



Zwischenbericht

Mobilitätskonzept

Gronau



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

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Jan Diesfeld (Projektleitung)

M.Sc. Markus Bednarek

M.Sc. Sophia Middendorf

M.Sc. Christian Schipplück

cand. M.Sc. Joel Jost

cand. B.Sc. Julian Kley-Holsteg

Bildnachweis

Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	6
2	Verfahren des Mobilitätskonzeptes und Beteiligungsprozess	7
3	Grundlagen der Mobilität in Gronau	9
3.1	Lage und regionale Verkehrsanbindung	9
3.2	Siedlungsstruktur und -strukturelle Rahmendaten	10
3.3	Pendlerverflechtungen (Berufstätige)	14
3.4	Mobilitätsverhalten in Gronau	16
3.5	Weitere Befragungen	23
4	Bestandsanalyse	28
4.1	Radverkehr	28
4.2	Fußverkehr & Barrierefreiheit	35
4.3	ÖPNV & Intermodalität	48
4.4	Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung	56
4.4.1	Straßennetz, Verkehrsmengen und Straßenraumgestaltung	57
4.4.2	Ruhender Kfz-Verkehr	69
4.4.3	Wirtschaftsverkehr	87
4.4.4	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen	88
4.5	Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	90
5	Zusammenfassende Analyse und Handlungserfordernisse	93

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitplan und Beteiligungsmöglichkeiten	7
Abbildung 2: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung Gronaus	9
Abbildung 3: Raumstruktur	11
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gronau (Westf.) und im Kreis Borken seit 2010	12
Abbildung 5: Bevölkerungsprognose für die Stadt Gronau (Westf.) und dem Kreis Borken bis 2040	12
Abbildung 6: Zukünftige bauliche Entwicklung in der Stadt Gronau	14
Abbildung 7: Ein- und Auspendelnde Gronau 2019	16
Abbildung 8: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	18
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	20
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	21
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	21
Abbildung 12: Bedeutung der Verkehrsmittel aus Sicht der Unternehmen	25
Abbildung 13: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes durch Beschäftigte	25
Abbildung 14: Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Angabe der befragten Unternehmen	26
Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg der Beschäftigten	26
Abbildung 16: Oberflächenmängel am untermaßigen Geh- und Radweg Enscheder Straße	30
Abbildung 17: Fahrradstraße Laubstiege	30
Abbildung 18: Handlungsbedarfe im Hauptradrouthenetz	31
Abbildung 19: Seitenraumführung des Radverkehrs an der Fahrradstraßenachse Laubstiege/Eschweg	32
Abbildung 20: Mischverkehrsführung Kreisverkehr Heerweg / Kaiserstiege	32
Abbildung 21: Veraltete Vorderradhalter in Epe Zentrum	33
Abbildung 22: Fehlende Abstellanlagen an Bushaltestelle Klosterschänke	33
Abbildung 23: Wichtige Bereiche des Fußverkehrs	36
Abbildung 24: Unzureichende Wegeoberfläche (Zum Bahnhof)	37
Abbildung 25: Schmalere Gehweg an der Oststraße	37
Abbildung 26: Fehlende / unzureichende Gehwege am Schöttelkötter Damm	37
Abbildung 27: Mängel an der Wegeoberfläche (Von-Steuben-Straße)	37
Abbildung 28: Befestigtes Gässchen an der Overdinkelstraße	38
Abbildung 29: Unbefestigter Weg von der Von-Steuben-Straße	38
Abbildung 30: Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe in der Gildehauser Straße	39
Abbildung 31: Vereinsstraße	39
Abbildung 32: Räumliche Barrieren	41
Abbildung 33: Bahnhofstraße, Parken am Mühlenplatz	42
Abbildung 34: Verbindung Inselepark und Bahnhof	42
Abbildung 35: Handlungsbedarfe im Zentrum Gronau	44
Abbildung 36: Merschstraße (Epe) Fußgängerzone und veraltetes Stadtmobiliar	45
Abbildung 37: Amtsweg (Epe) Veraltete Radabstellanlagen und Parkplatz im Hintergrund	45
Abbildung 38: Handlungsbedarfe im Zentrum Epe	46
Abbildung 39: Bahnhof Gronau	49
Abbildung 40: Stadtbusangebot	49
Abbildung 41: ÖPNV-Angebots- und Erschließungsqualitäten in Gronau	50
Abbildung 42: Bedienungsgebiet des OnDemand-Verkehrs	52
Abbildung 43: Mobilstation Bahnhof Gronau	53
Abbildung 44: Mittelbahnsteig Bahnhof Epe	53
Abbildung 45: Klassifiziertes Straßennetz	58
Abbildung 46: Erreichbarkeiten vom Stadtzentrum Gronau innerhalb einer Kfz-Fahrzeit von 10 Minuten (grün), 20 Minuten (gelb) und 30 Minuten (rot)	59
Abbildung 47: Ergebnisse Kfz-Verkehrszählung	60
Abbildung 48: Ergebnisse Lkw-Verkehrszählung	62
Abbildung 49: Straßenquerschnitt Ochtruper Straße	63
Abbildung 50: Straßenquerschnitt Oststraße	63
Abbildung 51: Straßenquerschnitt Enscheder Straße	63
Abbildung 52: Straßenquerschnitt Gildehauser Straße	63
Abbildung 53: Kreisverkehr Enscheder Straße/Hermann-Ehlers- Straße/Königsstraße/Buterlandstraße	64
Abbildung 54: Kreisverkehr Gronauer Straße/Hauskamp/Hofkamp	64
Abbildung 55: Königstraße, Martin-Luther-Schule	64
Abbildung 56: Oststraße	64

Abbildung 57: Abschnittsweise Tempo 30 Begrenzungen vor der Viktoriaschule auf der Gildehauser Straße zwischen 7 – 17 Uhr.....	65
Abbildung 58: Orteingangssituation Fächter Straße.....	65
Abbildung 59: Neustraße.....	66
Abbildung 60: Van-Delden-Wasserturm.....	66
Abbildung 61: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Gronau.....	67
Abbildung 62: Geschwindigkeitsreduzierte Bereiche in Epe.....	68
Abbildung 63: Aufpflasterung und Einengung: Eingangsbereich Tempo 30-Zone in der Losserstraße.....	68
Abbildung 64: „Berliner Kissen“ und Einengung: Eingangsbereich zum verkehrsberuhigten Bereich Vereinsstraße..	68
Abbildung 65: Tempo 30-Zone Amelandsbrückenweg.....	69
Abbildung 66: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Gronau.....	70
Abbildung 67: Beschilderung K+K-Parkplatz.....	71
Abbildung 68: Beschilderung K+K-Parkplatz.....	71
Abbildung 69: Parkplatz Rathaus.....	71
Abbildung 70: Parkplätze Konrad-Adenauer-Straße.....	71
Abbildung 71: Städt. Tiefgarage.....	72
Abbildung 72: Parkhaus St. Antonius Hospital.....	72
Abbildung 73: Parkmöglichkeiten und Bewirtschaftung im Untersuchungsgebiet Gronau.....	72
Abbildung 74: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet Gronau.....	74
Abbildung 75: Abschnittsbezogene Auslastung in Gronau (Spitzenstunde).....	75
Abbildung 76: Detaillierte Auslastung in der Spitzenstunde (Gronau).....	75
Abbildung 77: Detaillierte Auslastung in Gronau um 14 Uhr.....	76
Abbildung 78: Geringe Auslastung vom Parkplatz Bürgerhalle.....	77
Abbildung 79: Hohe Auslastung auf dem Parkplatz Berliner Platz (mit E-Ladesäule).....	77
Abbildung 80: Parkraumauslastung und Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet Gronau.....	77
Abbildung 81: Detaillauswertung Parkplätze und Nutzergruppen.....	79
Abbildung 82: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Epe.....	81
Abbildung 83: Parkplatz Raiffeisenplatz.....	82
Abbildung 84: Parkplätze Amtsweg.....	82
Abbildung 85: Anzahl Parkplatzarten im Untersuchungsgebiet Epe.....	82
Abbildung 86: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet Epe.....	83
Abbildung 87: Auslastung der Teilbereiche in Epe in der Spitzenzeit (10-12 Uhr).....	83
Abbildung 88: Detaillierte Darstellung der Parkraumauslastung Epe in der Spitzenzeit (10-12 Uhr).....	84
Abbildung 89: Parkraumauslastung und Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet Epe).....	85
Abbildung 90: Neue E-Ladesäule am Raiffeisenplatz.....	86
Abbildung 91: E-Ladesäulen Parkplatz Amtsweg.....	86

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die zehn stärksten Pendlerverbindungen der Stadt Gronau.....	15
Tabelle 2: Mobilitätseckdaten.....	19
Tabelle 3: Übersicht der wichtigsten Stärken und Schwächen im Radverkehr.....	34
Tabelle 4: Übersicht der wichtigsten Stärken und Schwächen im Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	47
Tabelle 5: Stärken und Schwächen im ÖPNV & Intermodalität.....	55
Tabelle 6: Stärken und Schwächen Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung.....	88
Tabelle 7: Stärken und Schwächen im Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit.....	91

1 Anlass und Aufgabenstellung

Das letzte gesamtstädtische Planwerk der Stadt Gronau, welches sich umfassenden mit den Themen Verkehr und Mobilität befasst hat, ist der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1994. Seitdem hat sich viel getan, sowohl bundesweit als auch lokal:

Der Klimaschutz hat deutlich an Bedeutung im politischen Handeln und in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit gewonnen. Zuletzt haben die Fridays-for-Future-Bewegungen die öffentliche Wahrnehmung und den Druck auf die politischen Verantwortlichen erhöht. Ein stärkerer Klimaschutz erfordert dabei auch ein Umdenken und Umgestalten von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur.

Doch nicht nur in Sachen Klimaschutz ist viel Bewegung: die Digitalisierung und der demographische Wandel bieten und erfordern neue Ansätze im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Die allgegenwärtigen Smartphones ermöglichen zeitgenaue Angaben und Buchungsmöglichkeiten zu den besten Verkehrsbedingungen und erleichtern die verknüpfte Nutzung von Verkehrsarten. Ältere und zum Teil mobilitätseingeschränkte Menschen müssen an Mobilität und am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Neue Mobilitätsformen und technische Entwicklungen müssen mitgedacht werden, zum Beispiel Sharing-Angebote, E-Mobilität, (teil-)automatisiertes Fahren, Lastenräder oder bedarfsorientierte Busangebote, wie es sie in Gronau seit Einführung des G-Mobils gibt. Zudem stellt sich auch die Frage, welche Auswirkungen die Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten oder die kommunalen Haushalte haben wird. Zukünftige Mobilität ist daher auch unter dem Gesichtspunkt der Kosten und Finanzierbarkeit zu sehen.

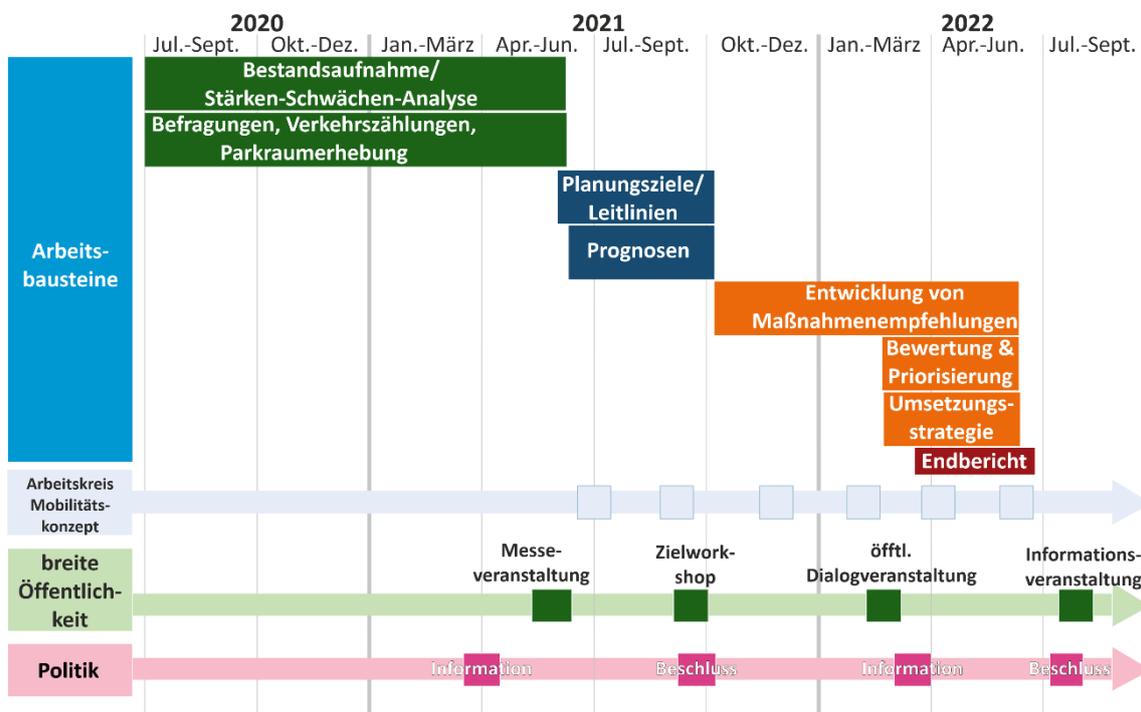
Vor diesem Hintergrund gilt es, die Weichen für die zukünftige Mobilität in Gronau zu stellen und Antworten zu finden. Dabei muss auch die zukünftige Siedlungsentwicklung in Gronau berücksichtigt werden, wie bspw. die großflächigen „Euregio“-Entwicklungen im Westen Gronaus, die Konversion des Germania-Geländes in Epe oder die weitere Entwicklung der Gewerbestandorte in Gronau und Epe. Durch das G-Mobil ist Gronau mittlerweile durchaus Vorreiter, was den kommunalen ÖPNV „auf dem Land“ betrifft. Wichtige Verkehrsprojekte sind die anvisierte Umgestaltung der L510 (Enscheder Straße – Hermann-Ehlers-Straße – Ochtruper Straße) zu Gunsten des Radverkehrs, die mögliche Einrichtung einer Bahnverbindung zwischen Bad Bentheim und Gronau sowie die Diskussionen und Untersuchungen zu einer Ortsumfahrung des Stadtteils Epe. Darüber hinaus gibt es noch viele weitere Fragestellungen, die für die Mobilität relevant sind – zum Beispiel auch die Verkehrssicherheit: Hier zeigt sich in radverkehrsaffinen Regionen wie dem Kreis Borken seit einigen Jahren eine Zunahme der Unfälle mit Beteiligung von E-Bikes/Pedelecs. Um den Schwung, der seit einigen Jahren die Radverkehrsförderung in Deutschland begleitet, zur Stärkung der Fahrradstadt Gronau mitzunehmen, bedarf es aber auch neuer Qualitäten im Radverkehr.

Mit dem Mobilitätskonzept soll eine Grundlage für ein nachhaltiges, das heißt langfristig tragbares Verkehrsangebot mit Zielhorizont 2035 geschaffen werden. Es bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Mobilitätsoptionen für die Menschen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern, die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl zu erhöhen sowie im Zusammenspiel mit anderen städtischen Konzepten die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in Gronau zu steigern. Dabei stehen die Kernstadt genauso wie der Ortsteil Epe im Fokus. Genauso müssen aber auch die Ein- und Auspendler betrachtet werden, das heißt die regionale Erreichbarkeit Gronaus.

2 Verfahren des Mobilitätskonzeptes und Beteiligungsprozess

Der vorliegende erste Sachstand zum Zwischenbericht fasst die gutachterliche Bestandsanalyse zusammen, die seit Mitte des Jahres 2020 erarbeitet wurde. Der Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes ist ursprünglich für ca. 12 bis 16 Monate vorgesehen gewesen, musste aber aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie mehrmals angepasst werden. Insbesondere die vorgesehene Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zur Bestandsanalyse konnte erst in einer Messeausstellung im Juni 2021 stattfinden.

Abbildung 1: Zeitplan und Beteiligungsmöglichkeiten



Mit der Bestandsanalyse ist die Grundlage geschaffen, um im nächsten Schritt Leitlinien und Planungsziele der zukünftigen Mobilitätsentwicklung für Gronau zu betrachten. Dazu ist es auch wichtig, über Prognosen eine Kenntnis über den zukünftigen Entwicklungsstand der Stadt Gronau zu bekommen.

Output und Ergebnis des Mobilitätskonzeptes wird ein Maßnahmen- und Handlungsprogramm mit Maßnahmenempfehlungen sein. In einer Umsetzungsstrategie werden diese Maßnahmen priorisiert und in eine zeitliche Reihenfolge gebracht. Zudem erfolgt eine erste Abschätzung von Kosten und Nutzen der Maßnahmen. Das Mobilitätskonzept und die Umsetzungsstrategie werden – nach einem politischen Beschluss – zum roten Faden der Mobilitätsplanung für Gronau.

Beteiligungsbausteine

Ein wichtiger Baustein des Mobilitätskonzepts ist der breite Dialog. Nur unter Beachtung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Sichtweisen kann es gelingen, ein Konzept zu erarbeiten, das möglichst große Teile der Stadtgesellschaft mitnimmt und zur Umsetzung der Maßnahmen motiviert. Die folgenden Formate sollen dazu dienen, möglichst viele Menschen einzubinden:

- Der **Arbeitskreis** setzt sich aus ca. 20-25 Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlichster mobilitätsrelevanter Interessengruppen, Organisations- und Planungseinheiten (z.T. auch aus dem Kreis Borken) sowie den politischen Fraktionen zusammen. Der Arbeitskreis wird in mehreren Sitzungen die Meilensteine der Konzepterstellung beraten sowie unterschiedliche Interessen in den Prozess einbringen.
- Die **breite Öffentlichkeit, die Bürgerinnen und Bürger** Gronaus werden mit mehreren Beteiligungsbausteinen eingebunden. Diese finden – nach Möglichkeit – vor Ort statt. Im Juni 2021 hat bereits eine erste Messeausstellung stattgefunden. Es folgen ein Zielworkshop, ein öffentliches Dialogforum im Rahmen der Maßnahmenbearbeitung sowie zum Abschluss des Prozesses eine Informationsveranstaltung.

Die **Politik** wird, neben der Arbeitsgruppe, in Sitzungen des Ausschusses informiert. Ziel ist letztlich der Beschluss des Mobilitätskonzepts als Gesamtkonzept. Damit soll die Verwaltung beauftragt werden, das Mobilitätskonzept weiter auszuarbeiten. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind dann wiederum weitere Beschlüsse notwendig.

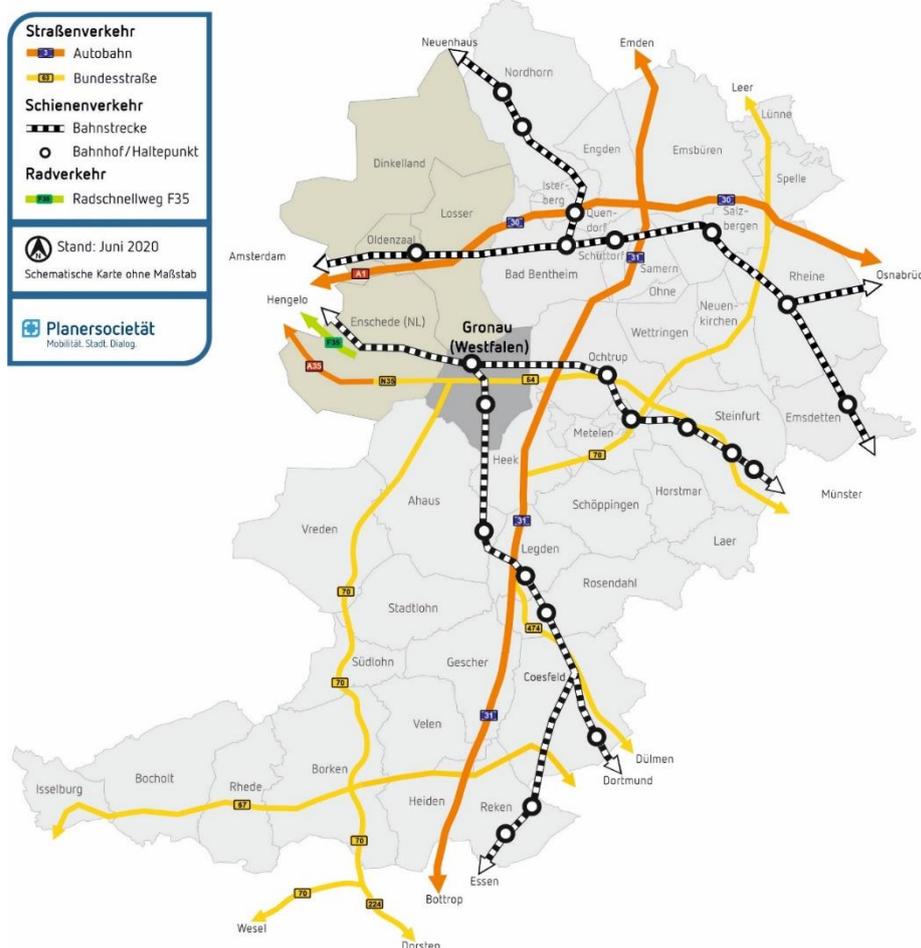
3 Grundlagen der Mobilität in Gronau

Mobilitätsvoraussetzungen und die Nachfrage nach bestimmten Mobilitätsangeboten ergeben sich auch aus den örtlichen Gegebenheiten, welche gleichzeitig den planerischen Gestaltungsspielraum beeinflussen. Neben der Lage im räumlichen Kontext, der regionalen und lokalen Verkehrsanbindung ist auch die Siedlungsstruktur ein Faktor, der das Mobilitätsgeschehen in Gronau bestimmt. Eng damit verknüpft sind Pendlerverflechtungen, das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung, spezifische Mobilitätsanforderungen bestimmter Bevölkerungsgruppen sowie Mobilitätsvoraussetzungen für Unternehmen und deren Beschäftigten. Im Folgenden wird zu diesem Themen ein grundlegender Überblick zur Ausgangslage Gronaus gegeben.

3.1 Lage und regionale Verkehrsanbindung

Die Stadt Gronau gehört zum Kreis Borken und liegt im Westmünsterland. Die Stadt grenzt im Norden an das Bundesland Niedersachsen sowie im Westen an die Niederlande (NL) und liegt damit in direkter Nachbarschaft zur niederländischen Großstadt Enschede. Weitere Nachbarstädte sind Bad Bentheim, Ochtrup, die Gemeinde Heek, die Stadt Ahaus und die Gemeinde Losser (NL). Das Stadtgebiet umfasst rund 79 km² und untergliedert sich in die zwei Stadtteile Gronau und Epe.

Abbildung 2: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung Gronaus



An das übergeordnete Straßennetz ist die Stadt Gronau über die Bundesstraßen B 70 und B 54 (bzw. N 35 Richtung Enschede) angebunden. Das Stadtgebiet verfügt zwar über eine direkte Autobahnbindung, jedoch bestehen in den Nachbarkommunen Bad Bentheim (A 30), Heek (A 31) und Enschede (A 35 bzw. N 35) Anschlussstellen an das Autobahnnetz.

Gronau ist über den Bahnhof in Gronau-Zentrum und einen Bahnhaltepunkt im Stadtteil Epe an das Schienennetz angeschlossen. Mit den Regionalbahn-Linien RB 64 „Euregio-Bahn“ (Enschede - Münster) und RB 51 „Westmünsterland-Bahn“ (Enschede – Dortmund) ist der Bahnhof Gronau über den Schienenpersonennahverkehr sowohl an die Städte Münster und Enschede als auch die Ruhrgebietsstadt Dortmund angeschlossen. Der Bahnhaltepunkt in Epe wird allerdings nur von der RB 51 bedient.

Anschluss an den Fernverkehr besteht über den Bahnhof in der niedersächsischen Nachbarkommune Bad Bentheim, welche auf der grenzüberschreitenden West-Ost-Achse bzw. Schienenverbindung zwischen Amsterdam und Berlin liegt. Im Zweistundentakt verkehrt hier der IC 77 zwischen Amsterdam und Berlin. Des Weiteren wird der Bahnhof Bad Bentheim stündlich durch die RB 61 „Wiehengebirgs-Bahn“ (Hengelo – Bielefeld) und die RB 56 „Regiopa-Express“ (Bad Bentheim - Neuenhaus) bedient und bietet somit auch im Schienenpersonennahverkehr u. a. eine Verbindung an das Oberzentrum Osnabrück in Niedersachsen.

Die Verbindung in die Stadt Bad Bentheim mit dem öffentlichen Verkehr besteht lediglich über die Regionalbuslinie 60 der Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB). Allerdings wird aktuell die Reaktivierung der Bahnstrecke von Gronau nach Bad Bentheim im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft (siehe Kapitel 3.2).

3.2 Siedlungsstruktur und -strukturelle Rahmendaten

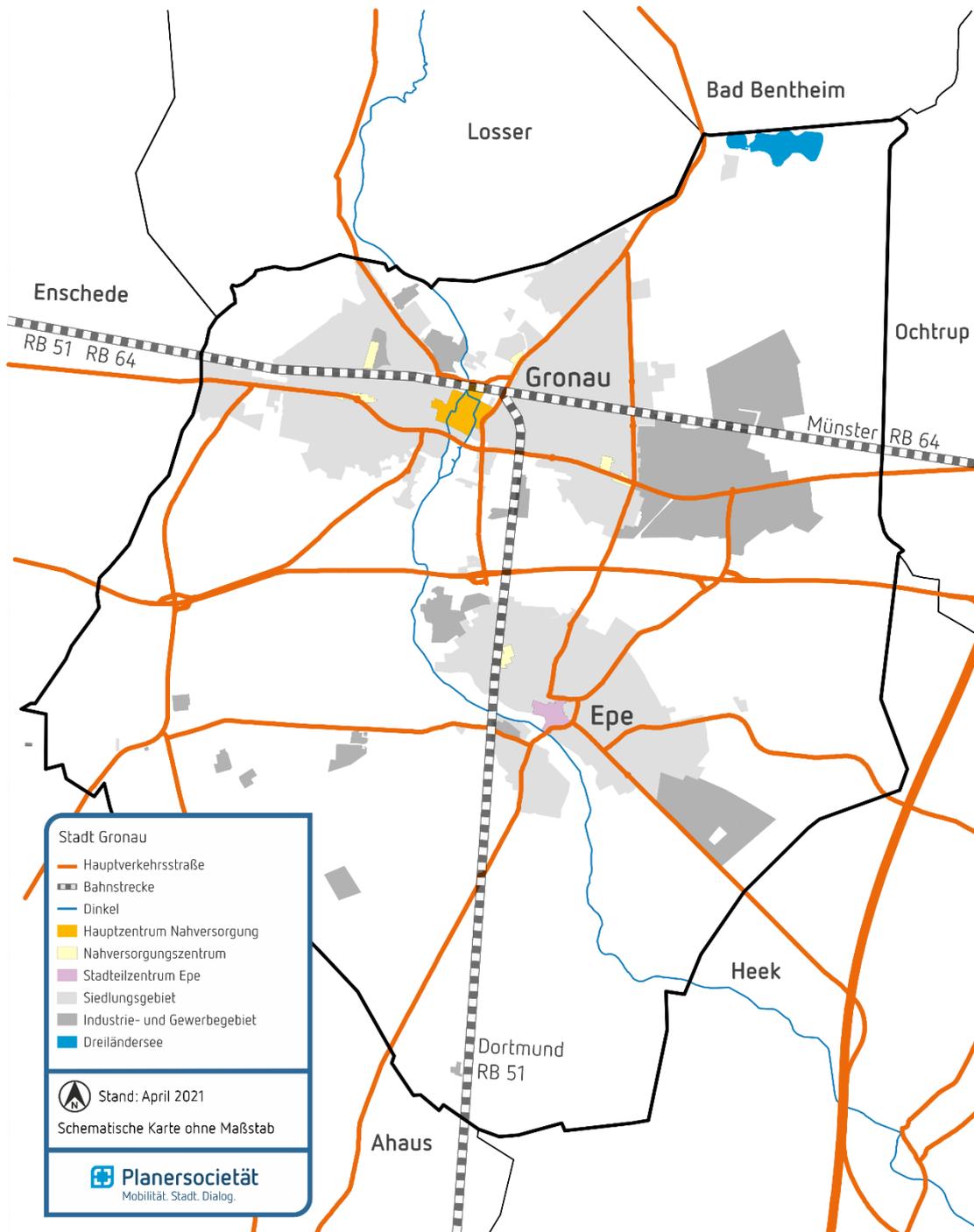
Raumstruktur

Das Stadtgebiet der Stadt Gronau umfasst eine Fläche von rund 79 km² und wird von der Bundesstraße B 54 von Westen nach Osten durchzogen. Diese West-Ost-Achse unterteilt das Stadtgebiet der Stadt Gronau in die beiden Stadtteile Gronau und Epe. Beide Stadtteile weisen jeweils einen dicht bebauten Siedlungsbereich auf. Außerhalb dieser zentralen Siedlungsbereichen können in den beiden Stadtteilen nur vereinzelte Streusiedlungen identifiziert werden. Gronau ist daher im Vergleich zu vielen anderen Regionen und Städten des Münsterlandes recht kompakt und bietet gute Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“.

Die Siedlungsstruktur des zentralen Siedlungsbereichs im Stadtteil Gronau besteht aus der Innenstadt bzw. dem Hauptnahversorgungszentrum, an das sich jeweils westlich und östlich ein Siedlungsgebiet angegliedert. Die Innenstadt bietet Angebote des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs und übernimmt dadurch die zentrale Versorgungsfunktion. Der Stadtteil Epe verfügt im Zentrum des Siedlungsbereiches über ein Stadtteilzentrum, welches die zusätzlich die stadtteilbezogene Versorgungsfunktion erfüllt. Des Weiteren sind in den verschiedenen Siedlungsgebieten bzw. einzelnen Quartieren weitere Grund- bzw. Nahversorgungszentren angeordnet, deren Angebote sich v.a. auf die Versorgung des Nahbereiches mit Waren kurzfristigen Bedarfs konzentrieren.

Industrie- und Gewerbegebiete, die zum Teil auch über Fachmärkte Angebote des langfristigen Bedarfs abdecken, sind in der Stadt Gronau vorwiegend in den Randbereichen der beiden zentralen Siedlungsbereichen angeordnet, wie u.a. Gronau-Ost sowie nördlich und südlich des Siedlungsbereichs Epe. Insbesondere in dem Gewerbegebiet Gronau-Ost verfügt über eine große Fachmarkttagglomeration.

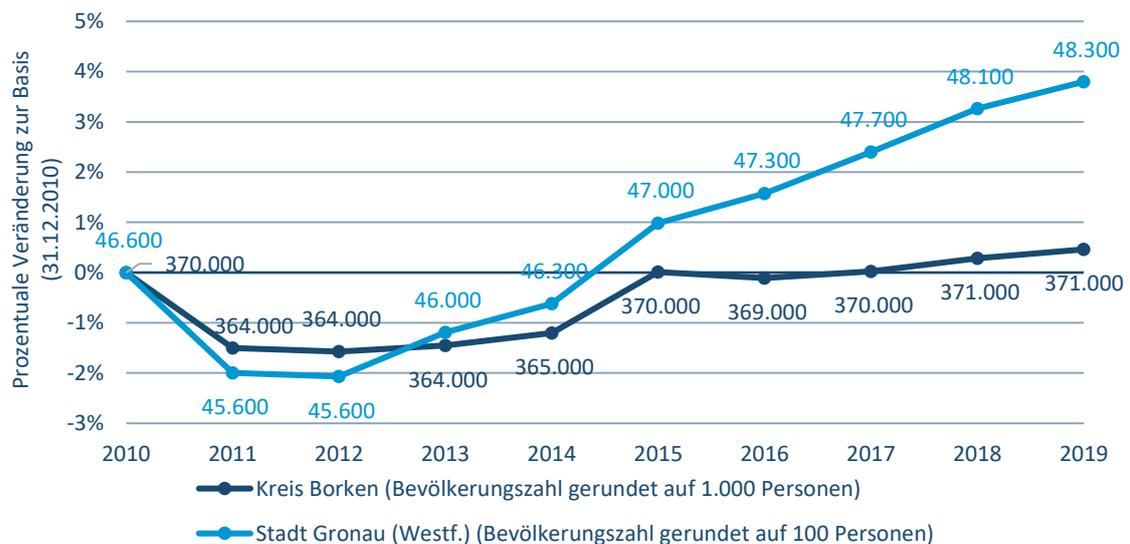
Abbildung 3: Raumstruktur



Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl der Stadt Gronau ist seit dem Jahr 2012 stetig positiv und liegt aktuell bei ca. 48.300 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: 31.12.2019). Die Stadt Gronau ist damit nach Bocholt die bevölkerungsreichste Stadt des Kreises Borken. Sowohl in der Stadt Gronau als auch im Kreis Borken war in den Jahren 2010 bis 2012 ein Bevölkerungsrückgang zu beobachten, wobei dieser Rückgang in der Stadt Gronau prozentual etwas stärker ausfiel als im Kreis Borken insgesamt. Ab dem Jahr 2012 ist die Bevölkerungszahl in der Stadt Gronau stetig gestiegen und lag am 31.12.2019 mit rund 48.300 Einwohnerinnen und Einwohner knapp 4 % über der Bevölkerungszahl aus dem Basisjahr 2010. Gronau entwickelt sich im Vergleich zum Kreis Borken überproportional.

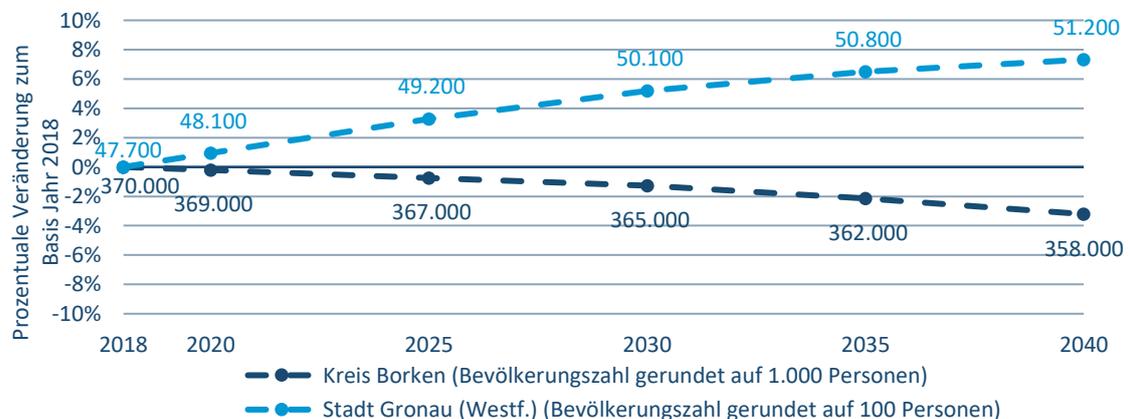
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gronau (Westf.) und im Kreis Borken seit 2010



Quelle: it.nrw (2020): Bevölkerungsstand nach Gemeinden

In der vorausgerechneten Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Gronau von it.nrw wird eine Fortsetzung der positiven Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahre (siehe Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gronau (Westf.) und im Kreis Borken seit 2010) prognostiziert. So soll die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Gronau bis zum 2040 bis auf rund 51.200 Menschen ansteigen. Das bedeutet gegenüber dem Jahr 2018 eine Zunahme von 7,3 %.

Abbildung 5: Bevölkerungsprognose für die Stadt Gronau (Westf.) und dem Kreis Borken bis 2040



Quelle: it.nrw (2019): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2040

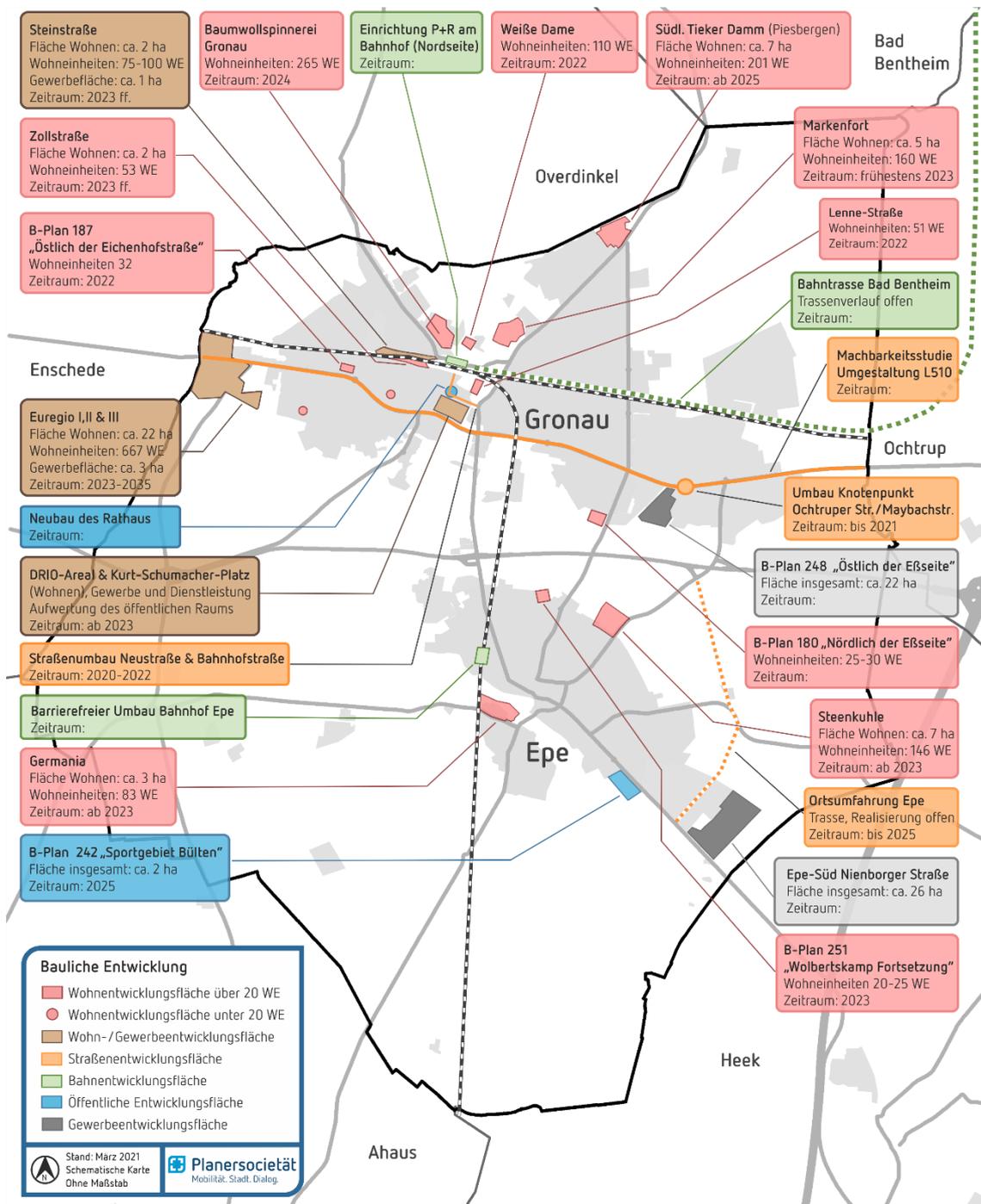
Siedlungs- und infrastrukturelle Entwicklungsperspektiven

Die bereits absehbaren baulichen Entwicklungen in Gronau stellen weitere wichtige Grundlagen für die Entwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Gronau dar (siehe Abbildung unten). Die mit Abstand größte Siedlungsentwicklung steht im Westen der Stadt bei der Entwicklung der Euregioflächen an. Hier soll bis 2035 ein großes Mischquartier entstehen. Auf den 25 ha sind ca. 660 Wohneinheiten und weitere ca. 3 ha Gewerbeflächen geplant. Neben diesem langfristigen Projekt werden weitere (Wohn-)Flächenentwicklungen die Verkehrsströme Gronaus beeinflussen: In Gronau sind dies insbesondere Entwicklungen an der Weißen Dame oder der Baumwollspinnerei und in Epe an der Vennstraße („Germania-Gelände“) und das Entwicklungsgebiet Steenkuhle.

Aktuell haben der Kreis Borken, die Stadt Gronau und weitere Akteure die Planungen für eine Bahnverbindung zwischen Gronau und Bad Bentheim intensiviert. Auch wenn Umsetzungshorizont und Trassenverlauf noch nicht feststehen, bietet dieses Projekt große Verbesserungsmöglichkeiten für die überörtliche und vor dem Hintergrund eines möglichen Bahnhofs im Osten Gronaus auch der innerörtlichen Mobilität.

Zur verkehrlichen Entlastung des Ortszentrums Epes ist bereits seit Jahrzehnten eine Ortsumfahrung Epes im Gespräch. Zuletzt wurden drei Varianten erarbeitet, die aktuell im Rahmen verschiedener Untersuchungen konkretisiert und verglichen werden. Ein Planfeststellungsverfahren soll in 2021 durch den Kreis Borken als Straßenbaulastträger eingeleitet werden. Da eine Entscheidung zu einer Ortsumfahrung erst nach Abschluss des Mobilitätskonzeptes zu erwarten ist, werden bei der Maßnahmenentwicklung des Mobilitätskonzeptes die verschiedenen Möglichkeiten berücksichtigt werden müssen. Konkretere verkehrliche Maßnahmen sind durch die aktuell in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung und Aufwertung der L510 (Enscheder Straße, Hermann-Ehlers-Straße, Ochtruper Straße) zu erwarten und in das Mobilitätskonzept einzubinden. Darüber hinaus wird auch die Fortentwicklung des G-Mobils betrachtet und einbezogen.

Abbildung 6: Zukünftige bauliche Entwicklung in der Stadt Gronau



3.3 Pendlerverflechtungen (Berufstätige)

Die berufsbedingten Pendlerverflechtungen der Stadt Gronau bestehen insbesondere zu den umliegenden Nachbarkommunen. Insgesamt pendeln täglich 7.768 Berufstätige in die Stadt Gronau ein und 9.032 der Gronauerinnen und Gronauer berufsbedingt aus der Stadt aus. Daraus ergibt ein negatives Pendlersaldo von 1.264 Personen.

Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehenden zu den Nachbarkommunen Ahaus (3.232 Ein- und Auspendler), Ochtrup (1.676 Ein- und Auspendler) und Heek (1.015 Ein- und Auspendler) und machen damit über ein Drittel der Pendlerbeziehungen aus. Des Weiteren bestehen auch Pendlerbeziehungen zu Kommunen in die Niederlande, u.a. in die Nachbarstadt Enschede, bei denen insgesamt täglich 780 Ein- und Auspendler die deutsch-niederländische Grenze überqueren.

Für das Mobilitätskonzept wird es daher wichtig sein, auch die stadtgrenzenüberschreitende Mobilität in Nachbarkommunen, aber genauso in weiter entfernte Regionen und in die Niederlande zu betrachten.

Tabelle 1: Die zehn stärksten Pendlerverbindungen der Stadt Gronau

Quell-/ Zielgemeinde	Entfernung in km*	Berufseinpender von	Berufsauspendler nach	Σ Ein- und Auspendler
Ahaus	20	1.147	2.085	3.232
Ochtrup	12	856	820	1.676
Heek	13	523	492	1.015
Münster	57	245	735	980
Niederlande	-	410	370**	780
Bad Bentheim	18	337	384	721
Vreden	26	347	373	720
Nordhorn	37	309	198	507
Steinfurt	26	244	236	480
Borken	50	106	287	393
Weitere	-	3.244	3.052	6.296
Gesamt		7.768	9.032	16.800
	Saldo		1.264 mehr Berufsauspendler	

*Google Maps-Abfrage: Schnellste Route mit dem Pkw zwischen Gronau Innenstadt und Zentrum der jeweiligen Kommune

**Eigene Berechnung auf Grundlage Zahl der Grenzpendler in die Niederlande aus dem Jahr 2018 (it.nrw)

Quelle: it.nrw (2019): Pendleratlas.NRW (Stand: 30.06.2019), it.nrw (2020): Pressemitteilung 410/20 (Düsseldorf, 04.12.2020)

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Insgesamt 86 % der befragten Haushalte in der Stadt Gronau besitzen mindestens einen Pkw. Die Pkw-Ausstattung liegt damit auf dem Niveau der vergleichbaren strukturähnlichen Mittelstädte in Stadtregionen (85 %). Durchschnittlich verfügt ein Haushalt in der Stadt Gronau über etwa 1,5 Pkw. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern beträgt 616 Pkw. Diese Motorisierungsquote liegt über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen, die derzeit 570 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner beträgt¹. Bei rund 1 % aller Pkw in der Stadt Gronau handelt es sich um elektrisch angetriebene Pkw.

Der Führerscheinbesitz wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf die Verkehrsmittelwahl aus. Insgesamt rund 94 % der Personen ab 18 Jahren besitzen in der Stadt Gronau einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt damit auf einem vergleichbaren Niveau zur Führerscheinbesitzquote in Gronau aus dem Jahr 2015 (93 %).

Rund 87 % der Haushalte in Gronau besitzen mindestens ein fahrbereites konventionelles Fahrrad, Lasten- oder Elektrofahrrad. Über ein Drittel der Haushalte besitzt mindestens ein Elektrofahrrad (Pedelec, S-Pedelec, E-Bike)² (34 %). Die Fahrraddichte in der Stadt Gronau liegt mit 1.074 Fahrrädern auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern deutlich über dem gesamtdeutschen Schnitt von ca. 930 Fahrrädern pro 1.000 Personen.

Die Fahrradbesitzquote beträgt 92 % der Einwohnerinnen und Einwohner. Die Elektrofahrradbesitzquote liegt mit 27 % der Personen bereits auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau. Gegenüber der vorherigen Erhebung aus dem Jahr 2015 hat sich der Anteil der Personen, die ein Elektrofahrrad besitzen, somit insgesamt verdreifacht (2015: 9 %). Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren voraussichtlich noch weiter steigen.

Jede zehnte Person in der Stadt Gronau besitzt eine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Anteil der Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer liegt damit in etwa auf dem Niveau der vorherigen Erhebung in Gronau aus dem Jahr 2015 (11 %). Im Vergleich zu den raumstrukturell vergleichbaren Mittelstädten (16 %) sowie zum Bundesschnitt (22 %) fällt der Zeitkartenbesitz in der Stadt Gronau unterdurchschnittlich aus.

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung

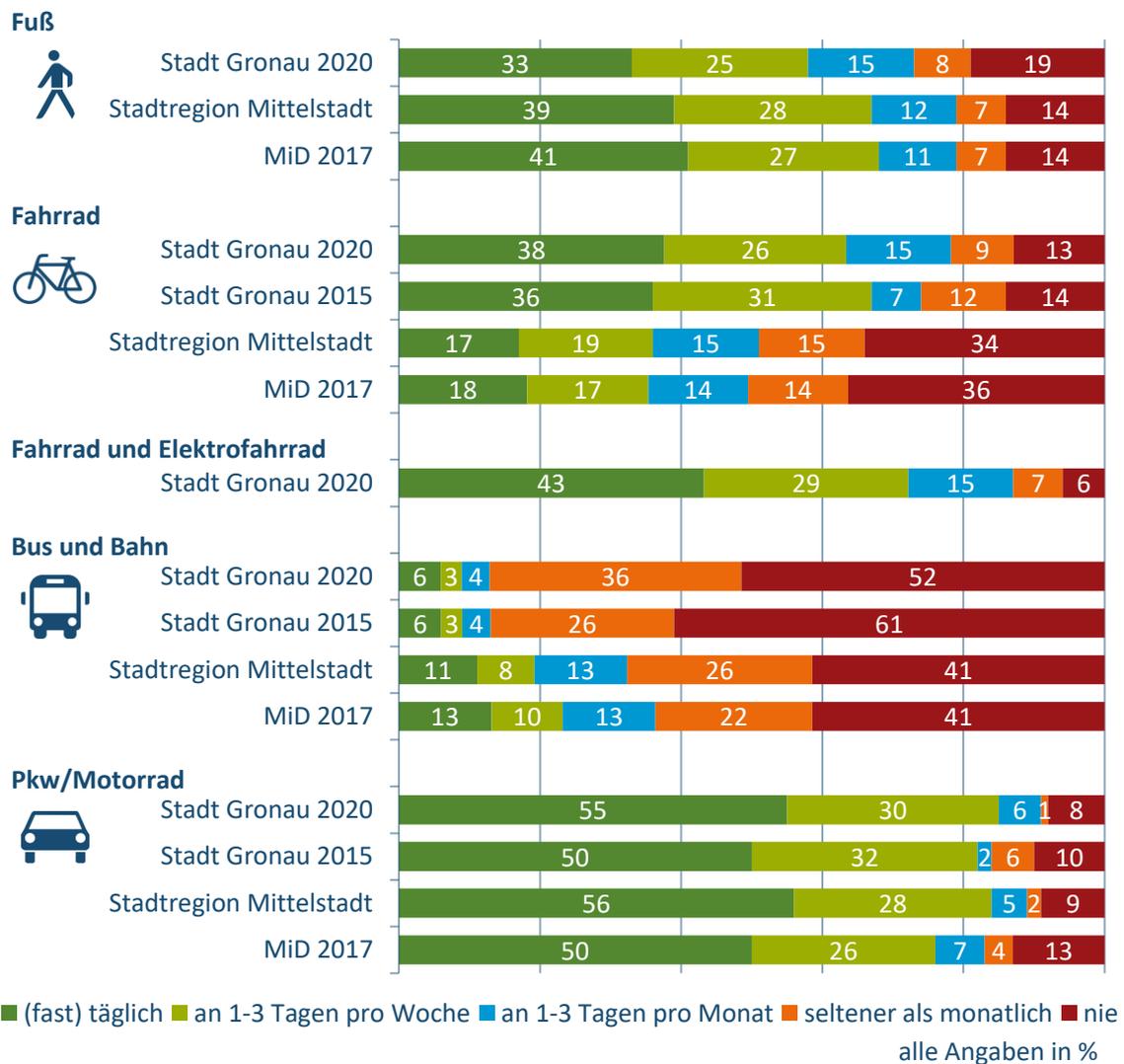
Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise in der Stadt Gronau genutzt werden. Der Pkw bzw. das Kraftrad wird von mehr als der Hälfte der Stadtbevölkerung (fast) täglich (55 %) und von weiteren 30 % mindestens an 1 bis

¹ Vgl. Statistisches Landesamt NRW (2020): Verkehr – Strukturdaten (Motorisierungsquote - Pkw je 1.000 Einwohner am 01.01.2020).

² Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt die fahrende Person mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrradrechtlich gleichgestellt und kann daher auch auf Radverkehrsanlagen benutzt werden. Eine Ausnahme davon bildet das S-Pedelec, das bei einer maximalen Motorleistung 4 kW und maximal vierfacher Unterstützung der Tretleistung eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreicht. Dieses gilt als Kleinkraftrad und darf nur mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, so dass eine Nutzung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig ist.

3 Tagen pro Woche genutzt und weist somit den höchsten Nutzungsumfang auf. Aber auch die Nutzung von Fahrrädern bzw. Elektrofahrrädern weist einen hohen Umfang auf. So nutzen 72 % der Personen das (Elektro-)Fahrrad mindestens an 1 bis 3 Tagen pro Woche.

Abbildung 8: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



Das Bus- und Bahnangebot weist mit 13 % regelmäßiger Nutzerinnen und Nutzer (mind. an 1 bis 3 Tagen pro Monat) nur einen geringen Nutzungsumfang auf. Jedoch ist der Anteil der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer seit 2015 gesunken, wodurch folglich der Anteil der Personen, die Bus und Bahn als eine Mobilitätsoption wahrnehmen, zugenommen hat.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität in Gronau ist. Die Pkw-Nutzung wird dabei allerdings in einem hohen Maße durch eine hohe Fahrradnutzung ergänzt. Dementsprechend fällt insbesondere der Anteil der multimodalen Personen in der Kombination Pkw und Fahrrad in der Stadt Gronau überdurchschnittlich hoch aus (54 %). Der öffentliche Verkehr hingegen spielt in der Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Gronau nur eine untergeordnete Rolle.

Mobilität am Stichtag

Insgesamt 84 % der befragten Personen haben an ihrem Stichtag ihre Wohnung verlassen bzw. Wege zurückgelegt. Gegenüber der vorherigen Erhebung aus dem Jahr 2015 ist damit der Anteil der immobilen Personen von 10 % auf 16 % angestiegen, was vermutlich auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen ist. Allerdings haben die mobilen Personen im Jahr 2020 mit einer durchschnittlichen Wegeanzahl von 3,9 Wegen pro Tag mehr Wege als im Jahr 2015 zurückgelegt, sodass die durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person (inkl. der immobilen Personen) in den beiden Untersuchungen mit jeweils 3,3 Wegen pro Person pro Werktag auf dem gleichen Niveau liegt.

Die durchschnittliche Entfernung auf Wegen im Alltagsverkehr (Wege unter 100 km) beträgt 7,8 km; über alle Wege beträgt sie 9,0 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (12,5 km) sind dies mehr als 3 km weniger. In der vorherigen Erhebung im Jahr 2015 lag die mittlere Wegelänge über alle Wege bei 9,7 km. Unterschiede sind aber durchaus durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und mehr Homeoffice, das heißt im Durchschnitt dann auch geringere Wegelängen, zu erklären. In wieweit sich insbesondere Heimtätigkeiten durchsetzen, müssen die nächsten Jahre zeigen.

Insgesamt legen mobile Personen der Stadt Gronau an einem Normalwerktag ca. 30 km zurück. Hochgerechnet werden also pro Werktag rund 164.000 Wege und rund 1,3 Mio. Personenkilometer von der Stadtbevölkerung zurückgelegt.

Tabelle 2: Mobilitätseckdaten

Mobilitätseckdaten in der Stadt Gronau

Wege pro Tag einer mobilen Person (werktags)	3,9 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege <100 km)	7,8 km
Mittlere Dauer eines Weges	19 Minuten
Zeitbudget Verkehr einer mobilen Person	71 Minuten/Tag
Wege an einem Werktag (hochgerechnet)	164.100 Wege

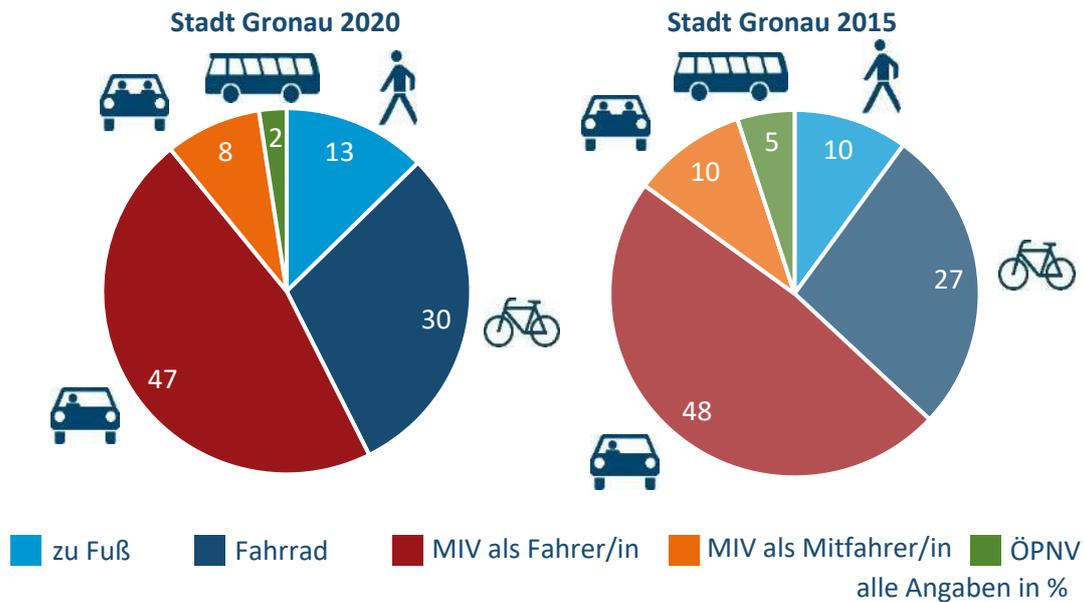
Die durchschnittliche Dauer eines Weges beträgt in der Stadt Gronau rund 19 Minuten. Auf einen Tag hochgerechnet ist eine mobile Person insgesamt rund 71 Minuten unterwegs.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die meisten Wege der Bevölkerung Gronaus werden mit dem Pkw zurückgelegt (46 % als Fahrer/in, 8 % als Mitfahrer/in). 30 % der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt und fast jeder siebte Weg wird zu Fuß bewältigt (13 %). Bei nur 2 % der Wege wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gewählt.

Vor allem der Radverkehr hat einen überdurchschnittlich hohen Anteil im Vergleich zu anderen strukturell vergleichbaren Mittelstädten (10 %). Verglichen mit Gronaus Modal Split von 2015 sind die Anteile von aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr) jeweils um 3 % gestiegen, während die Anteile vom Pkw-Verkehr und vom ÖPNV leicht gesunken sind. Wahrscheinlich ist, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu dem gesunkenen ÖPNV-Anteil beigetragen haben.

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

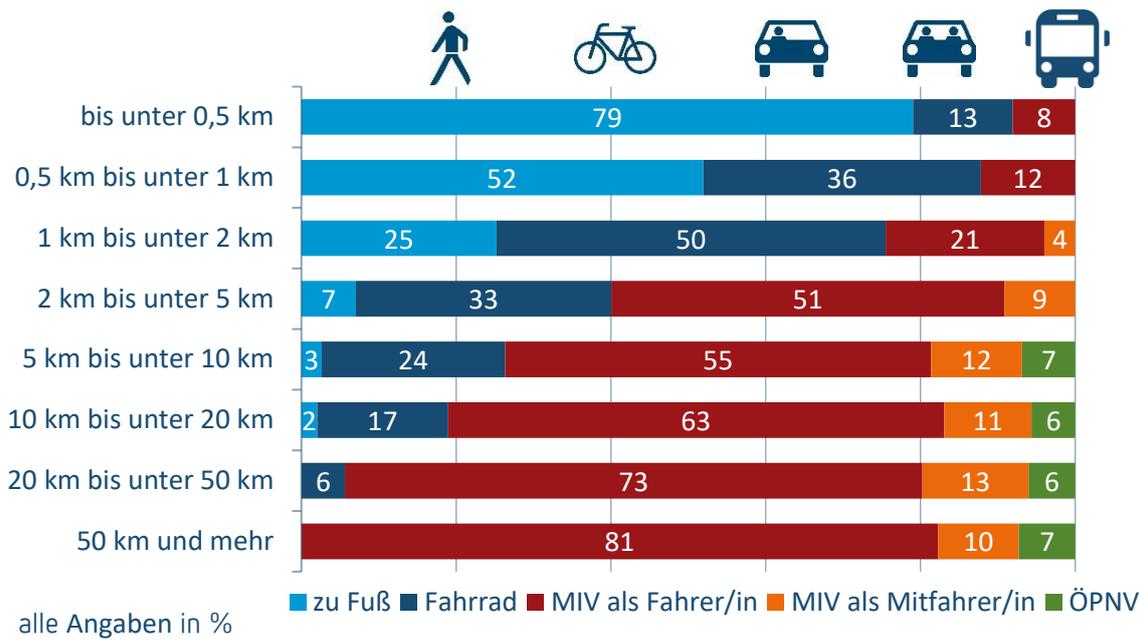


Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Wegelängen und Wegezweck

Erkennbare Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl ergeben sich auch bei der Länge des Weges. Auf Wegen bis zu zwei Kilometern sind der Rad- und Fußverkehr am stärksten vertreten. Der Radverkehr ist auf Wegen von einem bis zu zwei Kilometern das dominierende Verkehrsmittel und der Fußverkehr spielt auf Wegen bis zu einem Kilometer die größte Rolle. Es fällt auf, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) schon ab einer Wegelänge von zwei Kilometern eine dominante Rolle einnimmt. Hier besteht noch ein großes Potenzial, um durch eine Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität auch die kurzen und mittellangen Wegedistanzen, u.a. auf den Radverkehr, zu verlagern und kurze Autofahrten in Gronau zu reduzieren.

Der ÖPNV wird überwiegend auf Stadtgrenzen-überschreitenden Wegen ab 5 km genutzt und spielt derzeit (2020) innerhalb von Gronau kaum eine Rolle. Ein großes Potenzial bietet die Umstellung des ÖPNV auf ein On-Demand-System (G-Mobil seit Frühsommer 2021).

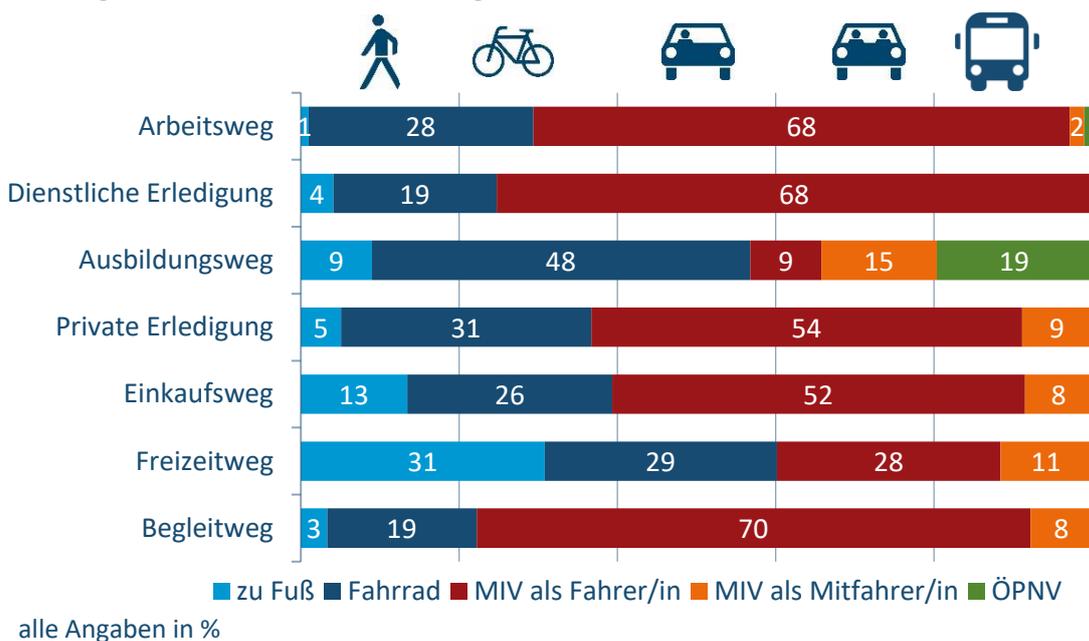
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge



Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich nicht nur nach Wegelänge, sondern auch nach Wegezweck. Begleitwege (78 %) sowie arbeitsorientierte (70 %) oder dienstliche bzw. geschäftliche Wege (68 %) weisen die höchsten MIV (motorisierter Individualverkehr)-Anteile auf. Demgegenüber werden weniger als ein Viertel der Ausbildungswege mit dem MIV zurückgelegt (24 %).

Die höchsten Nahmobilitätsanteile weisen Freizeit- und Ausbildungswege mit 60 % bzw. 57 % der Wege auf, die zu Fuß oder mit Rad zurückgelegt werden. Der ÖPNV wird vorwiegend auf Ausbildungswegen zur Schule oder Hochschule genutzt. Auf Wegen zu anderen Zwecken hat ÖPNV nur einen geringfügigen bis keinen Anteil. Es bestätigt sich hierbei, dass der ÖPNV in Gronau für den Alltagsverkehr – abgesehen für Ausbildungs-/Schülerverkehre – bis in das Jahr 2020 keine Rolle spielt.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck



Schlussfolgerungen der Mobilitätshebung

Mit der Erhebung des Mobilitätsverhaltens konnten folgende zentrale Ergebnisse zur Alltagsmobilität der Bevölkerung in der Stadt Gronau identifiziert werden (die jeweils detaillierten Ergebnisse sind einer Anlage zum Zwischenbericht zu entnehmen):

- Die Stadtbevölkerung erweist sich insgesamt als autoaffin. 94 % der über 18-Jährigen besitzen einen Führerschein. Das Auto ist das am stärksten genutzte Verkehrsmittel, über die Hälfte der Personen legt (fast) täglich Wege mit dem Auto zurück (55 %).
- 92 % der Personen ab 6 Jahren verfügen über ein Fahrrad, 27 % über ein Elektrofahrrad. Dabei weisen insbesondere Person ab 50 Jahren einen überdurchschnittlich hohen Elektrofahrzeugbesitz auf. Die Fahrradausstattung und -nutzung in der Stadt Gronau ist auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau, wodurch das Fahrrad in einen hohen Stellenwert in der Alltagsmobilität aufweist. Gronau ist (münsterlandtypisch) durchaus eine Fahrradstadt.
- Es zeigt sich, dass Gronau durchaus eine gute Fahrradkultur hat, aber eine genauso hohe Autoaffinität. Viele Personen nutzen auf ihren Alltagswegen sowohl das Fahrrad als auch das Auto, sog. „Pkw-Rad-multimodale Nutzerinnen und Nutzer“ (54 %).
- Der ÖPNV weist nur einen geringen Nutzungsumfang auf und wird dabei vorwiegend im Ausbildungsverkehr genutzt. Jedoch ist der Anteil der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer seit 2015 gesunken, wodurch der Anteil der Personen, die das Bus- und Bahnangebot als eine Alternative bzw. eine Mobilitätsoption wahrnehmen, zugenommen hat. Große Potenziale, um den ÖPNV innerstädtisch attraktiver zu machen, hat das G-Mobil.
- Im Vergleich zum Modal-Split 2015 ist folgendes festzustellen:
Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal-Split von 10 % auf 13 % bzw. von 27 % auf 30 %, wobei 8 % der Wege mit dem Elektrofahrrad gefahren werden. Rückgang des Autoverkehrsanteils von 58 % auf 55 % und rückläufiger Anteil der Wege mit dem ÖPNV von 5 % und 2 %. Pandemie-bedingte Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere hinsichtlich des ÖPNV, sind wahrscheinlich.
- Wege bis zu einer Länge von 2 km werden mehrheitlich aktiv, also zu Fuß oder mit Fahrrad zurückgelegt. Für eine Steigerung der aktiven Mobilität bieten sich Wege mit Längen von 2 km bis unter 5 km an, die noch zu rund 60 % mit dem MIV gefahren werden. Über ein Drittel aller zurückgelegten Wege fallen in diese Entfernungsklasse (36 %), wodurch sich insgesamt weitere Steigerungspotenziale insbesondere für den Fahrradverkehr ergeben.
- In einer Abfrage zur Bewertung der Verkehrssysteme schneidet das Bus- und Bahnangebot am schlechtesten ab. Dabei werden von den Befragten insbesondere das Angebot an Radabstellanlagen an Haltestellen bzw. Stationen sowie die Informationen zum Bus- und Bahnangebot bemängelt bzw. vergleichsweise schlecht beurteilt.

3.5 Weitere Befragungen

Verschiedene Personen- und Zielgruppen haben sehr unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität und stehen vor verschiedenen Herausforderungen hinsichtlich der Verkehrssituation in der Stadt Gronau. Um die unterschiedlichen Bevölkerungs- und Interessensgruppen am Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts Gronau 2035 zu beteiligen, wurden eine Interessensvertreterbefragung sowie eine Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung durchgeführt. Sie ergänzen damit auch die Hinweise aus der umfassenden Mobilitätsbefragung (siehe Kapitel 3.4), sind aber nicht repräsentativ.

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse der Interessensvertreterbefragung sowie der Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung dargestellt. Weitere Informationen zur methodischen Vorgehensweise und Durchführung der verschiedenen Befragungen sowie weitere Detailauswertungen der Ergebnisse können einer Anlage zum Bericht entnommen werden.

Interessensvertreterbefragung

Um die spezifischen Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen in Gronau zu berücksichtigen, wurden im Zuge einer Interessensvertreterbefragung Einschätzungen und Wünsche von mobilitätsrelevanten Organisationen, Vereinen, Verbänden und wichtigen Interessensvertretenden eingeholt. Dazu wurden insgesamt rund 50 Einrichtungen und Interessensvertreter einladen, stellvertretend für die durch sie vertretende Personengruppe einen kurzen Fragebogen zu den Mobilitätsbedürfnissen und Wünschen dieser Personengruppe zu beantworten.

Insgesamt 23 Interessensvertreter haben die Möglichkeit der Teilnahme wahrgenommen und Anregungen und Hinweise zur Mobilität in Gronau stellvertretend für u. a. Kinder und Jugendliche, Personen im Rentenalter, Menschen mit Behinderungen, Fahrradfahrende, Wirtschaft, Umweltschutz und weitere ehrenamtliche Errichtungen mitgeteilt.

Im Rahmen der offenen Fragestellungen u.a. zu den Mobilitätsbedürfnissen und -voraussetzungen und den zukünftigen Herausforderungen der vertretenden Zielgruppen sowie zu Ideen und Lösungsvorschlägen wurden insgesamt knapp 200 Hinweise und Anregungen zur Verkehrssituation in der Stadt Gronau geäußert. Aus diesen Hinweisen und Anregungen der Interessensvertreter konnten die folgenden zentralen Ergebnisse zu den Mobilitätsbedürfnissen und Herausforderungen verschiedener Zielgruppen in der Stadt Gronau abgeleitet werden:

- Fast ein Drittel aller Hinweise bezieht sich auf Aspekte des Radverkehrs (32 %). Das verdeutlicht die hohe Relevanz der Fahrradverkehrs in der Stadt Gronau. Dabei wird am häufigsten auf die Qualität der Weeginfrastruktur hingewiesen, welche eine angenehm befahrbare Oberfläche, eine ausreichende Breite und Abstand zum fließenden Kfz-Verkehr aufweisen sollte. Des Weiteren wird eine Weiterentwicklung des Fahrradwegenetz und -verbindungen u. a. durch weitere Fahrradstraßen und durch Radschnellwege vorgeschlagen.
- Insgesamt 12 % der Hinweise und Anregungen beziehen sich auf den Fußverkehr. Ähnlich der Hinweise zum Radverkehr zielen die Anregungen bezüglich des Fußverkehrs ebenfalls häufig auf die Qualität der Gehweginfrastruktur ab. So sollten die Gehwege barrierefrei nach DIN 18040 gestaltet, komfortabel mit dem Rollstuhl oder Rollator befahrbar und hinreichend beleuchtet sein.

- Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, werden Querungshilfen an hochfrequentierten oder von besonders vulnerablen Personengruppen besuchten Einrichtungen sinnvoll erachtet. Deutliche Kennzeichnungen von Verkehrsführungen, wie z. B. farbige Radwege, und einheitliche Verkehrsregelungen beispielsweise an Kreisverkehren werden zur weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Weitere Lösungsansätze werden in der Gestaltung von Kreuzungen und der Anpassung von Ampelschaltungen gesehen, bei denen z. B. durch Mittelinseln oder separate Grünphasen die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöht wird.
- Über ein Fünftel der Hinweise thematisieren das Bus- und Bahnangebot in der Stadt Gronau (21 %). Im ÖV werden vorwiegend eine flächendeckende ÖV- bzw. Busanbindungen innerhalb der Stadt Gronau sowie überregionale Verbindungen angeregt. Dabei wird insbesondere der Wunsch der Bahnverbindung nach Bad Bentheim sowie die Anbindung von Arbeitgebern durch den ÖV geäußert. Die Interessensvertreter zeigen sich dabei auch innovativen Lösungen zu einer bedarfsorientierten und effizienten Gestaltung des ÖPNV offen.
- Weitere 18 % der Anregungen beziehen sich auf den Kfz-Verkehr, wobei viele dieser Hinweise auf ein hohes Verkehrsaufkommen und der Entlastung der Hauptverkehrsadern in der Stadt Gronau abzielen. Insbesondere im Stadtteil Epe wird die Reduzierung des Lkw-Verkehrs bzw. die Sperrung des Durchgangsverkehrs auf der Gronauer Str. vorgeschlagen. Aber auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, z. B. durch einheitliche und klare Kennzeichnung der Verkehrsregelungen an Knotenpunkten oder durch eine veränderte Straßenraumgestaltung und -aufteilung, wird im Bezug zum Kfz-Verkehr angeregt.
- Weitere 17 % der Anregungen schlagen verkehrsmittelübergreifende oder -unabhängige Lösungen vor, wie der Förderung von Multi- und Intermodalität und der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Verkehrsplanung.

Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung

Im Herbst 2020 wurden rund 50 Gronauer Unternehmen im Rahmen der Bestandaufnahme und -analyse des Mobilitätskonzeptes kontaktiert und zur Teilnahme an einer Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung eingeladen. Diese Befragung soll einen Überblick über das Mobilitätsverhalten und die Ansprüche an das Verkehrssystem seitens der Unternehmen und derer Beschäftigten liefern.

Die Unternehmen erhielten dazu per Post einen gedruckten Fragenbogen u. a. zum Liefer- und Wirtschaftsverkehr und dem betrieblichen Mobilitätsmanagement des Unternehmens. Die Beschäftigtenbefragung erfolgte als eine Online-Befragung. Dazu wurden die Unternehmen gebeten in dem Anschreiben mitgeteilten Zugangslink zur Beschäftigtenbefragung über die internen Kommunikationswege den Angestellten mitzuteilen. Insgesamt haben 23 Unternehmen, aus den Branchen

- Produzierendes Gewerbe/ Produktion/ Handwerk,
- Dienstleistung,
- Handel/Einzelhandel und
- Logistik/Spedition,

den Unternehmensfragebogen beantwortet und insgesamt 99 Beschäftigte aus 18 Unternehmen haben sich an der Beschäftigtenbefragung beteiligt und haben den Fragebogen bezüglich ihrer Mobilität im Kontext ihrer Erwerbstätigkeit beantwortet.

Die Ergebnisse der Unternehmens- und Beschäftigtenbefragung geben ein Eindruck über die Verkehrs- und Mobilitätssituation von Unternehmen mit Sitz in der Stadt Gronau sowie Personen, die in der Stadt Gronau arbeiten. Die zentralen Erkenntnisse sind dabei wie folgt zusammenfassen:

- Im Liefer- Und Wirtschaftsverkehr stellt die Straße bzw. der Kfz-Verkehr wichtigste Transportmedium dar. Nur wenige Unternehmen verfügen zwar über einen betriebseigenen Gleisanschluss, dieser wird aber aktuell von den befragten Unternehmen nicht genutzt.
- Die Anbindung des Betriebsstandortes mit dem Pkw wird von den befragten Unternehmen am wichtigsten gestuft. Nahezu alle befragten Unternehmen besitzen mindestens einen Pkw in ihren betriebseigenen Fuhrpark und legen damit durchschnittlich 3 Fahrten pro Tag zurück. Auch für die Beschäftigten stellt der Pkw das am häufigsten auf dem Arbeitsweg genutzte Verkehrsmittel dar. Die Pkw-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes wird von Beschäftigten am besten bewertet. Es werden aber auch u. a. die Verbesserung des Verkehrsflusses durch mehr Kreisverkehre oder Anpassung der Ampelschaltungen angeregt.

Abbildung 12: Bedeutung der Verkehrsmittel aus Sicht der Unternehmen

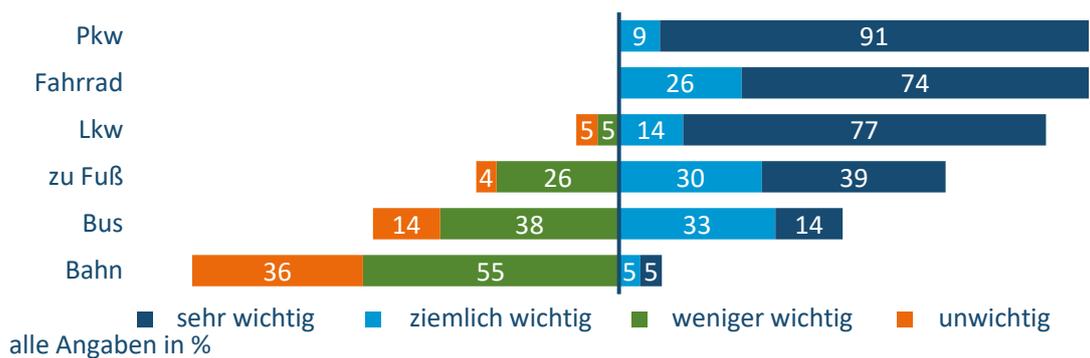
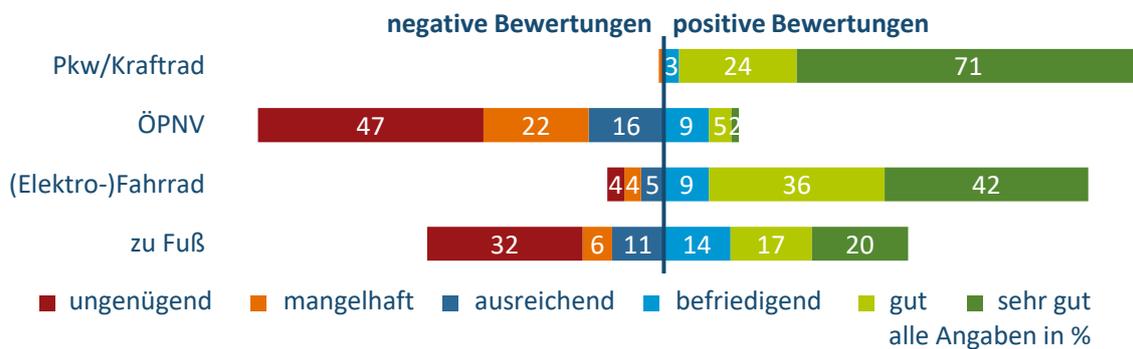


Abbildung 13: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes durch Beschäftigte

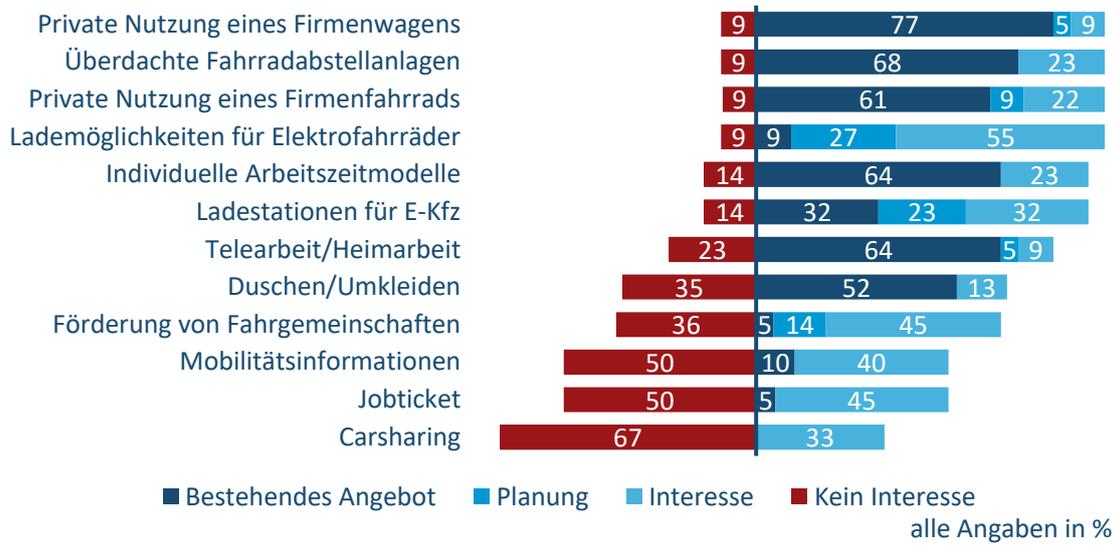


- Über ein Drittel der befragten Beschäftigten nutzt das Fahrrad (oder Elektrofahrrad) mindestens an 1 bis 3 Tagen pro Woche für den Arbeitsweg. Aus Sicht der Unternehmen wird die Bedeutung der Anbindung der Betriebsstandorte mit dem Fahrrad hoch eingeordnet. Bereits rund die Hälfte der befragten Unternehmen besitzt Fahrräder in ihrem Fuhrpark.
- Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Bezug auf den Fahrradverkehr wer-

den bereits von vielen Unternehmen angeboten, weitere zeigen sich demgegenüber interessiert.

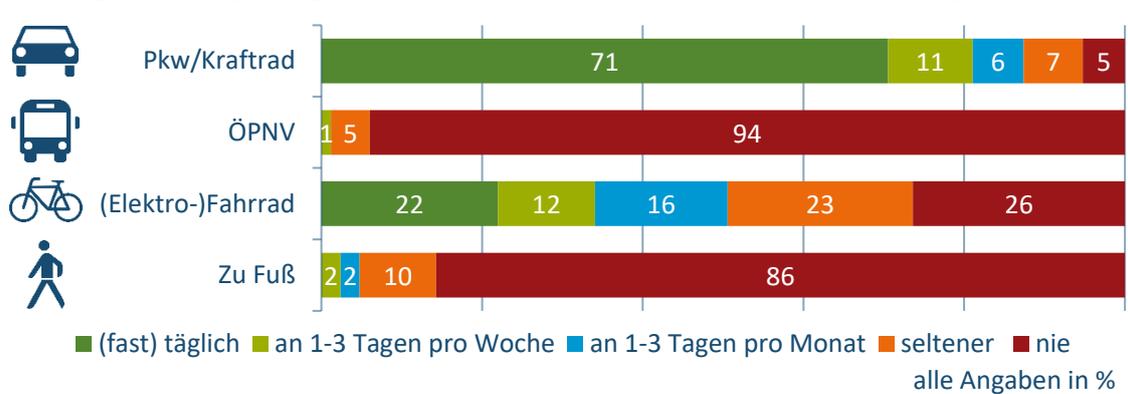
Trotzdem besteht Verbesserungspotenzial im Fahrradverkehr. So werden insbesondere in den Gewerbegebieten fehlende Radwege bemängelt, was im Zusammenhang mit dem Lkw-Verkehr von den Befragten als ein hohes Gefahrenpotenzial erachtet wird.

Abbildung 14: Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Angabe der befragten Unternehmen



- Die ÖPNV-/SPNV-Anbindung der Betriebsstandorte weist für die Unternehmen, insbesondere mit Sitz in den Gewerbegebieten, aktuell nur einen geringen Stellenwert auf. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem öffentlichen Verkehr von den Beschäftigten als schlecht bewertet. Dabei wird insbesondere für die Tagesrandzeiten und zu den Schichtdienstzeiten eine Verbesserung der ÖV-Anbindung vorgeschlagen. Dementsprechend nutzen mehr als neun von zehn der Beschäftigten den ÖPNV nie auf ihren Arbeitswegen. Erwartungsgemäß besteht demnach derzeit sowohl auf Seite der Unternehmen als auch bei den Beschäftigten vergleichsweise wenig Interesse an Angeboten des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Bezug zum öffentlichen Verkehr, wie Jobticket oder Mobilitätsinformationen.

Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg der Beschäftigten



- Als eine zukünftige Herausforderung werden vor allem die steigende E-Mobilität und die Bereitstellung der entsprechenden Ladeinfrastruktur von den Unternehmen und Beschäftigten angesehen. Die befragten Unternehmen haben an Maßnahmen zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur ein großes Interesse und über die Hälfte der befragten Beschäftigten kann sich eine Nutzung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder oder Elektrofahrzeug am Arbeitsort zukünftig vorstellen. Hier kann durchaus der E-Mobilität ein weiterer Rückenwind gegeben werden.

4 Bestandsanalyse

4.1 Radverkehr

Der Radverkehr steht vor dem Hintergrund zunehmender Kfz-Verkehrsbelastungen und Flächenkonkurrenzen in den Städten als umwelt- und gesundheitsfreundliche, flächensparsame sowie preiswerte Fortbewegungsart im Fokus der Mobilitätsplanung. Neben den Vorzügen als effizientes und emissionsfreies Fortbewegungsmittel ist in Deutschland eine zunehmende Renaissance des Radverkehrs festzustellen: Immer mehr Menschen fahren Fahrrad.

Durch die Ausdifferenzierung des Angebotes für unterschiedliche Einsatzzwecke (z.B. Pedelecs, Falträder, Lastenräder) sowie die zunehmenden Radverkehrsmengen verändern sich sowohl die Nutzungsmöglichkeiten als auch die infrastrukturellen Anforderungen im Radverkehr. So erweitern bspw. Pedelecs den Nutzungsradius des Fahrrades und eine regional vernetzte Radinfrastruktur gewinnt an Bedeutung. Durch zunehmende Geschwindigkeiten, breitere Lastenräder und immer höherwertige Fahrräder entstehen jedoch auch erhöhte Sicherheitsanforderungen an die Wegeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten.

Gronau hat durch seine Lage im Münsterland sowie die Nähe zu den Niederlanden bereits eine ausgeprägte Fahrradkultur, die sich im Radverkehrsanteil (Modal Split) von 30% (vgl. Haushaltsbefragung 2020) widerspiegelt. Während dies – bundesweit verglichen – ein bereits deutlich überdurchschnittlicher Wert ist, weisen andere Münsterlandkommunen sowie der Kreis Borken mit z.T. ähnlichen Ausgangsbedingungen noch deutlich höhere Anteile des Radverkehrs auf. Für Gronau gibt es also weitere Potenziale: Wie im Fußverkehr bietet die kompakte Stadtstruktur Gronaus gute Ausgangsbedingungen, den Radverkehr weiter zu fördern und seine Bedeutung als Verkehrsmittel weiter zu erhöhen.

Dichte des Radverkehrsnetz/Netzlücken

Das Radverkehrszielnetz der Stadt wurde zuletzt durch das Radverkehrskonzept 2015 definiert und ausdifferenziert. Es sieht viele Verbindungen in und zwischen den Stadtteilen und in das Umland vor.

Aktuell sind an praktisch allen Hauptachsen des Radverkehrs Radführungsformen vorhanden, was die Grundvoraussetzung für Radfahren innerhalb Gronaus und Epes sowie zwischen den Stadtteilen darstellt: für das Münsterland typische Seitenraumführungen, Radfahr- und Schutzstreifen sowie einige Fahrradstraßen stellen Kernbestandteile des Radverkehrsnetzes dar. Das Netz verdichten die zahlreichen Tempo 30-Zonen und einige straßenunabhängige Wege, in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen reduzieren die Netzwiederstände.

Außerorts verfügen die meisten Hauptverkehrsstraßen über gemeinsame Geh- und Radwege, meist im beidseitigen Einrichtungs- oder im einseitigen Zweirichtungsverkehr. Abseits der Hauptverkehrsstraßen ergänzen untergeordnete Straßen und landwirtschaftliche Wege das Netz, hier wird der Radverkehr meist Mischverkehr (bspw. im Riekenhofweg, mit Fahrradpiktogrammen bei Tempo 30) geführt, teilweise sind die Straßen auch als Fahrradstraßen ausgewiesen (Eschweg, Haberskamp).

Größere Netzlücken treten einzelfallbezogen bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen oder auch durch größere Konflikte mit dem Fußverkehr auf, sie finden sich insbesondere in den folgenden Bereichen:

- Hermann-Ehlers-Straße: hier ist zwar ein Seitenstreifen durch den Radverkehr befahrbar, allerdings nicht offiziell als Radfahrstreifen ausgewiesen.
- Innenstadtbereich in West-Ost-Richtung an der Neustraße: Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr, dem Lieferverkehr und weiteren innerstädtischen Nutzungen erschweren die Durchlässigkeit des verkehrsberuhigten Bereichs, in dem ohnehin nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist.
- Innenstadtbereich in Nord-Süd-Richtung zwischen Bahnhof, Neustraße und Hermann-Ehlers-Straße: keine intuitive, schnelle Radverbindung vorhanden, Konflikte mit dem Fußverkehr, Lieferverkehr und innerstädtischen Nutzungen (im Bereich Bahnhofstraße / Neustraße), erschwerte Querung DRIO-Areal und Kurt-Schumacher-Platz.
- Gewerbegebiete im Osten Gronaus und Epe: keine Wegeinfrastruktur für den Radverkehr vorhanden

Qualitäten des vorhandenen Radverkehrsnetzes

Grundsätzlich ist positiv zu bewerten, dass es entlang vieler Straßen eine Radverkehrsinfrastruktur gibt. Allerdings bleiben die einzelnen Führungsformen hinsichtlich der baulichen Qualitäten, der zur Verfügung stehenden Breiten und der Trennung vom Fußverkehr und des ruhenden Kfz-Verkehrs häufig hinter den Empfehlungen für Radverkehr (ERA) zurück. Die Radinfrastruktur entspricht in vielen Bereichen der ausgeprägten „Bordsteinkultur“ des Radfahrens im Münsterland - viele dieser Radwege, die im letzten Jahrhundert angelegt wurden, entsprechen aber nicht mehr den heutigen Erfordernissen.

Auch vor dem Hintergrund des Ziels, den Radverkehr in Gronau zu stärken (siehe Radverkehrskonzept 2015) und neuer Fahrzeuge (Lastenräder, Pedelecs, E-Bikes) ergeben sich Handlungsbedarfe. Dies betrifft zu schmale Führungen im Seitenraum, wie bspw. im Westen der Enscheder Straße, zusätzlich treten teils Wurzel- und Belagschäden auf, die die Nutzbarkeit der Wege für den (Fuß- und) Radverkehr einschränken (bspw. an der Steinfurter Straße³). In einigen Fällen führen die Radwege im Seitenraum durch den Wartebereich von Bushaltestellen, wie bspw. am Heerweg. Dies führt zu Konflikten mit den Wartenden und Ein-/Aussteigenden.

Die straßenunabhängigen Verbindungen, wie an der Dinkel oder im Stadtpark, sind meist gemeinsame Geh- und Radwege und weisen mit ihrer wassergebundenen Deckschicht keine Ganzjahrestauglichkeit auf.

Die im Münsterland typischen sogenannten „anderen Radwege“, d.h. nicht (mehr) benutzungspflichtige Radwege, wie an der Losserstraße oder der Vereinsstraße, bieten für unsichere Radfahrende eine gute und gefühlt sichere Alternative zur Fahrt auf der Fahrbahn. Konflikte entstehen hier zum einen, weil sie nicht mehr den Breitenanforderungen moderner Radwege entsprechen. Das führt auch zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Zum anderen ist vielen Radfahrenden und Autofahrenden

³ Landstraße, somit nicht in Baulastträgerschaft der Stadt Gronau und nur geringer Einfluss auf Änderung

die fehlende Benutzungspflicht dieser Radwege nicht bekannt: Radfahrende meiden in vielen Fällen (münsterlandtypisch) die Fahrbahn und jene, welche die Fahrbahn benutzen, stoßen auf Unverständnis der Autofahrenden, denen die Regeln z.T. nicht bekannt sind.

Abbildung 16: Oberflächenmängel am untermaßigen Geh- und Radweg Enscheder Straße
Abbildung 17: Fahrradstraße Laubstiege



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

In den letzten Jahren sind vermehrt Fahrradstraßen in Gronau eingerichtet worden, wie an der Laubstiege und dem Eschweg. Über eine fahrbahnbreite, rote Markierung inklusive Fahrradpiktogramm sind Beginn und Ende von Fahrradstraßen gut zu erkennen. Auf den Fahrradstraßen selbst sind in regelmäßigen Abständen Tempo 30- und Fahrradpiktogramme markiert. Grundsätzlich haben die Fahrradstraßen in Gronau damit ein einheitliches Erscheinungsbild, das jedoch hinsichtlich Erkennbarkeit und Förderung der Akzeptanz der Fahrradstraßen (der Radverkehr hat Vorrang, der Autoverkehr ordnet sich unter) ausbaufähig ist.

Die wichtigen Nachbarstädte (und Pendlerziele) wie Ahaus, Vreden, Heek, Ochtrup und Bad Bentheim sind über straßenbegleitende Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen und über autoarme Wirtschaftswege erreichbar. Die Hauptverbindung nach Enschede verläuft über die Enscheder Straße, die aber für den Radverkehr Mängel aufweist (zu schmale Führung über teils mangelhafte Oberflächen). Ähnliche gilt für andere straßenbegleitende Radwege oder Führungsformen entlang der Hauptverkehrsstraßen. Entlang der Gronauer Straße (Richtung Ochtrup) und der Eper Straße (Richtung Heek) sind Seitenstreifen für den Radverkehr nutzbar, aber nicht als offizielle Radinfrastruktur ausgewiesen. Wichtig ist aber auch, dass diese Straßen und entsprechend auch die Radwege in der Regel nicht in der Baulast der Stadt Gronau liegen.

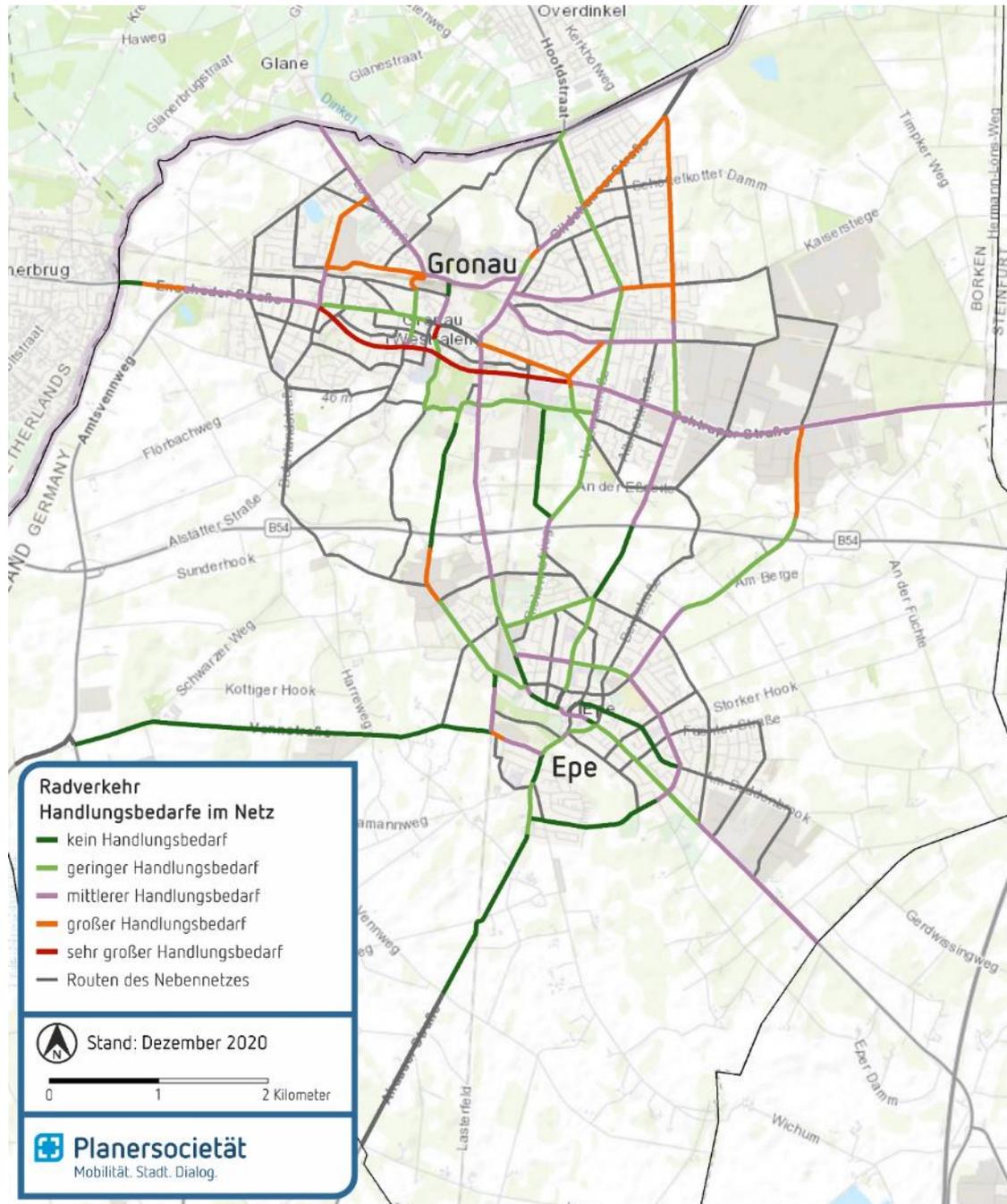
Handlungsbedarfe auf den Haupttrouten des Radverkehrsnetzes

In der folgenden Abbildung sind die Handlungsbedarfe auf den Haupttrouten des Radverkehrszielnetzes dargestellt. Die Einordnung erfolgte dabei anhand der folgenden Kategorien:

- Kein Handlungsbedarf: keine separate Führungsform erforderlich, normgerechte Radverkehrsinfrastruktur in gutem Zustand
- geringer Handlungsbedarf: ausreichend breite Radverkehrsanlage vorhanden, kleiner Verbesserungen erforderlich
- mittlerer Handlungsbedarf: Radverkehrsanlage vorhanden, aber nicht mehr „up to date“, leicht untermaßig, zum Teil Engstellen vorhanden

- großer Handlungsbedarf: deutliche Mängel in der Radinfrastruktur (deutlich untermaßig, mittlere Verkehrssicherheitsmängel)
- sehr großer Handlungsbedarf: keine Radverkehrsanlage vorhanden, jedoch dringend erforderlich oder deutliche Sicherheitsmängel

Abbildung 18: Handlungsbedarfe im Hauptradroustennetz



Insgesamt zeigt sich, dass insbesondere in Gronau West sowie Gronau Ost noch viele Potenziale bestehen, das Radverkehrsnetz zu verbessern. Das betrifft die bereits beschriebenen Aspekte Breite und Oberflächenqualität vorhandener Radinfrastrukturen sowie auch die (wenigen) Netzlücken.

Kreuzungspunkte, Querungsmöglichkeiten und Signalisierung

In Gronau sind zahlreiche Kreuzungen entlang des übergeordneten Straßennetzes mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Der Radverkehr wird hier in einigen Fällen separat signalisiert und mit einem Zeitvorsprung in die Kreuzungen geführt. Standard ist in Gronau das indirekte Linksabbiegen, d.h., Radfahrende müssen zumeist zweimal warten. Für ungeübte/unsichere Radfahrende ist dies eine gute Alternative, insbesondere auf stark befahrenen Straßen (bspw. an der Gildehauser Straße). Allerdings ist das indirekte Linksabbiegen mit Zeitverlusten verbunden und nicht auf größere Radverkehrsmengen ausgerichtet: zu den Stoßzeiten (wie Schulbeginn/-schluss) kommt es bereits jetzt zu Stauungen an den Aufstellflächen sowie Behinderungen des Geradeaus- und Fußverkehrs (bspw. Laubstiege/ Eper Straße/ Eschweg).

An den Kreisverkehren der Landes- und Kreisstraßen in Gronau wird der Radverkehr im Seitenraum geführt (bspw. Losserstraße/Spinnereistraße). Was einerseits eine scheinbar sichere Führung für ungeübte Radfahrende ist, führt andererseits immer wieder zu Problemen, wenn der Autoverkehr aus dem Kreisverkehr rechts ausfährt und sich mit dem querenden Radverkehr kreuzt: Hier sind die Vorfahrtsregelungen oft nicht eindeutig. Nach Stand der Technik wären Vorkehrungen sinnvoll, um abbiegende Autofahrende auf den Vorrang des Radverkehrs aufmerksam zu machen (rot markierte Furten, Aufpflasterungen bzw. Niveauanhebung der Radverkehrs-Furt). Falls der Vorrang des Radverkehrs nicht gegeben ist, sollte dies durch entsprechende Beschilderung verdeutlicht werden. Das gibt es in Gronau noch nicht flächendeckend.

In weiteren Kreisverkehren wird der Radverkehr zumeist im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt (bspw. Heerweg / Alter Postweg). Der Radverkehr wird hier frühzeitig vom Seitenraum auf die Fahrbahn überführt und ist damit besser im Blickfeld des Autoverkehrs. Schilder weisen auf die gemeinsame Nutzung des Kreisverkehrs hin und fordern eine gegenseitige Rücksichtnahme ein.

Abbildung 19: Seitenraumführung des Radverkehrs an der Fahrradstraßenachse Laubstiege/Eschweg



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

In Kapitel 4.2 sind räumliche Barrieren dargestellt, das heißt Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen ohne ausreichende Querungsmöglichkeiten, die Gronau durchschneiden und insbesondere für die Nahmobilität zu Umwegen führen. Um die Barrierewirkung zu mindern, müssen die Querungsmöglichkeiten entsprechende Qualitäten aufweisen. Im Rahmen der Ortsbefahrungen wurden die fol-

genden Verbesserungsbedarfe festgestellt: Engstellen mit Konfliktpotenzial gibt es an den Bahnübergängen (bspw. Heerweg und Vereinsstraße). In Bezug auf die straßenunabhängigen Querungsmöglichkeiten der Hermann-Ehlers-Straße an der Dinkel ist die für Radfahrende nicht ausreichende Höhe der Unterführung zu bemängeln. Ein Mehrbedarf an Querungen wurde zwischen Gildehauser Straße und Vereinsstraße sowie zwischen Gildehauser Straße und Ochtruper Straße festgestellt: Hier stellen insbesondere der Supermarkt an der Grünstiege sowie die Lindenschule (Müllerstraße / Sparenbergstraße) wichtige Ziele des Radverkehrs dar, die aufgrund fehlender Querungen über die Bahntrassen nur umwegig zu erreichen sind.

Fahrradparken

Die Innenstadt und das Zentrum Epe sind wichtige Ziele des Alltagsverkehrs und sollten daher mit hochwertigen Radabstellanlagen ausgestattet sein. Aktuell befinden sich dort zwar bereits einige Radabstellanlagen. Allerdings entsprechen die meist vorhandenen Vorderradhalter nicht den heutigen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort. Auch stellen sie teilweise Barrieren für zu Fuß Gehende dar. Die im Umfeld des LAGA-Geländes gelegenen Anlehnbügel bieten hier höhere Qualitäten – auch wenn sie dort in der vorhandenen Menge höchstens temporär erforderlich sind.

An weiteren wichtigen Zielen des Radverkehrs sind die Qualität und Quantität der Radabstellanlagen sehr unterschiedlich. An den Bahnhöfen besteht bereits ein Angebot: In Epe gibt es zumindest überdachte Anlagen (allerdings veraltet), am Bahnhof Gronau mit der Radstation auch die Möglichkeit zum sicheren Einschluss des Rades sowie einen Reparaturservice. Die kostenfreien Abstellmöglichkeiten am Bahnhof Gronau sind aber noch verbesserungswürdig (teils fehlende Überdachung, auf Südseite Mehrbedarf an Abstellanlagen). An vielen Bushaltestellen fehlen demgegenüber (gute) Radabstellmöglichkeiten.

Die Nahversorgungszentren in Gronau stellen weitere wichtige Ziele des Radverkehrs dar; auch hier sind die Radabstellmöglichkeiten zu meist verbesserungswürdig: veraltete Vorderradhalter und nicht überdachte Abstellmöglichkeiten befinden sich insbesondere am NVZ Gronauer Straße in Epe oder am NVZ Ochtruper Straße. Überdachte Anlehnbügel befinden sich dagegen bei den neueren Märkten am NVZ Königstraße und NVZ Ochtruper Straße. Standortübergreifend sind zusätzlich fehlende Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrradanhänger zu bemängeln.

Abbildung 21: Veraltete Vorderradhalter in Epe
Abbildung 22: Fehlende Abstellanlagen an Bushaltestelle Klosterschänke



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Tabelle 3: Übersicht der wichtigsten Stärken und Schwächen im Radverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + münsterlandtypische Fahrradkultur... + Kompakte Siedlungsstruktur bietet Potenzial viele Wege mit dem Rad zurück zu legen + bereits ein dichtes Radverkehrsnetz vorhanden + Bereits einige Fahrradstraßen vorhanden + Moderne Radstation am Bahnhof Gronau 	<ul style="list-style-type: none"> - ... die im Vergleich zu anderen Kommunen des Kreises noch ausbaufähig ist - zum Teil hohes Kfz-Verkehrsaufkommen führt zu Qualitätseinschränkungen für den Radverkehr - Mängel in Breite und Oberflächenqualität der Radwege sowie bei Wechsel der Führungsformen - Konflikte mit Kfz-Verkehr: Kreisverkehre (Sichtbeziehungen), bei Mischverkehrsführung und nicht benutzungspflichtigen Radwegen - Konflikte mit Fußverkehr: „Kultur des Bordsteinfahrens“ führt zu Konflikten; teils Radverkehrsführung in Wartebereichen an Bushaltestellen - Mängel in Qualität und Quantität der Radabstellanlagen

Zentrale Handlungserfordernisse

- Verbreiterung der Radwegeinfrastruktur im Stadtgebiet
 - Ausbildung attraktiver West-Ost- und Nord-Süd-Achsen mit breiten Radwegen und direkter Führung an Kreuzungen
 - Einrichtung / Verbesserung eines Kfz-armen, fahrradfreundlichen Nebennetzes
- Beschleunigung und direktere Führung an Kreuzungen
- Abbau von Konflikten mit Fußverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr (Verdeutlichung von Führungsformen und Benutzungspflichten, legales/illegales Gehweg- / Bordsteinparken)
- Ausbau und Erneuerung Radabstellanlagen (insbes. Zentren und ÖV-Haltepunkte)

4.2 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Das Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen (vor allem ohne Lärm und Luftschadstoffe) statt. Im Gegensatz zu allen anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar.

Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider. Höhere Passantenfrequenzen und längere Verweildauern im öffentlichen Raum begünstigen zudem den Einzelhandelsumsatz. Daher sind neben Gehwegqualitäten Aufenthaltsbereiche, Verweilbereiche und eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes nicht nur ein Aspekt der Fußverkehrsförderung, sondern zugleich der Stadt- und Lebensqualität.

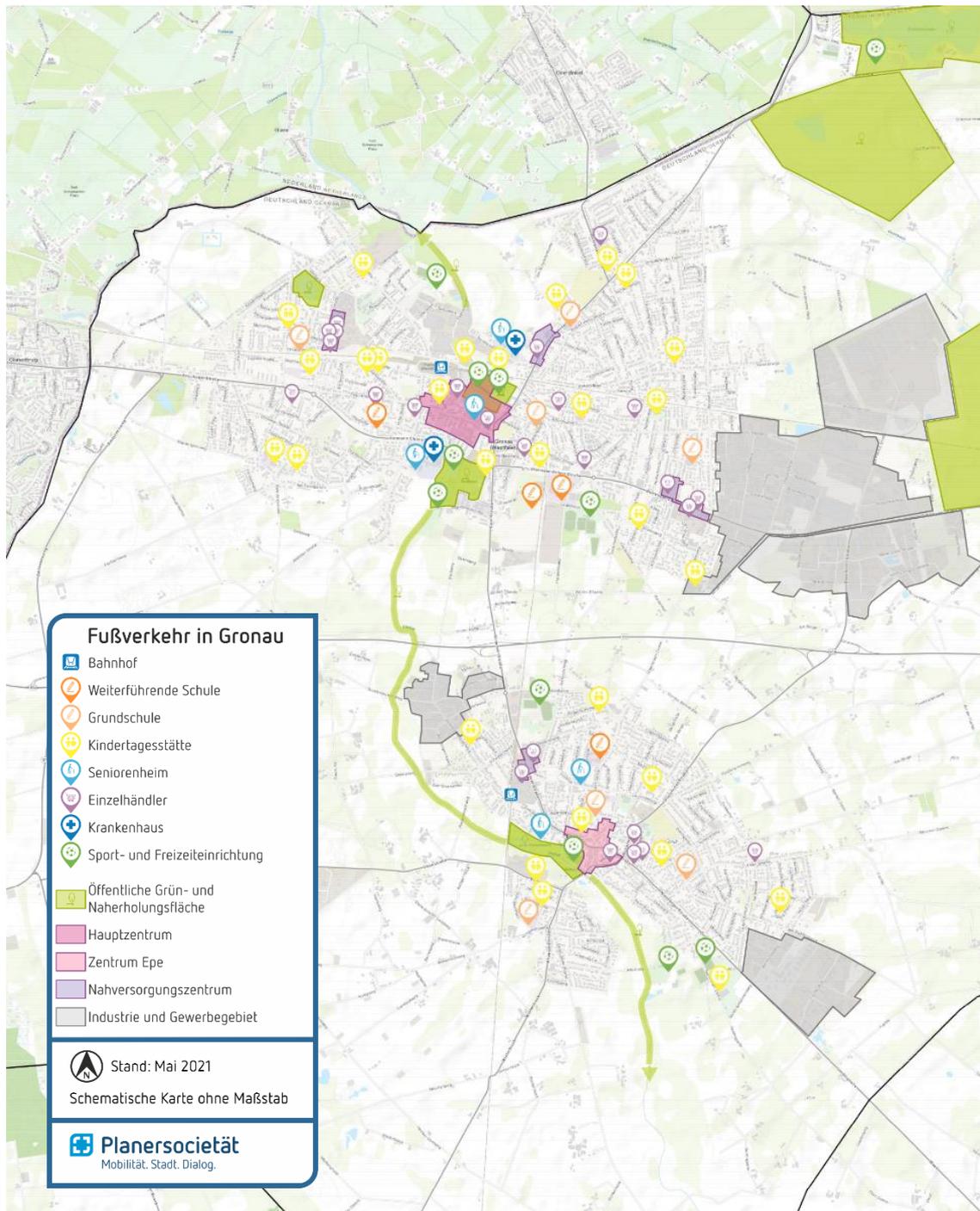
Wichtige Bereiche des Fußverkehrs

Insbesondere in der Gronauer Innenstadt und dem Stadtteilzentrum Epe spielt der Fußverkehr eine bedeutende Rolle. Dabei sind die Fußgängerzonen, die Zugänge entlang und über die Hauptverkehrsstraßen sowie Wegeverbindungen zum Bahnhof und zu Naherholungsgebieten die wichtigsten Bereiche des Fußverkehrs. Weitere Bereiche mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen sind die Nahversorgungszentren. Das Umfeld von Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen wird von (besonders) sensiblen Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert, daher sind sie ebenfalls wichtige Bereiche des Fußverkehrs (siehe Abbildung 23).

Straßenunabhängige schmale Gassen als Abkürzungen ergänzen das Fußwegenetz gerade in den Wohnquartieren. Sie sind bspw. in den Quartieren zwischen Kurfürstenstraße und Königstraße oder Eisenbahnweg/Enscheder Straße zu finden. Weitere straßenunabhängige Fußwege verbinden die Gronauer Innenstadt mit den Naherholungsgebieten.

Die kurzen Wege zwischen zentralen Zielen des Alltagsverkehrs sind grundsätzlich eine gute Voraussetzung für das zu Fuß Gehen und eine „Stadt der kurzen Wege“: Im Gegensatz zu anderen Kommunen im Westmünsterland ist Gronau mit zwei großen Siedlungskörpern relativ kompakt und wenig zersiedelt. Dies spiegelt sich auch im Modal Split wider: So liegt der Fußverkehrs-Modal Split mit 13 % über dem des Kreises Borken (9%).

Abbildung 23: Wichtige Bereiche des Fußverkehrs



Quelle. Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Qualitäten der vorhandenen Fußwegeinfrastruktur

In den Zentren der Siedlungsbereiche Gronau und Epe sind straßenbegleitende Gehwege nahezu vollständig vorhanden. Diese weisen aber zum Teil Mängel in der Gehwegbreite auf und sind manchmal deutlich zu schmal, bspw. im Stadtteilzentrum Epe entlang der Gronauer Straße bzw. Oststraße und dem Hindenburgring. Schmale Gehwege bei gleichzeitig zu schmalen Radwegen führen auch oft zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Im Zentrum von Gronau führt die Freigabe der

Fußgängerzonen für den Radverkehr ebenfalls zu Konfliktpotenzial, da eine attraktive Umfahrung für Radfahrende fehlt.

In den meisten Wohnquartieren sind Gehwege vorhanden, teilweise fehlen sie jedoch auch, wie z. B. am Schöttelkötter Damm im Siedlungsbereich Gronau oder im Buschgarten im Siedlungsbereich Epe. Weitere auftretende Schwächen sind Mängel in der Oberflächenqualität der Gehwege durch unterschiedliche Ausbaustandards und schadhafte Oberflächen (z. B. Zum Bahnhof) sowie Wurzelschäden oder Pflanzenbewuchs (z. B. Gronauer Straße, Von-Steuben-Straße). In Wohnquartieren werden die nutzbaren Flächen der vorhandenen Gehwege zum Teil durch abgestellte Fahrzeuge eingeschränkt.

Abbildung 24: Unzureichende Wegeoberfläche (Zum Bahnhof)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 25: Schmaleres Gehweg an der Oststraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 26: Fehlende / unzureichende Gehwege am Schöttelkötter Damm



Quelle: Planersocietät

Abbildung 27: Mängel an der Wegeoberfläche (Von-Steuben-Straße)



Quelle: Planersocietät

Straßenunabhängige schmale Gassen weisen meist noch deutliche Defizite in der Fußverkehrsfreundlichkeit und alljährlichen Nutzbarkeit auf: teilweise sind sie zwar beleuchtet, aber in vielen Fällen unbefestigt und somit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und an regnerischen Tagen nur eingeschränkt nutzbar. Die Ein- und Ausgänge der Gassen sind zum Teil nicht intuitiv auffindbar, bspw. zwischen Innenstadt und Stadtpark (Parkstraße / Konrad-Adenauer-Straße / Weg an der Dinkel) oder in Wohnquartieren wie an der Von-Steuben-Straße.

Abbildung 28: Befestigtes Gässchen an der Overdin-
kelstraße

Quelle: Planersocietät

Abbildung 29: Unbefestigter Weg von der Von-Steu-
ben-Straße

Quelle: Planersocietät

Kreuzungen und Barrierefreiheit

Die barrierefreie und sichere Querbarkeit von Straßenzügen und Kreuzungen ist ein wesentliches Merkmal einer guten Fußverkehrsinfrastruktur und von hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit. So spielten sich 47% der registrierten Verkehrsunfälle im Umfeld von Kreuzungen oder Einmündungen ab. Auffällig ist dabei insbesondere der Bereich Ochtruper Straße / Friedensweg / Feldstiege mit einer erhöhten Unfallhäufigkeit. In Gronau verfügen die meisten Kreuzungen über Fußverkehrsinfrastruktur. Durch die häufig gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum besteht im Wartebereich ein deutliches Konfliktpotential, wie an der Eper Straße/Laubstiege/Eschweg oder Gildehauser Straße/Eper Straße /Ochtruper Straße.

Die meisten Kreuzungen und Querungen sind durch taktile Leitelemente, Rampen und Bordsteinabsenkungen barrierearm nutzbar, allerdings entspricht die Gestaltung nicht immer dem aktuellen Standard der Barrierefreiheit: So sind die Querungsanlagen vorwiegend nur mit einer Nullabsenkung ausgestattet, taktile Leitelemente für Sehbehinderte fehlen aber. Erst bei neueren Baumaßnahmen wurden die Standards der Barrierefreiheit berücksichtigt (sog. „Doppelquerung“ als Kombination aus Nullabsenkung inkl. taktiler Leitelemente und einem 6 cm-Bord, bspw. Schoppenkamp).

Mit Piktogrammen (z.B. auf der Gronauer Straße) oder auch Zusatzbeschilderungen (bspw. Konrad-Adenauer-Straße) werden den Autofahrern an mehreren Stellen in Gronau Querungsbereiche des Fußverkehrs signalisiert. Das ist positiv und begünstigt ein angepasstes Verhalten der Autofahrer. Optimierungsbedarfe gibt es aber an Fußgängerüberwegen/„Zebrastrifen“ hinsichtlich der Erkennbarkeit und Beleuchtung. Die Stadt Gronau hat hierzu bereits Mängel in einer Bedarfsliste identifiziert.

Abbildung 30: Getrennte Überquerungsstelle mit Abbildung 31: Vereinsstraße differenzierter Bordhöhe in der Gildehauser Straße



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Räumliche Barrieren

Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen sind vor allem dann eine Barriere, wenn über die Straßen sichere Querungshilfen bzw. Über-/Unterführungen der Schienentrassen nicht in regelmäßigen Abständen vorhanden sind. Auf Gronauer Stadtgebiet wurden als solche räumlichen Barrieren insbesondere die Schienen, die Bundesstraße sowie mehrere Hauptverkehrsstraßen (siehe Karte unten) identifiziert. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten bzw. Durchlässe mindern die Trennwirkung und sind besonders für den Fußverkehr relevant, da das zu Fuß Gehen deutlich Umweg empfindlicher als andere Verkehrsarten ist.

Eine deutliche Trennwirkung geht in Gronau von den Bahntrassen aus, die das Stadtgebiet in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung zerschneiden. Während im Zentrum Gronaus eine ausreichende Zahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden ist, können abseits der Innenstadt die Bahnschienen nur an wenigen Punkten gequert werden, wodurch Umwege entstehen. Besonders auffällig ist dies zwischen Vereinsstraße und Gildehauser Straße sowie Gildehauser Straße und Ochtruper Straße.

Die B54 durchzieht das Stadtgebiet in West-Ost-Richtung im anbaufreien Bereich und trennt somit die Stadtteile Gronau und Epe voneinander. Sie weist an mehreren Punkten Durchlässe als Unter- oder Überführungen auf, die von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können sowie eine Unterführung, die nur vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann. Insgesamt ist hier aufgrund des anbaufreien Umfelds und der vorhanden Querungsmöglichkeiten keine größere Barrierewirkung festzustellen.

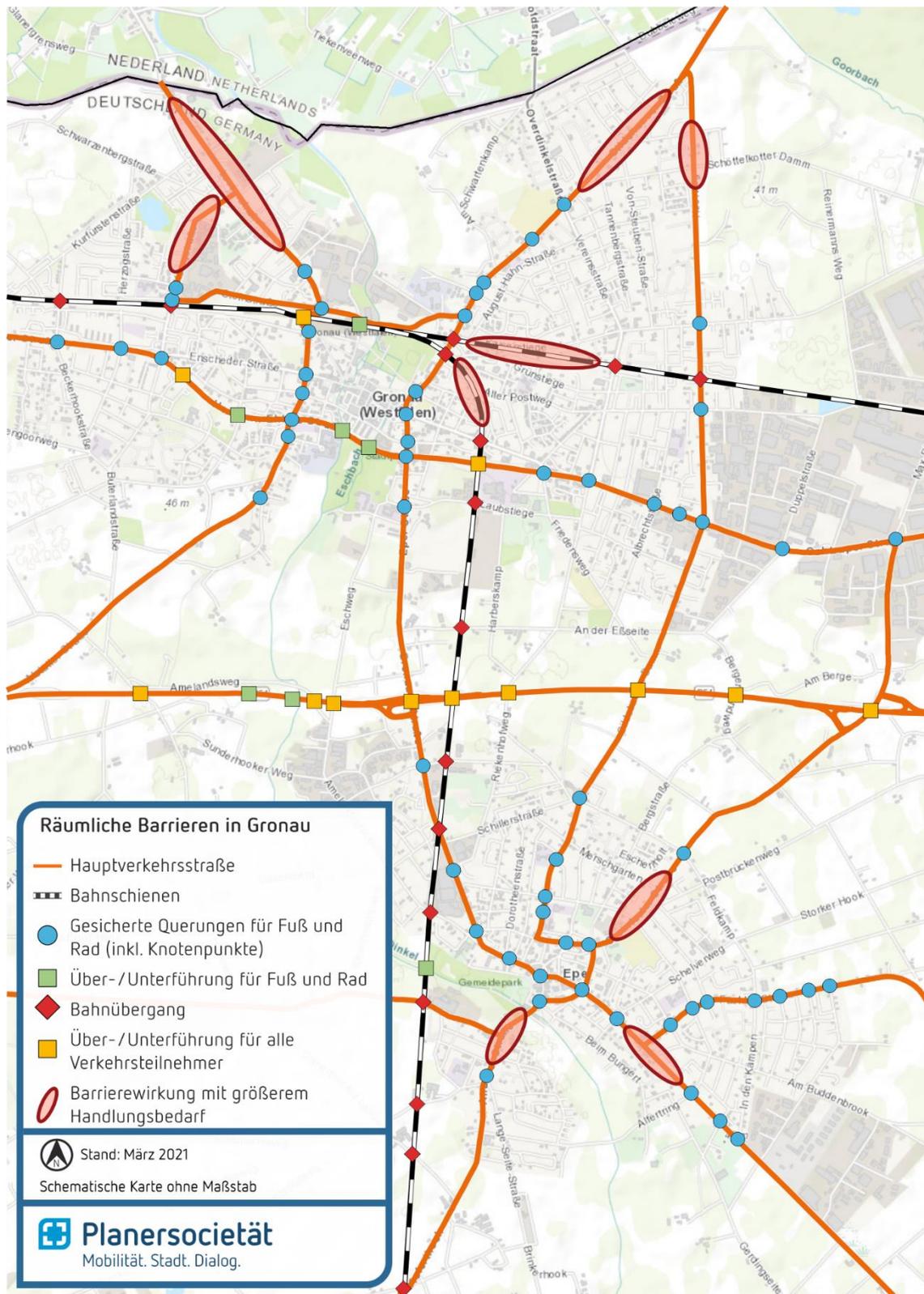
Im Siedlungsbereich sind regelmäßige Querungsmöglichkeiten der Straßen insbesondere bei hohen Kfz-Verkehrsmengen und -Geschwindigkeiten sowie in Bereichen mit erhöhtem Querungsbedarf

(z. B. in Nahversorgungszentren) wichtig⁴. Während in den Zentren Gronau und Epe eine ausreichende Zahl an Querungen vorhanden ist, sind in den folgenden Bereichen erhöhte Barrierewirkungen festgestellt worden (siehe Karte unten):

- **Losserstraße, zwischen Niederlanden und Lindenallee:** aufgrund der einseitig dichten Bebauung und der Naherholungsgebiete im Osten entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, aufgrund der großen Strecke (rund 1.200 m) ohne gesicherte Querungsmöglichkeit entsteht eine Barrierewirkung.
- **Nahversorgungszentrum Königstraße:** aufgrund der Einkaufsmöglichkeiten entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, bei nur einer gesicherten Querungsmöglichkeit am südlichen Kreisverkehr entsteht letztlich eine Barrierewirkung
- **Gildehauser Straße, zwischen Heerweg und Overdinkelstraße / Vereinsstraße:** aufgrund der beidseitigen dichten Bebauung entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, aufgrund der großen Strecke (rund 1.000 m) ohne gesicherte Querungsmöglichkeit entsteht eine Barrierewirkung.
- **Heerweg, zwischen Kurzer Weg und Schöttelkötter Damm:** aufgrund der einseitig dichten Bebauung und des Wohn- und Naherholungsgebietes im Osten entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, aufgrund einer fehlenden gesicherten Querungsmöglichkeit entsteht eine Barrierewirkung.
- **Steinfurter Straße, zwischen Feldkamp und Wilhelmstraße:** aufgrund der beidseitigen dichten Bebauung entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, bei nur einer gesicherten Querungsmöglichkeit im Süden am Hindenburgring entsteht eine deutliche Barrierewirkung
- **Nienborger Straße, zwischen Schelverweg und Nienkamp:** aufgrund der beidseitigen dichten Bebauung entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, aufgrund der großen Distanz (rund 600m) zwischen den gesicherten Querungsmöglichkeiten entsteht eine Barrierewirkung.
- **Ahauser Straße / Kardinal-von-Galen-Ring zwischen Drostentplatz und Kohlingstraße:** aufgrund der beidseitig dichten Bebauung und des querenden Freizeitwegs an der Dinkel im Norden entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, aufgrund der fehlenden gesicherten Querungsmöglichkeit entsteht eine Barrierewirkung.

⁴ Innerstädtisch sollten, als Richtwert, gesicherte Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende möglichst überall im Bereich von Einmündungen von Straßen sowie eigenständigen Gehwegen und Bereichen mit Querungsbedarf mit einem Abstand von max. 200m zueinander vorhanden sein. Aufgrund der derzeitigen Straßenraumaufteilungen und der Kfz-Verkehrsmengen ist dies in vielen Städten derzeit nicht oder kaum möglich, jedoch Leitlinie einer attraktiven Fußgängerplanung (vgl. EFA 2000).

Abbildung 32: Räumliche Barrieren



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Qualitäten im Zentrum Gronau

Das Zentrum Gronau ist durch eine weitläufige Struktur, verwinkelte Bebauung sowie ein großes Parkplatzangebot gekennzeichnet (siehe Kapitel 3.2 und 4.4.2). Der wichtigste Einkaufsbereich im Zentrum ist die Neustraße, die teilweise als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Im Zentrum gibt es bereits viele Begrünungs- und Sitzelemente und auch Außengastronomie, was zur Belebung beiträgt. Die Liefer- und Parksuchverkehre (aufgrund der Parkplatzflächen im Umfeld, wie am Berliner Platz oder Mühlenplatz; siehe Kapitel 4.4.3 und Abbildung unten) mindern die Aufenthaltsqualität. Zudem ist das Stadtmobiliar zum Teil in die Jahre gekommen und modernisierungsbedürftig. Dieser Handlungsbedarf wurde bereits von der Stadt Gronau identifiziert und die Modernisierung von Sitz- und Radabstellmöglichkeiten wird sukzessive vorgenommen. Neben den Konflikten zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr konkurrieren in der Neustraße die Nutzungsansprüche des Fuß- und Radverkehrs: so stellt die für den Radverkehr geöffnete Fußgängerzone eine direkte West-Ost-Verbindung des Radverkehrs dar und wird gerade von SchülerInnen und einkaufenden Personen genutzt (siehe Kapitel 4.1). Zusätzlich stellen die Geschäfte und Gastronomen weitere Raumansprüche an die Neustraße, was insgesamt zu einem erhöhten Konfliktpotential führt.

Nördlich der Neustraße schließen sich die Bahnhofstraße (ebenfalls teils Fußgängerzone und durch gastronomisches Angebot geprägt) und der Bahnhof an. Trotz der räumlichen Nähe ist die Wegeverbindung zwischen Neustraße (Zentrum) und Bahnhof nicht intuitiv (fehlende Sichtachse, unzureichende Beschilderung). Aktuell wird die Neustraße umgebaut und auch für Teile der Bahnhofstraße bestehen bereits Umbaupläne. Dadurch sollen die Aufenthaltsqualität und auch die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt gestärkt werden.

Der Bahnhofsvorplatz und das sich östlich anschließende ehemalige Landesgartenschau-Gelände sind durch eine intuitive Wegführung miteinander verknüpft. Allerdings sind beide durch einen hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet und durch eine große Parkplatzfläche getrennt. Auf dem LAGA-Gelände wurde der Inselepark Gronau mit Grachten und einzelnen Inseln gestaltet. Die Inseln sowie der Bereich rund um den Udo-Lindenberg-Platz bieten verschiedene (kostenfreie) Erholungsmöglichkeiten und Aktivitäten (wie Spielplätze, Skatepark, Kletterturm, Bootsverleih, u.ä.). Sie stellen damit ein großes Potential für die zentrumsnahe Erholung, sind aber räumlich noch wenig an das Stadtzentrum angebunden. Durch die oben genannte Aufwertung der Bahnhofstraße sind bereits erste Verbesserungen zu erwarten.

Abbildung 33: Bahnhofstraße, Parken Mühlenplatz Abbildung 34: Verbindung Inselepark und Bahnhof



Quelle: Planersocietät

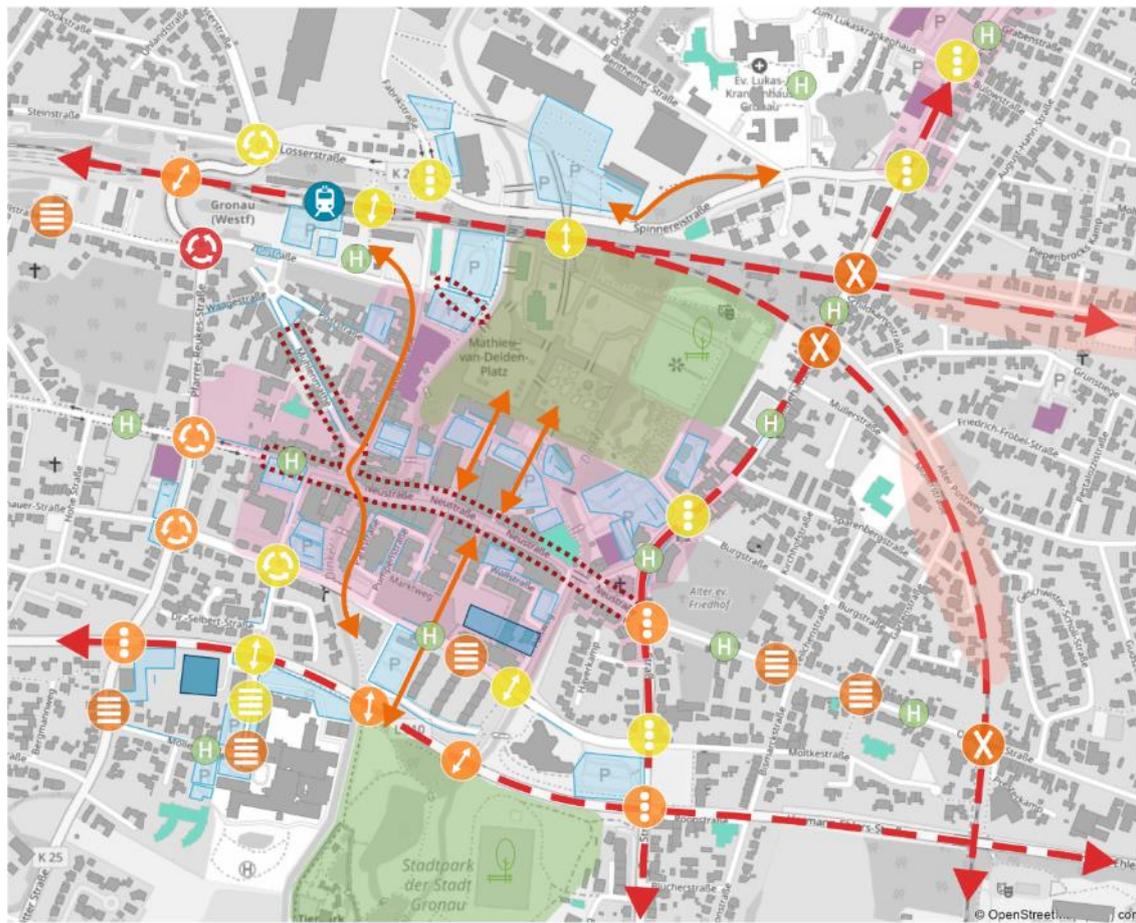


Quelle: Planersocietät

Südlich der Neustraße wirkt sich die Brachfläche des ehemaligen Hertie-Areals negativ auf den Kurt-Schumacher-Platz aus: Eine geringe Fußverkehrsfrequenz und veraltetes Stadtmobiliar schmälern den positiven Effekt der dortigen Begrünung und tragen zu einer geringen Aufenthaltsqualität bei. Über straßenunabhängige Wege entlang der Dinkel und des Eschbachs ist der südlich der Hermann-Ehlers-Straße gelegene Stadtpark Gronaus erreichbar. Insbesondere die westliche Verbindung entlang der Dinkel ist im Bereich Neustraße/Parkstraße aufgrund der fehlenden Sichtbeziehungen nicht intuitiv als Verbindung erkennbar.

Insgesamt bietet das Zentrum Gronau einige attraktive Bereiche mit Aufenthaltsqualität. Wegführungen sind aber zum Teil nicht intuitiv. Ebenso schmälern großflächige Parkplätze, Parksuchverkehre und das teils in die Jahre gekommene Stadtmobiliar die Aufenthaltsqualität.

Abbildung 35: Handlungsbedarfe im Zentrum Gronau



Qualitäten im Zentrum Gronau

- Fußwegeverbindung mit deutlichen Mängeln
- Barriere
- Barriere mit hohem Handlungsbedarf
- Bereich mit erhöhtem Konfliktpotential (zwischen Ansprüchen der Verkehrsarten und Nutzungen)
- LSA (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
- Kreisverkehr (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
- Bahnübergang (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
- Unter-/Überführung (kein/mittlerer/hoher H.-bedarf)
- Querungen (kein/mittlerer/hoher H.-bedarf)

- Bahnhof
- Bushaltestelle
- Parkstände (im öffentlichen Raum)
- Parkbauten
- Sensible Einrichtungen (Kitas, Schulen, Seniorenheime)
- Nahversorger
- Nahversorgungszentren
- Grün- und Naherholungsflächen

Qualitäten im Zentrum Epe

Zentrale Bereiche des Zentrum Epe sind die Fußgängerzone Merschstraße, der sich östlich anschließende Amtsweg sowie die umliegenden Hauptverkehrsstraßen Gronauer Straße/Oststraße und Kardinal-von-Galen-Ring. Die Fußgängerzone Merschstraße weist ein eindeutiges Gestaltungsschema aus Begrünung, Außengastronomie und Sitzgelegenheiten auf. Allerdings schmälern die veralteten Sitz- und Spielmöglichkeiten (und Radabstellanlagen) das Erscheinungsbild.

Am östlich gelegenen Platz (Amtsweg) befinden sich ein großer K+K-Markt und weitere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen. Der öffentliche Raum wird primär als Parkplatz genutzt und weist nur geringe gestalterische Qualitäten auf. Zusätzlich verringert der Parksuchverkehr die Aufenthaltsqualität und den Komfort des zu Fuß Gehens in diesem zentralen Stadtbereich.

Die umliegenden Hauptverkehrsstraßen verfügen teils über weitere zentrenrelevante Nutzungen (Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie) und dienen als zentrale Zuwege zum Zentrum Epe. Aufgrund ihrer Kfz-Belastungen stellen sie aber auch eine gewisse Barriere zwischen Zentrum und den umliegenden Quartieren dar und weisen teils sehr schmale Fußwege auf. Das gilt vor allem für die vielbefahrende Gronauer Straße/Oststraße, auch wenn die abschnittsbezogene Anordnung von Tempo 30 hier zumindest teilweise die Verkehrsbelastungen senkt und die Verkehrssicherheit erhöht. Eine Barrierewirkung hat auch der Kardinal-von-Galen Ring.

Abbildung 36: Merschstraße (Epe) Fußgängerzone und veraltetes Stadtmobiliar
Abbildung 37: Amtsweg (Epe) Veraltete Radabstellanlagen und Parkplatz im Hintergrund



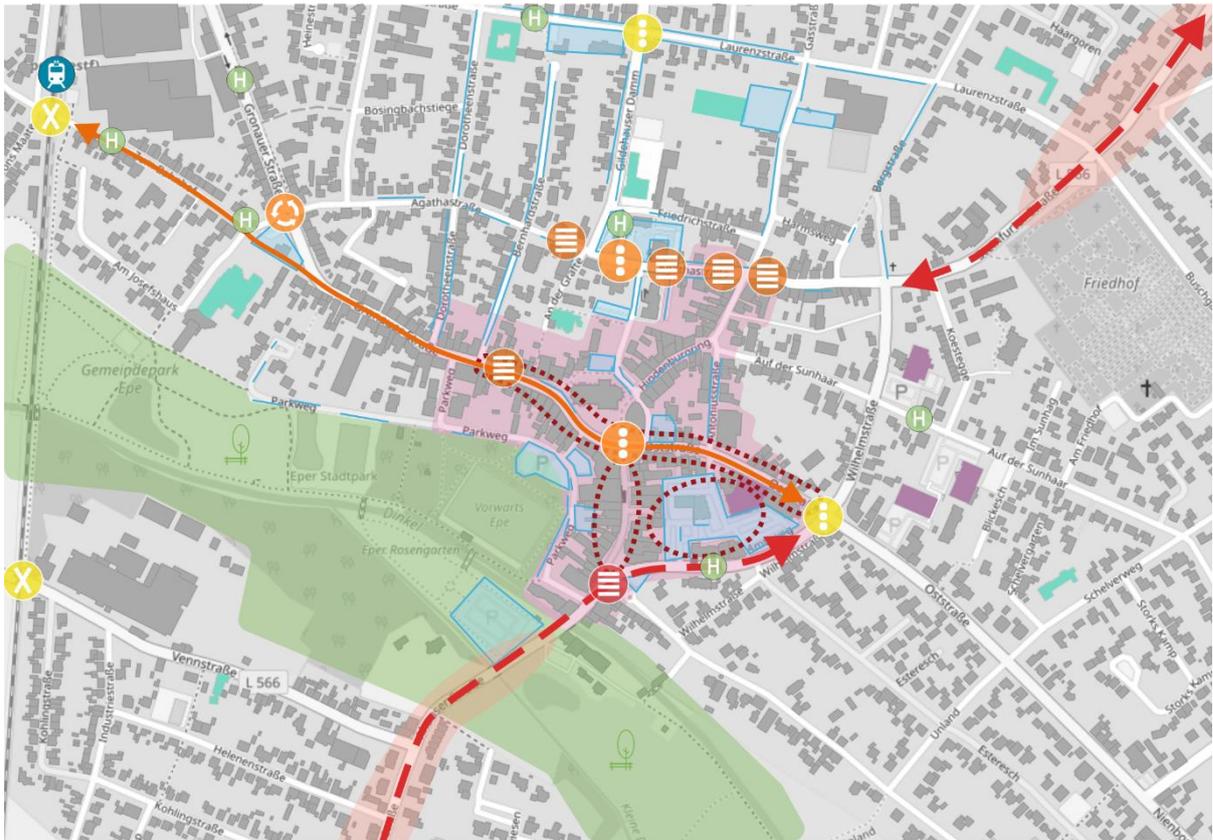
Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Entlang der Achse St. Agatha Kirche, Von-Keppel-Straße, Amtshaus Epe, Gildehauser Damm befinden sich weitere wichtige Einrichtungen des Ortsteils. Südlich schließt sich ein Erholungs- und Freizeitraum entlang der Dinkel an. In Richtung Norden besteht von hier aus bereits eine attraktive, straßenunabhängige Wegeverbindung nach Gronau und Richtung Süden zum Freibad Epe.

Abbildung 38: Handlungsbedarfe im Zentrum Epe



Detailuntersuchung - Fußverkehr in Gronau

-  Fußwegeverbindung mit deutlichen Mängeln
-  Barriere
-  Barriere mit hohem Handlungsbedarf
-  Bereich mit erhöhtem Konfliktpotential (zwischen Ansprüchen der Verkehrsarten und Nutzungen)
-  LSA (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
-  Kreisverkehr (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
-  Bahnübergang (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
-  Querungen (kein/mittlerer/hoher Handlungsbedarf)
-  Bahnhof
-  Bushaltestelle
-  Parkstände (im öffentlichen Raum)
-  Sensible Einrichtungen (Kitas, Schulen, Seniorenheime)
-  Nahversorger
-  Nahversorgungszentren
-  Grün- und Naherholungsflächen

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Tabelle 4: Übersicht der wichtigsten Stärken und Schwächen im Fußverkehr und Barrierefreiheit

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Kompakte Siedlungsstruktur, weiteres Potenzial für „Stadt der kurzen Wege“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Teilweise instandsetzungsbedürftige Gehwege und Stadtmöblierung
<ul style="list-style-type: none"> + Attraktive Naherholungsgebiete und viele Sitzgelegenheiten (Stadtpark, LAGA-Areal, Gemeindepark) 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine intuitive Wegeführung zwischen Bahnhof – Innenstadt – Stadtpark
<ul style="list-style-type: none"> + Straßenunabhängige Fußwege Gassen als autofreie und kurze Wegeverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Konflikte mit Fuß- und Radverkehr durch teilweise nicht eindeutige Wegeführung und schmale Radwege
<ul style="list-style-type: none"> + Barrierewirkung der Hermann-Ehlers-Straße durch Unterführungen in den zentralen Bereichen gemindert 	<ul style="list-style-type: none"> - Zentrale Plätze teilweise durch Flächen des Parkens geprägt (bspw. Berliner Platz, Amtsweg), Parksuchverkehre mindern die Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen Gronaus
<ul style="list-style-type: none"> + Bei Neuplanung werden Vorgaben der Barrierefreiheit umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Aufenthaltsqualität um das ehemalige Hertie-Gelände - Barrierewirkungen durch Hauptverkehrsstraßen sowie die Schienentrasse

Zentrale Handlungserfordernisse

Aus den aufgeführten Stärken und Schwächen des Fußverkehrs können folgende zentrale Handlungserfordernisse abgeleitet werden:

- Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr
- Minderung der Trennwirkungen von innerörtlichen Hauptverkehrsachsen
- Weiterer barrierefreier Ausbau von Kreuzungen, Straßenquerungen und Wegen
- Instandsetzung der vorhandenen Fußwege und Stadtmöblierung
- Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualitäten in den Zentren Gronau und Epe
- Verbesserung der Wegeführung zwischen zentralen Orten, insbesondere Bahnhof – Neustraße, Bahnhof Epe – Epe Zentrum

4.3 ÖPNV & Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine stark mit den Nachbarkommunen vernetzte Stadt wie Gronau, insb. mit Blick auf Pendlerverkehre.

Unter dem Begriff der Intermodalität wird die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg verstanden, insbesondere Pkw oder Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV. Die Bus- und insbesondere Bahnhaltepunkte sind dabei wichtige Umsteige- und Verknüpfungspunkte. Eine attraktive und nutzerorientierte Ausgestaltung trägt dazu bei, mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und damit das Straßennetz zu entlasten. Dies gilt sowohl für Verkehre innerhalb einer Stadt als auch im regionalen Zusammenhang.

In Gronau beträgt der Anteil des ÖPNVs am Modal-Split 2% (vgl. Haushaltsbefragung 2020), wobei der Wert durch die Einflüsse der Corona-Pandemie nur bedingt mit den Werten aus den Vorjahren zu vergleichen ist. So lag der Anteil des ÖPNVs 2015 noch rund doppelt so hoch bei 5% (vgl. Kreis Borken 2015), was im Kreisvergleich ein leicht erhöhter Wert ist (Kreis Borken 2015: 4% ÖPNV-Anteil). Unabhängig der genauen Werte weist Gronau im ÖPNV noch Wachstumspotenziale auf: Gute Voraussetzungen für die Wege zwischen den Stadtteilen und in die Umgebung stellen die beiden Bahnhöfe Epe und Gronau dar. Andererseits besteht für Wege innerhalb der Stadt ein Angebotsdefizit, welches auch auf das geringe Nachfragepotential zurück zu führen ist (aufgrund der dünnen Besiedelung im Vergleich zu Großstädten nur geringe Nachfrage und geringe Wirtschaftlichkeit regulärer ÖPNV-Angebote); zum Anderen bestehen mit den guten Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr attraktive Alternativen zum ÖPNV – gerade auf Wegen innerhalb des Stadtgebiets.

ÖPNV-Liniennetz und Fahrtenangebot

Die Stadt Gronau verfügt mit den Bahnhöfen Gronau und Epe über eine gute Anbindung an das regionale Schienennetz: Die Linien RB 64 und RB 51 verbinden Gronau mit Enschede und Ochtrup sowie weiter Richtung Münster bzw. Dortmund. Zusätzlich verkehrt der Regionalbus 77 in die nahegelegenen Städte Heek und Ahaus. Insbesondere die Bahnverbindung der RB51 und der R77 sind auch die Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen Gronau und Epe. Allerdings verkehren die genannten Linien nur im Stundentakt, durch die Überlagerung der Linien ergibt sich zwar ein Halbstundentakt, allerdings verkehren die Linien nicht an den gleichen Haltepunkten (Bahnhof Epe und u.a. Amtshaus). Dies macht das Liniennetz gerade für gelegentliche und spontane Nutzungen unattraktiver⁵. Zusätzlich ist der R77 mit einem Bedienungszeitraum von 7 bis 20 Uhr nicht auf die Ansprüche der Pendlerverkehre ausgelegt. Eine weitere Ortsteilverbindung besteht mit der Linie 781, allerdings auch nur im 2-Stundentakt.

⁵ Im Rahmen verschiedener Projekte (S-Bahnnetz Münsterland 2030, „Quick-Scan Schienenverbindung Dortmund – Enschede“) ist bis 2030 die Einführung von 30-Minutentakten auf den Bahnlinien RB 51 und RB 64 geplant

Nach Norden in Richtung Bad Bentheim besteht aktuell nur ein Busangebot im Zweistundentakt. Allerdings haben der Kreis Borken, die Stadt Gronau und weitere Akteure die Planungen zur Einrichtung einer Bahnverbindung nach Bad Bentheim und damit verbunden die Einrichtung eines Haltepunkts im Osten Gronaus intensiviert. Damit wäre ein Anschluss an das Bahnnetz insbesondere Richtung Osnabrück und die nördlichen Niederlande sowie eine bessere Anbindung der Gewerbestandorte und Wohnstandorte im Osten Gronaus gegeben. In Richtung Südwesten ergibt sich aktuell ein weiteres Defizit: die Verbindung nach Vreden (und weiter Richtung Borken und Bocholt) ist mit langen Fahrtzeiten und teils mit mehreren Umstiegen verbunden.⁶

Auf lokaler Ebene besteht das ÖPNV-Angebot aktuell aus Stadtbussen, einem Bürgerbus und Taxibussen (sowie Schulbussen), die hauptsächlich im Kernstadtbereich Gronaus verkehren. Damit leisten sie gerade für Senioren und Personen ohne eigenen Pkw einen wichtigen Beitrag zur Mobilität. Allerdings ist hier das im 60- bis 120-Minutentakt noch recht unflexibel. Zusätzlich sind die Betriebszeiten (7:00 bis 19 Uhr) nicht für pendelnde Personen geeignet und die Umsteigebeziehungen an den Bahnhöfen sehr stark verbesserungswürdig: so sind die Wartezeiten häufig sehr lange (wie bei der Ankunft aus Münster am Bahnhof Gronau und der geplanten Weiterfahrt mit dem Busverkehr). Das Bürgerbusangebot (mit Takt 120 Minuten) trägt insbesondere in Epe zu einer Grunderschließung abseits der regionalen Achsen bei und bindet auch den Bahnhof Epe an.

Abbildung 39: Bahnhof Gronau



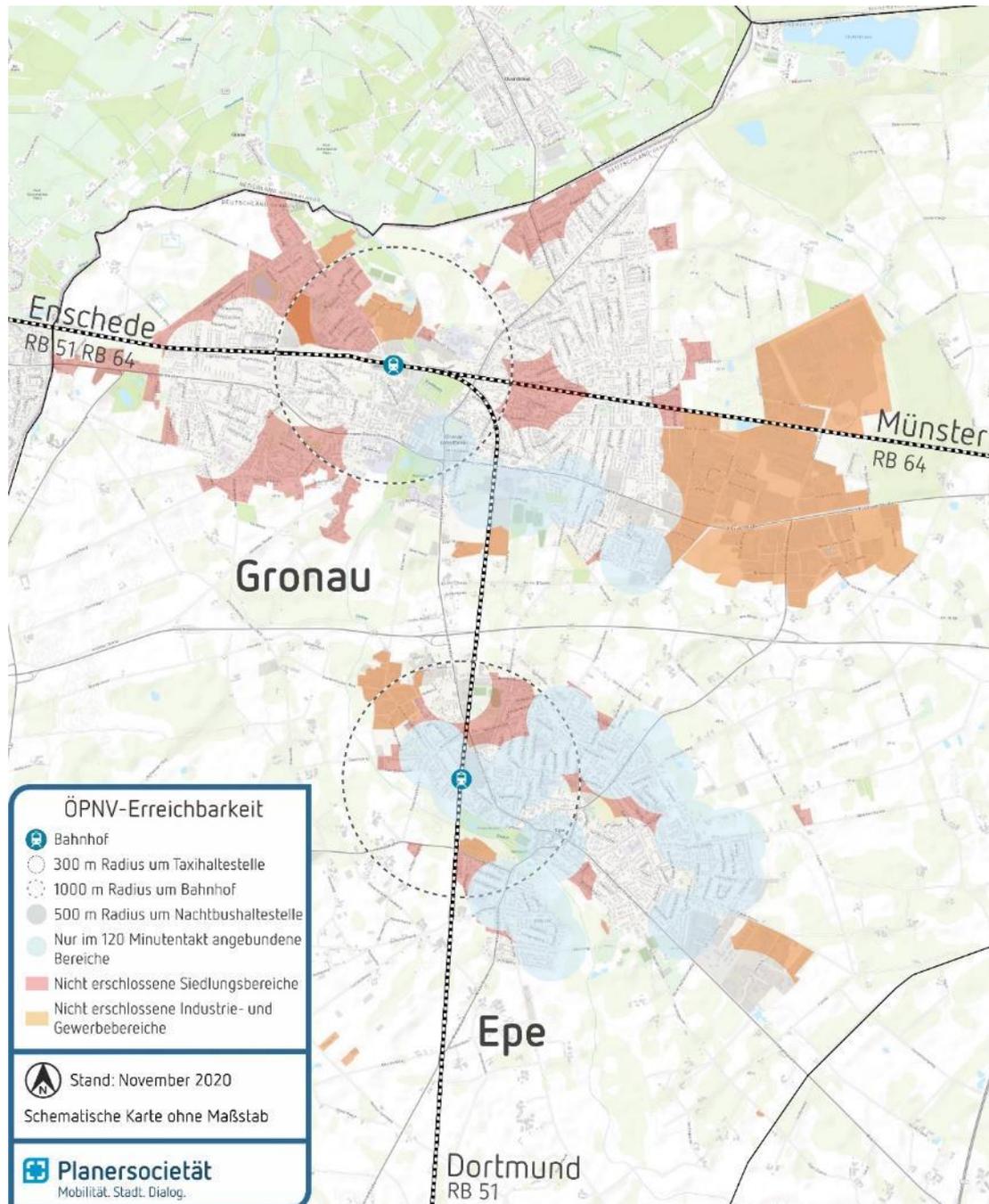
Abbildung 40: Stadtbusangebot



Gemäß der Mobilitätsuntersuchung 2020 erreichen 53% der Haushalte eine Bushaltestelle in einer Entfernung unter 400m. Gemäß Nahverkehrsplan ist eine gute Erreichbarkeit von Haltestellen bei Entfernungen unter 300m in zentralen Bereichen und unter 500m im weiteren Siedlungsbereichen gegeben. Die daraus resultierenden Erschließungsdefizite spiegeln sich in der folgenden Abbildung wider. Demnach sind insbesondere die Gewerbegebiet im Osten Gronaus und Epes sowie die Wohnquartiere entlang der Losserstraße, in den Bereichen Buterland/Schäferweg und westliche Kaiserstiege/Grünstiege nicht an den ÖPNV angebunden. Weitere Defizite ergeben sich in Epe, welches nur mit dem stündlich verkehrenden R77 sowie weiteren unregelmäßig bzw. selten verkehrenden Linien (Schulbusse sowie Bürgerbus und Linie 781 im 120 Minutentakt) erschlossen wird.

⁶ Aktuell plant der Kreis Borken mit dem „Baumwollexpress“ die Einrichtung eines Schnellbusses auf der Achse Bocholt, Rhede, Borken, Vreden, Ahaus, Gronau und Bad Bentheim.

Abbildung 41: ÖPNV-Angebots- und Erschließungsqualitäten in Gronau



Aufgrund der beschriebenen Defizite im lokalen ÖPNV-Angebot (geringe Taktichte, limitierter Linienverlauf) und der vergleichsweise kurzen Wege in der Stadt, ist die Auslastung des Stadtbusangebots gering; Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Gronau entschlossen, das lokale ÖPNV-Angebot auf On-Demand-Verkehre umzustellen. Die Grundzüge dessen werden im Folgenden vorgestellt.

Grundzüge des geplanten On-Demand-Verkehrs (Stand: März 2021)

Die Stadt Gronau plant die Einführung eines On-Demand-Verkehrs (ODV) zum Sommer 2021, als Ersatz für die aktuellen Stadtbuslinien. 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. Das Projekt wird zunächst durch den Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ für eine Laufzeit von 2 Jahren gefördert. Vorgesehen sind ein 9-monatiger Testbetrieb (ab Juni 2021) und eine anschließende Überführung in den Regelbetrieb (ab Januar 2022). Die Finanzierung ist bis Ende Juni 2023 über die Förderung gesichert.

Ziele des Vorhabens

Gemäß des Förderantrags der Stadt Gronau werden mit dem Vorhaben die folgenden Ziele verfolgt:

- Qualitäts- und Nachfragesteigerung im Bereich der öffentlichen Mobilitätsangebote
- Förderung der Inter- und Multimodalität in der Stadt Gronau sowie zu den angrenzenden Gebietskörperschaften
- Ansprechen zusätzlicher Nutzer- und Nachfragegruppen
- Verringerung des Individualverkehrs und Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserte Anbindung von Gebieten, die heute nur (räumlich oder zeitlich) unzureichend erschlossen sind,
- Beitrag zur NOx-Reduzierung durch Verringerung von Pkw-Fahrten

Im Verkehrssystem der Stadt soll der ODV somit als Zu- und Abbringer zum Schienenpersonennahverkehr bzw. zu starken regionalen Bus-Achsen fungieren, bisher unerschlossene Bereiche anbinden und mit weiteren ergänzenden Mobilitätsangeboten (perspektivisch u. a. an zentralen Mobilitätsstationen) verknüpft werden.

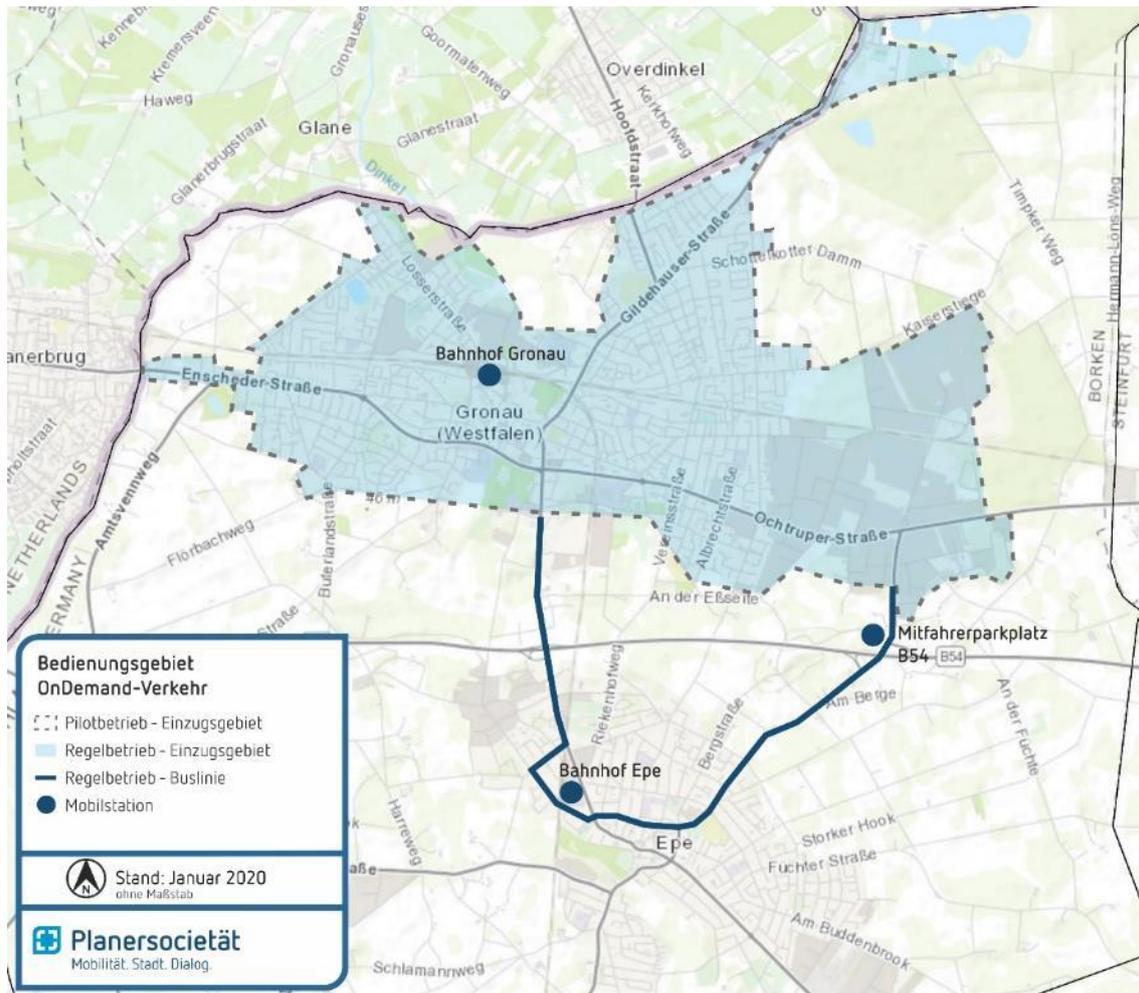
Bedienungsgebiet und -zeitraum

Der ODV wird in Zukunft bisher bestehende Haltestellen im Stadtgebiet und zusätzlich einige virtuelle Haltestellen (bspw. an Straßenkreuzungen in Wohnquartieren oder wichtigen Einrichtungen in den Zentren) anfahren, es findet also keine Tür-zu-Tür-Bedienung statt. Dadurch können zum einen Fahrtenwünsche besser gebündelt und die anvisierten Wartezeiten von maximal 15-20 Minuten bis zur Abholung erreicht werden, zum anderen entsteht so keine Konkurrenz zum Taxiangebot.

Im Pilotbetrieb wird zunächst die Kernstadt Gronaus und im anschließenden Regelbetrieb auch Epe angebunden. Im Gegensatz zur Kernstadt werden in Epe zunächst nur Haltepunkte entlang der Hauptachse (siehe Karte unten) angefahren, um die angestrebten Fahrtzeiten einhalten zu können. Die endgültige Festlegung der anzufahrenden (virtuellen und baulichen) Haltestellen steht noch aus (Stand: Dezember 2020). Wichtige Umstiegspunkte zu anderen Verkehrsarten stehen aber schon fest: Mit dem Bahnhof Gronau (ab Pilotphase) und dem Bahnhof Epe (im Regelbetrieb) werden die leistungsstarken SPNV-Achsen besser an das Stadtgebiet angebunden. Zusätzlich wird mit der Anbindung des Pendlerparkplatzes an der B54 (im Regelbetrieb) die Attraktivität weiter erhöht.

Für den ODV sollen vier Fahrzeuge genutzt werden, drei 6-Sitzer und ein 9-Sitzer (zwei Elektro- und zwei Hybridfahrzeuge). Die Nutzbarkeit der Fahrzeuge für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird gewährleistet (ein Fahrzeug auch für elektrische Rollstühle, zwei Fahrzeuge können mit Rollator und Rollstuhl genutzt werden).

Abbildung 42: Bedienungsgebiet des OnDemand-Verkehrs



Einbindung in das bestehende Verkehrssystem

Fahrtenwünsche sollen per Telefon, Website oder App (möglichst per bestehender Mobilitätsapp BuBiM) angemeldet werden können. Damit ist auch für weniger technikaffine Menschen eine einfache Buchung möglich. Tariflich ist vorgesehen, das Angebot in den Westfalentarif zu integrieren. Im ersten Monat ist zudem eine kostenlose Nutzung des neuen On-Demand-Angebots vorgesehen.

Mit der Einführung des ODVs stellen die bestehenden Stadtbusse den Betrieb ein, um Doppelstrukturen zu vermeiden. Das Fahrtenangebot der Bürger- und Schulbusse bleibt dagegen bestehen. Der Bürgerbus soll ebenfalls in die obengenannten Buchungsmöglichkeiten integriert werden. Inwiefern sich der ODV auf den Bürgerbus auswirkt, wird im Rahmen des Projekts untersucht und je nach Erfahrungen kann das Angebot des Bürgerbusses angepasst werden. Eine Einbindung der Taxiunternehmen ist aktuell nicht vorgesehen, kann aber im Rahmen der Anpassungen des Pilotbetriebs noch erfolgen.

Es bleibt abzuwarten, ob die in das Projekt gesteckten Erwartungen erfüllt werden und wie der ODV von der Bevölkerung angenommen wird. Es ist aber anzunehmen, dass durch das deutlich flexiblere und nahezu flächendeckende Angebot die Attraktivität deutlich erhöht wird und Fahrgäste hinzugewonnen werden.

Bahnhof Gronau

Der Bahnhof Gronau bietet verschiedene Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn, wobei diese aufgrund langer Wartezeiten bzw. sehr knapper Umstiegszeiten noch stark ausbaufähig sind (siehe oben). Es steht bereits ein großes P+R-Angebot zur Verfügung. Mit der Ende 2020 eröffneten Radstation sind moderne und sichere Abstellmöglichkeiten vorhanden (an der Nordseite des Bahnhofs sind zusätzlich Fahrradboxen vorhanden). Allerdings besteht noch Ausbaubedarf an kostenlosen, sicheren Abstellmöglichkeiten in Form von „einfachen“ Radanlehnbügel. Neben den Radabstellanlagen werden am Bahnhof ein Reparaturservice und ein privater Radverleih (bspw. für Tages-touristen) angeboten. Ein stadtweites öffentliches Radverleihangebot besteht aktuell nicht.

Fußläufig sind der Bahnhof und der Busbahnhof gut an die Innenstadt angebunden, allerdings fehlt eine intuitive Führung in Richtung Innenstadt und zurück (siehe Kapitel 4.1 Radverkehr und 4.2 Fußverkehr & Barrierefreiheit). Der Bahnhofsvorplatz und der Busbahnhof bieten zwar einige überdachte Sitzmöglichkeiten, wobei ist der Vorplatz stark versiegelt ist und eine eher mäßige Aufenthaltsqualität bietet. Digitale Fahrgastinformationsanzeigen am Busbahnhof in Form von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) wurden im März 2021 eingerichtet.

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.

Abbildung 43: Mobilstation Bahnhof Gronau



Quelle: Planersocietät

Abbildung 44: Mittelbahnsteig Bahnhof Epe



Quelle: Planersocietät

Bahnhof Epe

Der Bahnhof Epe bietet aktuell keine attraktive Verknüpfung zum Busverkehr (B11 nur im Zweistundentakt, langen Wartezeiten bei Weiterfahrt mit dem Bus). Mit 16 Pkw-Stellplätzen steht ein Parkangebot für Bahnkunden zur Verfügung, demgegenüber gibt es eine Vielzahl an ADFC-zertifizierten und teils überdachten Radabstellanlagen in Form von Gabelhaltern. Abstellmöglichkeiten zum Einschließen, wie Fahrradboxen, gibt es nicht.

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 er zu niedrig und ermöglicht keinen niveaugleichen Einstieg in die Bahnen. Zusätzliche bestehen weder auf dem Bahnsteig noch im Umfeld taktile Leitelemente oder akustische Fahrgastinformationen. Somit ist der Bahnhofpunkt aktuell nicht barrierefrei.⁷

Bushaltestellen im Stadtgebiet

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sind nur teilweise überdacht und mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Echtzeitinformationen an den Haltestellen mit Abfahrtszeiten der Busse fehlen. Komfort und Informationsmöglichkeiten sind daher eingeschränkt. 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).

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). Auch die Voraussetzungen für die Verknüpfung von Radverkehr und Bus sind nur eingeschränkt erfüllt: die dafür erforderlichen sicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen an den Bushaltestellen sind aktuell nur an wenigen Haltestellen (wie Berliner Platz und Amtshaus in Epe) vorhanden.

Weitere Ansätze zur Förderung der Inter- und Multimodalität

Vor dem Hintergrund der Förderung von Alternativen zum eigenen Pkw werden Carsharing-Fahrzeuge immer wichtiger. Großflächige Angebote bestehen insbesondere in Großstädten, doch auch in ländlicheren Kommunen gewinnen Carsharing-Angebote an Bedeutung. In ländlichen Kommunen führt die geringe Dichte potentieller Nutzenden in der Regel zu einer fehlenden Wirtschaftlichkeit und einer geringen Attraktivität der Kommune für Carsharing-Anbieter. Treten jedoch Großkunden (wie städtische Unternehmen, die Verwaltung oder Großunternehmen) als Ankermieter des Carsharings auf, kann auch in ländlicheren Kommunen ein Carsharing-Angebot wirtschaftlich realisiert werden. In Gronau gibt es bislang kein Carsharing-Angebot.

An der B54 gibt es seit einigen Jahren einen Mitfahrerparkplatz. Dieser wird nach Angaben der Stadt sehr gut angenommen und soll mit abschließbaren Fahrradabstellanlagen weiter ausgebaut werden. Aktuell verfügt der Parkplatz noch über keinen Anschluss an den Busverkehr. Zukünftig soll er jedoch mit dem On-Demand-Verkehr angebunden werden.

⁷ Die Stadt Gronau hat bereits Umbaupläne für den Bahnhof Epe erarbeitet (vorgesehen sind u.a. barrierefrei nutzbare Außenbahnsteige und die Modernisierung der Radabstellanlagen). Allerdings verzögern Abstimmungen mit der Bahn bisher die Umsetzung.

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Tabelle 5: Stärken und Schwächen im ÖPNV & Intermodalität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Zwei zentral gelegene Bahnhofpunkte bieten Verbindungen in die Region 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Taktdichte im Bahn- und Regionalbusverkehr
<ul style="list-style-type: none"> + Ausbauplanungen des SPNV liegen vor 	<ul style="list-style-type: none"> - Unzureichende Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn (meist lange Umstiegs- / Wartezeiten)
<ul style="list-style-type: none"> + Regionalbus bietet Verknüpfungen in den südlichen Kreis Borken 	<ul style="list-style-type: none"> - Defizite in der regionalen Anbindung in Richtung Südwesten (Baumwollexpress geplant)
<ul style="list-style-type: none"> + Pilotprojekt On-Demand-Angebot startet im Juni 2021 	<ul style="list-style-type: none"> - Aktuell auf lokaler Ebene kein attraktives Busangebot (Linienverläufe, Taktung, Betriebszeitraum)
<ul style="list-style-type: none"> + Moderne Radstation am Bhf. Gronau 	<ul style="list-style-type: none"> - Bhf. Gronau mit Bedarf an weiteren kostenfreien, sicheren Radabstellanlagen
<ul style="list-style-type: none"> + Leihfahrradangebote am Bhf. Gronau (Fahrradhändler) 	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende oder veraltete Radabstellanlagen (Bhf. Epe, weitere Bushaltestellen)
	<ul style="list-style-type: none"> - Mängel in der barrierefreien Nutzbarkeit von Bushaltestellen: fehlende Hochborde und taktile Elemente
	<ul style="list-style-type: none"> - Mängel in der Ausstattung von Bushaltestellen: Sitz- und überdachte Wartemöglichkeiten, digitale Fahrgastinformationen
	<ul style="list-style-type: none"> - Teils Defizite in der (Fuß- und Radverkehrs-) Erreichbarkeit von Haltestellen (Bhf. Epe, Düppelstraße)

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)
- Mehr Flexibilität im lokalen Busverkehr / Einrichtung des geplanten On-Demand-Verkehrs
- Verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete (teils schon durch On-Demand-Verkehr)
- Ausbau der Haltestellen zu Verknüpfungsstellen / Mobilstationen
- Barrierefreiheit im Busverkehr

4.4 Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

Das Kfz stellt in Gronau mit 55 %-Anteil am Modal Split das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel dar. Das entspricht ziemlich genau dem Verkehrsanteil im Kreises Borken (Kfz-Anteil 54 % 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.

Die resultierenden Verkehrsbelastungen und der Flächenverbrauch sowie Klima- und Umweltbelastungen sind das Resultat einer bundesweit jahrzehntelang eher einseitigen Förderung der Auto-Individualmobilität. Verschärfte Klimaschutzziele (national wie international) und entsprechende Diskussionen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Klimaschutz, aber auch aktuelle Debatten über CO₂-Grenzwerte, die eingeführte CO₂-Bepreisung sowie Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen zunehmend Probleme erzeugt und in seiner heutigen Ausgestaltung z.T. in Frage gestellt wird. Neben gesellschaftlichen Trends – bspw. insgesamt steigende Radverkehrsmengen und ein Bedeutungsverlust des Autos als „Statussymbol“ insb. bei der jungen Bevölkerung - verändern sich auch die Rahmenbedingungen durch ambitioniertere Klimaschutzziele.

Potenziale zur Veränderung werden insbesondere von Seiten der Industrie sowohl in neuen Fahrzeugtechnologien, emissionsarmen bzw. -freien Antrieben, als auch in neuen Mobilitätsformen (Car-Sharing, autonomes Fahren) gesehen. Die deutschlandweiten Ziele für die E-Mobilität („1 Million Elektroautos bis 2020“) sind allerdings weit verfehlt worden. Darüber hinaus wird der Elektromobilität zwar ein großes Potenzial zur Minderung der Verkehrsemissionen zugeschrieben⁸, aber keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung der Straßen. In diesem Zusammenhang können CarSharing und in Zukunft ggf. auch autonome Fahrzeuge eine Teillösung sein, sofern sie gut in das Verkehrssystem integriert und mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt sind. Auf der anderen Seite verstärken sich aber auch die Forderungen, attraktive Alternativen zum Autoverkehr zu stärken und damit Straßen und Innenstädte deutlich zu entlasten, was auch mit Wünschen autofreier Quartiere oder Innenstädte einhergeht.

In diesem Zusammenhang hat sich die Aufgabe und Strategie der Verkehrsplanung verändert: Im Fokus steht weniger, das Auto zu fördern und zu priorisieren, als vielmehr, Alternativen für alle Bevölkerungsgruppen zu stärken. Gerade im ländlichen Raum wie im Münsterland wird das Auto aber auch zukünftig eine Bedeutung haben.

⁸ ... sofern die Energieerzeugung weitestgehend über regenerative und umweltfreundliche Energieträger läuft. Ungeklärt bleibt die Frage der umweltschonenden Rohstoffgewinnung für die Batterieproduktion.

4.4.1 Straßennetz, Verkehrsmengen und Straßenraumgestaltung

Kategorisierung des Straßennetzes

Gronau verfügt zwar nicht über eine direkte Autobahnanbindung, dennoch ist die Stadt sehr gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die zentral durch das Stadtgebiet verlaufende Bundesstraße B 54 teilt das Stadtgebiet in zwei große Siedlungskerne (Gronau und Epe) und verbindet Gronau mit der östlich gelegenen BAB 31. Eine Besonderheit Gronaus ist die Lage im Grenzbereich zu den Niederlanden. So verbindet die B 54 Gronau mit der in den Niederlanden liegenden Autobahn A 35, welche die Städte Enschede, Hengelo, Almelo und Zwolle miteinander verbindet. Das Teilstück der B54 auf dem Gronauer Stadtgebiet dient als Umgehungsstrecke von Gronau. Dieser 10,2 Kilometer lange und 46 Millionen Euro teure Abschnitt der Neubaustrecke von der Grenze bis zur A 31 wurde am 29. März 2004 nach acht Jahren Bauzeit dem Verkehr übergeben. Mit der Bundesstraße 70 verfügt Gronau über eine weitere überregionale Verbindungsstraße, welche mit der Bundesstraße 54 an der Auf- bzw. Abfahrt „Gronau-West“ verbunden ist.

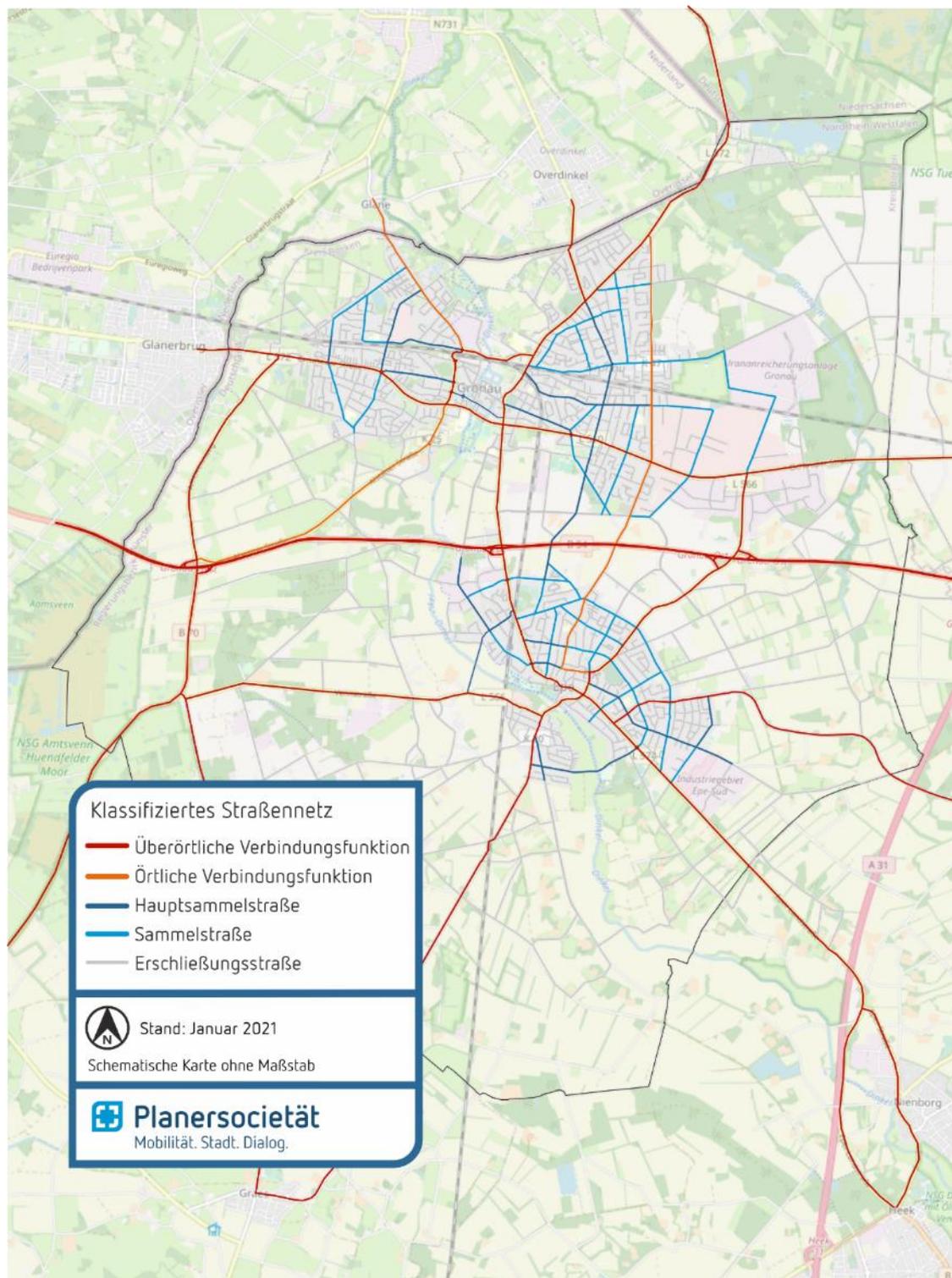
Des Weiteren wird das Stadtgebiet von Gronau von mehreren Landes- sowie Kreisstraßen durchzogen, die vor allem eine überörtliche Verbindungsfunktion innehaben. Hervorzuheben sind hier die Landesstraße 510 sowie die Landesstraße 574 bzw. weiterführend die Landesstraße 572. Die L 510 durchzieht zentral den Gronauer Siedlungsschwerpunkt in Ost-West-Richtung. Die Landesstraße war vor der Fertigstellung des neuen Teilstücks der B 54 der Hauptverbindungsweg für den Kfz-Verkehr zwischen den Niederlanden und dem Anschluss zur BAB 31. Das neue Teilstück der B 54 hat somit Entlastungswirkung für die L 510, welche aufgrund der Vergangenheit als „alte Bundesstraße“ immer noch einen stark autoorientierten Ausbau vorweist. Mit der L 574 bzw. der L 572 gibt es eine weitere wichtige Verbindungsachse auf dem Gronauer Stadtgebiet. Die L 574 bzw. L 572 verlaufen in Nord-Süd-Richtung und verbinden die beiden Siedlungsschwerpunkte Gronau und Epe miteinander. Die L 574 geht ab dem Knotenpunkt Eper Straße/Herman-Ehlers-Straße in die L 572 über, welche weiterführend in Richtung Norden zum Dreiländersee und weiter aus NRW nach Niedersachsen führt. Erwähnenswert hierbei ist, dass die Nord-Süd-Achse zwischen der Auf- bzw. Abfahrt „Gronau/Epe“ und dem Knotenpunkt Oststraße/Kardinal-van-Galen-Ring und Wilhelmstraße nicht als Landesstraße, sondern als Gemeindestraße klassifiziert ist und somit die Baulast der Straße in diesem Bereich der Stadt Gronau obliegt.

Die L 566 ist eine weitere Landesstraße, die das Stadtgebiet von Gronau durchzieht. Sie verbindet die L 510 mit der B 54 und ist ein wichtiger Zubringer für das Gewerbegebiet „Gronau Ost“ sowie den Industrie- und Gewerbepark „Am Berge“. Des Weiteren verläuft die L 566 von Nordosten in Südwestlicher Richtung durch Epe, kreuzt die L 574 und macht dann einen Knick am Knotenpunkt Ahauser Straße/Vennstraße in westlicher Richtung und verbindet sich im westlichen Stadtgebiet mit der B 70.

Zusätzlich zu den genannten Straßen liegen mit der K 20, der K 25, der K 47 und der K 59 weitere wichtige Kreisstraßen mit überörtlicher und örtlicher Verbindungsfunktion im Gronauer Stadtgebiet.

Trotz der Größe des Stadtgebiets (über 78 km²), weist Gronau eine sehr kompakte Siedlungsstruktur vor. Es gibt mit dem westlichen und den östlichen Bereich von Gronau und Epe drei Siedlungsschwerpunkte. Aufgrund der Größe besitzt Gronau ein sehr weiträumiges Straßennetz, welches in den Siedlungsbereichen kompakte Straßenzüge aus Hauptsammel- und Sammelstraßen vorweist, welche durch Erschließungsstraßen ergänzt werden.

Abbildung 45: Klassifiziertes Straßennetz

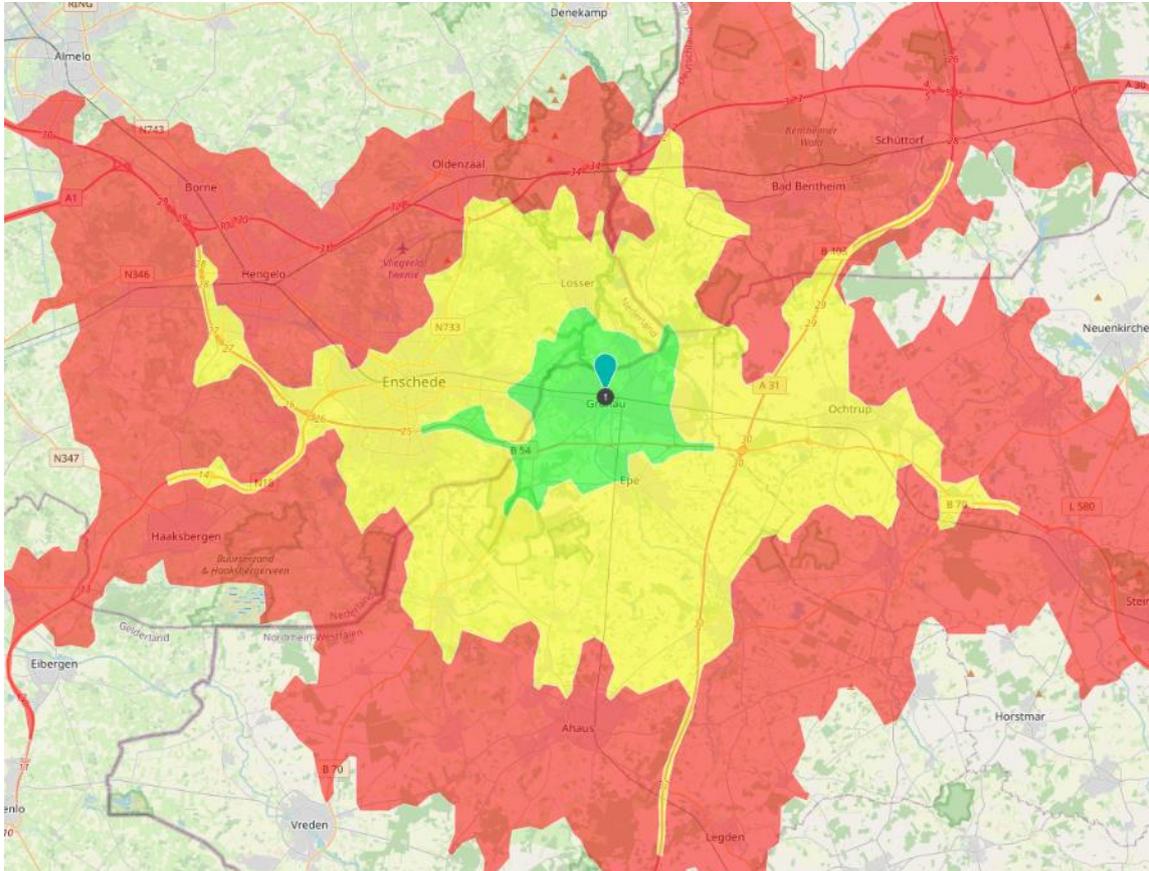


Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die drei Siedlungsbereiche der Stadt sind alle sehr gut über das Straßennetz verbunden. Dadurch sind viele Bereiche des gesamten Stadtgebiets vom Zentrum aus innerhalb von zehn Minuten mit dem Kfz zu erreichen. Lediglich für die südlichen Gebiete von Epe bedarf es einer höheren Reisezeit. Durch die vielen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ist auch das Umland von Gronau sehr zügig zu erreichen. Binnen von 20 Minuten sind fast alle Bereiche von Enschede in den Niederlanden und von

Ochtrup östlich von Gronau sowie die BAB 31 erreicht. Weitere 10 Minuten mehr werden benötigt um die Städte Ahaus, Steinfurt, Bad Bentheim und Hengelo in den Niederlanden zu erreichen.

Abbildung 46: Erreichbarkeiten vom Stadtzentrum Gronau innerhalb einer Kfz-Fahrzeit von 10 Minuten (grün), 20 Minuten (gelb) und 30 Minuten (rot)



Quelle: OpenRouteService, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Kfz-Verkehrsmengen inkl. Schwerverkehr

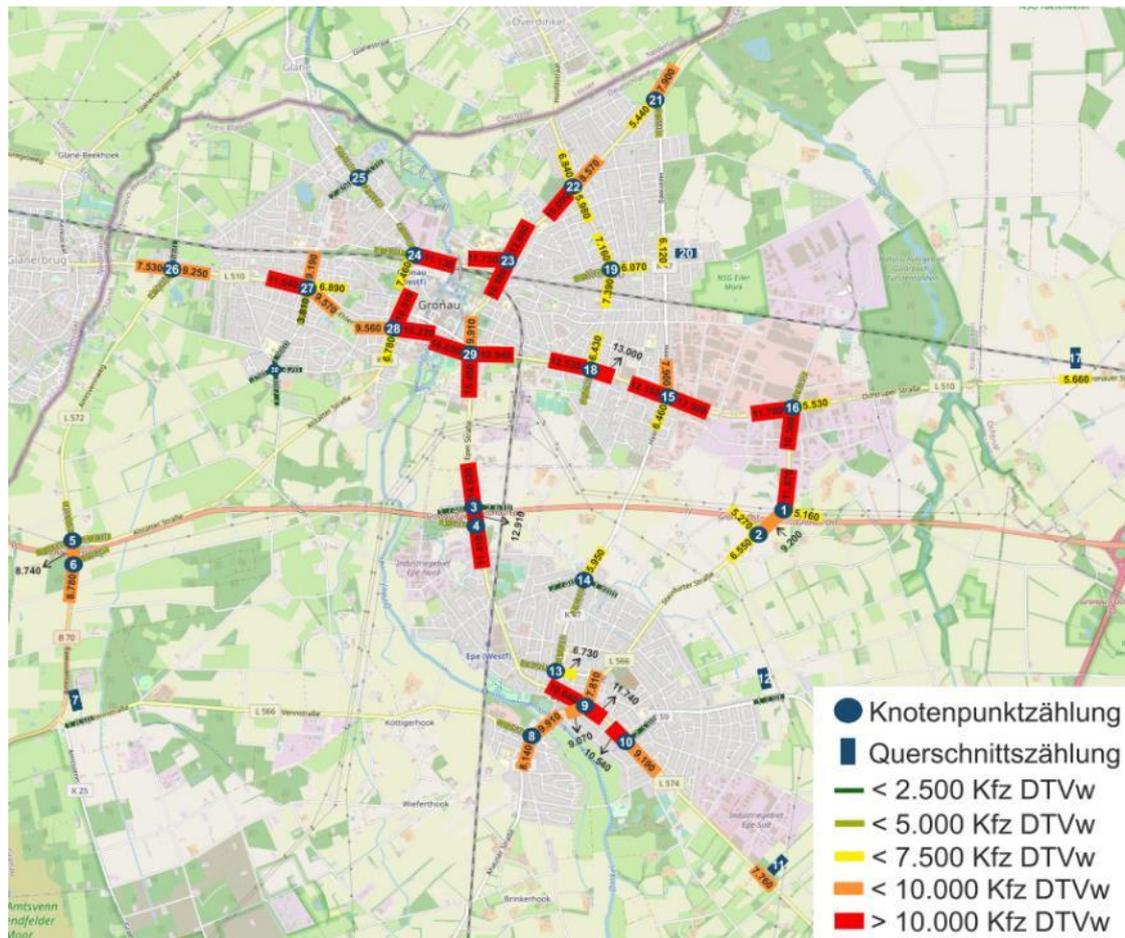
Zur Analyse der Ausgangssituation der Kfz-Belastungen im Straßennetz von Gronau und als Grundlage für das Verkehrsmodell wurden im August/September 2020 Verkehrszählungen im Stadtgebiet an 25 Knotenpunkte in den Zeiten von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr durchgeführt. Zusätzlich wurden an fünf Querschnitten 72 Stunden Zählungen durchgeführt, um eine gronauspezifische Tagesganglinie der Kfz-Verkehrsmengen zu kalibrieren. Basierend auf der gronauspezifischen Tagesganglinie wurden die Erhebungsergebnisse der sich innerhalb des bebauten Stadtgebiets befindlichen restlichen Zählpunkte auf eine Tagesbelastung hochgerechnet.

Die außerhalb der Bebauung liegenden Zählpunkte (Knotenpunkt 1 – 4, 16, 21, 26) wurden anhand der allgemein gültigen Tagesganglinie 1 bzw. 2 des Handbuchs für Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) hochgerechnet. Die dargestellten Verkehrsmengen stellen den Wert an einem normalen Werktag dar (DTVw Werte).

Die Erhebung fand außerhalb der Ferien bzw. üblichen Urlaubszeiten und in Wochen ohne lange Wochenenden oder Feiertage statt. Zur Zeit der Erhebung gab es auch keine sonstigen restriktiven Maßnahmen aufgrund der COVID19-Pandemie, die sich extrem auf das Verkehrsgeschehen auswir-

ken (Lockdown, etc.) konnten. Es gab zum Zeitpunkt der Erhebungen mit einer Ausnahme keine besonderen Ereignisse (z. B. Unfälle, Bauarbeiten, Markttag, Veranstaltungen), welche das Kfz-Nutzungsverhalten im Untersuchungsgebiet beeinflussen konnten. Lediglich der Knotenpunkt Ochtruper Straße/Maybachstraße wurde während der Zählung zu einem signalisierten Knotenpunkt umgebaut. Größere Auswirkungen auf die Verkehrsmengen hatte das Bauvorhaben nicht, da die Verkehre an dieser Stelle, wenn auch geschwindigkeitsreduziert, verkehren konnten. Die Erhebungstage waren überwiegend niederschlagsfrei und ohne besondere Wittereinflüsse. Insgesamt ist die Repräsentativität der Ergebnisse somit sichergestellt.

Abbildung 47: Ergebnisse Kfz-Verkehrszählung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Es wird deutlich, dass vor allem entlang der L 510 weiterhin sehr hohe Verkehrsmengen fast durchgängig im fünfstelligen Bereich festzustellen sind. Die Höchstwerte sind zwischen Zählpunkt 28 und Zählpunkt 29 mit über 16.000 Kfz pro Werktag auf der Hermann-Ehlers-Straße festzustellen. Dies bedeutet einen Wert von ca. 2.250 Kfz in der Spitzenstunde, was ca. 38 Kfz pro Minute entsprechen. Runtergerechnet passiert somit zur Spitzenstunde ca. alle 1,5 Sekunden ein Kfz die Hermann-Ehlers-Straße.

Ein weiterer Bereich mit hohen Verkehrsmengen findet sich auf der Nord-Süd-Achse Gronaus mit der L 572 bzw. der L 574. Hier sind vor allem auf der Eper Straße zwischen Zählpunkt 3 und 29 Höchstwerte mit bis zu knapp 15.500 Kfz zu verzeichnen. Aber auch an weiteren Zählpunkten entlang der

Achse sind hohe Verkehrswerte in einem fünfstelligen Bereich zu erkennen. Als besonders konfliktträchtig sind hier insbesondere die Knotenpunkte 23, 29, 9 bzw. 10 zu nennen. Nördlich des Knotenpunkts 23 befindet sich die Viktoriaschule. Bislang kam es hier nicht zur Unfallhäufungen, aufgrund der hier vorherrschenden hohen Verkehrsmengen ergibt sich mit der Verortung der Schule eine konfliktträchtige Situation in diesem Bereich. Zählpunkt 29 kommt aufgrund hoher Verkehrsmengen an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit und ist zu dem eine Unfallhäufungsstelle. Die hohen Verkehrsmengen an den Zählpunkten 9 und 10 sind besonders kritisch vor dem Hintergrund, dass die L 574 bzw. die Ost-/Gronauer Straße als Ortsdurchfahrt von Epe fungiert. Hohe Belastungszahlen können sich negativ auf den Verkehrsfluss widerspiegeln (Rückstau, Querung von Knoten), aber sie sind auch ein Indikator für ein hohes Konfliktpotential mit weiteren Verkehrsteilnehmenden oder an den Straßen angrenzenden

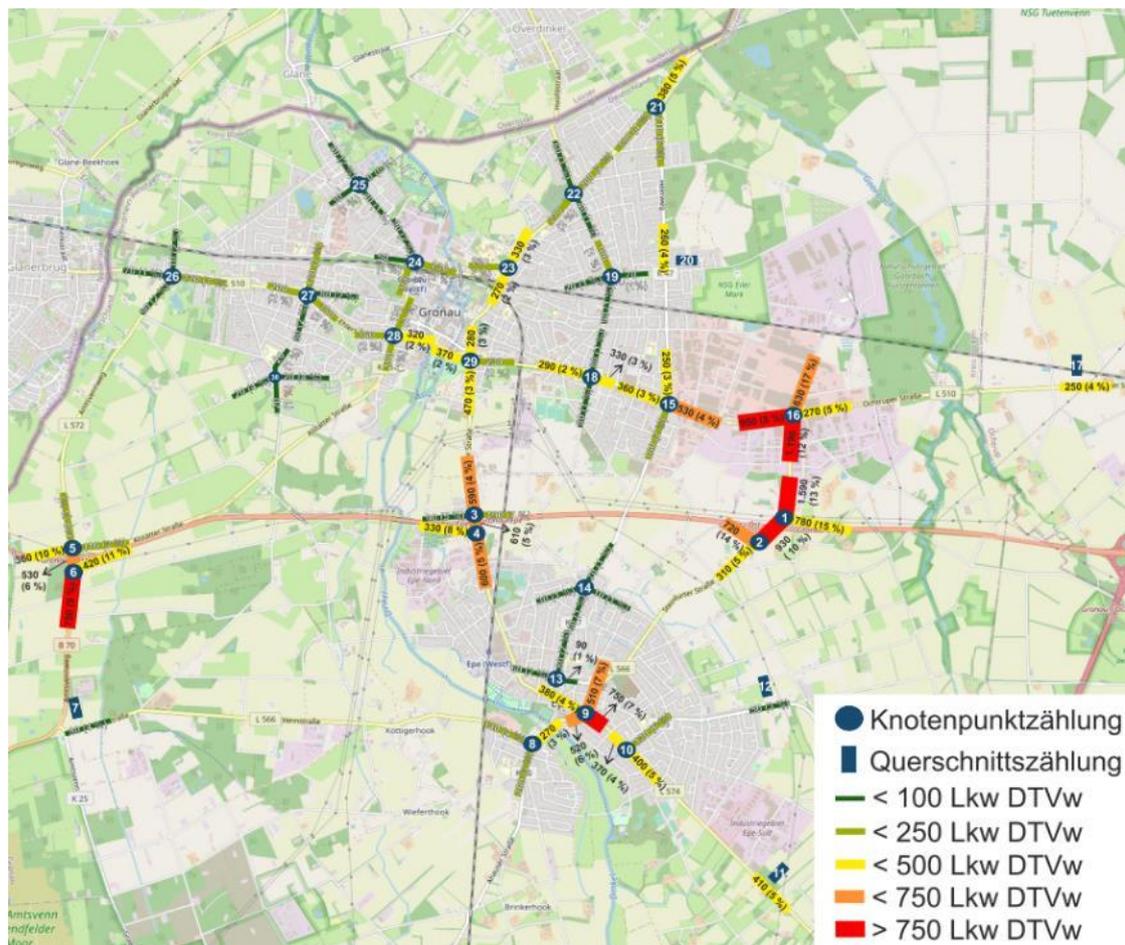
(Wohn-)Nutzungen. Bedingt durch die Tatsache, dass die L 574 bzw. die Ost-/Gronauer Straße den Ortsteil Epe zentral durchquert, ergibt sich aus den hohen Belastungswerten eine starke Barrierewirkung für den Ortsteil, obwohl eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h westlich des Zählpunktes 9 erlaubt ist. Der Ortsteil wird durch die Straße in zwei Teile getrennt. Aufgrund der sensiblen Nutzungsmischung aus Wohnen, Versorgung und Freizeit entlang der Straße, müssen im Verlauf der Konzepterstellung weitere Maßnahmen zum Schutz der Nutzungsmischung getroffen werden.

Weitere hohe Verkehrsmengen im fünfstelligen Bereich lassen sich auf der L 566 zwischen der B 54 (Zufahrt B 54 und Zufahrt Gewerbegebiete) und der L 510 sowie auf der K 25 zwischen Zählpunkt 23 und 24 (Ost-West-Tangente) feststellen.

Hinsichtlich der Ergebnisse der Lkw-Verkehrsmengen ist ein klarer Hotspot im Gronauer Stadtgebiet zu erkennen. Die L 566 fungiert als direkter Zubringer zu dem Gewerbegebiet „Gronau Ost“ sowie den Industrie- und Gewerbepark „Am Berge“ bzw. als direkter Zubringer zur Anschlussstelle „Gronau Ost“ und somit zur B54 in umgekehrter Richtung. Durch die dort ansässigen logistikaffinen Betriebe (u. a. K+K Zentrallager, Heppner Hamacher Logistik, etc.) bzw. Betrieben mit starkem Belieferungsaufkommen resultieren hohe Lkw-Verkehrsmengen in diesem Bereich. Der Lkw-Anteil liegt zwischen Zählpunkt 2 und Zählpunkt 16 durchgängig bei über 10 % und liegt zwischen Zählpunkt 1 und Zählpunkt 16 sogar bei knapp 1.600 Lkw pro Werktag. An Zählpunkt 16 nimmt die Lkw-Verkehrsmenge in westlicher Richtung langsam ab, ist aber im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet weiterhin mit 950 Lkw pro Werktag sehr hoch.

In Epe ist u.a. an Zählpunkt 9 ein Hotspot zu erkennen. Gemessen am Lkw-Anteil von 7 %, was ca. 750 Lkws pro Werktag bedeutet, ist dort die höchste Lkw-Verkehrsmenge festzustellen. Weitere hohe Messwerte sind an Zählpunkt 4 mit 610 Lkw in nördlicher bzw. 600 Lkw in südlicher Richtung vorzufinden. Die hohen Lkw-Verkehrsmengen resultieren hier aus der direkten Nähe zum Industriegebiet „Epe-Nord“ und der Anschlussstelle „Gronau/Epe“.

Abbildung 48: Ergebnisse Lkw-Verkehrszählung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Gestaltung des Hauptverkehrsstraßennetzes

An das Straßennetz werden vielfältige Ansprüche gestellt: Dazu zählen nicht nur die Verkehrsfunktion, die je nach Lage der Straße nicht nur den motorisierten Verkehr und Radverkehr, sondern auch den Fußverkehr betrifft. In Wohngebieten und Geschäftsstraßen hat die Straße auch besondere Aufenthaltsfunktionen. 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 der Hauptverkehrsstraßen ggf. anzupassen wäre.

Insbesondere das klassifizierte Straßennetz in Gronau weist mit breiten und zum Teil linearen Fahrbahnflächen eine autoorientierte Gestaltung auf. Dadurch entfalten diese Straßen auch eine Trennwirkung – sowohl stadträumlich als auch für Fußgänger und Radfahrer. Beispiele sind in Gronau West und Ost die Ochtruper Straße, die Enscheder Straße, die Gildehauser Straße, die Königsstraße sowie der Heerweg.

In Epe können unter anderem die Gronauer Straße, die Oststraße, die Steinfurter Straße, die Vennstraße, der Gildehauser Damm und der Kardinal-van-Galen-Ring dazugezählt werden. Die autoorientierte Gestaltung führt zu Mängeln für den Fuß- und Radverkehr sowie Defizite in der städtebaulichen Integration der Straßen.

Abbildung 49: Straßenquerschnitt Ochtruper Str.



Abbildung 50: Straßenquerschnitt Oststraße



Abbildung 51: Straßenquerschnitt Enscheder Str.



Abbildung 52: Straßenquerschnitt Gildehauser Straße



Kreuzungen sind in Gronau vielfach per Lichtsignalanlage geregelt. Teilweise sind die Kreuzungen recht flächenintensiv, insbesondere, wenn zur leistungsfähigen Abwicklung der Kfz-Verkehre separate Abbiegespuren existieren (z.B. Hermann-Ehlers-Straße/Eper Straße, Enscheder Straße Amtsvennweg). Das führt bei Fußgängern zu Umwegen und macht zum Teil auch ein mehrfaches Warten notwendig. Weitere eher flächenintensive Kreuzungen führen zu recht schmalen Seitenräumen, in denen Konflikte zwischen den Flächenansprüchen des Fuß- und Radverkehrs entstehen (siehe Kapitel 4.2 Radverkehr sowie 4.2 Fußverkehr & Barrierefreiheit).

Insgesamt sind bereits 17 Knotenpunkte in Gronau als Kreisverkehre geregelt. Teilweise sind die Kreisinnenflächen individuell und mit Wiedererkennungswert gestaltet. Zum Teil entsprechen die Kreisverkehre aber nicht mehr den aktuellen technischen Empfehlungen der FGSV, was insbesondere Führung und Querung des Fuß- und Radverkehrs angeht (fehlende Fahrbahnteiler, fehlende Fußgängerüberwege, Knotenpunktzufahrten straßenbegleitender Radwege, Bevorrechtigung Radverkehr, Entfernung Radweg von der Kreisfahrbahn).

Der Kreisverkehr Hermann-Ehlers-Straße/Ochtruper Straße (Denkmal Udo Lindenberg) bzw. dessen nahräumliches Umfeld zeigt eine deutliche Häufung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung. Vor diesem Hintergrund müssen die Kreisverkehre im Rahmen der Maßnahmenentwicklung betrachtet und auf Optimierungsmöglichkeiten geprüft werden. Eine durchgängig gleiche Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsführung an den Kreisverkehren in Gronau ist anzustreben.

Abbildung 53: Kreisverkehr Enscheder Straße/Her- Abbildung 54: Kreisverkehr Gronauer Straße/Haus-
mann-Ehlers- Straße/Königsstraße/Buterlandstr. kamp/Hofkamp



Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz

Bis auf Ausnahmen vor sensiblen Einrichtungen (nach VwV-StVO insb. vor Schulen, Kitas und Seniorenheimen) sowie im Ortszentrum Epe (Gronauer Straße, Oststraße) gilt auf allen Hauptverkehrsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Abbildung 55: Königstraße, Martin-Luther-Schule Abbildung 56: Oststraße



Hierbei muss allerdings erwähnt werden, dass aktuelle Messungen aus dem Jahr 2019 und 2020 ergeben haben, dass die abschnittswise Tempobegrenzungen teilweise missachtet werden. Die v85 Geschwindigkeit⁹ zeigt, dass auf der Gronauer Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit noch halbwegs eingehalten wird (v85 = 35 km/h). Im weiteren Verlauf an der Oststraße liegt die v85 mit 44 km/h jedoch deutlich über den vorgeschriebenen 30 km/h.

Überschreitungen ergaben ebenso die v85-Messung vor der Viktoriaschule auf der Gildehauser Straße. Die v85-Geschwindigkeiten zeigten einen Wert von 54 km/h. Vor dem Hintergrund des schutzbedürftigen Umfeldes ist dieser Wert als sehr kritisch anzusehen, weswegen die Stadt Gronau handelte und in diesem Bereich zwischen 7 -17 Uhr Tempo 30 anordnete.

Abbildung 57: Abschnittsweise Tempo 30 Begrenzungen vor der Viktoriaschule auf der Gildehauser Straße zwischen 7 – 17 Uhr



Ortseingangssituationen

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. Bsp. auf der Fächter Straße in Richtung Ortseingang Epe. Größtenteils informieren lediglich die gelb-schwarzen 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 Straße in Richtung Gronau).

Abbildung 58: Orteingangssituation Fächter Str.



⁹ Die v85-Geschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Die v85-Geschwindigkeit ist die wichtigste Bewertungsgröße zur Dokumentation des Fahrverhaltens, da sie das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau aufzeigt.

Verkehrsberuhigung im Zentrum Gronaus

Das Zentrum Gronaus fungiert als Aushängeschild und hat eine wichtige Rolle für die Wahrnehmung und Attraktivität der Stadt. Das Stadtzentrum umfasst den in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts flächensanierten Ortskern und die im Zuge der Landesgartenschau umgestalteten altindustrialisierten Flächen der ehemals die Stadt prägenden Textilindustrie. Es wird im Süden durch die Hermann-Ehlers-Straße, im Westen durch die Alstätter Straße und die Pfarrer-Reukes Straße, im Norden durch die Bahnstrecke sowie im Osten durch die Eper Straße und Gildehauser Straße begrenzt.

Aktuell ist das Zentrum stark auf die Belange des ruhenden Kfz-Verkehrs ausgelegt. Trotz Einrichtung einer Fußgängerzone auf der rot gepflasterten Neustraße, welche die Hauptfläniermeile der Stadt darstellt und sich aktuell im Umbau befindet, finden sich an den Zentrumsbereich direkt angrenzend oder sogar direkt im Zentrumsbereich in verkehrsberuhigten Bereichen liegende Parkmöglichkeiten. Mit den Parkplätzen auf dem Alfred-Drögsta-Platz, dem Berliner Platz, dem Johan-Christian-Eberle Platz und dem Mühlenplatz gibt es vier große Parkplätze mit nahtlosem Übergang zur Fußgängerzone und über 300 Parkplätzen. Die zentralen Plätze im Innenstadtbereich sind durch die Nutzung als Parkplatz stark überprägt und weisen nur geringe bis gar keine Aufenthaltsqualitäten auf. Hinzu kommen weitere größere offizielle Parkmöglichkeiten entlang der Kircheninsel, der Poststraße, der Bahnhofstraße, der Waagestraße und der Straße Mühlenmathe. Diese sind besonders kritisch zu sehen, da alle diese Parkmöglichkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen sind. Somit stehen diese Parkmöglichkeiten entgegen der Aufgabe von verkehrsberuhigten Bereichen, welche eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmenden vorsehen und dementsprechend gestaltet sind und eine gegenseitige Rücksichtnahme forcieren. Somit mindern die Parkplätze die optische Qualität der Innenstadt und erzeugen zusätzlich Pkw-Parksuchverkehre, die die Aufenthaltsqualität dieser zentralen, stadtbildprägenden Räume weiter mindern.

Abbildung 59: Neustraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 60: Van-Delden-Wasserturm



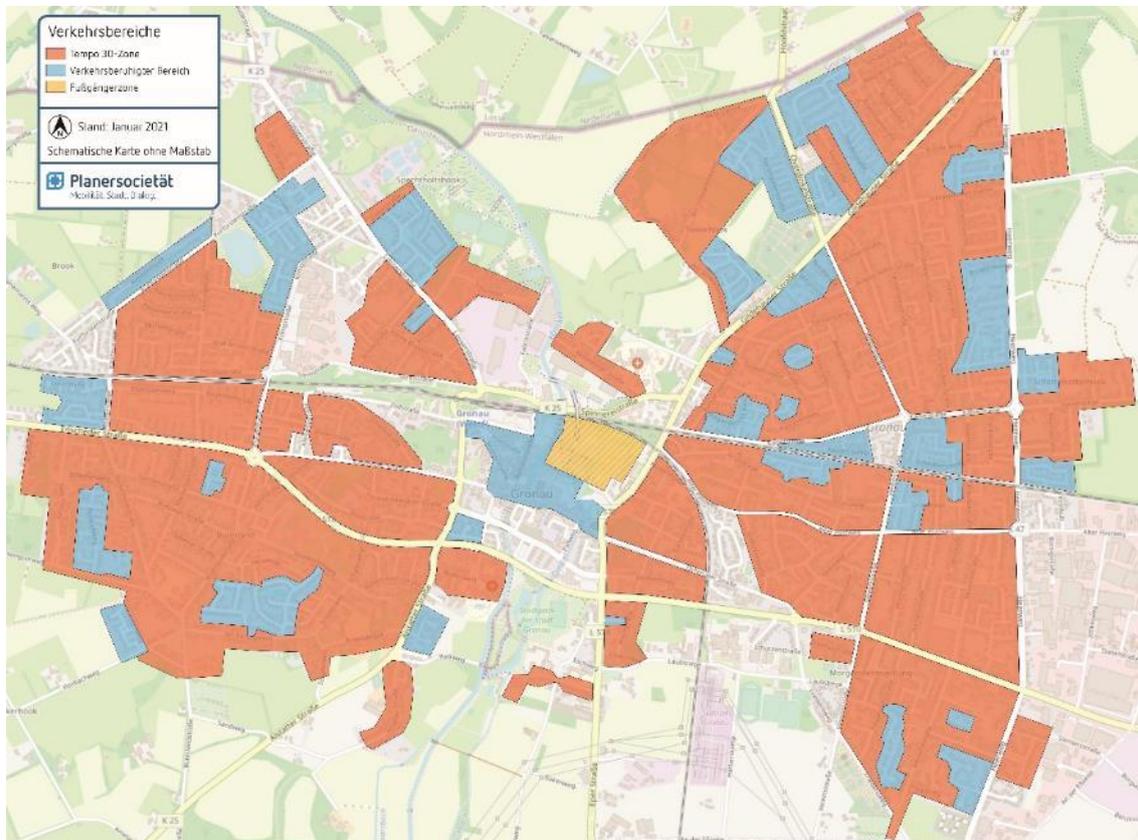
Quelle: Planersocietät

Positiv hervorzuheben ist der neugestaltete Bereich der ehemaligen van Delden-Spinnerei. Zur Landesgartenschau 2003 wurde das Gelände hinter der St. Antonius Kirche und Bruno Kleine neugestaltet. Der komplette Bereich darf vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden und ist somit Kfz-frei (siehe Kapitel 4.2).

Verkehrsberuhigung in Wohn- und Quartiersstraßen

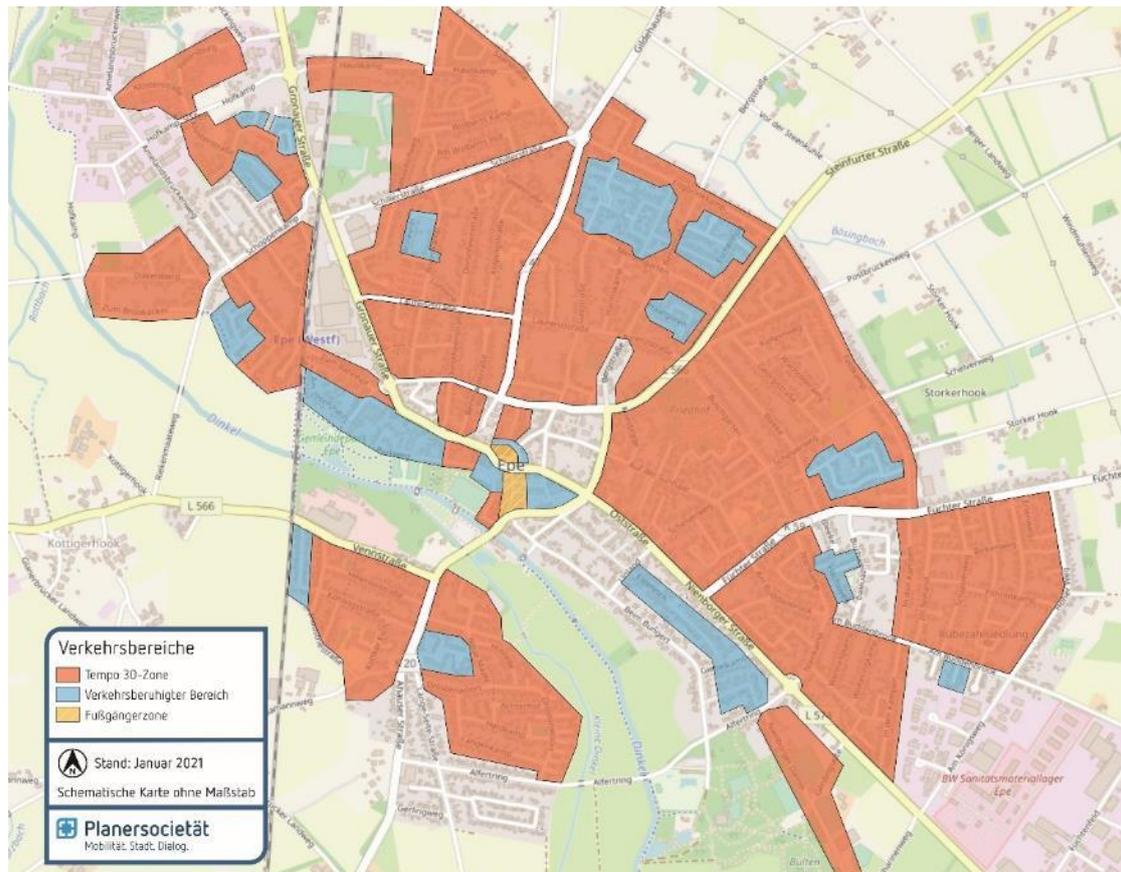
Abseits der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen ist das Gronauer Straßennetz mit Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen nahezu flächenhaft verkehrsberuhigt. (siehe Abbildung 45 und Abbildung 46).

Abbildung 61: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Gronau



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 62: Geschwindigkeitsreduzierte Bereiche in Epe



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

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 (Eingengungen, Aufpflasterungen, „Berliner Kissen“, unterschiedliche Oberflächengestaltung/-farbgebung etc.). Eingangsbereiche in Tempo 30-Zonen oder in einen verkehrsberuhigte Bereiche werden in der Regel auffällig gekennzeichnet.

Abbildung 63: Aufpflasterung und Einengung: Eingangsbereich Tempo 30-Zone in der Losserstraße



Abbildung 64: „Berliner Kissen“ und Einengung: Eingangsbereich zum verkehrsberuhigten Bereich Vereinsstraße



Es gibt aber auch Straßenabschnitte, welche eine Verkehrsberuhigung noch nicht nahe legen. Breite Fahrbahnflächen wirken geschwindigkeitsfördernd und verkehrsberuhigende Elemente fehlen. Ein Beispiel ist der Amelandsbrückenweg.

Abbildung 65: Tempo 30-Zone Amelandsbrückenweg



4.4.2 Ruhender 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 letzten Jahren verstärkt Wünsche geäußert werden, Innenstädte weiter vom Verkehr zu beruhigen und attraktiver für den Fuß- sowie Radverkehr zu gestalten, äußern Gewerbetreibende oder Bewohner zum Teil Bedenken, da sie Erreichbarkeitseinschränkungen der Innenstadt befürchten.

Neben dem sachlichen Austausch über Vor- oder Nachteile von Veränderungen des Parkraumb Angebotes 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 Parkdauer identifiziert. Auf dieser Basis können zielgerichtete Maßnahmen ergriffen werden, um etwaige Probleme durch Maßnahmen im Parkraummanagement (effizientere Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten) oder durch Veränderungen des Parkraumb Angebotes zu lösen.

Für die Innenstadt von Gronau wird schon seit längerer Zeit ein „Parkplatzproblem“ thematisiert, das sich an zumindest punktuell zu wenigen Parkplätzen bemisst. Wie die weiteren Analysen dieses Zwischenberichtes, insbesondere zum Fuß- und Radverkehr, aber aufzeigen, mindern parkende Autos in der Innenstadt die Aufenthalts- und städtebauliche Qualitäten (Bereiche um die Fußgängerzone, Van-Delden-Wasserturm, Kircheninsel) oder beeinträchtigen den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum. Ein statisches Parkleitsystem ist vorhanden, welches allerdings aktualisiert und ggf. in der Wegführung angepasst werden muss.

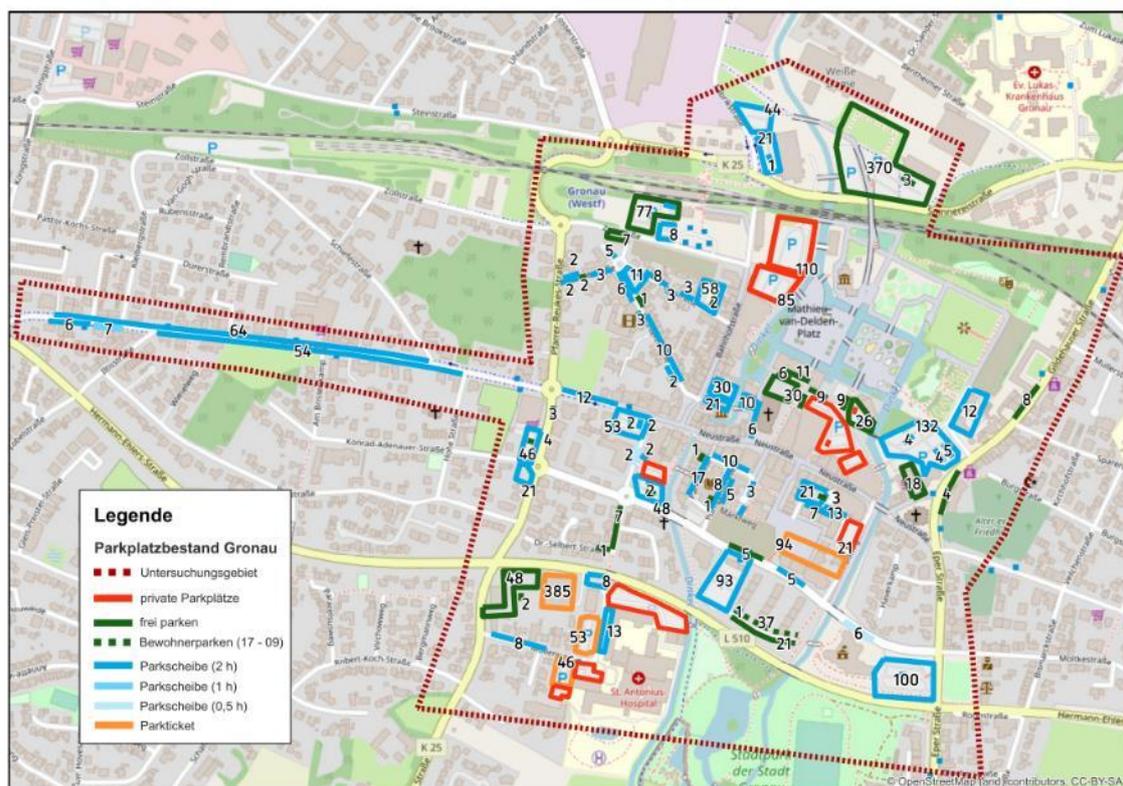
Es ist daher in Gronau und auch in Epe von besonderer Bedeutung, den heutigen Parkraumbedarf zu erfassen und Maßnahmen zu identifizieren, um „Parkplatzprobleme“ zu lösen, die Erreichbarkeit zu gewährleisten sowie nach Möglichkeit weitere Potenziale für Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Im Rahmen der Arbeiten des Mobilitätskonzeptes wurde daher zunächst

eine Parkraumanalyse im Innenstadtbereich von Gronau und im Zentrum von Epe durchgeführt. Auf ihrer Grundlage werden im weiteren Verlauf des Prozesses Maßnahmen für das Parken empfohlen.

Untersuchungsgebiet Gronau

Im Rahmen einer Parkraumanalyse wurden das öffentliche Parkraumangebot sowie die Bewirtschaftungsform sowie dessen Auslastung analysiert. Das Untersuchungsgebiet in Gronau liegt im Bereich zwischen Enscheder Straße, Alstätter Straße, Hermann-Ehlers-Straße, Eper Straße und Spinnereistraße. Zusätzlich wurden die städtische Tiefgarage am Paßweg, das Parkhaus des St. Antonius Hospitals, der Privatparkplatz „Elefant“, der Privatparkplatz Zollstraße sowie die K+K Parkplätze erhoben. Hierbei ist festzuhalten, dass der Privatparkplatz „Elefant“ nur von Bewohnenden und Kunden der Bahnhofstraße 26 bis 38 genutzt werden darf. Der Privatparkplatz „Zollstraße“ ist in privatem Besitz, eine Nutzung der Parkfläche ist aber öffentlich gestattet. Die Beschilderung der K+K-Parkplätze ist nicht eindeutig: Während die Einfahrt des Parkplatzes den Eindruck erzeugt, dass ein öffentliches Parken bis zu zwei Stunden mit Parkscheibe erlaubt ist, weisen Schilder am Gebäude darauf hin, dass es sich um einen Kundenparkplatz handelt. Die privaten Parkplätze von Bruno Kleine, der Sparkasse und der Volksbank waren nicht Teil der Parkraumanalyse.

Abbildung 66: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Gronau



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 67: Beschilderung K+K-Parkplatz



Abbildung 68: Beschilderung K+K-Parkplatz



Im Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Gronau gibt es 2.287 öffentliche Parkmöglichkeiten. Nicht inkludiert sind bei der Aufzählung die 195 Parkmöglichkeiten auf den Privatparkplätzen „Elefant“ und „Zollstraße“. Von den 2.287 öffentlichen Parkmöglichkeiten sind 33 % (763 Parkmöglichkeiten) nicht bewirtschaftet, gebührenfrei und ohne Einschränkungen nutzbar. Dies sind vor allem die Parkmöglichkeiten an der Bürgerhalle, am Bahnhof, auf der Enscheder Straße, Am Stadtpark und am Van-Delden-Wasserturm.

Bei ca. 40 % (908) aller öffentlichen Parkmöglichkeiten wird die maximale Parkdauer durch eine Parkscheibe geregelt (Alfred-Drögsta-Platz, Rathaus, Alter Schlossplatz, Berliner Platz). Hierbei gibt es drei unterschiedliche Höchstparkdauern (30 min, 1 Stunde, 2 Stunden). Auf acht Parkplätzen darf 30 Minuten geparkt werden, auf sieben Parkplätzen darf eine Stunde geparkt werden und auf ca. 893 Parkplätzen gilt eine maximale Parkdauer in Höhe von 2 Stunden.

Abbildung 69: Parkplatz Rathaus



Abbildung 70: Parkplätze Konrad-Adenauer-Straße



25 % (580) der erhobenen Parkplätze sind gebührenpflichtig. Dies betrifft die städtische Tiefgarage am Paßweg sowie das Parkhaus und die Parkmöglichkeiten des St. Antonius Hospitals. Das Parkentgelt in der städtischen Tiefgarage beträgt 0,50 € je angefangene Stunde. Das Parkentgelt für einen Tages-Parkschein beträgt 3,- €. Das Parken im Parkhaus bzw. auf den Parkmöglichkeiten des St. Antonius Hospitals ist für 30 Minuten gebührenfrei.

Danach kostet jede angefangene Stunde bis 2 ½ Stunden Parkdauer 0,50 €. Nach 3 Stunden kostet das Parken 0,70 € je angefangene halbe Stunde. Der Tageshöchstsatz liegt bei 8,- €.

Abbildung 71: Städt. Tiefgarage



Quelle: Planersocietät

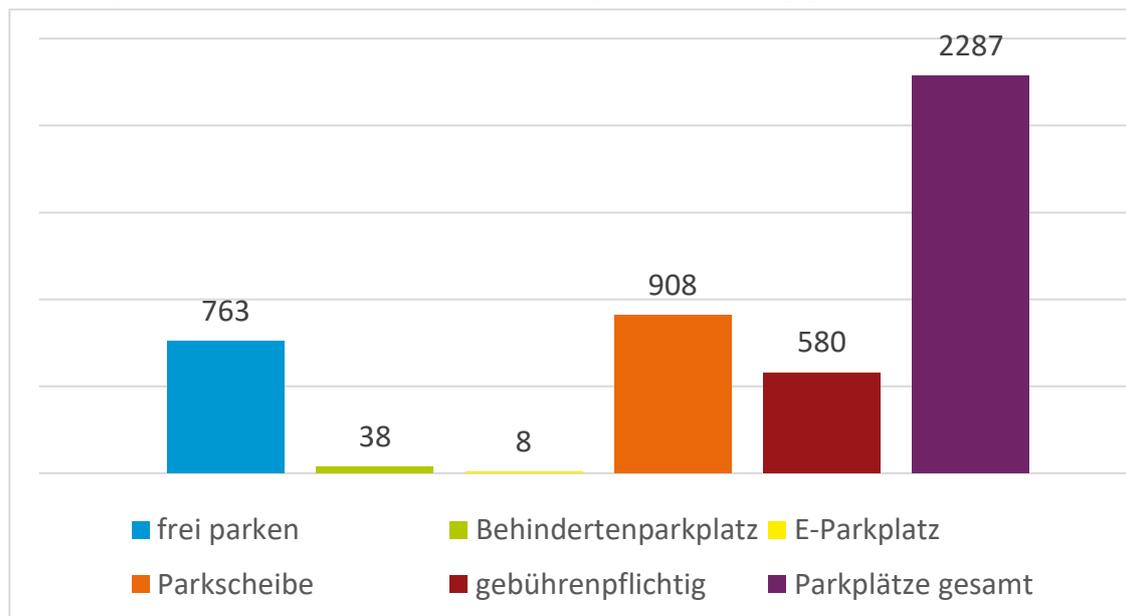
Abbildung 72: Parkhaus St. Antonius Hospital



Quelle: Planersocietät

Zusätzlich gibt es im Untersuchungsgebiet weitere acht Parkmöglichkeiten mit E-Lademöglichkeiten und weitere 38 Behindertenparkplätze. Des Weiteren sind die 37 Parkmöglichkeiten im nördlichen Bereich der Straße Am Stadtpark zwischen 17 – 09 Uhr als Bewohnerparkplätze ausgewiesen.

Abbildung 73: Parkmöglichkeiten und Bewirtschaftung im Untersuchungsgebiet Gronau



Quelle: Planersocietät, Darstellung anhand eigener Erhebung

Ergebnisse der Parkraumerhebung in Gronau

Die Parkraumerhebung wurde im September 2020 an einem normalen Werktag ohne signifikante COVID19-Einschränkungen (Lockdown o.ä.) durchgeführt. Das Parkbild im Straßenraum wurde erhoben, indem im zwei-Stunden-Takt von 08 bis 20 Uhr eine festgelegte Route abgegangen wurde und neben der Auslastung der Parkplätze auch die Parkdauer der Fahrzeuge (unterschieden nach Fahrzeugart Krad, Pkw, Lkw) aufgenommen wurde. Der letzte Rundgang wurde separat zwischen 23 -01 Uhr durchgeführt, um Erkenntnisse über den Bewohnerparkdruck ermitteln zu können.

Bei der Auswertung der Parkraumerhebung wird den Fahrzeugen je nach Parkdauer ein Parktyp zugeordnet:

- Kurzzeitparker (Parkdauer bis 2h): v.a. Kunden/Besucher
- Mittelzeitparker (Parkdauer bis 6h): v.a. Kunden/Besucher, z.T. Beschäftigte
- Langzeitparker (Parkdauer bis 10h): v.a. Beschäftigte, z.T. Anwohner
- Dauerparker (Parkdauer über 10h): Beschäftigte, Besucher, z.T. Anwohner
- Parkdruck spät abends (23 Uhr): i.d.R. Anwohner

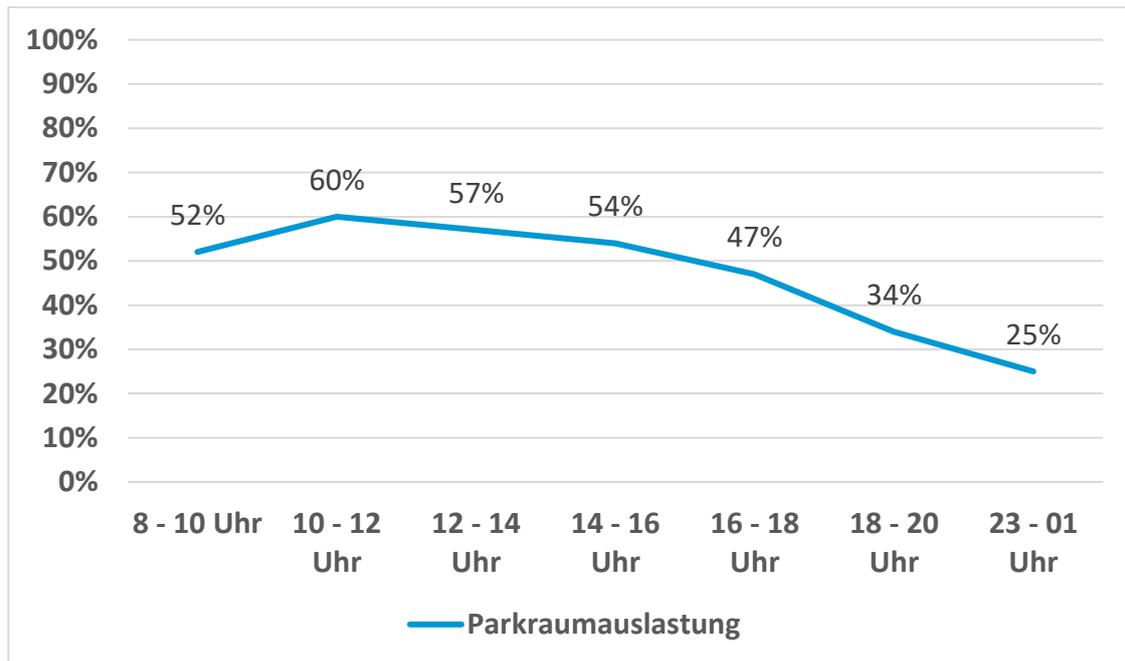
Hinsichtlich der Auslastung des Parkraums wird der Parkdruck gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)“ der FGSV folgendermaßen klassifiziert:

- < 60 %: kein Parkdruck
- 60 - 70 %: geringer Parkdruck
- 70 - 80 %: mittlerer Parkdruck
- 80 - 90 %: hoher Parkdruck
- > 90 %: sehr hoher Parkdruck

Ab etwa 85 % Belegung wird ein Parkplatz als „voll“ wahrgenommen. Dies bedeutet, dass der Parksuchverkehr spürbar zunimmt.

Die Erhebung zeigt eine recht flache Auslastungskurve der Parkmöglichkeiten. Die Maximalauslastung der Innenstadt beträgt 60 % zwischen 10 – 12 Uhr. Selbst in der „Spitzenstunde“ ist der Parkdruck - insgesamt betrachtet - gering und es stehen knapp 1.000 freie Parkplätze zur Verfügung. Hierbei sind die Parkplätze des Parkhauses des St. Antonius Hospital, der Parkplatz Bürgerhalle sowie die privaten Parkplätze „Elefant“ und „Zollstraße“ mit eingerechnet. Zur besseren Einordnung des Ergebnisses kann hinzugefügt werden, dass selbst ohne Einberechnung des Parkplatzes Bürgerhalle und der privaten Parkplätze „Elefant“ und „Zollstraße“ ca. 650 Parkplätze unbelegt sind.

Abbildung 74: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet Gronau



Quelle: Planersocietät, Darstellung anhand eigener Erhebung

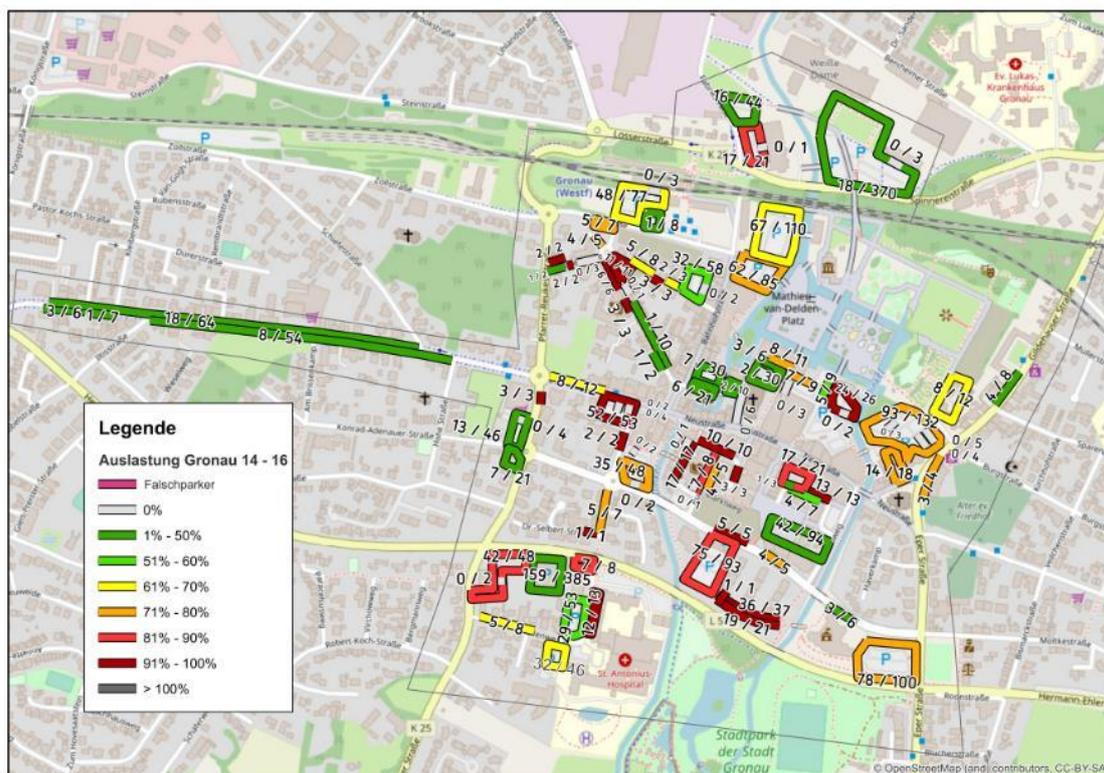
Zum besseren Verständnis der Ergebnisse ist eine detaillierte Darstellung der Auslastung des Parkraums je Uhrzeit und je Straßenabschnitt bzw. zusammengefasster Teilbereiche im Anhang vorzufinden. Die prozentuale Einfärbung der Auslastung erfolgt gemäß den Vorgaben der EVE. Zusätzlich werden die absoluten Werte (z. B. 5/10) angezeigt, um die Auslastung bezüglich der Größe und Parkplatzanzahl je Abschnitt besser einordnen zu können. Daraus resultiert, dass kleine Abschnitte mit wenigen Parkmöglichkeiten (z. B. Behindertenparkplätze) sehr extreme Belegungswerte (1/1 = 100 %) vorweisen. Im Folgenden wird insbesondere auf die Zeit der höchsten Auslastung (10 – 12 Uhr) eingegangen.

Über den gesamten Erhebungszeitraum hinweg zeigen sich im gesamten Untersuchungsgebiet keine grundsätzlichen Überlastungen. Es gibt aber einzelne Straßenzüge oder Parkplätze, die im Tagesverlauf punktuell recht hoch ausgelastet sind. Hierbei sind vor allem die Parkplätze Alfred-Drögsta-Platz, Wallstraße, Alter Schlossplatz oder Rathaus zu nennen, die bspw. zur Spitzenstunde zwischen 10 -12 Uhr eine Auslastung zwischen 91 % - 100 % vorweisen.

Demgegenüber sind die Parkraumauslastungen im gesamten Tagesverlauf in der städtischen Tiefgarage, auf den Parkplätzen Zollstraße, Allstätter Straße, Bahnhofstraße sowie im Parkhaus Klinikum gering. Der Parkplatz Bürgerhalle wird kaum angenommen. Ebenso spielen die Parkmöglichkeiten entlang der Enscheder Straße zwischen Montag und Freitag kaum eine Rolle.

Ab dem Mittag und zum Abend hin nimmt die Auslastung im Zentrum Gronaus deutlich ab. Um 14 Uhr ist die Auslastung insbesondere nördlich der Fußgängerzone bereits deutlich gesunken. Zum Abend hin nimmt sie weiter deutlich ab. Hohe Auslastungen sind dann nur noch in der Mühlemathe festzustellen.

Abbildung 77: Detaillierte Auslastung in Gronau um 14 Uhr.



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Insgesamt betrachtet gibt es in Gronau-Zentrum keinen Parkplatzmangel, sondern eher ein Verteilungsproblem. Die Parkraumnutzung und -auslastung ist unterschiedlich und ineffizient, da einige Parkplätze zum Teil hoch/sehr hoch ausgelastet sind, während in anderen und zum Teil direkt benachbarten Bereichen freie Kapazitäten zur Verfügung stehen.

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.

Abbildung 78: Geringe Auslastung vom Parkplatz Bürgerhalle
Abbildung 79: Hohe Auslastung auf dem Parkplatz Berliner Platz (mit E-Ladesäule)



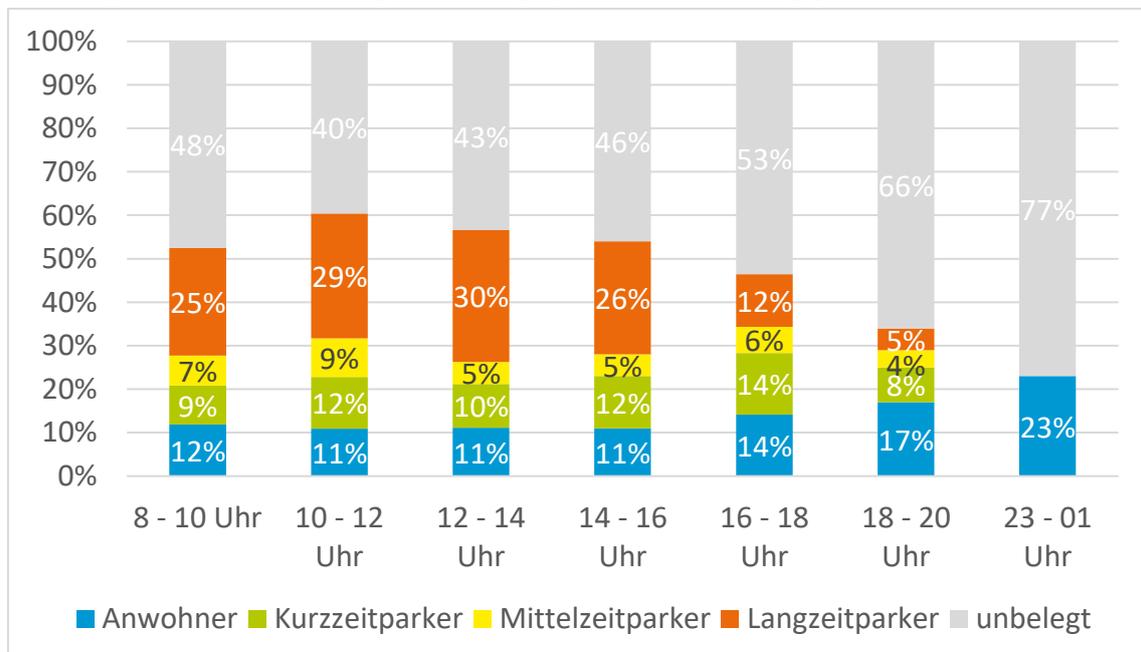
Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Der größte Anteil der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet stellen Langzeitparker dar. 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, welchen sie nach getaner Arbeit nach mehr als sechs Stunden wieder verlassen.

Abbildung 80: Parkraumauslastung und Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet Gronau



Quelle: Planersocietät, Darstellung anhand eigener Erhebung

Für eine an die Zielgruppen angepasste Parkraumbewirtschaftung ist es von Nöten, zu wissen, welche Nutzergruppen auf welchen Parkplätzen parken. Dafür wurde eine Detailauswertung der Parkplatznutzenden für die stark ausgelasteten bzw. unausgelasteten Parkplätze durchgeführt. So wird bspw. deutlich, dass auf dem Alfred-Drögsta-Platz im Vergleich zu den anderen Parkplätzen sehr viele Mittel- und Langzeitparker parken, obwohl dieser Parkplatz anhand der maximalen Parkdauer von zwei Stunden für Kurzzeitparker ausgelegt ist. Die Ergebnisse der Tiefgarage zeigen, dass dort bereits ein signifikanter Anteil von Mittel-, Langzeit- und sogar Dauerparker vorhanden ist. Die Tiefgarage ist auch für solche Nutzergruppen vorgesehen und das Angebot wird bereits wahrgenommen. Eine Ausweitung des Angebots für Mittel-, Langzeit- und Dauerparker und Informationskampagnen oder ein digitales Parkleitsystem kann bspw. Abhilfe zu einer stärkeren Auslastung der Tiefgarage führen. Die Detailauswertung hat zusätzlich ergeben, dass das Einhalten der maximalen Parkdauer auf Parkplätzen häufig überschritten wird. So überschreiten bspw. 38 % aller abgestellten Kfz auf dem Rathausparkplatz, ca. 37 % auf dem Parkplatz Alter Schlossplatz und 25 % auf dem Alfred-Drögsta-Platz die maximal erlaubte Parkdauer. Selbst im stark frequentierten Bereich der Pumpen- und Wallstraße überschreiten 27 bzw. 26 % die maximal erlaubte Parkdauer. Zusätzlicher Hinweis: 4 % der erfassten Fahrzeuge wurden über den gesamten Tag gar nicht bewegt (95 Fahrzeuge), was kein auffällig hoher Wert ist.

Abbildung 81: Detailauswertung Parkplätze und Nutzergruppen

Parkplatz	Anzahl Parkplätze/ Stellplätze	Auslastung maximal (Spitzenstunde)	Gesamtzahl parkender Kfz/Tag: 2.214			
			davon Kurzzeit- parker (bis 2h)	davon Mittelzeit- parker (bis 6h)	davon Langzeit- parker (> 6h)	davon Dauer- parker (> 10h)
Parkplatz Bahnhof	77	68 %	216 (85 %)	38 (15 %)	-	-
K+K Parkplatz Alstätter Straße	46	43 %	65 (85 %)	9 (12 %)	2 (3 %)	-
K+K Parkplatz Süd Alstätter Straße	21	43 %	11 (48 %)	9 (39 %)	3 (13 %)	-
Parkplatz Wal- ter-Korb-Halle	48	94 %	54 (50 %)	41 (38 %)	12 (11 %)	1 (1 %)
Parkplatz alter Schlossplatz	93	91 %	187 (63 %)	77 (26 %)	29 (10 %)	2 (1 %)
Bereich Pum- penstraße (Abschnitt CB, CC, CD, CE, CG)	43	94 %	126 (73 %)	37 (22 %)	9 (5 %)	-
Johann-Chris- tian-Eberle- Platz	48	75 %	143 (92 %)	9 (6 %)	3 (2 %)	-
Parkplatz Ber- liner Platz	53	98 %	232 (96 %)	9 (4 %)	-	-
Rathauspark- platz	100	100 %	170 (62 %)	102 (37 %)	1 (1 %)	-
Städtische Tiefgarage	96	46 %	23 (30 %)	23 (30 %)	13 (17 %)	17 (22 %)
Bereich Wall- straße (Ab- schnitt CU, CV, CW)	41	91 %	115 (74 %)	37 (24 %)	3 (2 %)	-
Alfred- Dragsta-Platz	132	97 %	220 (73 %)	44 (14 %)	32 (11 %)	6 (2 %)
Parkplatz Bür- gerhalle	370	9 %	67 (80 %)	13 (15 %)	4 (5 %)	-

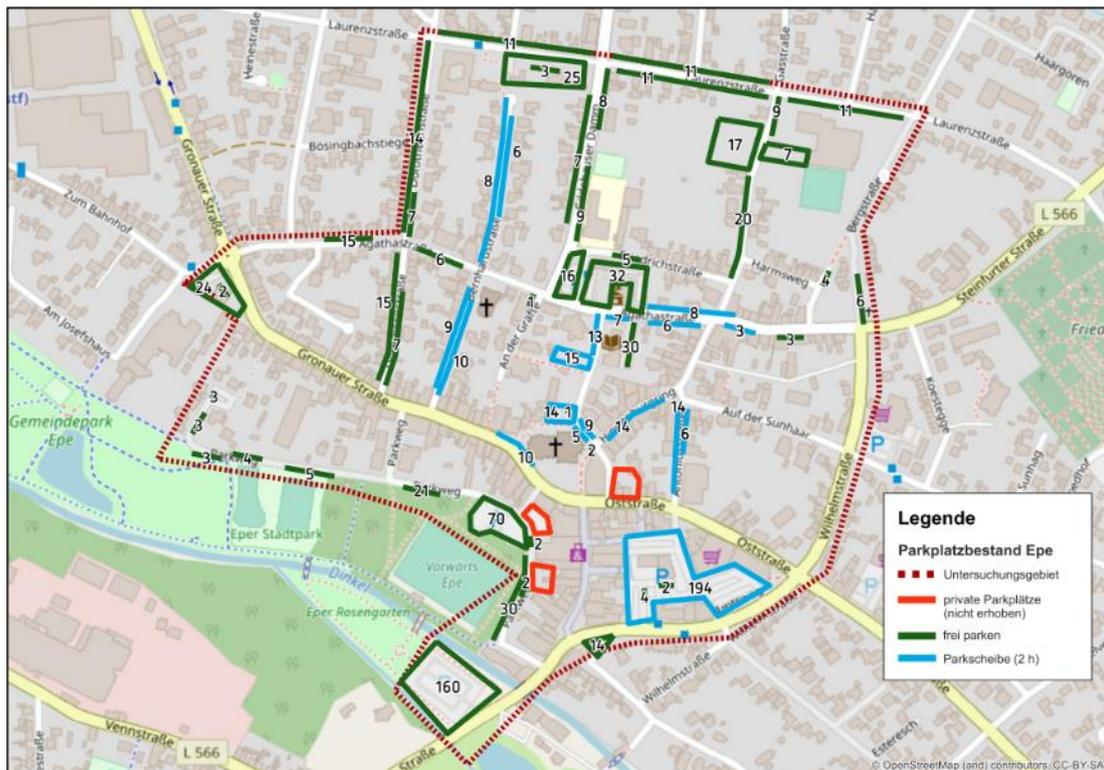
Quelle: Planersocietät

Anhand der Ergebnisse der Detailauswertung ergeben sich Handlungsbedarfe und Potenziale, den Parkdruck effizienter zu lenken. Ein Parkraumkonzept sollte das Ziel verfolgen, insbesondere den Parkdruck von Nutzergruppen, die länger als eine Stunde parken, mehr in Parkbauten sowie auf Parkplätze im Umfeld der Innenstadt zu lenken, um die Innenstadt zu entlasten.

Untersuchungsgebiet Epe

Das Untersuchungsgebiet in Epe umfasst das Zentrum sowie angrenzende Gebiete wie den Bereich Amtshaus zwischen den Kardinal-van-Galen-Ring, die Wilhelmstraße, die Laurenzstraße, die Gronauer Straße und den Parkweg. Zusätzlich wurden der Parkplatz Am Josefshaus und der Parkplatz Eper Kirmesplatz erhoben und die Auslastungen ausgewertet. Die privaten Parkplätze der Sparkasse, der Volksbank und des Kaufhauses Nacke waren nicht Teil der Parkraumanalyse.

Abbildung 82: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung Epe



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Im Untersuchungsgebiet Epe gibt es 1.013 öffentliche Parkmöglichkeiten. Von diesen sind 65 % (ca. 660 Parkmöglichkeiten) gebührenfrei und ohne Einschränkungen nutzbar. Dies sind vor allem die Parkmöglichkeiten am Eper Kirmesplatz, am Raiffeisenplatz und am Amtshaus sowie nördlich davon.

Bei einem Drittel (ca. 330) aller öffentlichen Parkmöglichkeiten wird die maximale Parkdauer durch eine Parkscheibe auf zwei Stunden eingeschränkt (Parkplatz Amtsweg, Von-Kepler-Straße, Bernhardstraße). Im Untersuchungsgebiet Epe gibt es keine gebührenpflichtigen Parkmöglichkeiten.

Zusätzlich gab es während des Untersuchungszeitraumes vier Parkmöglichkeiten mit E-Lademöglichkeiten und weitere 18 Behindertenparkplätze. Seit der Durchführung der Parkraumerhebung sind zwei weitere Parkmöglichkeiten mit E-Lademöglichkeiten auf dem Raiffeisenplatz hinzugekommen.

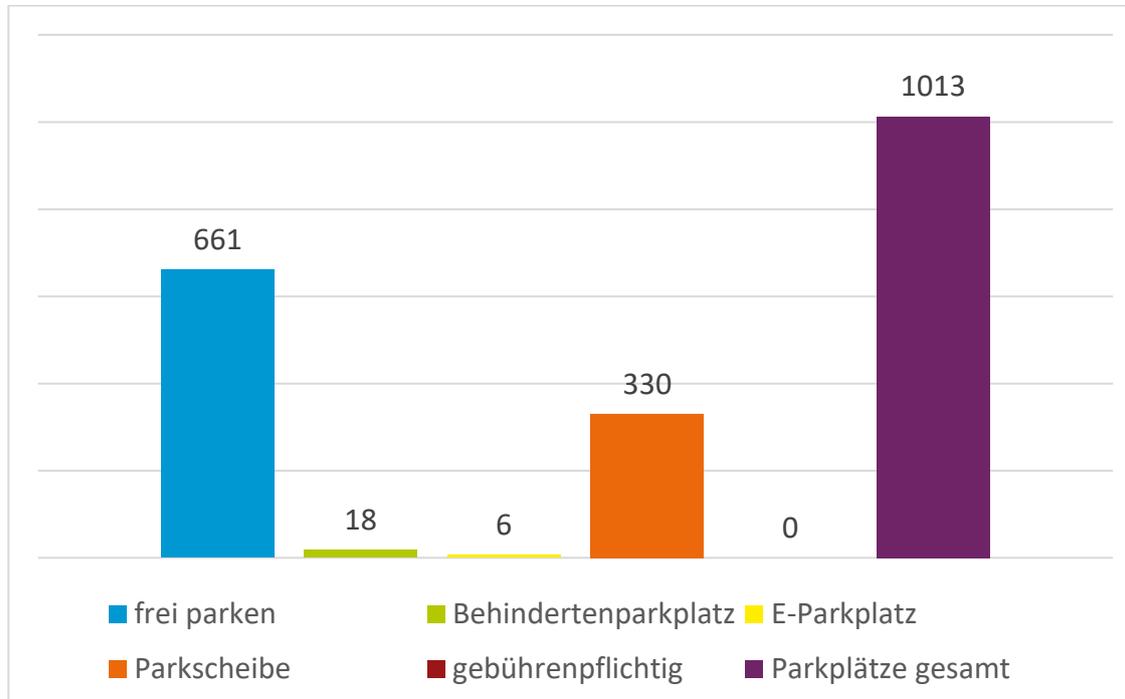
Abbildung 83: Parkplatz Raiffeisenplatz



Abbildung 84: Parkplätze Amtsweg



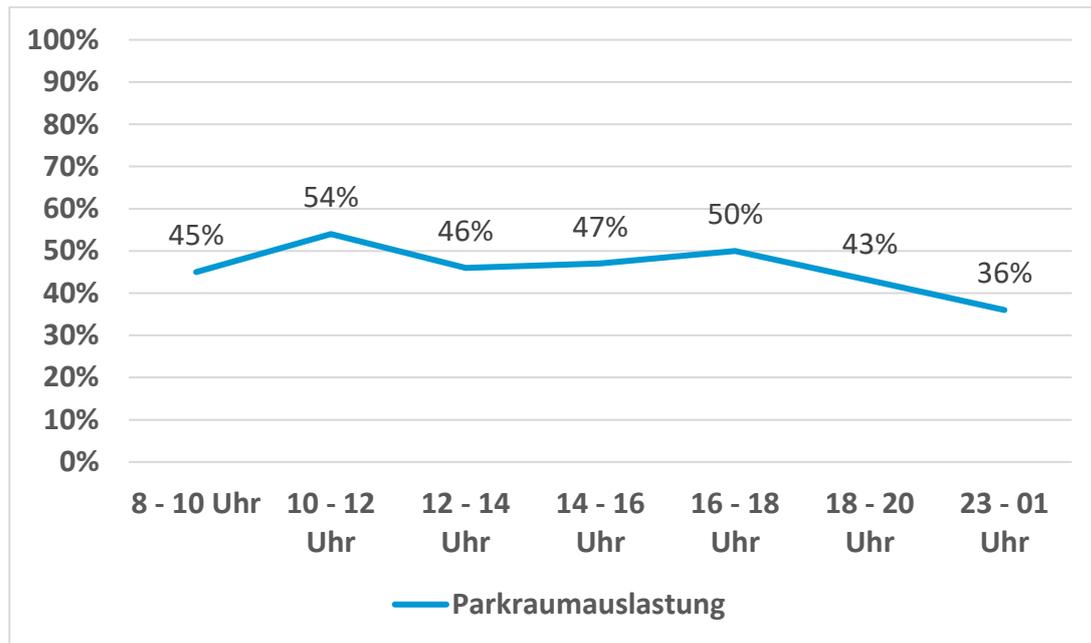
Abbildung 85: Anzahl Parkplatzarten im Untersuchungsgebiet Epe



Quelle: Planersocietät, Darstellung anhand eigener Erhebung

Die Erhebung zeigt eine sehr flache Auslastungskurve der Parkmöglichkeiten. Die Maximalauslastung in Epe beträgt 54 % zwischen 10 – 12 Uhr. Dies bedeutet, dass zur Spitzenszeit noch ca. 470 Parkplätze frei sind.

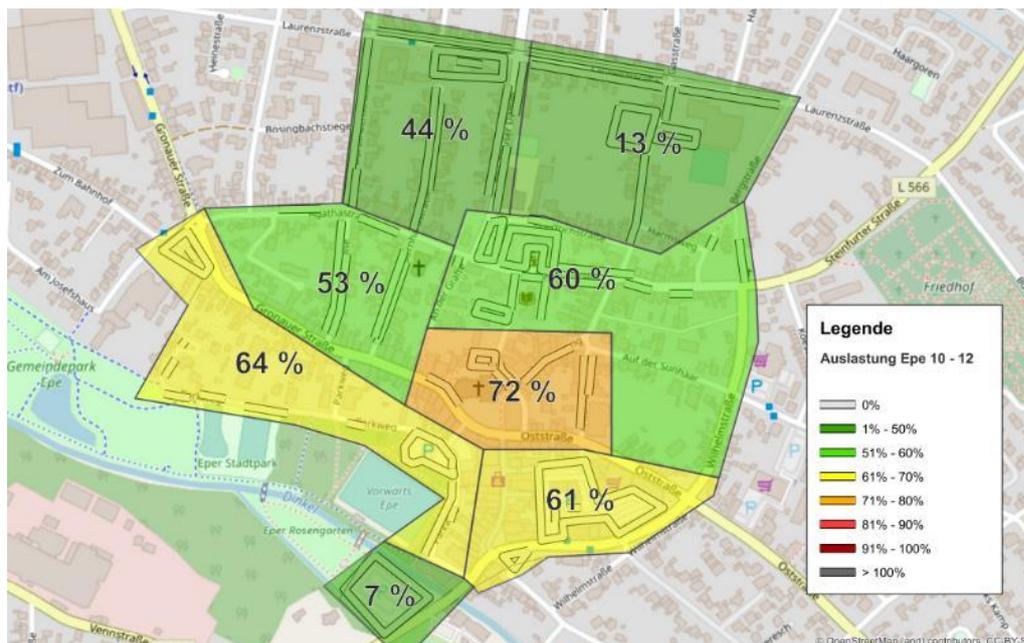
Abbildung 86: Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet Epe



Quelle: Planersocietät, Darstellung anhand eigener Erhebung

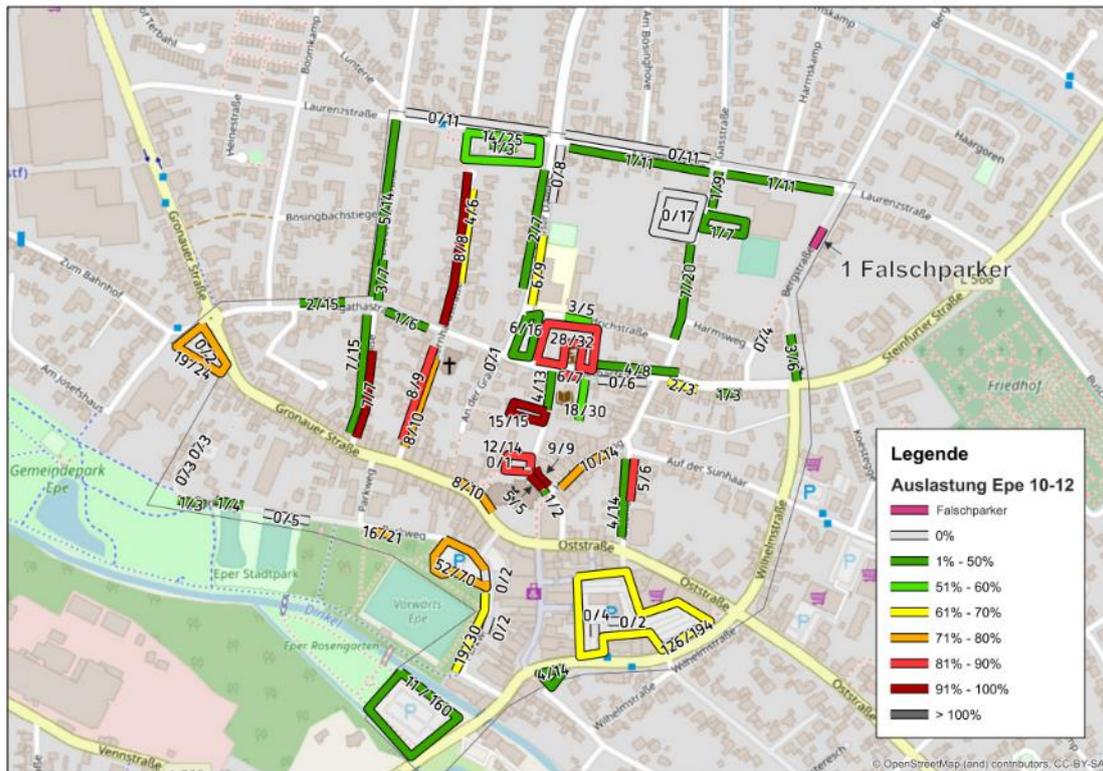
In der Gesamtbetrachtung ergibt sich in Epe ein geringer Parkdruck. Wie in Gronau-Zentrum ist aber eine ungleiche Verteilung der Parkraumnachfrage festzustellen. Einzelne Parkplätze sind tagsüber zweitweise stärker ausgelastet: Das sind die Parkplätze Amtshaus, Parkplätze am Kirchplatz und an der Von-Keppel-Straße sowie entlang der Bernhardstraße. Der Parkplatz Amtsweg ist zu maximal 70% gefüllt und bietet vor allem im „rückwärtigen“ Bereich, benachbart zum Kardinal-von-Galen-Ring, noch Kapazitäten. Der Kirmesplatz wird bisher kaum von Autofahrern angenommen und ist nur sehr gering belegt.

Abbildung 87: Auslastung der Teilbereiche in Epe in der Spitzenzeit (10-12 Uhr)



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage © Open Street Map Mitwirkende

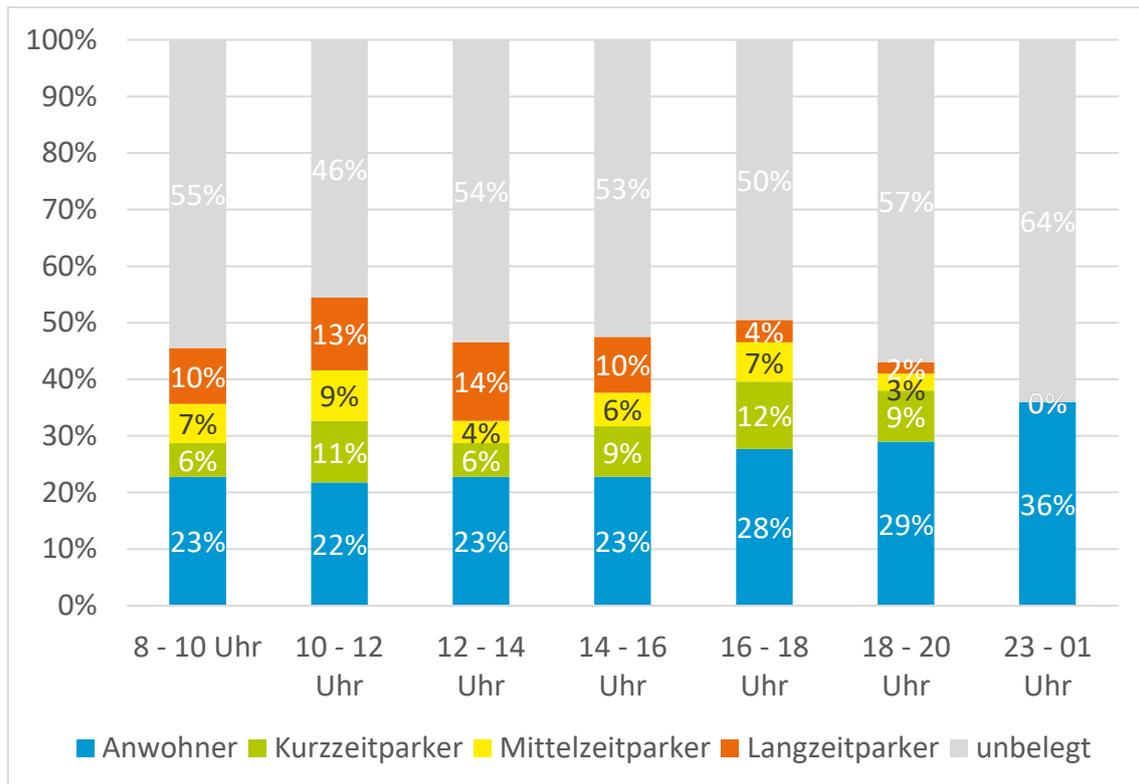
Abbildung 88: Detaillierte Darstellung der Parkraumauslastung Epe in der Spitzenzeit (10-12 Uhr)



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage © Open Street Map Mitwirkende

Der größte Anteil der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet stellen im Tagesverlauf die Anwohner vor allem in den Wohnstraßen wie zum Beispiel der Bernhardstraße, gefolgt von den Langzeitparkern dar. Langzeitparker sind größtenteils am Hindenburgring sowie am Amtshaus vorzufinden, welche dort allerdings nicht den größten Anteil stellen. Im Bereich des Amtshauses und dem Parkplatz Amtsweg kann größtenteils Einkaufs- und Erledigungsverkehr mit einer Parkdauer von maximal ein bis zwei Stunden ausgemacht werden. Zusätzlich ist festzustellen, dass im gesamten Untersuchungsgebiet Epe 7% der Fahrzeuge (68 Fahrzeuge) nicht bewegt wurden. Das ist vermutlich auf Zweitwagen der Bewohnerschaft zurückzuführen.

Abbildung 89: Parkraumauslastung und Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet Epe)



Quelle: Planersocietät, Darstellung anhand eigener Erhebung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Parkdruck in Epe insgesamt gering ist. Es gibt nur einzelne Parkplätze, die zeitweise hoch ausgelastet sind, aber in direkter Nähe immer noch freie Parkmöglichkeiten. Der Handlungsdruck ist folglich eher gering. Geprüft werden sollte, ob der Kirmesplatz insbesondere für Mittel- und Langzeitparker stärker ins Bewusstsein gerückt werden kann, um Parkplätze im Zentrum Epes zu entlasten.

Elektromobilität, alternative Antriebsformen und Lademöglichkeiten

Neue Antriebstechnologien und veränderte Nutzungskonzepte können dazu beitragen, zumindest lokal die Emissionen und negativen Auswirkungen der Kfz-Verkehre zu reduzieren. Übergeordnete Zielstellungen zur Ausweitung der Elektro- und mittlerweile auch Wasserstoffmobilität sind aber auch an die Ladeinfrastruktur vor Ort gekoppelt. Förderprogramme beinhalten daher nicht nur Kaufprämien und zum Teil Steuernachlässe für schadstoffarme Fahrzeuge, sondern auch direkte Förderungen der privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur (Masterplan Ladeinfrastruktur des Bundes).

Im Jahr 2020 wurden bundesweit knapp 400.000 vollelektrische bzw. teilelektrische (Plugin-Hybride) Fahrzeuge verkauft. Das entspricht einem Plus von 260%.¹⁰ Im Kreis Borken war fast eine Verdoppelung der rein elektrisch betriebenen Kfz von 261 (2019) auf 502 (2020) zu verzeichnen (Daten des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)). Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge sukzessive steigt und dementsprechend auch die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden muss.

Im Kreis Borken stellte das 2014 erarbeitete Klimaschutzkonzept die Weichen für Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität und alternativer Antriebsformen. In Gronau gibt es im Vergleich zu anderen Städten bereits eine ordentliche E-Ladeinfrastruktur: Die Stromtankstellendatenbank „GoingElectric“ nennt aktuell 13 öffentlich nutzbare Standorte mit 28 Ladepunkten¹¹. Die Gronau Plus App liefert aktuelle Informationen zu den Ladesäulen und zeigt an, welche verfügbar sind. Mit der App lassen sich die Stromtankstellen auch direkt für den Ladevorgang freischalten. Die Stadtwerke Gronau fördern den Umstieg auf elektronisch angetriebene Kfz und bieten sog. Stromflatrates in Höhe von 15 Euro für die Nutzung der Ladesäulen an. Ebenso bieten die Stadtwerke Gronau ein breites Informationsangebot für Elektromobilität und Serviceleistungen für den Einbau und die Nutzung von „Typ 2“ Ladesteckern auf privatem Gelände. Dieses Angebot soll sowohl Privatnutzende als auch Geschäftskunden ansprechen.

Abbildung 90: Neue E-Ladesäule am Raffeesenplatz Abbildung 91: E-Ladesäulen Parkplatz Amtsweg



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

¹⁰ <https://www.spiegel.de/auto/elektroautos-fast-jeder-siebte-neuwagen-war-2020-ein-elektroauto-a-5d0d7c9f-c83f-4693-9952-037cf62b7355>

¹¹ 21 x Typ 2 Dose, 2 x Schuko, 2 x Typ 2 (Tesla Dest. Ch.), 1 x Typ 2 Stecker, 1 x Combo Typ 2 (CCS) EU

Des Weiteren bieten die Stadtwerke Gronau seit 2020 an einer Erdgastankstelle in Epe Biomethan an. Das Biomethan wird aus organischen Rest- und Abfallstoffen - wie dem Inhalt der Bio-Tonne - gewonnen, was dann auf Erdgas-Qualität aufbereitet wird und von jedem Erdgasfahrzeug getankt werden kann. Zusätzliche Infrastrukturangebot für weitere alternative Antriebsformen wie bspw. Wasserstoff gibt es in Gronau bis jetzt noch nicht.

4.4.3 Wirtschaftsverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählen grundsätzlich die Beförderung jeglicher Güter, aber auch alle Wege und Fahrten, welche in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden selbst dienen.

Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen. Dabei umfasst

- **Güterverkehr** die reine Beförderung von Gütern, mit der praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Installation der gelieferten Ware) verbunden sind.
- **Personenwirtschaftsverkehr** Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden ist zunächst nachrangig.
- **Personenbeförderungsverkehr** die ausschließliche Beförderung von Personen, mit der keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Betreuung am Zielort) verbunden sind.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Dieser ist sowohl bezüglich der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Schadstoffe, Lärm, Straßenbeanspruchung), als auch bei der Ver- und Entsorgung von besonderer Relevanz.

Da sich der Güter- und Personenwirtschaftsverkehre mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind diese Belange in den vorgenannten Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr berücksichtigt.

Wie bereits erläutert, ist die Stadt Gronau verkehrlich gut mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz verbunden. Eine gute Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr ist auch ein wichtiger Ansiedlungsgrund für Unternehmen. Ca 77 % der befragten Gronauer Unternehmen gaben an, dass eine gute Lkw-Erreichbarkeit ein sehr wichtiger Faktor für sie ist. Obwohl Gronau über keine direkte Autobahnauffahrt/-abfahrt verfügt, kann der Wirtschaftsverkehr Gronau schnell und zielgerichtet über die Anschlussstelle „Gronau/Ochtrup“ der BAB 31 und weiterführend über die B 54 und die drei Gronauer Anschlussstellen erreichen. Die Gewerbe- und Industrieflächen in Gronau sind überwiegend gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die meisten Standorte befinden sich an der Ost-West-Achse B 54 (u. a. Gewerbegebiet „Gronau Ost“, Industrie- und Gewerbepark „Am Berge“, Industriegebiet „Epe-Nord“). Die entsprechenden Quell- und Zielverkehre haben daher kaum Routen abseits der Bundes- und weiterführend der Landesstraßen bzw. durch sensible Bereiche, wo sich Konflikte oder Belastungssituationen ergeben könnten.

Eine Ausnahme ist das Industriegebiet Epe-Süd. Es besteht einerseits über die L574 eine Verbindung zur BAB 31-Anschlussstelle „Heek“. Die Anbindung Richtung Gronau-Ost (Gewerbegebiet Gronau-Ost) und zur B54 ist deutlich konflikträchtiger und verläuft durch das Siedlungsgebiet von Epe (Gronauer Straße, Oststraße, Nienborger Straße, Steinfurter Straße, Wilhelmstraße). Das spiegelt sich auch in den Schwerverkehrsmengen und -anteilen auf diesen Straßen wider (siehe Kapitel 4.4.1). In diesem Zusammenhang wurde und wird in Epe über eine Entlastungs-/Umgehungsstraße sowie über Lkw-Durchfahrtsverbote diskutiert.

Zusätzlich verfügt Gronau über eine mehrere Einzelhandels- und Versorgungsagglomerationen im Stadtgebiet (z. Bsp. 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. Darüber hinaus ist in Gronau - wie bundesweit auch - ein immer weiter steigendes Sendungs- und Liefervolumen der Kurier- und Expressdienstleister festzustellen. Das führt neben Mehrverkehren teils zu Parken in zweiter Reihe oder Lieferverkehren im zentralen Innenstadtbereich.

4.4.4 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Tabelle 6: Stärken und Schwächen Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + gute regionale und überregionale Straßenanbindung (B54, A31), alle Stadtgebiete sind sehr gut mit dem Kfz erreichbar 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenraum ist in den meisten Fällen sehr funktional gestaltet und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet
<ul style="list-style-type: none"> + im HVS-Netz abschnittsweise Tempo 30 (insb. vor Schulen, Altenheimen und im Ortszentrum Epe) 	<ul style="list-style-type: none"> - viele Straßen verfügen über einen breiten Querschnitt → geschwindigkeitsfördernd
<ul style="list-style-type: none"> + Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb des HVS-Netzes 	<ul style="list-style-type: none"> - teilweise Geschwindigkeitsüberschreitungen in konfliktbehafteten Bereichen
<ul style="list-style-type: none"> + In Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigende Einbauten (auch bei Straßenneubau- bzw. Straßenumbaumaßnahmen) 	<ul style="list-style-type: none"> - wenige Ortseingänge sind verkehrsberuhigt gestaltet - Straßen mit Trennwirkung zerschneiden die Stadtstruktur und stellen Barrieren für den Fuß- und Radverkehr dar
<ul style="list-style-type: none"> + Nutzung von Kreisverkehren mit teils individueller, attraktiver und identitätsstiftender Gestaltung der Innenfläche 	<ul style="list-style-type: none"> - relativ hohe Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsachsen („alte Bundesstraße“, Gildehauser Str.) sowie Hauptsammelstraßen (z.B. Vereinsstraße)
	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmengen in Epe, insb. auf der Gronauer Straße/Oststraße

+ großes Parkraumangebot in Gronau und Epe, keine grundlegenden Überlastungen, viele freie Kapazitäten ...

+ Angebot an Parkplätzen mit E-Ladsäulen/generelles Angebot von E-Ladesäulen

+ Industrie-/Gewerbegebiete sind gut an das Straßennetz angebunden (direkte Zuwegung von der B 54 und weiterführend zur BAB 31 sowie zur niederländischen Autobahn 35)

+ Gewerbegebiete befinden sich im konfliktarmen (Außen-)Bereichen der Stadt -> Ziel- und Quellverkehre werden i.d.R. gut abgeleitet

- ... Folge: teilweise Überprägung des öffentlichen Raumes durch ruhenden Verkehr in Gronau-Zentrum

- ungleichmäßige Verteilung des Parkdrucks in Gronau, wenige Bereiche mit hoher Auslastung, einige Bereiche in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt und die Tiefgarage wenig genutzt

- kostenfreie Parkplätze im Zentrum ziehen Verkehr an und begünstigen Parksuchverkehre

- statisches Parkleitsystem müsste ggf. in der Wegführung angepasst werden

- Schwerverkehrsquell- und Zielverkehre in Epe

- Einzelhandelsstandorten im Stadtgebiet führen zu Lieferverkehren in zum Teil sensiblen Bereichen

- Keine Lkw-Durchfahrtsverbote bzw. kein Routenmanagement vorhanden

Zentrale Handlungserfordernisse

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

4.5 Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit liegt der Fokus im Gegensatz zu den zuvor thematisierten Themenfeldern nicht so sehr auf infrastrukturellen, baulichen Maßnahmen, sondern vielmehr auf organisatorischen, kommunizierenden und beratenden Aktivitäten. Dabei zielen die (oft zielgruppenspezifischen) Angebote darauf ab, nicht notwendige Verkehre zu vermeiden und notwendige Verkehre möglichst umweltverträglich und effizient abzuwickeln. Gerade in Kombination mit der Öffentlichkeitsarbeit ist auch die stärkere Sensibilisierung für das Thema Mobilität und die Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen ein wichtiges Ziel des Themenfeldes.

Kommunales/verwaltungsinternes Mobilitätsmanagement

Unter dem Begriff kommunales Mobilitätsmanagement fallen sämtliche systematische Aktivitäten des Mobilitätsmanagements einer Kommune. So engagiert sich die Stadt Gronau auf überörtlicher Ebene im Zukunftsnetz Mobilität NRW und profitiert so von den Erfahrungen anderer Kommunen und Beratungsangeboten des Netzwerks.

Auf lokaler Ebene können die Verwaltung und städtische Betriebe eine Vorbildfunktion hinsichtlich nachhaltiger Mobilität und deren Förderung einnehmen. Allerdings gibt es derzeit bei der Stadt Gronau im Rahmen des verwaltungsinternen Mobilitätsmanagements, d.h. Lenkung der Mobilität der städtisch Mitarbeitenden zu einer umweltfreundlichen Mobilität, noch wenige Ansätze. So stehen den städtischen Mitarbeitenden zwar E-Bikes zur Verfügung, allerdings werden diese kaum beworben. Aktuell werden die Möglichkeiten zur Anschaffung von Jobrädern geprüft. Weitere Anreize zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität der städtischen Beschäftigten gibt es bislang nicht (das könnten bspw. hochwertige Radabstellanlagen, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Radfahrende oder Jobtickets sein). Auch die städtische Fahrzeugflotte wird aktuell noch vollständig mit fossilen Brennstoffen betrieben.

Auf organisatorischer Ebene ist aktuell keine zentrale und umfassende Zuständigkeit im Sinne einer Personalstelle für das Mobilitätsmanagement vorhanden. Möglicherweise kann die seit Anfang 2021 tätige Klimaschutzmanagerin Aufgaben in diesem Bereich übernehmen. Zusätzlich gibt es seit Anfang 2020 einen Radverkehrsbeauftragten, der als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Bürgerschaft fungiert und die Stadt bei der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr unterstützt. Als positiv zu bewerten ist die frühzeitige Einbindung der Abteilung Verkehrsplanung in die Entwicklung von Bauvorhaben – so lassen sich schon frühzeitig Verkehrsauswirkungen von Projekten identifizieren und ggf. negative Effekte vermeiden.

Zielgruppenspezifische Ansätze: betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement

Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) sind in den städtischen Betrieben und privatwirtschaftlichen Unternehmen in Gronau bereits vorhanden. Wie in Kapitel 3.5 Weitere Befragungen dargestellt, werden bereits zahlreiche Angebote des BMM geboten: Private Nutzung des Firmenfahrzeugs/-fahrrads, überdachte Fahrradabstellanlagen, Heimarbeit oder individuelle Arbeitszeitmodelle sind in den befragten Unternehmen bereits weit verbreitet. Jedoch zeigt die Befragung auch, dass bei den lokalen Unternehmen Möglichkeiten zur Ausweitung des Angebots und auch das

Interesse daran vorhanden sind. Seitens der Stadt können hier Beratungsangebote zum BMM durchgeführt oder auch die Beratungsangebote externer Dienstleister stärker beworben werden.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses sind an verschiedener Stelle Probleme im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten benannt worden. So erfolgen die Hol- und Bringverkehre zumeist mit dem Auto („Mama/Papa-Taxi“), was zu Verkehrsproblemen vor Schulen führt. Das gefährdet wiederum die zu Fuß gehenden oder mit dem Rad fahrenden Kinder im Schulumfeld. Hier könnte ein verstärktes schulisches Mobilitätsmanagement als Maßnahmenprogramm ansetzen. Entsprechende Ansätze, wie Schulwegpläne, Elternhaltestellen u.ä., gibt es in Gronau bisher nicht.

Weitere Öffentlichkeitsarbeit

Über die Website der Stadt Gronau und des Stadtmarketings sind einige Informationen zum Thema Mobilität verfügbar, wie zu besonders schönen Radrouten. Allerdings sind die Informationen auf verschiedene Unterseiten etwas unübersichtlich verteilt.

Mit der BuBiM-App ist für das Münsterland eine App verfügbar, die neben Informationen zu möglichen Verkehrsverbindungen und Buchungsmöglichkeiten für Bus und Bahn, auch Buchungen für Fahrradverleih- und Carsharingangebote ermöglicht. Gerade hinsichtlich der geplanten Integration des OnDemand-Verkehrs in diese App, stellt sie eine große Chance für Gronau dar, die vorhandenen und zukünftigen Mobilitätsoptionen für die Bevölkerung besser ersichtlich und leichter nutzbar zu machen. Die Einführung des On-Demand-Verkehrs in Gronau soll mit einer entsprechenden Marketingkampagne begleitet werden.

Neben den digitalen Angeboten bestehen in Gronau auch weitere Formen der Öffentlichkeitsarbeit: Insbesondere die Teilnahme am deutschlandweiten Stadtradeln und die Sicherheitstrainings der Polizei für Senioren stellen eine Basis dar, auf der die Öffentlichkeitsarbeit ausgeweitet werden kann.

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Tabelle 7: Stärken und Schwächen im Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Mitgliedschaft Zukunftsnetz Mobilität NRW + Radverkehrsbeauftragter vorhanden + BuBiM-App bietet vielfältige Informationen und Buchungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbaufähige Strukturen und Angebote im kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement - Fehlende Ansätze des schulischen Mobilitätsmanagements - Ausbaufähige digitale und analoge Öffentlichkeitsarbeit zu bestehenden und geplanten Mobilitätsangeboten

Zentrale Handlungserfordernisse

- Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements
- Koordinierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung / städtischen

Unternehmen

- Verstärkte Beratung von Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines dauerhaften schulischen Mobilitätsmanagements
- Stärkere Bündelung der Onlineinformationen zu bestehenden und geplanten Mobilitätsangeboten
- Aufbau einer Öffentlichkeitskampagne zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV

5 Zusammenfassende Analyse und Handlungserfordernisse

Im vorliegenden Zwischenberichtsentswurf wurden die Stärken und Schwächen sowie Potenziale der Mobilität im Stadtgebiet Gronau und stadtgrenzenüberschreitend untersucht. Darauf basierend wurden erste Handlungserfordernisse für die folgende Ziel- und Maßnahmenphase abgeleitet.

Bisherige Stärken hinsichtlich der Mobilität in Gronau können wie folgt zusammengefasst werden:

- zwei kompakte Ortsteile mit bieten Potential für eine „Stadt der kurzen Wege“, in der noch mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad stattfinden
- eine bereits gelebte Radverkehrskultur im Münsterland und in Gronau, die noch Potenzial nach oben besitzt
- Direktanschluss an das Bundesfernstraßennetz und dichtes innerstädtisches Straßennetz
- zwei Bahnhöfe sorgen für eine, im Vergleich zu anderen Kommunen des Kreises Borken, gute überörtliche Anbindung, aber auch hier weitere Potenziale zur Verbesserung
- Das innovative G-Mobil hat große Potenziale, den ÖPNV innerstädtisch zu stärken und mehr in der Alltagsmobilität zu etablieren

Die analysierten Schwächen zeigen aber auch, dass es noch deutliche Optimierungspotenziale gibt. Im Wesentlichen zählen dazu:

- beide Zentren weisen Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Barrierefreiheit auf (aber: für Neu- und Bahnhofstraße bereits Umgestaltung begonnen/anvisiert)
- Breite und bauliche Qualität der Fuß- und Radwege entsprechen häufig nicht dem Stand der Technik (insb. mit Blick auf die Zunahme schneller fahrender E-Bikes/Pedelecs und breiterer Lastenräder); auf zu schmalen Radwegen besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden (und teils mit parkenden Kfz)
- Verkehrsbelastung vor allem im Eper Zentrum mit hoher Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen, Lärmbelastungen und Verkehrssicherheitsdefiziten
- Epe ist noch nicht ausreichend an den ÖPNV und an das G-Mobil angeschlossen
- Trennwirkung von Hauptverkehrsachsen, wie insbesondere Enscheder Straße / Hermann-Ehlers-Straße / Ochtruper Straße sowie Gildehauser Straße, Steinfurter Straße
- Trennwirkung der Bahntrasse zwischen Vereinsstraße und Gildehauser Straße sowie Gildehauser Straße und Ochtruper Straße, die zu Umwegen, insb. für Fußgänger, führt
- insgesamt ausreichendes Parkraum im Gronauer Zentrum, aber zentrale Parkplätze sind zum Teil voll, während andere - in fußläufiger Entfernung - noch viele freie Kapazitäten haben: ineffiziente Verteilung des Parkdrucks, die zu Parksuchverkehren führt

Auf Grundlage der Stärken und Schwächen wurden Handlungserfordernisse als erste Arbeitsgrundlage für die weiteren Ziel- und Maßnahmendiskussionen identifiziert:

- Nicht nur Sanierung, sondern Qualitätssprung im Radverkehr: Breite und attraktive Radverkehrsachsen in Gronau und Epe sowie Ausbau attraktiver West-Ost- und Nord-Süd-Radverkehrsachsen zwischen beiden Ortsteilen und stadtgrenzenüberschreitend
- Ausbau und Erneuerung der Radabstellanlagen (insbes. Zentren und ÖV-Haltepunkte), je nach Örtlichkeit mit Witterungsschutz und als abschließbare Anlage
- Stärkung einer Nahmobilitätskultur und Nutzung der Potenziale der „Stadt der kurzen Wege“: attraktive und möglichst konfliktfreie Fußwegeachsen von den Wohngebieten in die beiden Zentren
- Verringerung der Trennwirkungen von Hauptverkehrsstraßen durch mehr und barrierefreie Straßenquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- Verkehrsentlastung oder bessere städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen in Epe und Gronau-West/Ost
- effizientere Abwicklung des ruhenden Verkehrs v.a. in Gronau-Zentrum: insb. Entlastung zentraler Bereiche, gleichmäßige Verteilung des Parkdrucks, Verringerung der Parksuchverkehre
- Weiterentwicklung des innovativen G-Mobils für den stadtinternen ÖPNV, schrittweise weitere Verbesserung auch der regionalen ÖPNV/SPNV-Anbindung
- Ausbau der wichtigen Bushaltestellen sowie der Bahnhöfe zu Verknüpfungsstellen/Mobilstationen, v.a. Bedarf in Epe
- Koordinierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen mit Blick auf Verwaltung, Betriebe sowie Schulstandorte