

Integriertes Gesamtverkehrskonzept Schwerte Nord

Dortmund, im Februar 2011

Auftraggeber:

Stadt Schwerte

Rathaus II

Konrad-Zuse-Straße 4

58239 Schwerte

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung

Dr.-Ing. Frehn, Schulten, Steinberg

Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0 • Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Matthias Franz

Dipl.-Ing. Simon Krumm

In dem nachfolgenden Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancen- gleich Frauen und Männer angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung , Inhalt und Vorgehen	5
1.1	Anlass und Zielstellung.....	5
1.2	Aufbau und Vorgehensweise.....	6
1.3	Prozessgestaltung: Partizipativ und kommunikationsorientiert	6
2.	Bestandsanalyse Schwerte Nord	8
2.1	Lage und Erschließung des Planungsraums	8
2.2	Raum- und siedlungsstrukturelle Gliederung	9
2.3	Analyse des Straßennetzes	10
2.4	Fuß- und Radverkehr	17
3.	Aktuelle Planungen und Entwicklungsperspektiven	19
3.1	Geplante Infrastrukturmaßnahmen	19
3.2	Verkehrsprognosen- Wie wird sich der Verkehr entwickeln?.....	24
4.	Workshopergebnisse.....	26
5.	Maßnahmenkonzept	29
5.1	Pkw-Durchgangsverkehr verringern	29
5.2	Quartiere weiter verkehrsberuhigen	35
5.3	Lkw-Verkehr lenken und verträglich abwickeln	40
5.4	Erreichbarkeit sichern, Verkehrssicherheit erhöhen.....	44
5.5	Optimale Voraussetzungen für Rad- und Fußverkehr (Nahmobilität)	49
6.	Ausblick.....	53

Quellen

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Planungsraum Schwerte Nord	8
Abb. 2: Strukturelle Gliederung des Planungsraums	9
Abb. 3: Klassifizierung des Straßennetzes	11
Abb. 4: Verkehrsregelungen im Planungsraum.....	12
Abb. 5: Verkehrsbelastungen im Planungsraum Schwerte Nord	13
Abb. 6: Durchgangsverkehre in den anliegenden Wohngebieten	14
Abb. 7: Konflikte im Bereich Lkw-Verkehr.....	16
Abb. 8: Netzveränderungen	20
Abb. 9: Bebauungsplan Nr. 18 "Friedhofstraße"	21
Abb. 10: Bebauungsplan Nr. 153 „Hundhausen“	22
Abb. 11: Im Verkehrsmodell (IGS 2009) berechnete Verkehrszunahmen und -abnahmen	25
Abb. 12: Verkehrsversuche Alter Dortmunder Weg und Klusenweg	31
Abb. 13: Zu erwartende Mehrbelastungen bei einer möglichen Sperrung der Bergstraße.....	35
Abb. 14: Geschwindigkeitsreduzierende/Aufmerksamkeitserzeugende Maßnahmen	38
Abb. 15: Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	39
Abb. 16: Lokale Perspektive Lkw-Verkehr.....	40
Abb. 17: Querspange Ostendamm.....	42
Abb. 18: Beschilderung nach dem Dresdener Modell.....	44
Abb. 19: Entschärfung der Kreuzungssituation B236 (Schritt 1)	46
Abb. 20: Entschärfung der Kreuzungssituation B236 (Schritt 2).....	47
Abb. 21: Entschärfung der Kreuzungssituation B236 (Schritt 3)	48
Abb. 22: Stärkung der Nahmobilität	50
Abb. 23: Schema Fahrradfreundliche Alternativen („Fahrradboulevards“).....	51

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: DTV-Entwicklung auf der B236 südlich der BAB 1.....	12
---	----

1. Aufgabenstellung , Inhalt und Vorgehen

1.1 Anlass und Zielstellung

Die Stadt Schwerte hat das Büro Planersocietät aus Dortmund mit der Erstellung eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für den Bereich Schwerte Nord beauftragt. Dieses wurde unter Beteiligung der Anwohner, der Interessengemeinschaften, der Verwaltung, dem Landesbetrieb Straßenbau, dem Kreis Unna, der Polizei sowie der Politik für die Quartiere westlich und östlich der B236 erarbeitet. Die B236 stellt eine wichtige und mit über 20.000 Kfz am Tag auch eine sehr stark belastete Verkehrsachse für Schwerte dar. Es erfolgt derzeit für den Abschnitt der Ortsdurchfahrt die Ausbauplanung durch den Baulastträger Straßen.NRW.

Hintergrund für das zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept sind u.a. verschiedene Bürgeranliegen, die seit einigen Jahren v.a. von Anwohnern des Talwegs, Westhellwegs, der Sonnenstraße und des Klusenwegs (Schicht 24) sowie von Anwohnern des Schichts 14b (Friedhofstraße/Alter Dortmunder Weg) vorgebracht werden. Diese Anliegen beziehen sich v.a. auf den Schleich- bzw. Durchgangsverkehr durch die Wohngebiete, den Lkw-Verkehr zu den Industrie- und Gewerbebetrieben, die Abbiegesituation und Stauproblematik an der B236 sowie verschiedene verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben können. Zudem werden sich zukünftig durch den Bau der K10n sowie die derzeitige Ausbauplanung der B236 einige Änderungen ergeben, die ebenfalls mit berücksichtigt werden sollen.

Die B236 stand schon mehrfach im Fokus verschiedener Verkehrsgutachten, zuletzt durch das Gutachten von IGS 2009 zum Ausbau der B236 in der Ortsdurchfahrt.

Ziele des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes Schwerte Nord sind,

- > die verschiedenen Untersuchungen und Diskussionsstränge aus der Stadt Schwerte zusammenzuführen und aufzubereiten,
- > einen Workshop mit betroffenen Bürgern, politischen Vertretern sowie der Verwaltung und Verkehrsexperten vorzubereiten, durchzuführen und zu moderieren. In dem Workshop sollte ein konsensorientierter Vorschlag erarbeitet und zwischen den Gruppen abgestimmt werden, sowie
- > Empfehlungen und Maßnahmen für die Verkehrsorganisation in den Wohngebieten westlich und östlich der B236 zu erarbeiten.

1.2 Aufbau und Vorgehensweise

Das Gesamtverkehrskonzept Schwerte Nord lässt sich in drei wesentliche Teile gliedern. In eine umfassende Bestandsanalyse, das Aufzeigen von Entwicklungsperspektiven sowie die abschließenden gutachterlichen Empfehlungen.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden in Kapitel 2 dargestellt; sie umfassen:

- > Örtliche Bestandsaufnahme und vorbereitende Gespräche mit dem Auftraggeber
- > Sichtung und Auswertung vorhandener Verkehrsgutachten und -daten sowie Planunterlagen
- > Qualitative Aufnahme der Straßenraum- und der verkehrlichen Situation auf der B236 sowie in den angrenzenden Wohngebieten mit ihren aktuellen Verkehrsregelungen und Ausbauformen
- > Analyse der Bedingungen für Rad- und Fußverkehr (Nahmobilität)
- > Vorgespräche mit betroffenen Bürgern und der Politik sowie ansässigen Unternehmen
- > Ausarbeitung wesentlicher Konfliktpunkte

Kapitel 3 umfasst das Aufzeigen aktueller Planungen im Bereich Infrastruktur und zukünftiger Entwicklungen des Verkehrsaufkommens. Diese bildeten zusammen mit der Bestandsanalyse und ersten Maßnahmenvorschlägen die Grundlage für den Planungsworkshop. In die weitere Betrachtung gingen auch mittel- und langfristige Netzveränderungen seitens der Stadt Schwerte und Straßen.NRW mit ein. Zur Bewertung der Entwicklungsperspektiven wurden im Rahmen des Gutachtens keine eigenen Verkehrserhebungen bzw. Modellberechnungen durchgeführt. Stattdessen wurde zur Prüfung von zukünftigen Entwicklungsszenarien und zur Wirkungsabschätzung von künftigen Netzfällen das Verkehrsgutachten zum Ausbau der B236 in der Ortsdurchfahrt Schwerte der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS) aus dem Jahre 2009 genutzt.

Daraus wurde der Handlungsbedarf für eine verträgliche Straßenraumgestaltung abgeleitet und ein entsprechendes Maßnahmenkonzept für den Untersuchungsraum Schwerte Nord entwickelt (vgl. Kapitel 4).

1.3 Prozessgestaltung: Partizipativ und kommunikationsorientiert

Von der Stadt Schwerte wurde ein partizipatives Verfahren für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Schwerte Nord ausdrücklich erwünscht. Um ein zielorientiertes Ergebnis zu erzielen wurde ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren durchgeführt. Ein solches Vorge-

hen hat sich bewährt, um mögliche Barrieren und Konfliktlinien im Vorfeld abzubauen sowie gegenseitige Lernprozesse zwischen den Beteiligten zuzulassen.

Ziele des Workshopverfahrens waren:

- > Information und Austausch über Sichtweisen, Probleme und Lösungsansätze der am Prozess beteiligten Personen
- > Verständigung und Klärung von Missverständnissen und Differenzen, Gründe und Hintergründe sowie Folge- und Nebenwirkungen
- > Konzeptionelle Ideenfindung: Gemeinsam in zwei Arbeitsgruppen sollten Lösungsvorschläge gesammelt und diskutiert werden, um daraus Empfehlungen als konkrete Vereinbarung unter allen Beteiligten abzuleiten

Zunächst wurden mit Schlüsselakteuren wie Anwohnergruppen, Politikern, Straßen.NRW, Unternehmen etc. vorbereitende Gespräche geführt, um Rahmenbedingungen, Forderungen bzw. Vorschläge zu eruieren.

In einem weiteren Vorgespräch zur Vorbereitung des Workshops am 06.09.2010 wurden Problemstellungen und Anregungen für verschiedene Themenbereiche rund um die B236 zusammengetragen. Hierbei standen Themen wie die allgemeine Verkehrssituation auf der B236, der Durchgangsverkehr, die Belastungen im Wohngebiet westlich der B236 sowie die Erreichbarkeit des Wohngebiets um den Alten Dortmunder Weg im Vordergrund. Außerdem einigten sich die beteiligten Akteure aufgrund ihrer ausreichenden Ortskenntnis im Bereich des Planungsraums darauf, auf die vorerst geplanten gemeinsamen Planungsspaziergänge vor Ort zu verzichten. Darüber hinaus wurde von den Anwohnern der Wunsch geäußert, die Gebiete östlich und westlich der B236 als einen Planungsraum zu betrachten und keine separaten Maßnahmen zu entwickeln.

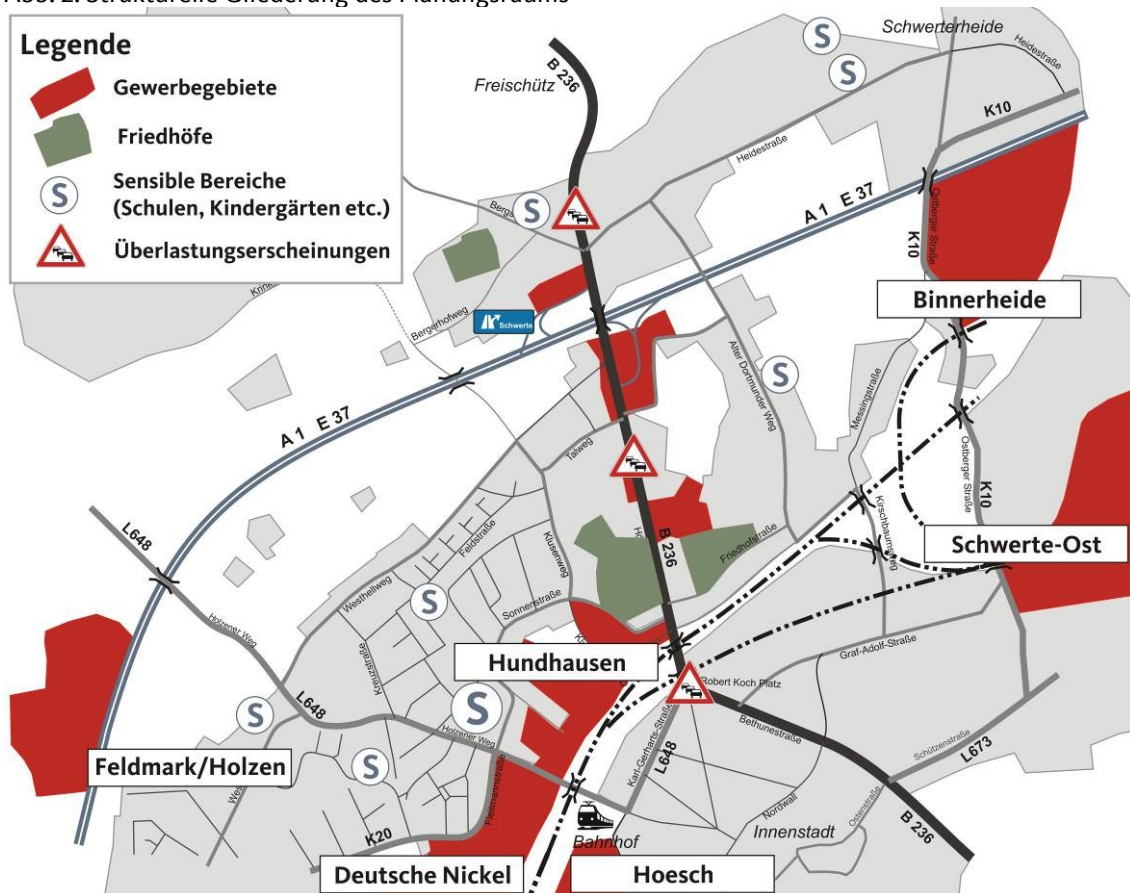
Im Folgenden wurde am 03.11.2010 ein Maßnahmen-Workshop durchgeführt, auf dem die Problemfelder und mögliche Maßnahmen diskutiert wurden. Während des Workshops wurde zunächst im Plenum eine gemeinsame Basis geschaffen und in Kleingruppen mögliche Lösungsvorschläge als Anregungen und Prüfaufträge für das Gutachterbüro erarbeitet. Die Ergebnisse aus den Kleingruppen wurden wiederum im Plenum zusammengeführt sowie die Zielkonflikte und ersten konsensorientierten Lösungen kurz dargestellt.

Zusammenfassend wurden auf der Grundlage der Werkstatteergebnisse Empfehlungen sowie ein konkretes Gesamtverkehrskonzept für Schwerte-Nord erarbeitet. Dieses Konzept beinhaltet konsensorientierte Lösungen, die Klärung von offenen Fragestellungen und Prüfaufträgen sowie die Festlegung der Prioritäten (Umsetzungszeithorizont).

2.2 Raum- und siedlungsstrukturelle Gliederung

Der Planungsraum ist geprägt durch eine Siedlungsstruktur mit Wohn- sowie Gewerbe- und Industriebebauung westlich und östlich der B236. Östlich des Planungsraums liegen die großen Gewerbegebiete Binnerheide sowie Schwerte-Ost und im Westen befinden sich die Industrieflächen von Hoesch, Hundhausen sowie der Deutschen Nickel. Problematisch hierbei sind diese gewachsenen Mischgebiete insofern, dass die An- und Ablieferung der Betriebe teilweise durch die Wohngebiete erfolgt bzw. diese Wohngebiete von Schleichverkehren betroffen sind und darüber hinaus die Fahrten der Beschäftigten der Betriebe zusätzlich zu einer erhöhten Verkehrsbelastung in den Wohngebieten führt. Zudem führen die Schleichverkehre entlang von sensiblen Bereichen wie Schulen, Kindergärten oder Senioreneinrichtungen. Hier gilt es im Rahmen des Konzepts einerseits verträglichere Lösungen für die Anwohner zu finden und andererseits die Erreichbarkeit der Betriebe sicherzustellen.

Abb. 2: Strukturelle Gliederung des Planungsraums



Quelle: Eigene Darstellung

2.3 Analyse des Straßennetzes

Die von Norden nach Süden verlaufende B236 gilt als zentraler Verteiler in Schwerte mit einer Zubringerfunktion zur Autobahn A1, die das Ruhrgebiet mit dem Rheinland und dem Münsterland verbindet. Die B236 gilt als Ortsdurchfahrt Schwertes und beginnt an der Kreuzung B236/ L673 und endet im Süden der BAB A1, wo der Talweg auf sie trifft. Die B236 zeichnet sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen mit einem DTV von 20.500 Kfz südlich der BAB 1 sowie einem hohen Güter- und Schwerverkehrsanteil von 5-8% aus, wodurch häufige Stauungen auftreten (vgl. IGS 2009).

Die Landesstraßen L648 im Osten und die L673 im Süden Schwertes treffen jeweils am südlichen Ortsausgang auf die B236 und verbinden Schwerte mit den westlichen und östlichen Umlandgemeinden. Sie sind zum größten Teil von angrenzender Wohnbebauung geprägt, wobei die L648 zudem die beiden Industrieflächen Deutsche Nickel und Hundhausen durchläuft.

Im Osten Schwertes verläuft von Norden nach Süden die Kreisstraße K10 (Ostberger Str./Lohbachstr.), welche als Verbindung Schwertes mit dem nördlichen Umland dient. Die Kreisstraße K10 ist teilweise von angrenzender Wohnbebauung gekennzeichnet und verläuft zudem entlang des Gewerbegebietes Binnerheide. Zukünftig soll sie mit der K 10n auf der Höhe des Talwegs mit der B236 verbunden werden. Die Landes- und Kreisstraßen „umfahren“ sozusagen das engere Plangebiet.

Die Wohnstraßen haben zum Teil eine Sammelfunktion. So verbinden die Heidestraße und die Bergstraße die Wohngebiete im Norden mit der B 236 und der Alte Dortmunder Weg den Norden Schwertes mit dem Wohngebiet östlich der B236. Der Westhellweg, der Talweg, der Klusenweg und die Sonnenstraße verbinden zudem die B236 mit der L648 (Holzener Weg) und gelten somit als wichtige Erschließungsstellen für das Wohngebiet westlich der B236 sowie in Teilen für die Gewerbeflächen Deutsche Nickel und Hundhausen.

Abb. 3: Klassifizierung des Straßennetzes

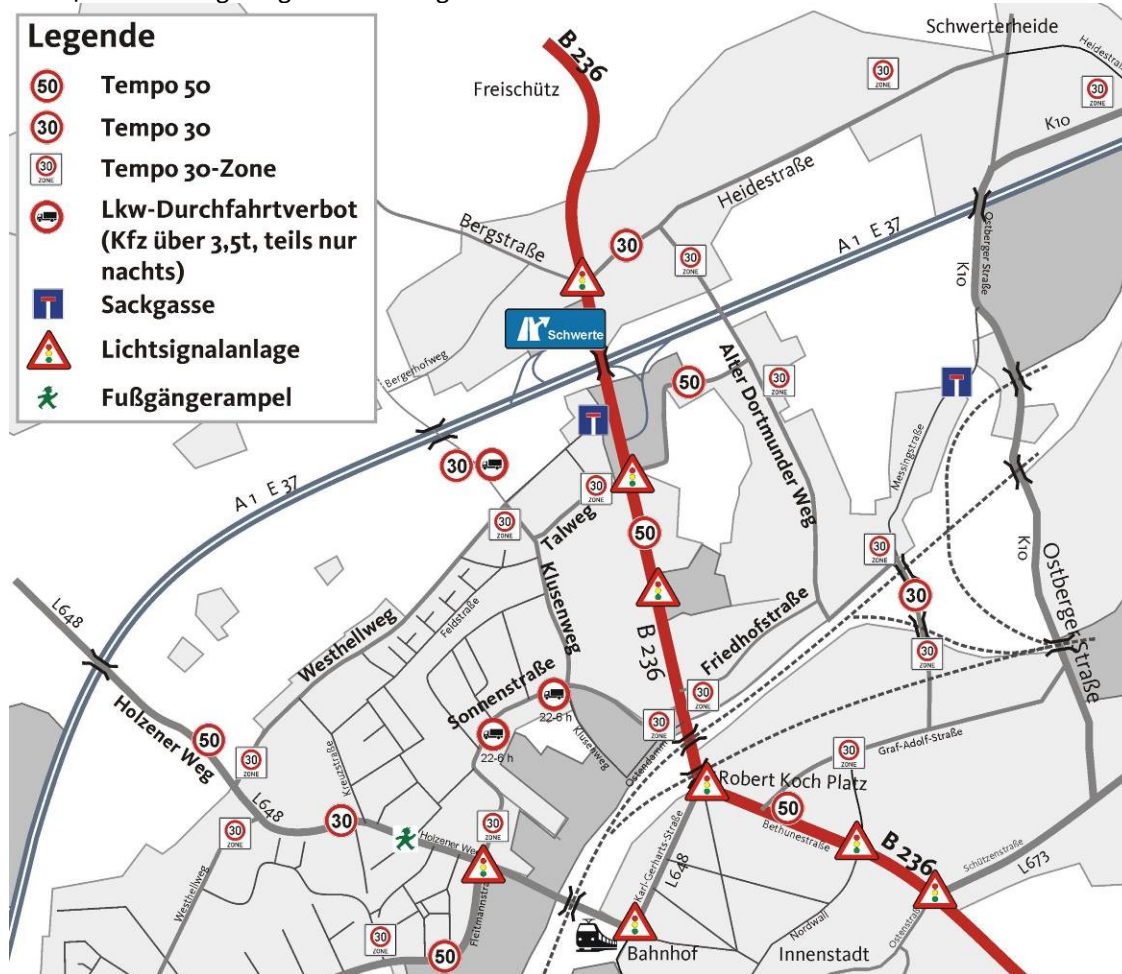


Quelle: Eigene Darstellung

In den Wohngebieten gilt nahezu flächendeckend Tempo 30. Dies wird teilweise unterstützt durch bauliche Elemente wie Aufpflasterungen, Einengungen oder Versätze. Lichtsignalanlagen befinden sich auf der B236 an den Kreuzungen B236/ Karl-Gerharts-Straße, B236/ Am Dohrbaum, B236/ Talweg und B236/ Heidestraße/ Bergstraße. Neben der B236 ist lediglich die Kreuzung Holzener Weg/ Fleitmannstraße signalisiert.

Die Kreuzungsbereiche im Netz der Haupt- und Sammelstraßen sind überwiegend als klassische Knotenpunktformen angelegt. Lediglich an der Kreuzung der Kreisstraße Lohstraße (K 10n) und der Landesstraße Schützenstraße (L 673) ist ein Kreisverkehr installiert. Im Zuge des geplanten Neubaus der Kreisstraße K10n Talweg-Binnerheide ist zukünftig ein weiterer Kreisverkehr an der Ostberger Straße vorgesehen.

Abb. 4: Verkehrsregelungen im Planungsraum



Quelle: Eigene Darstellung

Durchfahrtsverbote für den Lkw-Verkehr gibt es von 22:00 bis 6:00 Uhr im Bereich der Sonnenstraße und gantztägig an der Kreuzung Westhellweg/ Klusenweg in Richtung Norden. Des Weiteren ist der Westhellweg von der B236 abgehängt. Dies gilt ebenfalls für die Messingstraße, die nicht an die Ostbergerstraße (K 10) angebunden ist. Ein vom Ingenieurbüro IGS erstelltes Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Verkehrsbelastungen auf der B236 südlich der A1 in den letzten zehn Jahren weitestgehend gleich geblieben sind, trotz des im Juli 2008 eröffneten Tunnels in Berghofen (vgl. IGS 2009 sowie Tab. 1).

Tab. 1: Entwicklung des täglichen Verkehrs auf der B236 südlich der BAB 1 (DTV=Tagesbelastungen für alle Wochentage; DTV-W=Tagesbelastungen für normale Werkstage)

2005 (Daten SVZ)		2008 (Daten Ruhrpilot)		2009 (Zählung IGS)	
DTV-W	DTV	DTV-W	DTV	DTV-W	DTV
21.244	20.205	24.081	22.479	22.150	20.677

Quelle: Eigene Darstellung nach IGS 2009

Nach der aktuellsten Verkehrserhebung von 2009 durch das Büro IGS ist der Querschnitt im Bereich der Anschlussstelle B236/ BAB 1 mit einem DTV von 25.900 am höchsten belastet und liegt im engeren Planungsraum südlich der BAB 1 bei etwa 20.500. In den anliegenden Wohngebieten westlich und östlich der B236 verteilen sich die Verkehre im Querschnitt zwischen 700 und 4.100 Kfz/ 24h (vgl. IGS 2009). Die genaue Verteilung wird noch einmal in der folgenden Abbildung deutlich.

Abb. 5: Verkehrsbelastungen im Planungsraum Schwerte Nord (Modellwerte Analysefall nach Modellberechnungen von IGS 2009)

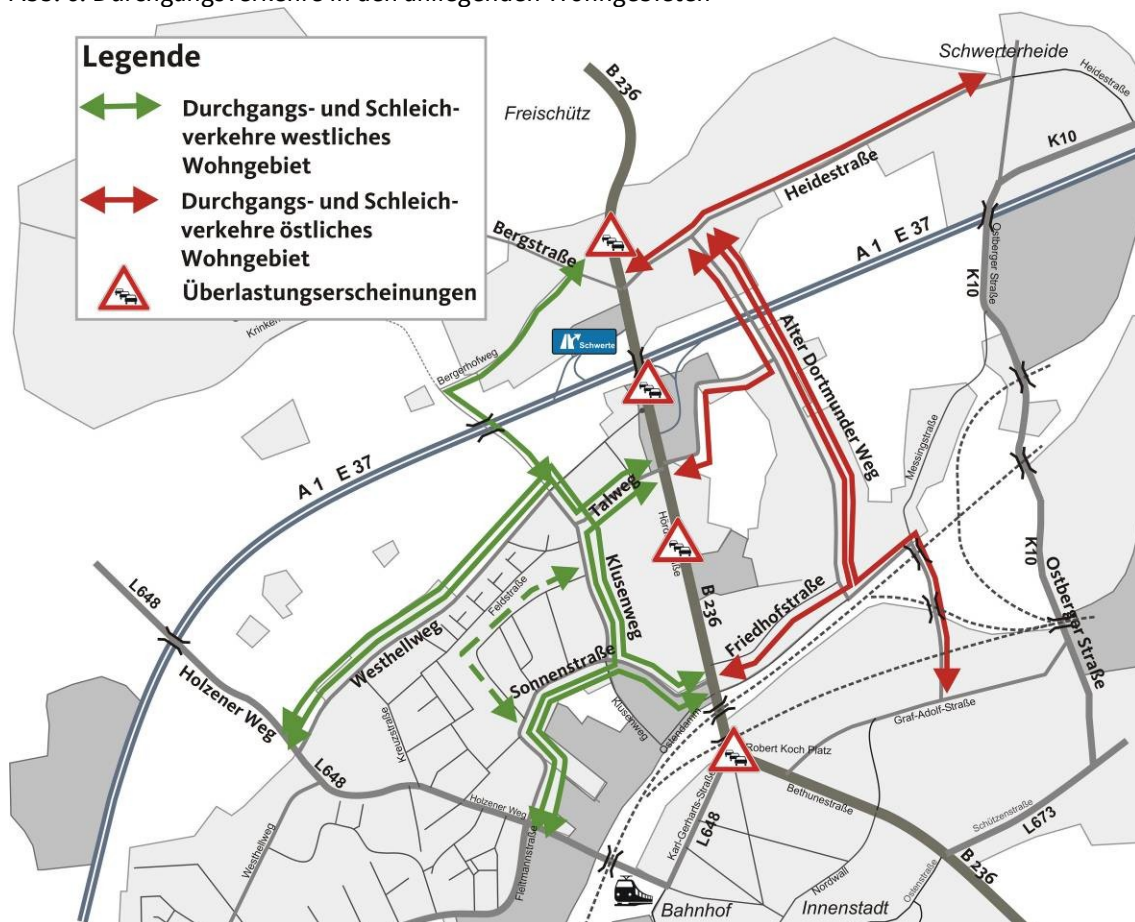


Quelle: IGS 2009

Infolge der hohen Verkehrsbelastungen und häufigen Stauungen auf der B236 ist eine Verdrängung von Verkehren von der Bundesstraße in die umliegenden Wohnquartiere zu beobachten. Die betroffenen Gebiete westlich und östlich der B236 werden demnach nicht nur durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner und Arbeitnehmer der dort ansässigen Ge-

werbebetriebe belastet, sondern vielmehr zusätzlich auch durch ausweichende Schleich- und Durchgangsverkehre. Betroffen von diesen Schleichverkehren sind vor allem die in West-Ost-Richtung verlaufenden Straßenzüge Sonnenstraße, Westhellweg, Kopernikusstraße und Friedhofstraße sowie die Nord-Süd-Verbindungen Klusenweg und Alter Dortmunder Weg. Im Bereich Talweg/Klusenweg wurden durch die Stadt Schwerte im Jahr 2007 Verkehrszählungen durchgeführt. Diese hatten im Vergleich zu Zählungen aus dem Jahr 2004 keine Zunahmen bei den Pkw- und Lkw-Belastungen ergeben. Dies unterstreicht nochmals die Ergebnisse von IGS 2009, die insgesamt von einer Stagnation des Verkehrsaufkommens in den letzten 10 Jahren ausgehen. Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den nächsten 15 Jahren finden sich in Kap. 3.2.

Abb. 6: Durchgangsverkehre in den anliegenden Wohngebieten



Quelle: Eigene Darstellung

In den Wohnstraßen sind zudem Konflikte in Bezug auf die Anordnung der Parkstände zu beobachten. Dies betrifft vorrangig den Talweg, die Kopernikus- und die Sonnenstraße. Aufgrund der abgestellten Fahrzeuge in den Seitenbereichen der Straßen und in Kombination mit den baulichen Einengungen, werden die Sichtverhältnisse für sich entgegenkommende Fahrzeuge teils stark eingeschränkt und es fehlen ausreichende Ausweichmöglichkeiten.

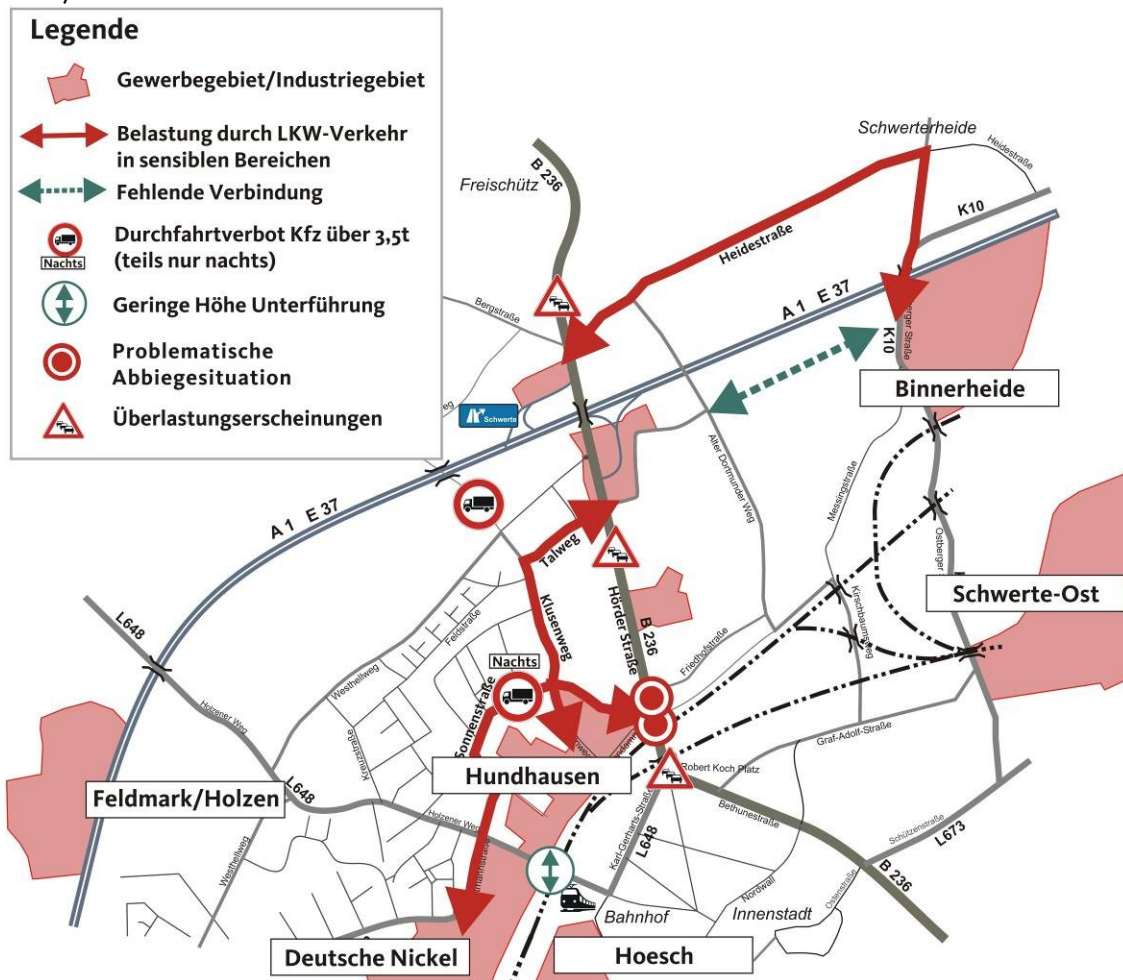
Infolge dessen weichen einige Fahrzeuge auf die Gehwege in den Seitenbereichen aus und stellen mitunter eine Gefahr für Fußgänger dar.



Im Zuge von Geschwindigkeitsmessungen seitens der Kreispolizeibehörde wurden zwar nur wenige deutliche Überschreitungen (> 10 km/h) der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Wohngebieten festgestellt. Von den Anwohnern wird dies subjektiv jedoch anders wahrgenommen. Vor Ort zu beobachten sind immer wieder Missachtungen der rechts-vor-links-Regelungen sowie ein Zustandekommen von gefährlichen Verkehrssituationen an schlecht einsehbaren Einmündungen. Außerdem ist die Verkehrsberuhigung mit Markierungen und baulichen Elementen teilweise noch lückenhaft, wie z.B. auf Teilen des Dortmunder Wegs (Schulweg!).

In Folge der engen Verflechtung der Wohngebiete mit Flächen von Industrie und Gewerbe wird der Durchgangsverkehr zusätzlich durch Lkw Verkehre noch erhöht. Hierbei sind vorrangig die Sonnenstraße und in Teilen auch der Klusenweg und der Talweg betroffen. Neben der hohen Verkehrsbelastung auf der B236 (Schleichverkehre!) ist ein weiterer Grund von Lkw-Fahrten durch die anliegenden Wohngebiete in einer fehlerhaften Führung durch Navigationssysteme zu vermuten. Eine weitere Erklärung liegt in der für einige Lkws notwendigen Umfahrung des Holzener Wegs, da die dortige Bahnunterführung für große Lkws nicht ausreichend hoch ist, was in Gesprächen mit betroffenen Unternehmen deutlich wurde.

Abb. 7: Konflikte im Bereich Lkw-Verkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Im Bereich der B236 kommt es aufgrund der durch das hohe Verkehrsaufkommen verschuldeten Staubildungen zu Konflikten bei Abbiegesituationen. Dies betrifft v.a. die Kreuzungsbereiche, in denen Kfz von der Sonnenstraße sowie der Friedhofstraße, Bergische- u. Märkische Str. auf die B236 einbiegen wollen, dort kommt es gerade bei Linksabbiegern zu riskanten Abbiegesituationen. Hier fürchten Anwohner insbesondere zukünftige Linksabbiegeverbote aus der Friedhofstraße auf die B236. Auch der Landesbetrieb Straßen.NRW sieht einem vorläufigen Sicherheitsaudit zufolge (definitive Ergebnisse stehen noch aus) Sicherheitsmängel (vgl. auch Kapitel 3.1 und 4).



Ebenfalls sind Konflikte in den Kreuzungsbereichen von Ostendamm, Bergischer Straße und B236 zu beobachten. Der Abbiegeradius ist dort sehr eng bemessen, was vor allem dazu führt, dass Lkws, die aus dem Gewerbegebiet Hundhausen kommen, beim Abbiegevorgang sehr weit mit ihrem Fahrzeug in den Kreuzungsbereich ausscheren müssen. Zudem herrschen aufgrund des nahliegenden Tunnelmundes in Richtung Norden besonders eingeschränkte Sichtverhältnisse.

2.4 Fuß- und Radverkehr

Die Stadt Schwerte möchte in Zukunft verstärkt den Radverkehr fördern. Hierfür wird bzw. wurde ein alltagstaugliches Radwegekonzept, nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern vorrangig auch für die Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehre, mit schnellen, direkten und sicheren Verbindungen entwickelt (vgl. auch Stadt Schwerte 2006).

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split der Stadt Schwerte ist nach aktuellen Untersuchungen gering und es ist von einem hohen Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen auszugehen (vgl. Stadt Schwerte 2006). Auch trotz der in den letzten zehn Jahren getätigten Maßnahmen sind jedoch weitere grundlegende Mängel zu beobachten, wobei die B236 ein wesentliches Problemfeld darstellt.

Die B236 ist gestalterisch und funktional geprägt von ihrer Verkehrsfunktion und stellt im Bezug auf den Fuß- und Radverkehr durch ihre hohen Verkehrsbelastungen eine starke Trennwirkung dar. Durch den stark dominierenden Kfz-Verkehr auf der B236 bleiben für den Fuß- und Radverkehr nur Resträume, was den Ansprüchen an Aufenthalt, Beweglichkeit und Sicherheit entgegensteht. Radfahrer haben folglich keine eigenen Anlagen, um sich uneingeschränkt bewegen zu können. Außerdem bietet die B236 mit lediglich drei Überwegen auf einer Strecke von 1,5 Kilometern nur unbefriedigende Querungsmöglichkeiten.



Zudem kommt es an den Überwegen zu langen Wartezeiten. Dieses Problem ist ebenfalls an der im Westen des Plangebiets befindlichen Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Holzener Weg/Im Bohlgarten zu beobachten, die eine fußgängerunfreundliche Ampelschaltung (Anforderungskontakt) aufweist.

Auch die Raumgestaltung bietet den Fußgängern und Radfahrern auf der B236 wenig Attraktivität. Die hohe Abgasbelastung und die starke Verlärmung durch das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere dem Lkw-Verkehr, mindert die Aufenthaltsqualität für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer weiter. Ein weiteres Problem stellen die unattraktiv gestalteten Tunnel sowie Unterführungen im Plangebiet dar, die durchweg als Angsträume zu bewerten sind.



3. Aktuelle Planungen und Entwicklungsperspektiven

Im folgenden Kapitel werden aktuelle Planungen und daraus resultierende Folgen für das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Darstellung und Diskussion der einzelnen Planungen und Maßnahmen unter Beteiligung der Anlieger, der Politik und weiterer Akteure bildeten wesentliche Grundlagen für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts Schwerte Nord.

3.1 Geplante Infrastrukturmaßnahmen

Während der Neubau der Kreisstraße K10n unmittelbar vor dem Baubeginn steht, liegt für den Umbau der B236 in der Ortsdurchfahrt (Talweg bis Kreuzung Ostentor) nur ein vorläufiges Konzept vor, welches mit der Stadt Schwerte diskutiert wird. In diesem Zusammenhang steht auch die Diskussion um die Friedhofstraße sowie weiterer Straßen, die in die B236 münden.

Bau der K10n

Die K10n wird unterhalb der BAB A1 in West-Ost-Richtung verlaufen und von der Hörder Straße an der Einmündung zum Talweg (vgl. hierzu auch den Abschnitt zum Umbau der B236) zunächst bis zur Ostberger Straße geführt werden. Die Neuplanung ist als Entlastungsstraße für die Ortsdurchfahrt Schwerterheide bzw. die Heidestraße nördlich der BAB A1 und als direkte Zufahrt zum Gewerbegebiet Binnerheide vorgesehen. Zusätzlich kann durch den Bau der K10n nach Modellberechnungen durch das Büro IGS 2009 von einer zumindest leichten Entlastung der durch Schleichverkehre belasteten Verkehrswege Graf-Adolph-Straße, Kirschbaumsweg, Friedhofstraße, Bergische Straße und Alter Dortmunder Weg ausgegangen werden (vgl. Kap. 3.2). Für den zweiten Bauabschnitt von der Ostberger Straße bis zur Sölder Straße muss ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Abb. 8: Netzveränderungen



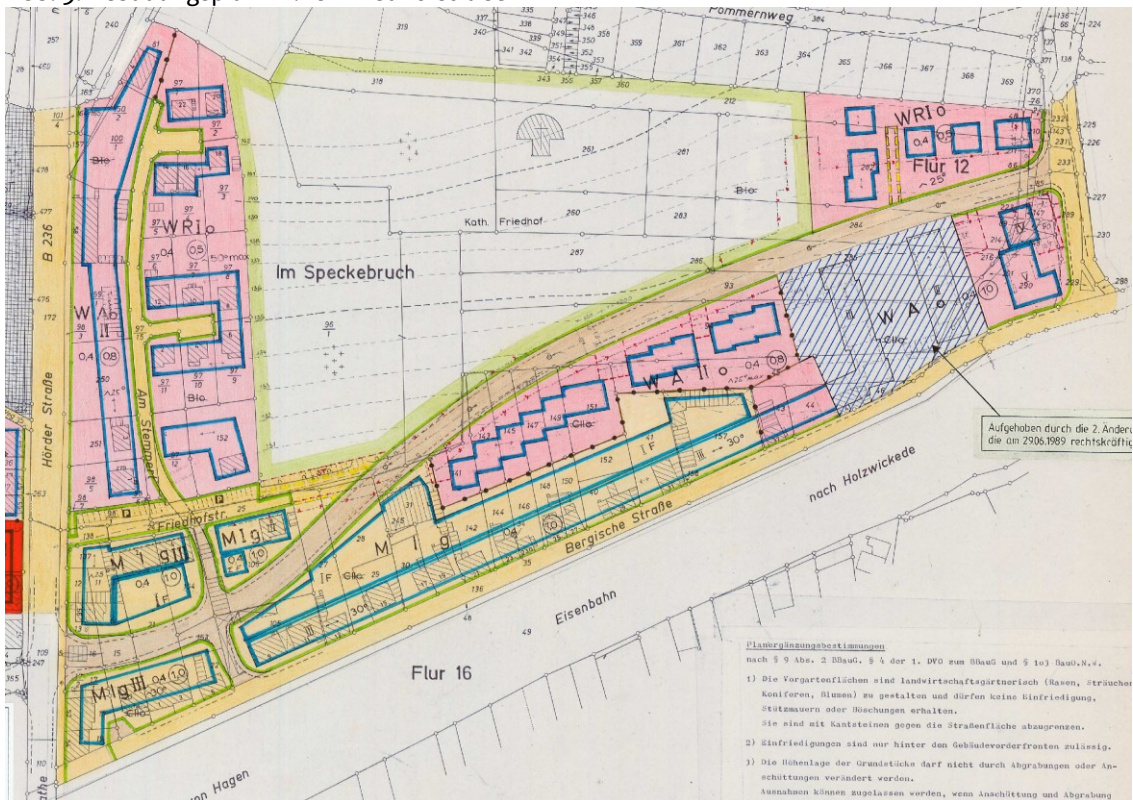
Quelle: Eigene Darstellung

Verlegung Friedhofstraße

Am 29.01.1972 wurde der Bebauungsplan Nr. 18 „Friedhofstraße“ rechtskräftig. Ziel des Bebauungsplans war es, Baugrundstücke für den Wohnungsbau zwischen Bergische Straße und Pommern Weg zu erschließen. Aus Gründen der Sicherheit und zur Erleichterung des Verkehrsflusses sollte der westliche Abschnitt der Friedhofstraße in Richtung Hörder Straße auf die Höhe der von Westen auf die Hörder Straße treffenden Sonnenstraße verschwenkt werden, um an dieser Stelle eine vierarmige Vollkreuzung zu schaffen. Gleichzeitig sollten der bisherige westliche Teil der Friedhofstraße und die Bergische Straße von der Hörder Straße abgetrennt werden. Die Bergische Straße sollte demnach über eine Verkehrsspanne über die Friedhofstraße mit der Straße Am Stemmert verbunden werden. Der Verschwenk der Friedhofstraße sowie die Verbindung zwischen Bergische Straße und Am Stemmert wurden bis heute nicht realisiert und die hierfür seitens der Stadt erworbenen Grundstücke mit ei-

ner Gesamtfläche von etwa 2.500 m² blieben weitestgehend ungenutzt. Die Ungewissheit bezüglich der Durchführung dieser Planung hat indes zu einer städtebaulich unbefriedigenden Situation mit Grundstücksbrachen mit provisorisch geschotterten Flächen und Neben-anlagen geführt.

Abb. 9: Bebauungsplan Nr. 18 "Friedhofstraße"



Quelle: Stadt Schwerte

Die dargestellte städtebauliche Situation, ein Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Straßenführung und planungsrechtliche Bedenken sowie die Kosten bewogen die Stadt Schwerte 2007 zu der Überlegung, den Bebauungsplan Nr. 18 wieder aufzuheben. Insbesondere neue rechtliche Anforderungen an Ausgleichsflächen und die Themen Luft- und Lärmbelastung lassen Änderungen des bestehenden B-Plans notwendig erscheinen (vgl. Kap. 5.4).

„Querspange“ im Bebauungsplan Hundhausen

Der Bebauungsplan 153 „Hundhausen“ der Stadt Schwerte sieht eine sogenannte „Querspange“ zwischen Ostendamm und Sonnenstraße vor. Bei Umsetzung dieser Maßnahme wird die unübersichtliche Situation des Abbiegens vom Ostendamm in die B236 entschärft. Die Spange ist auch vor dem Hintergrund entlastend zu sehen, dass der relativ schmale Ostendamm gleichzeitig auch für das Abstellen von Lkws genutzt wird, sich durch ein- und ausfahrende Lkws Staus bilden und der Ostendamm gleichzeitig die Zufahrt zu den Mitarbeiterstellplätzen darstellt (vgl. hierzu auch Kap. 5.3).

Abb. 10: Bebauungsplan Nr. 153 „Hundhausen“



Quelle: Stadt Schwerte

Umgestaltung B236

Aufbauend auf einem langjährigen partizipativen Prozess hat der Landesbetrieb Straßen.NRW in Abstimmung mit der Stadt Schwerte für die Umgestaltung der B236 in der Ortsdurchfahrt und für den Bereich nördlich der A1 ein vorläufiges Konzept erstellt¹. Ziel ist es, die Ortsdurchfahrt für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Anwohner verträglicher zu ge-

¹ Da es sich bei den Planungen nur um ein vorläufiges Konzept von Straßen.NRW handelt, können an dieser Stelle leider keine Planzeichnungen abgedruckt werden. Die Pläne durften lediglich im Rahmen der begleitenden Beteiligungsveranstaltungen gezeigt werden.

stalten, die Voraussetzungen für den Rad- und Fußverkehr sowie den Kfz-Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Bereich nördlich der A1 geht es v.a. darum, einen leistungsfähigen Anschluss an die autobahnähnlich ausgebaute B236 in Dortmund-Berghofen herzustellen. Zu diesem Zweck wird die Straße nördlich der Einmündung des Talwegs auf durchgehend vier Spuren verbreitert, um im überregionalen Netz eine Verbindung für den übergeordneten Verkehr zwischen A 1 und A 2 herzustellen.

Im Zuge des Umbaus der Ortsdurchfahrt werden beidseitig straßenbegleitende Radwege angelegt, was eine wesentliche Verbesserung der Situation im Radverkehr gegenüber heute darstellt. Durch den Neubau der K10n wird darüber hinaus der Knotenpunkt am Talweg umgestaltet. Die Planungen sehen eine Zusammenführung der K10n mit dem Talweg an der Hörder Straße vor, so dass dort eine neue vierarmige Kreuzungssituation entsteht. Der Talweg wird im Kreuzungsbereich leicht aufgeweitet und erhält aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotens einen eigenen Linksabbieger. Diese Aufweitung führt bei den Bürgern zu Bedenken hinsichtlich einer weiter zunehmenden Verkehrsbelastung auf dem Talweg durch die „einladendere“ Verkehrsführung für Rechtsabbieger aus Richtung Norden, was nicht auszuschließen ist. Konzeptionelle Empfehlungen zu einer Minimierung von Mehrverkehren in diesem Bereich finden sich in den Kap. 5.1, 5.2 und 5.3.

Im südlichen Bereich der B 236 unterhalb des Talwegs bis hin zum Tunnelmund an der Kreuzung Bergische Straße/ Hörder Straße/ Ostendamm findet in erster Linie eine optimierte Aufteilung des Straßenraums statt. Nördlich der Sonnenstraße ist u.a. eine verbesserte Quermöglichkeit geplant, um eine leichtere Verknüpfung zwischen den beiden Friedhöfen westlich und östlich der Hörder Straße zu schaffen.

In den vorläufigen Planungen wurde der oben aufgeführte Verschwenk der Friedhofstraße zu einer gemeinsamen Kreuzung mit der Hörder Straße und Sonnenstraße zunächst noch nicht mit aufgenommen. Hier wird von der weitgehenden Beibehaltung der gegenwärtigen Verkehrssituation ausgegangen (Ausnahme Bergische Straße und Ostendamm nur mit rechts-rein-rechts-raus Regelung). Neu angestoßen durch den Prozess rund um das integrierte Gesamtverkehrskonzept wird jedoch geprüft, die Kreuzungssituation durch eine Verampelung bzw. Zusammenlegung der Verkehrsführungen zu einer Vollkreuzung zu optimieren (vgl. Kap. 5.4). Die vorläufigen Ergebnisse eines Landesbetriebs-internen Audits haben ergeben, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von Konfliktpunkten die Zusammenlegung von Verkehrsströmen sinnvoll erscheint. Eine schriftliche abschließende Stellungnahme zu diesem Thema steht jedoch noch aus. Ebenfalls durch Straßen.NRW bzw. im Auftrag durch ein Ingenieurbüro wird die Möglichkeit der Signalisierung des Kreuzungsbereichs geprüft. Zu dieser Thematik werden im Kapitel 5.4 nähere Aussagen getroffen.

Südlich des Eisenbahntunnels wird die B236 bis zur Schützenstraße ebenfalls umgebaut. Wesentlich auch für das Plangebiet in Schwerte Nord wird der Umbau der Kreuzung am Robert-Koch-Platz sein. Rechtsabbieger von der B236 in Richtung Karl-Gerharts-Straße erhalten eine verlängerte Rechtsabbiegespur. Das Verkehrsgutachten des Büros IGS 2009 kommt zu dem Schluss, dass diese Maßnahme die Stauproblematik an dieser Stelle entschärfen und die Rückstaus aus Richtung Norden, die teilweise zu Schleichverkehren in die benachbarten Wohngebiete führen, vermindern dürfte. Zu diesem Zweck ist ein Abriss und Neubau der Eisenbahnbrücke erforderlich.

Der weitere Umbau bis zur Schützenstraße wird nach den Modellberechnungen von IGS keine wesentlichen Auswirkungen auf das Plangebiet in Schwerte-Nord haben, so dass an dieser Stelle nicht weiter auf Einzelmaßnahmen eingegangen werden muss.

Was den Zeithorizont der Umsetzung betrifft, so können keine genauen Angaben getroffen werden. Begonnen wird zunächst mit dem Abschnitt der B236 nördlich des Talwegs/A1, erst dann werden die Arbeiten an der Ortsdurchfahrt aufgenommen. Ein Baubeginn ist nach Angaben von Straßen.NRW frühestens in 4-5 Jahren zu sehen.

3.2 Verkehrsprognosen - Wie wird sich der Verkehr entwickeln?

Auf der Grundlage des IGS-Gutachtens von 2009 können Aussagen bezüglich der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs bis zum Jahr 2025 getroffen werden. In der folgenden Abbildung ist eine Prognose dargestellt, die den oben dargestellten Ausbau der B 236 und den Neubau der K10n berücksichtigt.

Daraus folgernd werden sich vor allem Entlastungen im östlichen Bereich des Planungsraums, auf dem Alten Dortmunder Weg (vgl. hierzu auch Kap. 5.1), der Ostberger Straße und dem Kirschbaumsweg sowie auf der im Norden von Westen nach Osten verlaufenden Heidestraße ergeben.

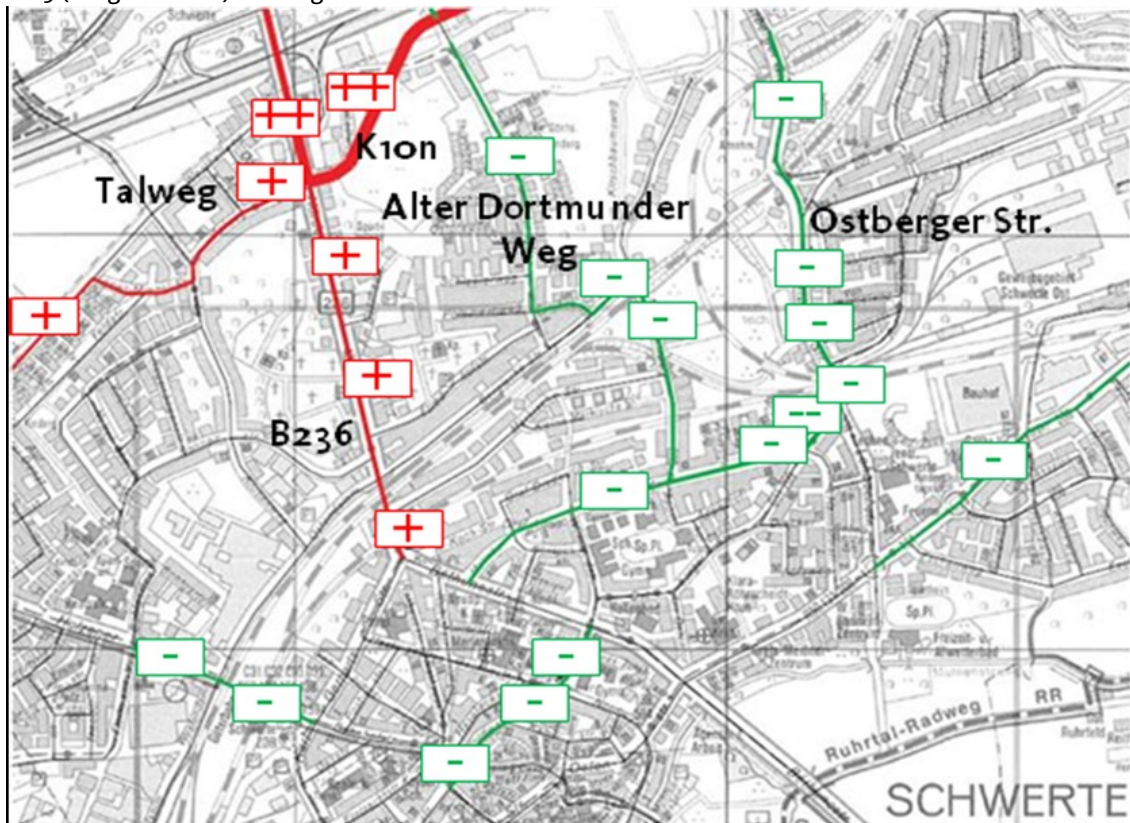
Leichte bis mäßige Steigerungen werden im Rahmen des Verkehrsmodells dagegen für den Talweg prognostiziert. Dies ist in erster Linie auf den Bau der K10n zurückzuführen, wodurch die Routenwahl von Fahrzeugen aus und in Richtung Westen beeinflusst wird. Es gilt, im Rahmen des Gutachtens insbesondere auch für diesen Bereich Lösungen zu entwickeln, wie einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens auf dieser sensiblen Wohnstraße entgegengewirkt werden kann. Weiterer Durchgangsverkehr ist in jedem Fall zu minimieren (vgl. Maßnahmen in den Kap. 5.1 und 5.2).

Leichte Zunahmen werden dem Modell zufolge auch auf der B 236 südlich der K10n in der Ortsdurchfahrt zu beobachten sein. Was den Güter- und Schwerverkehr betrifft, so ist von Zunahmen im Bereich von 6-11% zu rechnen. Dies bedeutet, dass auch nach dem Ausbau der

B236 in Richtung Dortmund nach dem Verkehrsmodell nur von einem leichten Anstieg der Lkw-Zahlen auszugehen ist. Zum Thema Lkw-Verkehr und einer möglichen Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der B236 werden in Kap. 5.3 Aussagen getroffen.

Nördlich der K10n wird es erheblich stärkere Zunahmen geben, was nicht zuletzt auf die K10n und die Zufahrt zur Autobahn zurückzuführen ist.

Abb. 11: Im Verkehrsmodell (IGS 2009) berechnete Verkehrszunahmen und -abnahmen für das Jahr 2025 (Prognosefall 1) im Vergleich zu heute



Quelle: Verändert nach IGS 2009

4. Workshopergebnisse

Im Vorgespräch zum Workshop mit Anwohnern und Politikern am 06.09.2010 und im Workshop am 03.11.2010 wurden die Problemfelder und entsprechende Lösungsvorschläge diskutiert.

Hierbei standen die in Kapitel 3.1 aufgeführten geplanten Infrastrukturmaßnahmen genauso zur Diskussion, wie die herausgearbeiteten Problemfelder der Verkehrssituationen auf der B236 und in den westlich sowie östlich der B236 gelegenen Wohngebieten.

Während des Workshops wurden zunächst im Plenum in Form eines Inputs eine gemeinsame Basis geschaffen und anschließend in Kleingruppen mögliche Lösungsvorschläge als Anregungen und Prüfaufträge für das Gutachterbüro erarbeitet. Die Ergebnisse aus den Kleingruppen wurden wiederum im Plenum zusammengeführt sowie die Zielkonflikte und erste konsensorientierte Lösungen kurz dargestellt.

Anhand von zwei „Marktständen“ mit den Themen: ‚Umbau der B236, Abbiegesituationen, Rad- und Fußverkehr‘ sowie ‚Schleichverkehr, Verkehrsberuhigung, Führung des Lkw-Verkehrs‘ konnten die Workshopteilnehmer zusammen mit dem Gutachterbüro, der Verwaltung der Stadt Schwerte, dem Kreis Unna, Straßen.NRW sowie weiteren Akteuren über das Gesamtverkehrskonzept Schwerte parallel diskutieren und eigene Ideen einbringen.

Im Folgenden werden Bedenken, Anregungen, Ideen und Maßnahmenvorschläge der Bürger und der Politik dargestellt. Die Ergebnisse wurden als Prüfaufträge für die Konzepterstellung verstanden und flossen in die anschließende Konzepterstellung ein.

Bereits im Plenum wurde von Seiten der Teilnehmer auf die subjektive Zunahme der Verkehrsbelastungen auf der B236 hingewiesen sowie auf die Notwendigkeit, den Durchgangsverkehr auf der B236, in den Wohngebieten und für Schwerte insgesamt zu erheben, um eine verlässliche Grundlage für die Maßnahmenentwicklung zu erhalten. Außerdem sollten Netzprognosen für weitere Alternativlösungen aufgestellt werden, um für diese genaue Aussagen treffen zu können. Darüber hinaus war es den Teilnehmenden besonders wichtig, für das Konzept den Verkehr großräumig zu betrachten und bei der Maßnahmenentwicklung die Wohngebiete westlich und östlich der B236 integriert zu betrachten. Hierbei stellten sich die folgenden thematischen Schwerpunkte heraus:

Verringerung Durchgangsverkehr

Kreuzung Talweg/B236: Befürchtung, dass eine Aufweitung der Kreuzung Mehrverkehr nach sich ziehen wird

Großräumige Betrachtungsweise: Einbeziehung der Autobahnen als großräumige Umfahrungen (Durchgangsverkehr schon vor der Ortsdurchfahrt der B236 ableiten), großräumige Koordinierung von LSA-Schaltungen

Restriktivere Sperrung der Wohngebiete für den Durchgangsverkehr

Einrichtung eines Verkehrswiderstands im Talweg, um (zusätzliche) Durchgangsverkehre zu vermindern:

- Talweg als Einbahnstraße in Kombination mit einer Öffnung des Westhellwegs
- Materialwechsel auf der Fahrbahn
- Ausweisung Talweg als verkehrsberuhigter Bereich
- Kurze Schaltung der LSA an der Kreuzung zur B236/K10n: Der Geradeausverkehr aus/in Richtung Holzen sollte nur eine sehr kurze Grünphase erhalten, damit diese Richtung für zusätzliche Durchgangsverkehre zukünftig uninteressanter wird

Die östlichen Verkehre in Lichtendorf anbinden; zusätzliche A1-Anbindung

Schleifenerschließung der Wohnquartiere westlich und östlich der B236, um Durchgangsverkehre zu verhindern. Denkbar auch: schrittweise Einführung neuer Sackgassenregelungen, z.B. zunächst nur provisorisch im Sinne eines Verkehrsversuchs

Prüfung eines Einbahnstraßensystems westlich der B236

Optimierung Verkehrsberuhigung und verträgliche Straßenraumgestaltung

Klusenweg: Schwerpunkt auf „weichen“ verkehrsberuhigenden Maßnahmen zwischen Sonnenstraße und Talweg (Geschwindigkeitsanzeigetafel, gerissene Haltelinien)

Sonnenstraße zwischen Am Bohlgarten und Klusenweg: Aufbringung von auffälligen Fahrbahnmarkierungen zur Sensibilisierung der motorisierten Verkehrsteilnehmer für die Tempo-30- und rechts-vor-links-Regelungen (großflächige Tempo-30 Markierungen, gerissene Haltelinien, rote Farbflächen an den Einmündungen); auch zur Schulwegsicherung

Öffnung des Westhellwegs: gleichmäßigere Verteilung des Durchgangsverkehrs auf mehrere Straßen (nicht nur Talweg als Haupteinfallstor für das Wohngebiet)

Neuordnung des Parkens im Talweg: Das Parken sollte so angeordnet werden, dass ausreichende Flächen zum Ausweichen bei Gegenverkehr bestehen, um ein für Fußgänger nicht immer ungefährliches Ausweichen auf die Gehwege zu verhindern (Hauseingänge teils di-

rekt am Gehweg). Optimal wäre die deutliche Abmarkierung von Parkständen, um Unklarheiten zur Parkregelung zu vermeiden

Berücksichtigung der Radfahrerperspektive auf der B236 und durch die Wohngebiete westlich und östlich der B236 in Richtung Innenstadt

Führung Lkw-Verkehr

Prüfung, die Hagener Straße komplett für den Lkw-(Durchgangs-)Verkehr zu sperren

Einführung eines stadtweiten Beschilderungs- und Routenkonzepts für den Lkw-Verkehr zur gezielten und verträglichen Lenkung in die Gewerbegebiete

Lkw-Durchfahrtsverbote (7,5t) für alle Wohnstraßen westlich und östlich der B236

Gespräche mit den ansässigen Firmen führen

Navigationssysteme für Lkw optimieren

Knoten Friedhofstraße/Sonnenstraße

Nochmaliges Überdenken der Aufhebung des Bebauungsplans „Friedrichstraße“, da eine Vollkreuzung der Sonnenstraße/ Friedhofstraße/ B236 als Optimallösung angesehen wird

Abschließend wurde von Seiten der Teilnehmenden eine Unterscheidung in kurz- und langfristige Maßnahmen angeregt. Im Rahmen des integrierten Gesamtverkehrskonzepts sollte in dieser Hinsicht eine klare Unterscheidung vorgenommen werden. Aus Bürgersicht sollten zum Thema Verkehrsberuhigung verstärkt auch organisatorische und bauliche Maßnahmen mitgedacht werden, die vergleichsweise einfach umzusetzen sind. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Stadt besteht ansonsten die Befürchtung, dass bei lediglich aufwändigen baulichen Maßnahmen die Umsetzung zu lange auf sich warten lässt. Gleichzeitig sollte im Gesamtverkehrskonzept auch eine langfristige Perspektive aufgezeigt werden, die z.B. durch bauliche Veränderungen optimale Verbesserungen bewirken.

5. Maßnahmenkonzept

Aus der Bestandsanalyse und den Anregungen aus Bürgerschaft und Politik lassen sich mehrere zentrale Handlungsfelder ableiten, für die im Folgenden Empfehlungen ausgesprochen werden:

- > Pkw-Durchgangsverkehr verringern
- > Lkw-Verkehr lenken und verträglich abwickeln
- > Quartiere weiter verkehrsberuhigen
- > Erreichbarkeit sichern, Verkehrssicherheit erhöhen: Knoten B236, Bergische Straße, Ostendamm, Friedhofstraße, Sonnenstraße
- > Voraussetzungen für Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) optimieren und Potenziale nutzen
- > Schwerpunkt auf rasch umsetzbaren Maßnahmen

Bei der Konzeption der Empfehlungen wurde besonderer Wert auf kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen gelegt, um praktikable und rasch spürbare Lösungen für die betroffenen Bürger der Quartiere westlich und östlich der B236 zu erreichen. Schließlich muss beachtet werden, dass ein Umbau der B236 mit einer möglichen Reduzierung der Stauproblematik und daraus folgenden Auswirkungen auf das Thema Schleichverkehr in den Wohnquartieren im Optimalfall frühestens in einigen Jahren beginnen kann. Bei der Entwicklung der Maßnahmen gilt der Leitsatz, mit möglichst geringen Eingriffen (sowohl in organisatorischer als auch in finanzieller Hinsicht) größtmögliche Wirkungen zu erzielen. Konzeptionell wurden die Ideen, Vorschläge und Prüfaufträge aus dem Maßnahmenworkshop fachplanerisch geprüft und zu einem Umsetzungskonzept zusammengestellt. Offene Fragen wurden in Form von Varianten geprüft und die rechtliche Umsetzbarkeit berücksichtigt.

5.1 Pkw-Durchgangsverkehr verringern

In diesem Kapitel werden zunächst die Maßnahmen erläutert, die zur wirkungsvollen Verhinderung von Durchgangsverkehr einen eher restriktiven Charakter aufweisen. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen werden im Kap. 5.2 weitere „weichere“ Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung für den Kfz-Verkehr dargestellt.

Als kurzfristig durchführbare Maßnahmen sind an Schlüsselstellen am Klusenweg und am Alten Dortmunder Weg Durchfahrtbeschränkungen zu erproben, um den Pkw-Durchgangsverkehr in den Wohngebieten westlich und östlich der B236 nachhaltig zu verringern. Die Eingriffe sollen als Verkehrsversuche zunächst nur temporären Charakter ha-

ben, um nach einer erfolgreichen Erprobungsphase in dauerhafte Regelungen umgewandelt zu werden. Der Gesetzgeber gibt den Straßenverkehrsbehörden mit dem §45, Absatz 1/6 der StVO hierzu die Möglichkeit:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie... zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Der Vorteil eines Verkehrsversuchs liegt ganz klar darin, dass ohne großen Aufwand Änderungen in der Verkehrsregelung auf ihre Wirksamkeit hin überprüft werden können und bei einem Misserfolg entweder modifiziert oder mit einfachen Mitteln wieder zurückgenommen werden können. Insbesondere im Falle der Wohngebiete westlich und östlich der B236 kann im Vorhinein ohne eine weitere Feineichung des Verkehrsmodells nur mit Unsicherheiten abgeschätzt werden, welche Auswirkungen kleinräumige Durchfahrtsbeschränkungen auf andere Straßenzüge haben werden. Es können zwar Einschätzungen vorgenommen und Tendenzen aufgezeigt werden, doch ist das praktikabelste und valideste Mittel, die Regelungen in der Realität zu erproben. Zu diesem Zweck sollten vor und während des Verkehrsversuchs Verkehrszählungen auf den betroffenen Wohnstraßen und den betroffenen umliegenden Straßen durchgeführt werden, um eine belastbare und unumstößliche Entscheidungsgrundlage zu erhalten. Als Zeitraum für den Versuch wird eine Dauer bis zu 12 Monaten empfohlen.

Die Verkehrsversuche beinhalten im westlichen Wohngebiet ein Einfahrtsverbot im Bereich des Klusenwegs aus nördlicher Richtung und ein beidseitiges Durchfahrtsverbot im Bereich des Alten Dortmunder Wegs (vgl. folgende Abbildung). Beide Verbote beinhalten Sonderregelungen für den Bus- und den Radverkehr, um die Durchlässigkeit der Straßen für diese Verkehrsarten nicht zu unterbinden und den Betriebsablauf nicht unverhältnismäßig zu stören. Gleiches gilt für Einsatzfahrzeuge.

Abb. 12: Verkehrsversuche Alter Dortmunder Weg und Klusenweg



Quelle: Eigene Darstellung

Verkehrsversuch Durchfahrtbeschränkung Klusenweg

Für den Verkehrsversuch auf dem Klusenweg wird vorgeschlagen, in Richtung Norden eine unechte Einbahnstraße einzurichten und durch die Installation des Zeichens 267 der StVO mit dem Zusatz „Linienbus- und Radverkehr sowie Einsatzfahrzeuge frei“ (Verkehrszeichen Nr. 1022 – 10, 1026) unmittelbar südlich der Agnes-Miegel-Straße die Durchfahrt von Norden in Richtung Süden zu untersagen. Für den Verkehr von Süden nach Norden ergeben sich durch diese Maßnahme keine Veränderungen.

Durch diesen Verkehrsversuch wird in erster Linie eine Entlastung des als Schleichweg bei Stauungen auf der B236 benutzten Tal- und Klusenwegs (siehe Kapitel 4) angestrebt – besonders auch vor dem Hintergrund einer geplanten Aufweitung der Kreuzung zur B236/K10n und des dann „einladenderen“ Charakters des Talwegs für abbiegende Verkehre in Richtung Süden. Gleichzeitig wird der heute vorhandene Durchgangsverkehr über den Talweg in Rich-

tung des Wohngebiets Kopernikusstraße unterbunden und verträglicher über die B236 und die Sonnenstraße geführt. Ein spürbarer Mehrverkehr von Süden nach Norden über den Klusenweg und Talweg ist nicht zu erwarten. Der Westhellweg wird voraussichtlich etwas stärker belastet sein als heute, doch ist zu erwarten, dass die meisten Anwohner des Wohngebiets Kopernikusstraße aufgrund fehlender Nord-Süd-Verbindungen zwischen Westhellweg und Kopernikusstraße die Einfahrt zur Sonnenstraße direkt an der B236 benutzen werden. Um die Annahmen zu überprüfen und ggf. spätere Korrekturen (z.B. Versetzen des Verbotsschildes) anzuordnen, sind vor und während des Verkehrsversuchs u.a. an folgenden Stellen Verkehrserhebungen zur Erfolgskontrolle durchzuführen: Talweg, Klusenweg südlich des Eingriffs, Westhellweg (westlich Agnes-Miegel-Straße), Sonnenstraße (westlich Klusenweg).

Da es sich bei der Maßnahme lediglich um die Einrichtung einer „unechten“ Einbahnstraße handelt (Fehlen des Zeichens 220), ergeben sich auch keine Nachteile für die Anwohner des Klusenwegs südlich des Verkehrszeichens 267. Sie können weiterhin ihre Grundstücksausfahrten in beide Richtungen verlassen. Am westlichen Ende des Talwegs wird durch die Installation des Zusatzzeichens „Zufahrt frei bis Agnes-Miegel-Straße“ schon frühzeitig auf das Durchfahrtsverbot im Klusenweg hingewiesen, um den Verkehr aus dem Talweg über den nördlichen Klusenweg auf den Westhellweg umzuleiten und einem möglichen Mehrverkehr durch die Agnes-Miegel-Straße vorzubeugen. Eine bauliche Anpassung während des Verkehrsversuchs ist nicht notwendig.

Der Westhellweg sollte darüber hinaus nach wie vor keine Ein-/Ausfahrt an der B236 besitzen. Das Risiko, dass dadurch zusätzlicher Verkehr in das Wohngebiet abgedrängt wird, sollte nicht eingegangen werden. Gleichzeitig ist es nicht zu vertreten, eine bereits als verkehrsberuhigter Bereich stark zurückgebaute Straße nun wiederum nicht nur als beruhigte Wohn- sondern sogar als Straße mit Sammelfunktion zu öffnen.



Durchfahrtsbeschränkung Alter Dortmunder Weg

Um den Straßenzug Alter Dortmunder Weg als Alternative für Durchgangsverkehr auf der B236 oder von den nördlichen Stadtgebieten in Richtung Innenstadt und umgekehrt wirksam zu unterbinden wird hier ebenfalls eine Durchfahrtsbeschränkung empfohlen. Zwar sind auf diesem Straßenzug im Rahmen des von IGS erstellten Verkehrsmodells durch den Bau der K10n leichte Verkehrs-Abnahmen zu erwarten (vgl. Kap. 3.2), doch bestehen auch gegensätzliche Befürchtungen. Die K10n könnte bis zu einem Umbau der B236 auch als direkte, leistungsfähige Zufahrt zur „Alternativstrecke“ am Alten Dortmunder Weg benutzt werden und weiteren Mehrverkehr anziehen. Aus diesem Grund sollte der Verkehrsversuch erst nach dem Bau der K10n (kurz-mittelfristig) begonnen werden, wenn die Auswirkungen der neuen Straßen berücksichtigt werden können.

Hier wird die Installation des Verkehrszeichens 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) mit dem Zusatz „Linienbus- und Radverkehr sowie Einsatzfahrzeuge frei“ (Verkehrszeichen Nr. 1022 – 10, 1026) zwischen Ostpreußenweg und Auf dem Heithof in beide Fahrtrichtungen empfohlen. Die Verkehrszeichen sollten so angebracht werden, dass das „Altbau“-wohngelände in seiner städtebaulichen Gesamtheit von Süden, das Neubaugebiet jedoch über den Norden erschlossen wird.

Auf diese Weise wird nicht nur der Alte Dortmunder Weg, bei dem es sich um einen wichtigen Schulweg für Rad fahrende und zu Fuß gehende Kinder handelt, sondern auch der Bereich um die sensible Graf-Adolf-Straße entlastet. Der gegenwärtige Durchgangsverkehr von Norden in Richtung Innenstadt und von Süden über die Graf-Adolf-Straße und den Alten Dortmunder Weg wird dann verträglicher über die K10n bzw. heute noch Osthellweg und die

B236 umgeleitet. Insbesondere auf diesen Straßenzügen sind Zunahmen zu erwarten (vgl. Kap. 2.3), aber auch in vermindertem Maße auf der Ostberger Straße als weiterer Nord-Süd-Verbindung. Auf diesen Straßenzügen und entlang des Alten Dortmunder Wegs, der Graf-Adolf-Straße und der Friedhofstraße (hier werden Entlastungen erwartet) sollten analog zu dem Verkehrsversuch am Klusenweg Verkehrserhebungen vor und während des Eingriffs durchgeführt werden. Bei unverhältnismäßigen Mehrbelastungen auf anderen Straßenzügen könnte der Verkehrsversuch in eine Einbahnstraßenregelung umgewandelt und nochmals erprobt werden.

Bei einem Erfolg der beiden Verkehrsversuche ist die dauerhafte Beibehaltung der Maßnahmen, dann auch ggf. mit begleitenden baulichen Anpassungen (z.B. Einengung des Straßenprofils an den entsprechenden Stellen, versenkbare Poller für den Bus- und Einsatzverkehr etc.) zu empfehlen. Da die Maßnahmen Eingriffe in das bei den Anwohnern vertraute Verkehrsgeschehen darstellen, sollte darüber hinaus eine offensive Informationspolitik gefahren und die Vorteile für die Anwohner positiv kommuniziert werden, um (anfängliche) Akzeptanzprobleme zu vermindern und Vorbehalte auszuräumen.

Bergstraße

Gesondert betrachtet wurde der Bereich Bergstraße, da zu diesem Straßenzug im Laufe des Gutachtens der Prüfauftrag entstanden ist, eine mögliche Sperrung für Verkehre zwischen Dortmund und Schwerte zu untersuchen. Die Prüfung konnte nicht durch eine modellhafte Prüfung erfolgen, sondern in erster Linie qualitativ.

Eine komplette Sperrung für den Verkehr wird aus verschiedenen Gründen nicht empfohlen. Als gewichtiger Aspekt sollte beachtet werden, dass eine Sperrung zu Mehrbelastungen auf anderen Straßenzügen führen wird, die teils als unvereinbar mit den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts betrachtet werden müssen. Hier ist in erster Linie der Talweg zu nennen, der durch eine Sperrung an der Bergstraße Mehrverkehr über den Westhellweg aus Richtung Dortmund zugeführt bekäme. Darüber hinaus erscheint eine Zustimmung der Stadt Dortmund, für die der Straßenzug eine wichtige Bedeutung für den Verkehr in Richtung A1 und Schwerte hat, wenig aussichtsreich. Gleichzeitig wird die Belastung aus Gutachtersicht auf der Bergstraße mit deutlich unter 10.000 Kfz/Tag als nicht unverträglich angesehen.

Nichtsdestotrotz besteht Handlungsbedarf. Empfohlen wird als Alternative zu einer Komplettsperre die Einrichtung verschiedener ordnungsrechtlicher und baulicher Elemente, die in Kap. 5.2 unter dem Thema Verkehrsberuhigung zusammengefasst sind. Auf diese Weise soll in erster Linie erreicht werden, das Geschwindigkeitsniveau zu senken und neben der Ortseinfahrt auch den Bereich im Naherholungsraum des benachbarten Waldgebietes verträglicher zu gestalten.

Abb. 13: Zu erwartende Mehrbelastungen bei einer möglichen Sperrung der Bergstraße



Quelle: Eigene Darstellung

5.2 Quartiere weiter verkehrsberuhigen

Zusätzlich zu den beiden in Kap. 5.1 dargestellten Verkehrsversuchen, die einen eher restriktiveren Charakter haben, sollten zur weiteren und wirkungsvollen Verkehrsberuhigung in den Quartieren westlich und östlich der B236 weitere vergleichsweise „weiche“ Maßnahmen integriert werden. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die Wohnqualität, die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden zu steigern sowie das Geschwindigkeitsniveau und die Lärmbelastung zu senken.

Ein wichtiges Element ist in diesem Zusammenhang der offensivere Einsatz von auffälligen Bodenmarkierungen. Bodenmarkierungen haben einen nicht zu unterschätzenden verkehrspsychologischen Wert und sind kurzfristig einsetzbar. Zudem war dies ein häufig genannter

Wunsch der Anwohner auf dem Workshop und im vorangegangenen Planungsprozess. Einige der Bereiche, für die Markierungen vorgesehen werden, sind auch als Vorgriff auf später zu empfehlende bauliche Anpassungen zur weiteren Verkehrsberuhigung zu verstehen (z.B. Pflasterung, Einengungen, Rückbau, Minikreisverkehre etc.).

Zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und zur Steigerung der gegenseitigen Rücksichtnahme wird empfohlen, die Sammelstraßen Sonnenstraße, Westhellweg, Klusenweg und Bergstraße (Abschnitt Ortsdurchfahrt) im Westen und den Alten Dortmunder Weg, Heidestraße, Friedhofstraße und Kirschbaumweg im Osten punktuell durch auffällige Bodenmarkierungen „Tempo-30“ zu versehen. Weiterhin sollten im Umfeld der Kindergärten, Schulen etc. im Quartier die teils bereits bestehenden „Vorsicht Kinder bzw. Fußgänger“ Markierungen erneuert bzw. neu angebracht werden. Gleiches gilt für den verstärkten Einsatz von gerissenen Haltelinien, die flächendeckender als heute auf den Sammelstraßen der Wohnquartiere angebracht zur Verdeutlichung der rechts-vor-links-Regelung aufgebracht werden sollten (vgl. Karten am Ende des Kapitels).



Weitergehende Markierungen werden für die beiden Kreuzungsbereiche Klusenweg/Talweg und Sonnenstraße/Klusenweg empfohlen. Hier wird vorgeschlagen, den Kreuzungsbereich in einer auffälligen farblichen Markierung flächig einzufärben, um einen aufmerksamkeits-erzeugenden Kontrapunkt zur ansonsten heute sehr raumgreifenden und Kfz-geprägten Kreuzungssituation zu schaffen. Durch die augenfällige Markierung wird die Durchgängigkeit des Straßenraums für den Autofahrer optisch gebrochen und kann auf diese Weise unterstützen, das Geschwindigkeitsniveau zu senken und die Sensibilität für das Miteinander im Straßenraum zu erhöhen. Die Markierungen auf den genannten Kreuzungen sollen als kurzfristig umsetzbarer Vorgriff auf eine perspektivisch umzusetzende bauliche Umgestaltung der beiden Bereiche verstanden werden. An dieser Stelle wird der Einsatz von Minikreisverkehren, die sich als Mittel zur Verkehrsberuhigung insbesondere in Wohngebieten bewährt haben, zur weiteren Geschwindigkeitssenkung, gestalterischen Aufwertung und Aufmerksamkeits-erzeugung empfohlen.

Im Talweg und in der Heidestraße zwischen B236 und Altem Dortmunder Weg wird empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20km/h zu senken, um nochmals einen zusätzlichen Verkehrswiderstand zu schaffen und das Geschwindigkeitsniveau weiter zu senken. Perspektivisch ist auch eine bauliche Anpassung des Straßenraums in diesen Bereichen zu empfehlen, um die Geschwindigkeitsregelung weiter zu verdeutlichen. Hier sind z.B. eine Pflasterung der Randbereiche der Fahrbahn zur optischen Einengung sowie wiederkehrende Materialwechsel („weiche“ Schwellen) sinnvoll.

Die Heidestraße sollte darüber hinaus nicht mehr als Vorfahrtsstraße angeordnet sein, sondern mit einer rechts-vor-links-Regelung versehen werden, um der veränderten Bedeutung der Straße nach dem Bau der K10n Rechnung zu tragen. Es gilt, den heutigen Charakter als Sammelstraße zu vermindern und stärker die Rolle als Wohnstraße zu verdeutlichen. Der Durchgangsverkehr wird zukünftig von der K10n in Richtung Lichtendorf und Binnerheide geführt. Um den Verkehrsdruck auf dem Talweg weiter einzudämmen und die Gefahr einer steigenden Verkehrsbelastung durch einen Anschluss an die K10n zu vermindern, sollte darüber hinaus die Einrichtung einer kurzen Grünphase an der neuen Lichtsignalanlage Talweg/ B236/ K10n für den Geradeausverkehr aus dem/in den Talweg geprüft werden.

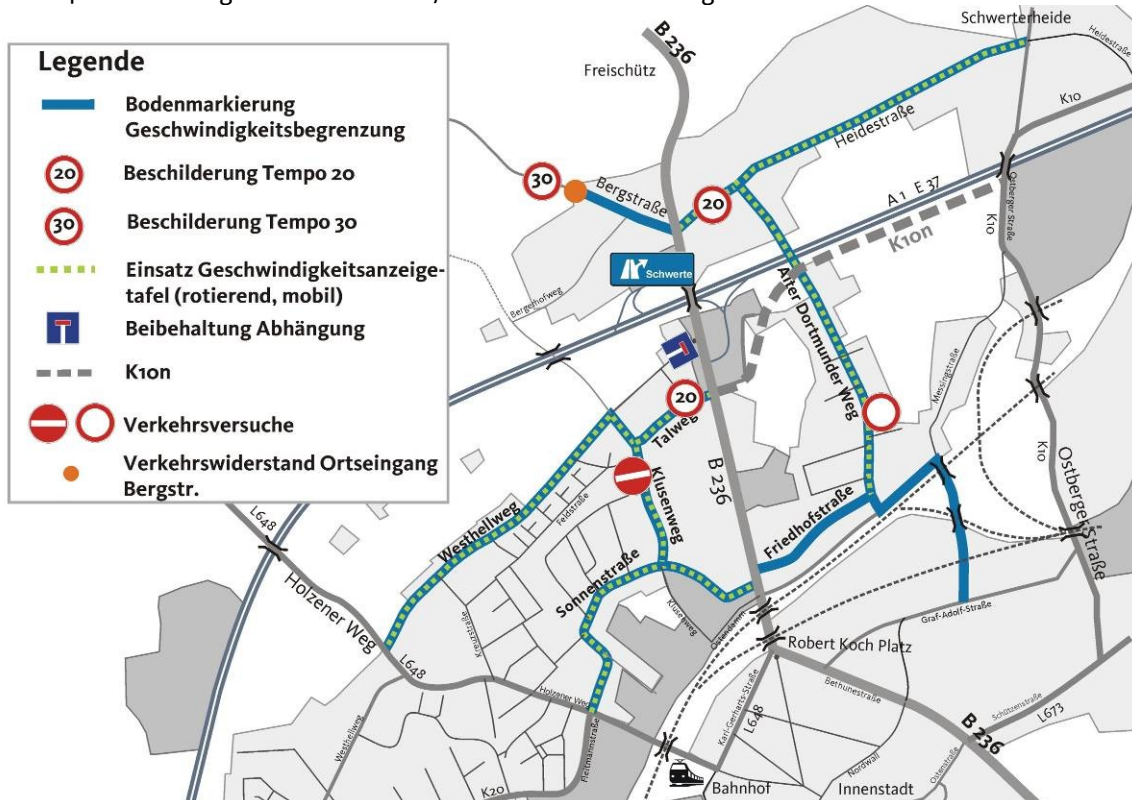
Ein von den Bürgern stark befürwortetes Instrument liegt weiterhin in der Aufstellung einer mobilen digitalen Geschwindigkeitsanzeigetafel, um den Kfz-Führern die Möglichkeit der Selbstkontrolle zu geben und für mehr Aufmerksamkeit zu sorgen. Diese sollte alternierend im Wechsel am Westhellweg, Talweg, Klusenweg, Sonnenstraße, Heidestraße und Altem Dortmunder Weg aufgestellt werden. Zur Erhöhung der Wirkung sollten allerdings auch seitens der Kreispolizei regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Auf der Bergstraße wird schon im Bereich des Waldes eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 empfohlen, um den Verkehr aus Richtung Dortmund schon frühzeitig vor der Ortseinfahrt Schwerte abzubremsen und das Waldstück als Naherholungsraum zu entlasten und die Querung für Wanderer und Radfahrer zu erleichtern.

Bereits kurzfristig wird empfohlen, zusätzlich zur Tempo-30-Regelung im Waldgebiet am Ortseingang Schwertes auf der Bergstraße einen baulichen Verkehrswiderstand zu installieren, um die aus Richtung Dortmund kommenden Kfz zu einer deutlichen Verringerung der Geschwindigkeit vor der abschüssigen Ortseinfahrt zu bringen. Hier würde allein eine Bodenmarkierung u.a. aufgrund der topografischen Bedingungen wenig Wirkung zeigen können. Empfohlen wird ein deutlicher Versatz der Fahrbahn am Ortseingang, z.B. um eine Mittelinsel herum, die gleichzeitig als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr dienen kann.

Um die Sicherheit für Fußgänger auf den Gehwegen in den Wohnquartieren zu erhöhen und den Verkehrsablauf zu ordnen, wird für die Bereiche Talweg, Klusenweg und Sonnenstraße eine Neuordnung des Parkraums empfohlen. Hierfür sollten eindeutige Parkstände markiert

werden, die ein Ausweichen von entgegenkommenden Fahrzeugen möglich machen, ohne den Gehweg mitbenutzen zu müssen. Dies kann z.B. durch eine alternierende Anordnung erreicht werden, die gleichzeitig auch der Verkehrsberuhigung dient. Wichtig ist allerdings, dass diese wie bereits angedeutet, nicht nur beschildert, sondern auch unmissverständlich markiert werden.

Abb. 14: Geschwindigkeitsreduzierende/Aufmerksamkeitserzeugende Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung

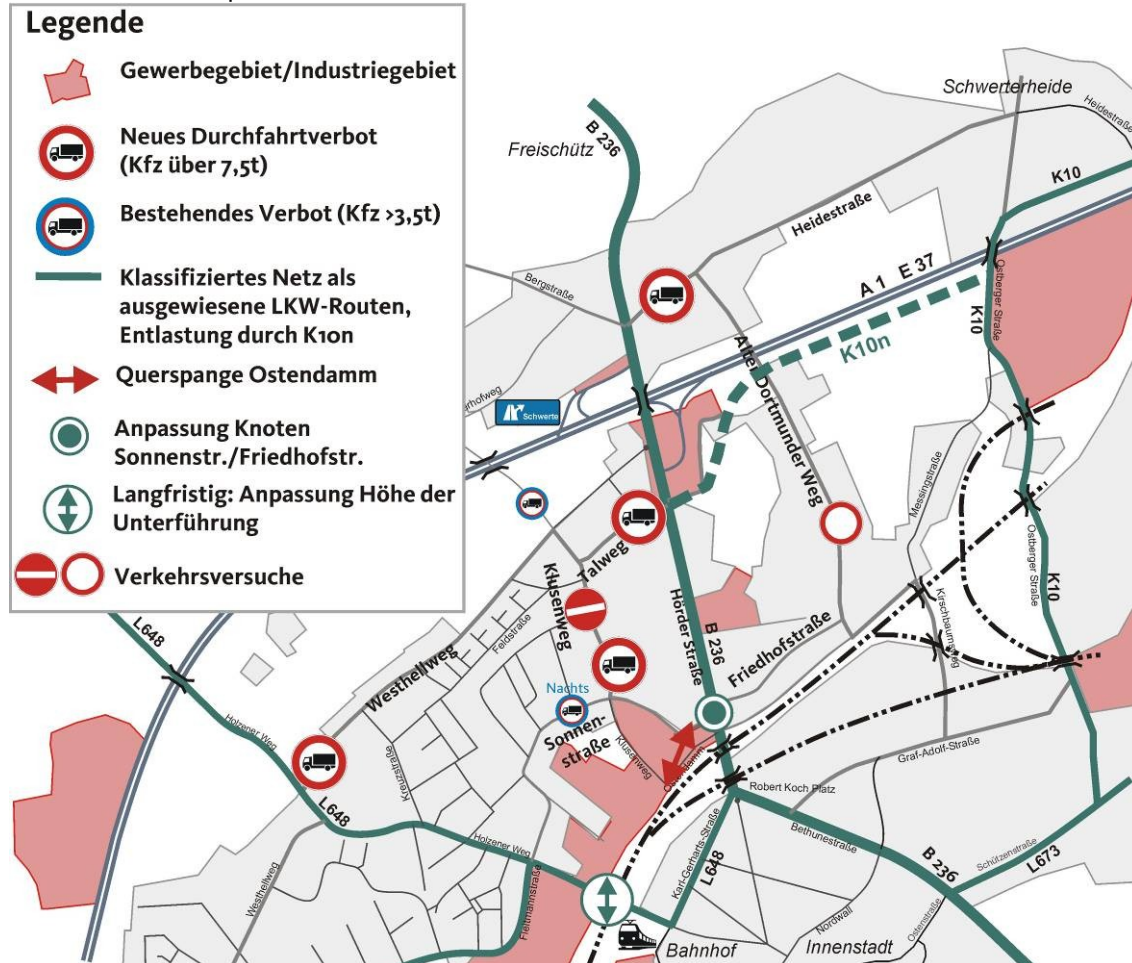
Abb. 15: Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Quelle: Eigene Darstellung

5.3 Lkw-Verkehr lenken und verträglich abwickeln

Abb. 16: Lokale Perspektive Lkw-Verkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Eng mit dem Thema Durchgangsverkehr bzw. Schleichverkehr verbunden ist die verträgliche Führung des Lkw-Verkehrs. Einerseits lokal gesehen auf Ebene der Quartiere in Schwerte-Nord, andererseits aber auch aus überörtlicher Sicht, da eine Lenkung der Lkw-Ströme immer in ein stadtweites/überlokales Konzept eingebunden sein muss, um bereits großräumige Lösungsmöglichkeiten mit einzubeziehen.

Lokale Perspektive auf Quartiersebene

Um den Lkw-Verkehr durch die Wohngebiete zu vermindern, werden zunächst die empfohlenen Verkehrsversuche im vorigen Kapitel 5.1 ihre Wirkung entfalten. Zusätzlich sollten jedoch an strategisch wichtigen und sensiblen Schlüsselpunkten in den Quartieren Durchfahrtsverbote für Kraftfahrzeuge über 7,5t eingerichtet werden (vgl. Karte). Dadurch sind die Quartiere auch weiterhin z.B. für Lieferwagen etc. erreichbar. Ausgenommen von einem

Verbot ist die Sonnenstraße, da aufgrund der Höhenbeschränkung der Brücke am Bahnhof nicht alle Lkws die Zufahrt über die Landesstraße nutzen können (vgl. zu potenziellen Alternativrouten auch den Abschnitt zur überörtlichen Perspektive weiter unten). Perspektivisch ist daher eine Anpassung der Durchfahrthöhe anzustreben, um die Sonnenstraße weiter zu entlasten. Das heute bestehende Nachtfahrverbot bleibt allerdings erhalten.

Nach Fertigstellung der K10n sollte auch auf der Heidestraße ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 7,5t eingerichtet werden, um das Entlastungspotenzial der neuen Kreisstraße auszuschöpfen. Der Bau der Umgehungsstraße wird eine große Entlastungswirkung für die Verkehre in Richtung Gewerbegebiet Binnerheide, die heute großteils über die Heidestraße fahren, entfalten können.

Als Einzelmaßnahme zu empfehlen ist kurz- bis mittelfristig zusätzlich die Umsetzung der sog. „Querspange“ zwischen Ostendamm und Sonnenstraße. Die heutige Zufahrt zum Werksgelände der Firma Hundhausen über den Knoten Ostendamm/B236 stellt aus den in Kap. 5.4 genannten Gründen einen nicht zu vertretenden Zustand dar und auch im Hinblick auf eine potenzielle Zusammenlegung der Kreuzung Sonnenstraße/Friedhofstraße ist diese Lösung klar zu befürworten (vgl. Kap. 5.4). Durch den Bau wird nicht nur die unübersichtliche und den Verkehrsablauf gefährdende Kreuzungssituation an der B236 entschärft, sondern auch eine klare Zufahrt zur Firma Hundhausen geschaffen, die eine lenkende Wirkung entfalten wird. Einzelne Lkw-Fahrer und auch Beschäftigte, die heute nicht nur aus Gründen der Stauproblematik auf der B236, sondern auch aufgrund der unbefriedigenden Abbiegesituation am Ostendamm den Klusenweg als Schleichweg nutzen, würden dann wirkungsvoller und verträglicher zum Firmengelände gelenkt.

Abb. 17: Querspange Ostendamm



Quelle: Eigene Darstellung nach Bebauungsplan Nr. 153 "Hundhausen", Stadt Schwerte

Überörtliche Perspektive

Neben dem quartiersbezogenen Blick sollte beim Thema Lkw-Verkehr in jedem Fall auch die überörtliche Perspektive eingenommen werden. Insbesondere die Lage Schwertes an den beiden Autobahnen 1 und 45 eröffnet ein großes Potenzial, Lkw-Ströme bereits großräumig abzuleiten und verträglicher als bisher (unter Schonung reiner Wohnstraßen wie z.B. die Sonnenstraße oder bereits hochbelastet Innenstadtraßen wie der Karl-Gerharts-Straße) zu den einzelnen Standorten zu leiten.

Die zentrale Anschlussstelle „Schwerte“ an der A1 hat zwar berechtigterweise eine große Bedeutung für die zahlreichen innenstadtnahen Industriegebiete, doch sind mit der Anschlussstelle Hagen-Nord sowie Schwerte-Ergste alternative und im Einzelfall verträglichere Erschließungsmöglichkeiten möglich. Diese sind für einzelne Standorte teils ähnlich günstig gelegen wie die zentrale Ausfahrt Schwerte an der A1/B236. Zum Werk der Deutschen Nickel GmbH beispielsweise dauert die Anfahrt für Lkws aus Richtung Köln/A1 über die Abfahrt

Hagen-Nord nur drei Minuten länger als über die Abfahrt an der B236². Eine Führung über die sensible Wohnstraße Sonnenstraße muss also nicht für alle Lkws die „erste“ Wahl sein, sondern könnte durchweg über Landes- und Kreisstraßen, die von ihrer Klassifizierung her ohnehin für den überörtlichen Verkehr vorgesehen sind, abgewickelt werden.

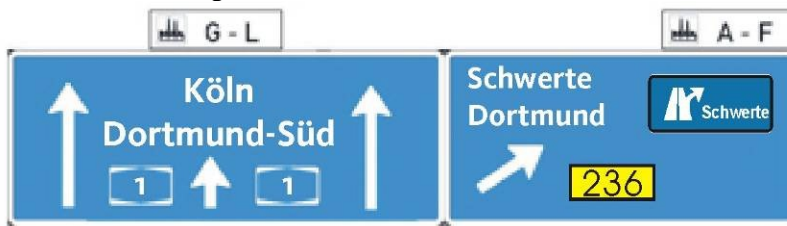
Ziel ist nicht, alle Verkehre von der Anschlussstelle Schwerte/B236 fernzuhalten, sondern vielmehr sinnvolle Alternativen für die einzelnen Standorte unter Aussparung der Wohn- und Innenstadtstraßen zu entwickeln. Es gilt, kooperativ mit betroffenen Unternehmen/Standortgemeinschaften verträgliche An- und Abfahrtsrouten zu entwickeln, diese in ein stadtweites Gesamtroutenkonzept einzubinden und offensiv zu vermarkten. In anderen Städten werden vielfache Kommunikationsmöglichkeiten genutzt, um die Routen wirksam zu vermitteln, z.B. Internetportale, Runde Tische mit Unternehmen, Broschüren, Integration in Routenplaner etc. Für die Umsetzung letzterer Möglichkeit wird eine Kooperation mit weiteren Nachbarkommunen und der lokalen IHK empfohlen, um ein stärkeres Gewicht zu erhalten.

Kernelement eines solchen Konzeptes sollten verträgliche Zubringer zu den Autobahnen sein. Dabei sollten einfache, auch für ausländische Fahrer klar verständliche Bezeichnungen für die einzelnen Gewerbe- und Industriegebiete gefunden werden, schließlich darf allein rechtlich nicht jeder Betrieb einzeln ausgeschildert werden. Lange, ortsspezifische Bezeichnungen sind dabei jedoch v.a. für ausländische Fahrer nicht immer selbsterklärend und sind zusätzlich schwer in bereits bestehende Wegweiser zu integrieren – dies gilt insbesondere auch für die Autobahnwegweiser, die nicht ohne weiteres angepasst und um zahlreiche lediglich lokale Ziele ergänzt werden können. Ein interessantes Beispiel ist die Lösung der Stadt Dresden, bei der die Gewerbestandorte in sog. „Liefersektoren“ eingeteilt worden sind, mit einfachen Buchstabenbezeichnungen benannt und mit vergleichsweise geringem Aufwand in bestehende Schilder integriert werden konnten – auch ohne die Lesbarkeit zu schwächen.

Eine angepasste Lösung wäre auch für Schwerte denkbar, müsste allerdings über das vorliegende Gutachten hinaus weiter im Detail geprüft und v.a. im Falle der Autobahnwegweiser auch mit den zuständigen Baulastträgern diskutiert werden.

² Vgl. Routenplaner nach google.maps

Abb. 18: Beschilderung nach dem Dresdener Modell



Quelle: verändert nach Website Stadt Dresden

Beim Thema Lkw-Verkehr soll abschließend noch auf die auf dem Workshop immer wieder geäußerte Anregung bezüglich einer Sperrung der B236 in der Ortsdurchfahrt für den Lkw-Durchgangsverkehr eingegangen werden – gerade vor dem Hintergrund des Ausbaus der B236 aus Richtung Dortmund. Der Gesetzgeber räumt grundsätzlich auch auf Bundesstraßen die Möglichkeit ein, den Lkw-Verkehr zu beschränken. Bevor jedoch über eine derartige Lösung nachgedacht wird, sollte zunächst Klarheit über die tatsächliche Höhe des Durchgangsverkehrs bestehen. Handelt es sich nämlich in erster Linie um Quell- und Zielverkehr zu den meist innenstadtnah gelegenen Industrie- und Gewerbegebieten, würde eine derartige Lösung nur eine geringe Wirkung entfalten und keine Rechtfertigungsgrundlage enthalten. Eine derartige Erhebung war im Rahmen dieses Gutachtens jedoch nicht möglich und vorgesehen, sondern müsste nachfolgend stattfinden. Zu bedenken ist jedoch in jedem Fall, dass eine Durchfahrtbeschränkung auf einer raumbedeutsamen Bundesstraße nicht ohne weiteres angeordnet werden kann und zahlreiche Abstimmungen und Erörterungen, u.a. mit dem Baulastträger erforderlich sein werden.

5.4 Erreichbarkeit sichern, Verkehrssicherheit erhöhen: Knoten B236, Bergische Straße, Ostendamm, Friedhofstraße, Sonnenstraße

Ein wichtiges Handlungsfeld im Rahmen des Gutachtens stellt der Kreuzungsbereich der B236 mit den Straßenzügen Friedhofstraße, Bergische Straße, Ostendamm und Sonnenstraße dar (vgl. Kap. 2.3, 3.1). Hier gilt es, eine dauerhafte und funktionsfähige Lösung zu entwickeln, durch die die Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere gesichert ist und die Verkehrssicherheit erhöht wird – ohne den Verkehrsablauf auf der B236 unverhältnismäßig zu stören.

Empfohlen wird ein schrittweises Vorgehen aus verschiedenen Gründen. Zum einen wird das gesamte Verfahren (Detailprüfung Bebauungsplan, Klärung der finanziellen Mittelbereitstellung, Leistungsfähigkeitsüberprüfungen etc.) bis zur möglichen Umsetzung einer „großen“ Lösung einen mittel- bis langfristigen Zeitraum einnehmen. Aus diesem Grund ist nicht nur das Endziel sondern sind auch die verschiedenen (ggf. auch alternativen!) Schritte auf dem Weg dorthin zu betrachten, die bereits kurzfristig Wirkung zeigen oder eine Alternative dar-

stellen können. Zum anderen muss vor einer Umsetzung einer „großen“ Lösung weiter geprüft werden, ob auch bereits kleinere Anpassungen leistungsfähig und möglich sind und welche Auswirkungen die Verkehrsversuche (vgl. Kap. 5.1) entfalten:

- o. **Klärung der Grundvoraussetzungen - Detailprüfung Bebauungsplan:** Der bestehende Bebauungsplan mit der neuen Trassenführung der Friedhofstraße muss zunächst auf seine Realisierbarkeit unter den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen (Luft, Lärm etc.) überprüft werden (vgl. Kap. 3.1). Ggf. müssen die Festsetzungen angepasst bzw. Aussagen zu den Themen Ausgleichsflächen, Lärmschutz etc. getroffen werden. Dieser Schritt muss durch die Stadt bzw. ein Gutachten erfolgen.
1. **Entschärfung der Kreuzungssituation vor dem Tunnelmund:** Unabhängig der Ergebnisse der Prüfung in Schritt „o“ sollte in jedem Fall die Kreuzungssituation im Bereich B236-Bergische Straße-Ostendamm optimiert werden. Die Situation ohne ausreichende Sichtdreiecke und Abbiegeradien (Lkws aus dem Ostendamm!) direkt vor dem Tunnelmund ist nicht weiter zu vertreten. Als erster Schritt sollte die Bergische Straße nur noch mit einer rechts-raus-rechts-rein-Regelung an die B236 angebunden werden, um die Zahl der Konfliktpunkte in diesem Bereich zu vermindern. Die zu erwartende Mehrbelastung auf den Straßenzügen Friedhofstraße oder Kirschbaumsweg ist angesichts der vergleichsweise geringen Einwohnerzahl der westlichen Bergischen Straße als niedrig einzuschätzen. In einem zweiten Schritt bzw. parallel hierzu sollte die Umsetzung der Querspange Ostendamm erfolgen (vgl. Kap. 5.3). In der Folge sollte der Ostendamm zwischen Hundhausen und der B236 abgebunden werden. Auf diese Weise entstehen in der verkehrstechnisch kritischen Kreuzungssituation direkt vor dem Tunnelmund lediglich verträgliche Rechtsabbieger-Beziehungen.

5.1) ist damit zu rechnen, dass das Verkehrsaufkommen an der Friedhofstraße spürbar abnimmt. Dies könnte bereits zu einer Entspannung der Situation führen und auch eine Verampelung des Bestands erleichtern.

Abb. 20: Entschärfung der Kreuzungssituation B236 (Schritt 2)

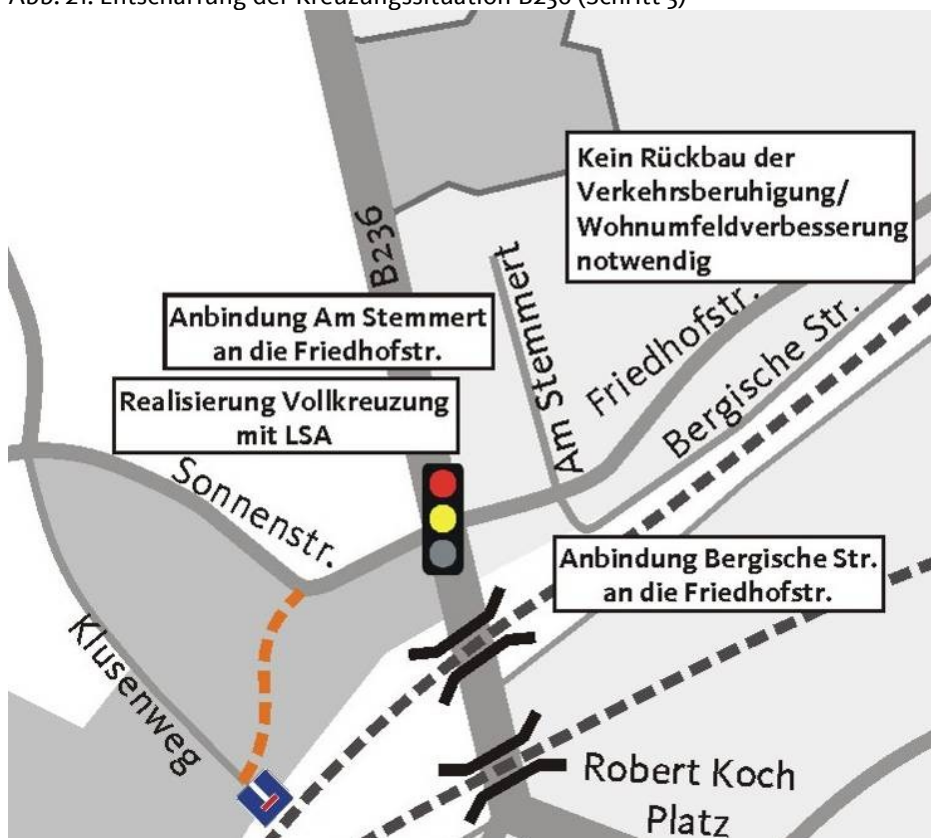


Quelle: Eigene Darstellung

3. **Falls Schritt 2 nicht leistungsfähig, negative Verkehrssicherheitsbilanz (Beobachtung des Unfallgeschehens) und nur geringe positive Auswirkung des Verkehrsversuchs am Alten Dortmunder Weg – Umsetzung einer vierarmigen Vollkreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA):** Auf diese Weise wird das Konfliktpotenzial durch ungesichert abbiegende Fahrzeuge erheblich reduziert und die Erreichbarkeit der Quartiere (v.a. in Richtung Alter Dortmunder Weg) bleibt aufrecht erhalten und verbessert sich grundlegend. Auch vor dem Hinblick einer zu erwartenden Steigerung der Lkw-Anfahrten zur Firma Hundhausen (dies wurde in einem telefonischen Interview geäußert) und einer dementsprechend erhöhten Zahl von Linksabbiegevorgängen durch schwere Lkws ist diese Lösung sinnvoll. Auch das in Kap. 3.1. angedeutete Audit des Baulastträgers Straßen.NRW kommt zu dem vorläufigen Schluss, dass eine Zusammenführung der Verkehrsströme aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs klar zu empfehlen ist.

Die Straßen „Am Stemmert“ bzw. „Bergische Straße“ sollten bei dieser Lösung, wie im B-Plan vorgesehen, direkt an die Friedhofstraße angebunden werden. Da die Grundstücksfrage insbesondere im Bereich des neuen Anschlusses der Bergischen Straße an die Friedhofstraße offenbar noch ungeklärt ist, ist im Fall eines Scheiterns der Verhandlungen auch eine Beibehaltung der in Schritt 1 dargestellten rechts-rechts-raus-Lösung und ein Verzicht auf den Verschwenk der Bergischen Straße in Richtung Norden vertretbar. Ein Rückbau der Verkehrsberuhigung/Wohnumfeldverbesserung in der östlichen Friedhofstraße ist auch vor dem Hinblick zu erwartender steigender Verkehrszahlen auf diesem Straßenstück bei einer Signalisierung des Knotens und einer Rücknahme des Verkehrsversuchs nicht erforderlich. Die niedrige Ausgangsbelastung von heute unter 3.000 Fahrzeugen/Tag (vgl. IGS 2009) lässt diese Schlussfolgerung nicht notwendig erscheinen.

Abb. 21: Entschärfung der Kreuzungssituation B236 (Schritt 3)



Quelle: Eigene Darstellung

Über die genannten Anschlusspunkte der B236 mit dem nachgeordneten Netz wurde zusätzlich auch die Frage zum Umgang mit dem Knotenpunkt B236/Märkische Straße geprüft. Auch dieser Knoten ist unsignalisiert und enthält Konfliktpotenzial. Da der Verkehrsfluss in diesem Abschnitt der Bundesstraße durch den Rückstau am Robert-Koch-Platz in der meis-

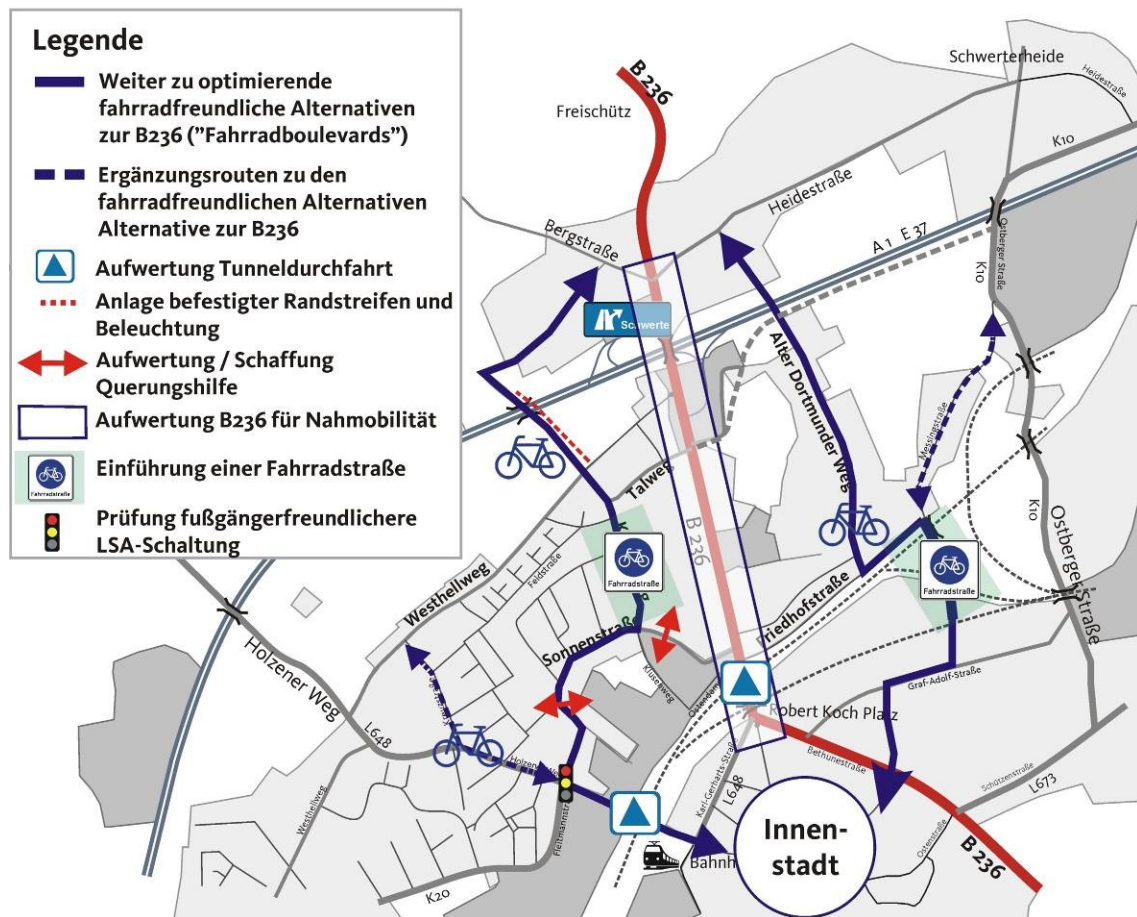
ten Zeit des Tages jedoch stark gebremst wird und sich die Sichtverhältnisse deutlich besser darstellen als z.B. weiter nördlich an der Bergischen Straße, ist an dieser Stelle kein ähnlich hoher Handlungsbedarf zu sehen. In jedem Fall ist eine Abhängung des Straßenzugs, an dem zahlreiche Wohneinheiten angebunden sind, aufgrund von weiterem Mehrverkehr auf anderen sensiblen Straßenzügen nicht zu empfehlen.

5.5 Optimale Voraussetzungen für Rad- und Fußverkehr (Nahmobilität)

Die Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr erhält im Untersuchungsgebiet nicht nur aus Sicherheits- und Komfortgründen, sondern v.a. auch vor dem Hintergrund der kurzen Wege in die Innenstadt eine besondere Bedeutung. Aus den Wohnquartieren ist die Innenstadt von jedem Punkt aus mit dem Fahrrad entfernungsmäßig bequem zu erreichen, von den näher an der Bahn gelegenen Straßen auch fußläufig. Die Entfernung zwischen Talweg und Innenstadt beträgt zum Beispiel keine 2 km, vom Neubaugebiet am Alten Dortmunder Weg nur unwesentlich länger und selbst von der Heidestraße kann das Zentrum in knapp über 3 km erreicht werden. Besonders für den Bereich am Alten Dortmunder Weg ist das Fahrrad eine attraktive Alternative, wenn z.B. der Verkehrsversuch mit einer Durchfahrtsbeschränkung auf Höhe des Ostpreußenwegs durchgeführt wird.

Dieses Potenzial gilt es aufzugreifen und aktiv zur Erhöhung des Anteils der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden auf Wegen von und zur Innenstadt und innerhalb der Quartiere zu nutzen. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund einer Bewerbung der Stadt Schwerte als fahrradfreundliche Stadt in NRW.

Abb. 22: Stärkung der Nahmobilität



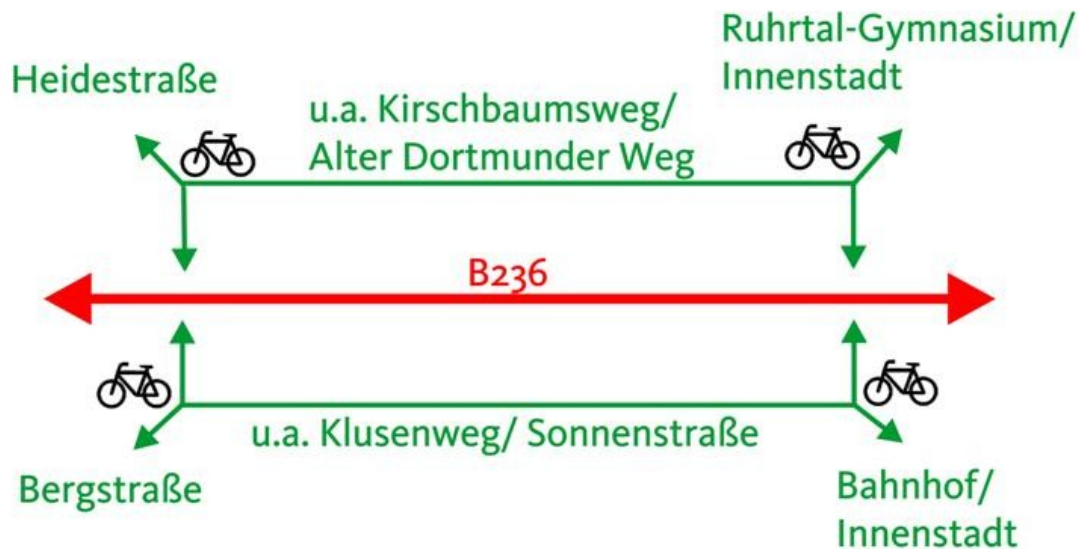
Quelle: Eigene Darstellung

Kernelement im Bereich der Nahmobilitätsförderung ist die Aufwertung und Schaffung fahrradfreundlicher Alternativen zur belasteten Hauptverkehrsstraße B236. Es gilt, autoarme und fahrradfreundliche „Fahrrad-Boulevards“ zu entwickeln, die als Radialen auf die Innenstadt zuführen. Diese Radialen zeichnen sich durch besondere Qualitätsmerkmale und -standards aus. Hierzu gehören z.B. die Führung v.a. über Wohnstraßen, Priorität beim Winterräumdienst, fahrradfreundliche LSA-Schaltungen, auffällige Bodenmarkierungen zur Verdeutlichung und zur Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme, Integration von Vorrangelementen (z.B. abschnittsweise Fahrradstraßen) etc.

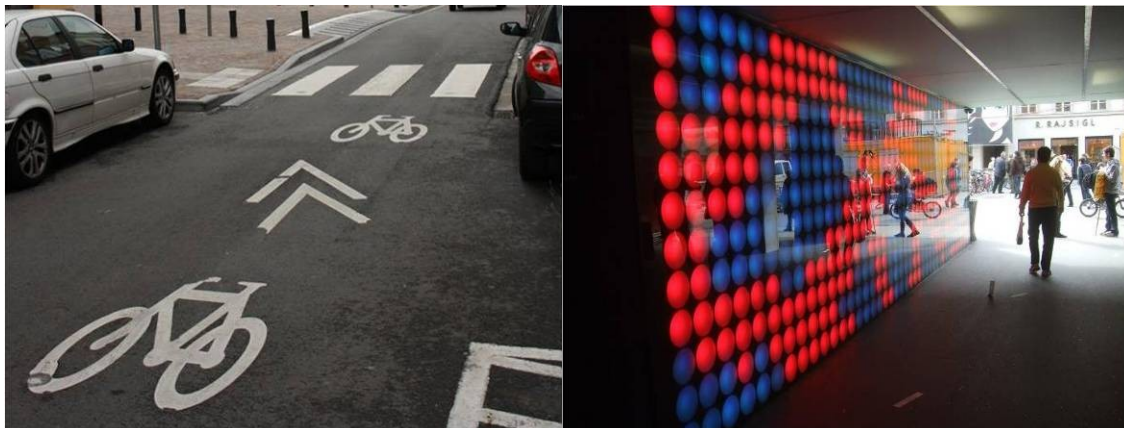
Fahrradstraßen würden sich z.B. für den Bereich des Klusenwegs zwischen Sonnenstraße und Agnes-Miegel-Straße oder für den Kirschbaumsweg zwischen Bergischer Straße und Bahnübergang südlich der Märkischen Straße eignen (mit Zusatzzeichen Kfz-Verkehr frei). D.h. der Radverkehr hat Vorrang vor dem Kfz-Verkehr, es darf auch nebeneinander gefahren werden (v.a. im Schulverkehr interessant), die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30km/h (daher einfach in die bestehenden Tempo-30-Zonen integrierbar, ohne einen „Schilderwald“ zu erzeugen), es dürfen auffällige, besondere Fahrradmarkierungen angebracht werden etc. Die

Integration von Fahrradstraßen setzt ein klares Zeichen zur Radverkehrsförderung und stellt ein weiteres Bekenntnis zur fahrradfreundlichen Stadt dar. Auch wenn der Radverkehr noch nicht die vorherrschende Verkehrsart in den genannten Straßenabschnitten darstellt, so ist eine Zunahme des Aufkommens im Hinblick auf eine Aufwertung zum „Fahrradboulevard“ bzw. als Innenstadt radiale zu erwarten.

Abb. 23: Schema Fahrradfreundliche Alternativen („Fahrradboulevards“)



Quelle: Eigene Darstellung



Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld bei der Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsbedingungen im Untersuchungsraum stellt in diesem Zusammenhang auch die Aufwertung der beiden Tunnel im Zuge der B236 dar. Es gilt, den Charakter als Angsträume zu vermindern und z.B. durch Licht- oder Kunstinstallationen neue Akzente zu setzen. Hierfür gibt es in einigen Städten gute Beispiele (vgl. auch Fotos). Weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind in voranstehender Karte zusammengefasst.

Abschließend ist noch festzuhalten, dass die dargestellten „Fahrradboulevards“ sich nicht nur für Schwerte-Nord eignen, sondern auch stadtweit als Element der Radverkehrsförderung eingeführt werden könnten. Z.B. könnten die Boulevards in anschaulichen Broschüren oder/und durch besondere Markierungen im Straßenraum (analog zur Markierung der Schulwege z.B.) auch als „Produkt“ aktiv vermarktet werden.

6. Ausblick

Die Verkehrssituation in Schwerte Nord stellt die Planung vor komplexe Herausforderungen. Das über Jahrzehnte gewachsene Nebeneinander von Wohn- und Gewerbegebieten und die zentrale Lage der hochbelasteten Ortsdurchfahrt B236 mit all ihren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in den benachbarten Wohngebieten erfordern angepasste Lösungen im Bestand.

Wesentliches Ziel des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes ist es, Durchgangsverkehre in den Quartieren zu reduzieren und die weiterhin notwendigen Verkehre durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der gezielten Lenkung verträglicher abzuwickeln. Eine besondere Stellung im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts hat auch die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Quartiere westlich und östlich der B236 vor dem Hintergrund der Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt.

Dabei wurde nicht zuletzt während des Maßnahmenworkshops nochmals deutlich, dass kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen zunächst Priorität haben müssen, um für die Bürger direkt spürbare Verbesserungen zu erreichen. Der Umbau der B236 wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen, worauf das Gesamtverkehrskonzept reagiert und Maßnahmen empfiehlt, die zu großen Teilen auch ohne bzw. vor einem Umbau umgesetzt - und überprüft bzw. angepasst - werden können. Es gilt darüber hinaus, Fragen, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt werden konnten (Leistungsfähigkeiten, Sicherheitsaudit, B-Pläne etc.), zeitnah zu prüfen und die Verkehrsversuche anzugehen und auszuwerten.

Dabei ist es besonders wichtig, die betroffenen Akteure auch weiterhin aktiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess mit einzubeziehen. Nach der partizipativen und kommunikationsorientierten Vorgehensweise bei der Erstellung des Gesamtverkehrskonzepts kommt es nun darauf an, durch eine offensive Informationspolitik die Akzeptanz der Maßnahmen und Planungen nachhaltig zu sichern.

Quellen

BAUGESETZBUCH in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S.2414), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) 2007: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln

INGENIEURSGESELLSCHAFT STOLZ MBH (IGS) 2009: Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B236 in der Ortsdurchfahrt Schwerte zwischen Talweg und Ostentor, Schlussbericht. Neuss

STADT SCHWERTE 2006: Radverkehrskonzept der Stadt Schwerte. Schwerte

STADT SCHWERTE 2007: Bebauungsplan Nr.18 „Friedhofstraße“ Aufhebung, Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB, Umweltbericht gemäß § 2 Abs. 4 und 2 § 2a BauGB. Schwerte

STRAßENVERKEHRS-ORDNUNG vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist

Internet

Website Stadt Dresden

http://www.dresden.de/de/08/02/verkehrskonzept/020_Lkw-Fuehrung_in_der_Landeshauptstadt_Dresden.php, zuletzt zugegriffen am 25.01.2011

Kartengrundlage

Alle Karten mit der Quellenangabe „eigene Darstellung“ wurden auf Kartengrundlage des Fachbereichs Vermessung und Kataster des Kreises Unna 1080/05 erstellt

Anhang: Einzelmaßnahmen im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrskonzept mit Umsetzungszeithorizont (*kursiv: bereits im Vorhinein gesetzte Maßnahmen*)

Maßnahmen	Umsetzung	
	Kurz-bis mittelfristig	langfristig
Umbau/Anpassung der B236		
<i>Umbau Ortsdurchfahrt B236 und Ausbau Anschluss in Richtung Dortmund</i>		■
Schritte 0-2 (vgl. Kap. 5.4) zur Entschärfung Knotenbereich Bergische Straße, Ostendamm, Friedhofstraße, Sonnenstraße	■	
Schritt 3 (vgl. Kap. 5.4) zur Entschärfung Knotenbereich Bergische Straße, Ostendamm, Friedhofstraße, Sonnenstraße		■
Verkehrsversuche zur Verringerung von Durchgangsverkehr		
Verkehrsversuch und Evaluierung: Abbindung Alter Dortmunder Weg in Höhe Schlesierweg/Auf dem Heithof	■	
Verkehrsversuch und Evaluierung: Klusenweg: Einrichtung einer „unechten“ Einbahnstraße zwischen Kopernikusstr. und Agnes-Miegel-Str. Richtung Norden	■	
Weitere Optimierung Verkehrsberuhigung		
Ausweisung Tempo-20 Talweg und Heidestr. zwischen B236 und Altem Dortmunder Weg	■	
Erneuerung und weitere Aufbringung von Bodenmarkierungen "Tempo 30" auf Quartiers-Sammelstraßen	■	
Erneuerung und weitere Aufbringung gerissener Haltelinien zur Verdeutlichung der Rechts-Vor-Links-Regelungen in den Kreuzungsbereichen von Quartiers-Sammelstraßen	■	
Einfärbung der Kreuzungsbereiche Sonnenstr./Klusenweg und Klusenweg/Talweg	■	
Einsatz von Minikreisverkehren auf Quartiers-Sammelstraßen		■
Erneuerung und weitere Aufbringung der Bodenmarkierung "Achtung Kinder" an sensiblen Bereichen	■	
Anpassung der (zukünftigen) Signalphase im Kreuzungsbereich Talweg/ B236/K10n zur Verringerung von Durchgangsverkehr (kurze Grünphase für Geradeausfahrer)	■	
Einsatz digitale Geschwindigkeitsanzeige (rotierend im Wechsel auf Quartiers-Sammelstraßen)	■	

Eindeutige Abmarkierung und optimierte Anordnung von Parkständen im Klusenweg, Talweg und Sonnenstraße	■	
Ausweisung Tempo-30 Bergstr. in Höhe des Naherholungsgebiets vor dem Ortseingang	■	
Einrichtung Verkehrswiderstand Bergstraße am Ortseingang	■	
LKW-Verkehr		
<i>Bau der K10n</i>	■	
lokal: neue LKW Durchfahrtsverbote an sensiblen Schlüsselpunkten (über 7,5t) in den Wohngebieten	■	
stadtweit/regional: Ausweisung und offensive Vermarktung eines stadtweiten LKW-Routennetzes	■	■
Querspange Ostendamm als klare, verträgliche LKW-Zufahrt zu Hundhausen	■	
Prüfung eines Durchfahrtsverbotes für den LKW-Durchgangsverkehr auf der B236	■	■
Nahmobilität		
Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt durch "Fahrrad-Boulevards" als Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen	■	
Aufwertung bestehender und Schaffung weiterer Querungshilfen	■	
Aufwertung der B236 für Nahmobilität (v.a. beidseitige Radwege)		■
Aufwertung der Tunnel (Beginn mit Bahnhofstraße)	■	■
Anlage eines befestigten Randstreifens für Fußgänger am nördlichen Klusenweg	■	
Prüfung fußgängerfreundlichere Ampelschaltung Holzener Weg/Am Bohlgarten	■	