Raum. In den letzten Jahrzehnten ist Straße als Lebensraum zum Aufenthalt, Begegnen, Flanieren und Spielen wieder stärker in den Fokus der Stadtplanung gerückt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Straßenraumgestaltung ist die Verkehrssicherheit. Neben dem Verhalten und der Fahrzeugtechnik ist die Gestaltung der Infrastruktur eine wichtige Einflussgröße auf die Sicherheit. In der Unfallanalyse zeigte sich eine Zunahme der Verunglückten, vor allem im Bereich des Fuß- und Radverkehrs. Auch konnten einige besonders unfallauffällige Straßenräume identifiziert werden.

Unfälle verursachen einen hohen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und vor allem auch persönlichen Schaden, daher ist die Senkung der Unfallzahlen, insbesondere die Zahl der Verletzten und Getöteten, eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung. Auch im Zielkonzept ist die Verkehrssicherheit als eigenes Oberziel definiert worden (Oberziel B, siehe Abschnitt 2).

In Gronau zeigte die in der Bestandsanalyse durchgeführte Straßenraumverträglichkeitsanalyse, dass viele Straßenräume stark durch den Funktionsanspruch des motorisierten Verkehrs geprägt sind. Die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs sowie die Aufenthaltsfunktion wurde in der Gestaltung in der Vergangenheit oftmals untergeordnet. Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in

Gronau ist in Teilen unbefriedigend. Dies betrifft vor allem die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr und der Gewerbegebiete und Nahversorgungszentren. Die Erarbeitung des Zielsystems im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zeigte, dass auch die Stadtgesellschaft in Gronau sich eine stärkere Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs und der Straße als Lebensraum wünscht (Unterziel D2, siehe Abschnitt 2).

Hochwertig gestaltete Straßenräume sind belebt, dienen als Begegnungsraum und stärken die Attraktivität der Stadt. Aber auch die Verkehrsqualitäten für alle Verkehrsteilnehmenden werden integriert berücksichtigt. Durch die Gestaltung wird die Funktion der Straße deutlich (selbsterklärende Straße), sodass in der Abwägung auch die Lage im Netz eine wichtige Funktion einnimmt. In der Entwurfsplanung sind daher die Netzhierarchien der Handlungsfelder A bis D zu berücksichtigen und ortsbezogen miteinander abzuwägen.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Neuausrichtung der Straßenraumgestaltung auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs sowie die Aufenthaltsfunktion
- Verbesserung der Erreichbarkeit, vor allem mit dem Fuß- und Radverkehr, von wichtigen Alltagszielen (Gewerbegebiete, Nahversorger)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Querungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs
- Einheitliche Gestaltung und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Städtebauliche Integration der Hauptverkehrsachsen in den zentralen Bereichen Epes und Gronaus



**Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes**

*Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit*

Maßnahmenfelder	Priorität
<b>E1 Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen</b>	
E1.1 Aufwertung wichtiger Hauptverkehrsstraßen	Hoch
E1.2 Gestaltung von Ortseingängen	Niedrig
E1.3 Attraktive Wohnquartiere	Mittel
E1.4 Sichere Verkehrswege	Hoch
<b>E2 Integrierte Knotenpunktgestaltung</b>	<b>Hoch</b>
<b>E3 Verbesserte Erreichbarkeit und Aufwertung zentraler Bereiche Gronaus</b>	
E3.1 Weiterentwicklung der Innenstadt	Mittel
E3.2 Weiterentwicklung des Zentrums Epe	Mittel
E3.3 Aufwertung und verbesserte Anbindung weiterer Einkaufsstandorte	Niedrig
E3.4 Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten	Mittel

E4 Ausbaus der städtischen Verkehrsüberwachung	Mittel
E5 Instandhaltung und Pflege von Verkehrswegen	Hoch
E6 Durchführung von Sicherheitsaudits	Mittel

## E1 Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen

Straßenräume sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes und daher eminent für die Lebensqualität in einer Stadt. Die Gestaltung der Straßenräume trägt daher entscheidend zu den Qualitäten einer Stadt bei, wobei die Gestaltung je nach umgebender Bebauung und Nutzung variiert: Begrünungselemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, ansprechend gestaltete Fassaden sowie geringe Einflüsse durch fahrende und ruhende Kfz sind allgemein anerkannte Qualitätsmerkmale attraktiver öffentlicher Räume – die sich in unterschiedlicher Intensität auf zentralen Plätzen und Hauptstraßen, aber auch in den Wohnstraßen einer Stadt wiederfinden. Aus einer hohen Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume können letztlich Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus, aber auch Wohnen entstehen.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und Image einer Stadt stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen die Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten an den Straßenraum stellen, gerecht werden. Die unterschiedlichen Funktionen der Straße konkurrieren um Fläche. Dabei wird die in den letzten Jahrzehnten überwiegende Priorisierung des motorisierten Verkehrs zunehmend in Frage gestellt. Vor diesem Hintergrund sollte definiert werden, welche Ansprüche an das Straßennetz in Gronau derzeit und zukünftig gestellt werden und wie die Gestaltung insb. der Hauptverkehrsstraßen ggf. anzupassen wäre.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sind dabei selten alle Ansprüche erfüllbar. Stattdessen ist eine Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig. Dabei stellt die Verkehrssicherheit einen sehr wichtigen Belang dar: gut einsehbare Straßenräume ermöglichen gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tragen so zur Vermeidung von Unfällen bei. Verkehrssichere öffentliche (Straßen-)Räume tragen letztlich wiederum zu einer steigenden Attraktivität der Stadt und der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) bei.

Für die zukünftige Abstimmung der Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsträger bei Straßen(um)bauvorhaben empfiehlt es sich, einen Abwägungsleitfaden zu erstellen, in dem aufgezeigt wird, wie die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum durch eine integrierte Straßenraumgestaltung besser aufeinander abgestimmt werden können

Wie bereits in den Handlungsfeldern zum Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr festgestellt, benennen die Regelwerke zahlreiche Vorgaben, die die Straßenraumgestaltung mit definieren. Hierbei handelt es sich z. B. um Mindestbreiten, Vorgaben zu Belägen, Barrierefreiheit oder zur Verkehrssicherheit. Die Einhaltung der verschiedenen Richtlinien bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsachsen stellt daher insbesondere in bereits dicht bebauten Bestandsquartieren eine besondere Herausforderung dar. So sind die baulichen Maßnahmen häufig mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, (Neu-)Ordnung und Bewirtschaftung des Parkens etc.) zu kombinieren, um die unterschiedlichen Straßenraumansprüche bestmöglich zu befriedigen und eine optimale Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Nichtsdestotrotz sind in einigen Räumen Kompromisslösungen zu finden. Die Ansprüche lassen sich in einem Abwägungsleitfaden zusammenfassen.

- Der Fußverkehr hat grundsätzlich einen Anspruch von 2,50 Meter beidseitigem Fußweg innerhalb bebauter Gebiete. In Bereichen verstärkter Fußverkehrsfrequenz oder verstärktem Anspruch von Personengruppen mit mehr Raumbedarf (Mobilitätseingeschränkte, Kinderwagen, etc.) kann sich dieser Anspruch deutlich erhöhen. Insbesondere in Zentren und im Umfeld von Einrichtungen mit hohem Quell-/Zielbezug und ggf. verstärkter Frequenz durch Personengruppen mit erhöhtem Platzanspruch ist dies der Fall (Hauptgeschäftsstraße: 5 Meter). Gleichzeitig bestehen seitens des Fußverkehrs auch Ansprüche an die Aufenthaltsqualität und -funktion. So sind regelmäßige Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten an Fußwegeachsen entscheidend für deren Qualität (siehe Maßnahme E3 Verbesserte Erreichbarkeit und Aufwertung zentraler Bereiche Gronaus).
- Die Anforderungen des ÖPNV liegen im Bereich des Straßenraums (fließender ÖPNV) als auch im Seitenraum (Bushaltestellen). Entsprechende Straßenraumbreiten und Warteflächen im Seitenraum sind auf ÖPNV-Achsen in der Planung zu berücksichtigen. So sollten für einen Begegnungsverkehr mit Linienbussen Breiten von mind. 6,50 m im Straßenraum erreicht werden. Bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen ist ein Mindestmaß von 6 m vorgegeben.
- Für den Radverkehr ist eine verkehrssichere Führung nach FGSV-Richtlinien (siehe Maßnahme B Radverkehr & Mikromobilität) umzusetzen. Die Wahl der Führungsform sollte sich dabei insbesondere an der Bedeutung der Straße für den Radverkehr orientieren. Handelt es sich um eine Radhaupttroute, ist die komfortabelste und qualitativ hochwertigste Führungsform zu wählen, die sich vor dem Hintergrund der Kernansprüche des Fuß- und ÖV-Verkehrs realisieren lässt.
- Den nötigen, motorisierten Verkehr gilt es ausreichend zu berücksichtigen. Dies betrifft z. B. Kurvenradien und Fahrbahnbreiten für Feuerwehrfahrzeuge. Die MIV-Verkehre sind prioritär über das Haupttroutennetz des MIV abzuwickeln. Hier sind Straßenraumbreiten zu schaffen, die eine verträgliche Abwicklung des MIV gewährleisten.
- Weitere Straßenraumnutzungen wie Parken oder gastronomische Angebote sind nur dort zu realisieren, wo die Ansprüche des Fuß-/Rad-/Öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.
- Während die Mindestbreiten des Fußverkehrs und des ÖV eingehalten werden sollten, sind durch die verschiedenen Führungsformen im Radverkehr und den verschiedenen Gestaltungsmöglichkeiten im motorisierten Individualverkehr Abwägungsprozesse in der Straßenraumgestaltung zwischen MIV/Rad nötig. Hierbei ist festzuhalten, dass der Radverkehr als gleichrangiges Verkehrsmittel anzusehen ist. Weil vor allem im Bestand in den wenigsten Fällen ausreichend Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht, müssen Abwägungsprozesse und Entscheidungen transparent geführt und begründet sein.

## E1.1 Aufwertung wichtiger Hauptverkehrsstraßen

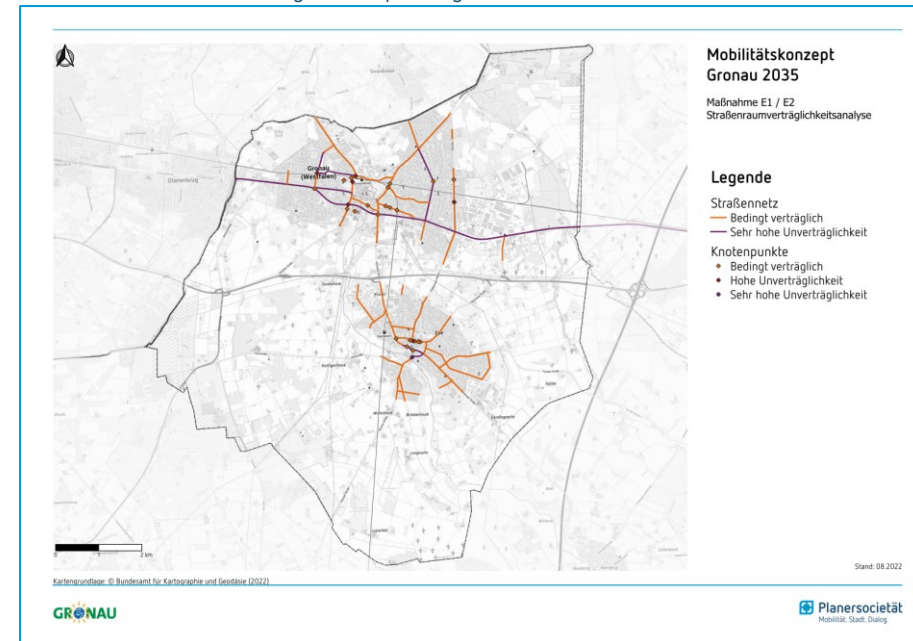
Priorität	Kostenklasse	Kosten/Nutzen
!!!	> 1 Mio. €	mittel
Zielbezug	Zeitraumen	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035	
Zentrale Akteure	Mögliche Förderung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> <li>Straßen.NRW (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderrichtlinie Nahmobilität</li> <li>Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau</li> </ul>	

Die Hauptverkehrsstraßen sind in Gronau in den meisten Fällen sehr funktional gestaltet und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet (breiter Querschnitt, parkende Kfz in den Seitenräumen etc.). Dadurch haben die Straßen eine starke Trennwirkung, zerschneiden die Stadtstruktur und stellen starke Barrieren für den Fuß- und Radverkehr dar.

Daraus ergibt sich ein starkes Potenzial und ein hoher Handlungsbedarf, insbesondere gem. der Verträglichkeitsanalyse entlang der Hauptverkehrsstraßen Enscheder Straße, Vereinsstraße, Gronauer Straße / Oststraße, Kardinal-v.-Galen-Ring, diese integrierter zu gestalten (siehe Karte 16: Straßenraumverträglichkeitsanalyse). Integriert bedeutet eine bessere Berücksichtigung aller relevanten Verkehrsteilnehmenden und Straßenraumsprüche, woraus in der Regel Verbesserungsbedarfe für den Fuß- und Radverkehr erwachsen. Eine Auf-

wertung der Kfz-geprägten Straßenräume benötigt in der Regel einen verkehrsordnenden und/oder planerisch-baulichen Eingriff in die Flächen des Kfz-Verkehrs.

Karte 16: Straßenraumverträglichkeitsprüfung



Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen (vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen FGSV). Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der zu Fuß Gehenden, Radfahrenden sowie ggf. weiterer Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang

gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken. Einsparpotenziale ergeben sich insbesondere aus der Reduzierung von Parkflächen. Maßnahmen sollten schrittweise in einem Maßnahmenprogramm umgesetzt werden. Hierzu gehören die Prüfung von Eng- und Gefahrenstellen sowie die Integration von baulichen, gestalterischen und verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Hierbei gibt es eine große Anzahl an Überschneidungen und Synergien von Maßnahmenvorschlägen der weiteren Verkehrsträger. Aufgrund historisch gewachsener Strukturen und Eigentumsverhältnisse ist die Umsetzung der städtebaulichen Bemessung sehr schwierig, dennoch sollte diese Bemessung bei zukünftigen (Um-)Bauvorhaben angewendet werden. Bei der generellen Straßenraumgestaltung sind die Anlieger umfassend zu beteiligen, um die Akzeptanz der Maßnahmen sicherzustellen und ggf. Vorbehalte abzubauen.

Im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrten bietet es sich an, einen niveaugleichen Ausbau des Straßenraums im Einzelfall zu prüfen, um die heutige Trennwirkung der Straßen in Teilen auflösen zu können. Dies ist besonders in Abschnitten mit sensiblen Nutzungen und oder in Abschnitten mit erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen der Fall. Dies gilt aber auch für Abschnitte, auf denen aufgrund entsprechender Nutzungen oder wichtiger Verbindungsachsen zukünftig mit einem erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. So bietet sich die stark nachgefragte und konfliktbehaftete Ortsdurchfahrt von Epe (Ost-/Gronauer Straße) beispielsweise an diese umzugestalten und eine niveaugleichen, gemeinsamen Verkehrsraum nach dem Vorbild von Abbildung 28 zu schaffen. Ein besonderer Vorteil bei einer möglichen Umgestaltung

der Ortsdurchfahrt von Epe, ist die Tatsache, dass die Stadt Gronau Straßenbaulastträger ab dem Knotenpunkt Wilhelmstr. / Oststraße / Kardinal-von-Galen-Ring bis zum Knotenpunkt Gronauer Straße / Auf/Abfahrt B 54 ist und somit nicht auf Externe bei möglichen Umbaumaßnahmen angewiesen ist.

### Bausteine

- Schrittweise Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen in einem dauerhaft laufenden Maßnahmenprogramm in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern (Straßen.NRW, Kreis Borken, Stadt Gronau)
- Fixierung eines Finanzierungsbudgets sowie von Personalressourcen zur Umsetzung notwendig
- Bei der Straßenraumgestaltung sind die Anlieger umfassend zu beteiligen, um die Akzeptanz der Maßnahmen sicherzustellen und ggf. Vorbehalte abzubauen
- Nutzung des Abwägungsleitfadens

Abbildung 28: Best-Practice-Beispiel einer Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt in Rudersberg



Quelle: Ortsdurchfahrten gestalten. Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten, Verkehrsministerium Baden-Württemberg

## E1.2 Gestaltung von Ortseingängen

<b>Priorität</b>	<b>Kostenklasse</b>	<b>Kosten/Nutzen</b>
!!!	500.000 € - 1 Mio. €	gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Straßen.NRW</li> </ul> (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau</li> </ul>	

### Anlass

Bauliche und gestalterische Maßnahmen können zur Verkehrsberuhigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität an den entsprechenden Ortseinfahrten beitragen. Bauliche Maßnahmen können z. B. Fahrbahnverengungen, Fahrbahnteiler oder -verschwenkungen sowie Kreisverkehre an Ortseingängen sein, die Pkw-Fahrende einbremsen und auf die neue Verkehrssituation aufmerksam machen. In wenigen Fällen gibt es in Gronau eine verkehrsberuhigende Gestaltung von Ortseingangssituationen, mit denen eine an die innerörtliche Situation angepasste Fahrweise des Kfz-Verkehrs gefördert werden kann wie z. B. auf der Fächer Straße in Richtung Ortseingang

Epe. Größtenteils informieren lediglich die gelbschwarzen Ortsschilder den Autofahrenden darüber, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nur noch 50 km/h beträgt. Zum Teil wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit aber bereits vor dem Ortseingangsschild auf 50 km/h reduziert (bspw. auf der Steinfurter Str. in Richtung Gronau).

Abbildung 29: Ortseingangssituation Fächer Straße mit Fahrbahnverengung als Positivbeispiel



Um den Wiedererkennungswert bei der Ortseinfahrt zu erhöhen, bietet es sich an, die baulichen und gestalterische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an den Ortseingängen mit ortsteiltypischen Elementen zu gestalten. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume und/oder Pflanzen oder auch Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein, wie es bereits beim Kreisverkehr Ochtruper Straße/Hermann-Ehlers-Straße/Friedensweg mit der Udo Lindenberg Statue oder beim Kreisverkehr Gronauer Straße/Hauskamp/Hofkamp mit

der Gestaltung durch den Hagebau Frieling bereits der Fall ist. Auch bestimmte ortsstiftende Elemente (wie z.B. der langen Textilgeschichte Gronaus) als grundsätzliches Symbol der Stadt Gronau zu definieren und weitere ortsspezifische Elemente zu erarbeiten, werten den Straßenraum auf. Dies sollte zunächst in einer Siedlung bspw. als Pilotprojekt mit breit angelegtem Beteiligungsprozess getestet und dann - je nach Erfahrungen - auf die anderen Ortsteile ausgeweitet werden.

### Bausteine

- Identifizierung von Ortseingängen mit fehlenden verkehrsberuhigenden Installationen
- Prüfung der Installation möglicher verkehrsberuhigender Maßnahmen
- Prüfung der Installation von gemeinschaftlich mit Bürger:innen der Stadt/des Stadtteils erarbeiteten Gestaltungselementen

### E1.3 Attraktive Wohnquartiere

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 500.000 € - 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • Novelliertes KAG	

#### Anlass

Die Straßen im Wohnumfeld gehören zum Lebensraum von Anwohnenden. Neben der verkehrlichen Funktion, hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint, übernehmen Wohnstraßen insbesondere sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Dies betrifft beispielweise ein einfaches Gespräch mit dem Nachbarn oder spielende Kinder auf den Straßen des Wohnumfelds. Insbesondere für Kinder sind Straßen im Wohnumfeld ein täglicher Erfahrungs- und Spielraum mit vielseitiger sozialer Interaktion. Eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr in Wohnstraßen ist optisch und auch funktional unattraktiv.

Abseits der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen ist das Gronauer Straßennetz mit Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen nahezu flächendeckend verkehrsberuhigt. Die Gestaltung der geschwindigkeitsreduzierten Bereiche entspricht weitgehend den entsprechenden Gestaltungsprinzipien. So sind verkehrsberuhigte Bereiche häufig als Mischverkehrsflächen ausgebaut. In Tempo 30-Zonen sind unterschiedliche Elemente der Verkehrsberuhigung eingebaut (Einengungen, Aufpflasterungen, „Berliner Kissen“, unterschiedliche Oberflächengestaltung/-farbgebung etc.). Eingangsbereiche in Tempo 30-Zonen oder in verkehrsberuhigte Bereiche werden in der Regel auffällig gekennzeichnet.

Die Gestaltung der Tempo-30-Zonen bzw. der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet wirken jedoch zum Teil mittlerweile etwas „in die Jahre gekommen“ (verwitterte bzw. abgefahrene Bodenmarkierungen, Bodenschwellen und „Berliner Kissen“, unattraktive Fahrbahnverswenkungen etc.), sodass dort Handlungsbedarf besteht (Daueraufgabe).



Abbildung 30: Handlungsbedarf: „In die Jahre gekommene“ Bodenmarkierungen am Schöttelkotter Damm



Des Weiteren gibt es aber auch Straßenabschnitte mit Tempobeschränkungen, deren Gestaltung eine Verkehrsberuhigung nicht nahelegen, breite Fahrbahflächen wirken geschwindigkeitsfördernd und verkehrsberuhigende Elemente fehlen (bspw. Tempo 30-Zone Amelandsbrückenweg).

Daher bieten sich vielerorts gestalterische Optimierungen oder Nachrüstungen an. Neben kostenintensiveren Ansätzen (z. B. bautechnische Eingriffe), die eher für Neubaugebiete oder ohnehin anstehende Sanierungs-/Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Straßen im Bestand, die schneller umgesetzt werden und bei etwaigen Problemen rückgängig gemacht werden können (z. B. Markierungen, Mobiliar). Die grundlegende Installation von verkehrsberuhigenden Maßnahmen vor allem auf Straßen im Wohnumfeld ist seitens der Stadt Gronau konsequent weiter zu verfolgen. Eine Auswahl von möglichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Wohngebieten/-quartieren wird in der Tabelle 9 aufgeführt.

## Bausteine

- Bei Neubaugebieten (z. B. Euregio I, II, III, Baumwollspinnerei, Südl. Tieker Damm, etc.) ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau zu empfehlen. I. d. R. ist ein niveaugleicher Ausbau für verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip) Voraussetzung, teils auch für Tempo-30-Zonen sinnvoll. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden. Je nach Größe des Wohnquartiers sollte auf eine möglichst direkte und attraktive Wegführung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV (zumindest virtuelle Haltestellen G-Mobil) geachtet werden.
- Für bestehende Straßen in Wohngebieten ist ein nahezu vollständiger Umbau u. a. aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umsetzbar. Nichtsdestotrotz entsprechen die Querschnitte oftmals nicht mehr den heutigen Ansprüchen (breite Fahrbahflächen, Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs und keine / geringe Aufenthaltsqualität wie bspw. im Amelandsbrückenweg). Hier bieten sich jedoch punktuelle Maßnahmen (Begrünung, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen etc.) an, um eine Wohnumfeldverbesserung bzw. ein Mehr an Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit zu generieren.

Abbildung 31: In Verbindung stehende Aspekte zur Erhöhung der Attraktivität von Wohnquartieren

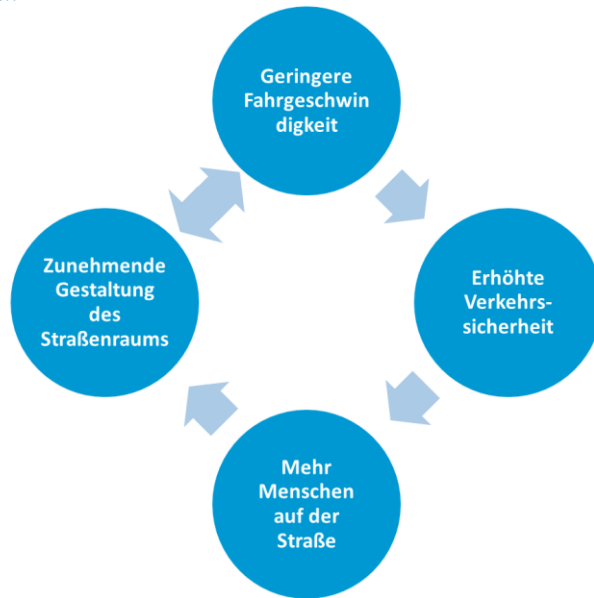








Tabelle 9: Bausteine zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten/-quartieren

Neue Wohnquartiere   Straßenumbau   Flexible Maßnahmen im Bestand	<b>Markierung</b>		<b>Versatz</b>		<b>Querungsstellen</b>	
	Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte, Einmündungsbereiche	Versatz der Fahrspur durch wechselseitige Begrünungselemente oder Radabstellanlagen	Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA			
	<b>Sitz- &amp; Spielgelegenheiten</b>		<b>Fahrradstraße</b>		<b>Bodenschwellen/-kissen</b>	
	Kleine Spielelemente zur Förderung der Aufenthalts- und Spielqualität	Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs	Fahrbahnerhebungen zur Temporeduzierung des Kfz-Verkehrs			

**Aufpflasterung**

Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten, Mit Höhenunterschied oder nur Belagswechsel

**Pflasterung & Einengung**

Am Quartierseingang zur Verdeutlichung der Aufenthaltsbetonung und erhöhten Achtsamkeit

**Gehwegüberfahrt**

Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende, Verkehrsberuhigung, Straßennetzhierarchisierung

**Niveaugleicher Umbau**

Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung Insbesondere in Neubaugebieten, aber auch im Bestand

**Abbindung von Straßen**

Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen für mehr Aufenthaltsqualität, Erhöhung des Widerstands für Kfz, durchlässig für Fuß- und Radverkehr

**Spiel- / Aufenthaltsbereiche**

Verkehrsberuhigter Bereich, Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche

### E1.4 Sichere Verkehrswege

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
• Stadt Gronau	• FöRi-Nah • FöRi-Kom	

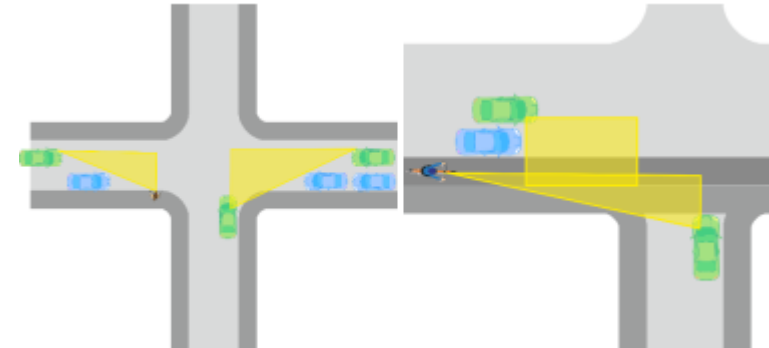
#### Anlass

Neben der Fahrzeugtechnik und dem Faktor Mensch bildet die Infrastruktur die dritte Säule der Verkehrssicherheit. Auch wenn in der Regel menschliches Versagen zu Verkehrsunfällen führt, kann eine fehlerverzeihende und sichere Infrastruktur die Unfallzahl senken und die Unfallfolgen reduzieren.

Während im urbanen Bereich die Konflikte durch sich überlagernde Nutzungsansprüche auf engem Raum entstehen, erfordern außerorts hohe Geschwindigkeiten ohne bauliche Trennung eine fehlerfreie Infrastruktur. In beiden Fällen ist die Sichtbarkeit für die Verkehrssicherheit elementar. Gleichzeitig werden

die in den Regelwerken (siehe Abbildung 32) definierten notwendigen Sichtbereiche nicht immer freigehalten.

Abbildung 32: Sichtfelder an Kreuzungen



Neben den Sichtbeziehungen gibt es weitere Sicherheitsdefizite der Infrastruktur, die oft das Sicherheitsniveau der Straßen herabsetzen. Diese sollten daher zukünftig verstärkt berücksichtigt werden.

Die nachfolgenden Punkte sind bei allen Neu- und Umplanungen zu beachten. Zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Infrastruktur sollten ferner besonders kritische Stellen initiativ optimiert werden (z. B. Halteverbot in Sichtdreiecken).

#### Bausteine

- Freihalten der notwendigen Sichtdreiecke gemäß den gültigen Richtwerten von ständigen Hindernissen:
  - mind. 22m an Kreuzungen und Querungen für den Fußverkehr (bei T50 mind. 47m)
  - mind. 30m an Kreuzungen auf bevorrechtigte Kfz (bei T50 mind. 70m)

- mind. 20m aus der Einmündung in den Radweg
  - mind. 8m vor der Einmündung vom Kfz auf den parallelen Radweg
- Keine Kombination von Mindestmaßen
- Freihalten eines Sicherheitsbereiches zum ruhenden Verkehr, insbesondere bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Vermeidung von freien Rechtsabbiegern im angebauten Bereich
- Vermeidung von zweistreifigen Aufstellmöglichkeiten an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten
- Einrichtung von sicheren Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr (siehe Maßnahme A2)

## E2 Integrierte Knotenpunktgestaltung

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-Nah • FöRi-Kom	

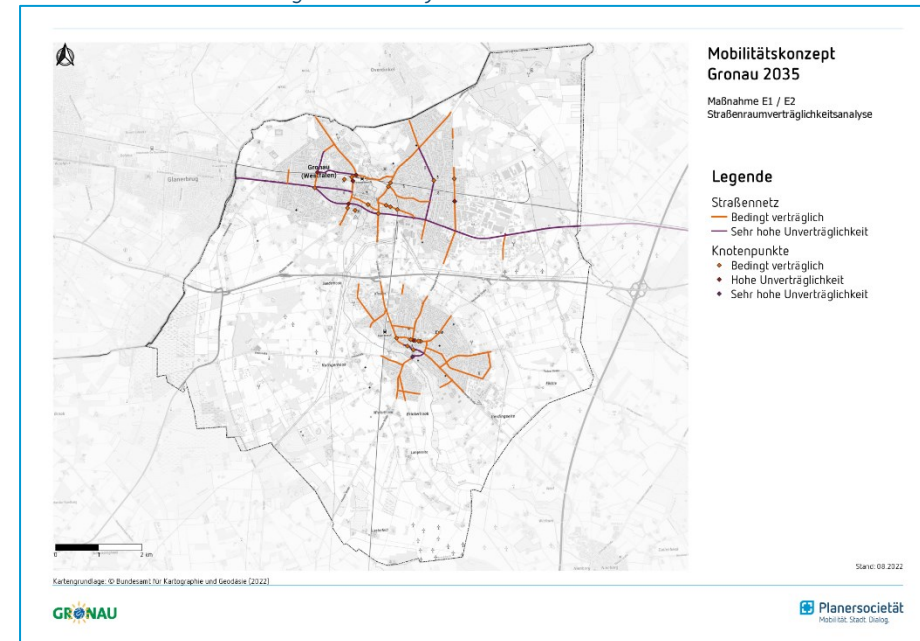
### Anlass

Für die Nutzbarkeit und Sicherheit des Straßennetzes sind einheitliche und nachvollziehbare Verkehrsführungen und -regelungen unerlässlich. Dies trifft im besonderen Maße auf Kreuzungen zu, da sich hier mehrere Konfliktströme kreuzen. Gleichzeitig wurden in der Vergangenheit bei der Planung der Knotenpunkte häufig die Belange des motorisierten Verkehrs stärker berücksichtigt als die des nichtmotorisierten Verkehrs. In der Bestandsanalyse wurden die größten Kreuzungen bereits einer Verträglichkeitsanalyse unterzogen, sodass der beiliegenden Karte 17 eine erste Priorisierung auf Grundlage des Handlungsbedarfes entnommen werden kann.

Zusätzlich wurde im Beteiligungsprozess deutlich, dass an Knotenpunkten häufig Konflikte in den Wartebereichen entstehen. Aufgrund von geringen Aufstellbereichen wird der durchfahrende Verkehr vom wartenden behindert. Weiterhin führt eine uneinheitliche Führung des Radverkehrs an Kreisverkehren zu Missverständnissen bezüglich des Vorrangs.

Zukünftig sollten bei der Gestaltung von Knotenpunkten die Belange aller Verkehrsarten umfassend berücksichtigt und miteinander abgewogen werden. Bei der Abwägung sollte die jeweilige Netzhierarchie berücksichtigt werden (siehe Maßnahme A1, B1 und D1).

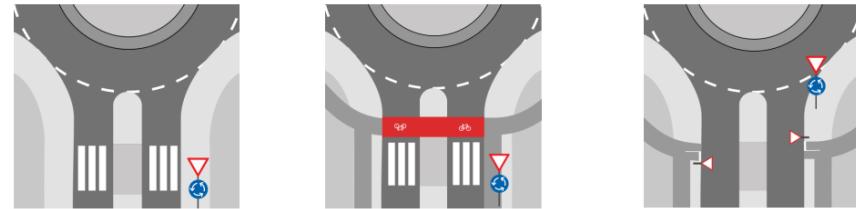
Karte 17: Straßenraumverträglichkeitsanalyse



## Bausteine

- Bei Um- und Neuplanungen werden Knotenpunkte integriert geplant. Die Belange aller Verkehrsträger werden berücksichtigt und in Abhängigkeit der jeweiligen Netzbedeutung und der umliegenden Nutzung abgewogen.
- Die in der Bestandsanalyse als Unverträglich eingestuften Knotenpunkte werden überprüft und Defizite abgebaut.
- Besonderer Fokus liegt auf der Barrierefreiheit und der ausreichenden Dimensionierung von Warteflächen zur Entschärfung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sowie haltendem und fahrendem Radverkehr.
- Bei Kreisverkehren wird zukünftig eine einheitliche Führung des Radverkehrs angestrebt. Um Missverständnisse zu vermeiden ist die Vorrangregelung für den Fuß- und Radverkehr immer gleich. Aus Sicherheitsgründen wird der Radverkehr grundsätzlich untergeordnet (abgesetzt und mit VZ 205), ausgenommen sind:
  - Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Hierbei ist ein baulicher Innenring zwingend erforderlich.
  - Die Führung auf umliegenden Radwegen, sofern aufgrund der Lage innerhalb bebauter Gebiete parallel FGÜ angelegt werden (vgl. RAS 6.3.5.8). Hierbei ist bei einer ungünstigen Kreisgeometrie eine Aufpflasterung zu prüfen.

Abbildung 33: Radverkehrsführung am Kreisverkehr





## **E3 Verbesserte Erreichbarkeit und Aufwertung zentraler Bereiche Gronaus**

Wege zum Einkaufen oder zum Arbeitsplatz sind die häufigsten und am stärksten durch Routinen geprägten Wege im Alltagsverkehr (vgl. Haushaltsbefragung 2020). Gerade diese – oftmals kurzen Wege – werden aber noch oft mit dem Auto unternommen. Um Alternativen zum Auto auszubilden und so ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern, ist es essentiell, die Erreichbarkeit stark frequentierter Alltagsziele mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und insbesondere der aktiven Verkehrsmittel attraktiv zu gestalten. Zentrale Faktoren der Attraktivität sind dabei Reisezeit und Distanz bzw. direkte Wegeführung, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualitäten. Dieses Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Erreichbarkeit verknüpft als Querschnittsthema verkehrsmittelübergreifend Maßnahmen verschiedener Handlungsfelder und bezieht diese auf zentrale Bereiche Gronaus - Innenstadt Gronau, Stadtteilzentrum Epe, Nahversorgungszentren und Gewerbegebiete.

### E3.1 Weiterentwicklung der Innenstadt

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-Nah • Städtebauförderung	

#### Anlass

Im Rahmen der Bestands- und Parkraumanalyse wurden in der Innenstadt der Stadt Gronau bestehende Aufenthaltsqualitäten identifiziert, aber auch nicht genutzte Potenziale einer attraktiven Innenstadt. So sind zentrale Plätze vom ruhenden Verkehr geprägt und Parksuchverkehre und das teilweise in die Jahre gekommene Stadtmobiliar schmälern die Aufenthaltsqualität. Zudem liegt die Innenstadt in fußläufiger Erreichbarkeit zum Bahnhof und den attraktiven Freizeitbereichen Stadtpark und LAGA-Areal, allerdings lässt sich der Wegeführung zwischen diesen Zielen teilweise nicht intuitiv folgen.

Ziel der Maßnahme zur Entwicklung der Innenstadt ist die weitere Steigerung der Aufenthaltsqualität und der verkehrssicheren Erreichbarkeit. Dazu gehört

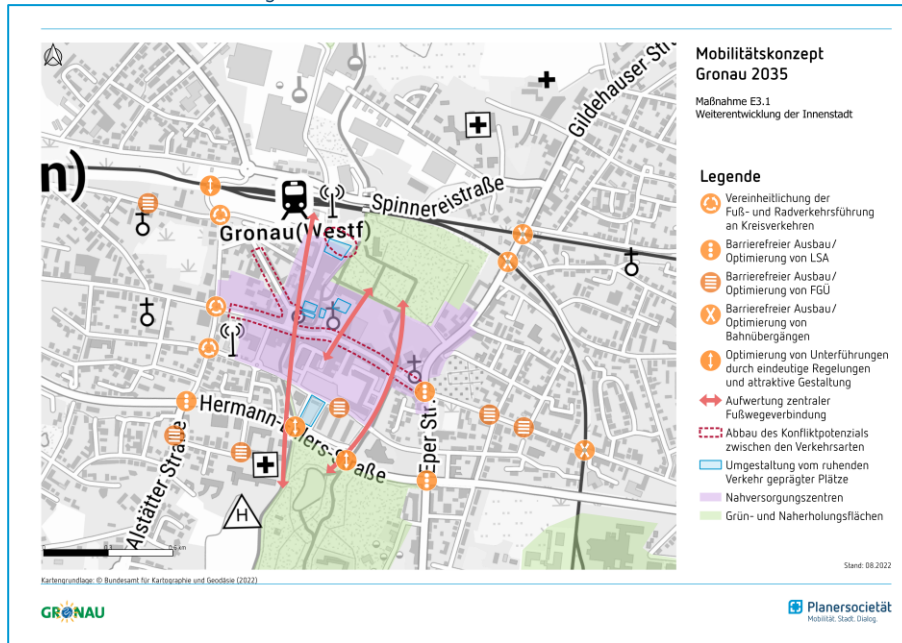
auch der Abbau von Konfliktpotenzialen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und Nutzungen auf der Neustraße und Eingang zum LAGA-Areal aus Richtung des Bahnhofs. Die Maßnahme knüpft damit direkt an die aktuelle Umgestaltung der Neustraße an, mit der die Stadt Gronau diesen Handlungsbedarf bereits angeht.

#### Bausteine

Die Maßnahme überscheidet sich in einer Vielzahl an Aspekten mit weiterer Maßnahmenpaketen und stellt dadurch die Verknüpfung folgender Maßnahmen dar:

- Ausweitung der autofreien Bereiche und Umgestaltung zentraler vom ruhenden Verkehr geprägten Plätzen unter Reduzierung der Stellplätze (siehe Maßnahme D2.1)
- Vereinheitlichung der Fuß- und Radverkehrsführung an den Kreisverkehren (siehe Maßnahme E2)
- Weiterentwicklung zentraler Wegeverbindungen von der Neustraße zum Stadtpark, Bahnhof und dem LAGA-Areal (siehe Maßnahme A1.1)
- Barrierefreier Ausbau und Optimierung von Querungsmöglichkeiten auf den Wegverbindungen und den Zugängen in die Innenstadt (siehe Maßnahme A2)

Karte 18: Weiterentwicklung der Innenstadt



### E3.2 Weiterentwicklung des Zentrums Epe

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> > 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-Nah • Städtebauförderung	

#### Anlass

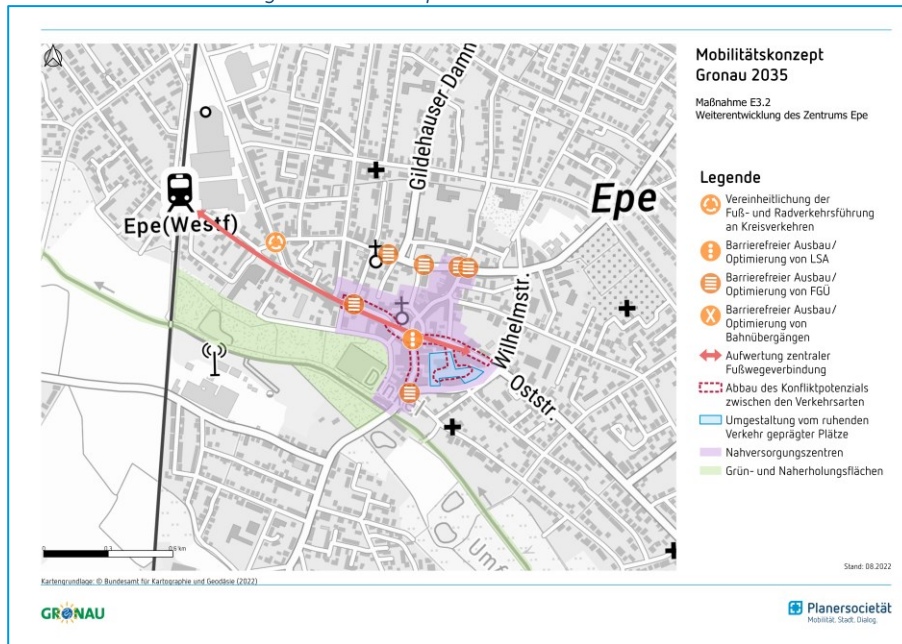
Ähnlich zur Situation in der Innenstadt Gronau kann im Stadtteilzentrum Epe sowohl bestehende Qualitäten als Verbesserungspotenziale in der Erreichbarkeit und der Aufenthalts- und Verweilflächen identifiziert werden. So weist der zentrale Platz am Amtsweg durch die Lage und Begrünung Potenzial einer hohen Aufenthaltsqualität auf, ist jedoch aktuell vom ruhenden Verkehr geprägt. Die Gronauer Straße /Oststraße durchzieht zudem das Stadtteilzentrum und bietet aufgrund des hohen Verkehrskommens und wenig Raum für die Nahmobilität nur wenige Qualitäten für Zu Fuß Gehende sowie Fahrradfahrende und entfaltet im Querverkehr eine Barrierewirkung. Teilaspekt der Weiterentwicklung des Stadtteilzentrum umfasst somit auch den Abbau der Barrierewirkung dieser Ortsdurchfahrt.

#### Bausteine

Die Maßnahme der Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums Epe umfasst folgende Bausteine:

- Ausweitung der autofreien Bereiche und Umgestaltung des zentralen Platzes am Amtsweg inklusive der Reduzierung des Stellplatzangebotes (siehe Maßnahme D2.2)
- Vereinheitlichung der Fuß- und Radverkehrsführung an den Kreisverkehren (siehe Maßnahme E2)
  - Verbesserung der Sichtachsen bzw. Einsehbarkeit der Agathastraße am Kreisverkehr Gronauer Straße/ Agathastraße
- Aufwertung der Hauptverkehrsstraße Gronauer Straße/ Oststraße (siehe Maßnahme E1.1)
- Schaffung einer attraktiven Fußwegeverbindung zum Bahnhofpunkt Epe (siehe Maßnahme A1.1)
- Barrierefreier Ausbau und Optimierung von Querungsmöglichkeiten auf den Wegverbindungen und den Zugängen in das Stadtteilzentrum (siehe Maßnahme A2)

Karte 19: Weiterentwicklung des Zentrum Epe



### E3.3 Aufwertung und verbesserte Anbindung weiterer Einkaufsstandorte

<b>Priorität</b>	<b>Kostenklasse</b>	<b>Kosten/Nutzen</b>
!!!	100.000 € - 500.000 €	mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Nahversorger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Nah</li> <li>FöRi-Kom</li> </ul>	

#### Anlass

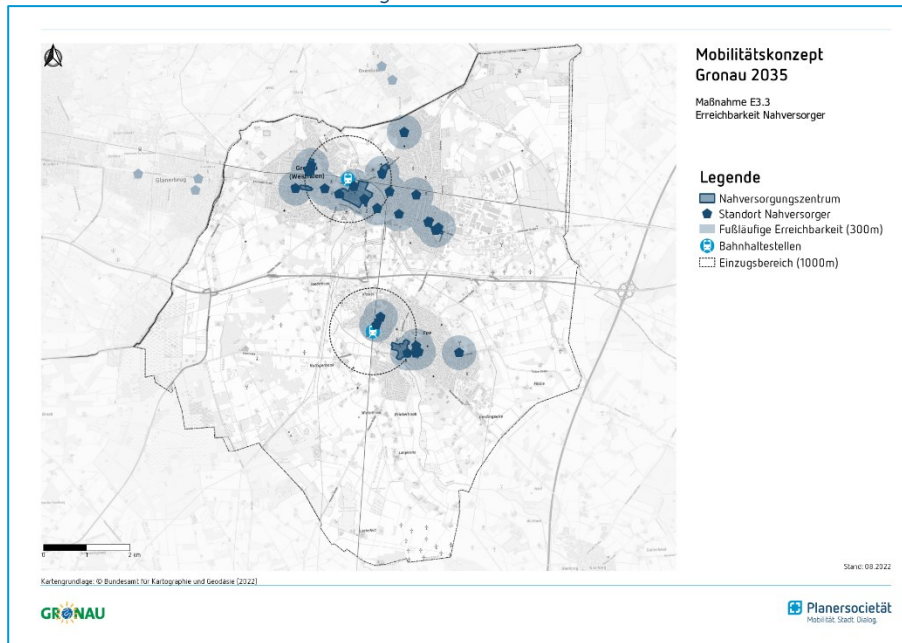
Nahversorger stellen nach dem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz das häufigste Ziel innerhalb der Wegeketten dar. Aufgrund der grundsätzlichen guten Versorgungslage in Gronau bieten sich an dieser Stelle hohe Potenziale für eine Verlagerung auf die Nahmobilität. Gleichzeitig steigen damit die Anforderungen an die Infrastruktur im Umfeld der Einrichtungen, den anders als beim Arbeits- und Ausbildungsplatz werden diese Wege auch von jüngeren und älteren Bewohner:innen genutzt. Entsprechend hohen Stellenwert besitzen Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Nahmobilitätsfreundlichkeit in den umliegenden Straßenräumen.

Abbildung 34: Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Erreichbarkeit - Nahversorgungszentren

	Gesamt	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz-Verkehr
Innenstadt	3	4	4	3	1
NVZ Königstraße	3,6	3,5	4	5	2
NVZ Gildehauser Straße	2,5	2	3	4	1
NVZ Ochtruper Straße	3,3	3	4	5	1
Epe Zentrum	3,3	3	4	5	1
NVZ Gronauer Straße	3,4	3,5	4	5	1

Karte 20 zeigt die entsprechenden Standorte inklusive des zugehörigen Einzugsbereichs von 300m (entspricht ca. 5 Minuten). In der Bestandsanalyse wurde die großen Nahversorgungszentrum einer detaillierten Erreichbarkeits- und Umfeldanalyse unterzogen (siehe Abbildung 34). Die Ergebnisse zeigen die Handlungsbedarfe der jeweiligen Standorte auf.

Karte 20: Erreichbarkeit der Nahversorger



- Ausbau der Radabstellanlagen im Bereich der Nahversorger (bzw. Anregung zum Ausbau durch die Eigentümer u.a. mit Hilfe der Stellplatzsatzung)

### Bausteine:

- Durchführung von Erreichbarkeitschecks im Umfeld der Nahversorgungszentren (siehe Maßnahme G5)
- Verstärkte Berücksichtigung der Aspekte Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungsstellen bei Planungen im Umfeld der Nahversorger
- Punktuelle Verbesserung der Infrastruktur im Umfeld der Nahversorger hinsichtlich Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Nahmobilitätsfreundlichkeit

### E3.4 Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Nah</li> <li>FöRi-Kom</li> </ul>	

#### Anlass

Die drei großen Gewerbegebiete in Gronau bilden mit insgesamt über 7000 Arbeitsplätzen ein wichtiges Ziel der Gronauerinnen und Gronauer sowie der Pendler:innen. Zusätzlicher Verkehr wird durch den Waren-, Dienstleistungs- sowie Kundenverkehr erzeugt. Innerhalb des Beteiligungsprozesses war die Erreichbarkeit der Gewerbebestandorte ein wichtiges Thema, sodass die Erreichbarkeit und das Umfeld im Rahmen der Bestandsanalyse detailliert untersucht wurden. Die daraus resultierenden Handlungserfordernisse sind in Abbildung 35 dargestellt.

Abbildung 35: Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Erreichbarkeit – Gewerbebestandorte

	Gesamt	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz-Verkehr
Gronau-Ost	3,5	4	4	2	1
Epe-Nord	3	3	3	5	1
Epe-Süd	3,5	4	4	5	1

Zum einen wird durch eine verbesserte allgemeine Erreichbarkeit die Attraktivität der Wohn- und Gewerbebestandortes Gronau erhöht, zum anderen bieten die Wege zur Arbeitsstätte ein großes Potenzial zur Verlagerung auf den Umweltverbund, sofern die entsprechenden Qualitäten auf diesen Wegen gewährleistet werden.

#### Bausteine

- Durchführung von Erreichbarkeitschecks in den Gewerbegebieten (siehe Maßnahme G5)
- Verstärkte Berücksichtigung der Aspekte Barrierefreiheit, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Radverkehrsführung bei Planungen innerhalb der Gewerbegebiete
- Punktuelle Verbesserung der Infrastruktur innerhalb der Gewerbegebiete hinsichtlich Barrierefreiheit, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Nahmobilitätsfreundlichkeit



## E4 Ausbaus der städtischen Verkehrsüberwachung

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Polizei</li> <li>• Kreis Borken</li> </ul>		

### Anlass

Im Beteiligungsprozess wurde regelwidriges Verhalten im Verkehr als wichtiges Thema angemerkt. Auch wenn die Regelkonformität im Verkehr häufig subjektiv schlechter bewertet wird, so ist ein regelkonformes Verhalten im Verkehr ein wichtiger Baustein zur Senkung der Unfallgefahr. Neben Maßnahmen zur Akzeptanz der Verkehrsregeln (siehe Maßnahme G6) ist auch eine Sanktionierung bei Fehlverhalten notwendig. Ausschlaggebend ist hierbei sowohl das Strafmaß

(Zuständigkeit des Bundes) als auch die Entdeckungswahrscheinlichkeit. Besonders relevant ist dies bei Delikten, welche durch eine mangelnde Sanktionierung zunehmend gesellschaftlich akzeptiert werden („Kavalliersdelikte“).

In Untersuchungen zeigen sich folgende Bereiche auf der einen Seite als besonders relevant für das Unfallgeschehen und auf der anderen Seite treten diese Vergehen gehäuft auf:

- Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Mangelnder Abstand
- Ablenkung
- Radfahren auf der falschen Seite

### Bausteine

- Verstärkte Kontrolle in Bereichen, in denen Fehlverhalten besonders folgenreich ist (Schützenswerte Einrichtungen, hohe Nutzungsdichte)
- Verstärkte Kontrolle der oben als besonders relevant aufgeführten Tatbeständen
- Kommunikation als wichtiges Element der Sanktionierung begreifen und z.B. aktionsweise Aufklärungsschreiben Bußgeldbescheiden beifügen

## E5 Instandhaltung und Pflege von Verkehrswegen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 500.000 € - 1 Mio. €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> <li>Straßen NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Kom</li> </ul>	

### Anlass

Verkehrswegen sind vielfältigen Belastungen ausgesetzt und folglich nehmen schadhafte Stellen mit zunehmender Nutzungsdauer zu. Eine beschädigte Infrastruktur stellt jedoch durch ein erhöhtes Stolper- und Sturzrisiko eine Einschränkung der Barrierefreiheit dar und reduziert die Qualität vor allem für den Fuß- und Radverkehr. Schadhafte Straßen wirken sich negativ auf den Fahrzeugverschleiß und die Lärmemissionen aus. In der Bestandsanalyse sind vor allem im Bereich der begleitenden Radwege (insb. Wurzelschäden) und der Gehwege Schäden festgestellt worden.

### Bausteine

- Erweiterung des kommunalen Erhaltungsmanagements (E EMI) zur systematischen Zustandserfassung und Priorisierung innerhalb des Straßenbauprogrammes
  - Erhaltung der Infrastruktur sollte vor Erneuerung stehen, sodass keine vollständige Abnutzung erfolgt
  - Regelmäßige Kontrolle des Straßengrüns und Freihalten von Mindestflächen, vor allem für den Fußverkehr, sowie Sichtbeziehungen
- Zulassung von halbachsigen Parken nur dort, wo die Oberfläche und der Unterbau der Gehwege für die Belastungen dimensioniert sind

## E6 Durchführung von Sicherheitsaudits

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b>	

### Anlass

Insbesondere bei der Planung von Stadtstraßen konkurrieren diverse Anspruchsgruppen um den eng begrenzten Raum, eine vollständig richtlinienkonforme Planung ist zumeist nur schwer zu realisieren. Zusätzlich sind die Planenden dem Druck aus Öffentlichkeit und Politik ausgesetzt. Dennoch zeigt sich, dass die Beachtung der Regelwerke einen erheblichen Einfluss auf die Sicherheit der Infrastruktur besitzt. Um den Straßenentwurf an dieser Stelle weiter zu qualifizieren, hat die EU bereits 2008 die Richtlinie 2008/96/EG zum „Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“ eingeführt, welche in

Deutschland durch die Einführung der Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) umgesetzt wurde.

Ein Sicherheitsaudit ist formelles Verfahren zur Beurteilung von Planungen und Entwürfen in allen Leistungsphasen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und ermöglicht somit die Korrektur möglicher Planungsdefizite durch das Vier-Augen-Prinzip. Ein speziell zertifizierter Auditor, welcher außerhalb des eigentlichen Planungsprozesses steht, kann unabhängig und ohne Einfluss von externen Zwängen Sicherheitsdefizite aufzeigen. Diese werden im Nachgang durch die Projektleitung abgewogen und ggf. die Planung entsprechend angepasst.

### Bausteine

- Einführung eines Sicherheitsaudits bei größeren Straßenneu- und umbauten entsprechend den Vorgaben der RSAS

## F Umwelt- & Klimaschutz

Durch die Mobilität von Personen und Gütern entsteht Verkehr, welcher neben positiven Effekten auch starke negative Effekte, vor allem auf die Umwelt und das Klima, besitzt. Auf europa- sowie bundesweiter Ebene wurden daher in den letzten Jahren einige Ziele beschlossen, welche die negativen Auswirkungen des Verkehrs senken sollen. Gleichzeitig steigt jedoch auch in Gronau die Verkehrsleistung weiter an.

Die Belastungen der Umwelt durch den Verkehr zeigen sich vor allem in folgenden Bereichen:

- Treibhausgase: Verbrennungsmotoren scheiden bei der Nutzung direkt, Fahrzeuge durch die Herstellung auch indirekt, klimaschädliche Gase (vor allem Kohlenstoffdioxid) aus. Diese führen zu einer steigenden globalen Erwärmung mit entsprechenden lokalen und weltweiten negativen Effekten (Hunger-/Wasserkrisen, Unwetter, Verlust von Biodiversität und Lebensraum, Ausbreitung von Schädlingen und Krankheitserregern, Hitzebelastung u.a.).
- Luftschadstoffe: Feinstaub, Ozon, Stickstoffoxide sowie Kohlenmonoxid entstehen bei der Verbrennung und bilden die Gruppe der lokal wirksamen negativen Effekte. Sie schädigen die Atemwege und Pflanzen sowie tragen zur Versauerung von Böden und Gewässern bei.

- Verkehrslärm: Durch den Verkehrslärm wird die Lebensqualität im freien Raum sowie in Innenräumen beeinträchtigt. Lärm führt bei längerfristiger Belastung auch zu gesundheitlichen Einschränkungen wie Bluthochdruck, Herzinfarkten und Schlaganfällen.
- Flächenverbrauch: Verkehr benötigt viel versiegelte und verdichtete Flächen, welche nicht mehr als Wasserspeicher und Lebensraum zur Verfügung stehen. Wege von Tieren werden zerschnitten und die Grundwasserneubildung behindert. Aufgrund der hohen Hitzespeicherwirkung von asphaltierten Flächen wird das Mikroklima verschlechtert.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Reduzierung der Umweltbelastungen durch den Verkehr
- Anpassung des Straßenraumes an die veränderten klimatischen Bedingungen im norddeutschen Tiefland

## Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes

Tabelle 10: Maßnahmenübersicht Umwelt- & Klimaschutz

Maßnahmenfelder	Priorität
F1 Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts	Niedrig
F2 Klimagerechte und klimangepasste Stadt	Mittel
F3 Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen	Niedrig

## F1 Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtwerke Gronau</li> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• progres.nrw - Emissionsarme Mobilität</li> <li>• FÖRi Elektromobilität</li> </ul>	

### Anlass

Viele Emissionen entstehen bei der Verbrennung konventioneller Treibstoffe, sodass sich durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte vor allem lokal Umfeld- und Umweltbelastungen reduzieren lassen. Während viele Bausteine des Mobilitätskonzeptes auf eine Verlagerung oder Vermeidung des motorisierten Verkehrs abzielen, kann durch alternative Antriebe der verbleibende motorisierte Verkehr verträglicher abgewickelt werden.

Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird vor allem auf Bundesebene durch steuerliche und finanzielle Anreize vorangetrieben. Ein weiteres wichtiges Element, welches primär in der Verantwortung der Kommunen liegt, ist die entsprechende Ladeinfrastruktur. Die Stadtwerke Gronau sind im Ausbau der Ladeinfrastruktur hauptverantwortlich und nehmen in diesem Maßnahmenfeld eine zentrale Rolle ein. Einerseits stellt ein dichtes Netz an Ladesäulen einen wichtigen Faktor für die Attraktivität des Antriebes dar, andererseits ist jede Ladesäule auch Werbung für die elektrische Mobilität.

Auch durch das 2014 beschlossene Klimaschutzkonzept des Kreis Borken wird im Handlungsfeld Mobilität der Ausbau und die Kartierung der vorhandenen Ladesäuleninfrastruktur beschrieben.

### Bausteine

- Erarbeitung eines E-Ladeinfrastrukturkonzeptes zur Quantifizierung des Bedarfes, zur Identifizierung geeigneter Orte sowie zur Harmonisierung der Ladesysteme.
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur entsprechend des prognostizierten Bedarfes. Dabei sollten in Gronau auch Ladepunkte für das G-Mobil sowie Orte mit längerfristigem Aufenthalt (Einkaufszentren, P+R-Anlagen, Arbeitsstandorte) mitgedacht werden.
- Kommunikation und Bewerbung der vorhandenen Ladeinfrastruktur, z.B. in der Energielandkarte.

## F2 Klimagerechte und klimangepasste Stadt

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Kreis Borken</li> <li>Stadtwerke Gronau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-Kom</li> <li>KInvFG</li> </ul>	

### Anlass

Die Gestaltung der Straßen- und Verkehrsräume hat einen erheblichen Einfluss auf das Mikroklima in Gronau. Neben den Möglichkeiten durch die Entsiegelung und vermehrte Begrünung den Ursachen des Klimawandels entgegenzuwirken, ist eine auf die veränderten klimatischen Bedingungen angepasste Gestaltung notwendig, um auf die bereits vorhandenen und sich zukünftig verstärkten Auswirkungen des Klimawandels zu reagieren (Klimafolgenanpassung).

Herausforderungen an die Stadtgestaltung sind hierbei vor allem der Umgang mit extremen Wetterereignissen, wie zum Beispiel Trockenheit, Hitze und Starkregen. Eine klimaangepasste Straßenraumgestaltung durch geringe Versiegelung und helle Oberflächen reduziert die Belastungen für die Bewohner:innen

erheblich und vermeidet durch ausreichende Abflussflächen Schäden durch Überschwemmungen.

### Bausteine

- Ausweitung der Straßenraumbegrünung: Vermehrter Einsatz von Straßengrün bei zukünftigen Straßenraumgestaltungen.
- Kompakte Straßen- und Kreuzungsräume schaffen Freiflächen und wirken der Entstehung lokaler Hitzeinseln entgegen.
- Der Einsatz von Materialien mit geringem Versiegelungskoeffizienten (z.B. Pflaster ohne Fugenverguss, Rasengittersteine) findet vermehrt Anwendung.
- Verwendung von hellen Oberflächen zur Reduktion der Wärmespeicherung.
- Dachanlagen im öffentlichen Raum (Haltestellen, Radabstellanlagen) eignen sich für eine Begrünung.

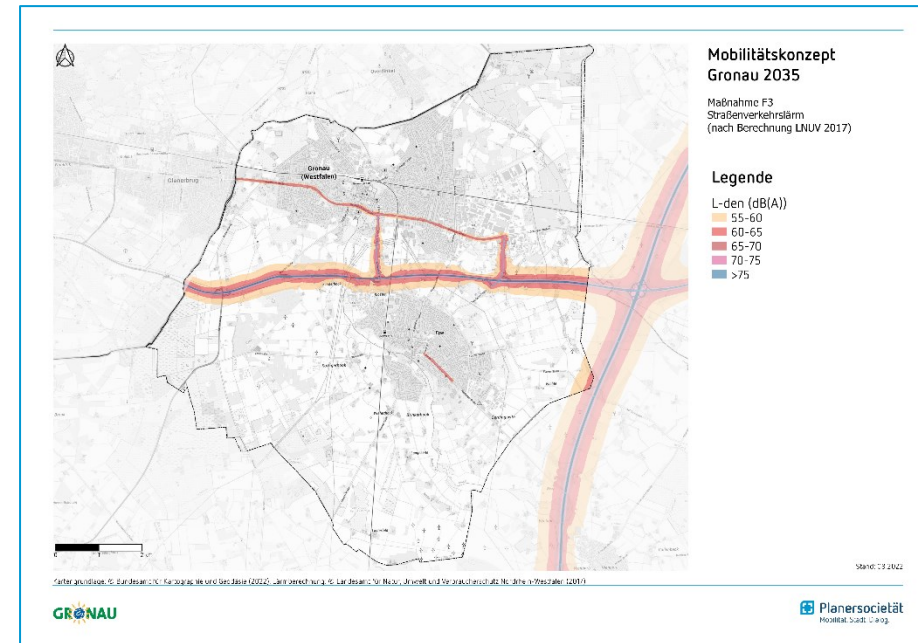
## F3 Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> gering
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Straßen NRW</li> <li>Bezirksregierung</li> <li>LNUV NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-kom-Str</li> <li>KInvFG</li> </ul>	

### Anlass

Lärmemissionen werden von den Anwohner:innen als besonders störend empfunden und beeinträchtigen die Gesundheit (Gehörschädigung, Herz-Kreislauf-Erkrankungen). Derzeit sind nur etwa 30 Anlieger:innen gemäß den Auslösewerten der Umgebungslärmrichtlinie vom Straßenlärm betroffen, insbesondere im Bereich der L510, L566 sowie der L574 (Beschluss 237/2018 Stadt Gronau). Zum einen werden jedoch auch schon geringere Lärmwerte als belastend empfunden, zum anderen ist ein enges Monitoring der Lärmbetroffenheit notwendig.

Karte 21: Straßenverkehrslärm



### Bausteine

- Überwachen der Lärmauslösewerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie zum Schutz der Anwohner:innen.
- An identifizierten Lärmschwerpunkten Umsetzung geeigneter Maßnahmen aus dem aktuellem Lärmaktionsplan und bei Bedarf darüber hinaus. Besonders geeignet sind:
  - Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Minde-rungspotenzial 3 bis 5 dB(A)).



- Instandhaltung von Fahrbahnen und Verwendung lärmindernder Asphalte (ab Geschwindigkeiten von 40 km/h überwiegen die Abrollgeräusche die Motorengeräusche).
- Verbreiterung der Seitenräume (siehe auch Maßnahme E1.1) (Erhöhung der Distanz zwischen Emissions- und Immissionsort).
- Bereits in der Bauleitplanung sollte auf eine lärmoptimierte Bebauung geachtet werden (Zuordnung der Nutzungen).

## G Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Angebotsverbesserungen Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote bekannt gemacht werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten sowie Veränderungen in der Straßenraumaufteilung abgebaut werden. Gerade im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum, die für eine erfolgreiche Mobilitätswende notwendig sind, aber während der Bauzeiten zu Einschränkungen für den anliegende Einrichtungen und Bewohnerinnen und Bewohner führen können, ist eine transparente Öffentlichkeitsarbeit essentiell.

Neben der Öffentlichkeitsarbeit ist ebenfalls das Mobilitätsmanagement ein strategischer Ansatz, das Mobilitätsverhalten hin zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds und zur Vermeidung von nicht notwendigen Wegen zu beeinflussen. Dabei stehen im Mobilitätsmanagement koordinierende und organisatorische sowie informierende und beratende Maßnahmen im Vordergrund, womit sich die Maßnahmenfelder des Mobilitätsmanagements stark von den vielfach eher baulich, infrastrukturellen Maßnahmenfeldern der anderen Handlungsfelder dieses Mobilitätskonzepts unterscheiden.

Ein wichtiges Merkmal des Mobilitätsmanagements ist der stark vernetzende Charakter, der den Austausch und die Einbeziehung verschiedener Akteure des

Mobilitätsgeschehens betrifft. Diese Vernetzung zielt auf die Verbesserung von Abläufen (bspw. in der Verwaltung oder in Betrieben) und verstärkte Information und Aktivierung von Akteuren (bspw. im schulischen Bereich oder in größeren Betrieben) ab. Je nach Zielstellung und Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind daher unterschiedliche Ansätze erforderlich, die als sich weiterentwickelnde Prozesse zu verstehen sind.

Letztlich soll das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, das Verständnis für die anstehenden Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anliegen (und der Öffentlichkeit im Allgemeinen) mit den Veränderungen zu erreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, welche Ziele das Mobilitätsmanagement oder die Kommunikationsstrategie verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen (z. B. Erwerbstätig, Schülerinnen und Schüler) und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll.

### Zentrale Handlungserfordernisse

Vor diesem Hintergrund haben sich im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

- Kommunales Mobilitätsmanagement: Bestehende Netzwerke zum Erfahrungsaustausch nutzen; Synergien mit dem Klimaschutzmanagement nutzen; kommunale Mobilitätsmanagementstrukturen etablieren.
- Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung: Elemente des Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung einführen, bspw. Leitfaden zur Barrierefreiheit oder zum umweltverbundfördernden Bauen.

- Betriebliches Mobilitätsmanagement: Gesamtstädtische Strategie entwickeln und aufbauen auf bestehenden Netzwerken das betriebliche Mobilitätsmanagement in die Betriebe bringen (Angebot für einzelne Unternehmen und Gewerbegebiete).
- Schulisches Mobilitätsmanagement: Umgebung von Schulen bspw. in Form von Schulwegplänen sicherer gestalten, Unterstützung zum Aufbau von Angeboten wie Walking-Bus oder Cycle-Train.
- Optimierung des Baustellenmanagements mit besonderem Augenmerk auf die Führung des Fuß- und Radverkehrs
- Ausbau zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote und des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements
- Stärkung der Sensibilität für Aspekte nachhaltiger Mobilität in der Öffentlichkeit
- Ausweitung des Angebotes und Verbesserung der Darstellung und Auffindbarkeit vorhandener Informationen der städtischen Website

**Maßnahmentabelle des Handlungsfeldes**

Tabelle 11: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmenfelder	Priorität
<b>G1 Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung</b>	
G1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Hoch

G1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	Hoch
<b>G2 Nachhaltige Quartiere</b>	<b>Mittel</b>
<b>G3 Optimierung des Baustellenmanagements</b>	<b>Niedrig</b>
<b>G4 Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements</b>	
G4.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	Niedrig
G4.2 Einführung eines Neubürgermarketings	Niedrig
G4.3 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	Mittel
G4.4 Einführung eines Veranstaltungstickets	Niedrig
<b>G5 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen</b>	<b>Mittel</b>
<b>G6 Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes</b>	<b>Hoch</b>
<b>G7 Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Gronau</b>	<b>Niedrig</b>

## G1 Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Um das Mobilitätsmanagement als Instrument zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität in Gronau zu etablieren, sind verwaltungsinterne Strukturen weiterzuentwickeln, die den Wissenstransfer ermöglichen, Anreize sowohl nach innen als auch nach außen zu setzen und Mobilitätsmanagementprozesse koordinieren. Weiterhin sollte die städtische Verwaltung mit ihrer Vorbildfunktion vorausgehen und ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement initiieren. Die Maßnahmen G1.1 und G1.2 sind hierbei die Teilbausteine der Maßnahme zur Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung.

### G1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b> • Stadt Gronau	<b>Mögliche Förderung</b> • FöRi-MM	

#### Anlass

Kommunales Mobilitätsmanagement ist ein zentrales Instrument, um bauliche, infrastrukturelle Maßnahmen durch Information, Austausch und Weiterbildung zu ergänzen und die Mobilitätskultur in Gronau hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Um die Bedeutung des kommunalen Mobilitätsmanagements zu betonen und Prozesse lenken und koordinieren zu können, ist zur zügigen Umsetzung auch eine personelle Verankerung des kommunalen Mobilitätsmanagements zu empfehlen.

#### Bausteine

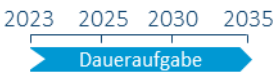
Empfohlen wird, eine zentrale Verantwortlichkeit für das kommunale Mobilitätsmanagement festzulegen. Kernaufgabe ist die Weiterentwicklung und Umsetzung des Mobilitätsmanagementmaßnahmen des Mobilitätskonzepts. Dies umfasst insbesondere die folgenden Aufgaben:

- Einrichtung einer zentralen Stelle als Ansprechperson in Verantwortung für Mobilitätsthemen und als zentrale koordinierende Stelle (Mobilitätsmanager:in) inkl. Verankerung im Stellenplan der Stadt
- Ansprechperson für das Thema Mobilität in der Öffentlichkeit
- Übernimmt wichtige Querschnitts- und Koordinierungsfunktion innerhalb der Verwaltung (Koordinierung der Maßnahmen des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement, siehe Maßnahme G4)
- Informationsversorgung und Beratung aller Führungskräfte einer Kommune
- Aufgabe des Wissenstransfers an interessierte Unternehmen, Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen
- Initiierung von Öffentlichkeitskampagnen
- Koordination und Umsetzung der Maßnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit (insbesondere für die verwaltungsinternen Maßnahmen, aber auch für die zielgruppenspezifischen Angebote)
- Teilnahme am interkommunalen Austausch, beispielsweise im Rahmen des Zukunftsnetz Mobilität NRW oder der Arbeitsgemeinschaft fußgän-

ger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (u. a. Anstreben einer Mitgliedschaft) oder weiteren Netzwerken.

- Kontinuierliche Evaluation des Fortschritts im Mobilitätsmanagements

## G1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> hoch
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Städtische Unternehmen</li> </ul>	FöRi MM	

### Anlass

Das betriebliche Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (inkl. städtischer Töchter wie die Stadtwerke Gronau GmbH) soll die Mobilität der städtischen Beschäftigten nicht nur auf dem täglichen Weg zur Arbeit, sondern auch bei ihren Dienstgängen beeinflussen. Das Mobilitätsmanagement zielt dabei konkret auf die Vermeidung von Fahrten, die Abwicklung nicht vermeidbarer Verkehre mit dem Umweltverbund sowie die umweltfreundliche Abwicklung der verbleibenden Kfz-Fahrten der Mitarbeiter:innen ab. Durch Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltungsstrukturen sowie im Bereich der städtischen Tochtergesellschaften kann die Stadt einerseits eine Vorbildfunktion einnehmen und andererseits durch die Vielzahl an Beschäftigten bereits für erste Wirkungen im Mobilitätsverhalten sorgen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit,

Ideen und Konzepte zu erproben und so Know-How für die Übertragung und Weiterentwicklung der Maßnahmen für Betriebe und Unternehmen zu generieren.

### Bausteine

Zunächst wird ein Grundsatzbeschluss zur Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung empfohlen, um den eindeutigen Willen der Verwaltung/ der Stadt zu verdeutlichen, den Verkehr zu reduzieren und umweltfreundlicher abzuwickeln. Ebenso sollte dieser Beschluss die Festlegung einer personellen Verantwortung und erste Projekte beinhalten.

Zur Durchführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung werden die folgenden Inhalte empfohlen:

### Verkehrsvermeidung

- Erleichterung und Bewerbung der Möglichkeiten zur Homeoffice-Tätigkeit zur Verringerung der Fahrten bzw. Arbeitswege
- Durchführung von Telefon- und Videokonferenz statt Vor-Ort-Termine: Zur Vermeidung von Fahrten sollte die Möglichkeiten zur Nutzung von Telefon- und Videokonferenzen bereitgestellt werden und deren Nutzung stärker forciert werden.

### Verlagerung auf den Umweltverbund

- Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen an den Standorten der Verwaltung
- Ausbau des Angebotes an Dienst-Fahrrädern und Pedelecs

- Befragung der Mitarbeitenden zur Ermittlung von Potenzialen und Akzeptanz der Maßnahmen
- Stärkere Bewerbung bestehender Angebote: Radstation, JobTicket, Mitfahrerportale
- Forcierung der Nutzung von Bus und Bahn, des Fahrrad oder Carsharing auf dienstlichen Fahrten
- Weiterführung der Aktion *Stadtradeln*
- Rücknahme der Subventionierung des Parkens für Mitarbeitende

### **Umweltfreundliche Abwicklung von Fahrten**

- Umrüstung städtischer Flotten (Dienstfahrzeuge, Baumaschinen) auf nachhaltigere Antriebe

Zur Umsetzung der genannten Maßnahmen sind eine regelmäßige Evaluation der Maßnahmen sowie eine starke Bewerbung der Möglichkeiten, Fahrten zu vermeiden oder umweltfreundlicher zurückzulegen, zu empfehlen. Dies gilt insbesondere auch für öffentlichkeitswirksame Projekte, um so die Vorbildfunktion der Verwaltung zu stärken und weitere Unternehmen und Betriebe zur Umsetzung der Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zu motivieren.

Weitere Maßnahmen sind durch das Mobilitätsmanagement zu entwickeln und können insbesondere durch die Befragung der Mitarbeiterschaft ermittelt werden.



## G2 Nachhaltige Quartiere

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
		
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Immobilienentwicklungsges.</li> </ul>		

### Anlass

In der Regel wird die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl am Startort des Weges getroffen, also zumeist am Wohnort. Entsprechend groß ist das Potenzial durch geeignete Maßnahmen eine Verlagerung zum Umweltverbund zu erreichen. Zielgruppe sind dabei die Bewohner:innen und Besucher:innen der Quartiere. Einheitliche Gebietstypen vereinfachen dabei die Ansprache der Bürger:innen.

Zentrale Elemente des quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements sind dabei der Abbau von Nutzungshemmnissen gegenüber Verkehrsmitteln des Umwelt-

verbundes sowie die Bewerbung dieser. Durch Bebauungspläne, die Stellplatzsatzung und standortbezogene Mobilitätskonzepte kann die Stadt Gronau einen relevanten Einfluss auf die Mobilität in zukünftigen Quartieren nehmen.

### Bausteine

- In der Erschließungsplanung ist eine nahmobilitätsfreundliche Netz- und Straßenraumgestaltung zu forcieren
- Geteilte Mobilität (Lastenrad, Pedelec, Auto) sollte eine zentrale Position innerhalb des Quartieres einnehmen
- Im Quartier werden hochwertige Radabstellanlagen inklusive Radservicestationen vorgehalten
- Zentrale Paketannahmestellen (z.B. Paketshops, Paketstationen) reduzieren den urbanen Wirtschaftsverkehr
- Die Ladeinfrastruktur für elektrische Verkehrsmittel wird beim Neubau berücksichtigt

Für Wohnbauvorhaben über 20 Wohneinheiten sowie Gewerbeansiedlungen ab 50 Mitarbeitenden werden standortbezogene Mobilitätskonzepte empfohlen

## G3 Optimierung des Baustellenmanagements

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Kreis Borken</li> <li>• Straßen NRW</li> <li>• RVM</li> </ul>		

### Anlass

Baustellen stellen immer eine Störung im Verkehrsablauf dar, sind jedoch für die Ertüchtigung, Optimierung und Anpassung der Infrastruktur notwendig. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr stellen Umleitungen aufgrund der Umwegeempfindlichkeit der Verkehrsträger eine starke Qualitätsminderung dar.

Um die Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen für das Verkehrssystem zu minimieren, ist eine gute Abstimmung der Baustellen aufeinander, eine verursacherübergreifende Kommunikation sowie eine sichere und integrierte Planung der bauzeitlichen Verkehrsführung notwendig. Im Beteiligungsprozess

zeigte sich, dass insbesondere die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Arbeitsstellen häufig unzureichend ist. Auch in Bezug auf die Koordination und die Kommunikation wurden Optimierungswünsche formuliert.

### Bausteine

- Grundsätzliche Berücksichtigung der Belange von zu Fuß Gehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, sowie der Belange des Radverkehrs bei der Ausweisung von Baustellen mit entsprechend beschilderten Alternativwegen, die den Mindeststandards des Fuß- und Radverkehrs und der Barrierefreiheit entsprechen. Ggf. Information und Abstimmung mit betroffenen Multiplikatoren, wie zum Beispiel mit dem ADFC.
- Zusammenarbeit zwischen den Straßenbaulastträgern, der Stadt und dem RVM, um Baustellen und kurzfristige Sperrungen dynamisch und tagesaktuell zu sammeln und an die Bürgerinnen und Bürger weiterzuleiten (siehe auch Maßnahme G7). Information über mögliche Störungen im Nahmobilitätsnetz können z. B. auf den FIS-Anlagen der Haltestellen im ÖPNV angezeigt werden.

## **G4 Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements**

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen oder besondere Verkehrsinfrastrukturangebote, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. Auch wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen von einzelnen Betrieben oder Einrichtungen umgesetzt werden müssen, kommt der Stadt eine wesentliche regulierende, koordinierende und informierende Rolle zu, die entscheidend über den Erfolg und Misserfolg von Mobilitätsmanagement sein kann. Das hier vorgestellte Maßnahmenbündel ist daher auch stark vernetzt mit der Maßnahme G1.1.

## G4.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>Ortsansässige Unternehmen</li> </ul>	FöRi-MM	

### Anlass

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels in der Stadt Gronau auch dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Durch das BMM soll eine möglichst große Zahl an Arbeitgebern und Arbeitnehmern mit den Vorteilen und Potenzialen nachhaltiger Mobilität erreicht werden.

### Bausteine

Es wird empfohlen, dass die Stadt Gronau die aktive Ansprache und Beratung ortsansässiger Betriebe zum Thema Mobilität ausweitet. Aufbauend auf den bestehenden Netzwerken (bspw. durch das Programm ÖKOPROFIT) wird empfohlen, die Ansätze und Vorteile des BBM vorzustellen:

- Unternehmensbezogene Vorteile und Nutzen: Kosteneinsparung bei Flächengewinn, Grünes Marketing, Mitarbeitermotivation und -bindung
- Vorteile und Nutzen für Beschäftigte: Kostenersparnisse auf Arbeitswegen, Bewegung- und Gesundheitsförderung (Gesundheitsprävention)
- Allgemeine Vorteile und Ziele: Verbesserung der Verkehrssituation, Beitrag zum Umweltschutz

Typische Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement sind:

- Unterstützung bei Homeoffice
- Angebot von Jobtickets oder Jobfahrrädern
- Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen, Lademöglichkeiten für Elektrofahräder, Bereitstellung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- Bewerbung der Nutzung des ÖPNV oder Nutzung des Fahrrads für dienstliche Fahrten
- Parkraummanagement
- Fuhrparkmanagement und Carpooling/ Carsharing
- Individuelle Mobilitätsberatung

### G4.2 Einführung eines Neubürgermarketings

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
• Stadt Gronau		

#### Anlass

Personen, die gerade ihren Wohnort gewechselt haben, befinden sich in einer Umbruchsituation. Bestehende Mobilitätsroutinen müssen dabei häufig an den neuen Wohnort angepasst werden. Dieses Aufbrechen der Gewohnheiten gilt es zu nutzen und den Neubürger:innen die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätsangebote in Gronau aufzuzeigen.

#### Bausteine

Die Stadt Gronau bietet Neubürger:innen bereits eine kostenlose Stadtführung an, zu der sie im Anschluss an die An- bzw. Ummeldung in einem Neubürger-Willkommensbrief eingeladen werden. Der Willkommensbrief bietet die Möglichkeit ebenfalls die Mobilitäts- und Informationsangebote der Stadt Gronau

zu bewerben. Es wird empfohlen, kompakt auf die bestehenden Mobilitätsoptionen (Radwegenetz und ÖPNV-Angebot, aber auch attraktive Fußwege, Mobilitätsplattform, siehe Maßnahme G7) hinzuweisen.

Neben den indirekt wirkenden Online-Angeboten wird empfohlen, gemeinsam mit dem Stadtmarketing, ein Neubürgerpaket zu entwickeln. Dieses kann neben den allgemeinen Mobilitätsoptionen in Gronau auch wohnortspezifischere Informationen und Angebote beinhalten:

- ÖPNV-Schnuppertickets
- Carsharing Gutschein
- Rad- und Fußverkehrskarten
- Informationen zu Mobilstationen und weiteren intermodalen Angeboten
- Einladungen zu geführten Radtouren
- Marketing-Artikel („Giveaways“ mit regionalen Mobilitätsbezug, z. B. Handyhalter für das Fahrrad)

### G4.3 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Schulen</li> <li>• Berufsschulen</li> <li>• Kindergärten</li> </ul>	FöRi-MM	

#### Anlass

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten in Gronau auf dem täglichen Weg zur oder von der Schule bzw. Kindergarten betreffen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Eltern (im Hol- und Bringverkehr) sowie Lehrkräfte (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einzubeziehen. Darüber hinaus sollen über Berufsschulen auch junge Erwachsene angesprochen werden. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Zahl junger Menschen

erreicht werden, die in der Umsetzung der zukünftigen Mobilität eine entscheidende Rolle einnehmen werden. Ihnen sollen die Vorteile und Potenziale aber auch die Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

#### Bausteine

Zur Einführung des schulischen Mobilitätsmanagements wird die Einrichtung einer gesamtstädtischen Koordinierungsstelle empfohlen. Diese fungiert als Ansprechpartnerin für die Schulen und weiteren Lehrstätten und spricht diese aktiv auf mögliche Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements an. Als öffentlichkeitswirksamer Auftakt in den Einrichtungen werden Erreichbarkeitsschecks initiiert (siehe Maßnahme G5).

Grundsätzlich werden die folgenden Ansätze empfohlen:

- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrenden, Schüler:innen und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst-/Schulweg.
- Anstoß regelmäßiger Aktionen oder Wettbewerbe zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität/ umweltbewusste Mobilität/ sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“: geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung).
- Forcierung von Schulwegsicherungsplänen (inkl. Maßnahmenprogramm zur Gestaltung der Geh- und Radwege im Umfeld, ggf. Einrichtung von Elternhaltestellen und Sperrung zu bestimmten Tageszeiten)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation eines Walking-Bus (Gruppen, die begleitet von Eltern zur Schule geht) und/oder Cycle-


Train-Projekte (Schüler:innen-Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fährt).

- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

### Weitere Hinweise

FGSV 2018: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement

#### G4.4 Einführung eines Veranstaltungstickets

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Veranstalter</li> <li>• RVM</li> </ul>		

#### Anlass

Gronau besitzt mehrere Veranstaltungsorte (z.B. Bürgerhalle, rock'n'popmuseum), die auch eine überregionale Bedeutung besitzen. Bei größeren Veranstaltungen besitzen die Veranstaltungsorte eine entsprechend große Funktion als Verkehrserzeuger, sodass hier ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund besteht.

Um die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver zu gestalten, bieten diverse Veranstalter sogenannte Veranstaltungstickets in Zusammenarbeit mit dem lokalen Verkehrsverbund an. Hierbei zahlt jede:r Besucher:in bereits mit dem Ticketkauf ein Fahrkarte für Busse und Bahnen. Aufgrund der unkomplizierten Ticketabwicklung und der großen Abnahmen können Verkehrsverbünde hierbei günstige Konditionen anbieten.

Auf Seite der Besucher:innen werden die Extrakosten nicht gesondert ausgewiesen, sodass diese dies als Service in der Regel positiv wahrnehmen. Durch die subjektiv als umsonst empfundene Möglichkeit der ÖV-Nutzung können Verlagerungspotenziale aktiviert. Dies ist bei Veranstaltungen auch vor dem Hintergrund des Alkoholkonsums auf der einen Seite besonders wirksam, auf der anderen Seite werden so auch potenziellen Fahrten unter Alkoholeinfluss, auch mit dem Fahrrad, entgegengewirkt.

#### Bausteine

- Bildung einer Projektgruppe mit regelmäßigen Sitzungen mit den Betreibern größerer Veranstaltungsorte, Veranstaltungsfirmen sowie dem RVM.
- Initiierung eines Veranstaltungstickets mit den beteiligten Akteuren für Veranstaltungen in Gronau.



## G5 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> 100.000 € - 500.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
<b>A</b> <b>B</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>	2023 2025 2030 2035 	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Eigentümer</li> <li>• Presse</li> </ul>		

### Anlass

Neben den zielgruppenspezifischen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zielen Erreichbarkeitschecks auf das Wegeziel als gemeinsames Element ab. Die Erreichbarkeit von Alltagszielen mit dem Umweltverbund ist ein wichtiger Aspekt, um Wege des Alltages auf den Umweltverbund zu verlagern. Bei größeren Zielen, wie z.B. dem Freibad oder Einzelhandelsstandorten, bündeln sich im Umfeld Wege, deren Nutzer:innen gemeinsam adressiert werden können.

Die Durchführung von Erreichbarkeitschecks verfolgt dabei zwei Ziele: Zum einen sollen gemeinsam mit den Nutzer:innen Defizite und Optimierungspotenziale im Umfeld ermittelt werden. Zum anderen wird durch den Check selbst auch öffentlichkeitswirksam für die verschiedenen Möglichkeiten, das

entsprechende Ziel zu erreichen, sensibilisiert. In diesem Sinne können Erreichbarkeitschecks auch als Einstieg in das berufliche und schulische Mobilitätsmanagement genutzt werden (siehe Maßnahme G4.1 und G4.3).

### Bausteine

- Initiierung von Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen
- Teilnahme von Politik, Verwaltung und Verantwortlichen vor Ort, nach Möglichkeit auch Presse
- Gemeinsames Begehen und Befahren des Umfeldes und wichtigen Zubringerachsen mit dem Fokus:
  - Barrierefreiheit (Niveaugleiche Wegeführung, Wegebreite, Leitelemente)
  - Fußverkehr (Querungsstellen, Sicherheit)
  - Radverkehr (Wegeführung, Abstellanlagen)
  - ÖPNV (Erreichbarkeit von/zur nächsten Haltestelle bzw. Haltepunkt des G-Mobils)
- Neben dem Umfeld sollte dabei auch die Situation vor Ort (z.B. barrierefreier Zugang, Abstellmöglichkeiten) betrachtet werden
- Festhalten der Defizite und Potenziale und Umsetzung von kurzfristigen Maßnahmen, ggf. auch symbolischen Maßnahmen (z.B. aufgemalte Füße)

## G6 Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes

<b>Priorität</b> !!!★	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035 Daueraufgabe	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Gronau</li> <li>AGFS</li> <li>Zukunftsnetz NRW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AGFS-Kampagnen</li> <li>Zukunftsnetz NRW</li> </ul>	

### Anlass

Viele Zielstellungen des Mobilitätskonzeptes setzen eine Verhaltensänderung der Gronauerinnen und Gronauer voraus. Neben der Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen ist für eine Verhaltensänderung jedoch auch die Kommunikation der Vorteile und Möglichkeiten des Umweltverbundes notwendig. Im Beteiligungsprozess zeigte sich, dass einige Angebote in Gronau nicht allen Bürger:innen bekannt sind.

Um für den Umstieg auf den Umweltverbund zu sensibilisieren müssen die Alternativen positiv aufgeladen werden, kommunale Vertreter:innen sollten dabei

eine Vorbildfunktion einnehmen. Hierfür ist zum Beispiel die bundesweite Aktion „Stadtradeln“ geeignet.

Auch für das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit sind Kampagnen wichtig. Neben einer sicheren Infrastruktur ist ein umsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten im Verkehrsraum elementar für die Reduktion der Unfallzahlen. Hier zeigte sich im Prozess insbesondere der Wunsch, die Regelkenntnis der Verkehrsteilnehmer:innen zu adressieren.

### Bausteine

- Beteiligung an Öffentlichkeitskampagnen zur Bewerbung des Umweltverbundes der AGFS und des Zukunftsnetzes
- Beteiligung an Kampagnen zur Steigerung der Verkehrssicherheit der AGFS und des Zukunftsnetzes
- Initiierung geeigneter Kampagnen zur Steigerung der Regelkenntnis (z.B. Regelquiz, Verkehrsregel der Woche)
- Aktive Bewerbung von neuen Angeboten (z.B. Ausweitung G-Mobil) und Infrastrukturprojekten (z.B. neue Radwegeverbindung), auch in den neuen Medien
- Veranstaltung von Aktionstagen (z.B. Parking Day)
- Verteilung von Give-Aways (z.B. Reflektoren)

## G7 Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Gronau

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kostenklasse</b> < 100.000 €	<b>Kosten/Nutzen</b> mittel
<b>Zielbezug</b>	<b>Zeitraumen</b>	
A B C D E	2023 2025 2030 2035	
<b>Zentrale Akteure</b>	<b>Mögliche Förderung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Gronau</li> <li>• Straßen NRW</li> <li>• RVM</li> </ul>		

### Anlass

Mobilitätsoptionen und Mobilitätsinformationen werden von unterschiedlichen Stellen gepflegt und veröffentlicht. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten sind jedoch für außenstehende Bürger:innen nicht nachvollziehbar, sodass unterschiedliche Plattformen ein Hemmnis, oft im Bereich der geteilten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs, darstellen.

Vom RVM ist bereits die BuBiM-App initiiert worden, welche aktuelle Informationen und Buchungsmöglichkeiten im ÖPNV, Car- und Bikesharing bietet. Für die Stadt Gronau besteht daher noch Handlungsbedarf im Hinblick auf die Kom-

munikation der Baustellensituationen sowie der Weiterentwicklung des Mängelmelders. Dieser kann dann auch zur Abfrage der Angsträume genutzt werden (siehe Maßnahme A4).

### Bausteine

- Integration lokaler Angebote (z.B. Lastenradsharing) in die BuBiM-App
- Aufbau einer Mobilitätsplattform für Gronau für die Bereiche Baustellenmanagement und Mängelmelder

## 4 Integriertes Handlungskonzept

Um die zuvor beschriebenen Handlungs- und Maßnahmenfelder zu einem in sich geschlossenen und auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes abgestimmtes Gesamtkonzept weiterzuentwickeln, werden Maßnahmen in ein integriertes Handlungskonzept überführt. Dazu wurden zunächst die einzelnen Maßnahmenfelder auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und anschließend priorisiert (siehe Abbildung 37). Die entsprechenden Priorisierungen, Kosten und Zeitrahmen sowie weitere Informationen sind in den Steckbriefen der Maßnahmen festgehalten. Eine Übersicht über die Maßnahmen inkl. Priorisierung ist in der Abbildung 36 dargestellt.

Aufbauend darauf wurde eine Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes erarbeitet (siehe Abbildung 38 bis Abbildung 40). Diese zeitliche Abfolge berücksichtigt einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Ein Teil der Maßnahmen davon ist als Daueraufgabe zu verstehen, andere wiederum ohne großen personellen und finanziellen Aufwand zu realisieren. Einige Maßnahmen erfordern zudem einen deutlich längeren Vorlauf, weil die Rahmenbedingungen derzeit noch nicht gegeben sind oder weil sie noch mit überregionalen Akteuren abgestimmt werden müssen (z. B. Bahnverbindung Bad Bentheim mit u.a. der Deutsche Bahn AG und der Bentheimer Eisenbahn AG). Andere orientieren sich an anderen Planwerken wie dem integrierten Klimaschutzkonzept. Die Umset-

zung der ÖPNV-Maßnahmen ist sehr stark an den kommenden Nahverkehrsplan des Kreis Borken gebunden, in den die Ergebnisse aus dem Mobilitätskonzept einfließen sollten.

Lesehinweise zu Abbildung 38 bis Abbildung 40: Jedes Handlungsfeld ist anhand des Piktogramms zu erkennen. Die Schlüsselmaßnahmen, auf die sich mit der Verwaltung und dem Lenkungsreis geeinigt wurde, sind mit einem Stern markiert, Daueraufgaben wurden mit einem Unendlichkeitszeichen ( $\infty$ ) versehen. Die Maßnahmen sind gemäß der Abfolge aus den Maßnahmentabellen der Handlungsfelder geordnet (nicht nach Einschätzung der Priorität) und stellen jeweilig Einschätzungen zum Umsetzungshorizont dar. Nicht alle Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern, je nach Intensität und finanzieller Wirkung, einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Die Intensität der Färbung skizziert diesen Verlauf.

Abbildung 36: Zielwirkung der Maßnahmenfelder (dunkelblau = hoch, hellblau = niedrig)

Maßnahmen & Zielbeitrag			Mehr Klimaschutz	Hohe Verkehrssicherheit	Gute Erreichbarkeit	Hohe Lebensqualität	Nachhaltiges Mobilitätsverhalten
A Fußverkehr & Barrierefreiheit	A1.	Definition wichtiger Bereiche im Fußverkehr					
	A1.1.	Aufwertung von zentralen Gehwegverbindungen					
	A1.2.	Aufwertung weiterer Gehwege					
	A2.	Optimierung von bestehenden Querungsmöglichkeiten					
	A3.	Abbau räumlicher Barrieren					
B Radverkehr & Mikromobilität	A4.	Identifikation und Abbau von Angsträumen					
	B1.	Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes					
	B1.1.	Umsetzung der Veloroute					
	B1.3.	Attraktive Nord-Süd-Achse im Osten und Westen Gronaus					
	B1.2.	Aufwertung der direkten Verbindung Epe - Gronau Zentrum					
	B1.4.	Attraktivierung der Umfahrungen des Zentrums					
	B1.5.	Ausbau von Fahrradstraßen					
	B1.6.	Prüfung der Einrichtung von Fahrradzonen					
	B1.7.	Weitere Umsetzung des Radwegenetzes					
	B1.8.	Prüfung von Optionen zur Beleuchtung von Radwegen					
C ÖPNV & Intermodalität	B2.	Ausbau von Radabstellanlagen					
	C1.	Verbesserung der Bahnanbindung					
	C1.1.	Einrichtung Bahnverbindung Bad Bentheim					
	C1.2.	Unterstützung der Anpassung durch S-Bahnnetz Münsterland					
	C1.3.	Prüfung Bahnhofpunkte Gronau Ost und Dreiländersee					
	C1.4.	Taktverdichtung im Bahnverkehr					
	C2.	Weiterentwicklung des Busangebots					
	C2.1.	Einrichtung Baumwollexpress					
	C2.2.	Optimierung der Linie R77					
	C2.3.	Weiterentwicklung G-Mobil					
	C2.4.	Grenzüberschreitender Busverkehr					
	C3.	Einrichtung von Mobilstationen					
	C3.1.	Weiterentwicklung Bahnhof Gronau					
	C3.2.	Weiterentwicklung Bahnhof Epe					
	C3.3.	Aufwertung und Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen an der B54					
	C3.4.	Barrierefreie Weiterentwicklung weiterer Bushaltestellen im Stadtgebiet					
	C3.5.	Pilotprojekt: Mobilpunkte					
	C4.	Unterstützung von Sharing-Angeboten					
	C4.1.	Unterstützung von Carsharing-Angeboten					
	C4.2.	Unterstützung eines öffentlichen (Lasten-)Radverleihangebots					
C4.3.	Aufbau und Bewerbung eines Pendlerportals						
C5.	Weiterentwicklung der Tarifstruktur						

Maßnahmen & Zielbeitrag			Mehr Klimaschutz	Hohe Verkehrssicherheit	Gute Erreichbarkeit	Hohe Lebensqualität	Nachhaltiges Mobilitätsverhalten
D MIV & Wirtschaftsverkehre	D1.	Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetz					
	D1.1.	Weiterentwicklung Straßennetz - Abgestuftes Straßennetz					
	D1.2.	Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen					
	D1.3.	Lkw-Führungsnetz für den Schwerverkehr					
	D1.4.	Verkehrslenkung & -information					
	D2.	Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr					
	D2.1.	Parkraumstrategie Innenstadt					
	D2.2.	Parkraumstrategie Epe					
	D3.	Umweltfreundliche Wirtschaftsverkehre					
	D3.1.	Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie City-Logistik					
E Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	D3.2.	Lieferverkehr verträglich organisieren / Einrichtung von Ladezonen					
	D3.3.	City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen					
	E1.	Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen					
	E1.1.	Aufwertung wichtiger Hauptverkehrsstraßen					
	E1.2.	Gestaltung von Ortseingängen					
	E1.3.	Attraktive Wohnquartiere					
	E1.4.	Sichere Verkehrswege					
	E2.	Integrierte Knotenpunktgestaltung					
	E3.	Verbesserte Erreichbarkeit und Aufwertung zentraler Bereiche Gronaus					
	E3.1.	Weiterentwicklung der Innenstadt					
	E3.2.	Weiterentwicklung des Zentrums Epe					
	E3.3.	Aufwertung und verbesserte Anbindung weiterer Einkaufsstandorte					
	E3.4.	Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten					
	E4.	Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung					
	E5.	Instandhaltung und Pflege von Verkehrswegen					
	E6.	Durchführung von Sicherheitsaudits					
	F Umwelt- & Klimaschutz	F1.	Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts				
F2.		Klimagerechte und klimaangepasste Stadt					
F3.		Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen					
G1.		Stärkung des Mobilitätsmanagements in der					
G1.1.		Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements					
G1.2.		Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung					
G2.		Nachhaltige Quartiere					
G3.		Optimierung des Baustellenmanagements					
G4.		Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements					
G4.1.		Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements					
G4.2.		Einführung eines Neubürgermarketings					
G4.3.		Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements					
G4.4.		Einführung eines Veranstaltungstickets					
G Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	G5.	Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen					
	G6.	Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds					
	G7.	Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Gronau					

Abbildung 37: Maßnahmenübersicht inkl. Priorisierung

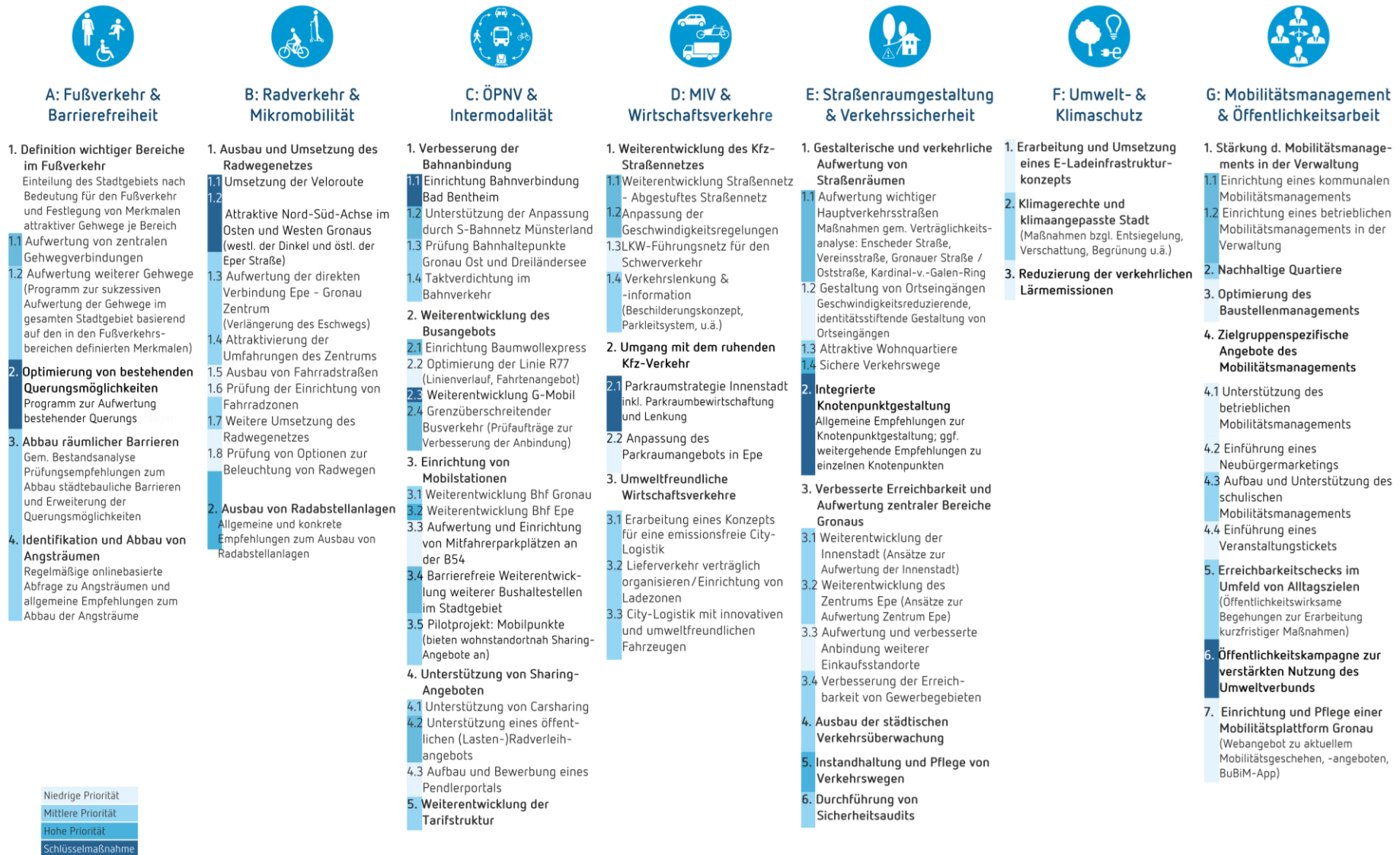
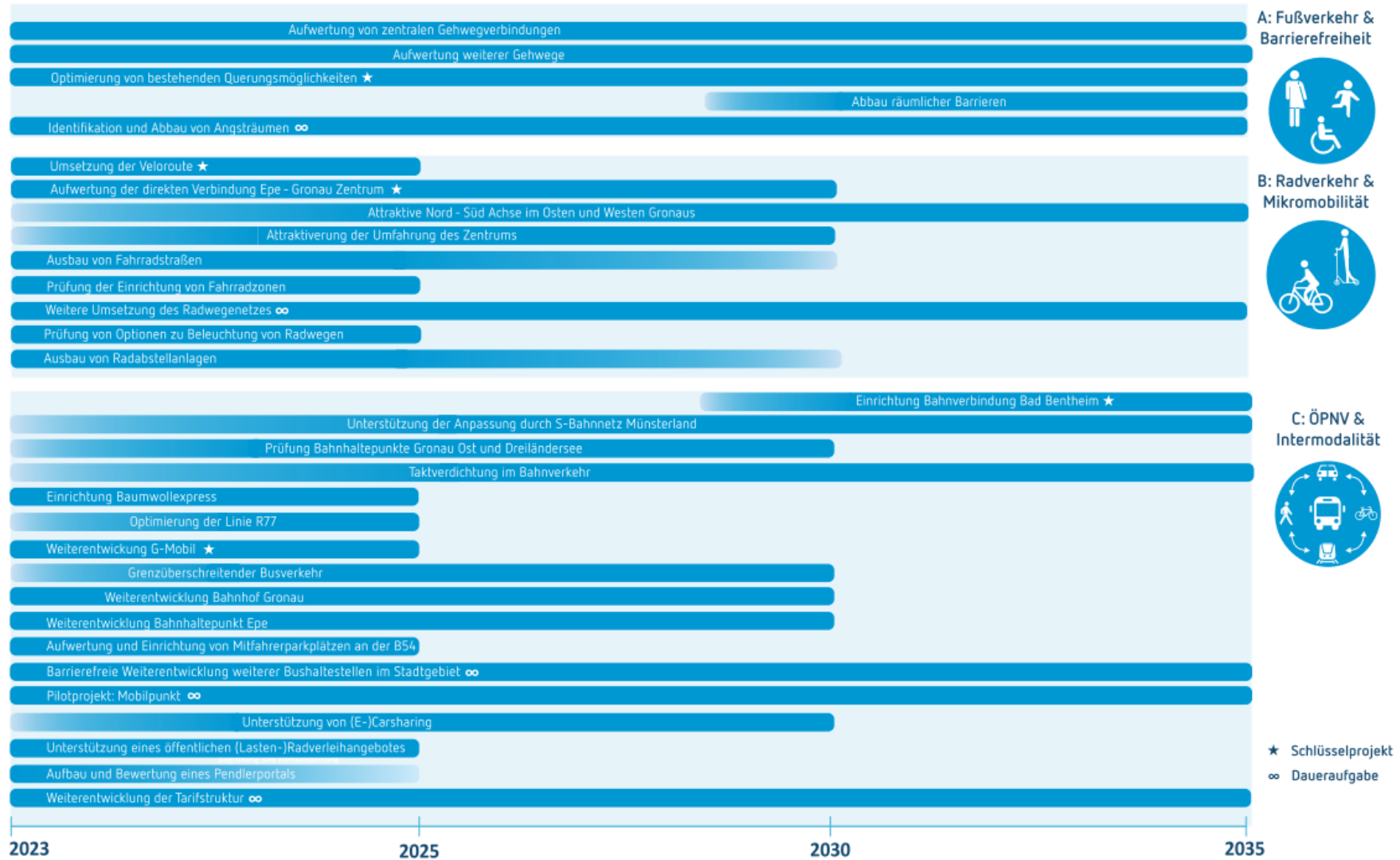


Abbildung 38: Empfehlung zur zeitlichen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Teil 1

# Integriertes Handlungskonzept

# Mobilitätskonzept Gronau



A: Fußverkehr & Barrierefreiheit



B: Radverkehr & Mikromobilität



C: ÖPNV & Intermodalität



★ Schlüsselprojekt

∞ Daueraufgabe

Abbildung 39: Empfehlung zur zeitlichen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Teil 2

# Integriertes Handlungskonzept

# Mobilitätskonzept Gronau



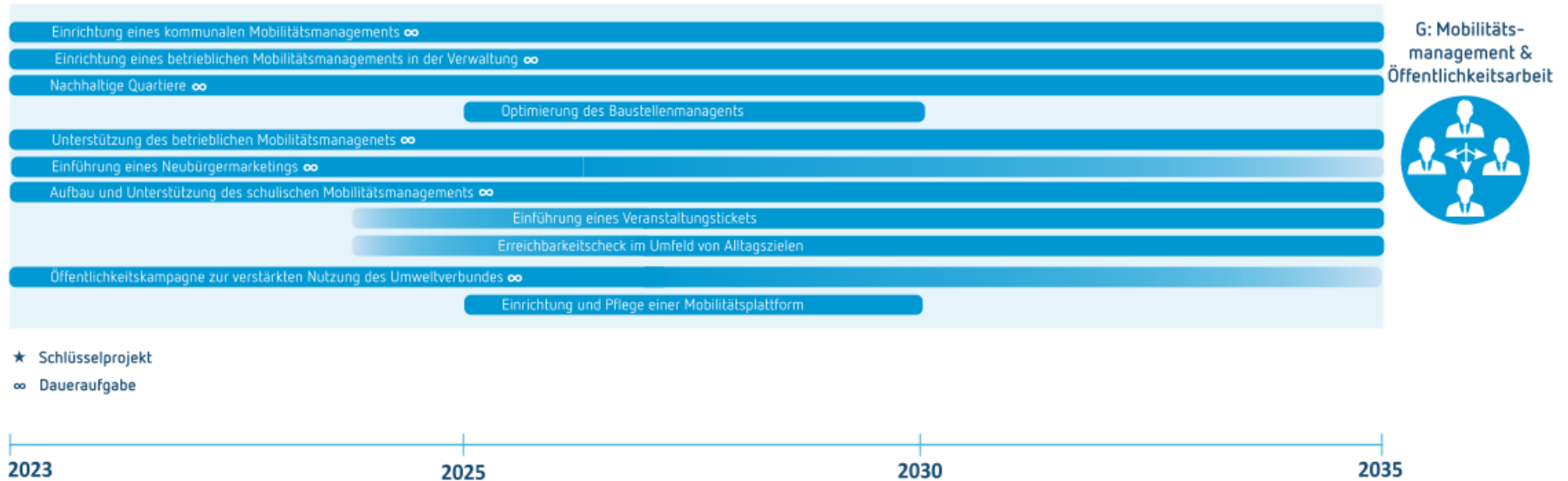
★ Schlüsselprojekt  
∞ Daueraufgabe



Abbildung 40: Empfehlung zur zeitlichen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes Teil 3

# Integriertes Handlungskonzept

# Mobilitätskonzept Gronau



G: Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit



- ★ Schlüsselprojekt
- ∞ Daueraufgabe



## 5 Evaluation

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten fünf Oberziele und den weiterentwickelten Unterziele aus dem Zielkonzept (siehe Kapitel 2) sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung zu messen bzw. zu überprüfen. Das Mobilitätskonzept der Stadt Gronau und weitere Konzepte wie das Klimaschutzkonzept sollten nicht als abgeschlossene Werke betrachtet werden, sondern müssen kontinuierlich überprüft und bei Bedarf an die jeweils neuen Erfordernisse und Entwicklungen angepasst werden. Diese können kleinräumiger Art und lokal, aber ebenso auch von überregionaler Bedeutung sein. Vor allem mit Blick auf die politische, wirtschaftliche und klimatische Entwicklung, künftige Innovationen, den prognostizierten Bevölkerungszuwachs Gronaus, die zunehmende Pendlerverflechtung Gronaus mit dem Umland und prognostizierten steigenden Pendlerzahlen sowie auf ausdifferenzierte Lebensentwürfe und Mobilitätsbedarfe befindet sich die Mobilität in Gronau kontinuierlich im Wandel. Daraus ergeben sich steigende Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, die es stetig zu überprüfen und anzupassen gilt. Gleichzeitig bietet die Evaluation die Möglichkeit, Umsetzungsfortschritte zu beschreiben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu beurteilen und ggf. Maßnahmen anzupassen.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger:innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte für Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz des Prozesses selbst sowie

von potenziell erforderlichen Anpassungen. Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsanalyse und -bericht: jährlich
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle vier Jahre (ggf. seltener)
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung der Maßnahmen, sondern auch für die Evaluation Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Aufgrund der genannten Vorteile überwiegt der Nutzen von Evaluationen jedoch. Gemäß den Empfehlungen zur Einrichtung einer zentralen Verantwortung im kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. Maßnahme G1.1 „Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements“) ist die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling auch an dieser Stelle anzusiedeln.

### Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden oder sich in Planung befinden. Auch mit Blick auf Erkenntnisse aus der Evaluation von durchgeführten und sich in Durchführung befindlichen Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge, Schwierigkeiten und Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung gezogen werden.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte jährlich erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art einfach verständliches Ampelsystem dar: In den Maßnahmentabellen wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahme(n) bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahme(n) in Umsetzung oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahme(n) noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahme(n) wird bzw. werden nicht weiterverfolgt

Zusätzlich sollten in einer danebenliegenden Spalte die Hintergründe der Einstufungen durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse sollten die Wirkungs- und Umsetzungsziele der fünf Oberziele **A Mehr Klimaschutz**, **B Hohe Verkehrssicherheit**, **C Gute Erreichbarkeit**, **D Hohe Lebensqualität** und **E Nachhaltiges Mobilitätsverhalten** überprüft werden. Ebenso können für weitere Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt und geprüft werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. Nachfolgend sind die Indikatoren der Ziele sowie beispielhaft einige Maßnahmen und Indikatoren dargestellt. Die Handhabbarkeit dieser Indikatoren ist seitens der Verwaltung zu prüfen.

Tabelle 12: Zu prüfende Indikatoren anhand der festgelegten Ziele

Ziele	Indikatoren
A Mehr Klimaschutz	Erhöhung des Umweltverbundanteils auf 40% der Verkehrsleistung bis 2030 (2020: 20%)
	Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts (bis 2024/2030ff.)
B Hohe Verkehrssicherheit	Kontinuierliche Reduktion der getöteten und schwerverletzten auf 0 („Vision Zero“) ab 2022
	Regelmäßige Abfrage zu Räumen mit niedrigem Sicherheitsgefühl in Gronau und Umsetzung entsprechender Gegenmaßnahmen (alle 2 Jahre)
C Gute Erreichbarkeit	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (> 500 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zwischen Bus und Pkw ein Fahrzeitverhältnis von mindestens 1,25 und zwischen Bahn und Pkw mindestens 1,0 aufweisen
	Einrichtung mindestens einer bevorrechtigten Nord-Süd- und West-Ost-Radverbindung bis 2027
D Hohe Lebensqualität	Jährliche Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte
	Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements in den Zentren im öffentlichen Raum bis 2027
E Nachhaltiges Mobilitätsverhalten	Erhöhung des Umweltverbundanteils auf Wegen unter 5 km auf 80% bis 2035 (2020: 57%)
	Den größten Betrieben (ab 100 Beschäftigten) und Schulen werden Beratungen zum Mobilitätsmanagement angeboten

Tabelle 13: Maßnahmenfelder und beispielhafte Maßnahmen und Indikatoren

Maßnahmenfeld	Maßnahme und Indikator
Fußverkehr & Barrierefreiheit	Optimierung von bestehenden Querungsmöglichkeiten/ Abbau räumlicher Barrieren: Anzahl modernisierter bzw. neu eingerichteter Querungen
	Anzahl aufgewerteter Gehwege
	Anzahl überprüfter und abgebauter Angsträume
Radverkehr & Mikromobilität	Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes: Länge mindestens ERA-konform gestalteter Strecken, Anzahl bzw. Länge eingerichteter Fahrradstraßen
	Ausbau von Radabstellanlagen: Anzahl neu eingerichteter/aufgewerteter Radabstellanlagen (ggf. differenziert nach Zielorten)
ÖPNV & Multimodalität	Qualifizierung der Haltestellen/Einrichtung von Mobilstationen: Anzahl aufgewerteter Haltestellen (Ausstattungsliste, Grad der Barrierefreiheit), Anzahl umgesetzter Mobilstationen
	Ausweitung des Bediengebiets von G-Mobil auf ganz Epe in Abstimmung mit dem Bürgerbus
MIV & Wirtschaftsverkehr	Anzahl geprüfter Strecken zur Umsetzung von max. Tempo 30
	Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Optimierung des Wirtschaftsverkehrs

Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	Anzahl von Maßnahmen zur Optimierung des Straßenraumes (auf HVS, Ortseingangssituationen, in Wohnquartieren)
	Fußgängerfreundliche Knotenpunkte: Anzahl der systematisch geprüften Knotenpunkte
	Anzahl Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes
Umwelt- & Klimaschutz	Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts: Anzahl an Ladesäulen/Ladepunkten (ggf. nach räumlicher Verteilung)
	Anzahl umgesetzter Maßnahmen im Sinne einer klimagerechten und klimangepassten Stadt
Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	Schulisches Mobilitätsmanagement: Anzahl Umsetzung von baulich-regulatorischen Maßnahmen, Durchführung partizipativ-informativer Maßnahmen
	Anzahl von Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätsmanagements
	Anzahl durchgeführter Veranstaltungen im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit

### Zielerreichungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen (die letzte

Haushaltsbefragung wurde im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts im Jahr 2020 durchgeführt und 2021 veröffentlicht)

- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger
- Auswertung von Statistiken und Messungen, Raumanalysen

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von vier Jahren empfohlen. Dazu sind u. a. folgende Wirkungsindikatoren von möglicher Relevanz:

Tabelle 14: Methodiken und Instrumente je Wirkungsindikator

Methodik/Instrument	Wirkungsindikator
Haushaltsbefragung	Entwicklungen im Modal Split (insbesondere Verhältnis Umweltverbund zu Kfz-Verkehr)
	Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten
Verkehrserhebungen	Entwicklungen von Verkehrsmengen (insbesondere Kfz- und Radverkehr) an ausgewählten, wichtigen Querschnitten
	Entwicklung der ÖPNV-Fahrgastzahlen
Auswertung von Statistiken und Messungen, Raumanalysen	Entwicklung der Unfallzahlen und -schwere
	Erschließungsgrad der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (als erschlossen gelten Bereiche bis zu einer Entfernung von 300m zu Haltestellen)

### Evaluationsbericht

Mit dem Evaluationsbericht sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht sollte – in Abgleich mit den Elementen der Zielerreichungsanalyse – ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- Umsetzungsstand: Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahme (bspw. wie „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder auch „wird nicht weiterverfolgt“).
- Umsetzungsanalyse: Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse (siehe oben) und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmen und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zum Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Mobilitätskonzept Gronau empfohlenen planerischen Konzepten
- Zielerreichungsanalyse: Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten und Daten der Mobilität
- Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzepts Gronau: Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts wurden Empfehlungen unterschiedlicher Art formuliert (mögliche Umsetzungsschritte bzw. Vorgehensweise, Einbindung bestimmter Akteure je Maßnahme). Das Wirken dieser Ansätze und Methoden sollte an dieser Stelle begutachtet werden.
- Empfehlungen zur Fortschreibung: Aufbauend auf den Ergebnissen der

Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Mobilitätskonzepts sowie zur Fortführung/Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

### Detailbewertungen von Projekten

Im Mobilitätskonzept der Stadt Gronau sind einige Maßnahmen benannt, die von außerordentlichem öffentlichen oder die Stadtgrenzen überschreitendem Interesse sind oder werden können. Dies sind insbesondere die ÖPNV-Maßnahmen wie Einrichtung Bahnverbindung Bad Bentheim, das S-Bahnnetz Münsterland, Optimierung von G-Mobil oder die Einrichtung des Baumwoll-express, aber ebenso auch die Umsetzung der Velorouten im Radverkehr, die Straßenneu bzw. Umbauprojekte, die Optimierung der Parkraumnutzung, die Implementierung von Sharing-Angeboten und die Etablierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen

Es wird daher empfohlen, deren Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen solide bewerten zu können. Eine fundierte und kritische Begleitung dieser (Pilot-)Projekte ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation von neuen Handlungsansätzen sowohl in Gronau selbst als auch in weiteren (Nachbar-)Kommunen. So besteht auch die Möglichkeit, dass die Stadt Gronau durch die Umsetzung von Maßnahmen eine Vorreiterrolle einnimmt und als Best-Practice-Beispiel (insb. beim G-Mobil) andere Kommunen unterstützen kann.

## 6 Fazit & Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Gronau definiert einen langfristigen Entwicklungspfad in der kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsplanung für einen Zeitraum bis ins Jahr 2035. Im Vordergrund stehen dabei die aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor, insbesondere die Sicherung der Erreichbarkeit für alle Bürgerinnen und Bürger bei gleichzeitiger Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs, vor allem im Bereich des Klimaschutzes. Diese Ziele münden in dem unter Beteiligung von Bürger:innen und wichtigen Akteuren entwickeltem Zielsystem mit dem Leitsatz „Mobilitätswende 2035: Attraktives Gronau für alle“.

Das Handlungskonzept innerhalb des Mobilitätskonzeptes liefert dafür ein Bündel von Maßnahmen, welche integriert und verkehrsträgerübergreifend entwickelt wurden, sodass die Betrachtung und gezielte Nutzung der gegenseitigen Wechselwirkungen der Maßnahmen einen Kernbestandteil des Mobilitätskonzeptes darstellen. Durch die Schaffung und Optimierung der Angebote im Bereich des Umweltverbundes sollen Abhängigkeiten von der privaten Kfz-Nutzung abgebaut und neue Mobilitätsoptionen für alle Gronauer:innen geschaffen werden. Hierzu zählen insbesondere eine sichere und einladende Radverkehrsinfrastruktur, ein zuverlässiges und leistungsstarkes System des öffentlichen Verkehrs sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander.

Gleichzeitig steigt die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes auch durch die Reduzierung der Attraktivität der privaten Kfz-Nutzung auf Wegen, welche mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können, zum Beispiel durch eine Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt. Die negativen Effekte durch Wege,

welche weiterhin mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden müssen, werden stark durch eine nahmobilitätsfreundliche Straßenraumgestaltung und die Förderung alternativer Antriebe reduziert. Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement und Kommunikation bilden dabei ein wichtiges verbindendes Element zwischen den Angeboten und dem individuellem Mobilitätsverhalten.

Ein wichtiger Baustein für die Umsetzung ist dabei die Zusammenarbeit mit den einzelnen Akteuren. Deutlich wird, dass die Maßnahmen nur mit einem hohen Personal- und Investitionsaufwand zu bewältigen sind. Dieser Mehrbedarf ist von der Stadt Gronau zu berücksichtigen. Dabei kommt die Verantwortung aber nicht nur der Verwaltung zu, vielmehr ist ein Zusammenspiel zwischen den Akteuren (z. B. Verkehrsunternehmen, Straßenbauasträger, Politik) wichtig, um eine Umsetzung im Planungshorizont zu erreichen. Viele Maßnahmen erfordern ein gemeinsames Vorgehen. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen im ÖPNV, bei denen die Stadt unmittelbar mit anderen Akteuren zusammenarbeiten muss (z. B. Kreis, Verkehrsverbund etc.). Die Beteiligungsformate innerhalb des Erstellungsprozesses des Mobilitätskonzeptes haben zudem offenbart, dass durch die Einbindung der Gronauer\*innen ein großer Erkenntnisgewinn sowie eine Akzeptanzsteigerung erreicht werden kann.

Eine langfristige Strategie ist immer dem Spannungsfeld konkreter und zielgerichteter Maßnahmen auf der einen und der Flexibilität gegenüber sich ändernden gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite unterworfen. Die aktuelle Veröffentlichung der FGSV zu notwendigen Änderungen zur Erreichung der Klimaschutzziele (E Klima) deuten auch im Bereich der technischen Regelwerke auf tiefgreifende Änderungen und Paradigmenwechsel hin. Veränderungen sind auch durch Vorgaben seitens der

Politik auf EU-, Bundes- und Landesebene zu erwarten. Als aktuelles Beispiel ist hier z. B. die EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie zu nennen, die neue Bedarfe in Bezug auf die Elektromobilität (E-Lademöglichkeiten für Stellplätze bei Neu- und Umbauvorhaben) auslöst. Daher ist der Mobilitätskonzept stetig auf die Aktualität der gesetzten Standards und Maßnahmen hin zu überprüfen.

Die beschriebenen Maßnahmen zeigen einen Weg entsprechend der abgestimmten Ziele auf, sind jedoch offen gegenüber neuen Entwicklungen und sich daraus ergebenden neuen Handlungsoptionen. Das integrierte Mobilitätskonzept darf daher nicht als ein festgeschriebenes Planwerk verstanden werden, sondern muss kontinuierlich überprüft, bedarfsorientiert angepasst und aktualisiert werden.



## Quellenverzeichnis

- Agora Verkehrswende: Liefern ohne Lasten: Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können. Berlin, 2020.
- Agora Verkehrswende: Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin, 2019.
- Aichinger, Frehn: Straßen und Plätze neu denken. Umweltbundesamt (Hrsg.), Dessau-Roßlau, 2017.
- Bark, Kutschera, Baier, Klemps-Kohnen: Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V196. Bergisch Gladbach, 2010.
- Bauer, Hertel, Hanke: Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.), Stuttgart, 2016.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Fahrradland Deutschland 2030 - Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin, 2021.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030. Berlin, 2021.
- CIMA: Masterplan Einzelhandelsentwicklung für die Universitätsstadt Marburg – Teil II Marktuntersuchung. München, 2009.
- Deutscher Bundestag: Straßenbau und Verkehrsentwicklung. Wissenschaftlicher Dienst WD 044/21. Berlin, 2021.
- Deutscher Bundestag: Innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen. Wissenschaftlicher Dienst WD 013/22. Berlin, 2022.
- DIN 18040-3:2014-12: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.). Berlin, 2014.
- DIN 32984:2020-12: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.). Berlin, 2020.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, HS Darmstadt: Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz – Tagungsband zum Symposium. Darmstadt, 2022.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln, 2002.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele – E Klima. Köln, 2022.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA. Köln, 2011.

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten – H RSV. Köln, 2021.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06. Köln, 2006.
- Fraunhofer ISI, PTV, ifok: Wirkungen des Radverkehrs auf Menschen, Kommunen, Wirtschaft und Umwelt. Karlsruhe, 2021.
- Gerlach: Sicher planen im Bestand – ein aktueller Überblick zur Gestaltung von Stadtstraßen unter Verkehrssicherheitsaspekten, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 10/2020. Wuppertal, 2020.
- Grossmann, König, Ruhe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bundesministerium für Digitales und Verkehr [Hrsg.]. Bremerhaven, 2008.
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): Climate Change 2007: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the 4th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Geneva, 2007.
- Kobiela et al: CO<sub>2</sub>-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5 Grad-Grenze. Wuppertal Institut. Wuppertal, 2020.
- Leerkamp: Ansätze für die Mobilitäts- und Energiewende im städtischen Güterverkehr. Wien, 2021.
- Levi et al: Klimaschutz und Verkehr – Zielerreichung nur mit unbequemen Maßnahmen möglich. Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung [Hrsg.]. Potsdam, 2021.
- Ottensmeyer: Einfluss der Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr, in: Unfall- und Fahrzeugtechnik, Heft 9/1985. München, 1985.
- Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020): Klimaneutrales Deutschland. In drei Schritten zu null Treibhausgasen bis 2050 über ein Zwischenziel von -65% im Jahr 2030 als Teil des EU-Green-Deals. Studie im Auftrag der Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität. Berlin 2021
- Rebstock: Wege und Plätze im Dorf barrierefrei gestalten, in: Schriftenreihe des LfULG, Heft 27/2016. Erfurt, 2016.
- Redelmeier, Tibshirani, Evans: Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes. Toronto, 2003.
- Sozialverband VdK Deutschland e.V.: Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bonn, 2008.
- Stein, Bauer: Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis, Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen. 2. City2Share-Diskussionspapier. Berlin, 2019.

Tefft: Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death. AAA  
Foundation for Traffic Safety. Washington, 2011.

# Anhang

## Projektbegleitender Arbeitskreis - Teilnehmende

Stadtrat Gronau	Fraktion Bündnis90/Die Grünen
Stadtrat Gronau	Fraktion CDU
Stadtrat Gronau	Fraktion FDP
Stadtrat Gronau	Fraktion GAL/Linke
Stadtrat Gronau	Fraktion pro:Bürgerschaft
Stadtrat Gronau	Fraktion SPD
Stadtrat Gronau	Fraktion UWG
Stadtrat Gronau	Fraktion WEG
Beauftragte	Behindertenbeauftragte
Beauftragte	Fahrradbeauftragter
Beauftragte	Klimaschutzbeauftragte
Institution/ Behörde	Fachdienst Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
Institution/ Behörde	Kreisverwaltung Borken
Institution/ Behörde	Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Interessensvertretung	Bürgerbusverein
Interessensvertretung	City-Ring
Interessensvertretung	FridaysforFuture
Interessensvertretung	Jugendschülerparlament
Interessensvertretung	Landwirtschaftlicher Ortsverband
Interessensvertretung	Seniorenbeirat
Interessensvertretung	Stadtmarketing
Interessensvertretung	Werbegemeinschaft
Interessensvertretung	Wirtschaftsförderung (WTG)

# Zielsystem

Leitbild	<b>Mobilitätswende 2035: Attraktives Gronau für alle</b>				
Oberziel	<b>A   Mehr Klimaschutz</b>	<b>B   Hohe Verkehrssicherheit</b>	<b>C   Gute Erreichbarkeit</b>	<b>D   Hohe Lebensqualität</b>	<b>E   Nachhaltiges Mobilitätsverhalten</b>
Unterziel	<b>A1</b> Ausbau des Umweltverbundes zu einer attraktiven Alternative zum Auto.	<b>B1</b> Sichere Verkehrsführung zur Senkung der Unfälle und Unfallschwere im Verkehr.	<b>C1</b> Stärkung der regionalen Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Umweltverbund.	<b>D1</b> Schaffung attraktiver Begegnungs- und Bewegungsräume.	<b>E1</b> Schaffung eines attraktiven, sicheren und einfach nutzbaren Umweltverbunds, der zur Nutzung einlädt.
	<b>A2</b> Ausbau von Mobilitäts-schnittstellen und Sharing-Angeboten.	<b>B2</b> Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr stärken.	<b>C2</b> Verbesserung des Mobilitätsangebots innerhalb und zwischen den Stadtteilen.	<b>D2</b> Umverteilung des Straßenraums zugunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität.	<b>E2</b> Integration der Ansprüche nachhaltiger Mobilität in Stadtentwicklung und -planung.
	<b>A3</b> Alternative Antriebe stärken, um Kfz-Verkehr klimafreundlicher abzuwickeln.	<b>B3</b> Erhöhung des Sicherheitsgefühls und Abbau von Angsträumen.	<b>C3</b> Ausbau der Barrierefreiheit, insbesondere in der Nahmobilität und im ÖPNV.	<b>D3</b> Verträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs.	<b>E3</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen, die den Mehrwert nachhaltiger Mobilität vermitteln.
Umsetzungs- & Wirkungsziel	<b>A4</b> Erhöhung des Umweltverbundanteils auf 40% der zurückgelegten km bis 2030 (2020: 20%).	<b>B4</b> Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten auf 0 („Vision Zero“) ab 2022.	<b>C4</b> Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (> 500 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die zw. Bus / PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 und zw. Bahn / PKW min. 1,0 aufweisen	<b>D4</b> Jährliche Einhaltung der jeweils gültigen Lärm- und Schadstoffgrenzwerte.	<b>E4</b> Erhöhung des Umweltverbundanteils auf Wegen unter 5 km auf 80% bis 2035 (2020: 57%).
	<b>A5</b> Erarbeitung und Umsetzung eines E-Ladeinfrastrukturkonzepts (bis 2024/2030ff.).	<b>B5</b> Regelmäßige Abfrage zu Räumen mit niedrigem Sicherheitsgefühl und Umsetzung entsprechender Gegenmaßnahmen (alle 2 Jahre).	<b>C5</b> Einrichtung mindestens einer bevorrechtigten Nord-Süd- und West-Ost-Radverbindung bis 2027.	<b>D5</b> Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements in den Zentren bis 2027.	<b>E5</b> Den größten Betrieben (ab 100 MA) und Schulen werden Beratungen zum Mobilitätsmanagement angeboten.

## Kartenband

- Karte 1: Fußverkehrsbereiche in Gronau
- Karte 2: Zentrale Gehwegverbindungen Innenstadt
- Karte 3: Zentrale Gehwegverbindung Epe-Zentrum
- Karte 4: Räumliche Barrieren
- Karte 5: Streckenhierarchie im Radwegenetz
- Karte 6: Achsen des Radverkehrsnetzes
- Karte 7: Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt vom schnellen Radverkehr
- Karte 8: Maßnahmenkonzept für Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- Karte 9: Handlungsbedarfe im Hauptradnetz
- Karte 10: Maßnahmenübersicht ÖPNV
- Karte 11: Übersicht Mobilstationen im Gronauer Stadtgebiet
- Karte 12: Abgestuftes Straßennetz
- Karte 13: Straßennetzhierarchie nach der Satzung der Stadt Gronau über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen
- Karte 14: Aktuell vorherrschende Parkregelungen in Gronau
- Karte 15: Parkraumstrategie Innenstadt Anpassung Parkraumbewirtschaftung
- Karte 16: Straßenraumverträglichkeitsprüfung
- Karte 17: Straßenraumverträglichkeitsanalyse
- Karte 18: Weiterentwicklung der Innenstadt
- Karte 19: Weiterentwicklung des Zentrum Epe
- Karte 20: Erreichbarkeit der Nahversorger
- Karte 21: Straßenverkehrslärm