

STADT
IBBENBÜREN

BÜRGERFOREN „MOBILITÄTSKONZEPT“

ERGEBNISDOKUMENTATION



07.05.2019 GROSSER RATSSAAL, IBBENBÜREN-MITTE
21.05.2019 DORFGEMEINSCHAFTSHAUS, LAGGENBECK
04.06.2019 GASTSTÄTTE WULF, PÜSSELBÜREN

HINTERGRUND

Um Ibbenbüren in Sachen Mobilität zukunftsweisend auszurichten, wird aktuell das Integrierte Mobilitätskonzept 2035+ erarbeitet. Damit wird eine Strategie für die zukünftige Mobilität in Ibbenbüren festgelegt, um ein nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Menschen in Ibbenbüren zu schaffen und eine bedarfsgerechte, bezahlbare (Verkehrs-)Infrastruktur zu entwickeln.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und Ortsansässige einzubeziehen, werden in verschiedenen Phasen des Erarbeitungsprozesses Beteiligungsmöglichkeiten angeboten. Ein Element dieses Partizipationsprozesses stellen drei Bürgerforen in der Analysephase der Konzeptentwicklung dar. Deren Ablauf und Ergebnisse werden in diesem Dokument zusammengefasst.

ABLAUF

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Leiter des Fachdienstes Tiefbau, Herrn Borgmann, bzw. durch den Leiter der Abteilung Straßenbau, Herrn Dorn, und den zuständigen Projektleiter des beauftragten Gutachterbüros Planersocietät, Herrn Bexen, stellt letzterer kurz den Anlass und Hintergrund des Mobilitätskonzepts vor. Anschließend präsentiert er die bisherigen Analyseergebnisse der Planersocietät aus der Sicht verschiedener Nutzergruppen (bspw. Kinder/ Jugendliche, autofreie Haushalte, Ein- und Auspendler*innen).

1



Anschließend wurde der Teilnehmerkreis in vier Kleingruppen gesplittet, um das Thema „Mobilitätskonzept“ gemeinsam zu erörtern und zu diskutieren. Hierzu wurden die folgenden vier Gruppen gebildet:

- Fußverkehr & Straßenraumgestaltung
- Radverkehr
- Fließender und ruhender Kfz-Verkehr
- Öffentlicher Nahverkehr & Multimodalität

Die Ergebnisse der Diskussionen in den Kleingruppen sind nachfolgend aufgeführt und spiegeln die Einschätzungen der Teilnehmenden wider.

Fußverkehr & Straßenraumgestaltung

Wo haben Sie als Zufußgehende Probleme?

- Aus Sicht der Zufußgehenden ist die „Zufahrtsfreiheit“ der Innenstadt für Kfz negativ zu bewerten, da das Auto in der Innenstadt sehr stark dominiert. Ein Bereich mit hohem Gefahrenpotenzial stellt beispielsweise die Ecke Synagogenstraße / Kanalstraße dar. Es stellt sich vielen die Frage, ob die Innenstadt in der Form für sämtliche Kfz befahrbar sein müsse oder nur bestimmten Personengruppen Kfz-zugänglich gemacht werden sollte (z.B. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Anwohner*innen).
- In der Fußgängerzone gibt es aufgrund der Freigabe für den Radverkehr Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden. Daher sollte überlegt werden, die Fußgängerzone zumindest an Markttagen für den Radverkehr zu sperren.
- Vielerorts wird bemängelt, dass Gehwege von Kfz zugeparkt werden und die Gehwegbreite dadurch mitunter erheblich eingeschränkt wird (vor allem in der Innenstadt und an Ein- bzw. Ausfallstraßen). In Laggenbeck wird als Beispiel die Ecke Ibbenbürener Straße / Tecklenburger Straße benannt; hier wird vor allem vor dem griechischen Restaurant geparkt, obwohl in fußläufiger Entfernung zahlreiche Parkmöglichkeiten bestehen (z.B. in der Straße „Am Postamt“).
- In Laggenbeck wird der Burgweg in Bezug auf den Kindergarten am Lönsweg angesprochen. Bei Ausflügen der Kinder müssen diese den Burgweg in südlicher Richtung (nach der Kurve) queren. Hier ist in Abstimmung mit der Stadtverwaltung die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen geplant (z.B. Markierung am Fahrbahnrand), die jedoch bislang nicht umgesetzt wurden. Es stellt sich den Anwesenden die Frage, wann die Umsetzung tatsächlich erfolgt. Des Weiteren wird der Kreuzungspunkt Ibbenbürener Straße / In der Garte / Bergmeyerweg genannt; hier sind die Quermöglichkeiten für Zufußgehende z.T. problematisch, da auf zahlreiche Fahrzeugströme geachtet werden muss.
- In Püsselbüren wird die Anlage eines kombinierten Geh-/Radweges auf der Birkenallee zwischen Hasenkamp und Gaststätte Wulf gewünscht. Des Weiteren wird bemerkt, dass die Straße „Am Hedwigsheim“ häufig von Schleichverkehren genutzt wird, die den Knoten Püsselbürener Damm / Zum Esch umgehen wollen; hier existiert zumindest eine Neuplanung eines verkehrsberuhigten Bereichs.
- Viele Fuß- und Radwege sind durch öffentliches und privates Begleitgrün zugewachsen, so dass die nutzbare Breite eingeschränkt ist. Teilweise ergeben sich dadurch auch Gefahrenpotenziale infolge von Sichtbehinderungen.

Wie bewerten Sie den Zustand und die Qualität der öffentlichen Räume in Ibbenbüren?

- Die Gestaltung des Neumarktes wird oft als mangelhaft bezeichnet und ist gerade aufgrund der zentralen Lage „schade“. Durch die Fahrgassen und Parkplätze entsteht ein erhebliches Gefahrenpotenzial und er wirkt eher als Barriere denn als öffentlicher Raum („man kommt nicht durch“). Zudem erscheint es einigen „kurios“, dass die (oberirdische) Fläche auf einer Tiefgarage auch noch beparkt wird.

Einig sind sich die Teilnehmenden, für bestimmte Personengruppen, insbesondere Behinderte, weiterhin entsprechende Parkmöglichkeiten auf dem Neumarkt vorzusehen. Bei der weiteren Gestaltung gehen die Meinungen weit auseinander (Beibehaltung Status Quo – komplette Umgestaltung mit Aufgabe aller oberirdischen Stellplätze); ggf. könnte als Kompromiss probiert werden, zumindest einen Teil der oberirdischen Stellplätze aufzugeben, um das Potenzial für anderen Nutzungen und die Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu testen. Weitere Ideen: Verbesserungen in Bezug auf die Tiefgarage (Senkung der Parkgebühren, ggf. sogar kostenfrei; Optimierung bzw. Verbreiterung der Zufahrt), Aufstellen von variablen Pflanzkästen.

- Die Nutzung des Kirchplatzes der Evangelischen Kirche in der Innenstadt als Parkraum wird ebenfalls von vielen kritisch gesehen und eine „bessere“ Nutzung gefordert.
- Gerade in Püsselbüren werden die vielen vorhandenen, i.d.R. eher abseits geführten Fußwege („Pädchen“) als Potenzial gesehen, da sie oftmals kurze Wegeverbindungen ermöglichen und man abseits von Straßen laufen kann. Zwar kennen die Ortskundigen diese Wege; aber gerade Neubürger*innen müssten diese potenziellen Wegeverbindungen „näher gebracht werden“, z.B. mittels Kennzeichnung/Wegweisung.
- Die Barrierefreiheit wird vielerorts als unzureichend bezeichnet. Genannt werden u.a. die Bahnhöfe von Ibbenbüren und Laggenbeck. Zudem werden einige Straßen konkret benannt, die insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (v.a. Gehbehinderte) starke Probleme aufweisen: An der Bahn (erschütterungsreicher Oberflächenbelag), Permer Straße zwischen Bahnhof Laggenbeck und Brüder-Grimm-Straße (starke Querneigung des Gehweges auf der Südseite). Hinzu kommt, dass zwar in vielen Kreuzungsbereichen oder an anderen Stellen Absenkungen vorhanden sind, diese aber weiterhin eine gewisse Restbordhöhe aufweisen; auch wenn die Absätze nur wenige Zentimeter betragen, sind diese insbesondere von Personen mit Hilfsmitteln wie Rollator o.ä. nur schwer zu überwinden.

4

Wie bewerten Sie die Querungsmöglichkeiten von (Haupt)-Straßen?

- Die Wartezeiten an Ampeln werden häufig als zu lang empfunden (z.B. Bahnhofstraße). Die Grünzeit für den Fußverkehr wird sogar mitunter als „Abfallprodukt des Kfz-Verkehrs“ bezeichnet, d.h. die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes ist rein für den Kfz-Verkehr optimiert. In der Wahrnehmung wird der Fußverkehr als „zu nachrangig“ angesehen.
- In der Innenstadt stellt sich vielen gerade an der West- und der Münster-/Oststraße die Frage, ob die bestehenden Querungsmöglichkeiten ausreichen. Gerade in der Münster-/Oststraße besteht sogar abschnittsweise ein flächenhafter Querungsbedarf; vielfach wird dort außerhalb der Querungsmöglichkeiten gequert, z.T. im „Schatten“ der vorhandenen Querungshilfen. Es sollte geprüft werden, ob in der Münster-/Oststraße die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden kann.

Für Bewohner*innen des Altenheims an der Synagogenstraße existiert keine Querungshilfe zum Erreichen der gegenüberliegenden Parkanlage.

Des Weiteren wird die Wilhelmstraße im Bereich des Busbahnhofs angesprochen, da sich auch hier die Querbarkeit sehr schwierig bzw. gefährlich gestaltet.

- In Laggenbeck wird auf der Mettinger Straße, südlich des Knotenpunkts mit der Alstedder Straße, eine weitere Querungshilfe gefordert; diese kann eine sichere Ergänzung der bereits bestehenden Querungshilfe auf der Nordseite des Knotenpunkts darstellen. Die vorhandene Fußgängerampel an der Ecke Permer Straße wird als gefährlich bezeichnet; der Abstand zwischen dem Parkstreifen auf der Nordseite und der Ampel ist sehr gering, so dass die Sichtbeziehungen zwischen Zufußgehenden und Fahrzeugen extrem eingeschränkt sind.
- In Püsselbüren wird vor allem der Püsselbürener Damm als schwierig zu querende Achse gesehen, insbesondere angesichts der Tatsache eines häufigen Querungsbedürfnisses aufgrund der Wohnlagen südlich der Straße und den vielfältigen Nutzungen nördlich der Straße (u.a. Bahnhof Esch, Schule). In diesem Zusammenhang wird auch der Bereich rund um die Haltestelle am östlichen Ortseingang als gefährlich eingestuft (hohe Kfz-Geschwindigkeiten, Querungsbedürfnisse aufgrund Haltestelle und neuem Discountmarkt). Neben einer Aufwertung der bisherigen Querungshilfen müsse es weitere Querungshilfen geben, ggf. sogar einen längeren durchgehenden Mittelstreifen, der sich aufgrund der (Über)Breite der Straße anbieten würde. In Osnabrück und Rheine existieren Beispiele, wie auch stark befahrene Straßen in dieser Hinsicht gut gestaltet sein können.
- In Dickenberg werden die Querbarkeit der Rheiner Straße auf Höhe des neuen Netto-Marktes, auf Höhe der Tankstelle/Bushaltestelle und auf Höhe Ossenliet als unsicher eingeschätzt und dementsprechend Verbesserungen gewünscht. Als weiteres Beispiel wird die Hopstener Straße auf Höhe Heitkampweg angesprochen. Bei den genannten Beispielen handelt es sich allesamt um wichtige Übergänge für die unterschiedlichen Nutzergruppen (Touristen, Busfahrgäste etc.). Der Knotenpunkt Rheiner Straße / Heitkampweg / Hellendoorner Straße wird hierbei insgesamt als recht unübersichtlich eingeschätzt.

Könnten Sie sich vorstellen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen?

- Grundsätzlich sollte es möglich sein, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen. Vielfach siegt nach Meinung vieler jedoch einfach die Bequemlichkeit. Zudem bestehe gerade in den äußeren Stadtteilen die Meinung, dass man direkt dort parken muss, wo man hin will; so werden auch kurze Strecken vollkommen selbstverständlich mit dem Auto zurückgelegt, während man es in der Innenstadt gewohnt ist, sein Auto zentral abzustellen und dann mehrere Wege hintereinander zu Fuß zu bewältigen.

Vorrangige Handlungserfordernisse aus Sicht der Teilnehmenden:

- Klares Ziel sollte die „Vision Zero“ sein (Hinweis: Ziel von „Vision Zero“ ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr).
- Die (sichere) Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen wird in nahezu allen Stadtteilen kritisch gesehen und daher Verbesserungen gewünscht.
- Die Zunahme des Bring- und Holverkehrs mit dem Pkw an Kindertageseinrichtungen und Schulen wird von vielen als problematisch bezeichnet.
- Die Gehwege weisen vielerorts unzureichende Breiten auf, die teilweise von parkenden Fahrzeugen weiter eingeschränkt werden. Gerade in Hinblick auf den demografischen Wandel ist die Schaffung von ausreichend breiten und barrierefreien Gehwegen unerlässlich.

- Die Bahnhöfe sollten barrierefrei umgebaut werden. Am Bahnhof Laggenbeck bietet sich aufgrund der Platzverhältnisse die Errichtung einer Rampeanlage an, die an die vorhandene Unterführung anschließt. Beim Bahnhof Ibbenbüren wäre angesichts der Annahme, dass es bis zu einem Komplettumbau (der dann auch Aufzugsanlagen beinhalten sollte) noch mehrere Jahre dauert, ggf. zu prüfen, ob kurzfristige Maßnahmen (z.B. „Klapp“-Brücke über ein Gleis) eine Übergangslösung darstellen können.

Radverkehr

Gibt es Netzlücken? Wo sollten weitere Radwege gebaut werden?

- Entlang der Ibbenbürener Aa führt ein attraktiver Radweg in West-Ost-Richtung, allerdings „endet“ diese attraktive Verbindung am Kreuzungspunkt Werthmühlenstraße / Münsterstraße / Tecklenburger Damm; von dort wird der Radverkehr entweder über die Hauptverkehrsstraßen (Konflikte mit Kfz-Verkehr) oder den Aasee-Rundweg (Konflikte mit Fußverkehr) geführt.
- Fahrradstraße aus Laggenbeck über Wieskebrook stellt eine sehr attraktive Verbindung der Kernstadt dar, allerdings ist der östliche Abschnitt der Wilhelmstraße problematisch: hier fehlt eine adäquate Radinfrastruktur. Der Kreuzungsbereich Wilhelmstraße / Dörnebrink verfügt für den im Mischverkehr Radfahrenden über keinen Anforderungstaster.
- Zwischen dem Kreisverkehr Fuggerstraße / Ibbenbürener Straße / Ledder Straße über die Bocketaler Straße bis zum Kreisverkehr Tecklenburger Damm / Im Bocketal fehlt eine Radinfrastruktur.
- Radschnellverbindung Richtung Rheine und Osnabrück.
- Püsselbürener Damm zwischen Ibbenbüren bis Uffeln ausbaufähig (schlechter Zustand, z.T. fehlende Infrastruktur).
- Zwischen Dickenberg und Uffeln fehlt eine attraktive Verbindung (Rheiner Straße Tempo 100, keine Radinfrastruktur).
- Zwischen Uffeln und Hörstel fehlt eine attraktive Verbindung.
- Quell- und Zielort Aasee: Die Anbindung des Aasees wird als ausbaufähig eingeschätzt: Eine attraktivere und sichtbare Radverbindung zwischen Aasee und Innenstadt fehlt bisher.
- Eine geradlinige bzw. offensichtlichere Verbindung zwischen Schierloh (Gravenhorster Straße / Bekassingweg) und Groner Allee wird gewünscht.
- Z.T. queren attraktive Radverbindungen Hauptverkehrsstraßen. An diesen Stellen sollte der Kfz-Verkehr stärker auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden und ggf. entsprechende Furten / Querungshilfen angelegt werden.

Wo fühlen Sie sich als Radfahrende unsicher bzw. unwohl?

- Die Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen wird grundsätzlich als ungenügend eingestuft. Hierbei werden insbesondere Münsterstraße, Ledder Straße, Werthmühlenstraße, An der Reichsbahn und Oststraße genannt. Hauptprobleme sind hier die zu schmale Radwegeinfrastruktur sowie zu geringe Abstände zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.
- Der Bereich der südlichen Münsterstraße (A30 bis Gutenbergstraße) wird als sehr unattraktiv für Radfahrende empfunden. Hier stellen die Kreisverkehre und die dortige mangelnde Rücksichtnahme auf den Radverkehr Gefahrensituationen dar.
- Insgesamt werden die Kreisverkehre und die dortige mangelnde Berücksichtigung bzw. umwegige Führung des Radverkehrs bemängelt.

- In Ibbenbüren kommt es häufig zu Wechseln in den Radführungsformen (z.B. mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße, auf Radfahrstreifen oder mit dem Fußverkehr im Seitenraum). Am Ort des Wechsels der Führungsform führt dies immer wieder zu gefährlichen Situationen für den Radverkehr. Ebenso treten immer wieder Unstimmigkeiten zwischen Radfahrenden und Autofahrenden auf, ob der Radverkehr auf der Straße fahren darf oder nicht (bspw. Ledder Straße oder auch Oststraße).
- Der neuangelegte Aasee-Rundweg ist grundsätzlich ein sehr schöner Rundweg. Allerdings kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen (insbes. Fuß- und Radverkehr).
- Auf der Strecke Dörenthe – Ibbenbüren (B219) fehlt die Beleuchtung durch den Wald.
- Auf der Osnabrücker Straße (Nord-Süd) wird eine verbesserte Radwegeinfrastruktur gefordert. Zu prüfen wäre hier auch der Rückbau von Spuren des Kfz-Verkehrs zu Gunsten des Radverkehrs.
- Der Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Rheiner Straße / Mühlenweg wird als stark verbesserungswürdig für den Radverkehr eingestuft (insbes. Anbindung nach Norden).
- Knotenpunkt Gravenhorster Straße / Widukindstraße. Gerade bei Stau auf der Autobahn wird dieser Abschnitt stark befahren und es kommt zu gefährlichen Situationen zwischen Kfz- und Radverkehr.
- Die Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben, dies wird von den meisten Anwesenden als positiv bewertet. Es wird jedoch auch gemahnt, dass es bereits jetzt zu gefährlichen Situationen zwischen Rad- und Fußverkehr kommt. Daher sollte – gerade bei einer weiteren Zunahme des Radverkehrs – geprüft werden, ob eine weitere Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr bestehen bleiben sollte oder wie Konfliktsituationen gemindert werden könnten.
- Die Wilhelmstraße wird für Radfahrende als problematisch eingeschätzt (Mischverkehr und hohe Verkehrsbelastung, Mülltonnen auf der Straße, Schülerverkehre sowie Hol- und Bringverkehre), insbesondere für Schüler*innen wird dies als problematisch empfunden. Als Lösungsmöglichkeiten werden u.a. Einbahnstraßen und „Kiss-and-Ride-Zonen“ gesehen.
- Stellenweise sind Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Dies führt immer wieder zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.
- Falsch parkende Kfz, gerade auf der Mettinger Straße, führen immer wieder zu gefährlichen Situationen für den Radverkehr.
- Hol- und Bringverkehre an Grundschulen werden als problematisch gesehen.
- Die Radinfrastruktur auf der Brüder-Grimm-Straße in Laggenbeck ist in die Jahre gekommen, man sollte diese verbessern.
- Up de Hee (Uffeln) bestehen Konflikte zwischen Schwerverkehr und Radfahrenden.
- An einigen Stellen Ibbenbürens führt ein unzureichender Grünschnitt (private und öffentliche Hecken) zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen.
- Fehlende Bordsteinabsenkungen bremsen den Radverkehr aus.

- Weitere als gefährlich empfundene Abschnitte sind: Hauptstraße (Uffeln), Rheiner Straße (Dickenberg), Hopstener Straße / Heitkampweg / Wanderweg mit unzureichend gesicherter Querung der Hopstener Straße (Dickenberg), Rheiner Straße zwischen Dickenberg und Ibbenbüren, Recker Straße zwischen Ibbenbüren und Recke.
- Konfliktsituationen durch aussteigende Kfz-Nutzer*innen. Diese steigen teilweise ohne Rücksicht aus und behindern so die Radfahrenden mit entsprechend großem Konfliktpotential. Große Abstände zu Parkbuchten aufgrund aufgehender Autotüren müssen gewährleistet sein.

Ist das Fahrrad für Sie eine Alternative in Ibbenbüren?

- Für viele ist das Fahrrad bereits ein wichtiges Verkehrsmittel im Alltagsverkehr. Ein Hemmnis ist jedoch das mangelnde Sicherheitsgefühl (in Kombination mit den oben genannten Aspekten zu Radführungsformen, der mangelnden gegenseitigen Rücksichtnahme und in Teilen auch der bewegten Topographie).
- Für manche ist das Rad nur bei gutem Wetter und ohne Zeitdruck eine Alternative im Alltag, da der Pkw die schnellere und bequemere Option darstellt. Andere sehen dies anders und sehen das Rad bereits als sehr gute Alternative.
- Für Lastenräder und Anhänger sind die Radwegeinfrastrukturen zumeist nicht ausreichend breit, dies stellt ein Hemmnis für die verstärkte Nutzung des Fahrrads im Einkaufsverkehr dar.
- Die verstärkte Nutzung des Fahrrads im Einkaufsverkehr wird durch verschiedene Aspekte erschwert: z.T. unzureichende Radverkehrsanbindung der Supermarktstandorte (insbes. Aldi am Püsselbürener Damm) sowie ein ausbaufähiges Angebot an Radabstellanlagen (insbesondere Innenstadt, Supermarktstandorte mit Vorderradhaltern).
- In Ibbenbüren besteht grundsätzlich das Potential, Schülerverkehre mit dem Rad abzuwickeln, die Schulwege sollten daher sicherer (für Kinder aller Altersgruppen) gestaltet werden. Insbesondere die Wohngebiete im westlichen Bereich der Kernstadt verfügen über unsichere / unattraktive Radverbindungen zu den Schulstandorten im östlichen Bereich der Kernstadt.

Wie bewerten Sie die Radabstellanlagen in Ibbenbüren?

- An Supermärkten wird das Angebot an Radabstellanlagen grundsätzlich als stark ausbaufähig bezeichnet (zumeist sind keine oder nur Vorderradhalter vorhanden). Es gibt aber auch vereinzelte Einzelhändler, die ein sehr gutes Radabstellangebot (überdachte Bügel) bieten.
- Grundsätzlich wird angemerkt, dass es meist kein Problem ist, einen Kurzzeitparkplatz für das Fahrrad zu finden.
- An Bahnhaltepunkten wird das Angebot ebenfalls als ausbaufähig eingestuft.
- In der Fußgängerzone sollte es an verschiedenen Stellen mehr Radabstellanlagen geben (nicht nur in den Eingangsbereichen).
- Bei größeren Neubauvorhaben (Mehrfamilienhäuser) sollte das Thema stärker berücksichtigt werden.

- Mitfahrerparkplätze sollten auch über sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen verfügen.

Was würden Sie sich für weitere Angebote im Radverkehr wünschen?

- Einige der Teilnehmenden erwarten durch die anstehende Zulassung von E-Scootern eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf den Radwegen. Dafür sind die aktuellen Radwege nicht ausgelegt, so dass dies ebenfalls für einen deutlichen Ausbau der Radwege spricht. Der Umgang mit E-Scootern soll im Rahmen des Mobilitätskonzepts, aber auch seitens der Stadt kurzfristig berücksichtigt werden.
- Die Ausweitung von Fahrradstraßen wird als eine mögliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs gesehen. Allerdings sollten dies auch hochwertige Fahrradstraßen sein.
- Radschnellwege sollten als attraktive Möglichkeit geprüft werden, den Radverkehr (und damit E-Bikes, E-Scooter, usw.) zu fördern und ihn als eine Alternative zum Pkw zu stärken.
- An Knotenpunkten wird angeregt das Rechtsabbiegen zu erleichtern und verstärkt auf den „Grünpfeil“ bzw. – sobald dies rechtlich möglich ist – auf einen fahrradspezifischen „Grünpfeil“ zu setzen (aktuell läuft Pilotprojekt, ggf. ab Mitte 2020 möglich).
- Stärkere Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen (insbes. Werthmühlenstraße, Mettinger Straße).
- Die Mitnahme in Zügen an sich ist schon manchmal schwierig (wenig Platz), aber am Bahnhof Ibbenbüren ist auch die Erreichbarkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad nur sehr schwer möglich (fehlende Schieberillen, Aufzüge). Auch die Mitnahmemöglichkeiten in Bussen sollten ausgebaut bzw. bekannter gemacht werden.
- Ein Fahrradverleih für Tourist*innen wird als Möglichkeit gesehen. Allerdings wird diesem kein großes Potential bescheinigt. Auch ein Lastenradverleih wird eher kritisch gesehen.
- Die Ausweitung der Beschilderung wird vereinzelt als wünschenswert betrachtet.
- Der im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts verwendete Ideenmelder wird als sehr positiv wahrgenommen. Hier wünschen sich einzelne Teilnehmende eine dauerhafte Möglichkeit, Mängel und Gefahrenstellen an die Stadt zu tragen.

10

Vorrangige Handlungserfordernisse aus Sicht der Teilnehmenden:

- Gegenseitige Rücksichtnahme steigern, eventuell durch kommunikative Maßnahmen und durch Stärkung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden.
- Radwegeinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraßen (insbes. Tangentenviereck sowie Hauptachsen zwischen den Ortsteilen) sollte vorrangig verbessert werden.
- Es wird eine gleichberechtigte Behandlung der Verkehrsarten gefordert. Dies beinhaltet für einige Teilnehmende eine nachrangige Berücksichtigung des Kfz-Verkehrs.
- Flächen des Kfz-Verkehrs reduzieren und für den Radverkehr zur Verfügung stellen, dies würde im Endeffekt auch positive Effekte für den Fußverkehr bewirken.
- Instandhaltung bzw. Instandsetzung der vorhandenen Radwege (dazu gehört auch ein entsprechender Grünschnitt sowie eine jahreszeitlich abhängige Reinigung von Radwegen).

FLIESSENDER UND RUHENDER KFZ-VERKEHR

Wie bewerten Sie die Parkplatzsituation und -regelung in der Innenstadt von Ibbenbüren?

- Allgemein wird das Parken in der Innenstadt als sehr günstig angesehen, einige Teilnehmende würden die günstigen Preise gerne beibehalten.
- Die Stadt wirbt zurecht mit dem Slogan „Ibbenbüren hat immer einen Parkplatz frei“, da dies der Realität entspricht.
- Negativ wird das Parken auf dem Kirchplatz angesehen, was von den Teilnehmenden als wahrscheinlich einmalig in Deutschland im negativen Sinne angesehen wird. Es ist ein unzumutbarer Zustand, dass der Kirchplatz vor der bedeutenden Christuskirche, welche als wichtige Sehenswürdigkeit in Ibbenbüren gesehen wird, als Parkplatz benutzt wird und keine Maßnahmen dagegen unternommen werden.
- In gleicher Weise werden die Parkmöglichkeiten auf dem Neumarkt gesehen. Diese mindern die Aufenthaltsqualität in sehr großem Maße und der Großteil der Teilnehmenden ist der Meinung, dass diese Parkflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entfallen können. Einige Teilnehmende äußern jedoch Bedenken, da dies schon ein jahrelanges Streitthema innerhalb der Politik ist und man dort zu keinem Konsens kommt, da sich viele Geschäftsleute gegen das Vorhaben stemmen und die Parkplätze behalten wollen. Zusätzlich wird eingeworfen, dass viele Senioren*innen die Parkmöglichkeiten auf dem Neumarkt nutzen würden, da diese aus Sicherheitsgründen nicht die Tiefgarage nutzen wollen. Dennoch überwiegt bei den Teilnehmenden der Wunsch, die Parkmöglichkeiten zu entfernen. In den Augen einiger Teilnehmenden stehen diese Parkplätze für die generelle Bevorteilung des Kfz-Verkehrs in Ibbenbüren.
- Fahrgemeinschaften werden als Möglichkeit gesehen, Kfz-Verkehr zu reduzieren. Vor allem Pendler*innen, die die gleichen Wege haben, könnten sich zusammenschließen und sich die Kfz-Nutzung teilen. Dafür sollte ein adäquates Angebot geschaffen und die Kapazitäten von Anlagen des „Parken & Mitnehmen“ vergrößert werden. Denkbar ist hierbei auch eine Internetseite oder eine App bspw. von der Stadt, wo sich Fahrgemeinschaften verabreden können.
- Die engen Ein- und Ausfahrten der Parkhäuser und Tiefgaragen in Ibbenbüren laden nicht dazu ein, diese Parkbauten zu nutzen. Autofahrer*innen haben dadurch Hemmnisse und weichen dann auf öffentliche und einfacher zu nutzende Parkflächen aus.

Können Sie sich vorstellen, dass sie Wege auch mit alternativen Verkehrsmitteln zurücklegen, falls es ein entsprechendes Angebot gibt (z. Bsp. Car-Sharing)?

- Anhand der Aussagen der Teilnehmenden wird deutlich, dass für fast alle der ÖPNV keine Alternative ist. Als Gründe werden unter anderem die Preisstruktur (allerdings haben die Personen, die diesen Grund genannt haben, bislang das neue Ibb-Ticket noch nicht ausprobiert), die mangelnde Flexibilität durch schlechte Taktung, die generell als negativ eingestufte Taktung und die schlechte Erreichbarkeit von einigen Ortsteilen genannt.

- Das Lastenrad wird als Alternative zum Kfz von einigen Teilnehmenden angesehen, vor allem um Besorgungen im Einzelhandel zu erledigen. Allerdings ist das Kfz in einigen Bereichen Ibbenbürens bislang alternativlos; auch ein Lastenrad wird das Kfz nicht komplett ersetzen können, da man sich eher ein Auto anstatt ein Lastenrades für eine vierstellige Summe kaufen würde. Abhilfe könnte ein Lastenrad-Sharing-System ähnlich wie in Osnabrück schaffen. Dadurch könnten sich Bewohner*innen Ibbenbürens an die Nutzung von Lastenrädern gewöhnen und vor allem Besorgungen im nahen Umkreis von ihrem Wohnort durchführen.
- Generell fordern viele Anwesende alte und eingefahrene Strukturen einzureißen, neue Wege zu gehen und auch mal was auszuprobieren, um eine adäquate Alternative zum Kfz zu schaffen. Die Menschen nutzen bislang größtenteils das Kfz, weil die Nutzung des Kfz in den Köpfen verankert ist und es jahre-/jahrzehntelange Gewohnheit geworden ist, das Kfz für jegliche Wege zu nutzen, obwohl viele Wege kurz und durchaus mit anderen Verkehrsmitteln zu bewältigen wären.

Haben Sie die Elektroladesäulen in Ibbenbüren schon mal benutzt und wie bewerten Sie das Angebot?

- Aktuell kein Angebot von E-Ladesäulen in Laggenbeck, Potential ist laut Bewohner*innen auf dem Parkplatz am Freibad gegenüber vom Dorfgemeinschaftshaus vorhanden. Bei der Bereitstellung von E-Ladesäulen für E-Autos soll auch darauf geachtet werden, dass es zusätzlich ein Angebot zur Stromversorgung für E-Bikes und Pedelecs gibt.

12

In welchen Bereichen sehen Sie besondere Herausforderungen?...

... Verkehrsbelastung

- Verkehrsbelastungen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität verbessern, bspw. die innere Kernstadt mit der Fußgängerzone komplett autofrei zu gestalten und nur für den ÖPNV freizugeben. Das Leben kann viel mehr auf der aktuellen Straße stattfinden → Ibbenbüren bietet eigentlich dafür gute Möglichkeiten, aber schöpft das Potential nicht aus. Es gibt viele gute vergleichbare Beispiele von Mittelstädten aus den Niederlanden (z. Bsp. Nijmegen), wo sich das Leben viel mehr im öffentlichen Raum in der Innenstadt abspielt, da diese autofrei sind.
- Die Straße „Treppkesberg“ wird trotz der guten Verbindung zur Osnabrücker Straße im Verhältnis weniger stark vom Kfz-Verkehr genutzt, es wird eine gleichmäßige Verkehrsbelastung gefordert.
- Die Verkehrsbelastung der Mettinger/Tecklenburger Straße soll gesenkt werden.
- Die K38 (Uffelner Weg) sollte gemäß ihrer Verkehrsbelastung ausgebaut werden. Aktuell entspricht die Straße nach Ansicht einiger Teilnehmenden nicht dem Standard, dem ihre Belastung gerecht wird. Im Zuge dessen sollte auch eine Radinfrastruktur entlang der K38 (Uffelner Weg) installiert werden.

... Verkehrssicherheit

- Zu Gunsten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, die ohne Kfz unterwegs sind, sollte man die Proportionen der Verkehrsflächen neu überdenken und anders verteilen. Dies wird auch seitens der Besucher*innen des Bürgerforums in Laggenbeck nochmals verdeutlicht. Die Proportionen der Mettinger/Tecklenburger Straße bevorzugen aktuell den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Die Verkehrsproportionen sollten in Zukunft zu Gunsten von Rad- und Fußverkehr umgebaut werden. Ebenso teilen diese Meinung die Anwesenden der Bürgerveranstaltung in Püsselbüren.
- Von den Teilnehmenden werden mehr Kontrollen seitens der Ordnungsbehörden gefordert. Dies betrifft die Kontrolle von Tonnagebeschränkungen, Geschwindigkeiten, Anliegern, Falschparkern.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet der Bau von Kreisverkehren angeregt und als sinnvoll eingestuft: Kreuzung Osnabrücker Straße/Mettinger Straße (Laggenbeck), Kreuzung Münsterstraße (B219) / Riesenbecker Straße (Dörenthe), Kreuzung Püsselbürener Damm / Birkenallee (Püsselbüren).
- Für viele Teilnehmende ist unverständlich, warum beim Ortsausgang Dickenberg in westlicher Fahrtrichtung Tempo 100 erlaubt ist. Trotz noch vorhandener Wohnbebauung ist ab der Kreuzung Am Wilhelmsschacht / Rheiner Straße Tempo 100 erlaubt. Zusätzlich ist die Straße nach Meinungen der Teilnehmenden gar nicht für Tempo 100 ausgebaut; die Kurven mit Tempo 100 zu befahren, würde in Unfällen resultieren. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte hier das Tempo auf 70 km/h beschränkt werden.
- Ebenso wird die Höchstgeschwindigkeit am Ortsausgang Uffeln in Richtung Obersteinbeck kritisiert; auch in diesem Bereich sollte das Tempo reduziert werden.
- Generell werden bei allen Bürgerforen Geschwindigkeitsbegrenzungen im gesamten Ibbenbürener Stadtgebiet zu Gunsten der Verkehrssicherheit und zur Entschärfung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden/Verkehrsträgern gefordert.
- Der Umbau des Knotenpunkts Püsselbürener Damm / Zum Esch / Jordanstraße (Püsselbüren) wird von vielen Teilnehmenden als erstrebenswert konstituiert. Ein Kreisverkehr begrenzt die Geschwindigkeit des Verkehrs durch seine Barrierewirkung, der fließende Verkehr muss abbremsen, egal wie stark der Verkehr gerade ist. Zusätzlich würde so der Knotenpunkt an Sicherheit gewinnen, da das Einfahren in den Püsselbürener Damm von der Straße „Zum Esch“ und der Jordanstraße als sehr schwierig und gefährlich seitens der Teilnehmenden eingestuft wird.
- Wünschenswert seitens einiger Teilnehmenden wäre auch der Umbau des Knotenpunkts Hellendoorner Straße / Rheiner Straße / Heitkampweg (Dickenberg). In diesem Bereich wird die Einfahrt auf die Rheiner Straße von der Hellendoorner Straße bzw. dem Heitkampweg kommend ebenfalls als sehr gefährlich und schwierig wahrgenommen. Die Ansiedlung des neuen Lebensmitteldiscounters wird die Situation durch den aufkommenden Neuverkehr noch verschärfen. Auch hier wünschen sich einige Teilnehmende den Bau eines Kreisverkehrs zur Regulierung des Verkehrs und zur Entschärfung des Konfliktpotentials.

- Entschärfung der Konfliktsituation beim Knotenpunkt Nordbahnstraße / Zeppelinstraße. Häufig gibt es dort Sichtbehinderungen und dadurch gefährliche Situationen vor allem beim Abbiegeverkehr zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

... Schwer- und Lieferverkehr

- LKW-Durchfahrtsverbot in Laggenbeck.
- Hohe Belastungen durch Schwerverkehr auf den Ortsdurchfahrten von Püsselbüren und Dickenberg. Man müsste die Strecke für den Schwerverkehr unattraktiv gestalten, so dass die Belastungen durch den Schwerverkehr reduziert werden.

Sonstige Hinweise

- Das Planungsbüro sollte in das Konzept Planungen bzw. Maßnahmen integrieren, die die Fertigstellung der K24n mit einbeziehen, aber auch Planungen bzw. Maßnahmen erstellen, die darauf basieren, dass die K24n doch nicht gebaut wird.
- Klare Äußerungen hinsichtlich der Zuständigkeiten werden von den Teilnehmenden gefordert, vor allem bei Zuständigkeitsfragen zwischen Stadt und Kreis. Sehr häufig werden die Verantwortungen bzw. Zuständigkeiten weitergeschoben. Die Bürger*innen sind Aussagen á la „Dafür sind wir nicht zuständig“ leid.
- Der Umbau des Laggenbecker Feuerwehrhauses sollte dazu genutzt werden, die Verkehrssituation am Standort zu optimieren. Hierbei gab es die Idee, einen Kreisverkehr zu bauen oder alternativ als verkehrslenkendes Element eine abknickende Vorfahrtsstraßenregelung zu integrieren.
- Das Planungsbüro sollte sich ruhig mal trauen, unpopuläre Maßnahmen vorzuschlagen wie bspw. große Einbahnstraßenregelungen für den motorisierten Verkehr mit beidseitigen Durchfahrtsmöglichkeiten für den Radverkehr. Die Bevorzugung des Rad- im Gegensatz zum Kfz-Verkehr sollte spürbar werden.
- Einbau von intelligenten Ampelschaltungen (grüne Welle für Radfahrende als Beispiel).
- Vermehrt weisen die Teilnehmenden darauf hin, dass Ibbenbüren extrem darunter zu leiden hat, wenn es auf der Autobahn Unfälle gibt und der Kfz-Verkehr Umleitungen durch das Stadtgebiet nehmen muss. Im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzepts sollte darüber nachgedacht werden, ob es nicht möglich wäre, ein „Konfliktmanagement“ bei Unfällen zu entwickeln, so dass der Verkehr nur dort her und direkt geleitet wird, wo es sinnvoll ist und die Ibbenbürener*innen nicht oder nur wenig darunter leiden müssen.
- Aktuell wird in Ibbenbüren an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet gebaut, wofür auch wichtige Verbindungsstraßen gesperrt werden müssen (z. B. Talstraße). Ab und an kommt es zu der Situation, dass aufgrund von Baustellen mehrere Straßen gleichzeitig gesperrt werden und es dadurch zu großen Überlastungen auf anderen Straßen kommt, teilweise auch enorme Belastungen auf Straßen, die dafür nicht ausgelegt sind. Aus diesem Grund wünschen sich die Bürger*innen Ibbenbürens, dass im Vorfeld – sofern es zu Sperrungen kommt - zentral über die Stadt organisiert abgesprochen wird, wann es am sinnvollsten wäre, die

relevanten Straßen zu sperren, damit es nicht mehr zu den vorher genannten Effekten kommt. Es sollte ein zentrales Baustellenmanagement eingeführt werden, die diese Aspekte überwachen und lenken sollte.

- Es wird sich eine direkte Verkehrsführung Richtung Ibbenbüren gewünscht. Teilweise sei die Verkehrsführung irreführend, wenn die Kernstadt angefahren werden soll.
- Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Stadt kann als Vorbild noch mehr vorangehen und die Expertise dann an weitere Firmen in Ibbenbüren weitergeben. Offenes Angebot für alle interessierten Firmen/Gewerbetreibende in Ibbenbüren, Möglichkeiten aufzeigen, wie die Mobilität betrieblich verbessert werden kann.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR & MULTIMODALITÄT

Wie bewerten Sie das Angebot im Bahnverkehr?

- Die letzte Zugverbindung von Rheine (23:14 Uhr) bzw. Osnabrück (23:30 Uhr) nach Ibbenbüren nach Meinungen einiger Bürger*innen zu früh.
- Unzureichende Nachfrage von Schüler*innen für den Zusatzzug nach Ibbenbüren.

Wie bewerten Sie das Angebot an Buslinien in Ibbenbüren?

- Unzureichende Busverbindungen zu den Ortsteilen (Taktzeiten und Preis).
- Stadtbuslinien fahren ohne Fahrgäste nur "heiße Luft".
- Der Nachtbus nach Osnabrück ist ein gutes Angebot, allerdings fährt dieser nur samstags und nicht auch freitags. Für eine Freitagsverbindung würde Nachfrage herrschen und das Angebot optimieren.
- Die Buslinien R30 und 132 erreichen vor allem im morgendlichen Verkehr mit Pendler*innen und Schulkindern ihre Kapazitätsgrenzen. Hier sollte Abhilfe geschaffen werden, und es sollte über „Verstärkerfahrten“ nachgedacht werden.
- Es gibt keine direkte Busverbindung zum Bahnhof Laggenbeck. Hier muss eine neue Buslinie geschaffen werden, da der Bahnhof als Mobilstation und wichtige Schnittstelle für den Verkehr dienen sollte. Vor allem, wenn die Mobilstation den Umweltverbund fördern soll, muss hier was geschehen.
- Siedlung Uffelner Berg: Die aktuell nächstgelegene Busverbindung für Schüler*innen zu weiterführenden Schulen in Ibbenbüren oder auch für Pendler*innen aus der Siedlung gen Ibbenbüren ist die Haltestelle am ehemaligen Wilhelmsschacht, welche knapp einen Kilometer entfernt ist. Wegen der geplanten Aufhebung eines Teilbereichs der Straße „Am Wilhelmsschacht“ als Folge der Erweiterung des Steinbruchs Westermann, vergrößert sich die Entfernung zur Haltestelle um ca. 700 Meter auf insgesamt 1,7 km. Keine andere Siedlung in Ibbenbüren ist so schlecht an den ÖPNV angebunden; zusätzlich verschlechtert sich durch das Bauvorhaben die bereits jetzige unzufriedenstellende Situation. Hier sollten Verbesserungen angestrebt werden wie bspw. die Einrichtung einer Bushaltestelle direkt an der Siedlung Uffelner Berg oder der Einsatz von Taxibussen vom Uffelner Berg bis hin zur Haltestelle „Antrup“ oder „Cesar“, da von diesen Haltestellen im Gegensatz zur Haltestelle „Wilhelmsschacht“ Busse Richtung Ibbenbüren im Stundentakt verkehren.
- Der Taxibus Uffeln verkehrt nicht am Wochenende, was als sehr negativer Aspekt hinsichtlich des Angebots angesehen wird. Generell können die Bewohner*innen Uffelns samstags ab 15 Uhr und sonntags überhaupt nicht mit dem ÖPNV in die Kernstadt Ibbenbüren fahren. Uffeln ist nach Meinung der Teilnehmenden deutlich unterversorgt, was die Bedienqualität des ÖPNV angeht.
- Buslinienangebot in westlicher Richtung Ibbenbürens ist unzureichend. Besorgte Teilnehmende fragten nach, wie bspw. Grundschüler*innen von der Albert-Schweitzer-Grundschule

aus der Kernstadt nach der Nachmittagsbetreuung heimkommen können. Die Buslinien sind keine Alternative, Elterntaxen dadurch erforderlich.

- Schlechtes Buslinienangebot für Bewohner*innen vom Dickenberg in den Abendstunden. Es gibt nach 19 Uhr keine Rückfahrmöglichkeit von der Kernstadt aus zurück zum Dickenberg.

Wie bewerten Sie den Zustand und die Qualität der Haltestellen in Ibbenbüren?

- Keine WC-Anlage am Bahnhof in Laggenbeck. Es sollte vor allem beim Umbau beachtet werden, dass es zukünftig sanitäre Anlagen gibt.
- Einige Teilnehmende sind der Meinung, dass die Haltestellen in Ibbenbüren gut ausgestattet sind, was aber kontrovers diskutiert wird. So sind einige Teilnehmende der Überzeugung, dass die Haltestellen überhaupt nicht gut ausgestattet sind und es vor allem an vernünftigen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen mangelt.
- Fahrradboxen sind ein tolles Angebot, allerdings sind die Fahrradboxen nicht flexibel nutzbar. Man muss diese im Vorfeld umständlich bei der Stadt Ibbenbüren (Abteilung Verkehrsplanung) oder bei der Stadtmarketing Ibbenbüren GmbH anmieten.
- Die Informationsmöglichkeiten an den Bahnhöfen werden als unzureichend erachtet (vor allem an den Bahnhöfen in Laggenbeck und Esch).
- An einigen Bushaltestellen im Ibbenbürener Westen fehlen seit mehr als 2 Jahren Glasscheiben.
- Die Haltestelle „Wallgraben“ in westlicher Richtung wird als Sicherheitsrisiko angesehen.
- Die Haltestelle „Kronenburg“ in Fahrtrichtung Ibbenbüren bietet nicht genügend Wartefläche für Fahrgäste.

17

Ist der ÖPNV für Sie eine Alternative zum Auto?

- Größtenteils stellen die Teilnehmenden in allen Bürgerforen fest, dass der ÖPNV keine Alternative zum Kfz-Verkehr ist.
- Siedlung Uffelner Berg: ÖPNV kann durch die schlechte Anbindung und Taktung gar keine Alternative sein.

Welche Hemmnisse sehen Sie in der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Ibbenbüren?

- Mehrfach erwähnen Teilnehmende, dass die Tarife der Bustickets zu unübersichtlich und verhältnismäßig teuer sind.
- Der Bahnhof in Ibbenbüren ist nicht barrierefrei.
- Kein Busverkehr in Laggenbeck ab 18:30 Uhr, weswegen der ÖPNV in den Abendstunden keine Alternative für die Bürger*innen in Laggenbeck ist.
- Die Hürden zur Nutzung des ÖPNV sind vor allem für ältere Menschen sehr hoch (Ausgestaltung der Bushaltestellen, Entfernung zwischen Bushaltestelle und Haustür, unzureichende Taktung).

Sonstige Hinweise

- On Demand (nachfrageorientierte) Verkehre (Beispiel aus Gandersheim EcoBus) in Ibbenbüren einführen.
- 0,99 €-Ticket sollte auch als Tagesticket angeboten werden. Generell wäre eine weitere Staffelung vom 0,99 €-Ticket wünschenswert, bspw. als Tagesticket, 10er/20er-Karte, Monatsticket, o.ä.
- Der Wunsch nach einer Kameraüberwachung an den Bahnhöfen wird laut. Aktuell gibt es keinerlei Kameraüberwachung. Die Kameraüberwachung sollte vor allem der (subjektiven) Sicherheit der Reisenden dienen. Zusätzlich sollten die Kameras die Fahrradabstellanlagen überwachen, um Fahrraddiebstahl vorzubeugen oder aufklären zu können.
- Die Schnellbuslinie S50 ist in Richtung Ibbenbüren häufig stark von aus Münster kommenden Fahrgästen belegt. Fahrgäste, die im Ibbenbürener Stadtgebiet einsteigen wollen, haben es sehr schwer und können sehr häufig die Möglichkeit der Fahrradmitnahme nicht mehr nutzen, da der Bus komplett ausgelastet ist.
- Das Informationsangebot zu Busfahr- oder Linienplänen im Internet wird von einigen Teilnehmenden als zu unübersichtlich kritisiert.
- Es wird sich eine transparentere Informationspolitik seitens der Stadt hinsichtlich des ÖPNV gewünscht, z.B. was kostet der Stadt Ibbenbüren der ÖPNV mit Schülerverkehr und Kreisumlage oder wie viel nimmt die RVM davon ein?

SONSTIGE HINWEISE

- Abschließend stellt ein Bürger Ibbenbürens in den Bürgerforen in Laggenbeck und Püsselbüren seine Idee einer „Bürgersteigmobilitätsampel“ vor. Diese basiert auf dem Prinzip des Mitfahrens und soll dazu beitragen, dass der Pkw-Besetzungsgrad (Anzahl der Personen je Pkw) erhöht wird und die Zahl der Pkw-fahrten insgesamt zurückgeht. Dazu schlägt er vor entlang des Hauptstraßenrasters in Ibbenbüren (3 West-Ost- sowie 5 Nord-Süd-Achsen) und an den wichtigsten Kreuzungen Mitfahrerpunkte zu etablieren, sodass hier Personen in vorbeifahrende Autos ein- und aussteigen können. Um nicht Fremde einsteigen zu lassen bzw. bei Fremden einzusteigen, sollten sich die Teilnehmenden der „Bürgersteigmobilitätsampel“, bspw. über eine App registrieren und sich als Teilnehmende des Projekts äußerlich erkennbar machen (sowohl Fahrzeuge als auch Personen). Durch das gut ausgebaute Straßennetz in Ibbenbüren könnten so Pkw-Fahrten und Stellplätze eingespart und letztlich die Pkw-Verkehrsmengen reduziert werden.



19

ABSCHLUSS

In einer plenaren Schlussrunde wurden die wichtigsten Ergebnisse der Kleingruppenarbeit präsentiert.

Die Stadt Ibbenbüren sowie das Büro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Beteiligung und die vielen hilfreichen Beiträge.