


Integriertes Mobilitätskonzept Gronau	
Öffentliche Ausstellung zur Bestandsanalyse - Kurzdokumentation -	
Donnerstag, 10. Juni 2021 von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr Samstag, 12. Juni 2021 von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr Bürgerhalle	

Vorspann

Die öffentliche Ausstellung zum Gronauer Mobilitätskonzept am 10.06.2021 sowie am 12.06.2021 ersetzte die erste öffentliche Dialogveranstaltung, die als erster Schwerpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen war. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte diese Dialogveranstaltung aber nicht wie geplant als große Bürgerveranstaltung durchgeführt werden. Unter Wahrung der Hygienebestimmungen (negativer Antigen-Schnelltest, Mundschutz, Abstand, personenbezogene Obergrenze der Auslastung des Raumes und Teilnehmendenliste) wurde als Ersatz ein Ausstellungsrundgang aufgebaut, der über die Ergebnisse der Bestandsanalyse informierte. Ergänzend dazu standen Mitarbeitende der Stadtverwaltung sowie des Gutachters für Fragen und Diskussionen bereit.

Inhalte

Die Inhalte des Arbeitsstandes zum Mobilitätskonzept - dessen Aufbau und Struktur sowie ein Überblick über die Bestandsanalyse - wurden auf zahlreichen Plakaten ausgestellt. Die Ausstellung konnten die Teilnehmenden auf einem Rundgang erkunden und an den einzelnen Plakatständen Rückfragen stellen und Hinweise geben. Zur Beantwortung von Rückfragen sowie zur Diskussion standen Ansprechpartner der Stadt Gronau und der Planersocietät zur Verfügung. Nachfolgend sind die ausgestellten Plakate abgebildet (die auch auf der Website der Stadt Gronau in hochauflösender und vergrößerter Version veröffentlicht sind).

Die Anmerkungen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger sind neben/unter den jeweiligen Plakaten zusammengefasst.

Herzlich Willkommen

Mobilitätskonzept Gronau

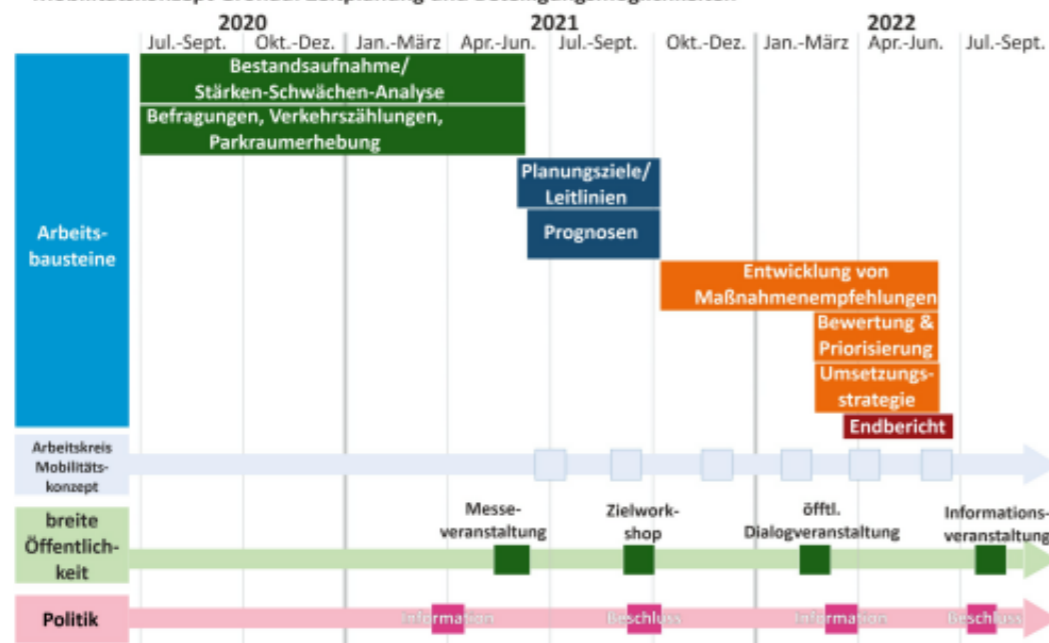
Sinn und Zweck des Mobilitätskonzeptes Gronau 2035

- strategischer Rahmenplan, der die Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsplanung in Gronau vorgibt
- das Mobilitätskonzept gibt die Richtung vor, wird aber nicht Einzelmaßnahmen im Detail bestimmen
- der Zeithorizont beträgt ca. 15 Jahre (bis 2035)

Zeitplanung und Übersicht

- aufgrund der Corona-Pandemie gewisse Verzögerungen in den Jahren 2020 sowie Anfang 2021
- Ziel: Abschluss des Konzeptes Mitte 2022

Mobilitätskonzept Gronau: Zeitplanung und Beteiligungsmöglichkeiten



Beteiligungsmöglichkeiten

Aufgrund der Corona-Pandemie musste die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie eines begleitenden Arbeitskreises leider mehrmals verschoben werden. Mit zunehmenden Lockerungen werden diese Beteiligungen nun jetzt stattfinden.

Folgende Beteiligungsmöglichkeiten sind vorgesehen:

- **Messeausstellung** zur Bestandsanalyse (heute): Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse der Bestandsanalyse und Reflektion der Ergebnisse mit Ihnen, Einarbeitung Ihrer Hinweise
- **Zielworkshop (nach der Sommerpause)**: Diskussion von Zielen für das Mobilitätskonzept auf Grundlage der Bestandsanalyse. Die Ziele geben die Richtung für die Maßnahmenentwicklung vor.
- **Dialogveranstaltung** (ca. Anfang 2022): Diskussion von Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Gronau.
- **Informationsveranstaltung** (nach Beschluss des Konzeptes, ca. Mitte 2022): Vorstellung der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes und Ausblick auf das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Maßnahmen

Der Prozess wird durch einen „Arbeitskreis Mobilitätskonzept“ begleitet, der sich aus der Politik und aus Verbänden, Institutionen und Interessensvertretungen zusammensetzt. Der Arbeitskreis berät und diskutiert Zwischenergebnisse und erarbeitet Empfehlungen an die Politik.

Mobilitätsverhalten in Gronau

Mobilitätskonzept Gronau

Eckdaten der Alltagsmobilität

Die Stadt Gronau hat im Zuge der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes im Sommer 2020 eine repräsentative Befragung der Stadtbevölkerung zur werktäglichen Mobilität durchgeführt. Knapp 1.000 Personen aus über 400 Haushalten haben sich an der Befragung beteiligt, ihre zurückgelegten Wege an ausgewählten Tagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zu ihrer alltäglichen Mobilität beantwortet.

Modal Split

Anteile der genutzten Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

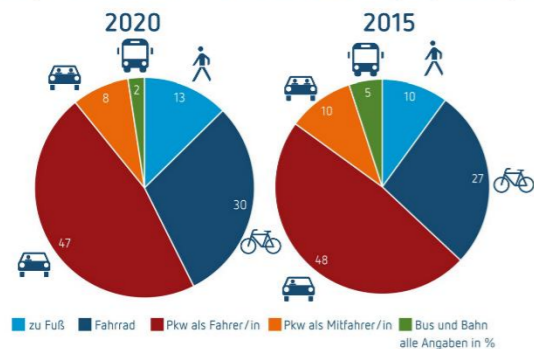


Abbildung: Anteil der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen im Jahr 2020 und 2015; die Abnahme des Anteils von Bus- und Bahn ist auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen.

Modal Split nach Wegelänge

63 % aller Wege sind kürzer als 5 km

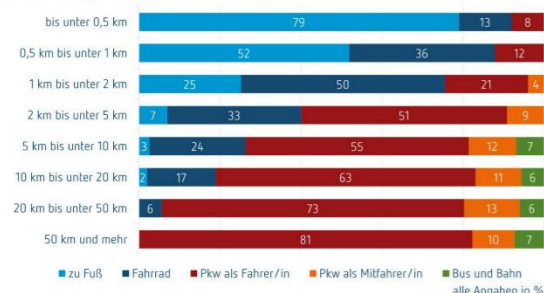


Abbildung: Anteil der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen nach Wegelänge im Jahr 2020

Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:
keine

- Die Gronauer legen täglich Ø 3,9 Wege zurück.
- Ein alltäglicher Weg ist Ø 9 km lang

Hochgerechnet werden pro Werktag rund 164.000 Wege und rund 1,3 Mio. Personenkilometer von der Stadtbevölkerung zurückgelegt.

Das entspricht rund 31 Erdumrundungen.



Fußverkehr

- Der Fußverkehr in Gronau wird von den Befragten mit einer Note von 2,3 bewertet
- Insbesondere Freizeitwege werden häufig zu Fuß gegangen: 31 % der Freizeitwege finden zu Fuß statt



Überdurchschnittliche Fahrradausstattung und -nutzung

- 1.074 Fahrräder je 1.000 Einwohnende
- 92 % der Einwohnenden ab 6 Jahren besitzen ein Fahrrad
- Elektrofahrräder überdurchschnittlich verbreitet: 27 % aller Personen ab 6 Jahren besitzen ein Elektrofahrrad
- 8 % aller Wege werden mit einem Elektrofahrrad gefahren
- Der Radverkehr in Gronau wird von den Befragten mit der Schulnote 2,3 bewertet



Autoaffine Stadtbevölkerung

- 86 % der Haushalte in Gronau besitzen mind. einen Pkw
- 94 % der volljährigen Personen besitzen einen Pkw-Führerschein
- Lediglich ein Viertel der Personen sind Pkw-Monomodal
- Der Autoverkehr in Gronau wird von den Befragten mit einer Durchschnittsnote 2,0 am besten bewertet



Geringer Stellenwert der öffentlichen Verkehrsmittel

- Ein Zehntel der Personen ab 6 Jahren besitzen eine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel
- Über die Hälfte der Zeitkarten sind Schüler- oder Semestertickets
- Rückgang der Wege mit öffentlichen Verkehr zurückzuführen auf die Covid-19-Pandemie
- Die Bewertung von Bus und Bahn in Gronau fällt mit einer Durchschnittsnote von 3,3 am schlechtesten aus

Wünsche & weitere Befragungen

Wunsch nach besserer Radwegeinfrastruktur

Mehr als die Hälfte Verbesserungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger betreffen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Die Bevölkerung Gronaus wünscht sich vor allem den Bau und Verbesserung von Radwegen.

Weitere Befragungen

Insgesamt nahmen an weiteren Befragungen zur Mobilität 23 Unternehmen sowie 108 Beschäftigte aus unterschiedlichen Unternehmen teil:

- den befragten **Unternehmen** ist die Erreichbarkeit ihres Standortes mit den Auto und mit dem Fahrrad am wichtigsten
- die ÖPNV-Erreichbarkeit wird (Stand 2020) als am unwichtigsten betrachtet
- die **Beschäftigten** bewerten die Auto- und Fahrraderreichbarkeit der Unternehmen am besten
- die Erreichbarkeit der Unternehmen mit dem ÖPNV wird am schlechtesten bewertet (Stand 2020)



Zusätzlich fand eine Interessensvertreterbefragung statt, in der 23 Einrichtungen in Gronau (Kindertagesstätten, Heimatverein, Senioreneinrichtungen, ...) unter anderem Wünsche zur zukünftigen Mobilität mitteilten:

- Verbesserungsbedarf wird v.a. im Radverkehr gesehen
- viele wünschen sich eine bessere ÖPNV-Anbindung Gronaus
- viele Wünsche betreffen auch eine Verkehrsentslastung und höhere Verkehrssicherheit

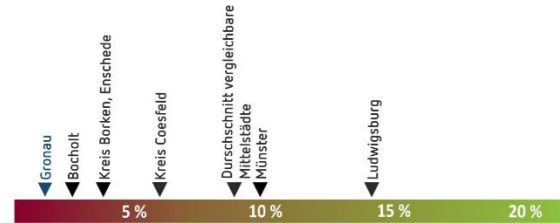
ÖPNV & Verknüpfung

Mobilitätskonzept Gronau

ÖPNV in Zahlen

ÖPNV/SPNV bisher kaum genutzt

- Die Gronauer sind bisher wenig mit Bus und Bahn unterwegs (nur 2% der Wege im ÖPNV/SPNV)
- > 2015 waren es noch 5%: vermutlich Auswirkungen der Corona-Pandemie (weniger Fahrgäste im ÖPNV)
- ÖPNV-Anteil von Gronau im Vergleich:



Wenn der ÖPNV genutzt wird, dann überwiegend auf Stadtgrenzen-überschreitenden Wegen ab 5 km

- nur jede zehnte Person in der Stadt Gronau besitzt eine Abokarte für die öffentlichen Verkehrsmittel. Das ist im Vergleich zum Bundesschnitt (22 %) wenig.

Fahrtzwecke

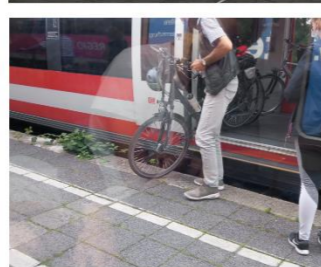
- Bus und Bahn werden am häufigsten für Schüler-/ Ausbildungswege (15 %) genutzt
- Im Alltagsverkehr spielt der ÖPNV/SPNV bisher keine Rolle

Verknüpfung des ÖPNV

- zentrale Verknüpfungspunkte: Bahnhöfe Gronau und Epe
- Bahnhof Epe mit Mängeln (Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Wartemöglichkeiten/Komfort, Fahrradparken, ...)
- weitere Potenziale: beide Bahnhöfe sowie weitere Schnittstellen im Stadtgebiet als Mobilstationen ausbauen
- Mobilstationen: Verknüpfung Bus/Bahn mit guten Radabstellanlagen, ggf. Carsharing, ggf. weitere Angebote



Stärken und Schwächen in Gronau



+ gute regionale Bahnanbindung durch zwei Bahnhöfe, der Bahnhof Gronau-Zentrum ist durch eine Mobilstation aufgewertet worden

+ - Pilotprojekt On-Demand-Angebot startete im Juni 2021 für das Stadtgebiet Gronau (West und Ost), Epe wird ab Januar 2022 angeschlossen

+ - nur zum Teil Regionalbuslinien (Heek, Ahaus), die im Stundentakt fahren sowie „Fietsenbusse“, neue Linie durch den „Baumwollexpress“ Richtung Bocholt geplant

- Mängel in der Ausstattung von Bushaltestellen und dem Bahnhof Epe: Barrierefreiheit, Optik und Gestaltung, Sitz- und überdachte Wartemöglichkeiten, digitale Fahrgastinformationen, fehlende Radabstellanlagen

OnDemand-Verkehr

Grundzüge des On-Demand-Verkehrs G-Mobil

- On-Demand-Verkehr (ODV) als Ersatz für die aktuellen Stadtbuslinien seit Juni 2021.
- kein fester Fahrplan und festen Fahrwege: Start- und Zielpunkte werden individuell den Fahrtwünschen der Fahrgäste angepasst.
- sehr flexibles, zukunftsweisendes System
- Das Projekt wird zunächst 2 Jahren gefördert. Vorgesehen ist ein 6-monatiger Testbetrieb (seit 1. Juni 2021) und eine anschließende Überführung in den Regelbetrieb (ab Januar 2022).
- Für den ODV sollen vier Fahrzeuge genutzt werden, drei 6-Sitzer und ein 9-Sitzer (zwei Elektro- und zwei Hybridfahrzeuge).



Vorteile

- sehr flexibel, viele neue Einstiegsmöglichkeiten
- Gewerbgebiet Gronau-Ost ist eingebunden
- Kurze Reisezeiten, weil kein fester Fahrplan besteht
- keine Umstiege im Stadtgebiet mehr
- kein Aufpreis zum „regulären“ Busverkehr
- Buchung bis zu 7 Tage im Voraus, per App oder Telefon
- Bezahlung online oder Bar im Fahrzeug
- Barrierefrei und klimaschonend

(aber bisher nur auf Gronau Ost und West beschränkt, Epe wird ab Januar eingebunden)

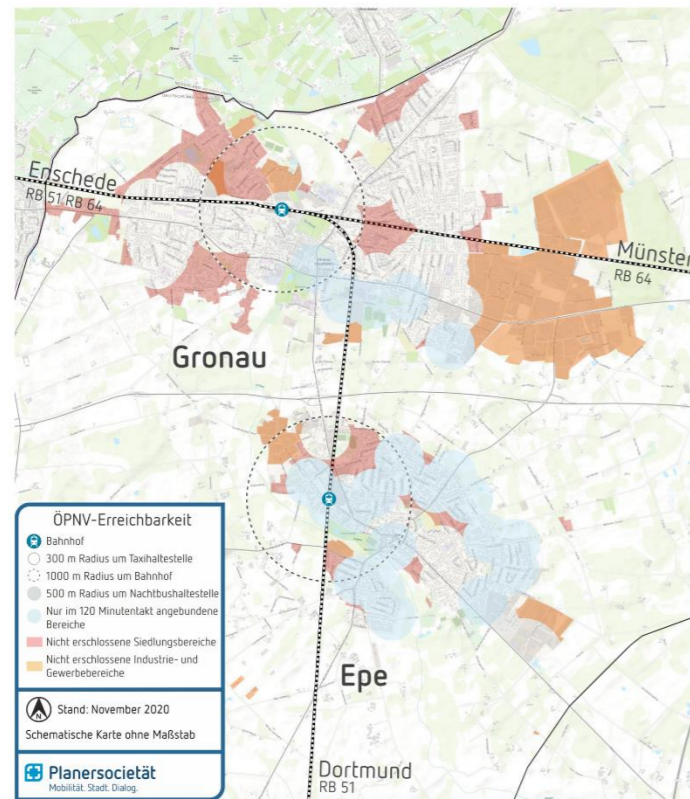


Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:
siehe folgende Seite

ÖPNV & Verknüpfung

ÖPNV-Erreichbarkeit

(bis Mai 2021, vor Einführung des OnDemand-Angebotes)



Situation bis Mai 2021

- einige Stadtbereiche waren durch den Stadtbus, Bürgerbus und Taxibusse bisher nicht erschlossen (v.a. Gewerbegebiet Gronau-Ost, aber auch Teile von Gronau-West und Epe)
- Stadt-, Bürger- und Taxibusse verkehrten bislang im 60-120 Minutentakt und waren eher unattraktiv
- Stadtbusse, Bürger- und Taxibusse wurden bislang sehr wenig genutzt.
- In einer Mobilitätsbefragung im Jahr 2020 erhielt der ÖPNV von der Gronauer Bevölkerung die schlechteste Note (3,3) im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

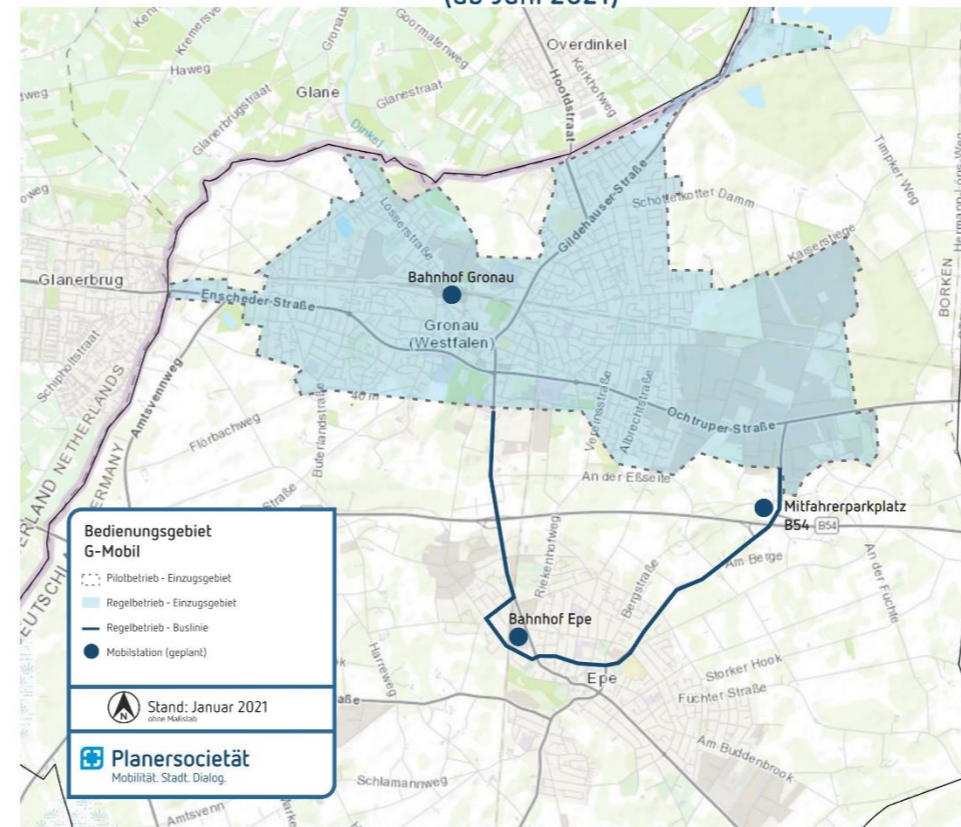
Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Der Baumwollexpress soll als X80 Gronau schnell regional anbinden
- Als Problem wird die eingeschränkte Fahrradmitnahme in Regionalbussen gesehen
- Es wird eine Taktverdichtung der Bahn Richtung Münster gewünscht
- Gronau sollte im Schienenverkehr grundsätzlich im 30-Minutentakt angebunden werden, zudem müsste auch die Kapazität der Züge gesteigert werden
- Das S-Bahn-Netz Münsterland wird für Gronau als große Chance erachtet
- Es wird gewünscht, dass zukünftig wieder mehr auf die Bahn gesetzt wird und Bahnstrecken im Münsterland verstärkt reaktiviert werden
- Für Gronau West (Potenzal Euregio) und v.a. Gronau-Ost werden zusätzliche Bahnhaltepunkte gewünscht

Mobilitätskonzept Gronau

Neues Angebot durch „G-Mobil“

(ab Juni 2021)



Zukünftig:

- Der ODV fährt bisher bestehende Haltestellen und zusätzlich „virtuelle Haltestellen“ an (bspw. an Straßenkreuzungen in Wohnquartieren oder wichtigen Einrichtungen in den Zentren) an. Insgesamt gibt es 130 Haltestellen bestehend aus 79 vorhandenen Haltestellen und 51 „virtuellen“ Haltepunkten.
- anvisierte sind Wartezeiten von maximal 15-20 Minuten bis zur Abholung
- Im Pilotbetrieb wird zunächst Gronau angebunden (inkl. des Gewerbegebiets Gronau-Ost)
- im anschließenden Regelbetrieb wird auch Epe integriert, aber (zunächst) nur punktförmig; Anschluss an wichtige zentrale Haltestellen (Bahnhof Epe, Amtshaus)

- Im Busverkehr solle die Fahrradmitnahme verbessert werden.
- Am Bahnhof Gronau wird die Unterführung bemängelt: Sichtbarkeit und klarere Trennung von Fuß- und Radverkehr seien wichtig. Teils wird die Unterführung als Angstraum wahrgenommen.
- Das G-Mobil wird begrüßt, für die Zukunft ist aber auch Verlässlichkeit wichtig
- Das G-Mobil soll gut an die Linie 60 anbinden, die Bad Bentheim und Schüttorf verbindet
- Fahrkartenverkauf und Tarif des G-Mobils noch recht komplex, kostet ggf. viel Zeit beim Fahrkartenverkauf im Fahrzeug und könnte zu Verspätungen führen

Radverkehr

Mobilitätskonzept Gronau

Radverkehr in Zahlen

Gronau ist Fahrradstadt

- hohe Fahrraddichte: 1.074 Fahrrädern je 1.000 Einwohner (Deutschland: 930 Fahrräder/1.000 Einwohner)
- 92 % der Einwohnerinnen und Einwohner haben ein Fahrrad
- 27 % haben ein E-Fahrrad: und es werden immer mehr
- insbesondere Person ab 50 Jahren haben ein E-Fahrrad

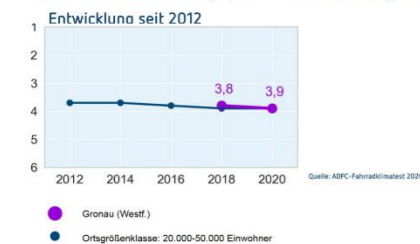
Nutzung des Fahrrades

- 30 % aller Wege legen die Gronauer mit dem Fahrrad zurück, das ist Münsterland-typisch, aber im Bundesvergleich sehr viel
- Der Radverkehr ist auf Wegen von einem bis zu zwei Kilometern das dominierende Verkehrsmittel (Anteil 50 %)



ADFC-Fahrradklimatest 2020

- der ADFC-Fahrradklimatest befragt die Bevölkerung regelmäßig zur Zufriedenheit mit dem Radverkehr
- Gronau schnitt 2020 mit einer Schulnote von 3,9 ab
- im Vergleich zu den Vorjahren ist dies eine leichte Verschlechterung
- Im Vergleich zu anderen Orten der selben Größe liegt Gronau mit einer Note von 3,9 auf Platz 181 von 415
- positiv wurden bewertet: „Alle Fahren Fahrrad“, Winterdienst auf Radwegen“ Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- negativ wurden bewertet: Fahrraddiebstahl, Qualität der Radwege, Fahrradförderung in jüngster Zeit



Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Siehe folgende Seite

Stärken und Schwächen in Gronau



Münsterlandtypische Fahrradkultur, kompakte Siedlungsstruktur bietet Potenzial viele Wege mit dem Rad zurückzulegen; dichtes Radverkehrsnetz



Bereits Fahrradstraßen vorhanden



Defizite durch z. T. hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, Konflikte mit Fußverkehr durch „Kultur des Bordsteinfahrens“, z. T. Mängel in Breite und Oberflächenqualität der Radwege sowie bei Wechsel der Führungsformen



Mängel in Qualität und Quantität der Radabstellanlagen

Herausforderungen

Demographischer Wandel

- Verkehrssicherheit
- Übersichtlichkeit
- empfundene Sicherheit

E-Bike / Pedelec-Boom

- höhere Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit
- Anpassung der Radwege (Breite, Überholmöglichkeiten)
- Ladestationen und sichere Abstellanlagen

Infrastrukturverbesserungen im Radverkehr

- Verbreiterung der Radwegeinfrastruktur im Stadtgebiet
- Ausbildung attraktiver West-Ost- und Nord-Süd-Achsen
- Erneuerung / Umgestaltung der L510 in Gronau
- Abbau von Konflikten mit Fußverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr (insb. auch hinsichtlich Bordsteinparken von Autos)
- Ausbau und Erneuerung Radabstellanlagen, mehr überdachte und verschleißbare Radabstellanlagen
- weitere Verknüpfung des Radverkehrs mit Bus und Bahn: Bahnhof Epe, Haltestellen des Regionalbusses



Protected Bike-Lane in Berlin



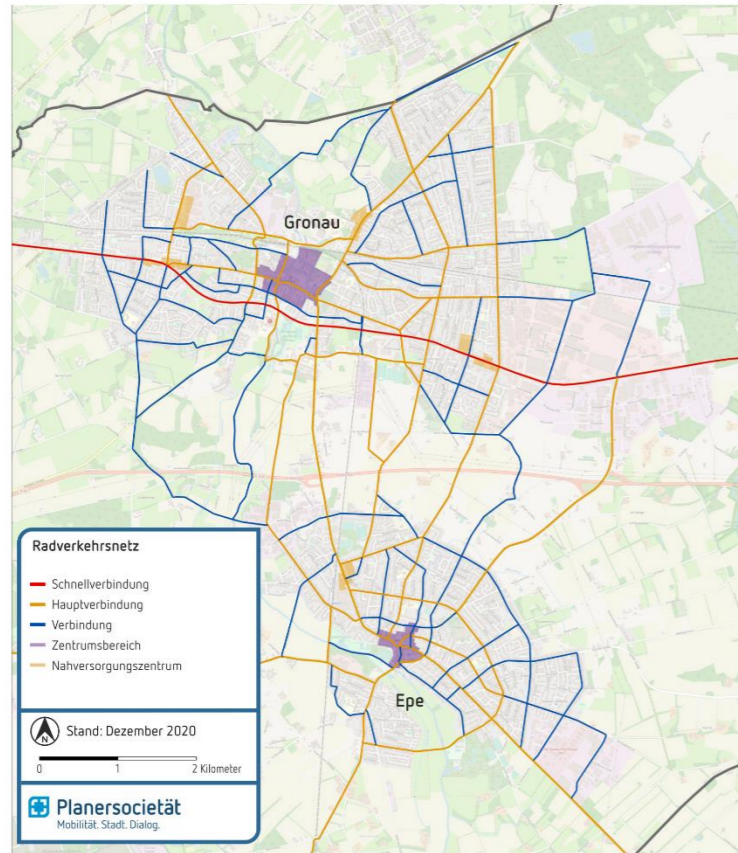
breite Rad-Verbindungsachsen in Bocholt



mehr attraktive Radabstellanlagen

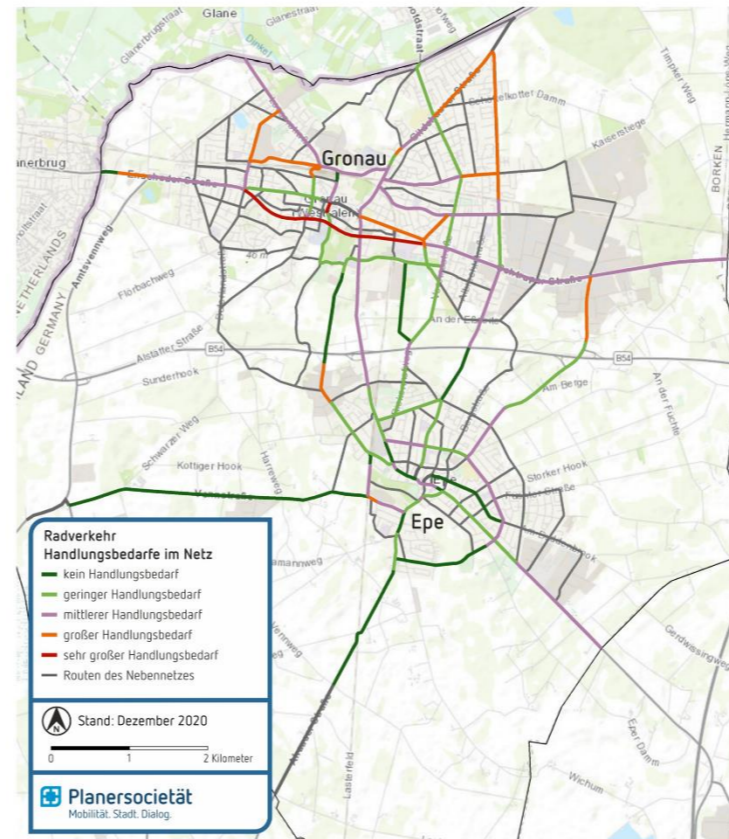
Radverkehr

Radverkehrsnetz



Mobilitätskonzept Gronau

Handlungsbedarfe im Hauptradroutennetz



Eine Bürgerin hinterließ detaillierte Zielvorstellungen für die Radverkehrsplanung in Gronau

- Jede Straße hat 2 Radwege, falls nicht möglich: Tempo 30
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Keine abgesenkten Radwege – stattdessen abgesenkte Bordsteine
- Pflege der Radwege besonders im Herbst und Winter
- Mehr Querungsmöglichkeiten wie Zebrastreifen oder Ampeln
- Parken auf Radwegen Verboten
- Viele dezentrale Abstellplätze mit Bügeln
- Schutzstreifen beim Parken am Straßenrand zum Radverkehr
- Unterführung im Bahnhof verbessern: Durchgehende Linien, alle 5m ein Symbol Fußverkehr anbringen
- Oberflächen glatt, nicht gepflastert
- Baustellenmanagement für Radwege
- Verbreiterung der Radwege

Netzlücken

- 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
- Gewerbegebiete im Osten Gronaus und Epe: keine Wegeinfrastruktur für den Radverkehr vorhanden

Erläuterung

- Kein Handlungsbedarf: normgerechte Radverkehrsinfrastruktur in gutem Zustand
- geringer Handlungsbedarf: ausreichend breite Radverkehrsanlage vorhanden, geringe Mängel (bspw. Oberflächen)
- mittlerer Handlungsbedarf: Radverkehrsanlage vorhanden, aber nicht mehr „up to date“, zum Teil zu schmal, zum Teil Engstellen vorhanden
- großer Handlungsbedarf: deutliche Mängel in der Radinfrastruktur (deutlich zu schmal und/oder Sicherheitsmängel)
- sehr großer Handlungsbedarf: keine Radverkehrsanlage vorhanden, jedoch dringend erforderlich oder große Sicherheitsmängel

Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Die Qualität der Radwegeoberflächen wird kritisiert
- Radwege sind z.T. zu schmal, u.a. an der Ochtruper Straße, was Türunfälle mit dem Autoverkehr zur Folge haben kann
- Zum Teil in Gronau sehr uneinheitliche Führungsformen des Radverkehrs, insbesondere an großen Kreisverkehren, an den kleineren, an denen der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet wird, wird das Problem weniger gesehen
- Zum Teil fehlende oder zu schmale Aufstellbereiche für den Radverkehr, sodass es zu Problemen mit anderen Verkehrsteilnehmern kommt, bspw. am Heerweg/Ochtruper Straße
- Zu wenige Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr über Straßen (sowohl für Radfahrer als auch Fußgänger werden u.a. auch Zebrastreifen vorgeschlagen, u.a. an der Konrad-Adenauer-Straße Höhe Rathaus)
- Es wird gewünscht, Radwege inner- und v.a. außerorts besser zu beleuchten
- Es wird vorgeschlagen, entlang wichtiger Radverkehrsachsen v.a. außerorts Boden-Reflektoren anzubringen: kostengünstig gegenüber einer Beleuchtung und keine Lichtverschmutzung, andererseits sicherheitsverbessernd, da dem Radverkehr der Verlauf des Radweges besser angezeigt wird

- Es wird vorgeschlagen, wie in den Niederlanden Schutzstreifen rot einzufärben
- Die Erkennbarkeit von Fahrradstraßen soll verbessert werden
- Für Fahrräder werden mehr Abstellmöglichkeiten gewünscht, einerseits sichere/abschließbare/überdacht (bspw. Fahrradboxen), andererseits aber auch welche, an denen man schnell das Fahrrad anlehnen/anschließen kann (überdachte Radanlehnbügel)
- Radabstellmöglichkeiten sollen in Gronau flächendeckender installiert werden

Erläuterung der Verwaltung: gerade die Hauptverkehrsstraßen befinden sich zum Großteil nicht in der Baulast der Stadt Gronau, sondern werden durch den Kreis Borken bzw. den Landesbetrieb Straßen.NRW beplant. Daher sind an diesen Straßen die Veränderungsmöglichkeiten seitens der Stadt eingeschränkt.

Fließender & ruhender Kfz-Verkehr

Mobilitätskonzept Gronau

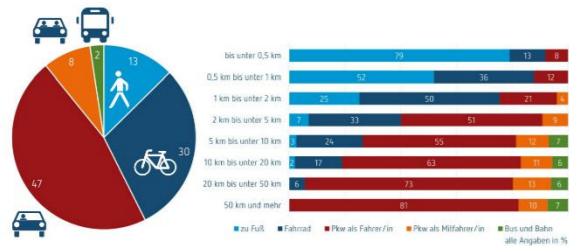
Kfz-Verkehr in Zahlen

Hoher Pkw-Besitz in Gronau

- 86 % der Haushalte besitzen einen Pkw
- durchschnittlich verfügt ein Haushalt über etwa 1,5 Pkw
- 616 Pkw/1.000 Einwohner (NRW 570 Pkw/1.000 EW)

Auto ist das dominierende Verkehrsmittel

- 55 % aller Wege legen die Gronauer im Auto zurück
- schon kurze Wegelängen (2 km - 5 km) werden vorwiegend im Auto zurückgelegt
- 94 % der über 18-Jährigen besitzen einen Führerschein



Elektromobilität

Fakten

- mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge im Kreis Borken: 261 im Jahr 2019 -> 502 im Jahr 2020 -> ca. 1.500 aktuell
- 13 öffentliche Ladestandorte mit 28 Ladepunkten in Gronau
- Gronau Plus App: Informationen zu Ladesäulen, Verfügbarkeit, Freischaltung von Ladevorgängen



Stärken und Schwächen in Gronau



+ gute regionale und überregionale Straßenanbindung (B54, A31), alle Stadtgebiete sind sehr gut mit dem Kfz erreichbar, kompakte Strukturen innerorts

+ Verkehrsberuhigung mit Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen im Nebennetz, im Hauptstraßennetz z.T. Tempo 30 (insb. vor Schulen, Altenheimen und im Ortszentrum Epe)

- Straßenraum ist oft stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; viele Straßen verfügen über breite Fahrbahnen -> geschwindigkeitsfördernd

- Straßen mit Trennwirkung und hohen Verkehrsmengen zerschneiden die Stadtstruktur und sind Barrieren für den Fuß- und Radverkehr

Wirtschaftsverkehr

Grundsätzlich

- Industrie- /Gewerbegebiete gut an das Straßennetz angebunden (direkte Zuwegung von der B 54 und weiterführend zur BAB 31 sowie zur niederländischen Autobahn 35)
- Gewerbegebiete befinden sich größtenteils außerhalb der Wohngebiete



Aber

- Belastungen durch Lkw-Verkehre insb. in Epe
- Einzelhandelsstandorte im Stadtgebiet führen zu Lieferverkehren in zum Teil sensiblen Bereichen
- ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbegebiete zum Teil nicht gegeben: Pendler fahren vor allem mit dem Auto



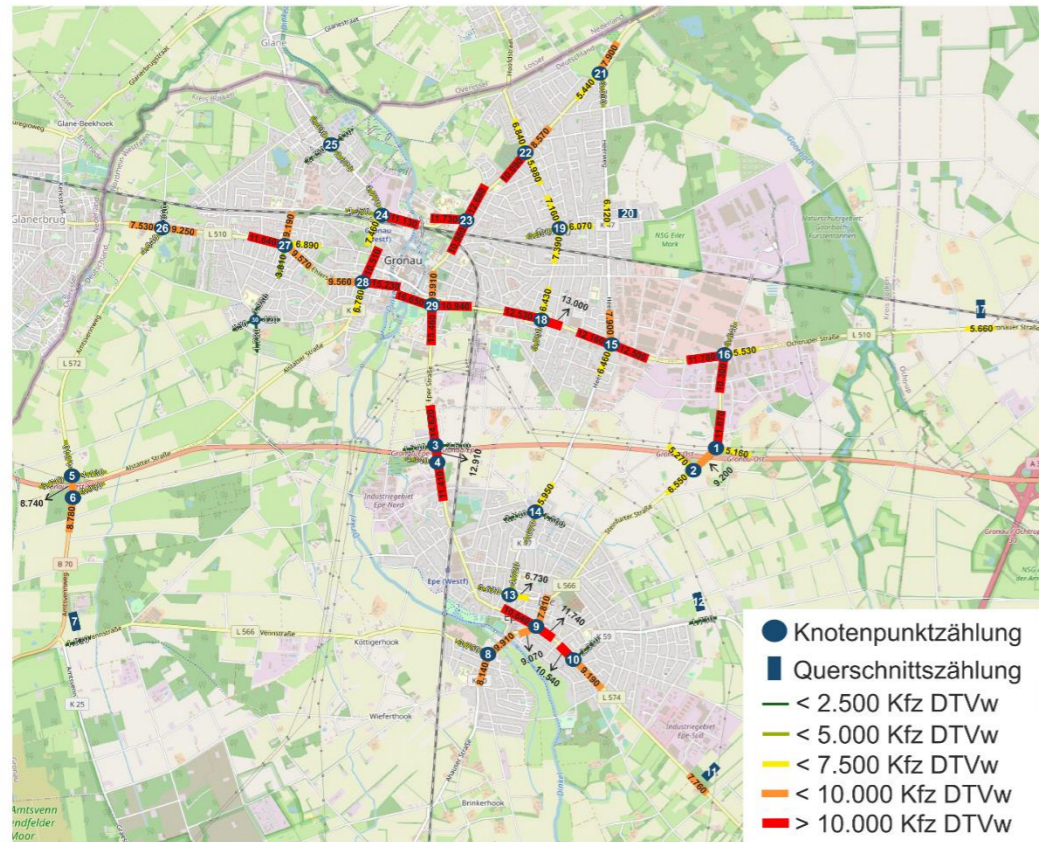
Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Siehe zwei Seiten weiter

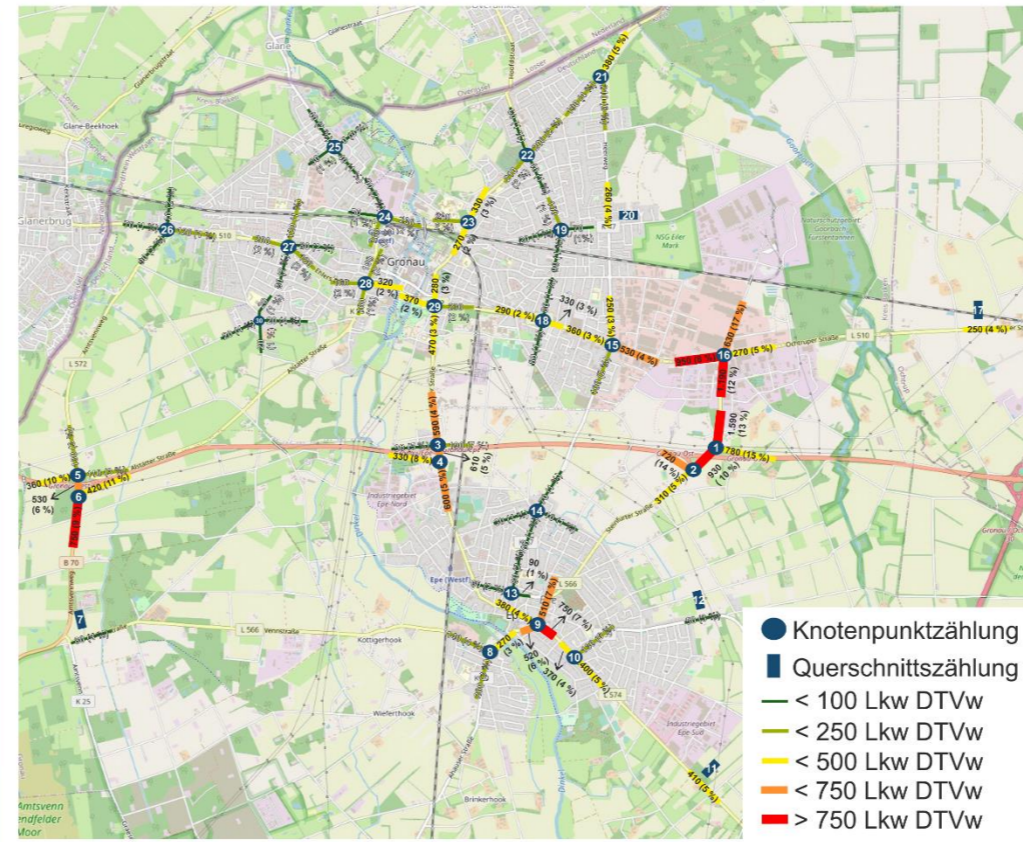
Fließender & ruhender Kfz-Verkehr

Mobilitätskonzept Gronau

Kfz-Verkehrsmengen



Lkw-Verkehrszählung



Ergebnis:

- relativ hohe Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsachsen („alte Bundesstraße“, Gildehauser Str.): zu großen Teilen aber auch „selbsterzeugter Verkehr“ der Stadt Gronau
- Höchstwert zwischen Zählpunkt 28 und Zählpunkt 29 mit über 16.000 Kfz pro Werktag. 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.
- Verkehrsbelastungen in Epe, insb. auf der Gronauer Straße/Oststraße: hier besondere Probleme durch Verkehrsmengen, Lärm und Verkehrssicherheitsprobleme

Ergebnis:

- 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.
- Hohe Lkw-Verkehrsbelastung in Epe: Lkw-Anteil von 7 %, ca. 750 Lkws pro Werktag
- besonderes betroffen: Oststraße, Wilhelmstraße, Steinstraße
- Lkw-Verkehrsmengen führen zusammen mit hohen Pkw-Verkehrsmengen zu Problemen in Epe

Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

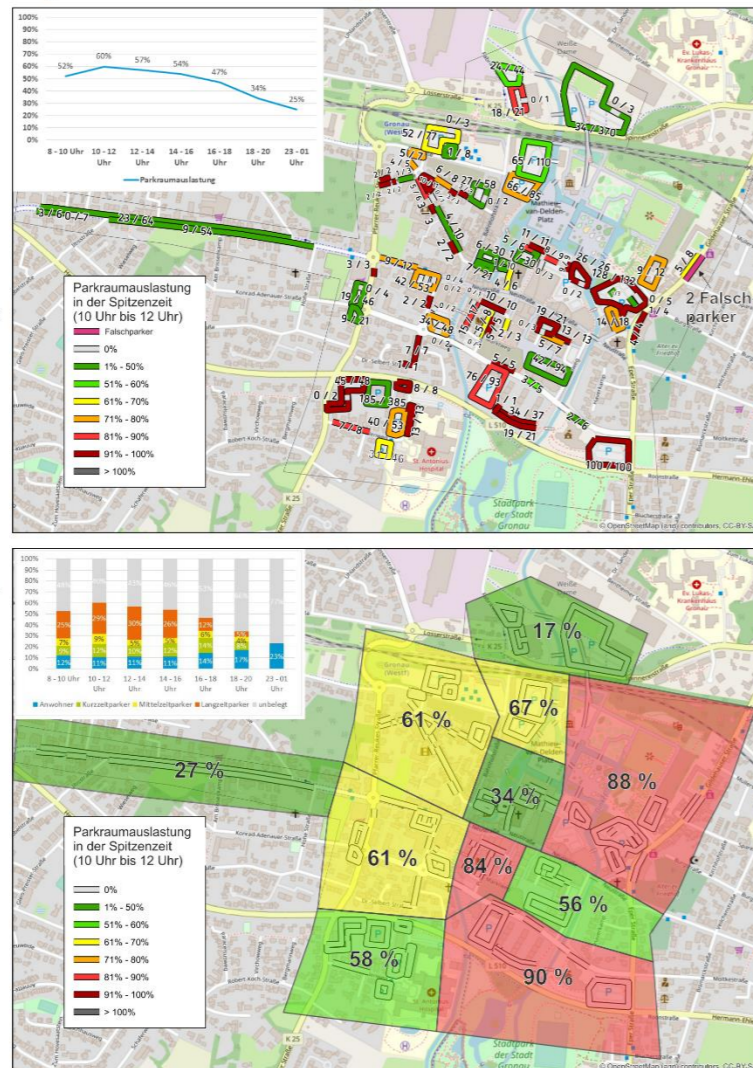
- Siehe folgende Seite

Fließender & ruhender Kfz-Verkehr

Parkplatzauslastung Gronau-Zentrum

Ergebnis:

- einige Parkplätze fast voll (Paßweg, Alfred-Dragsta-Platz, ...)
- andere zentrale Parkplätze aber mit Kapazitäten (Tiefgarage, Bahnhofstr., ...)
- weitere Kapazitäten im Umfeld (Zollstraße, Parkhaus Krankenhaus)
- kostenfreie Parkplätze im Zentrum ziehen Verkehr an: Parksuchverkehre als Folge
- Parkplätze im Zentrum werden vielfach von Langzeitparkern nachgefragt (bspw. Beschäftigte der Innenstadt)
- nicht zu wenige Parkplätze, sondern zu ungleiche Verteilung des Parkdrucks
- Frage bspw.: Können Tiefgarage, Parkhaus des Krankenhauses oder Parkplatz Zollstraße mehr zur Entlastung beitragen?

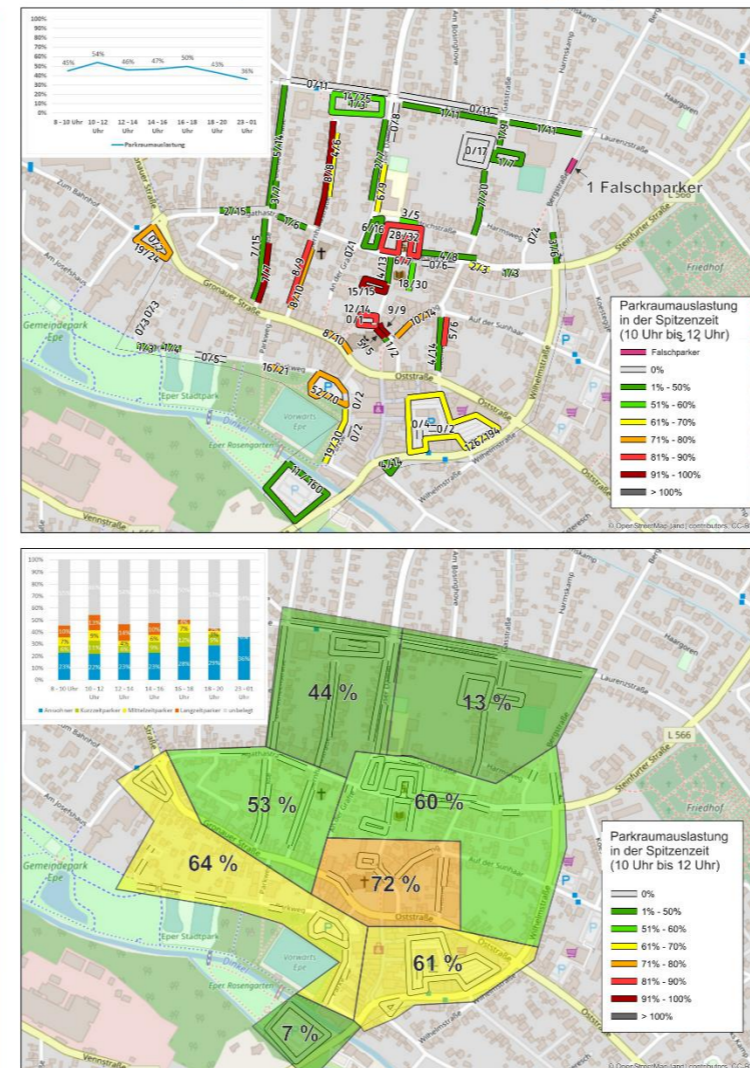


Mobilitätskonzept Gronau

Parkplatzauslastung Epe

Ergebnis:

- einzelne Parkplätze, die zeitweise hoch ausgelastet sind (Kirchplatz, Amtshaus, Bernhardstr., ...)
- ... aber auch viele freie Parkplätze
- Parkplatz Amtsweg v.a. im „hinteren“ Bereich weniger belegt
- Kirmesplatz wird kaum als Parkplatz angenommen
- Parkplätze in Epe werden durch Kunden und Beschäftigte, vor allem aber durch Bewohner nachgefragt
- insgesamt kein Parkplatzproblem in Epe, aber Potenzial, Parkdruck mehr zu entzerren
- bspw.: Kann Kirmesplatz mehr zur Entlastung beitragen?



Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Allgemein teilen die Bürgerinnen und Bürger den Eindruck, dass es kein grundsätzliches Parkplatzproblem, d.h. zu wenige Parkplätze in Gronau und Epe gibt
- Es wird angemerkt, dass für die Innenstadt dennoch Parkplätze wichtig seien, aber vielleicht nicht mehr so zentral gelegen, wie im Augenblick
- Denkbar könnte sein, vor allem Fahrzeuge mit längeren Parkdauern aus der zentralen Innenstadt zu verlagern, als Anregung wird eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung genannt
- Es wird angeregt, zur besseren Verteilung des Parkdrucks auch die Beschilderung mit einem Parkleitsystem zu verbessern
- Für die Neustraße und Parkstraße werden Probleme geschildert, dass Anwohner zu wenige Parkplätze haben bzw., schwierig einen Parkplatz finden
- Das zum Teil stattfindende Gehwegparken wird kritisiert, zum Beispiel auf Am Brissenkamp oder auf der Kirchhofstraße

- Die Pkw- und Lkw-Verkehrslastungen in Epe seien ein Problem, hier sollten Lösungen gefunden werden
- Es wird generell mehr Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen gewünscht
- An den Straßen solle es mehr Begrünung / Bäume geben.

Fußverkehr & Barrierefreiheit

Mobilitätskonzept Gronau

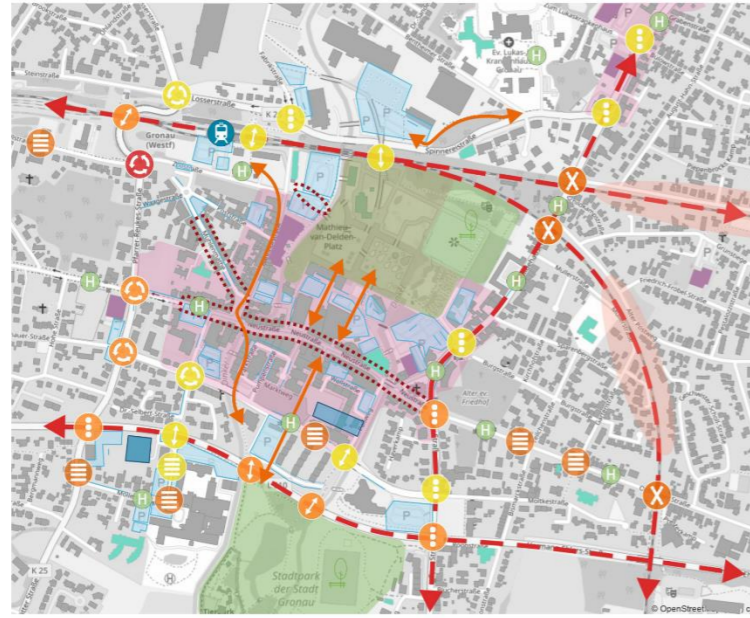
Detailauswertung im Zentrum Gronau

Detailauswertung im Zentrum Epe

- Brachfläche des ehemaligen Hertie-Areals wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität aus (geringe Fußverkehrsfrequenz, veraltetes Stadtmobiliar)
- Wegeverbindung zwischen Zentrum und Bahnhof nicht intuitiv (fehlende Sichtachse, unzureichende Beschilderung)
- Parkplätze im öffentlichen Straßenraum führen zu Parksuchverhalten und mindern die Aufenthaltsqualität

Potentiale:

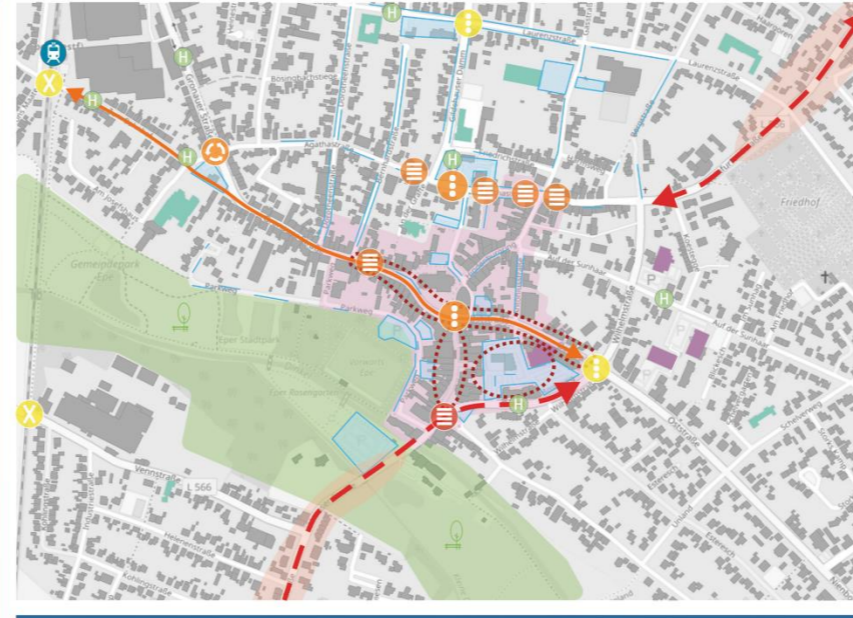
- attraktive Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität und zentrumsnahe Erholung (LAGA-Gelände, Udo-Lindenberg-Platz sowie Stadtpark)
- Aktuelle Umgestaltung der Neustraße und Teil der Bahnhofstraße stärkt Aufenthaltsqualität und Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Viele Begrünungs- und Sitzelemente sowie auch Außagastronomie tragen zur Belebung des Zentrum bei
- weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Fußgängerfreundlichkeit kann zur Belebung des Zentrums beitragen



Qualitäten im Zentrum Gronau

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

Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog. Stand: März 2021 Schematische Karte ohne Maßstab



Qualitäten im Zentrum Epe

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

Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog. Stand: März 2021 Schematische Karte ohne Maßstab

- Das Zentrum Epe setzt sich aus der Fußgängerzone Merschstraße und dem zentralen Amtsweg mit Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen zusammen.
- öffentlicher Raum ist durch das Pkw-Parken geprägt
 - Barrierewirkung der umliegende Hauptverkehrsstraßen (hohe Kfz-Belastung, teils schmale Fußwege)

Potentiale:

- Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Modernisierung (Sitzgelegenheiten, Möblierung, Begrünung, ...)
- Verkehrsentlastung
- noch bessere Anbindung an den Erholungs- und Freizeitraum Dinkel
- Schaffung attraktiver, straßen-unabhängiger Wegeverbindungen nach Gronau und zum Freibad

Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Siehe folgende Seite

Fußverkehr & Barrierefreiheit

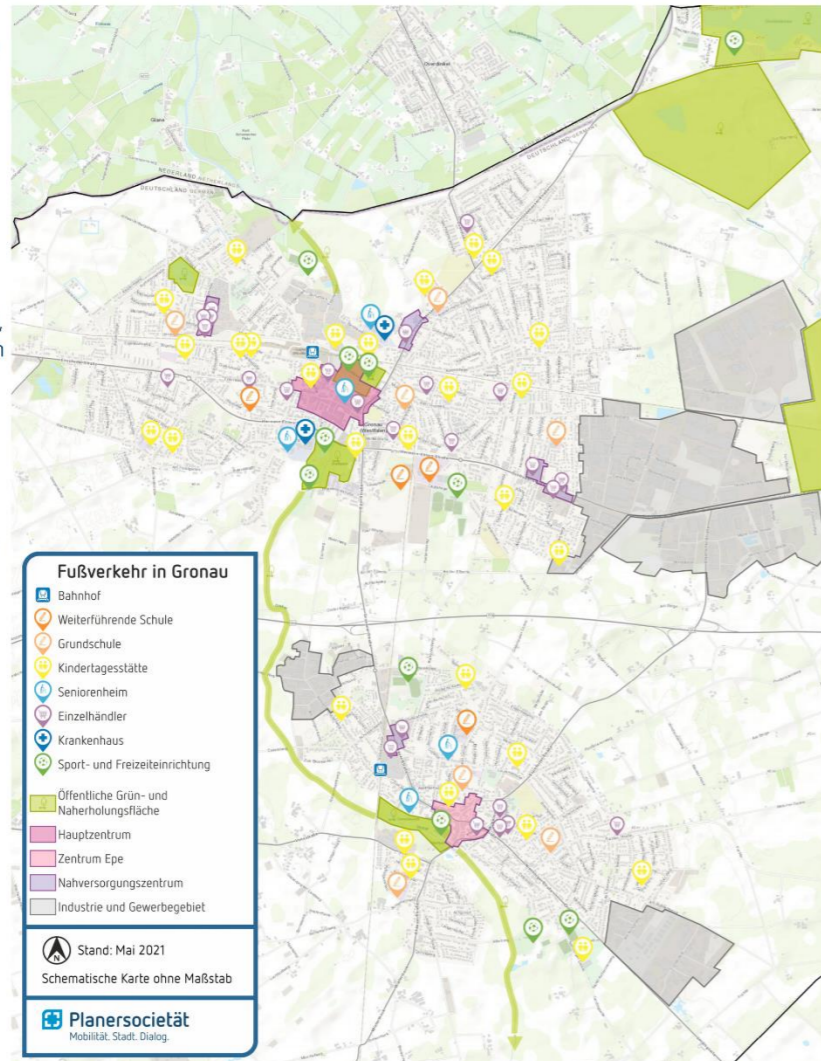
Mobilitätskonzept Gronau

Wichtige Bereiche des Fußverkehrs

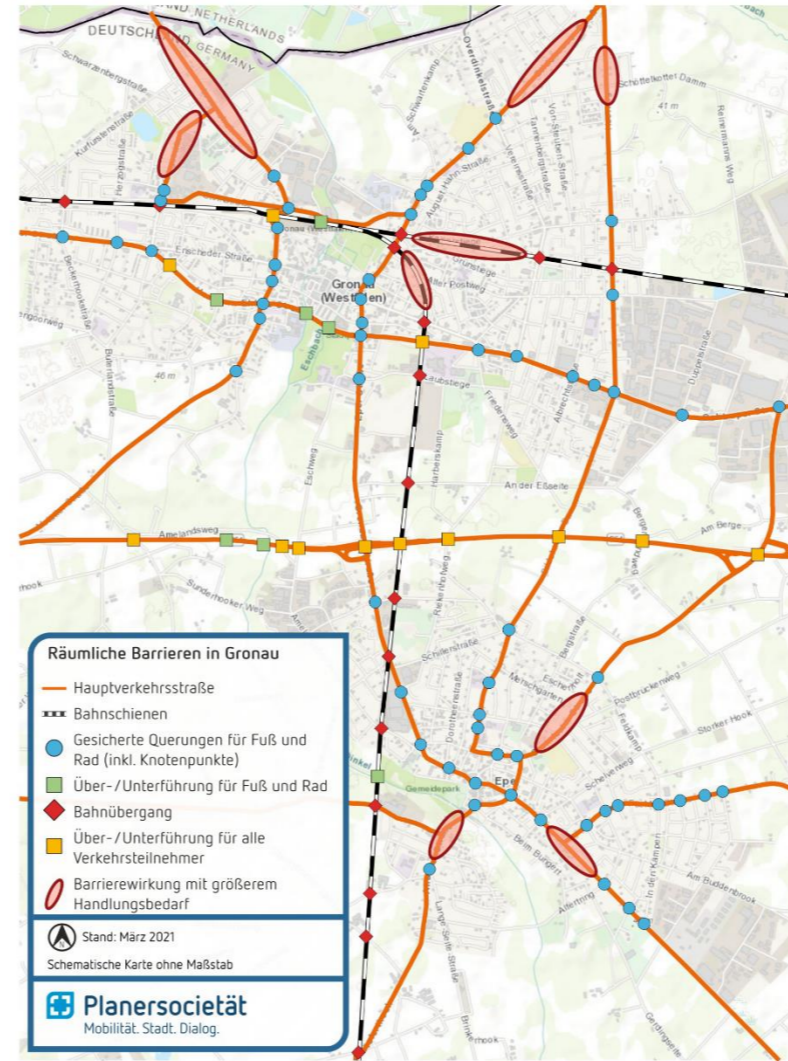
Orte mit hohem Fußverkehrsaufkommen und Bereiche, die von besondere vulnerablen Personengruppen frequentiert werden, bedürfen erhöhter Aufmerksamkeit:

- die Fußgängerzonen,
- die zentralen Hauptverkehrsstraßen,
- die Wegeverbindungen zum Bahnhof
- Wege zu Naherholungsgebieten
- Wege zu Nahversorgungszentren
- Umfelder von Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen

Hier kommt zukünftig einer verstärkt fußgängerfreundlichen Straßenraumgestaltung eine höhere Bedeutung zu.



Räumliche Barrieren im Stadtgebiet



Hauptverkehrsstraßen und Bahnschienen stellen für zu Fuß Gehende Barrieren dar

- hohe Kfz-Verkehrsmengen
- erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- bauliche Barriere (z. B. Bahntrassen)

Gesicherte Querungsmöglichkeiten bzw. Durchlässe mindern die Trennungswirkung von Barrieren

Bereiche mit Barrieren und größerem Handlungsbedarf:

- Losserstraße
- Nahversorgungszentrum Königstraße
- Gildehauser Straße
- Heerweg
- Steinfurter Straße
- Nienborgerstraße
- Ahauser Straße / Kardinal-von-Galen-Ring

Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Siehe folgende Seite

Fußverkehr & Barrierefreiheit

Mobilitätskonzept Gronau

Fußverkehr in Zahlen

Wer geht denn noch zu Fuß?

Rund 13 % der Wege der Einwohnenden Gronaus werden ausschließlich zu Fuß gegangen. Je dritte Person legt (fast) täglich Wege zu Fuß zurück.

Welche Wege werden zu Fuß gegangen?

Vor allem Freizeitwege (31 %) und kurze Wege bis zu einer Länge von 2 km werden häufig zu Fuß gegangen. Aufgrund der kompakten Siedlungsstrukturen Gronaus und Epes bestehen somit gute Voraussetzungen für den Fußverkehr.

Barrierefreiheit ist unverzichtbar

Insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind barrierefreie Gehwege unabdingbar. In der Mobilitätsbefragung gaben 8 % der Personen an, durch z. B. eine Geh- oder Sehbehinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein.

Gesünder als zu Fuß geht's nicht

WHO empfiehlt: 10.000 Schritte täglich zur Gesundheitsvorsorge

Qualitäten und Anforderungen

zu Fuß Gehen

- ... ist kostenlos.
- ... ist selbstbestimmte Mobilität (z. B. für Kinder).
- ... ist leise und verursacht keine Emissionen.
- ... ist kommunikativ.
- ... kann die Stadt beleben.
- ... gehen schafft Urbanität.

Um für Fußverkehr attraktiv zu sein, braucht es...

- ... kurze Wege.
- ... kompakte Siedlungsstrukturen.
- ... sichere und attraktive Fußwege.
- ... ausreichend Raum für zu Fuß Gehende.
- ... geringe Wartezeiten an Ampeln und Querungen.

Stärken und Schwächen in Gronau



Attraktive Naherholungsgebiete (Stadtspark, LAGA-Areal, Gemeindepark) und kompakte Siedlungsstruktur, Potenzial für „Stadt der kurzen Wege“



Die Vorgaben der Barrierefreiheit werden bei Neuplanungen umgesetzt



Barrierewirkungen durch Hauptverkehrsstraßen sowie Bahnschienen; die Trennwirkung der Hermann-Ehlers-Straße wird zumindest in zentralen Bereichen durch Unterführungen gemindert



Straßenunabhängige schmale Gassen als autofreie und kurze Wegeverbindungen ergänzen das Fußverkehrsnetz, sind jedoch zum Teil nicht befestigt oder ohne Wegweisung bzw. Beschilderung



Konflikte von Fuß- und Radverkehr durch teilweise nicht eindeutige Wegführung oder schmale Geh- oder Radwege



Zentrale Plätze teilweise durch Flächen des Parkens geprägt, geringe Aufenthaltsqualität in Bereichen mit Parksuchverkehr und um das ehemalige Hertie-Gelände, teilweise Instandsetzungsbedarf der Gehwege und Stadtmöblierung

Zukunftsthemen

Demografischer Wandel

- Anteil der älteren Menschen in der Gesellschaft nimmt zu:
- Weiterer barrierefreier Ausbau von Kreuzungen, Straßenquerungen und Wegen
 - Instandsetzung der Stadtmöblierung, insb. Sitzgelegenheiten
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit



Aufenthaltsqualität

- Gronau als fußgängerfreundliche Stadt weiterentwickeln:
- Entwicklung von Flanierwegen und Alltagsrouten
 - Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualitäten in den Zentren Gronau und Epe



Nahmobilitätsförderung

- Gronau als fußgängerfreundliche Stadt weiterentwickeln:
- Verbesserung der Wegführung zwischen zentralen Orten
 - Minderung der Trennwirkung von innerörtlichen Hauptverkehrsachsen und der Schienentrasse



Eine Bürgerin hinterließ detaillierte Zielvorstellungen für die Fußverkehrsplanung in Gronau

- Mehr und breitere Fußwege
- Kein Bürgersteigparken
- Viel mehr Zebrastreifen, keine Drempel!
- Baustellenmanagement für Fußwege
- Pflege von Fußwegen, besonders im Herbst/Winter
- Glatte Oberflächen für Fußwege, keine Pflasterung
- Keine Absenkung des gesamten Bürgersteiges für das Auto, sondern nur ein Kantstein
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Wenn Ampel, dann längere Querungsphase
- Sämtliche Unterführungen hell streichen und mit viel Licht (!) ausleuchten

Hinweise/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Gehwege sind teilweise uneben oder haben eine Querneigung, was sie zum Beispiel für Menschen mit Rollatoren/Rollstühlen schwieriger zu befahren macht (bspw. am Rathaus die Eper Straße)
- Zu schmale Gehwege in der Ortsdurchfahrt Epe
- Der Weg entlang des Krankenhausparkplatzes ist zu schmal
- Der Fußverkehr wird an Baustellen nicht/unzureichend berücksichtigt
- Eine Fußgängerbrücke am Terrassenhaus fehlt
- Es braucht mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, möglichst mit Bevorrechtigung von Fußgängern und Radfahrern

- Wunsch nach mehr Zebrastreifen
- Fuß- und Radwege benötigen einen besseren Winterdienst, mehr Reinigung und Befreiung von Laub
- Mehr Tempo 30 zur Sicherung des Fußverkehrs
- Straßen sollten auch baulich mehr verkehrsberuhigt werden bzw. umgebaut werden
- Die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer solle verbessert werden.

In Welche Richtung soll die Zielentwicklung gehen?

Mobilitätskonzept Gronau

Auf Grundlage der Bestandsanalyse steigen wir im Sommer in die Zielentwicklung ein.
 Wir würden uns bereits jetzt über ein Feedback von Ihnen freuen: Welche Verkehrsarten sollen durch die zukünftige Mobilitätsplanung besonders gefördert werden, welche weniger?
 Nutzen Sie die Klebepunkte, um jeweils die Verkehrsart hinsichtlich Ihrer zukünftigen Förderung auf einer Skala (viel höher ... viel geringer...) einzuordnen.

zukünftige Förderung in der Mobilitätsplanung	 Fußverkehr	 Radverkehr	 Bus und Bahn	 Kfz-Verkehr	 Sharing-Angebote	 Ein Thema fehlt? <small>Notieren und platzieren Sie es einfach.</small>
viel höhere Förderung ↑ höhere Förderung keine Veränderung geringere Förderung ↓ viel geringere Förderung	• • •	••••• •	••••• • •	•• • •	••••• ••	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> Verkehrs- kontrollen ausbauen </div> <div style="font-family: cursive;"> Baumwollexpress x 80 Notwendig Boholt — Bentheim </div>

Auf einem abschließenden Plakat konnten die Bürgerinnen und Bürger markieren, welche Themen/Verkehrsarten durch das Mobilitätskonzept besonders gefördert werden sollen und welche eher nicht/weniger:

- Fußverkehr: 1 Punkt für eine viel höhere Förderung, zwei Punkte für eine höhere Förderung
- Radverkehr: 6 Punkte für eine viel höhere Förderung, ein Punkt für eine höhere Förderung
- Bus und Bahn: 5 Punkte für eine viel höhere Förderung, ein Punkt für eine höhere Förderung, ein Punkt für keine Veränderung
- Kfz-Verkehr: 2 Punkte für eine viel geringere Förderung
- Sharing-Angebote: 5 Punkte für eine viel höhere Förderung, 2 Punkte für eine höhere Förderung

Darüber hinaus wird angeregt, Verkehrskontrollen auszubauen und, dass der Baumwollexpress X80 zwischen Boholt und Bentheim notwendig ist.

Fazit der Ausstellung

Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger merkten insgesamt an, dass in Gronau der Radverkehr, Fußverkehr und Bus und Bahn in den Fokus genommen werden sollen und machten dazu viele Vorschläge. Im Auto- und Wirtschaftsverkehr wurde die Situation in Epe mit hohen Verkehrsbelastungen kritisiert. Darüber hinaus hatten einige Bürgerinnen und Bürger den Wunsch nach mehr Verkehrsberuhigung und einer besseren Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs auf den Straßen und an den Kreuzungen. Allgemein bestätigten die Bürgerinnen und Bürger auch die Ergebnisse der Parkraumerhebung, dass es insgesamt eine ausreichende Zahl an Parkplätzen gibt und wünschten sich bspw. auch eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung für zentrale Parkplätze, um insbesondere Autos mit längerer Parkdauer an den Innenstadtrand zu verlagern und die Innenstadt vom Parken zu entlasten. Es wurde aber auch angemerkt, dass viele Menschen auf das Auto angewiesen seien und die Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Auto wichtig sei.

Insgesamt stützen die Anregungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger die Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes, die einen besonderen Handlungsbedarf für den Radverkehr und z.T. Fußverkehr feststellt und auch Optimierungspotenziale in der regionalen ÖPNV-Anbindung sieht.

Impressum

Veranstalter

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

Ansprechpartner: Andre Homölle, Jan Bakenecker-Serné

Tel.: 02562/12-491

E-mail: jan.bakenecker-serne@gronau.de



Fachgutachter Mobilitätskonzept 2030 Gronau

Planersocietät – Stadt. Mobilität. Dialog
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Jan Diesfeld

Tel. 0231/589696-14

Fax: 0231/589696-18

E-Mail: diesfeld@planersocietaet.de

