

Stadt
Ibbenbüren

Kinder- und Jugendworkshop „Mobilitätskonzept 2035+“

Ergebnisdokumentation



13.09.2019 Großer Ratssaal, Ibbenbüren-Mitte

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 unterschiedliche Beteiligungsmöglichkeiten angeboten. Ein Element dieses Partizipationsprozesses stellt ein Kinder- und Jugendworkshop dar. Kinder- und Jugendliche haben einen speziellen Blick auf den Verkehr und haben gegenüber anderen Nutzergruppen z.T. abweichende Ansprüche und Bedürfnisse an die Verkehrssysteme. Zudem stellen sie eine vergleichsweise große Nutzergruppe dar; etwa jede/r 6. Einwohner/in Ibbenbürens ist unter 18 Jahre alt.

Der Ablauf und die Ergebnisse des Kinder- und Jugendworkshops werden in diesem Dokument zusammengefasst.

1

Ablauf

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Fachbereichsleiter, Herrn Borgmann, und den zuständigen Projektmitarbeiter des beauftragten Gutachterbüros Planersocietät, Herrn Bednarek, stellt letzterer kurz den Anlass und den Hintergrund des Mobilitätskonzepts vor. Anschließend präsentiert er einige Erkenntnisse aus der bisherigen Bestandsanalyse.

Anschließend waren die Teilnehmer mit einem Bus zu unterschiedlichen „thematischen Wegstationen“ unterwegs, um dort über Handlungsbedarfe, Ideen und Bedürfnisse zu diskutieren. Folgende Haltepunkte umfasste die Fahrt: Bahnhof Ibbenbüren, Wilhelmstraße, Ledder Straße/Werthmühlenstraße/Widukindstraße, Groner Allee.

Die Diskussionen wurden nach der Busfahrt im Ratssaal fortgeführt, wo auch der Abschluss der Veranstaltung stattfand.

Nachfolgend werden die Diskussionsergebnisse an den einzelnen Stationen stichpunktartig aufgelistet:

Bahnhof

- Der Bahnhof bietet eine geringe Aufenthaltsqualität. Die Meinungen der Teilnehmenden sind sehr ähnlich: „sieht nicht gut aus und riecht nicht gut“, „verfallen“, kein würdiges „Eingangstor“ für Ibbenbüren.
- Der Bahnhof bzw. das Bahnhofsumfeld werden als Orte hoher Unsicherheit und Angst wahrgenommen; insbesondere die Unterführung stellt aufgrund der Enge und der fehlenden Einsehbarkeit einen Angstraum dar. Auf der Nordseite wird das Gefühl aufgrund des Treppenabganges als noch unangenehmer empfunden. Dies hat sogar Auswirkungen auf die Wahl des Verkehrsmittels und des Bahnhofs; aufgrund der Verhältnisse am Bahnhof Ibbenbüren wird beispielsweise lieber der Bahnhof Esch genutzt.
- Vandalismusschäden wie zerstörte Glasscheiben und Schmutz prägen den Bahnhof.
- Der Bahnhof ist nicht barrierefrei: Gleis 2 ist nicht barrierefrei zu erreichen, Gleis 1 ist nur mit einem großen Umweg über die Breite Straße zu erreichen. Mobilitätseingeschränkte Personen haben den weitesten Weg zum Gleis.
- Als positiver Aspekt wird die Radstation erwähnt, allerdings ist diese ebenfalls in die Jahre gekommen und wenig einladend gestaltet, vor allem im Vergleich zu anderen Radstationen in NRW.
- Herr Dorn, Leiter der Abteilung Straßenbau der Stadt Ibbenbüren, teilt den Anwesenden mit, dass 2022 der gesamte Bahnhof Ibbenbüren (mit Ausnahme der Stellwerkstechnik der Deutschen Bahn) abgerissen und neu errichtet werden soll. Daraufhin werden die Anwesenden nach ihren Wünschen zum Umbau am Bahnhof gefragt:
 - Große Anzeige mit allen Abfahrten von Bussen und Bahnen → Dynamische Fahrgastinformationsanzeige (DFI) ist aktuell an den Bahnsteigen vorhanden, allerdings fehlt eine zentrale DFI am Bahnhofsvorplatz, die über alle Verkehrsträger am Bahnhof informiert. Man muss aktuell erst zum Gleis hoch, um zu überprüfen, ob der Zug pünktlich ist.
 - Überdachte und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen sollten installiert werden.
 - Neuer Bahnhof sollte insgesamt heller und offener gebaut werden, insbesondere die Unterführung.
 - Das Serviceangebot am Bahnhof ist ausbaufähig.

Wilhelmstraße – Schulverkehrsweg

- Herr Dorn berichtet kurz über den durchgeführten Umbau der Wilhelmstraße:
 - Durch den Umbau weisen die Gehwege nun eine Breite von 3 Metern auf. Den Zuzußgehenden wird damit im Vergleich zur vorherigen Situation mehr Platz bereitgestellt.
 - Ein separater Radweg war nicht umzusetzen, da der Platz dafür nicht ausreichte, um die geforderten Mindestanforderungen aus den Regelwerken (insbesondere ‚Empfehlungen für Radverkehrsanlagen‘ - ERA) einzuhalten.
 - Der Radverkehr wird jetzt i.d.R. auf der Straße geführt, Tempo 30 ist nun an einigen Stellen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Dennoch besteht die Möglichkeit für unsichere Radfahrende, den Gehweg zu benutzen (keine Benutzungspflicht der Straße, jedoch Benutzungsrecht für den Gehweg durch Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“).
 - Von der Neugestaltung der Wilhelmstraße profitieren nicht nur Radfahrende. Die Unfallforschung hat nämlich aufgezeigt, dass die strikte Trennung von Rad- und Autoverkehr nicht zwingend auch ein höheres Maß an Sicherheit für die schwächeren Radfahrenden mit sich bringt. Im Gegenteil: Die bessere Sichtbarkeit des Radfahrenden für den Kfz-Verkehr ist ein wesentlicher Punkt für ein Mehr an Verkehrssicherheit. Durch das Radfahren auf der Straße ist eine bessere Sichtbarkeit des Radfahrenden gegeben und der Autofahrende kann sich entsprechend besser auf den Radfahrenden einstellen. In diesem Zusammenhang stehen auch die auf der Fahrbahn aufgebrachten Fahrrad-Piktogramme, die den Autofahrenden daran erinnern soll, dass der Radfahrende eine gleichberechtigte verkehrsteilnehmende Person im Straßenraum ist.
- Einige Teilnehmenden berichten darüber, dass die Wilhelmstraße für Radfahrende unangenehm zu befahren sei, insbesondere zu den Anreiszeiten im Schülerverkehr und beim Begegnungsverkehr mit Bussen.
- Des Weiteren gebe es durch am Straßenrand abgestellte Mülltonnen Behinderungen. Insbesondere zu den Stoßzeiten muss man hier einen „Zick-Zack-Kurs fahren“, da der Gehweg von den vielen Schülerinnen und Schülern genutzt wird. Allgemein wird die Situation sehr chaotisch eingeschätzt und eine Regulierung/Verbesserung gewünscht.
- Herr Dorn titulierte die Situation als „positives Chaos“, da durch die „Unübersichtlichkeit“ die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden gesteigert wird.
- Das Bewusstsein der Kfz-Fahrenden bezüglich einer vermehrten Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmende muss geschult werden bspw. hinsichtlich Überholen von Radfahrenden mit einem Abstand von mindestens 1,5 m.
- Eine mögliche Entlastung für die Wilhelmstraße könnte eine Reduzierung der Elternverkehre an den Schulen bringen. Ggf. sollte die Straße nur noch für Anliegende freigegeben werden.
- Um die Sicherheit sukzessive zu erhöhen, teilt Herr Dorn mit, dass ein Antrag auf Tempo 30 für die komplette Wilhelmstraße gestellt wurde.

- Kritik seitens der Teilnehmenden hinsichtlich der Bauzeit: In der Bauzeit wurde insbesondere während der Hauptanreise-/Hauptabreisezeit in der Baustelle gearbeitet, wodurch der Verkehr zusätzlich behindert wurde. Es wäre wünschenswert, wenn zu den Stoßzeiten nicht gearbeitet würde. Generell wäre es gut, wenn an Baustellen auf spezielle verkehrliche Belange Rücksicht genommen werden könnte, beispielsweise im Zuge von Detailabstimmungen mit den betreffenden Baufirmen.

Ledder Straße / Werthmühlenstraße / Widukindstraße

- Gefährliche Wurzelschäden auf dem Radweg vor allem im Bereich des Kletterwaldes, teilweise liegen viele Äste und viel Blattwerk auf dem Radweg. Es wird sich eine bessere Instandhaltung des Radweges gewünscht.
- Die Querung für Radfahrende auf der Ledderstraße in Richtung Laggenbeck (endender Radweg auf der Straße und Überführung auf den Zweirichtungsradweg) wird als sehr gefährlich empfunden. Ebenso auch die Zuführung vom Radweg auf die Straße in Richtung Zentrum.
- Behinderungen durch zugeparkte Radwege, insbesondere in der Werthmühlenstraße und in der Widukindstraße. Die Problematik muss ins Bewusstsein der Autofahrenden gerufen werden, evtl. durch Flyeraktion (Informationsmanagement), was von der Stadt Ibbenbüren in der Vergangenheit bereits durchgeführt wurde.
- In der Widukindstraße und in der Werthmühlenstraße sollen die Fahrbahnmarkierungen erneuert bzw. geändert werden. Es soll ein durchgehend auf der Straße geführter Schutzstreifen für den Radverkehr entstehen. Aktuell werden die Radfahrenden teilweise auf dem Schutzstreifen auf der Straße geführt, dann wieder abschnittsweise auf dem Gehweg und wieder umgekehrt. Eine einheitliche Markierung wird als wichtig erachtet.

4

Groner Allee (Fahrradstraße)

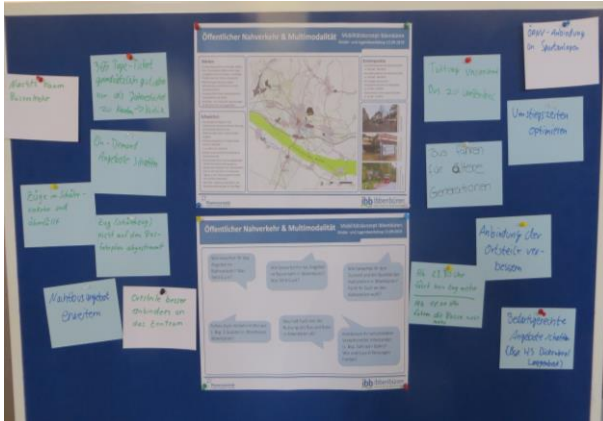
Herr Bednarek informiert im Bereich der Groner Allee über die dort eingeführte Fahrradstraße. Straßen mit der Kennzeichnung „Fahrradstraße“ (Verkehrszeichen 244.1) dürfen nur von Radfahrenden befahren werden. Die zulässige Benutzung durch andere Fahrzeuge muss mit einem Zusatzschild geregelt werden (hier Zusatzzeichen „Kfz frei“). Andere Fahrzeuge müssen sich dem Radverkehr unterordnen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Radfahrende dürfen hier nebeneinander fahren (auf ‚normalen‘ Straßen verboten). Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.

Fahrradstraßen sollen die Anerkennung der Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende sowie die allgemeine Attraktivität des Radfahrens gesteigert werden.

- Hinsichtlich einer zusätzlichen Steigerung der Attraktivität des Radfahrens wurde an der Kreuzung Widukindstraße / Groner Allee eine Ampel mit Anforderungskontakt errichtet. Ankommende Radfahrende können den (der Ampel) vorgelagerten Anforderungskontakt (Druck-

knopf) betätigen und erhalten innerhalb von wenigen Sekunden eine entsprechende Freigabe. Der Radverkehr kann damit die Widukindstraße sicher und i.d.R. ohne Halt / Unterbrechung kreuzen.

- Die Teilnehmenden finden die Idee einer Fahrradstraße gut und auch die Umsetzung gelungen. Generell ist der Tenor in Bezug auf Fahrradstraßen sehr positiv. Es werden sich mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet gewünscht, um den Radverkehr mehr in den Mittelpunkt zu stellen.
 - Herr Dorn teilt den Anwesenden mit, dass weitere Fahrradstraßen geplant sind, welche anhand wichtiger Wegeverbindungen ausgewählt werden müssen. In den nächsten fünf Jahren sollen zusätzlich Radhauptachsen alle Ortsteile mit dem Ibbenbürener Zentrum verbinden. Dies wird im Rahmen der Konzepterstellung in Zusammenarbeit mit dem Gutachter ausgearbeitet.
 - Seitens der Teilnehmenden kommt die Frage auf, ob Radschnellwege eine Rolle im Konzept spielen werden. Herr Bednarek erläutert, dass Radschnellwege wesentlich höhere Qualitätsanforderungen im Gegensatz zu anderen Radwegen in Bezug auf Breite, Direktheit etc. aufweisen; es muss zunächst geprüft werden, wo diese Qualitätsanforderungen umgesetzt werden können. Generell ist aber denkbar, dass vor allem durch den E-Bike-Boom solche Radschnellwege von unterschiedlichen Zielgruppen, wie bspw. pendelnden Personen in Richtung Osnabrück oder Rheine, gewünscht werden und diese während der Konzepterstellung in Betracht gezogen werden müssen.
- 5
- Nach der Thematisierung der Fahrradstraße in der Groner Allee quert die Gruppe die Weberstraße an der Lichtsignalanlage (LSA), um zum Rathaus zurückzukehren. Einige der Anwesenden weisen darauf hin, dass Ihnen die Grünphase der LSA sehr kurz vorkommt. Gemeinsam wird die Grünzeit für die Zufußgehenden gestoppt (= 9 Sekunden). In Anbetracht der Tatsache, dass sich in unmittelbarer Nachbarschaft ein Seniorenzentrum befindet, empfinden die Teilnehmenden die Querungszeit als zu kurz. Herr Dorn erläutert, dass den querenden Personen genug Zeit zur Verfügung steht, da der Kfz-Verkehr nicht automatisch Freigabe („Grün“) erhält, wenn die Signalgeber für den Fußverkehr auf „Rot“ umspringen. Es gibt bei der Ampelschaltung zwei Phasen: „Grünzeit“ und „Schutzzeit“. In der ersten Phase können zu Fußgehende die Straße betreten. Die „Grünzeit“ ist so berechnet, dass mindestens die Hälfte der Fahrbahn überquert werden kann, auch wenn sie erst spät in der Phase betreten wird. Dann beginnt die Schutzzeit. In dieser zeigen die Signalgeber sowohl für die Zufußgehenden als auch für die Kfz „Rot“. Sie ist in der Regel länger als die eigentliche Grünphase und soll den zu Fußgehenden erlauben, noch die Straße sicher zu überqueren.
 - Dennoch wird die Stadtverwaltung die Querungszeit nochmals aufgrund der Lage der LSA und den umliegenden Nutzungen (Seniorenheim, Kino, Eingang zum Stadtzentrum) prüfen. Herr Dorn gibt zusätzlich bekannt, dass die Stadt nicht Eigentümer der LSA ist und sie per se innerhalb der nächsten Jahre umgebaut werden soll.



Ratssaal

Nach der Besichtigungstour wurde im Ratssaal zu folgenden Themen diskutiert:

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

6

Fußverkehr & Straßenraumgestaltung

- Autofreie Innenstadt (nur für Lieferverkehr frei):
 - Störender Autoverkehr in der Kanalstraße.
 - Ruhender Verkehr insbesondere am Neumarkt störend, Parkfläche auf dem Neumarkt sollte neuer Nutzung, wie zum Beispiel einem Spielplatz, unterzogen werden.
 - Es gibt ausreichend Parkbauten in Ibbenbüren. Diese sollten für die Kfz-Nutzenden attraktiver gemacht werden, damit der öffentliche Straßenraum anders genutzt werden kann.
 - Erhöhung der Parkgebühr.
 - Allerdings nicht außer Acht lassen, dass vor allem ältere Personen auf die Versorgungsfunktion der Innenstadt angewiesen sind, weswegen ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen sollten.
 - Wertigkeit der Innenstadt erhöht sich, wenn dort keine Autos mehr verkehren dürfen.
- Kein Busverkehr in der Innenstadt, da die Straßen sehr eng sind und um Aufenthaltsqualität sowie Verkehrssicherheit für Fußverkehr nicht einzuschränken.
 - Stationen um die Innenstadt herum sind ausreichend, da diese sehr kompakt ist.

- Mehr Platz für Cafés / Außengastronomie, wenn Busse nicht mehr durch das enge Zentrum fahren müssen.
- Allerdings müssen für mobilitätseingeschränkte Personen Zugänge / kurze Wege berücksichtigt werden.

Radverkehr

- Ausbau der Radwegeachsen (Breite, Beleuchtung, Durchgängigkeit).
- Radschnellwege zwischen den Ortsteilen und ins Umland schaffen.
- Für die Vermeidung von Angsträumen: Fahrradstraßen / Radwege / Straßen durchgehend beleuchten und diese nachts nicht abschalten, sondern nur noch dimmen. Als Beispiel wird hier der Schierloher Mühlenweg genannt. Herr Dorn teilt diesbezüglich mit, dass eine neue intelligente Beleuchtungstechnik am Radweg „Am Wieskebrook“ in Ibbenbüren eingeführt wurde. Die Straßenbeleuchtung ist grundsätzlich gedimmt; sobald man sich jedoch mit dem Fahrrad nähert, strahlt die Beleuchtung in voller Kraft. So wird Energie gespart, aber gleichzeitig eine durchgehende Beleuchtung garantiert. *Informationen dazu unter: <https://www.ivz-aktuell.de/Lokales/7598847/Wenn-nachts-das-Licht-angeht->*
- Riesenbecker Postweg für Radfahrer gefährlich.
- Poststraße für das Radfahren durch parkende Autos schwierig (auch Schulweg).
- Mehr E-Ladesäulen für E-Bikes installieren.
- E-Bikes sollten noch mehr gefördert werden.
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte ausgeweitet werden: Arbeitgeber bezuschussen den Kauf eines E-Bikes und das E-Bike kann in Raten abbezahlt werden (Vorbild Stadtverwaltung Ibbenbüren).

7

Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

- In Ibbenbüren besteht viel Fläche zum Parken (Bsp. Neumarkt); gleichzeitig ist die darunter liegende Tiefgarage nicht ausgelastet. Parkplätze in der Innenstadt sind zu attraktiv (Parkraummanagement).
- Die Münsterstraße weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf. Hier muss die Sicherheit erhöht werden. Aufgrund der Funktion als Hauptverkehrsachse sind verkehrsberuhigende Maßnahmen nur in beschränktem Umfang umzusetzen. Sicherheit / geringeres Verkehrsaufkommen kann durch Attraktivitätssteigerung anderer Verkehrsträger erreicht werden → Änderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes → Reduzierung der Kfz-Belastung
- Mehr E-Ladesäulen für Elektroautos installieren.

Öffentlicher Nahverkehr & Multimodalität

- Preise und Tarife anpassen. Das Ibb-Ticket (99 Cent pro Tag) gibt es nur als Jahreskarte; dieses sollte es auch für kürzere Zeitspannen geben (Tages-, Wochenend- oder Monatsticket).
- Umstiegszeiten am Bahnhof optimieren und aufeinander abstimmen

- Insbesondere in der Verknüpfung zwischen dem zusätzlichen Schülerzug und dem Busverkehr ergeben sich häufig Probleme, da der Zug häufig verspätet ist. Schüler*innen können oftmals den letzten Bus zur ersten Stunde Richtung Schule nicht mehr erreichen, da die Umstiegszeit zu knapp bemessen ist. Da die Schüler*innen dadurch häufig zu spät kommen, wird der Zug de facto nicht genutzt und es kommt somit auch nicht zur gewollten Entlastung.

Nachtrag dazu: Nachforschungen nach dem Kinder- und Jugendworkshop haben ergeben, dass es im Rahmen des Fahrplanwechsels 2019/2020 zu Änderungen kommen soll: Linie RE 60 Rheine - Osnabrück: Für den zusätzlichen Schülerzug um 7.19 Uhr ab Rheine, der in Ibbenbüren endet, ist die Nachfragezahl mit ca. 30 Personen sehr gering, während der Regelzug der RE 61 um 7.14 Uhr überlastet ist. Um eine wirksame Entlastung für die Linie 61 zu erreichen, soll der Schülerzug künftig gegen 7.09 Uhr und damit vor dem Regelzug verkehren.

- Ab 23:30 Uhr sind keine Zug- und Busverbindungen (außer Samstag) vorhanden. Nachtbusangebot sollte ausgeweitet werden, auch werktags.
- Anbindung der Ortsteile muss verbessert werden mit bedarfsgerechten durchgängigem Busverkehr, aber auch Verbindungen zwischen den Ortsteilen und außerhalb. Als Beispiel wird hier Uffeln genannt: Die letzte Linienverbindung fährt um kurz nach 16 Uhr Richtung Ibbenbüren Zentrum, und vom Ibbenbürener Zentrum kommt man nach 16 Uhr nicht mehr mit einer direkten Busverbindung nach Uffeln. Lediglich ein Taxirufbus verkehrt nach 16 Uhr noch.
- Besseres Bus-Netz bedeutet bessere Lebensqualität und Teilnahme am Leben. Gerade für heranwachsende Menschen ist die Teilnahme an Aktivitäten, das Treffen von Freunden usw. sehr wichtig, weswegen der Bus auch eine Art soziale Verantwortung hat.
- Busverbindungen zu Sportstätten/ Sportvereinen wären wünschenswert. Dies wäre auch eine Entlastung für Eltern, da Jugendliche diese Wege alleine tätigen könnten. Ebenso wünschen sich die Teilnehmenden mehr Buslinien und eine Bedienzeit bis in die späteren Abendstunden am Jugendkulturzentrum.
- Es sollte ein bedarfsgerechtes Angebot geschaffen werden. Als Beispiel wird hier die Hauptschule Dickenberg bzw. Laggenbeck genannt, zwischen diesen beiden Standorten existiert ein Bedarf für Busverkehr.
- E-Busse sind von Interesse und werden als sinnvoll erachtet
 - Liegt in der Verantwortung der RVM
 - Es wurden erste Pilotprojekte gestartet, deren Übertragbarkeit in Ibbenbüren geprüft werden muss
- Informationsapp (DB, RVM) werden von älteren Personen nicht genutzt, deshalb sollte eine analoge Alternative beibehalten werden.
- On-Demand-Angebote (u. a. Carsharing) schaffen, da Bus- und Zugtaktung sehr starr und unflexibel sind.

Abschluss

Nach Abschluss der Diskussion verweist Herr Bednarek darauf, dass eine Veröffentlichung der Dokumentation der heutigen Veranstaltung auf der Homepage der Stadt sowie auf der Webseite www.ibb-mobil.de vorgesehen ist.

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