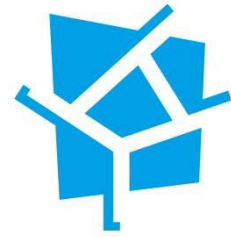




STADT SCHWERTE
Hansestadt an der Ruhr



SHP Ingenieure



Stadt Schwerte
Hansestadt an der Ruhr

Mobilitätskonzept 2025

Schwerte – Hansestadt an der Ruhr
Mobilitätskonzept 2025

– Schlussbericht zum Projekt Nr. 1301 –

Auftraggeber:
Stadt Schwerte
Hansestadt an der Ruhr
Bereich Demographie und Stadtplanung

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Bearbeitung:
Dr.-Ing. Johannes Lange (†)
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

Hannover, im Juli 2016

Inhalt

Seite

1	Einführung	1
1.1	Problemstellung und Zielsetzung	1
1.2	Planungsprozess zum Mobilitätskonzept 2025	1
2	Planungsleitbild	4
3	Prognosen und Szenarien	8
3.1	Auswirkungen der demografischen Entwicklung	8
3.2	Szenarien der kommunalen verkehrlichen Entwicklung	9
4	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	12
4.1	Ausgangslage und wesentliche Problempunkte	12
4.2	Schwerverkehrskonzept	13
4.2.1	Untersuchungen zum Lkw-Durchgangsverkehr	13
4.2.2	Ausbaumaßnahmen zur Schwerverkehrslenkung	24
4.3	Ortsdurchfahrt der B 236	26
4.3.1	Analyse und Mängelbeschreibung	26
4.3.2	Umgestaltungskonzept Straßen NRW	28
4.4	Führung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt	31
4.4.1	Verlagerung des Durchgangsverkehrs	31
4.4.2	Umgestaltung der Bahnhofstraße	36
4.5	Festlegung der verkehrswichtigen Straßen	37
5	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	41
5.1	Analyse	41
5.2	Parkraumkonzept	46
6	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	48
6.1	Analyse	48
6.2	Maßnahmen	53
7	Radverkehr	57
7.1	Analyse	57
7.2	Radverkehrskonzept	62
7.2.1	Radverkehrsnetz	62
7.2.2	Bauliche Maßnahmen am Radverkehrsnetz	67
7.2.3	Betriebliche und regelnde Maßnahmen	69
7.2.4	Handlungskonzept Radverkehrsnetz	70
7.2.5	Abstellanlagen für den Radverkehr	72
7.2.6	Maßnahmen an Knotenpunkten	74
7.2.7	Wegweisung	74
7.2.8	Öffentlichkeitsarbeit	74
8	Fußverkehr	77
8.1	Analyse	77
8.2	Maßnahmen	81
9	Mobilitätsmanagement	86
9.1	Allgemeines	86
9.2	Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Schwerte heute	86

9.3	Vorschlag ergänzender Maßnahmen	89
10	Verkehrssicherheit	90
10.1	Unfalldaten	90
10.2	Unfallhäufungsstellen	92
10.3	Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsunfallprävention	94
11	Handlungskonzepte und Schlüsselmaßnahmen	96
11.1	Handlungskonzepte	96
11.1.1	Leitsätze der Verkehrsentwicklungsplanung	96
11.1.2	Handlungskonzept Fließender Kraftfahrzeugverkehr	97
11.1.3	Handlungskonzept Ruhender Verkehr	98
11.1.4	Handlungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr	99
11.1.5	Handlungskonzept Radverkehr	100
11.1.6	Handlungskonzept Fußverkehr	102
11.1.7	Handlungskonzept Mobilitätsmanagement	103
11.1.8	Handlungskonzept Verkehrssicherheit	103
11.2	Schlüsselmaßnahmen	104
11.2.1	Methodisches Vorgehen	104
11.2.2	Auswahl der Schlüsselmaßnahmen	104
12	Zusammenfassende Empfehlungen der Gutachter	107
Anhang		
	Beratung des Mobilitätskonzeptes Schwerte 2025 in den politischen Gremien der Stadt Schwerte	110

1 Einführung

1.1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Verkehrsplanung der Stadt Schwerte orientierte sich in den letzten zwei Jahrzehnten an einem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1991. Sowohl die Datengrundlage als auch Teile der verkehrspolitischen Programmatik sind zwischenzeitlich veraltet und bedürfen der Anpassung an die gesellschaftlichen Herausforderungen der kommenden Jahre. Die Stadt Schwerte hat deshalb im Jahre 2013 die Erarbeitung eines neuen Mobilitätskonzepts mit dem Zieljahr 2025 in Auftrag gegeben.

Schwerte (ca. 48.000 Einwohner) liegt südöstlich von Dortmund und verkehrsgünstig am Schnittpunkt der Bundesautobahnen A 1 und A 45 (AK Westhofen). Bahntechnisch ist ebenfalls eine sehr gute Anbindung über die DB-Strecken nach Hamm, Hagen und Dortmund vorhanden. Die Stadt Schwerte ist deshalb ein beliebter Wohnstandort für Pendler nach Dortmund bzw. ins Ruhrgebiet. Die verkehrliche Lagegunst der Stadt Schwerte führt allerdings auch zu verkehrlichen Problemen: beispielsweise führt die B 236, die eine wichtige Verbindung aus dem Märkischen Hinterland nach Dortmund darstellt, durch das innere Stadtgebiet von Schwerte und weist zu vielen Tageszeiten Überlastungserscheinungen auf.

Das Mobilitätskonzept Schwerte 2025 umfasst auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Als Planungsebene dient dabei der Maßstab der Flächennutzungsplanung. Die Konkretisierung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der entsprechenden Teilkonzepte bzw. problembezogen punktuell (z. B. für die Ortsdurchfahrt der B 236).

Ein wesentlicher Aspekt des Mobilitätskonzept Schwerte 2025 ist die kommunale Einflussnahme auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens und dessen Auswirkungen. Das Mobilitätskonzept 2025 ist folglich eine programmatische, verkehrspolitische Ansage, die entsprechend mit den kommunalpolitischen Akteuren in Schwerte abgestimmt wurde. Die Beteiligung sowohl der breiten Öffentlichkeit, der Interessenvertreter als auch der Politik war hierzu eine wesentliche Voraussetzung.

1.2 Planungsprozess zum Mobilitätskonzept 2025

Beteiligung und Konsensbildung

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind seit langem ein Themenfeld stark polarisierter gesellschaftlicher Positionen. Die Notwendigkeit der Beteiligung aller gesellschaftlich relevanten Gruppen mit dem Ziel der Konsensbildung ist inzwischen unstrittig. Breit aufgestellte Beteiligungsverfahren - sogenannte kooperative Planungsprozesse - haben sich dabei auf der Ebene der gesamtstädtischen Mobilitätsplanung bewährt.

Kooperative Planungsprozesse haben das Ziel, die Arbeit des Gutachters durch eine Gruppe aus Politik, Verwaltung und Interessenvertretern begleiten zu lassen. Durch einen Ausgleich der Interessen soll ein Konsens erzielt werden, der dann als Empfehlung in den Abstimmungs- und Entscheidungsprozess der politischen Gremien mit eingeht. Durch die Berücksichtigung der örtlichen Akteure ist zugleich sichergestellt, dass der vor Ort vorhandene Sachverstand in die Planung einfließt.

Im Planungsprozess für das Mobilitätskonzept 2025 wurde eine projektbegleitende Expertengruppe eingerichtet. Die Expertengruppe setzte sich aus etwa 25 Personen zusammen. Dazu gehörten Interessenvertreterinnen und -vertreter von Organisationen und öffentlichen Einrichtungen, die sich schwerpunktmäßig mit Fragen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung beschäftigen. Sie wurden ergänzt durch Vertreter aller sechs Ratsfraktionen (SPD, CDU, FDP, Bündnis 90/Grüne, Linke, WfS) sowie Vertreterinnen und Vertretern der Fachverwaltung (Bereiche Verkehrsplanung, Tiefbau und Verkehrsordnung), den Planern von SHP Ingenieure sowie den externen Moderatorinnen (Abb. 1).



Abb. 1 Zusammensetzung der Expertengruppe zum Mobilitätskonzept Schwerte 2025

Die Expertengruppe tagte im Rahmen des Planungsprozesses, der etwa eineinhalb Jahre dauerte, insgesamt fünfmal. Die Sitzungsdauer betrug jeweils zwischen zweieinhalb und drei Stunden.

Der Planungsprozess begann mit einer gemeinsamen Zielformulierung – zusammengeführt im Leitbild für das Mobilitätskonzept 2025 –, und einem Austausch über Szenarien der Stadt- und Verkehrsentwicklung, um dann in eine ausführliche Diskussion über Probleme, Maßnahmen und Handlungskonzepte für die wichtigsten Handlungsfelder überzugehen. Er endete in der Auswahl von Schlüsselmaßnahmen.

Die Mitglieder der Expertengruppe trugen durch die Beteiligung an der Formulierung von Aufgaben und Problemen und den daraus abzuleitenden

Maßnahmen maßgeblich zu den in der Diskussion behandelten Inhalten bei. Als Beispiel seien hier das Innenstadtkonzept und das Radverkehrsnetz genannt.

Konsensbildungsprozesse verlangen von allen Beteiligten die Bereitschaft, die eigene Position im Interesse eines gemeinsamen Ganzen in Frage zu stellen und aufeinander zuzugehen. Hier sind in der Expertengruppe einige Schritte getan worden, selbst Grundpositionen konnten bisweilen in Frage gestellt werden. Ein wesentlicher Schritt zur Umsetzung der Handlungskonzepte des Mobilitätskonzepts 2025 wird es daher sein, den am Prozess nicht Beteiligten die in der Expertengruppe einvernehmlich abgestimmten Ziele und Inhalte zu vermitteln und sie für die Realisierung der Maßnahmen zu gewinnen.

Das von den Gutachtern vorgeschlagene Handlungskonzept (vergleiche Ziffer Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.) wurde in der abschließenden Sitzung der Expertengruppe nur um einige marginale Änderungen und Präzisierungen ergänzt und in der dann vorliegenden Form von allen – anwesenden – Mitgliedern der Expertengruppe mitgetragen.

2 Planungsleitbild

Am Beginn einer Verkehrsplanung steht die Definition von Planungszielen, die im sogenannten Planungsleitbild zusammengefasst werden. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig ein Maßstab für die Bewertung von Maßnahmenwirkungen. Die Diskussion des Planungsleitbildes begleitet den gesamten Bearbeitungsprozess, da zumindest eine Feinkorrektur infolge der immer intensiveren Beschäftigung mit dem Thema und der Rückkoppelung mit den Ergebnissen der Maßnahmenuntersuchungen unumgänglich ist.

Als Ergebnis einer Diskussion in der Expertengruppe ist ein zweistufiges Leitbild erarbeitet worden (Abb. 2). Die Ebene der Werteziele beinhaltet dabei die übergeordneten gesellschaftlichen Ziele, während die Strategien der Verkehrsplanung sich eher mit konkreten Zielen der Stadtverkehrsplanung befassen.

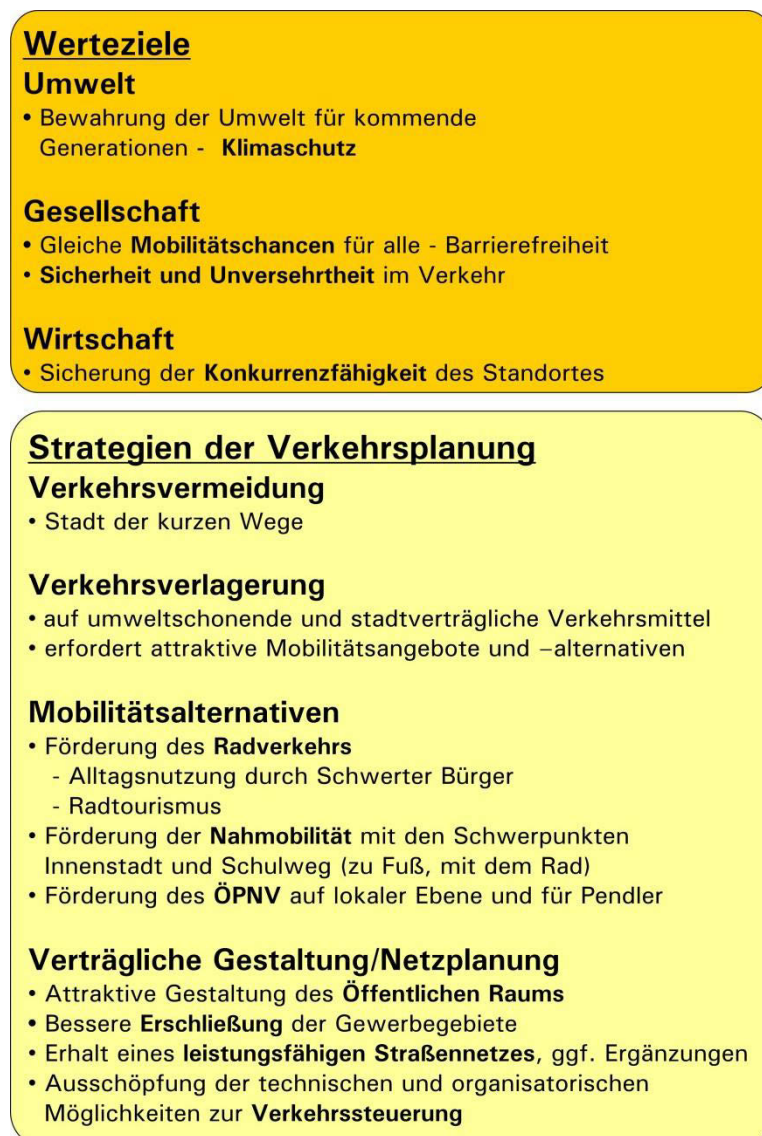


Abb. 2 Planungsleitbild des Mobilitätskonzepts 2025

Werteziele im Bereich Umwelt

Die Stadt Schwerte ist wie jede deutsche Kommune den nationalen Klimazielen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes verpflichtet; in NRW gibt es zusätzlich eine landespolitische Zielsetzung zum Klimaschutz. Auch im Bereich des Verkehrs kann mit einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zum Erreichen dieser Ziele beigetragen werden. Die Stadt Schwerte hat parallel zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts 2025 einen Lärmaktionsplan der 2. Stufe, einen Luftreinhalteplan und ein Klimaschutzkonzept erarbeiten lassen und beschlossen. Die darin enthaltenen Ziele und Maßnahmen im Bereich Verkehr werden vom Mobilitätskonzept 2025 übernommen.

Werteziele im Bereich Gesellschaft

Unter dieser Überschrift werden Ziele einer gleichwertigen und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer entsprechenden Abwicklung der Mobilität sowie Aspekte der Verkehrssicherheit zusammengefasst.

Ein besonderes Gewicht wird auf eine qualitätvolle und gleichberechtigte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel gelegt. Es müssen für alle Menschen angemessene verkehrliche Angebote vorgesehen werden, um ihnen gleichwertige Mobilitätschancen zu bieten. Dies ist besonders für Kinder und ältere Mitbürger, denen individuelle Verkehrsmittel aus verschiedenen Gründen nicht oder nur beschränkt zur Verfügung stehen, wichtig. Eine weitere, über lange Zeit nicht ausreichend berücksichtigte Nutzergruppe sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Erreichung einer barrierefreien Teilhabe dieser Gruppe am öffentlichen Leben wird in starkem Maße von ihren Mobilitätschancen bestimmt. Durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen wird die Umsetzung dieses Zieles zur gesetzlichen Verpflichtung.

Unter der Überschrift Verkehrssicherheit und Unversehrtheit sind die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Sicherheit und Unversehrtheit im öffentlichen Raum zusammengefasst. Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein grundsätzliches Werteziel, mit dem viele Maßnahmen der Verkehrsplanung begründet werden. Ein anderer Aspekt, dem immer mehr Bedeutung zugekommen ist, ist die Verbesserung der sozialen Sicherheit der Verkehrsanlagen. Hier sind der Verzicht auf Unterführungen, die Schaffung von öffentlichen Verkehrsangeboten während der Nachtzeit, die Beleuchtung von Rad- und Gehwegen oder die Anlage von Frauenparkplätzen beispielhafte Maßnahmen.

Werteziele im Bereich Wirtschaft

Schwerte steht als Mittelzentrum in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Oberzentren Dortmund und Hagen und den vergleichbaren Städten im Kreis Unna in vielfältiger Konkurrenz um Einwohner, Arbeitsplätze sowie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen. Zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Standortes Schwerte kann die Verkehrsplanung in vielfältiger

Weise beitragen, beispielsweise durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte

Strategie der Verkehrsplanung – Verkehrsvermeidung

Zur Schaffung verkehrsvermeidender Raumstrukturen durch Funktionsmischung - auch als Stadt der kurzen Wege bezeichnet - gehören die dezentrale Verbesserung der Arbeitsplatzsituation ebenso wie die Stärkung der Einkaufs- und Freizeitsituation im näheren Wohnumfeld. Die Mischung verträglicher Nutzungen von Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstrukturen führt im Idealfall zu einer Verkürzung der täglichen Wege, auch wenn die neuere Forschung zeigt, dass die dabei zu erwartenden Effekte infolge des individuellen Verhaltens der Menschen relativ gering sind.

Strategie der Verkehrsplanung – Verkehrsverlagerung

Die Veränderung des Modal Split – so bezeichnet man die Verteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel – zu Gunsten des Umweltverbundes wird durch eine Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht. Dazu müssen für alle Menschen attraktive Mobilitätsangebote und –alternativen vorgesehen werden, um ihnen gleichwertige Mobilitätschancen zu bieten. Das bedeutet, dass grundsätzlich jede Quell-Ziel-Beziehung nicht nur mit individuellen motorisierten Verkehrsmitteln, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad abwickelbar sein sollte.

Strategie der Verkehrsplanung – Mobilitätsalternativen

Zur Schaffung gleichwertiger Mobilitätsalternativen ist es notwendig, den Umweltverbund, d. h. den ÖPNV, das Radfahren und das Zufußgehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern. Ein Schwerpunkt liegt dabei in Schwerte auf der Förderung des Radverkehrs, da hier einerseits die größten Defizite, aber auch die größten Potenziale zu sehen sind. Besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis etwa 5 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Etwa 50 % der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug finden in diesem Entfernungsbereich statt. In Schwerte beträgt kaum eine Entfernung zwischen Stadtrand und Innenstadt mehr als 5 km.

Im ÖPNV sind die kommunalen Handlungsspielräume in Wesentlichen auf die Gewährleistung eines guten Verkehrsablaufs für den Linienbusverkehr sowie die Gestaltung der Haltestellen beschränkt. Pendler profitieren von guten Möglichkeiten, Park + Ride sowie Bike + Ride zu nutzen.

Ansätze zur Verbesserung des Fußverkehrs sind insbesondere in der Innenstadt und auf Wohnquartiersebene (z.B. für Schulwege) in Verbindung mit Maßnahmen der Straßenraumgestaltung zu sehen.

Strategie der Verkehrsplanung – Verträgliche Gestaltung/Netzplanung

Im Zusammenwirken mit der Stadtentwicklungsplanung ist es das Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung, zur Attraktivierung des Stadtraumes beizutragen. Gut gestaltete und sicherere Straßen können durch eine nutzungsgerechte Aufteilung des Straßenraumes, die eine Nutzung für Fußgänger und auch für Radfahrer verbessern oder überhaupt erst ermöglichen, sowie durch eine ansprechende umfeldorientierte Gestaltung erreicht werden. Vordringlich ist das Einbeziehen der Hauptverkehrsstraßen in Konzepte zur städtebaulichen Integration; in Schwerte betrifft dies vor allem die zur Umgestaltung anstehende Ortsdurchfahrt der B 236, aber auch andere klassifizierte Straßen auf Abschnitten zwischen den Stadtteilen.

Der ebenfalls als Strategie der Verkehrsplanung angeführte Erhalt eines leistungsfähigen Straßennetzes steht zu den vorgenannten Zielen üblicherweise nicht im Widerspruch. Hier sind betriebliche Maßnahmen, die die technischen und organisatorischen Möglichkeiten der Verkehrssteuerung ausschöpfen, häufig die bessere Alternative zu baulichen Lösungen.

Eine spezielle Problematik besteht in Schwerte hinsichtlich des Schwerverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz. Neben Durchgangsverkehren ist das Netz auch mit Quell- und Zielverkehr zu den zahlreichen, über das gesamte Stadtgebiet verteilten Gewerbegebieten belastet. Hier sind Möglichkeiten einer anderen Erschließung der Gewerbegebiete zu nutzen, durch die die Belastung mit Schwerverkehr besser verteilt wird.

3 Prognosen und Szenarien

3.1 Auswirkungen der demografischen Entwicklung

Die demografische Entwicklung in Deutschland, deren wesentliche Merkmale heute und zukünftig eine generelle Abnahme der Bevölkerung und eine Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur der Gesellschaft sind bzw. sein werden, werden unter dem Begriff „demografischer Wandel“ zusammengefasst. Dabei sind einerseits bedeutende regionale Unterschiede in der prognostizierten Entwicklung zu beachten. Weiterhin wird das Thema Zuwanderung nicht nur auf Grund der aktuellen Flüchtlingsproblematik, sondern auch zur Sicherstellung einer ausreichenden Zahl von Arbeitskräften die mittelfristige Entwicklung stärker beeinflussen, als dies in den bisherigen Prognosen angenommen wird.

In Schwerte werden den vorliegenden Prognosen zufolge die generellen Trends lokal nachvollzogen: Die Bevölkerung nimmt ab und wird im Mittel älter. Die Einwohnerzahl wird bis 2025 auf etwa 45.000 Einwohner zurückgehen (Abb. 3) und der Anteil der über 65-jährigen auf etwa ein Drittel ansteigen (Abb. 4).

Die Veränderung in der Altersstruktur der Bevölkerung wird Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben:

- Der Anteil der Bevölkerung mit Führerschein und Kfz-Verfügbarkeit steigt, da mehr ältere Menschen als heute ein Kraftfahrzeug besitzen und nutzen.
- Die Anteile des Berufs- und Geschäftsverkehrs sinken, der Freizeitverkehr nimmt weiter zu, Verkehrsspitzen werden abgebaut.
- Der Anteil der nicht wahlfreien Nutzer des ÖPNV (Schüler, Ältere ohne Kfz) sinkt.
- Im Radverkehr ist die Entwicklung uneinheitlich: Einem Zuwachs an länger radfahrenden Älteren steht der Rückgang der Jüngeren gegenüber.

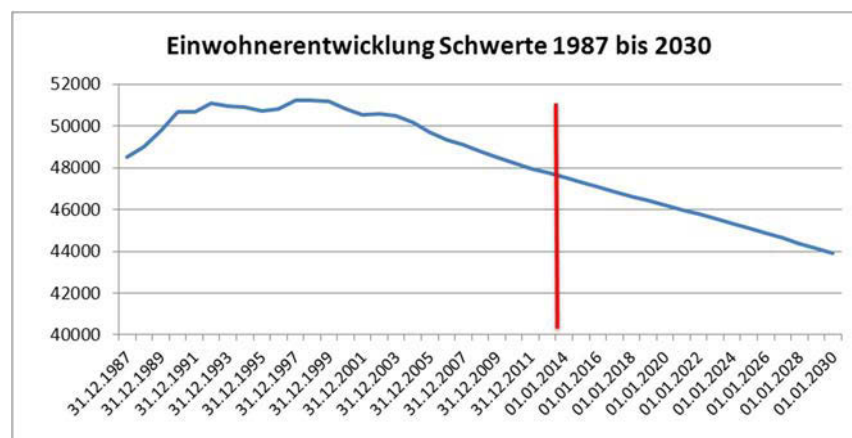


Abb. 3 Einwohnerentwicklung in Schwerte (Quelle: Gemeindemodellrechnung 2011 bis 2030 der Landesdatenbank NRW)

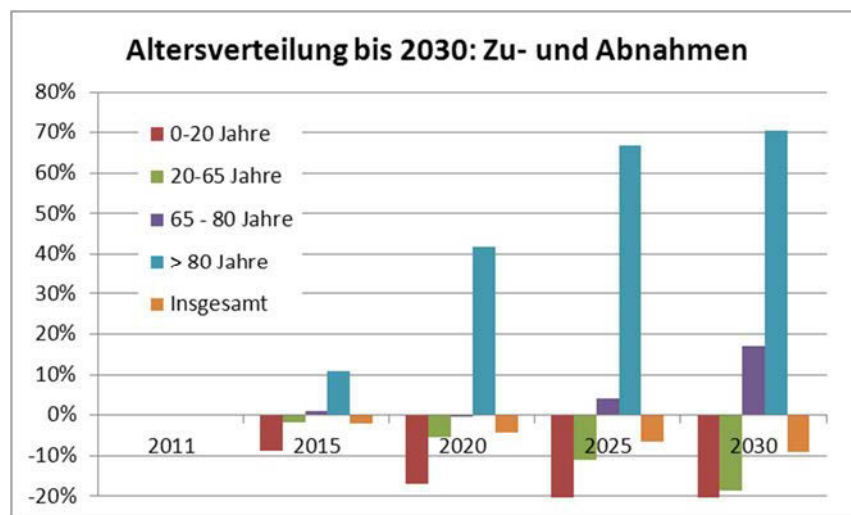
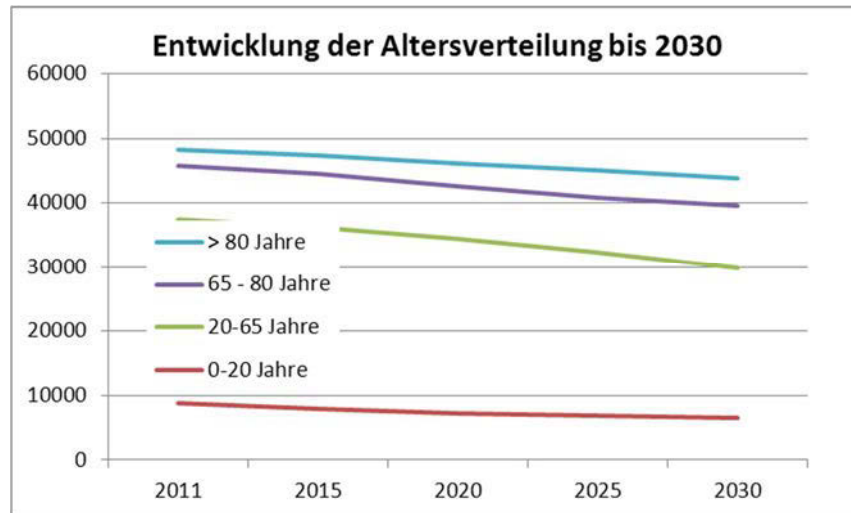


Abb. 4 Demografische Entwicklung in Schwerte (Quelle: Gemeinodemodellrechnung 2011 bis 2030 der Landesdatenbank NRW)

3.2 Szenarien der kommunalen verkehrlichen Entwicklung

Verkehrsmittelwahl heute

Für die Zusammensetzung des Verkehrs in Schwerte liegen aktuelle Daten aus der Mobilitätsbefragung des Kreises Unna, die im Jahr 2014 durchgeführt wurde, vor. Abb. 5 zeigt die Anteile der Verkehrsmittel am Modal Split für die Stadt Schwerte und – zur Einordnung der Ergebnisse – für den gesamten Kreis Unna.

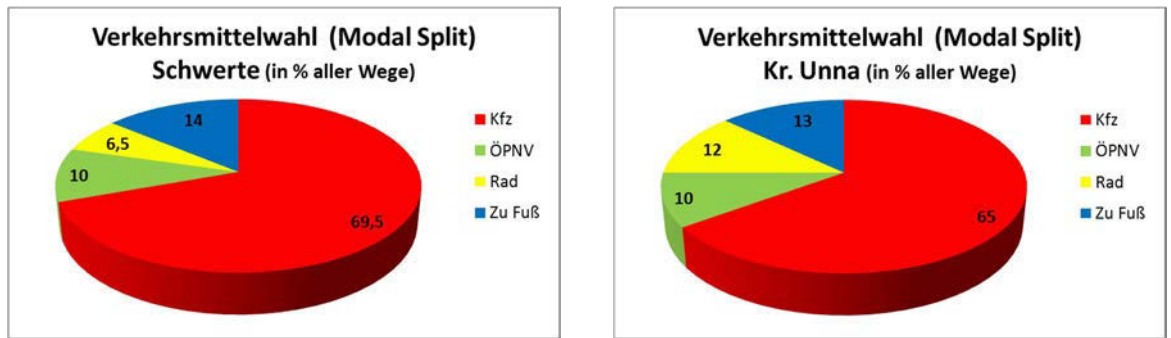


Abb. 5 Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 2014 für Schwerte und den Kreis Unna (Quelle: Mobilitätsbefragung Kreis Unna mit Teilbericht Schwerte 2014)

Festzustellen sind

- ein in jeder Hinsicht überdurchschnittlich hoher Anteil der Kfz-Nutzung,
- ein im regionalen Vergleich durchschnittlicher ÖPNV-Anteil,
- ein äußerst geringer Radverkehrsanteil (auch im deutschlandweiten Vergleich¹) sowie
- ein im regionalen Vergleich durchschnittlicher Anteil im Fußverkehr, der allerdings im Vergleich mit den deutschlandweiten Werten ebenfalls stark abfällt.

Im Abgleich der heutigen Situation mit den Zielen des Planungsleitbildes erscheinen die Defizite im Radverkehr am größten zu sein.

Szenario einer Verkehrsmittelwahl im Mobilitätskonzept Schwerte 2025

Die Umsetzung der Ziele des Planungsleitbildes erfordert in der Zukunft eine Änderung der Verkehrsmittelwahl: der Anteil der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug als Fahrer oder Mitfahrer muss zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückgehen. Zudem sollten Fahrten mit dem Pkw zunehmend mit Car Sharing-Fahrzeugen sowie mit umweltfreundlichen Antrieben durchgeführt werden.

In der Expertengruppe wurde eine mögliche Entwicklung des Modal Split in diese Richtung mit folgendem Ergebnis diskutiert: Die Verlagerung der Fahrten sollte vor allem auf den Radverkehr erfolgen. Hier zeigt der heute geringe Anteil das größte Potenzial auf, zu dessen Weckung ein entsprechendes Radverkehrskonzept und entsprechende Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich sind. Geringe Zuwächse könnten beim Zu-Fuß-Gehen erreicht werden, während der ÖPNV-Anteil auf Grund der insgesamt schwieriger werdenden Randbedingungen allenfalls konstant bleiben wird.

¹ Infas GmbH, DLR
Mobilität in Deutschland (MiD) 2008
Untersuchung im Auftrag des BMVBS Bonn und Berlin 2010

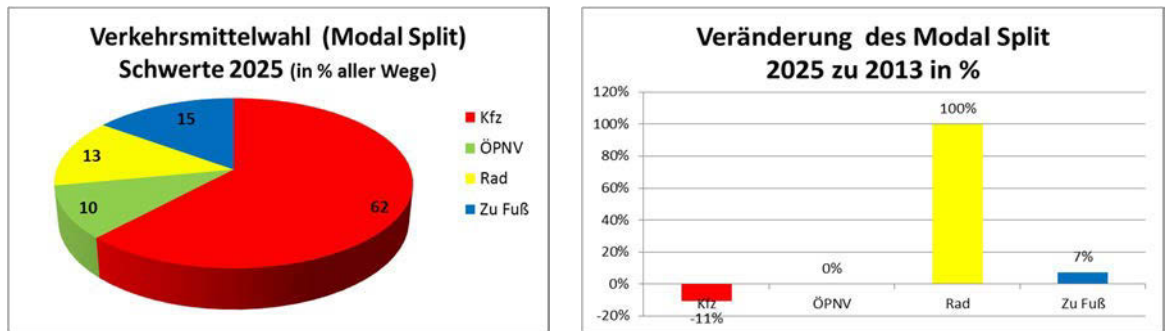


Abb. 6 Szenario der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) im Mobilitätskonzept Schwerte 2025

Abb. 6 zeigt als Ergebnis der Diskussion einen Ansatz für eine Verkehrsmittelwahl in Schwerte im Jahr 2025. Die Veränderungen des Modal Split bezogen auf die Anteilspunkte (links) lassen sich im Vergleich mit Abb. 5 ablesen. Die prozentuale Veränderung der Fahrtenzahlen (rechts) zeigt, dass der Rückgang im Kraftfahrzeugverkehr auf Grund des größeren Ausgangswertes mit 11 % immer noch relativ gering ausfiel, während für den Radverkehr eine Verdoppelung angestrebt wird.

4 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

4.1 Ausgangslage und wesentliche Problempunkte

Im Kraftfahrzeugverkehr beschränkt sich die Bearbeitung im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2025 auf einige wesentliche Problempunkte in Schwerte. Flächenhafte Analysen in Form von Erhebungen und die Anwendung eines Verkehrsmodells waren nicht vorgesehen.

Als wesentliches Problem im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich in Schwerte die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 236 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Schwerte der BAB A1 und der Ruhrbrücke dar: Die Straße ist zu vielen Stunden des Tages insgesamt und vor allem mit Schwerverkehr hochbelastet, was zu Rückstauerscheinungen an den meisten Knotenpunkten führt.

Besonders stauanfällig ist der Teilabschnitt der Hörder Straße. Stadtauswärts ergeben sich wegen der Steigungsstrecke beim Anfahren an den Knotenpunkten Verlustzeiten, da während der Freigabezeit nur wenige Schwerlastfahrzeuge passieren können. Stadteinwärts ist der Knotenpunkt mit der Karl-Gerharts-Straße ein Engpass.

Ein verkehrlich neuralgischer Punkt im Zuge der B 236 ist ferner der Knotenpunkt Béthunestraße/Schützenstraße/Ostenstraße, über den einerseits starke Schwerverkehrsströme in den Schwerte Osten abgewickelt werden müssen, andererseits aber auch eine bedeutende Zufahrt zur Innenstadt von Schwerte darstellt. Aus der hohen Verkehrsbelastung ergeben sich in der Spitzenstunde Rückstauerscheinungen auf der Ruhrbrücke und in der Schützenstraße.

Weiterhin tangiert die B 236 im Abschnitt der Béthunestraße die Innenstadt, so dass in diesem Abschnitt der Überquerungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern – nicht zuletzt durch Schüler der beidseitig im Umfeld vorhandenen Schulen – entwurfs- und gestaltungsrelevant ist. Ein zusätzliches Problem stellt das Fehlen von Radverkehrsanlagen auf den meisten Streckenabschnitten dar.

Die Straße soll in den nächsten Jahren durch den Straßenbaulastträger Straßen NRW (Regionalniederlassung Ruhr in Bochum) umgestaltet werden. Die zu Beginn der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes vorliegende Entwurfsplanung der B 236 berücksichtigte im Wesentlichen die Verbindungsfunktion der Straße im Kraftfahrzeugverkehr. Darüber hinausgehende städtische Nutzungsansprüche wurden nur unzureichend berücksichtigt.

Für die Ortsdurchfahrt der B 236 ergaben sich somit zwei Schwerpunkte der Bearbeitung:

- Überprüfung und gegebenenfalls Entwicklung von Änderungsvorschlägen zur vorliegenden Entwurfsplanung; Ziel muss die Berücksichtigung

aller relevanten Nutzungsansprüche an den Straßenraum sein. Dies konnte in mehreren Abstimmungsterminen zumindest teilweise erreicht werden;

- Untersuchungen zu einer möglichen Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Schwerverkehr; hierzu wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein Teilbericht² erstellt, der in Auszügen hier nochmals wiedergegeben wird (vergleiche Ziffer 4.2).

Für den Schwerverkehr werden darauf aufbauend weitergehende Überlegungen zur Verkehrslenkung auf geeignete Routen vorgenommen.

Ein weiterer Problembereich im Kraftfahrzeugverkehr ergibt sich aus der Betrachtung der Innenstadt. Hier werden seit längerem Alternativen zur Durchlässigkeit der Innenstadt für den Kraftfahrzeugverkehr diskutiert. Wesentliche Problempunkte sind die Belastungen in der Beckestraße und der Karl-Gerharts-Straße sowie die unmittelbare Durchfahrung der Innenstadt im Zuge der Hagener Straße. Durch die Durchfahrungsmöglichkeiten in der Innenstadt wird insbesondere die Laufbeziehung vom Bahnhof über die Bahnhofstraße, die Fußgängerzone und den Markt zur Ruhr mehrfach unterbrochen. Im Rahmen eines Innenstadtkonzeptes für alle Verkehrsarten werden diese Fragen geprüft und es werden Lösungen gesucht.

4.2 Schwerverkehrskonzept

4.2.1 Untersuchungen zum Lkw-Durchgangsverkehr

In der Luftreinhalteplanung der Stadt Schwerte ist an der B 236 in Höhe der beiden Bahnunterführungen der Hörder Straße ein Bereich mit Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden, die hauptsächlich durch den Schwerverkehr bedingt sind. Abhilfe könnte vermutlich eine Entlastung vom Schwerverkehr schaffen, die auch für die städtebauliche Entwicklung der Stadt von großer Bedeutung wäre. Erschwert werden mögliche Verlagerungen allerdings dadurch, dass mehrere parallel zur B 236 verlaufende Straßenzüge Unterführungen mit zu geringen Durchfahrthöhen aufweisen, die deshalb für den Schwerverkehr kaum geeignet sind.

Sowohl für die angedachte Konzeption zur Schwerverkehrslenkung als auch zur Luftreinhalteplanung sind Verkehrszahlen zum Schwerverkehr erforderlich. Für die meisten Knotenpunkte liegen zwar Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr aus einer früheren Verkehrsuntersuchung von IGS³

² SHP Ingenieure
Untersuchungen zum Lkw-Durchgangsverkehr; im Auftrag der Stadt Schwerte, Hannover 2013

³ Ingenieurgesellschaft Stolz
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B236 in der Ortsdurchfahrt Schwerte zwischen Talweg und Ostentor
Kaarst 2012

vor, spezielle Daten zum Schwerverkehr fehlten allerdings. Zudem gab es keine Angaben zu den Verkehrsbeziehungen und zu den Durchgangsverkehren. Daher war es erforderlich, den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr im Schwerverkehr im Schwerte Stadtgebiet zu erfassen, zu quantifizieren und hinsichtlich der o.g. Abhängigkeiten zu bewerten.

4.2.1.1 Erhebung und Auswertung des Durchgangsverkehrs im Schwerverkehr

Die Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs erfolgte durch Kennzeichenerfassung und –verfolgung an einem Kordon. Zur differenzierten Betrachtung der Schwerverkehrsbeziehungen im Stadtgebiet wurden zwei Kordons gebildet, die eine zweistufige Auswertung ermöglichen.

Im inneren Stadtbereich wurden die Schwerverkehrsströme an einem Innenkordon mit vier Erhebungsstellen erfasst (Abb. 7). Der Erhebungsbe- reich deckt den Verlauf der zum Ausbau anstehenden Ortsdurchfahrt der B 236 Hörder Straße/Béthunestraße ab. Damit kann die Frage geklärt werden, in welchem Maße eine Entlastung dieses Straßenzuges vom Schwerverkehr durch die Verlagerung von Durchgangsverkehren erreicht werden kann. Bezogen auf den Messquerschnitt der Luftqualität (an der B 236 zwischen den beiden Bahnunterführungen) werden alle relevanten Ströme erfasst.

An einem zusätzlich erhobenen Außenkordon werden die Schwerverkehrs- ströme an zehn weiteren Erhebungsstellen erfasst. Es ergibt sich praktisch ein geschlossener Kordon für das Stadtgebiet südöstlich der Autobahnen A 1 und A 45, sodass für diesen großen Teil des Stadtgebiets Erkenntnis- se über die Schwerverkehrsströme und -beziehungen gewonnen werden können. Eine Einbeziehung des Stadtteils Westhofen erfolgte aus metho- dischen, erhebungstechnischen und inhaltlichen Gründen nicht.

Die Verkehrserhebungen beschränkten sich auf den Schwerverkehr (> 7,5t zulässiges Gesamtgewicht: Lkw, Lastzüge und Busse), da es nur für diese Fahrzeuggruppe realistische Möglichkeiten einer Verlagerung zur Entlastung der B 236 gibt. Zudem sind diese Fahrzeuge bei der Erhebung zweifelsfrei zu erkennen und zuzuordnen.

Die Erhebungen wurden als Kennzeichenverfolgung durchgeführt. Dazu wurden die Kennzeichen an jedem Querschnitt von jeweils einer Erhe- bungsperson je Richtung handschriftlich notiert. Die Erhebungen fanden am Donnerstag, dem 25.04.2013 in den Zeiten von 6.00 bis 9.00 Uhr und von 15.30 bis 18.30 Uhr statt. Die Zeitbereiche wurden analog der früheren Untersuchungen des Büros IGS gewählt, um die Vergleichbarkeit mit den vorliegenden Daten zu gewährleisten und somit auch eine Hoch- rechnung auf den gesamten Güterverkehr zu ermöglichen.

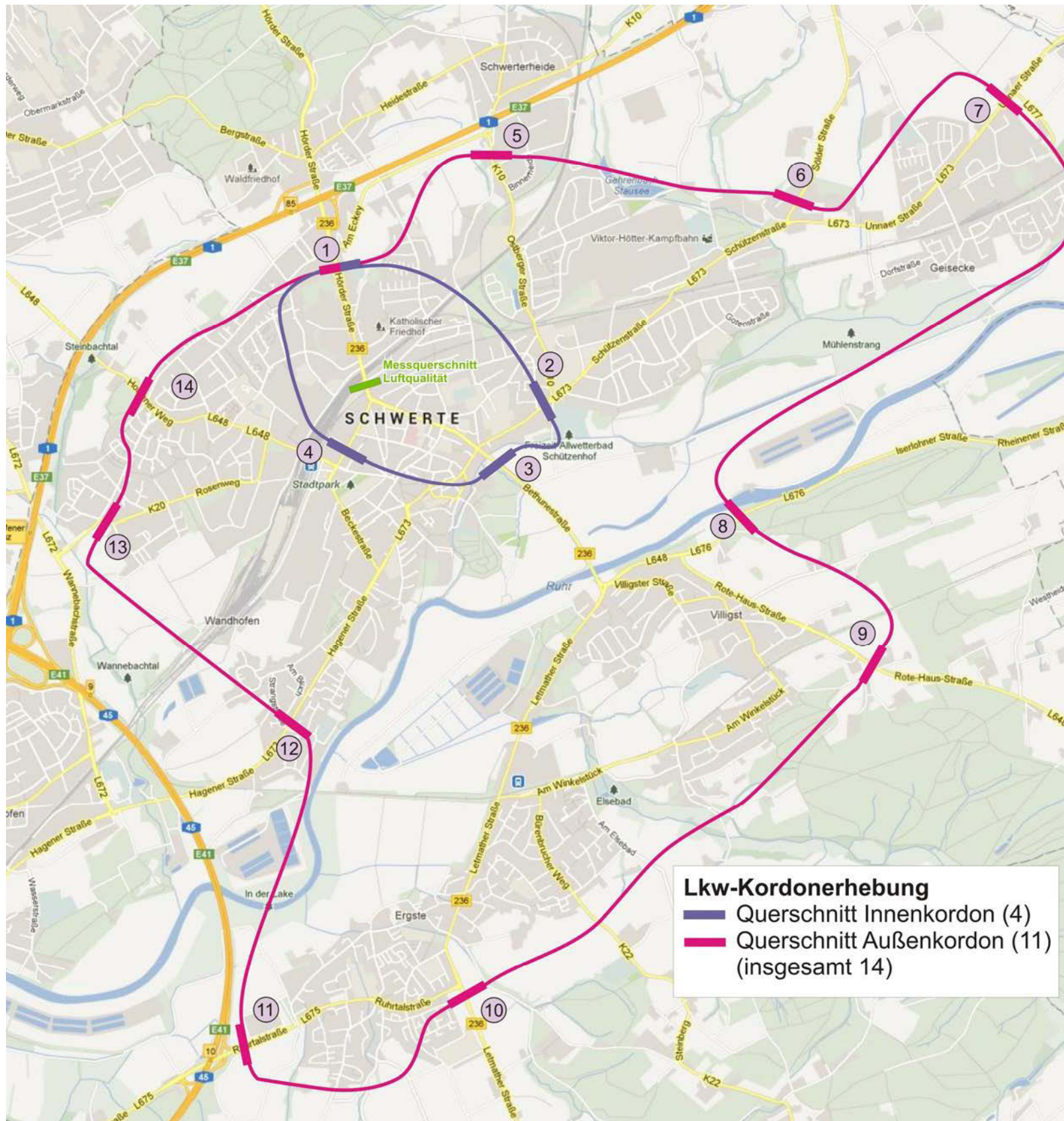


Abb. 7 Lage der Erhebungsquerschnitte für die Lkw-Kordonerhebung

4.2.1.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Untersuchung zum Lkw-Durchgangsverkehr sind in einem eigenen Bericht² niedergelegt. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2025 wird insbesondere auf die Ergebnisse am Innenkordon, die die Ortsdurchfahrt betreffen, eingegangen, da hier der größte Handlungsbedarf aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen sowie der Luftreinhaltung gesehen wird.

Im durch den Außenkordon abgedeckten Bereich sind die bedeutendsten Beziehungen (Abb. 8) im Durchgangsverkehr diejenigen

- vom Querschnitt L 676 Iserlohner Straße (8) in Villigst zur B 236 Hörder Straße (1) sowie
- „ruhrparallel“ zur L 675 Ruhrtalstraße (11) vor der Anschlussstelle an die A45.

Die B 236 in Richtung Letmathe wird hingegen vom Schwerverkehr kaum genutzt. Gleiches gilt für die Beziehung zwischen den Anschlussstellen Schwerte an der A1 und Westhofen an der A45. Bei ungestörtem Verkehr auf den Autobahnen ist diese Beziehung völlig unbedeutend.

Neben den kordonbezogenen Einzelergebnissen ist die weitergehende Betrachtung in der Verknüpfung der beiden Kordons von Interesse. Aus dem Verhältnis der Ergebnisse der beiden Kordons lassen sich Aussagen zur Bündelung bzw. Verteilung von Durchgangsverkehrsbeziehungen ableiten und zusätzliche Erkenntnisse über die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs im Stadtgebiet gewinnen.

Auf Grund der Zugehörigkeit des wichtigen Querschnitts B 236 Hörder Straße (1) zu beiden Kordons lassen sich den Beziehungen im Durchgangsverkehr am Innenkordon Beziehungen am Außenkordon zuordnen (Abb. 8).

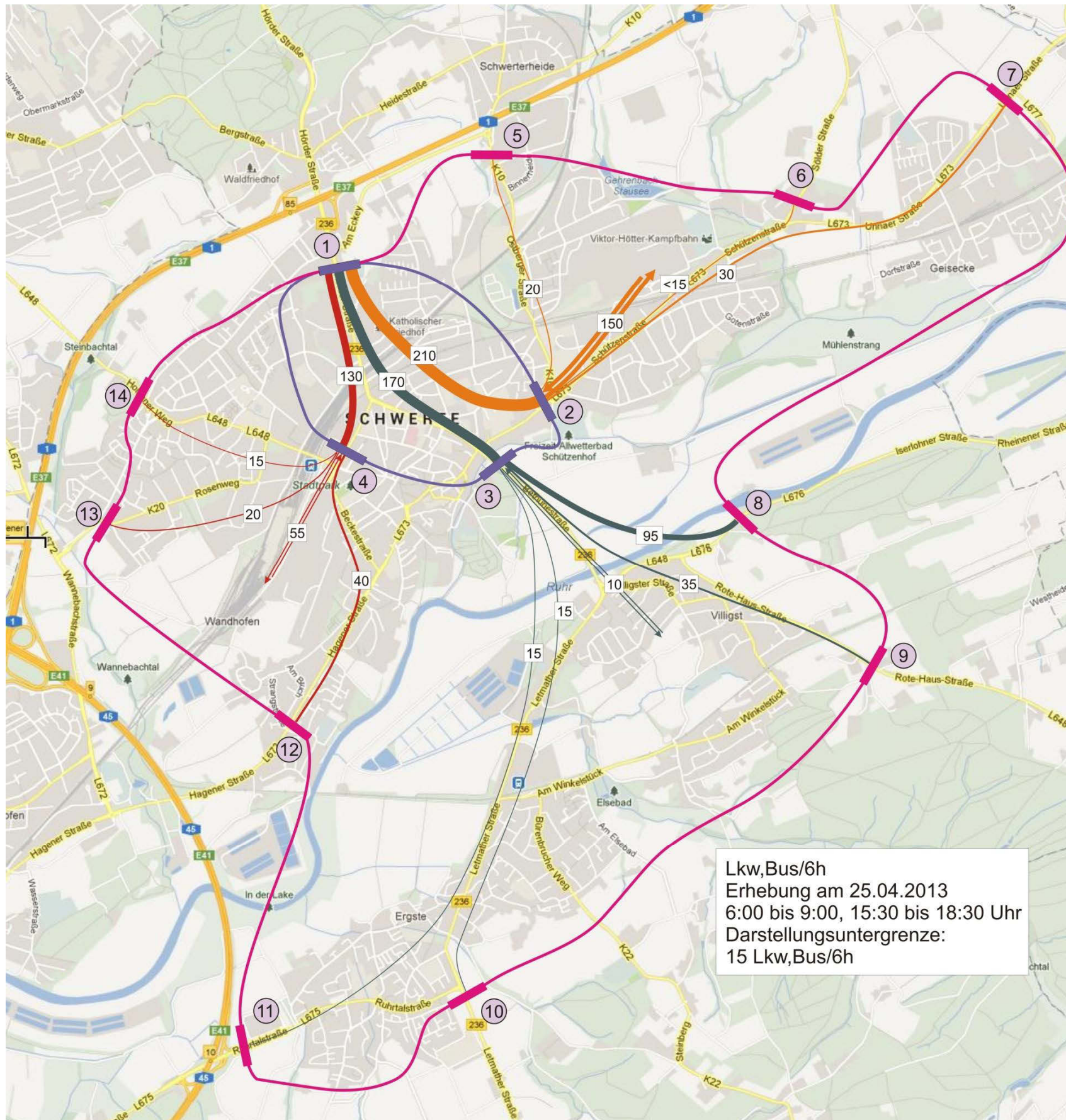


Abb. 8 Zuordnung der Querschnitte im Innen- und Außenkordon für Beziehungen über den Querschnitt B 236 Hörder Straße (1)

Die den Querschnitt B 236 Béthunestraße (3) passierenden Fahrzeuge verteilen sich beispielsweise im Außenkordon auf die Querschnitte (8) bis (11)⁴. Die Fahrten von (1) nach (8), (9), (10) und (11) sind demnach in der Beziehung (1) nach (3) enthalten. Entsprechend verhält es sich mit den anderen Zuordnungen zum Querschnitt (2) – dazu gehören die Querschnitte (5) bis (7) – sowie zum Querschnitt (4) – hier sind die Querschnitte (12) bis (14) zuzuordnen.

In Abb. 9 sind die o.g. korrespondierenden Ströme auch in ihrer Stärke dargestellt. Zusätzlich wird der als Differenz verbleibende Verkehr dargestellt, der nach Durchfahren des Innenkordons Quelle bzw. Ziel im Gebiet zwischen Innen- und Außenkordon hat.

Beziehung zwischen den Querschnitten (1) und (3)

Es fällt auf, dass die Durchgangsverkehrsbeziehung auf der B 236 zwischen den Querschnitten (1) und (3) mit 170 Lkw,Bus/6h nur wenig größer ausfällt als die Summe der Beziehungen von Querschnitt B 236 Nord Höder Straße (1) zu den Querschnitten L 676 Iserlohner Straße (8) bis L 675 Ruhrtalstraße (11) mit 160 Lkw,Bus/6h. Das bedeutet, dass die Durchgangsverkehrsbeziehung auf der B 236 in hohem Maße aus Durchgangsverkehr bezogen auf die Gesamtstadt besteht.

Beziehung zwischen den Querschnitten (1) und (2)

Eine ganz andere Situation stellt sich dar, wenn man den Durchgangsverkehr zum Querschnitt L 673 Schützenstraße (2) des Innenkordon mit den Beziehungen zu den korrespondierenden Querschnitten K 10 Ostberger Straße (5), L 662 Sölder Straße (6) und L 673 Unnaer Straße (7) am Außenkordon vergleicht. Hier ist der Durchgangsverkehr im Innenkordon deutlich größer als die Summe der korrespondierenden Beziehungen im Außenkordon. Daraus ist zu folgern, dass die meisten Fahrzeuge, die den Innenkordon zwischen den Querschnitten (1) und (2) durchfahren, ihre Quelle bzw. ihr Ziel in den Gewerbegebieten des östlichen Stadtgebietes haben und nur ein geringer Teil das östliche Stadtgebiet durchfährt.

Beziehung zwischen den Querschnitten (1) und (4)

Der Durchgangsverkehr zum Querschnitt L 648 Karl-Gerharts-Straße (4) setzt sich zu etwa 60 % aus Durchgangsverkehr zu den korrespondierenden Querschnitten L 673 Hagener Straße (12), K 20 Rosenweg (13) und L 648 Holzener Weg (14) u d zu 40 % aus Quell- und Zielverkehr, der nach Durchfahrt des Innenkordons im Stadtgebiet verbleibt, zusammen.

⁴ Alle Aussagen zu Beziehungen „von–nach“ in diesem Absatz gelten jeweils auch für die Gegenrichtung

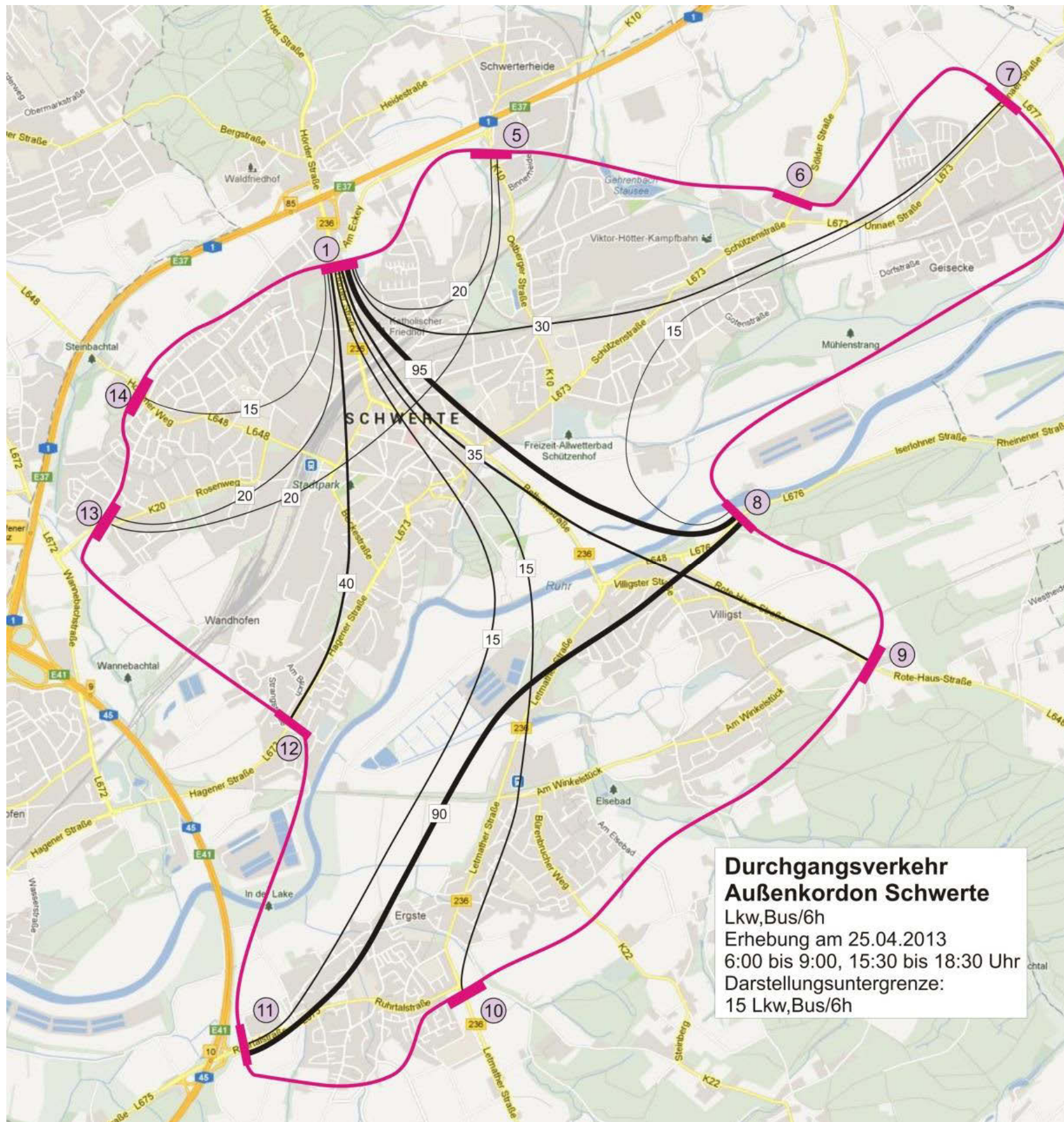


Abb. 9 Durchgangsverkehrsbeziehungen im Schwerverkehr am Außenkordon

Die B 236 in Richtung Letmathe wird hingegen vom Schwerverkehr kaum genutzt. Gleiches gilt für die Beziehung zwischen den Anschlussstellen Schwerte an der A 1 und Westhofen an der A 45. Bei ungestörtem Verkehr auf den Autobahnen ist diese Beziehung völlig unbedeutend.

Im Innenkordon verlaufen alle wichtigen Beziehungen im Durchgangsverkehr über den Querschnitt B 236 Nord Hörder Straße (1) (Abb. 10). Die stärkste Beziehung besteht zum Querschnitt L 673 Schützenstraße (2), gefolgt von der Beziehung im Zuge der B 236 Béthunestraße (3) und der Beziehung zur Karl-Gerharts-Straße (4), die immerhin eine Stärke von zwei Dritteln der stärksten Beziehung aufweist. Alle anderen Beziehungen zwischen den drei Querschnitten fallen deutlich geringer aus.

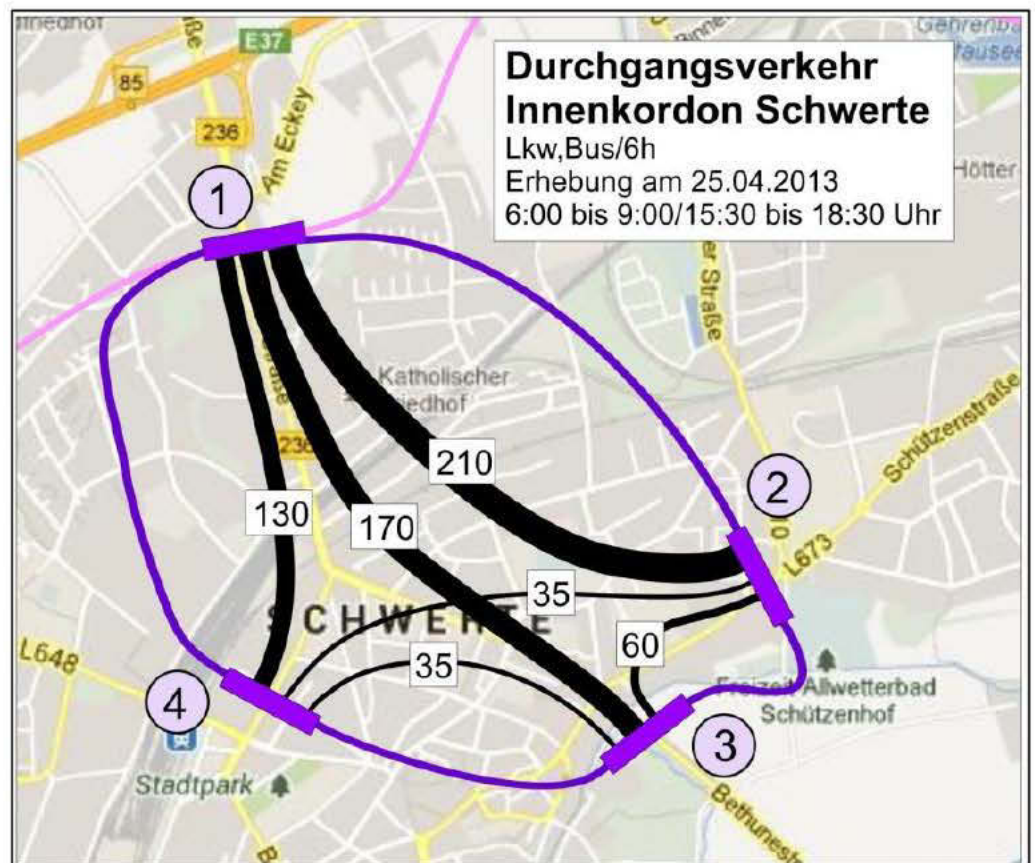


Abb. 10 Durchgangsverkehrsbeziehungen im Schwerverkehr im Innenkordon

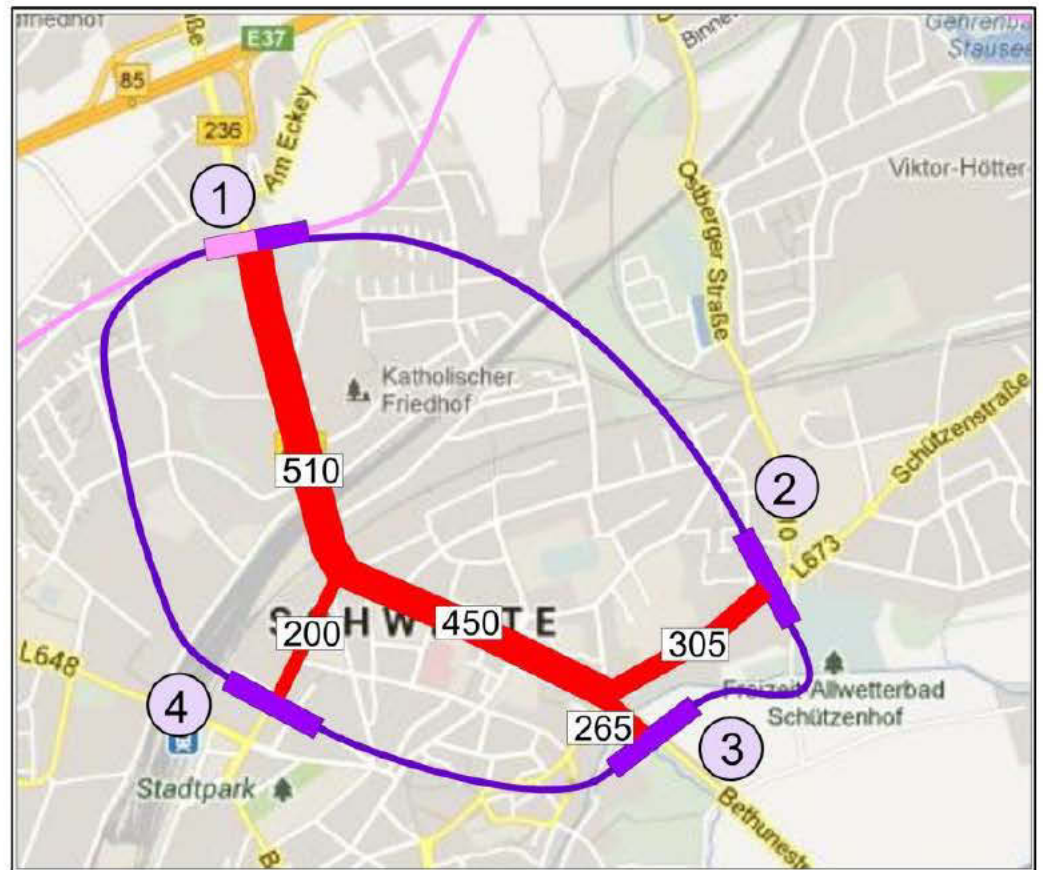


Abb. 11 Umlegung der Durchgangsverkehrsbeziehungen im Innenkordon auf die benutzten Streckenabschnitte [Lkw, Bus/6h]

Abb. 11 zeigt eine Zusammenfassung und Umlegung der in Abb. 10 dargestellten Beziehungen auf die Streckenabschnitte, die sie auf der Durchfahrt durch den Innenkordon befahren. Es zeigt sich, dass die Hörder Straße und die Bethunestraße die mit Abstand am stärksten mit Lkw-Durchgangsverkehr belasteten Straßen sind. Die maßgebende Funktion der B 236 als Achse des Schwerverkehrs in Schwerte wird durch dieses Ergebnis erneut bestätigt.



Abb. 12 Quell- und Zielverkehr des inneren Stadtgebietes im Schwerverkehr

Auch im Quell- und Zielverkehr (Abb. 12) ist der Querschnitt B 236 Nord Hördorfer Straße (1) mit Abstand am stärksten belastet. Offenbar kommt der Quell- und Zielverkehr im Schwerverkehr für die Schwerter Innenstadt weitgehend aus Dortmund oder über die BAB A 1. Der im Durchgangsverkehr stark belastete Querschnitt L 673 Schützenstraße (2) hat für den Quell- und Zielverkehr eine geringere Bedeutung.

4.2.1.3 Entlastungspotenzial für die Ortsdurchfahrt B 236

Die Notwendigkeit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt B 236 ergibt sich aus der Luftreinhalteproblematik. Anhand der Durchgangsverkehrsbeziehung können die Potenziale für mögliche Verlagerungen des Schwerverkehrs, die als wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität anzusehen sind, abgeschätzt werden. Dies erfolgt zunächst ohne Betrachtung der möglichen Realisierungschancen bzw. -probleme.

Für die Potenzialabschätzung werden die Ergebnisse am Innenkordon herangezogen. Hier sind zunächst das Herausrechnen der Busse und die Hochrechnung auf Tagesverkehrsstärken vorzunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei den erhobenen und vergleichsweise geringen Busverkehrsstärken weitgehend um nicht verlagerbare Linienbusse handelt, die demnach aus dem Gesamtergebnis herausgerechnet werden müssen.

Die Hochrechnung auf Tagesverkehrsstärken erfolgt nach den HBS 2001/2009⁵ auf der Basis der Stundengruppen der Erhebung. Die resultierenden Verkehrsstärken sind Abb. 13 zu entnehmen. Sie entsprechen hinsichtlich des Verhältnisses der Ströme untereinander den in Abb. 10 dargestellten Erhebungsergebnissen.



Abb. 13 Tagesverkehrsstärken des Durchgangsverkehrs am Innenkordon [Lkw/24 h]

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Verlagerung der Beziehung vom Querschnitt B 236 Nord Hörder Straße (1) zum Querschnitt L 673 Schützenstraße (2) den größten entlastenden Effekt erzielen würde. Da es sich bei diese Fahrten aber zum großen Teil um Fahrten handelt, die Quelle bzw. Ziel im Stadtgebiet – zumeist in den großen Gewerbegebieten des Stadtostens – haben, müssten alternative Routen gefunden werden, um diese Gewerbegebiete zu erreichen. Für die anderen Relationen gibt es keine Alternativrouten im Stadtgebiet oder außerhalb. Auch eine Umfahrung Schwertes über die A1 und A45 stellt keine entlastende Alternative dar, da der entsprechende Durchgangsverkehrsstrom sehr gering ausfällt; offenbar wird diese Umfahrung zumindest dann, wenn die Autobahn nicht verstaут ist, bereits genutzt.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) 2001 - Fassung von
2009 - Köln 2009

4.2.2 Ausbaumaßnahmen zur Schwerverkehrslenkung

Die Ergebnisse der Erhebungen zum Durchgangsverkehr zeigen, dass eine maßgebende Entlastung der Ortsdurchfahrt der B 236 von Lkw-Verkehr prinzipiell möglich wäre, da es sich weitgehend um Durchgangsverkehr – bezogen auf den Innenkordon – handelt. Die geringen Werte des Durchgangsverkehrs bezogen auf den Außenkordon zeigen allerdings deutlich, dass die Verkehrsprobleme im Schwerverkehr in Schwerte überwiegend durch die örtlichen Schwerverkehre bedingt sind, d.h. es handelt sich um Schwerverkehre, die Quelle oder Ziel zu einem großen Teil im Schwerte haben.

Für eine Verlagerung des Schwerverkehrs werden alternative Führungsmöglichkeiten benötigt, die die B 236 Nord und die übrigen Querschnitte des Innenkordon mit möglichst wenig zusätzlicher Strecke verbinden und gleichzeitig für den Schwerverkehr geeignet sein müssen.

Als Alternativroute für die Beziehung B 236 Nord Hörder Straße (1) und L 673 Schützenstraße (2) bietet sich der Straßenzug K20 Am Eckey/ K10 Ostberger Straße/Lohbachstraße an. Hier müsste die Bahnunterführung unter der Bahnstrecke Richtung Fröndenberg mit derzeit 3,40 m Durchfahrthöhe entsprechend umgebaut werden. Hierdurch ließe sich vor allem der Straßenzug Béthunestraße/Hörder Straße entlasten, da für die Schwerverkehre in den Schwerter Osten eine attraktive Alternative angeboten würde. Der Ausbau dieser Strecke würde auch im Hinblick auf die anstehenden Bauarbeiten an der B 236 als Ausweichstrecke dienen.

Eine weitere Alternative stellt eine mögliche Verlängerung der K20 nach Osten bis zur L 662 Sölder Straße dar (Abb. 14). Denkbar ist hier eine autobahnnaher Führung oder eine stärker nach Südosten verschwenkte Führung, die die Sölder Straße nahe der L 673 Schützenstraße erreichen würde. Auch bei dieser Alternative bestünde die Möglichkeit den Straßenzug Béthunestraße/Hörder Straße zu umfahren. Als nachteilig wird derzeit der Eingriff in den Landschaftsraum im Gehrenbachtal gesehen.

Eine besonders günstige Situation ergäbe sich, wenn es gelänge, die K20n in der autobahnnahen Führung über eine Anschlussstelle mit der A1 zu verknüpfen. Hier bietet sich eine Umgestaltung der Tank- und Rastanlage Lichtendorf zu einer mit einer Anschlussstelle kombinierten Anlage an. Eine Anschlussstelle in diesem Bereich hätte über die bessere Erschließung der östlichen Stadtteile Schwertes für den Schwerverkehr hinaus Bedeutung für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr, da sich der Quell- und Zielverkehr Schwertes von und zur A1 auf zwei Anschlussstellen verteilen könnte. Dies würde zu einer generellen, wenn auch quantitativ derzeit nicht abschätzbaren Entlastung der Anschlussstelle Schwerte und der Ortsdurchfahrt der B 236 führen. Der Vorschlag wurde schon früher in die Diskussion zur Entlastung der B 236 in Schwerte eingebracht, scheiterte aber u.a. am Widerstand der Stadt Dortmund, die bei einer Anschlussstelle an die A1 bei Lichtendorf Mehrbelastungen auf ihrem Stadtgebiet befürchtet. Eine unmittelbare Verknüpfung der Anschlussstelle mit der Römerstraße erscheint deshalb nicht machbar.

In wieweit ein kurzfristig erforderlicher Neubau der Autobahnbrücke über den Gehrenbach und die Bahnstrecke Schwerte-Unna und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Lichtendorf in die Planungen einer Anschlussstelle einbezogen werden können, müssen weitere, konkretere Planungsschritte zeigen. Der Kreis Unna hat zwischenzeitlich eine Machbarkeitsstudie für die K20n in Verbindung mit einer Anbindung an die A1 in Auftrag gegeben.

Aus gutachterlicher Sicht kann die Situation im Schwerverkehr mittel- bis langfristig nur durch Ausbaumaßnahmen im Straßennetz verbessert werden, da ein Rückgang der Schwerverkehre, beispielsweise durch die Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene, im vorliegenden Fall nicht in nennenswerten Umfang zu erwarten sind. Empfohlen wird

- der Ausbau des Straßenzuges K20 Am Eckey/ K10 Ostberger Straße/Lohbachstraße mit einer Vergrößerung der Durchfahrthöhe unter der Bahnstrecke Richtung Fröndenberg sowie
- langfristig der Bau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die A1 in Verbindung mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage in Lichtendorf.

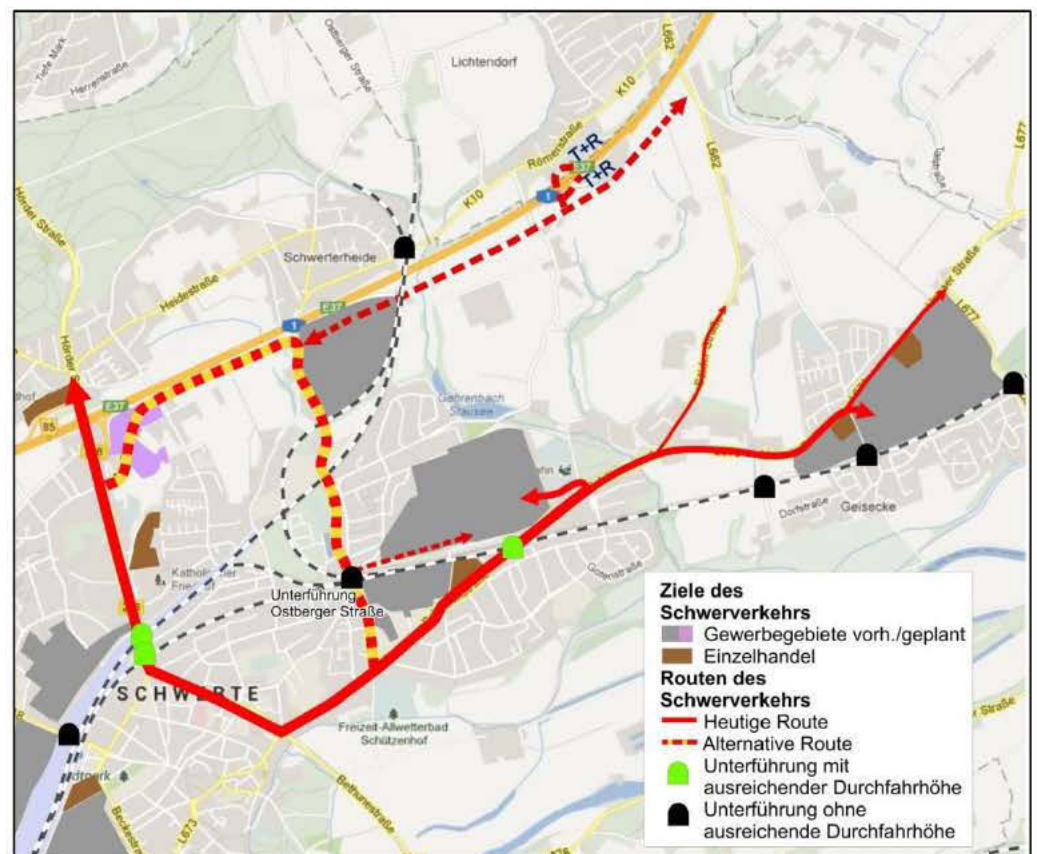


Abb. 14 Alternativen der Schwerverkehrsführung zur Ortsdurchfahrt B 236

4.3 Ortsdurchfahrt der B 236

4.3.1 Analyse und Mängelbeschreibung

Kraftfahrzeugverkehr

Die Ortsdurchfahrt ist zu vielen Stunden des Tages hochbelastet (). Trotz großzügiger Freigabezeiten an den Lichtsignalanlagen ergeben sich an vielen Knotenpunkten Rückstaus, die teilweise bis zum nächsten zurückliegenden Knotenpunkt reichen und dauerhaft nicht abgebaut werden können. Die starke Lkw-Belastung bewirkt eine insgesamt schleppende Stauauflösung und verschärft das Problem damit noch. Der problematische Verkehrsablauf wird u.a. auch für Verdrängungen von Verkehren auf die parallel verlaufenden Anwohnerstraßen Alter Dortmunder Weg und Sonnenstraße–Klusenweg–Talweg verantwortlich gemacht.

Maßgebend für den Verkehrsablauf sind in beiden Fahrtrichtungen die Knotenpunkte

- Béthunestraße/Schützenstraße/Ostenstraße,
- Hörder Straße/ K20/Talweg.

Hier treten die stärksten Nebenströme auf, die die Ortsdurchfahrt zusätzlich belasten und zu kürzeren Freigabezeiten auf der Hauptrichtung führen. Hindernisse bei einem möglichen Ausbau der Knotenpunktbereiche sind die beiden Bahnunterführungen im Zuge der Hörder Straße. Für die Einrichtung ausreichender Aufstelllängen am Knotenpunkt Hörder Straße/Karl-Gerharts-Straße/Béthunestraße ist der Abriss und Neubau der südlichen Bahnbrücke erforderlich. Diese Maßnahme wäre für die Stadt Schwerte nicht mit einer Beteiligung an den Baukosten, aber mit einer 18-monatigen Sperrung der Ortsdurchfahrt in diesem Abschnitt verbunden.

Auf der Strecke im Zuge der Béthunestraße sind viele Ein- und Abbiegebeziehungen möglich. Wo Abbiegestreifen fehlen, können wartende Abbieger unter Nutzung des „Parkstreifens“ passiert werden. Der Parkstreifen wird minimal zum Parken genutzt, im Wesentlichen nur im Bereich des Krankenhauses.

Die Länge der Abbiegestreifen ist in der Hauptverkehrszeit zwischen den Knotenpunkten Béthunestraße/Schützenstraße und Béthunestraße/Wittekindstraße nicht ausreichend: die Linksabbiegestreifen werden in beiden Richtungen überstaut, so dass Geradeausfahrer behindert werden. Ansonsten wurden keine Überstauungen von Abbiegestreifen beobachtet. Die aus dem Parkstreifen entwickelten Rechtsabbiegestreifen auf der Béthunestraße sind nur für Pkw ausreichend breit.



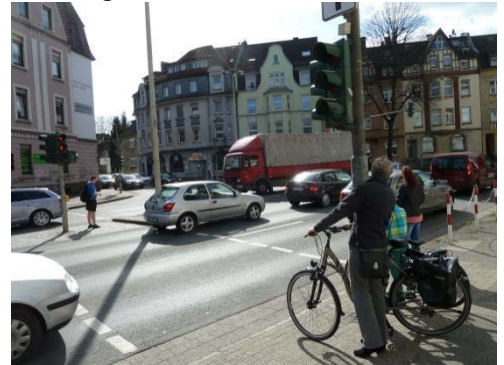
Hörder Str.: Knotenpunkt Am Dohrbaum



Hörder Str.: nördliche Bahnunterführung (bleibt erhalten)



Hörder Str.: südliche Bahnunterführung (Erneuerung bei Umbau)



Knotenpunkt Karl-Gerharts-Str.: Radfahrerführung mit Fußgängern



Béthunestr.: Überquerungsbedarf südlich Mülmkestr.



Béthunestr.: Zufahrt zum Marienkrankenhaus



Béthunestr.: Überstaute Linksabbiegestreifen südöstl. Wittekindstr.



Béthunestr.: Knotenpunkt Béthunestr./Schützenstr.

Abb. 15 Ortsdurchfahrt B 236: Fotodokumentation wichtiger Bereiche

ÖPNV

Linienbusse verkehren auf der Hörder Straße und auf der Béthunestraße zwischen den Knotenpunkten Schützenstraße und Wittekindstraße. In diesem Abschnitt ergibt sich die maximale Belastung mit 5 Bussen/h in Fahrtrichtung Nordwest. Davon müssen vier Busse vor der Wittekindstraße aus der Busbucht den Linksabbiegestreifen erreichen; dies ist in der Hauptverkehrszeit schwierig.

Fußverkehr

Ein gesichertes Überqueren der Ortsdurchfahrt ist nur an Knotenpunkten möglich. An folgenden Abschnitten fehlen Überquerungsstellen:

- Béthunestraße: Höhe Marienkrankenhaus und Parkdeck/Mülmkestraße
- Hörder Straße: Höhe Haltestelle Ostendamm (vorhandene Überquerungsstelle zu weit südlich) sowie in Höhe ARAL/ATU

Radverkehr

Es gibt derzeit keine Radverkehrsanlagen im Zuge der B 236. Die Radfahrer werden mit der Regelung Gehweg/Radfahrer frei auf der Hörder Straße (beide Richtungen) und auf der Béthunestraße (Richtung stadtauswärts) geführt, hier besteht stadteinwärts kein Angebot. Allenfalls ist die Nutzung des Parkstreifens möglich.

An Knotenpunkten erfolgt die Führung der Radfahrer mit den Fußgängern (Gitter am Knotenpunkt Béthunestraße/Wittekindstraße). An mehreren Knotenpunkten sind nur teilweise Furten vorhanden (Umwege). Eine insgesamt unbefriedigende bis kritische Situation ergibt sich am Knotenpunkt Hörder Straße/Karl-Gerharts-Straße/Béthunestraße infolge der Überlagerung von Fuß- und Radverkehr in engen Seitenräumen.

Die Nutzungshäufigkeit der Ortsdurchfahrt durch Fußgänger und Radfahrer ist im Abschnitt der Béthunestraße zwischen Karl-Gerharts-Straße und Wittekindstraße deutlich höher als in den benachbarten Abschnitten, da hier Schüler aus dem westlichen und nordwestlichen Stadtgebiet die Straße in Längsrichtung nutzen, aber auch überqueren müssen, um zu den Schulen an der Wittekindstraße und der Ostberger Straße zu gelangen (sowie mittags in Gegenrichtung).

4.3.2 Umgestaltungskonzept Straßen NRW

Die Regionalniederlassung Ruhr des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen NRW) hat als Baulastträger und zuständige Planungsbehörde einen Vorentwurf für die Ortsdurchfahrt zwischen den Knotenpunkten Talweg und Ostentor vorgelegt. Den Bemessungen der Knotenpunkte liegen eine Verkehrsprognose des Büros IGS Stolz aus dem Jahr 2012 und darauf basierende Verkehrssimulationen des Büros Geiger und Hamburgier, Essen, für den umgestalteten Zustand zu Grunde. Das wesentliche Planungsziel seitens Straßen NRW besteht in der Verbesserung der überörtlichen Verbindungsfunktion der Straße. Das heißt, dass über-

wiegend der Kfz-Durchgangsverkehr im Fokus der Planung steht. Die Einbindung der Straße in das städtische Umfeld und die daraus resultierenden vielfältigen Nutzungen aller Verkehrsarten und –mittel spielen demgegenüber eine untergeordneter Rolle.

Dieser Planungsansatz ist aus Sicht der Stadt Schwerte nicht geeignet, eine stadtverträgliche Entwurfslösung zu erreichen. Wesentliche Ziele aus lokaler Sicht sind

- die Verbesserung der Radverkehrsanlagen,
- die Verringerung der Trennwirkung der Straße durch häufigere Überquerungsmöglichkeiten sowie
- die bessere Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke und der Anliegerstraßen.

Das Ziel im Kraftfahrzeugverkehr ist die generelle Verbesserung des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten. Dort wird eine Führung starker Geradeausströme mit zwei Fahrstreifen erforderlich sein. Auf Streckenabschnitten ist ein Fahrstreifen zumeist ausreichend. Deshalb plädiert die Stadt Schwerte für eine städtebauliche integrierte, im Grunde zweistreifige Stadtstraße.

Am durch Straßen NRW vorgelegten Entwurf (Planungsstand Frühjahr 2015) sind vor allem folgende Punkte zu kritisieren und erfordern aus Sicht der Stadt Schwerte, der Expertengruppe und der Gutachter eine Änderung der Planung:

- Die vorgeschlagenen Radwege sind teilweise nicht richtlinienkonform und müssen überall dort, wo es möglich ist, auf das Regemaß von 1,60 m verbreitert werden.
- Die ausschließlich an Knotenpunkten vorgesehenen Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind nicht ausreichend und müssen vor allem im Westabschnitt der Béthunestraße ergänzt werden.
- Am Knotenpunkt Karl-Gerharts-Straße/Robert-Koch-Platz muss die wichtige Radverkehrsachse Hörder Straße – Rathausstraße in der Entwurfsplanung berücksichtigt werden (Abb. 16).
- In der Béthunestraße wird der Kraftfahrzeugverkehr in Fahrtrichtung Südost zwischen den Knotenpunkten Karl-Gerharts-Straße und Wittekindstraße zweistreifig geführt, in der Gegenrichtung nur einstreifig. Hier ist auch in Fahrtrichtung Südost eine einstreifige Führung ausreichend. Dadurch kann der Geh- und Radweg auf der Südseite verbreitert werden. Zudem können zwei zusätzliche Mittelinseln als Überquerungshilfe zwischen Kuhstraße und Mülmkestraße sowie am Trepfenabgang vom Ärztehaus eingerichtet werden.
- Weitere Anregungen aus dem Diskussionsprozess mit der Expertengruppe sind:

- o Eine zweistreifige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Hörder Straße in Fahrtrichtung Nord ab dem Knotenpunkt Friedhofstraße (Aufgabe von Parkständen erforderlich)
- o Die Einrichtung einer weiteren Mittelinsel auf der Hörder Straße in Höhe A.T.U. sowie einer zweiten Fußgängerfurt am Knotenpunkt Am Dohrbaum.
- o Korrekturen an aus Sicht der Stadt überlangen bzw. nicht erforderlichen Linksabbiegestreifen zum Friedhof und zum Marienkrankenhaus
- o Für zwei Bushaltestellen am Hallenbad und am Friedhof sieht der Entwurf bisher keine verkehrssicheren Lösungen vor. Für die Haltestelle am Hallenbad ist eine Busbucht mit Vorrangschaltung vorzusehen.

Insbesondere aus gutachterlicher Sicht müssen die Belange aller Nutzergruppen gleichwertig Berücksichtigung finden, da die B 236 im Stadtgebiet von Schwerte nicht nur dem überörtlichen Durchgangsverkehr dient, sondern vielfältige Funktionen einer Stadtstraße hat. Als weiteres Entwurfsprinzip ist der Vorrang der Verkehrssicherheit vor der Leistungsfähigkeit im Kraftfahrzeugverkehr zu betonen. Dazu muss im Einzelfall auch eine für den Verkehrsablauf im Kraftfahrzeugverkehr nicht optimale Lösung, die aber eine sichere und nachfragegerechte Entwurfslösung für den Fuß- und Radverkehr darstellt, durch die Planungsbehörde akzeptiert werden.

Die städtebauliche Integration der B 236 ist insbesondere im Teilabschnitt der Béthunestraße eine der wesentlichen Aufgaben der kommenden Jahre. Demgegenüber sollte auf dem Teilabschnitt der Hörder Straße die Leistungsfähigkeit der Straße stärker in Vordergrund stehen. Für beide Teilabschnitte sollte aber berücksichtigt werden, dass mittel- bis langfristig eine Entlastung insbesondere vom Schwerverkehr erfolgen muss. Im Mobilitätskonzept Schwerte 2025 werden hierfür Ansätze aufgezeigt (vergleiche Ziffer 4.2).

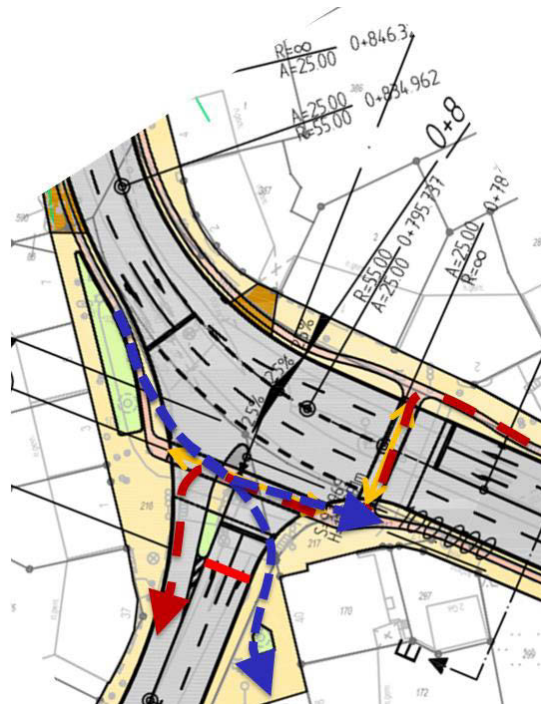


Abb. 16 Verlegung einer Haltelinie zur Berücksichtigung wichtiger Radverkehrsbeziehungen am Knotenpunkt Karl-Gerharts-Straße/Hörder Straße

4.4 Führung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt

4.4.1 Verlagerung des Durchgangsverkehrs

Die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt steht hinsichtlich der Durchlässigkeit des Straßennetzes seit längerem in der Diskussion. Im Rahmen eines Verkehrsworkshops⁶ wurde im Jahr 2003 ein Konzept vorgeschlagen, das die Durchfahrt der Innenstadt komplett ausschließt. Der Durchgangsverkehr sollte ausschließlich über den sogenannten $\frac{3}{4}$ -Ring Beckestraße – Karl-Gerharts-Straße – Béthunestraße geführt werden. In der Innenstadt war ein System aus mehreren Sektoren, die schleifenförmig von außen erschlossen werden sollten und untereinander praktisch keine Verbindungen auswiesen, vorgesehen. Dieses Konzept wurde nicht umgesetzt. Zurzeit wird die Innenstadt von mehreren Haupterschließungsstraßen durchzogen, die eine Durchfahrt auf mehreren Relationen ermöglichen (6). Die historische Innestadt durchfahrt im Zuge der Hagener Straße – Ostenstraße ist immer noch als Landesstraße (L 673) klassifiziert.

Die zwischen den Haupterschließungsstraßen liegenden sektorenähnlichen Teilgebiete sind untereinander kaum verbunden. Die stärkste Verkehrsbelastung in der Innenstadt weist derzeit der Straßenzug Nordwall–Friedensstraße–Westwall–Hagener Straße mit bis zu 9.000 Kfz/24h auf.

⁶ Stadt- und Verkehrsplanung Kaulen
IV. Verkehrsworkshop Innenstadt, Schwerte 2003

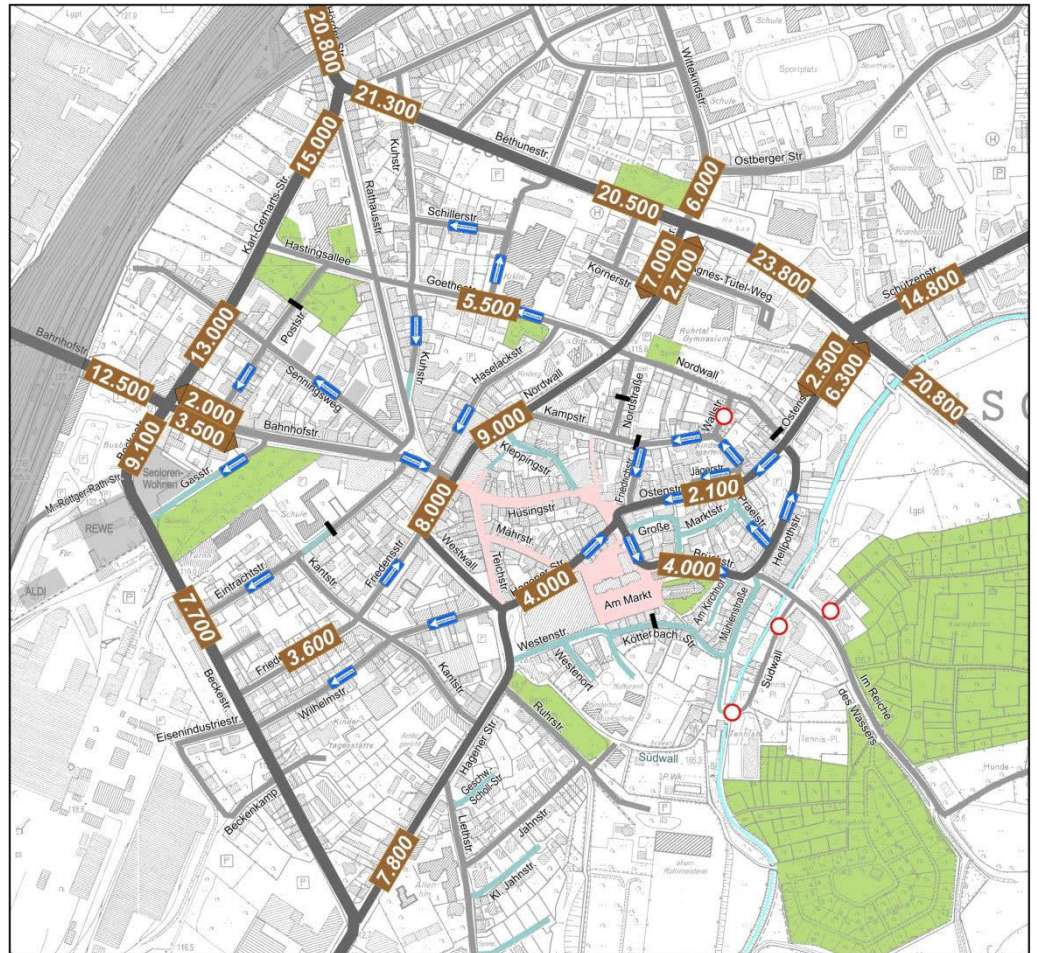


Abb. 17 Verkehrsbelastung wichtiger Straßen in der Innenstadt in Kfz/d (Hochrechnung der Erhebungsergebnisse vom 25.4.2013 sowie Modellwerte aus der Untersuchungen des Büros IGS 2012)

Eine Entlastung der Innenstadtstraßen vom Durchgangsverkehr ist wünschenswert, da so verschiedene Nutzungskonflikte mit dem Fuß- und Radverkehr entschärft werden könnten.

Eine weitere Querverbindung durch die Innenstadt stellt die historische Durchfahrt im Zuge der L 673 dar. Wesentliche Konfliktpunkte sind die Führung der Hagener Straße am Werner-Steinem-Platz, der Übergang zum Markt und die Einbahnregelung in der historischen Ortsmitte (Brückstraße, Hellpothstraße, Ostenstraße). Ob zur Verbesserung der Nutzungsverträglichkeit eine verkehrliche Entlastung des Straßenzuges, ggf. sogar mit einer Sperrung der Durchfahrt notwendig ist, oder ob deutliche Verbesserungen auch mit einer stadtverträglichen Umgestaltung von Teilabschnitten erreichbar sind, wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes diskutiert.

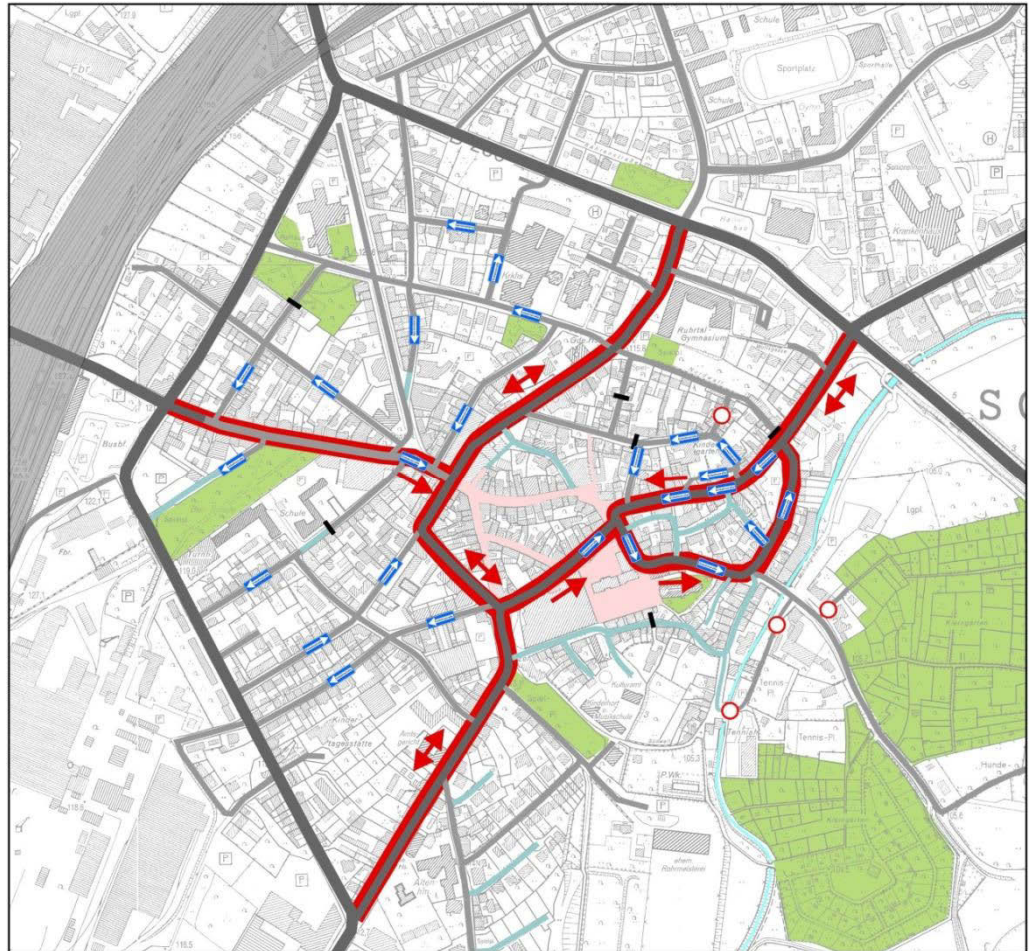


Abb. 18 Haupterschließungsstraßen der Innenstadt mit Durchfahrsmöglichkeiten (derzeitiger Zustand)

Die Bahnhofstraße ist aus Westen kommend eine der wesentlichen Zufahrten zur Innenstadt. Gleichzeitig ist sie aber auch eine wesentliche Laufachse vom Bahnhof über die Innenstadt zur Ruhr. Dieser Aufgabe wird sie derzeit nicht gerecht, da ihre Gestaltung viel zu sehr am Kraftfahrzeugverkehr orientiert ist und die städtebaulichen Potenziale, wie der neugestaltete Postplatz oder der attraktive Stadtpark, nicht hinreichend genutzt werden können.

In der Expertengruppe wurden mehrere Möglichkeiten sowie das Für und Wider einer Aufhebung von Durchfahrsmöglichkeiten diskutiert. Der daraus resultierende Vorschlag sieht eine Einbahnregelung auf der Friedensstraße zwischen Nordwall und Westwall – Durchfahrt nur noch in Fahrtrichtung Süd möglich – und eine Aufhebung der heutigen Durchfahrsmöglichkeit für die Hagener Straße zwischen Werner-Steinem-Platz und Brückstraße – mit Ausnahme des Linienbusverkehrs – vor. Damit könnte die Innenstadt nur noch von der Wittekindstraße zur Hagener Straße durchfahren werden. Neben dem Durchgangsverkehr werden so auch Zielverkehre von der Hagener Straße in den nordöstlichen Teil der Innenstadt auf den Außenring verlagert.

Aus gutachterlicher Sicht ist der von der Expertengruppe favorisierte Vorschlag zur künftigen Innenstadterschließung sehr restriktiv und berücksichtigt zu wenig, dass die Nutzungsverträglichkeit durch eine moderne Straßenraumgestaltung, beispielsweise unter Berücksichtigung des „Shared Space“-Gedankens, ebenfalls erheblich verbessert werden kann. Der restriktive Vorschlag berücksichtigt aus gutachterlicher Sicht auch zu wenig, dass die Mehrbelastungen im Straßenzug Beckestraße – Karl-Gerharts-Straße verkehrstechnisch fraglich wären, da diese Straßenzüge nach Möglichkeit ent- und nicht belastet werden sollten. Hinzu kommt, dass in der Karl-Gerharts-Straße dringend notwendige Radverkehrsanlagen eingerichtet werden sollten, die die Leistungsfähigkeit der Straße künftig eher reduzieren werden. Eine Änderung der Verkehrsregelung in der Schwerter Altstadt (Ostenstraße, Brückstraße, Hellpöthstraße) kann insbesondere zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich beitragen.

Eine Änderung der Einbahnregelung („Fahrtrichtung umdrehen“) zugunsten einer Regelung im Uhrzeigersinn ermöglicht ein einfacheres und schnelleres Anfahren des innerstädtischen Parkplatzes „Im Reiche des Wassers“ sowie der Tiefgarage am Kleinen Markt aus östlicher Richtung. Dies würde die Parkraumsuchverkehre reduzieren, zu einer Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich St. Viktor (Verkehre fließen dann aufwärts) führen und die Buslinienführung über die Ostenstraße vereinfachen. Hierfür müsste die Bushaltestelle Brückstraße in die Hagener Straße vor den Kleinen Markt verlegt werden (s. Abb. 19).

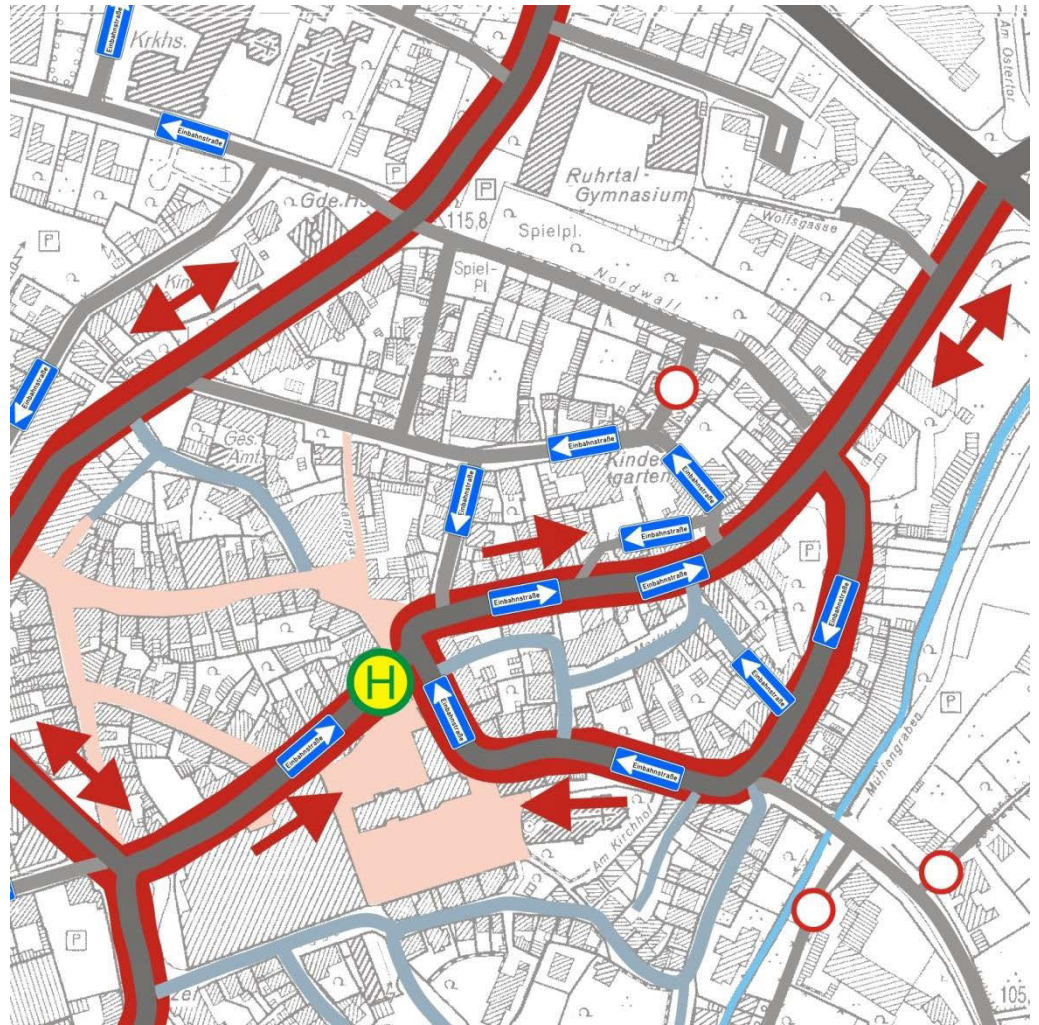


Abb. 19 Änderung der Einbahnregelung im Bereich Ostenstraße/Brückstraße/Hellpothstraße

Die Empfehlung der Gutachter lautet daher:

- Grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsregelung in der Innenstadt
- Prüfung der Veränderung der Klassifizierung der Straßen durch Verlegung der L 673 auf den Straßenzug Beckestraße – Karl-Gerharts-Straße
- Umgestaltung wesentlicher Teilabschnitte der Innstadtdurchfahrt im Zuge der Hagener Straße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (vergleiche Ziffer 8.2)
- Prüfung der Änderung der Einbahnregelung („Fahrtrichtung umdrehen“) in der historischen Ortsmitte.

4.4.2 Umgestaltung der Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist Teil der stadträumlich bedeutenden Innenstadtachse und die wichtigste Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt. Für mit der Bahn anreisende Besucher stellt sie den ersten Eindruck von der Stadt dar. Sie ist eine der Haupteinbahnstraßen der Innenstadt und außer mit Kraftfahrzeugverkehr auch mit zahlreichen Buslinien in beiden Richtungen belastet. Als Geschäftsstraße weist sie zudem Parkstände – teilweise als Schrägparken – auf. Die Fahrbahn ist auf weiten Abschnitten breiter als erforderlich. Die verbleibenden Gehwege sind teilweise äußerst schmal (0). Der auf der Südseite angrenzende Stadtpark ist hinter den parkenden Fahrzeugen kaum wahrnehmbar. Diese funktionalen und gestalterischen Defizite sollen durch eine Umgestaltung beseitigt werden.



Abb. 20 Bahnhofstraße: straßenräumliche Eindrücke – breite Fahrbahn, schmale Gehwege

Für den Kraftfahrzeugverkehr wird eine Einbahnregelung diskutiert, die wegen der notwendigen Erreichbarkeit der Innenstadt aus der Sicht der Gutachter nur in Fahrtrichtung stadteinwärts Sinn macht. Die Einbahnregelung hätte aber auf die Fahrbahnabmessungen keinen Einfluss, da der Linienbus in beiden Richtungen in der Straße verbleibt. Ein wesentlicher Vorteil der Lösung ist die Vereinfachung an der Einmündung in die Karl-Gerharts-Straße. Hierfür sind künftig nur noch zwei statt drei Fahrstreifen in der Bahnhofstraße notwendig. Ferner kann auf den Linksabbiegestreifen in der Karl-Gerharts-Straße verzichtet werden, wenn im Knotenpunkt nicht mehr in die Bahnhofstraße abgebogen werden kann. Die Führung in die Innenstadt aus Norden kommend führt dann über die Hastingsallee. Außerdem wird die Umgestaltung der Bahnhofstraße nach dem „Shared Space“-Prinzip zur Steigerung der Aufenthaltsqualität insbesondere für Fußgänger und Radfahrer erwogen.

Als Grundlage für den anstehenden Planungsprozess findet bereits in diesem Jahr ein dreiteiliger Workshop zwischen der Stadtverwaltung Schwerte und der Immobilien- und Standortgemeinschaft ISG Bahnhofstraße e.V. statt, um gemeinsam mit den Immobilienbesitzern und Gewerbetreibenden Anforderungen und Ziele für die Umgestaltung zu erarbeiten. Bisher wurden bereits zwei Workshops durchgeführt, ein dritter ist für Mitte Oktober 2015 terminiert.

Abb. 21 zeigt den aktuellen Arbeits- und Diskussionsstand aus den bisherigen Workshopsitzungen auf. Die Bahnhofstraße soll ab der Einmündung Poststraße als Einbahnstraße in östlicher Richtung („stadteinwärts“) geführt werden, wobei die Befahrbarkeit in westlicher Richtung durch einen Bussonderstreifen für den Bus- und Radverkehr weiterhin möglich ist. Dies haben die Verkehrsunternehmen zur Anfahrt des ZOB gefordert. Die Fahrbahn wird auf das erforderliche Maß von 7,00 m verschmälert, durch die Neuordnung des Parkens (Längsparkplätze) und der Bushaltestellen (Buskaps vor dem Stadtpark) wird eine großzügige Gestaltung der Seitenräume möglich, die im Bereich des Stadtparks durch die Einbeziehung des „Blauen Bandes“ – eines Wasserlaufs im Stadtpark – einen gelungenen Übergang schafft.

Im östlichen Bereich wird auf Höhe der Sparkasse eine Gestaltung nach dem „Shared Space“-Prinzip vorgeschlagen. Hierdurch kann die dort vorhandene Lichtsignalanlage entfallen und es wird die Bedeutung dieses Teilraums für querenden Fußgängerverkehr gestalterisch betont. Aus gutachterlicher Sicht sollte dieser Entwurf der weiteren Umgestaltung zugrunde gelegt werden. Hierfür müssen insbesondere die Eignung der Poststraße für die Veränderung der jetzigen Einbahnregelung und Aufnahme der Verkehre sowie die Möglichkeit des Wegfalls der Bushaltestelle in Fahrtrichtung ZOB überprüft werden.



Abb. 21 Entwurf zum aktuellen Diskussionsstand aus der Workshopreihe mit der ISG Bahnhofstraße (Büro Bramey.Bünermann Ingenieure, Stand September 2015)

4.5 Festlegung der verkehrswichtigen Straßen

Die den Bestand und die geplanten baulichen und betrieblichen Maßnahmen im Straßennetz zusammenfassende Darstellung wird als „Funktionale Gliederung des Straßennetzes“ bezeichnet. Hier sind alle verkehrswichtigen Straßen dargestellt. Der Begriff „verkehrswichtige Straße“ ist der Schlüsselbegriff als Zugang zur Förderung nach GVFG bzw. Entflechtungsgesetz.

Die Gliederung orientiert sich an den Verkehrswegekategorien der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁷ der Forschungsgesell-

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008; Köln 2008

schaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dort werden den Verkehrswegekategorien wie Landstraßen, Hauptverkehrsstraßen etc. Verbindungsfunktionsstufen zugeordnet, die wiederum als Verbindungen von Zentren nach dem Zentrale-Orte-System definiert werden.

Da die Übertragbarkeit dieses Systems innerorts mit abnehmender Gemeindegröße immer problematischer wird, wird bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen an „Empfehlungen für die Konzeption innerörtlicher Netze“ gearbeitet, die aber noch längere Zeit nicht zur Verfügung stehen dürften. Trotzdem lässt sich aus diesen Aktivitäten ableiten, dass insbesondere im unteren Funktionsbereich an den lokalen Randbedingungen orientierte, sinnvolle Einstufungen in Abweichung von der RIN vorgenommen werden dürfen.

Die klassifizierten Straßen sind außerhalb der OD-Grenzen den Kategorien Landstraßen LS III (Regionalstraße, gilt für die Bundesstraße B 236) bzw. LS IV (Nahbereichsstraße, gilt für die Landes- und Kreisstraßen) zuzuordnen.

Auch die innerörtliche Einstufung wird anhand der Klassifizierung des Straßennetzes vorgenommen. Die Abschnitte der Bundesstraße 236 und aller Landesstraßen werden als Hauptverkehrsstraße HS III (mit regionaler Bedeutung) eingestuft. Die Abschnitte der Kreisstraßen fallen unter die Kategorie Hauptverkehrsstraße HS IV (mit Bedeutung für den Nahbereich). Das klassifizierte Straßennetz ist einheitlich und ohne Unterscheidung der Innerorts- und Außerortsabschnitte dargestellt (Abb. 22).

Da das Mobilitätskonzept dieselbe Planungsebene wie der Flächennutzungsplan darstellt und diesen hinsichtlich des Verkehrs umsetzt, sind die dort dargestellten Verkehrswege auch im Straßennetz des Mobilitätskonzepts 2025 enthalten. Weiterhin sind alle vom ÖPNV im Linienverkehr befahrenen Strecken als verkehrswichtig einzustufen. Dies gilt auch für Strecken die – als ÖPNV-Ergänzung – mit dem Anruf-Sammel-Taxi (AST) befahren werden. Die unter dem Aspekt der künftigen Innenstadterschließung diskutierte Verlegung der L 673 auf den Straßenzug Beckestraße – Karl-Gerharts-Straße (vergleiche Ziffer 4.4.1) wäre auf das Netz der verkehrswichtigen Straßen ebenfalls ohne Bedeutung, da die ÖPNV-Führung in der Innenstadt auch den nicht mehr klassifizierten Straßenzug weiter als verkehrswichtig definiert.

Das so entstandene Netz weist diverse Lücken auf. Daher werden aus Gründen der Gleichbehandlung und des Netzzusammenhangs einige weitere Straßen als verkehrswichtig eingestuft:

- Bergstraße,
- Sonnenstraße,
- Klusenweg zwischen Sonnenstraße und Kopernikusstraße sowie zwischen Talweg und Westenhellweg,
- Westenhellweg
- Friedhofsstraße,
- Graf-Adolf-Straße östlich Kirschbaumweg,
- Nordwall zwischen Goethestraße und Hüsingstraße

- Villigster Straße zwischen Am Winkelstück und Bachstraße
- Wandhofener Straße zwischen Kreisverkehr Hagener Straße und Strangstraße
- Strangstraße
- An der Schützengräfte – Laboussierestraße
- Offerbachstraße – Am Derkmannsstück

Als Planung des Flächennutzungsplans wird auch die geplante Westumfahrung der Innenstadt aufgenommen. Zusätzlich ist die in Ziffer 4.2.2 vorgeschlagene Verlängerung der K20 nach Osten mit einer Anschlussstelle an die A1 in Lichtendorf als perspektivisches Ziel dargestellt.

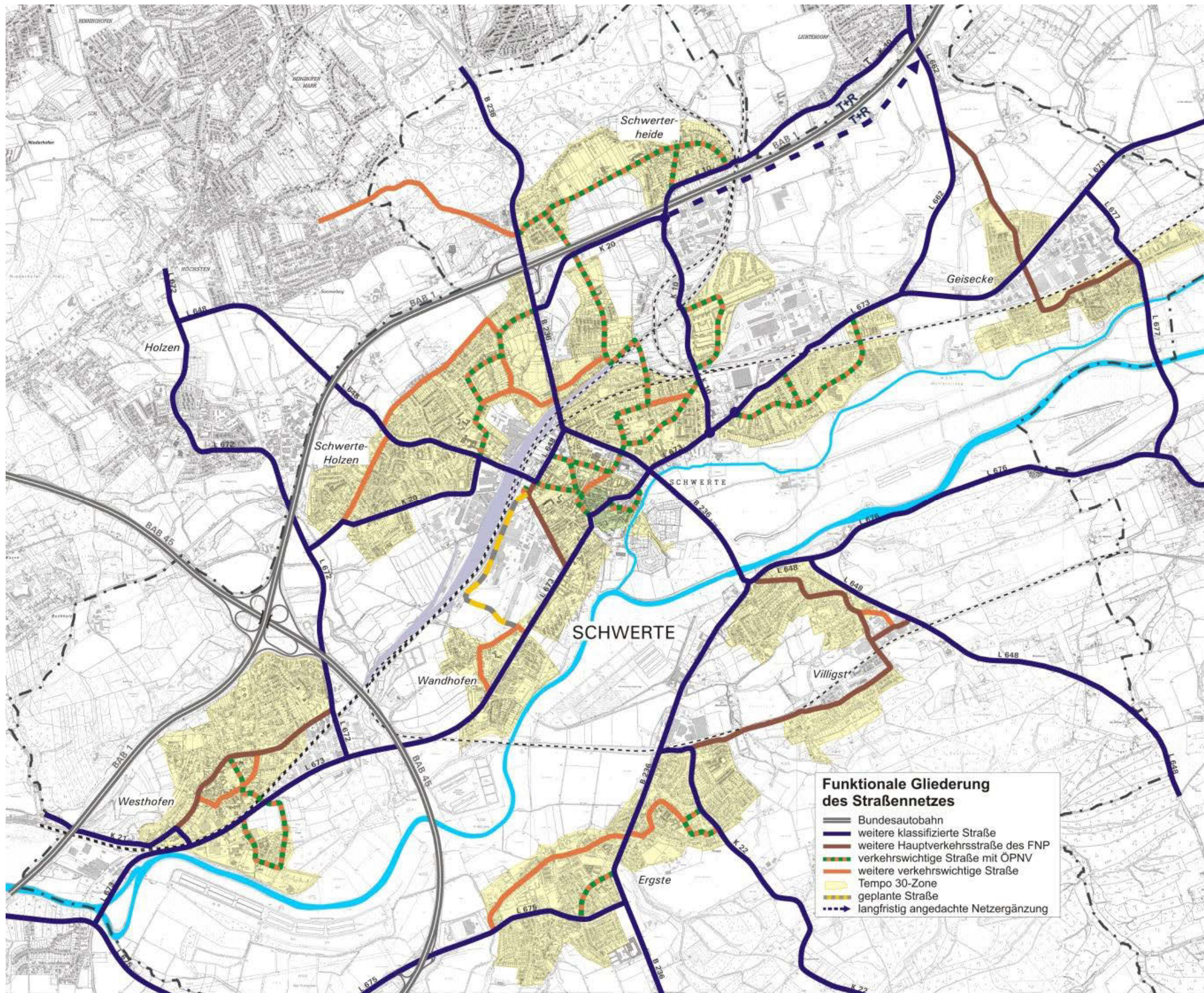


Abb. 22 Netz der verkehrswichtigen Straßen in Schwerte

5 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

5.1 Analyse

Die Parkraumsituation in der Schwerter Innenstadt wurde zuletzt im Jahr 2004 ausführlich untersucht. Eine Erhebung der Stellplatzauslastung kam damals zu dem Ergebnis, dass „ausreichend Parkraum vorhanden sei“ und „alle Parkbedürfnisse befriedigt werden“ konnten. In Folge dieses Befundes erfolgte die Verlängerung der maximalen Parkdauer mit Parkscheibe auf 2 h. Im Jahr 2013 wurde im Integrierten Handlungskonzept Innenstadt allerdings auf eine „unbefriedigende Parkraumsituation“ und „oftmals zu wenig Parkraum“ hingewiesen. Diese Entwicklung wurde zum Anlass genommen, im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2025 aktuelle Daten zur Auslastung der Stellplätze in der Innenstadt zu erheben.

Das Stellplatzangebot in der Innenstadt (ohne Bahnhofsbereich) umfasst etwa 1.480 bewirtschaftete Kurzzeitstellplätze (Abb. 23), davon

- 680 Stellplätze mit Regelung „Parkscheibe 2h“ und
- 800 Stellplätze gegen Gebühren

Gebühren werden erhoben in zwei Tiefgaragen, auf zwei Parkplätzen von Banken, im Umfeld des Marienkrankenhauses sowie an wenigen Parkuhren im Bereich des Postplatzes. Hinzu kommen

- etwa 170 Stellplätze ausschließlich für Bewohner,
- etwa 230 Stellplätze ohne Regelung und
- etwa 65 Stellplätze im Verkehrsberuhigten Bereich der Altstadt

Das Bewohnerparken verteilt sich auf drei Zonen, die die gesamte Innenstadt abdecken. Die Bewohner können auf vorbehaltenen Längsparkständen in den Anliegerstraßen oder auf Stellplätzen mit Parkscheibenregelung parken. Damit werden in der Innenstadt praktisch alle Stellplätze bewirtschaftet. Dauerparker können allenfalls die Parkplätze „Im Reiche des Wassers“ und an der „Rohrmeisterei“ nutzen. Letzteres soll wegen der häufigen Veranstaltungen in der Rohrmeisterei verändert werden.

Am Westrand der Innenstadt gibt es außerdem Kundenparkplätze an zwei REWE-Märkten und einem PENNY-Markt, die nur von Kunden genutzt werden sollen und an denen die Parkdauer ebenfalls auf 90 min bis 2 h beschränkt ist.

Im Verlauf der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes hat sich das Parkraumangebot am Bahnhof durch die Neuanlage von 99 P+R-Stellplätzen weiter erhöht.

Abb. 23 gibt einen Überblick über Stellplatzanlagen und Regelungen in der Schwerter Innenstadt.

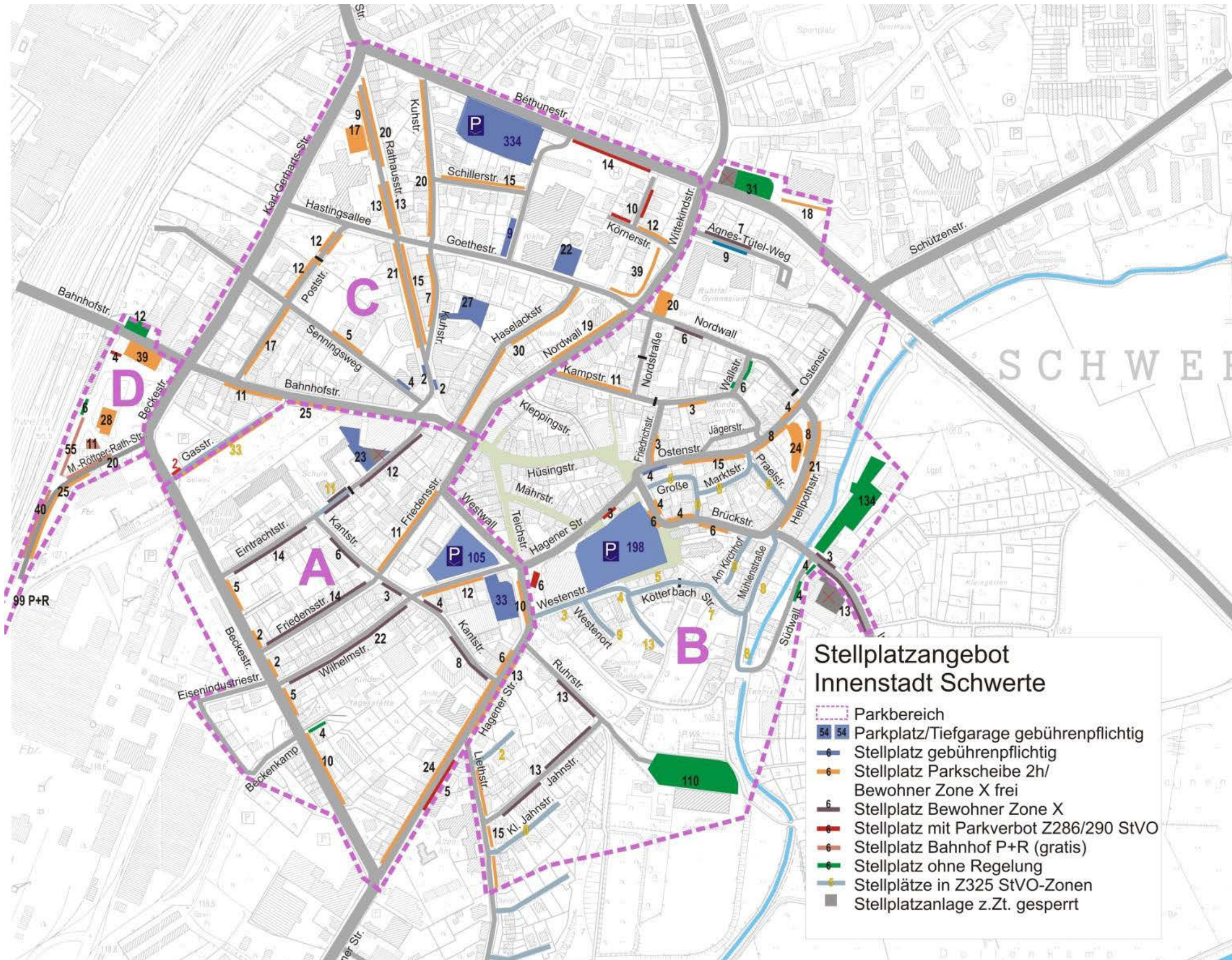


Abb. 23 Stellplatzangebot in der Innenstadt

Die Auslastung aller öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt wurde am 12.09.2013 in der Zeit von 9:00 bis 18:00 Uhr in stündlichen Rundgängen erhoben.

Für die Auswertung werden die allgemein nutzbaren Stellplätze zu Bereichen zusammengefasst. Die wichtigsten Ergebnisse sind wie folgt zu beschreiben:

- Im Straßenraum besteht die stärkste Nachfrage im Bereich Rathaus
- Ebenfalls hochausgelastet sind die Bereiche Bahnhofstraße, Nordwall/Wittekindstraße und die Altstadt (Brückstraße/Ostenstraße).
- Die zum Erhebungszeitraum sehr hohe Auslastung um den Bahnhof (Bereich D) dürfte sich durch die zusätzlichen P+R-Stellplätze zwischenzeitlich etwas entspannt haben.
- Der unbeschränkt und kostenfrei nutzbare Parkplatz Im Reiche des Wassers ist tagsüber ständig voll belegt.
- Die Maximalauslastung übersteigt praktisch flächenhaft 80 %, vielfach auch 90 %.
- Die Tiefgaragen Wilhelmsplatz und City-Center sind jedoch zumeist maximal halb belegt.



Parkplatz am Bahnhof



Bewohnerparken



Parkuhr Duncan-Meter am Postplatz



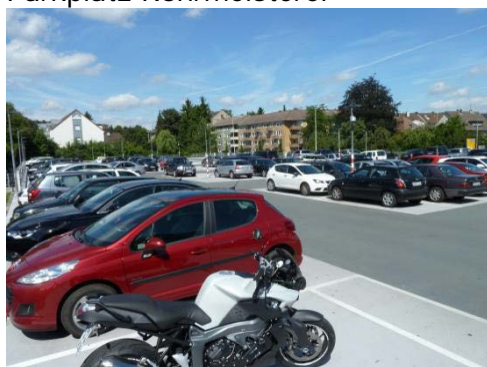
Westwall



Parkplatz Rohrmeisterei



Parkplatz Im Reiche des Wassers



Parkdeck Marienkrankenhaus



Parkplatz Askania

Abb. 24 Fotodokumentation Parken in der Innenstadt

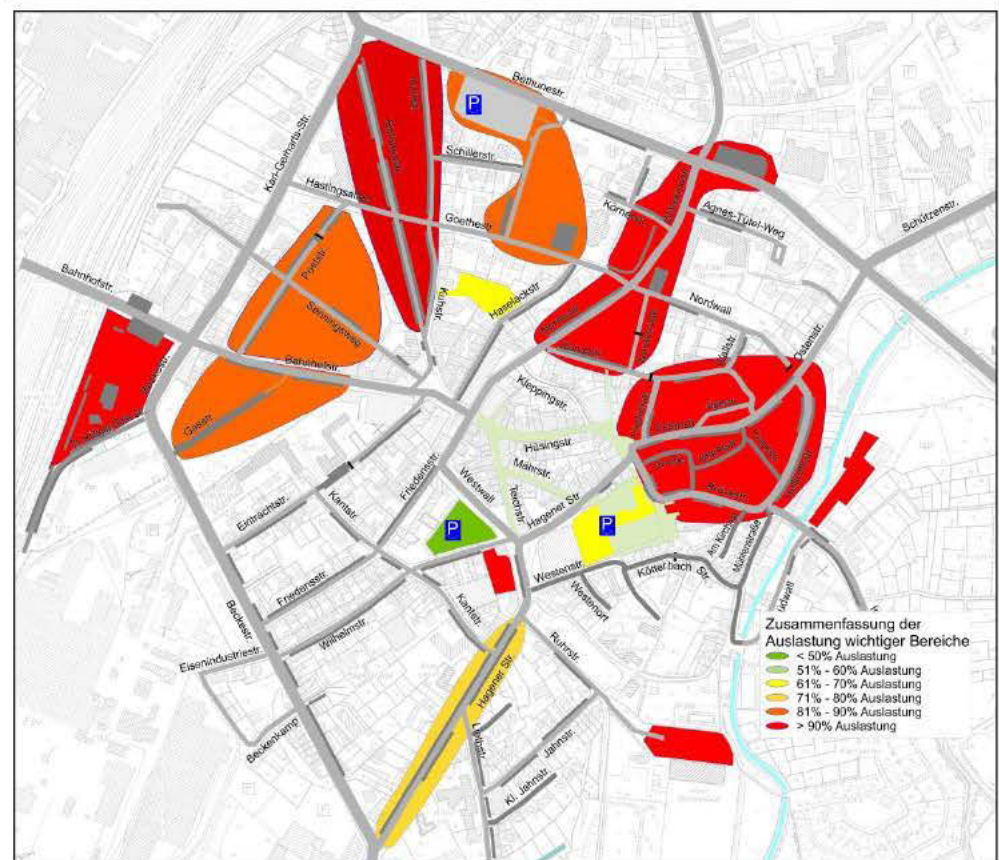
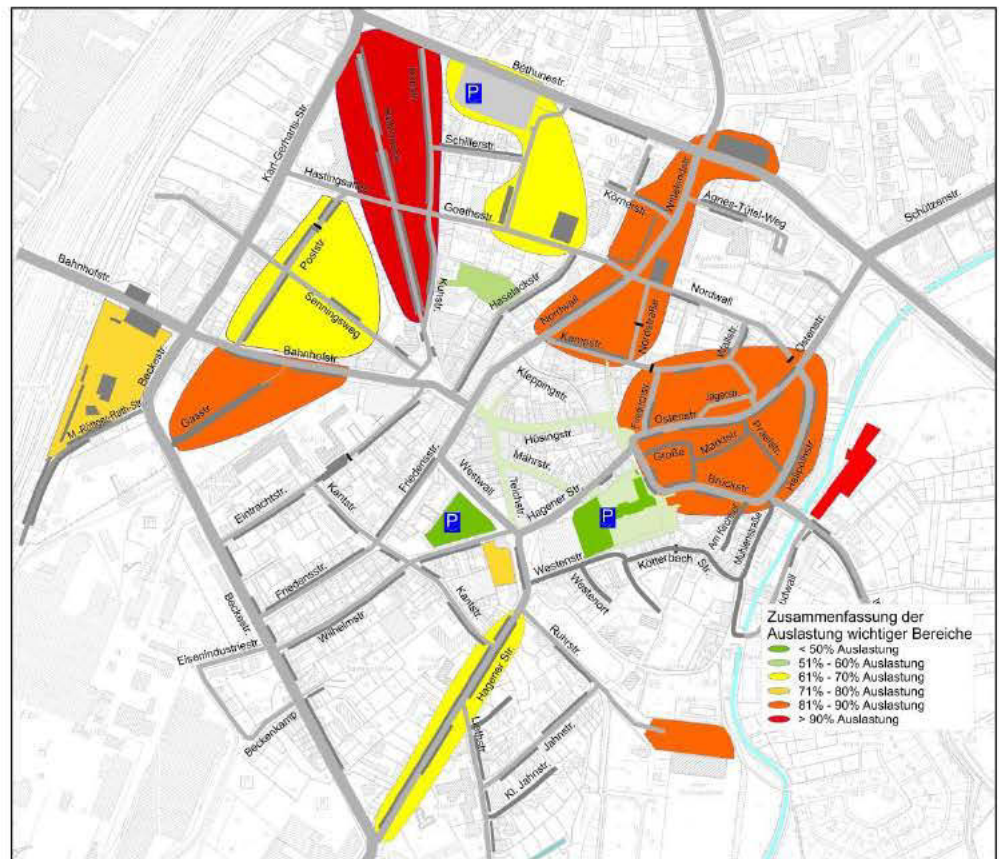


Abb. 25 Mittlere (oben) und maximale Auslastung (unten) des Parkraums in der Innenstadt (Erhebung vom 12.09.2013)

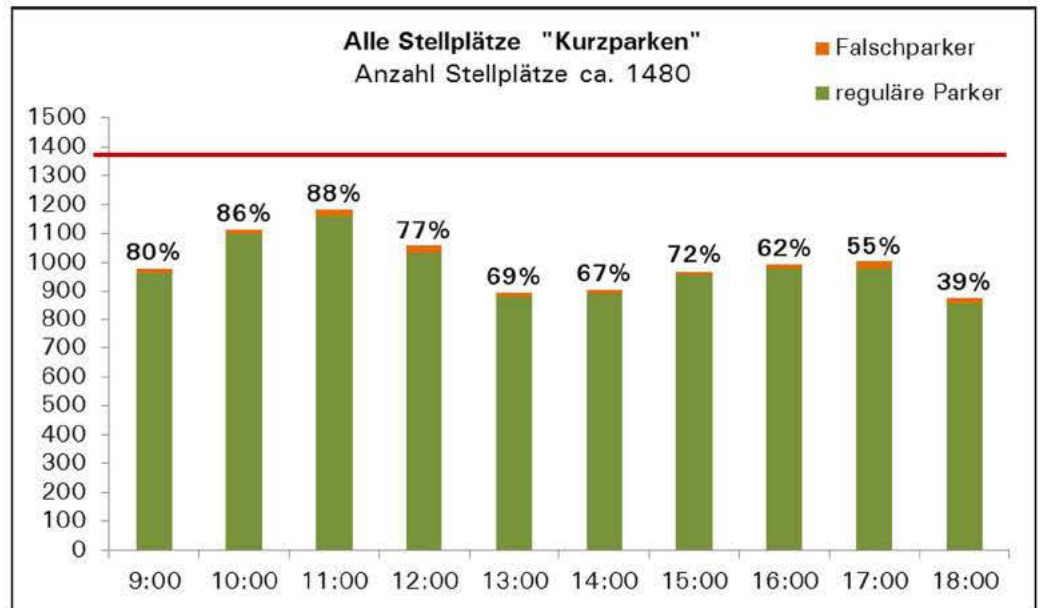


Abb. 26 Zusammenfassung der Verteilung der Auslastung für alle Kurzzeitstellplätze

Es zeigt sich, dass zwar im Prinzip jederzeit mindestens 150 Stellplätze in der Innenstadt zur Verfügung stehen (Abb. 26), in vielen Bereichen jedoch zumindest zu Spitzenzeiten eine sehr hohe Auslastung der Stellplätze zu verzeichnen ist (Abb. 25). Dies führt zu Parksuchverkehren, die das Straßennetz unnötig belasten. Gleichzeitig werden kostenpflichtige Stellplätze in den Tiefgaragen, aber auch auf dem Parkplatz Kuhstraße kaum angenommen. Dagegen sind die wenigen unbefristet nutzbaren Stellplätze durchgehend belegt.

Insgesamt ist dieses Ergebnis wahrscheinlich auf vielfach lange und teilweise zu lange Parkdauer zurückzuführen. Es ist zu bezweifeln, dass die derzeitigen Kontrollen der Parkdauer ausreichen, um Parkzeitüberschreitungen bis hin zum ganztägigen Parken auszuschließen.

5.2 Parkraumkonzept

Mögliche Konsequenzen aus den Ergebnissen der Parkraumuntersuchung wurden in der Expertengruppe ausführlich diskutiert. Das Ergebnis, das sich mit der gutachterlichen Einschätzung deckt, lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Eine Ausweitung des Stellplatzangebotes ist angesichts der ständig vorhandenen freien Stellplätze nicht geboten, zudem stehen in den Bereichen mit hoher Nachfrage keine zusätzlichen Flächen zur Verfügung. Letztlich widerspräche diese Maßnahme auch den Zielen des Leitbilds, die eher eine Attraktivierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorsehen.

- Die wirksamste Maßnahme zur Schaffung freier Stellplätze ist die Erhöhung des Umschlags durch Änderung der Parkraumbewirtschaftung.
 - o Dazu ist die maximale Parkdauer von zwei Stunden in Bereichen mit hoher Nachfrage auf eine Stunde zurückzuführen.
 - o In unmittelbar an die Fußgängerzone angrenzenden Bereichen sollte eine Ausweitung (Postplatz) bzw. Wiedereinführung der Gebührenpflicht erfolgen.
 - o Innenstadtnahe, aber derzeit nicht bewirtschaftete Parkplätze sollten in die Bewirtschaftung einbezogen werden.

- Eine Rückerstattung der Parkgebühren beim Einkauf kann zur besseren Auslastung der Tiefgaragen beitragen. Generell ist eine stärkere Gleichbehandlung anzustreben, da aus Nutzersicht nicht einsichtig ist, warum vergleichbare Parkraumangebote unterschiedliche Kosten verursachen sollen.

- Generell ist eine ausreichende Kontrolle zur Durchsetzung der Regelungen erforderlich. Es ist zu vermuten, dass bei der derzeit vorhandenen minimalen Kontrolle eine erhebliche Missachtung der Parkzeitenregelungen erfolgt, die den Parkraum künstlich verknappt.

- Das zwischenzeitlich erhöhte P+R-Angebot am Bahnhof wird voraussichtlich nicht ausreichen, wenn eine stärkere Nutzung der Schienenverbindung angestrebt wird. Da keine weiteren Flächen zur Vergrößerung des P+R-Angebotes zur Verfügung stehen, sind ggf. Bewirtschaftungsmaßnahmen zur Kontrolle der ausschließlichen Nutzung der Stellplätze durch Fahrgäste der Bahn durchzusetzen.

6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

6.1 Analyse

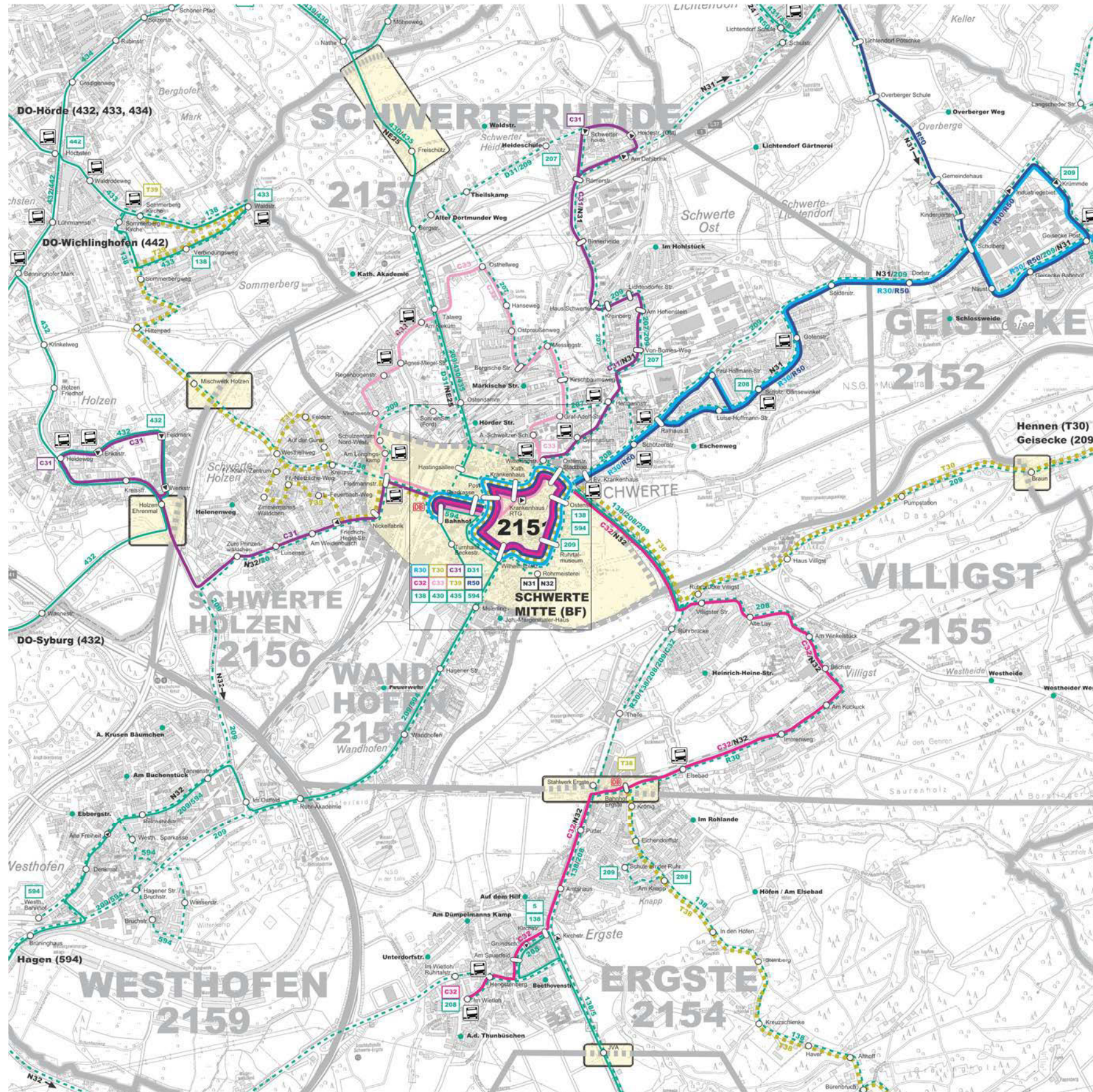
Das Rückgrat des ÖPNV in Schwerte bildet ein Linienbusnetz, das durch verschiedene differenzierte Bedienungsformen ergänzt wird. Die meisten Linien werden von der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU), dem Träger des ÖPNV im Kreis Unna betrieben, zusätzlich verkehren Linien der Märkischen Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), der Busverkehr Rhein-Sieg GmbH (BRS), der Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) und der Dortmunder Stadtwerke (DWS21). Das Angebot (Abb. 28) gliedert sich in

- drei Stadtbuslinien, die die außenliegenden Stadtteile Schwertes mit der Innenstadt verbinden,
- einige Regionalbuslinien, die außer der Verbindung zu den Nachbarkommunen auch zur Erschließung derjenigen Stadtteile dienen, die von den Stadtbuslinien nicht bedient werden, sowie
- einigen Taxibuslinien in Randlagen des Stadtgebietes, deren Fahrten vorher telefonisch angefordert werden müssen.

Die Schwerter Innenstadt wird von den meisten Linien in einer Art Einbahn-Ringverkehr mit einer Stichfahrt zum ZOB am Bahnhof erschlossen.

Das Stadtgebiet wird durch das Fahrtenangebot und die Haltestellen gut erschlossen. Der Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Unna⁸ weist nur wenige nicht erschlossene Bereiche aus, wobei es sich selten um Wohngebiete handelt (Abb. 27). Eine Differenzierung hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit wird allerdings nicht vorgenommen.

⁸ Kreis Unna
Nahverkehrsplan Fortschreibung 2013



Zeichenerklärung:

Schienerverkehr mit Bahnhof	RE7, RE13, RE17, RB53	
RegioBus	R30 / R50	
Stadtlinie mit Taktverkehr	C31 / C32 / C33	
Linie mit ganztägiger Bedienung	5 / 430 / 431 / 432 / 433 / 434 / 435 / 438 / 439 / 442 / 594	
Linie mit zeitweiliger Bedienung Nacht Express / Nacht-Taxi Bus Tel.: 02304 / 104404	138 / 178 / 208 / 209 / D31 NE25 / N31 / N32	
TaxiBus nach telefon. Bestellung	T38 / T39 Tel.: 01803/504031 T30 Tel.: 01803/504038	
Haltestelle, die nicht von allen Linien angefahren wird	C32 / 138 / 208	
Haltestellen, Fahrtrichtung	○ Im Weisich	
Behindertengerechte Haltestelle mit Hochbord (mind. 16 cm)		
Haltestelle, die ausschließlich vom Anruf/SammelTaxi bzw. bedient wird	AST Tel.: 02304/104-440	
Endhaltestelle:	R50 C32 T38 N31	
Überlappungsbereich mit Haltestellen, die zu mehreren Preiszonen gehören		
Konzeption:		

Abb. 27 Liniennetzplan der VKU für Schwerte

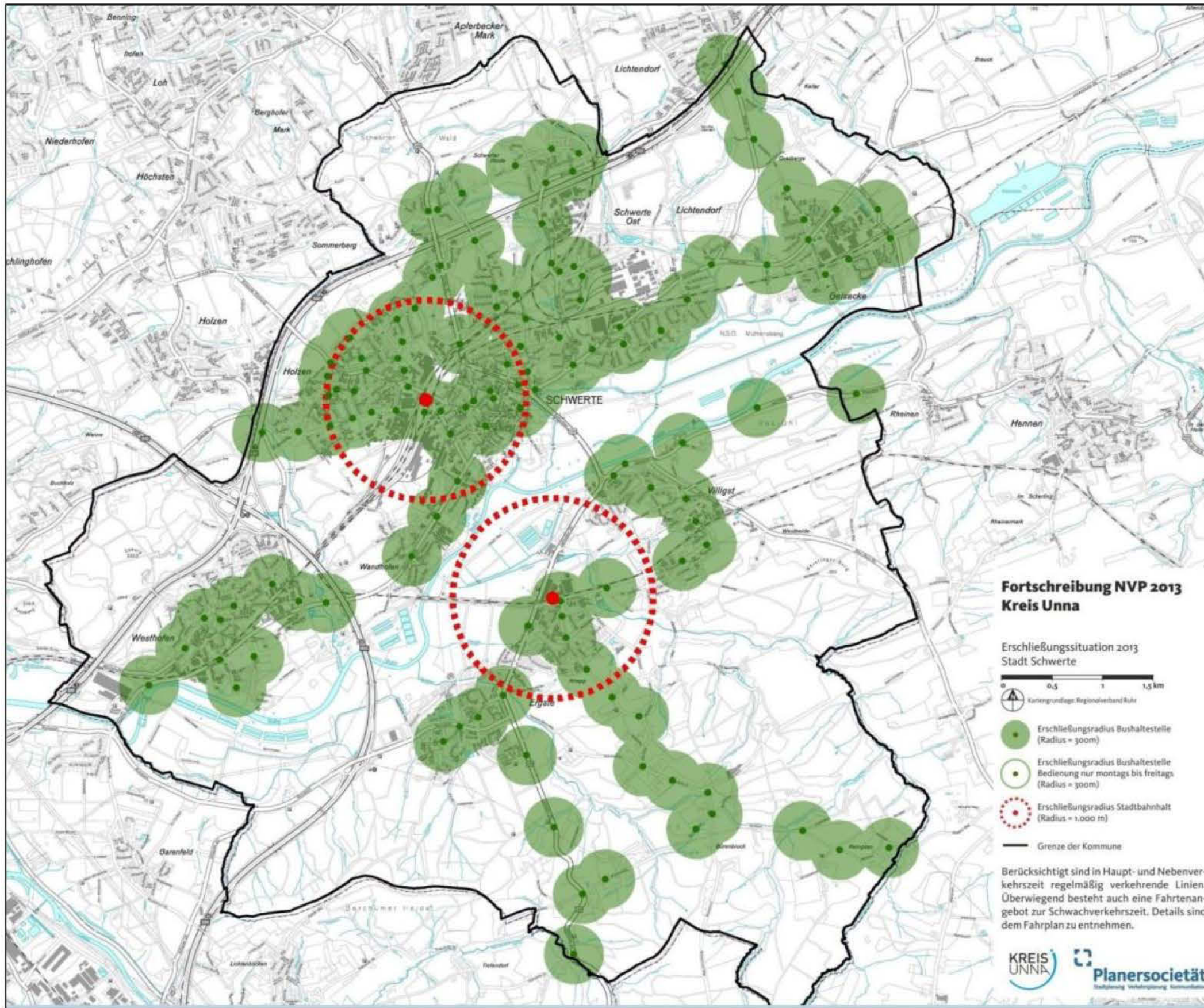


Abb. 28 Erschließungssituation im ÖPNV für Schwerte 2013 (Quelle: NVP des Kreises Unna)

Im SPNV ist der Bahnhof Schwerte Kreuzungspunkt mehrerer Strecken. Daher können zahlreiche Nachbarkommunen mit dem Zug erreicht werden. Schwerte wird von Nahverkehrszügen der DB und der Eurobahn bedient. Es bestehen Fahrtenangebote nach

- Dortmund: 2 Fahrten/h
- Unna – Hamm: 2 Fahrten/h
- Schwerte-Ergste – Iserlohn: 1 - 2 Fahrten/h
- Fröndenberg – Arnsberg – Warburg: 1 Fahrt/h
- Hagen: 3 Fahrten/h (aber zwischen Minute 27 und 49)

Im Stadtgebiet gibt es nur noch einen weiteren Haltepunkt: Schwerte-Ergste an der Strecke nach Iserlohn.

Schwerte gehört mit dem Kreis Unna zum Tarifgebiet der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL). Die stärksten Pendlerbeziehungen bestehen mit der Stadt Dortmund, die ebenso wie die Stadt Hagen zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gehört. Im Übergang zwischen den beiden Verkehrsverbänden gibt es für Umsteiger in Schwerte Probleme bei der gegenseitigen Anerkennung von Zeitkarten.

Ausweislich des NVP und eigener Analysen weist der ÖPNV in Schwerte derzeit folgende wesentlichen Mängel auf:

- Es bestehen Defizite in der Bedienung der Stadtteile Westhofen, Wandhofen und Geisecke in der Schwachverkehrszeit (abends, am Wochenende)
- Es gibt generell praktisch kein Angebot nach 20 Uhr mit Ausnahme des Anruf-Sammel-Taxis (AST)
- Es entstehen Zusatzkosten für Zeitkartennutzer des VRL beim Übergang in das VRR-Gebiet (Dortmund) und umgekehrt
- Fünf Gebiete in Stadtteilen werden durch das derzeitige Liniennetz nicht erschlossen
 - o Ergste: Am Derkmannstück und Unterdorfstraße
 - o Villigst: Zum Mühlenberg und Elsetalstraße
 - o Westhofen: das Gebiet nördlich der Straße Platanenweg, Im Ortsstück und Siedlerstraße
- Es bestehen Probleme in der Koordination und Anschlusssicherung infolge der verschiedenen Betreiber
- Viele Haltestellen befinden sich in einem schlechten Zustand
- Viele Haltestellen sind nicht barrierefrei (Barrierefreier Umbau ist nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis 2022 vorzusehen).

Während die meisten genannten Mängel von den Betreibern des ÖPNV gelöst werden müssen, ist die Stadt Schwerte hinsichtlich der Qualität der Haltestellen in der Verantwortung. Eine flächenhafte Analyse zeigt ein differenziertes Bild des baulichen Zustandes der Haltestellen (Abb. 29).



Schwerte H Bahnhofstraße



Schwerte H Kath. Krankenhaus



Westhofen H Reichshofstraße



Geisecke H Post



Westhofen H Wasserstraße



Westhofen H Ruhrakademie



Ergste H Elsebad



Westhofen H Hagener Straße/
Bruchstraße

Abb. 29 Haltestellen (H) in Schwerte – gute und schlechte Beispiele

6.2 Maßnahmen

Das strategische Ziel im ÖPNV ist die langfristige Stabilisierung der heutigen Nutzerzahlen trotz der eher ungünstigen Aussichten hinsichtlich der demografischen Entwicklung, z. B. der Schülerzahlen. Ein wesentlicher Maßnahmenbereich hierzu ist die Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit des Angebotes, d.h. qualitative Verbesserungen im bestehenden Angebot, wie eine stärkere Kundenorientierung, die bessere Abstimmung der Tarife, die Anschlusssicherung, die Gestaltung der Haltestellen und der Fahrzeuge und dergleichen. Nur so lässt sich das quantitative Angebot auf dem heutigen Stand erhalten.

Gleichzeitig ist aber eine verstärkte Nutzung des ÖPNV, und hier insbesondere der Angebote auf der Schiene (SPNV) durch Pendler anzustreben. Im Leitbild des Mobilitätskonzeptes (vergleiche Ziffer 2) ist die Förderung des ÖPNV ausdrücklich erwähnt, u.a. auch deshalb, weil die Umweltziele und hier insbesondere die Reduzierung des CO₂-Ausstosses, sonst nicht erreichbar sein werden.

Das Maßnahmenkonzept im ÖPNV setzt sich zusammen aus Maßnahmenempfehlungen des NVP und ergänzenden Maßnahmen in kommunaler Verantwortung.

Der NVP definiert für alle Kommunen des Kreises Unna ein räumlich differenziertes Standardangebot. Im Abgleich mit dem vorhandenen Angebot wurden für Schwerte drei Überschreitungen und eine Unterschreitung des Standardangebotes festgestellt. Zum Ausgleich der Überschreitungen müssten Einschränkungen des Angebots vorgenommen werden. In einem Fall soll eine Angebotsverbesserung vorgenommen werden.

Die vorgeschlagene Angebotsverbesserung betrifft die Linie 594, die Westhofen mit der Innenstadt verbindet. Diese Linie soll auch sonntags im 60 min-Takt verkehren.

Die Angebotseinschränkungen betreffen folgende Linien:

- Die Linie C31 sollte samstags nur im 60 min-Takt (statt 30 min) verkehren.
- Bei der Taxibuslinie T38 wird die Aufgabe des Südasts nach Reingsen empfohlen.
- Die Taxibuslinie T31 soll entfallen, damit würden drei Haltestellen im der Schwerter Heide nicht mehr bedient.

Da die Stadt Schwerte die finanziellen Zuweisungen für den Betrieb des ÖPNV voll ausschöpft, müsste sie den Anregungen des NVP folgen. Alternativ kann sie die genannten Leistungen aus eigenen Mitteln finanzieren. Die Stadt Schwerte hat sich für den letzteren Weg entschieden; ein entsprechender Beschluss dazu wurde bereits gefasst.

Als kurzfristig zu realisierende Maßnahme zur barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen plant die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der VKU

das Anbringen von sogenannten Sicherheitsringen. Haltestellen mit Fahrplankästen können Barrieren für blinde Fußgänger und Fahrgäste darstellen. Der Blindentaststock erkennt keine Hindernisse, die sich oberhalb einer Höhe von 60 Zentimetern befinden. Daher besteht für blinde und sehbehinderte Menschen Unfallgefahr überall dort, wo Haltestellenmasten auf dem Gehweg stehen und beispielsweise die Fahrpläne nicht am hinteren Gehwegrand parallel zur Fahrbahn angebracht sind. Die Sicherheitsringe werden an den Haltestellenmasten angebracht und ermöglichen somit zukünftig ein frühzeitiges ertasten der Masten, bevor die höheren Hindernisse zu einer Verletzung führen könnten.

Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Verknüpfung Schwerter mit den benachbarten Oberzentren Dortmund und Hagen ist die Förderung des P+R und B+R in Verbindung mit dem SPNV. Im P+R werden die Kapazitäten am Bahnhof Schwerte durch die vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes deutlich ausgeweitet; es werden zukünftig 307 Stellplätze angeboten. Als zweiter Standort ist der Haltepunkt Ergste mit etwa 30 Stellplätzen zu nennen. In Verbindung mit einer geplanten Wieder- bzw. Neueinrichtung weiterer Haltepunkte

- in Schwerte-Ost und Geisecke – diese Haltepunkte sind im NVP als Maßnahme enthalten – sowie
- in Westhofen – hier soll ein früher vorhandener Haltepunkt an zentralerer Lage wieder entstehen –

könnten die Kapazitäten im P+R sowie im B+R ausgeweitet werden (Abb. 30).

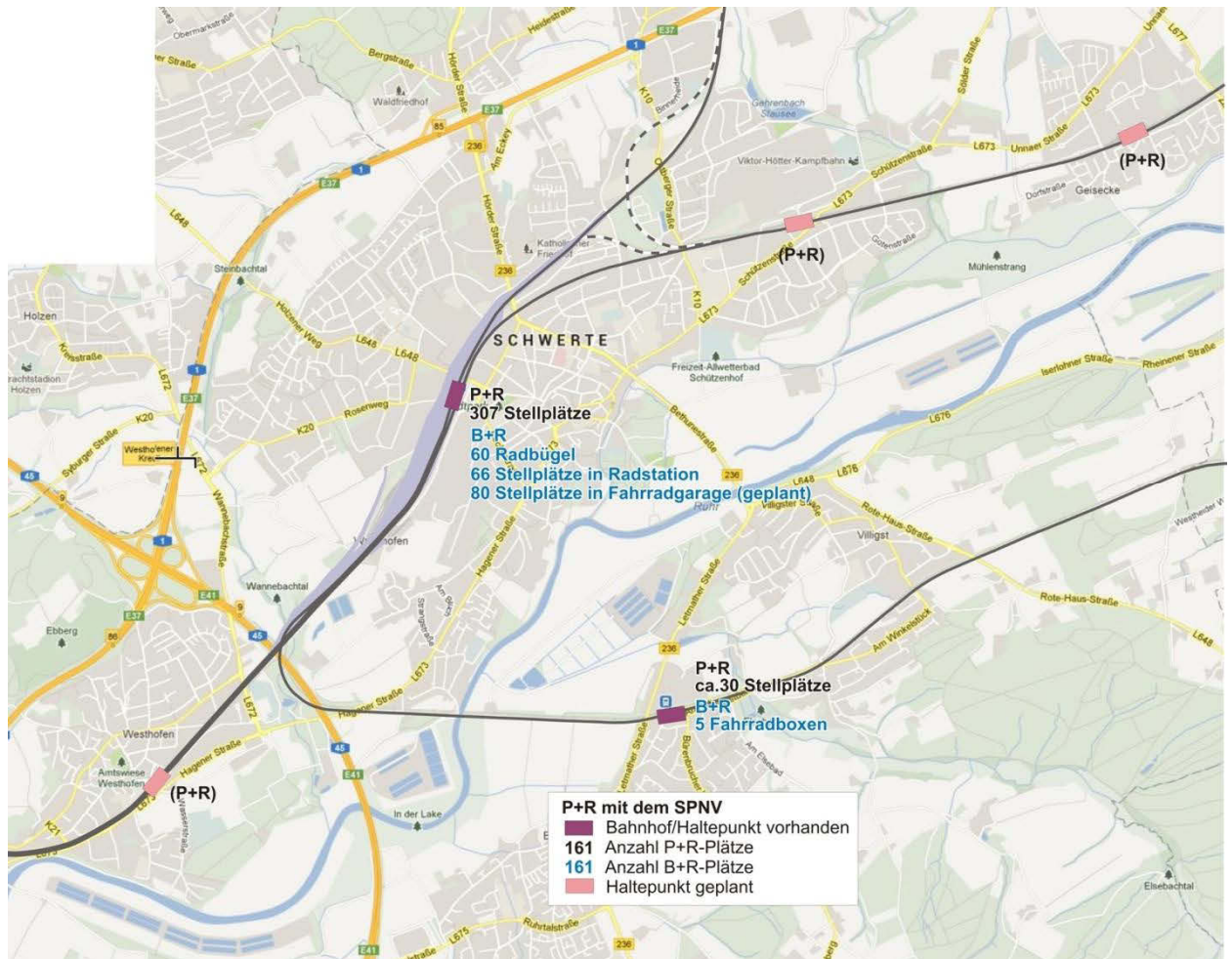


Abb. 30 P+R-Stellplätze an vorhandenen und geplanten Haltepunkten des SPNV

Als Maßnahmen im ÖPNV in kommunaler Verantwortung sind zu nennen:

- Eine bessere Vertaktung/Verknüpfung der Linien der VKU mit den weiteren Betreibern (optimal wäre eine Anschlusssicherung für wichtige Umsteigebeziehungen)
- Eine Ertüchtigung der Lichtsignalanlagen in Schwerte für eine Beeinflussung durch den Busverkehr
- Ein Erneuerungsprogramm für die Bushaltestellen, das
 - o eine Ausstattung unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit sowie
 - o gegebenenfalls eine Optimierung der Lage der Haltestellen vorsieht.
- Die Einrichtung von Fahrradstellplätzen an wichtigen Haltestellen der entfernter gelegenen Stadtteile, z. B. in Geisecke und Westhofen (Bike & Ride).

Für gegebenenfalls mittelfristig doch zu unrentable Linien wie die jetzt diskutierten T31 und T38 ist über einen Betrieb als Bürgerbus nachzudenken. Dabei bleiben die verkehrsrechtliche und die technische Seite beim Verkehrsunternehmen, der Betrieb wird aber durch ehrenamtlich tätige Fahrer durchgeführt. Das Konzept Bürgerbus wird vom Land NRW finanziert.

ell gefördert und ist in mehr als 90 Städten und Gemeinden des Landes eingeführt worden (Informationen z.B. unter <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/>).

Ein wesentlicher Impuls zur Förderung des ÖPNV wird auch von der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes ausgehen, die im Sommer 2015 begonnen hat. Sie trägt mit dazu bei, dass der ÖPNV stärker als bisher wahrgenommen wird. Daneben bringt die Umgestaltung verbesserte Umsteigebeziehungen, mehr P+R-Plätze, Barrierefreiheit und eine städtebaulich attraktive Visitenkarte (Abb. 31).

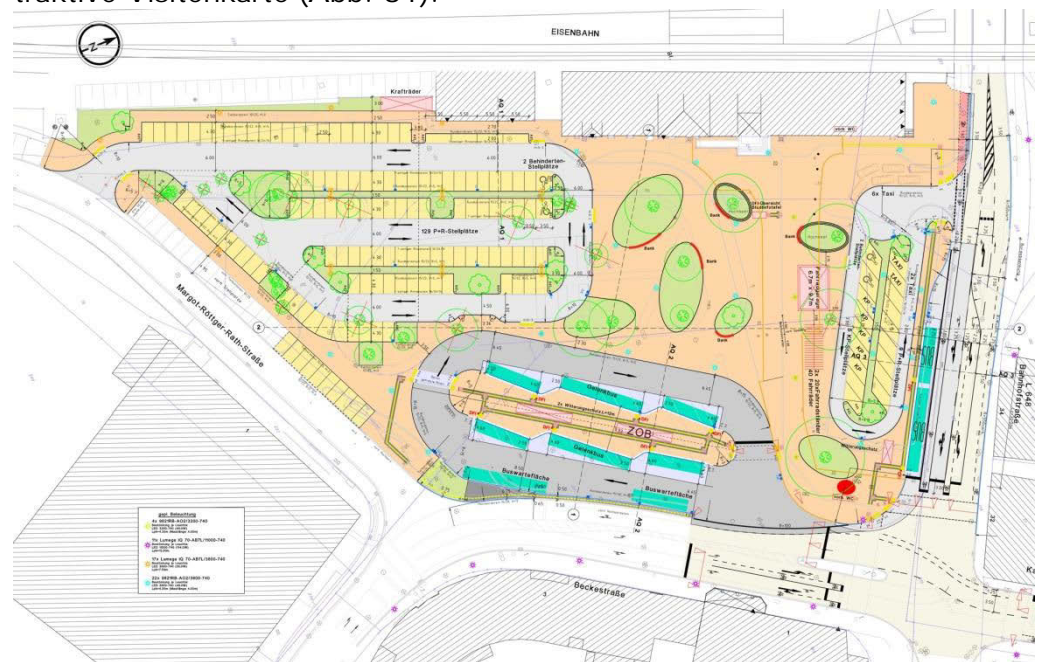


Abb. 31 Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Schwerte

7 Radverkehr

7.1 Analyse

Dem Radverkehr als Teil der Nahmobilität kommt im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2025 eine besondere Bedeutung zu, da hier angesichts der derzeit geringen Nutzung hinsichtlich einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl die größten Steigerungspotenziale gesehen werden. Um diese Potenziale abrufen zu können, sind umfassende Maßnahmen erforderlich, die auf der Basis einer Bestandsanalyse entwickelt werden sollen. Außerdem ist die Stadt Schwerte seit Oktober 2015 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte (AGFS) in NRW. Die nach einer Vorbesichtigung und Prüfung der Radverkehrssituation durch die AGSF erhaltenen Hinweise, an welchen Punkten noch Verbesserungen eingeleitet werden sollten, hat die Stadt Schwerte vor der Aufnahme umgesetzt.

Schwerte ist hinsichtlich der Topographie überwiegend gut für das Radfahren geeignet. Die Innenstadt und die wesentlichen Wohnstandorte liegen im Ruhrtal, größere Steigungen sind nur zum Erreichen weniger Stadtteile zu überwinden.

Das Hauptverkehrsstraßennetz ist derzeit nur teilweise mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Radwege bestehen an der Schützenstraße und an der Lohbachstraße (Abb. 32). An vielen innerörtlichen Abschnitten ist der Gehweg zur Mitbenutzung für Radfahrer freigegeben, auf anbaufreien Abschnitten und Außerortsstrecken können die vielfach vorhandenen Mehrzweckstreifen genutzt werden.

Auffallend ist eine an vielen Straßen wechselnde Führung des Radverkehrs auf kurzen Abschnitten (Abb. 32):

- Der Straßenzug Bahnhofstraße/Holzener Weg weist zwischen Bahnhof und Stadtgrenze Schutzstreifen, Radwege, die Regelung Gehweg - Radfahrer frei sowie Fahrbahnführung der Radfahrer bei 30 km/h und bei 50 km/h auf
- Im Zuge der Hagener Straße wird die Fahrbahnführung des Radverkehrs zweimal durch Kreisverkehrsplätze unterbrochen, an denen benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum vorhanden sind
- Auf der B 236 Hörder Straße/Béthunestraße darf der Radverkehr abschnittsweise den Gehweg mitbenutzen, auf großen Abschnitten wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

An lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten muss der Radfahrer sich vielfach die Freigabe per Drucktaster anfordern und muss somit immer anhalten (Abb. 33). An einigen Knotenpunkten finden sich aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS), die es dem Radfahrer ermöglichen, direkt an der Halteinie vor den Kraftfahrzeugen auf die Freigabe zu warten (Abb. 33).



Schwerte Schützenstraße



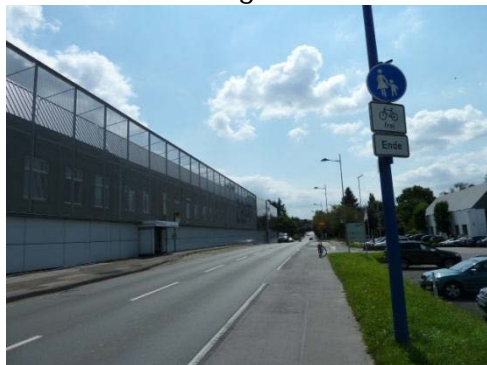
Schwerte Holzener Weg



Schwerte Ostberger Straße



Schwerte Postplatz



Letmather Straße B 236



Béthunestraße B 236



Westhofen Hagener Straße



Westhofen Kreisverkehr Hagener Straße/Wannebachstraße

Abb. 32 Unterschiedliche Radverkehrsanlagen und Radverkehrsführungen in Schwerte



Abb. 33 Drucktaster zur Freigabebeanforderung am Knotenpunkt Letmather Straße B 236/Iserlohner Straße L648 in Villigst (links) und ARAS am Bürenbrucher Weg in Ergste (rechts)

Zahlreiche Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet weisen Poller und /oder Umlaufschranken auf, die den Radverkehr zumeist unnötig bremsen. Hier wird – nicht zuletzt auch infolge entsprechender Hinweise der AGSF – bereits der Abbau nicht erforderlicher Poller und Umlaufschranken betrieben. Eine Überprüfung durch die Stadt ergab, dass 20 von 22 Umlaufschranken und 10 von 29 Pollern abgebaut werden können (Abb. 34).



Abb. 34 Beispiele von nicht erforderlichen Pollern und Umlaufschranken

Die Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung durch den Radverkehr ist bereits an 14 Straßen möglich, allerdings handelte es sich bisher jeweils um Einzelfallentscheidungen. Auch hier hat die Stadt jetzt eine umfassende Prüfung aller Einbahnstraßen hinsichtlich der Möglichkeit, sie im Radverkehr in Gegenrichtung zu benutzen, vorgenommen. Von den 32 untersuchten Einbahnstraßen können immerhin drei Viertel (24) zusätzlich freigegeben werden. Nur an engen und stark belasteten Straßen, wie der Ostenstraße oder der Brückstraße, ist eine Freigabe aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Das Thema Abstellen des Fahrrades ist vor allem in der Innenstadt relevant. Eine Analyse der bestehenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zeigt hier einige Defizite auf:

- Es gibt mit 125 Stellplätzen in der Summe recht wenige Stellplätze in der Innenstadt, die sich auf viele kleine und gestalterisch sehr unterschiedliche Einheiten verteilen (Abb. 35).

- Die Gestaltung und die Qualität der Abstellanlagen sind uneinheitlich, häufig finden sich ältere und unattraktive Anlagen.
- Passend dazu wurde auch eine vergleichsweise geringe Nachfrage beobachtet.
- Nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen am Bahnhof stehen mit ca. 200 Anlagen ausreichend Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.

Ein weiterer Aspekt ist die seitens der AGSF angeregte Vorbildfunktion der Stadt (-verwaltung). Hinsichtlich des Radabstellens ist Potenzial für Verbesserungen festzustellen: Das Rathaus 1 hat eine kleine aber immerhin überdachte Abstellanlage, am Rathaus 2 fehlt sie dagegen völlig.



Schwerte Marktplatz



Schwerte Gasstraße/Stadtpark



Schwerte Postplatz



Schwerte Kleppingstraße/Hüsingstraße

Abb. 35 Beispiele für Radabstellanlagen in der Innenstadt

Auf einem guten Weg ist die Situation am Bahnhof. Neben der Möglichkeit, die Radstation zu nutzen, finden sich zahlreiche, im Zuge der Umgestaltung des Vorplatzes neu errichtete Fahrradbügel. Im Rahmen der weiteren Umsetzung der Umbaumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz ist vorgesehen, die Abstellanlagen zu ergänzen und zu überdachen (Abb. 36).



Abb. 36 Radstation und neue Radabstellanlagen am Bahnhof

Die Wegweisung für den Radverkehr orientiert sich bisher weitgehend am NRW-Netz sowie an einigen regionalen Freizeitrouten wie z.B. dem Ruhrtal-Radweg. Entsprechend sind auch die wenigen innerörtlichen Ziele eher vor einem touristischen Hintergrund ausgewählt worden (Abb. 37). Die Hauptrouten des Radverkehrs (vergleiche Ziffer 7.2.1) werden damit weitgehend nicht erfasst, insofern ist das vorhandene Wegweisungssystem für den Alltagsradverkehr weniger relevant. Die Wegweiser entsprechen dem aktuellen Standard, vereinzelt finden sich noch ältere Wegweiser, die aber nicht mehr in Routen eingebunden sind.



Abb. 37 Beispiele der Radwegweisung an der Ruhr (links) und am Werner-Steinem-Platz (rechts)

In Schwerte ist das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel bisher weitgehend nicht „angekommen“. Ein Beleg hierfür ist der geringe Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsmittelwahl (vergleiche Ziffer 3.2). Während der Kreis Unna einen Radverkehrsanteil von immerhin 12% aufweist, liegt der vergleichbare Wert in Schwerte bei etwa der Hälfte (6,5%). Die geringe Wertschätzung als Alltagsverkehrsmittel spiegelt sich außer in der Nutzung und der Infrastruktur in gewisser Weise auch in der Einschätzung durch die Stadt selbst im städtischen Internet-Auftritt wider. Das Radfahren wird unter dem Oberbegriff „Sport“ ausschließlich als Freizeitbeschäftigung oder unter touristischen Gesichtspunkten erwähnt, nicht aber als Mobilitätsalternative auf der Verkehrsseite.

Die bisherigen Planungsüberlegungen zum Radverkehr bestehen ausschließlich aus Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen auf

der Strecke und Knotenpunkten. Von einem Radwegekonzept der Stadt aus dem Jahr 2006 wurde bisher wenig umgesetzt. Dies könnte u.a. daran liegen, dass die meisten Maßnahmen an klassifizierten Straßen vorgesehen waren, für die die Stadt keine Baulast hat und daher nicht selbst initiativ werden kann. Zudem sind die meisten vorgeschlagenen Maßnahmen sehr aufwändig, da vielfach der Umbau von Mehrzweckstreifen zu Hochbord-Geh- und Radwegen vorgeschlagen wird. Hier könnten einfachere Lösungen schneller zu einer Umsetzung gelangen (siehe unten). Neben baulichen Maßnahmen lassen sich aber auch durch verkehrsbehördliche Anordnungen, wie die Einrichtung von Fahrradstraßen oder Geschwindigkeitsbeschränken zur verträglicheren Fahrbahnführung des Radverkehrs Verbesserungen erzielen.

7.2 Radverkehrskonzept

Die Analyse zeigt, dass Schwerte im Radverkehr hinsichtlich der Freizeitnutzung recht gut aufgestellt ist. Das strategische Ziel muss aber die Förderung des Alltagsradverkehrs sein. Hier ist die Verbesserung der Infrastruktur sicher die Grundlage, die aber durch erweiterte Regelungen und eine Imagekampagne zu Gunsten der Alltagsnutzung des Fahrrades unterstützt werden muss.

Als Zielgröße für die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split sollte die Stadt Schwerte angesichts der Ausgangssituation den Wert von 25 %, den die AGFS für ihre Mitgliedkommunen anstrebt, lediglich als langfristiges Ziel in Betracht ziehen. Wie bereits im Prognoseszenario angeführt, ist die Verdoppelung des Radverkehrsanteils von heute 6,5 % auf 13 % bis 2025 ein realistisches Ziel. Als weiteres Ziel ist die Verringerung der Radverkehrsunfälle (45 im Jahr 2012) zu nennen.

7.2.1 Radverkehrsnetz

Die Wahl des Fahrrades zur Abwicklung von Wegen bzw. Fahrten hängt wie bei allen Verkehrsmitteln auch vom Fahrzweck ab. Das Fahrrad kann grundsätzlich für alle Fahrzwecke genutzt werden, Einschränkungen ergeben sich eher aus der Fahrtweite und der Menge gegebenenfalls mitgeführten Gepäcks. Der Ausgangspunkt der Überlegungen zu einem Netz vorrangig vom Radverkehr genutzter Wege und Straßen ist daher eine Aufstellung der Quellen und Ziele des Radverkehrs, deren Kombination einem Fahrzweck zuzuordnen ist. Wenn man als Quelle einer Fahrt mit dem Fahrrad die Wohnung ansetzt – und damit den Hinweg eines üblicherweise auftretenden Fahrtenpaares betrachtet –, sind die Ziele des Radverkehrs Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten und Freizeiteinrichtungen sowie Bahnhöfe und Haltestellen für die Nutzung des ÖPNV/SPNV als zweites Verkehrsmittel. Abb. 38 zeigt die Verteilung der Ziele des Radverkehrs in Schwerte, die im Übrigen weitgehend auch die Ziele des Fußverkehrs darstellen. Die daraus resultierenden Quell- und Zielbeziehungen stellen somit das Grundgerüst der Nahmobilität in Schwerte dar.

Die Ziele des Fuß- und Radverkehrs sind im Prinzip flächenhaft über das Stadtgebiet verteilt. Der Schwerpunkt der Ziele liegt jedoch in der Innenstadt und hier finden sich praktisch alle Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung. Die Ziele in den Stadtteilen haben in der Regel nur eine auf den jeweiligen Stadtteil bezogene Bedeutung (z.B. Kitas, Grundschulen). Daher hat die gute Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen eine große Bedeutung bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes.

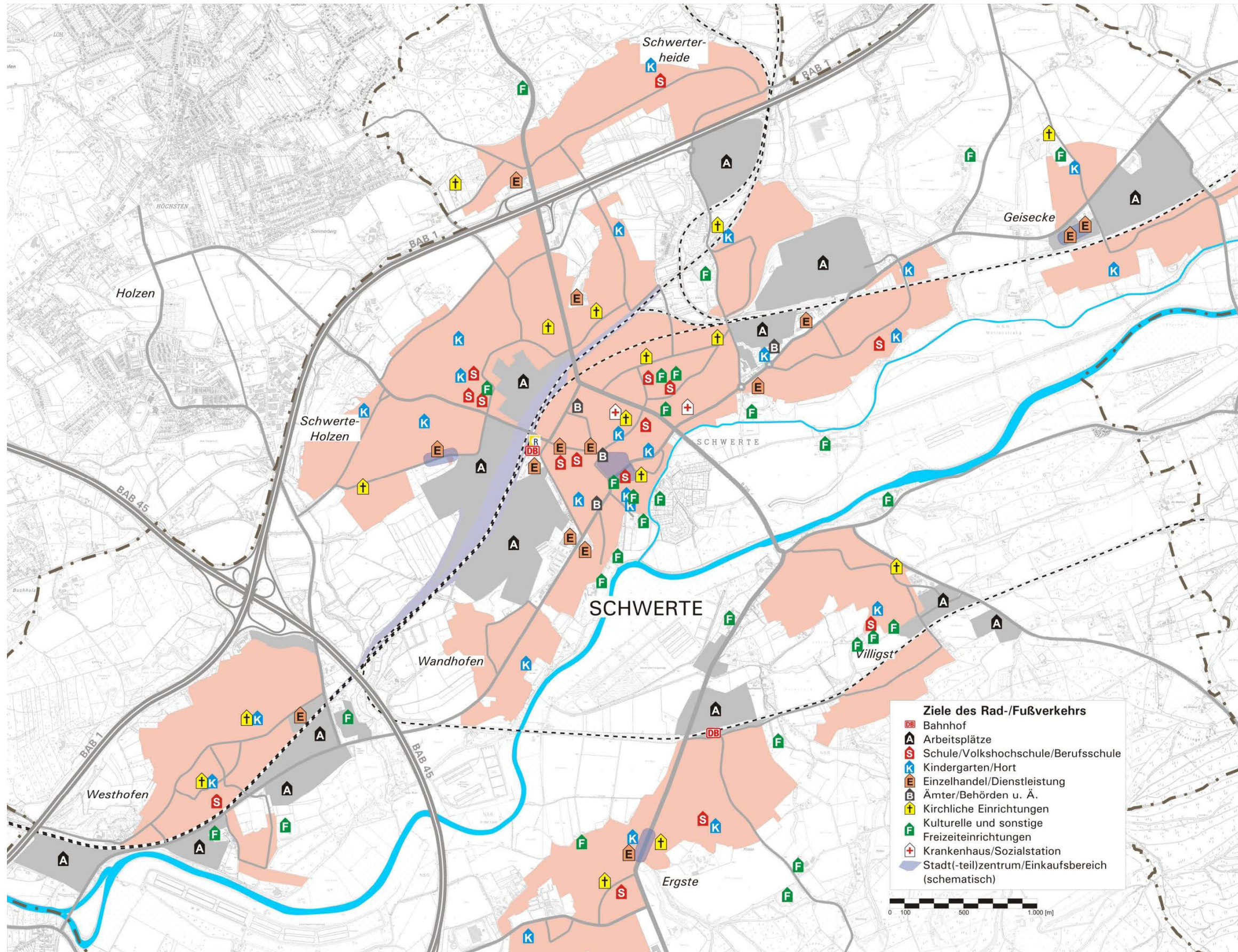


Abb. 38 Ziele des Fuß- und Radverkehrs in Schwerte

Ein Radverkehrsnetz stellt die Summe aller Straßen und Wege dar, die vom Radverkehr bei Fahrten, die über das eigene Wohnquartier hinausgehen, vorzugsweise genutzt werden können. Für die das Netz bildenden Routen ergibt sich eine Gliederung in Haupt- und Alternativrouten:

- Hauptrouten orientieren sich am Hauptverkehrsstraßennetz, bieten somit Verbindungen auf direktem Wege und sind ständig nutzbar. Nachteilig ist in Schwerte, dass einige Hauptrouten (noch) keine Radverkehrsanlagen aufweisen.
- Alternativrouten sind häufig besser zu befahren, aber zumeist mit Umwegen verbunden und zeitweise (nachts, Schlechtwetter) nicht uneingeschränkt nutzbar.

Diese Routen für den Alltagsradverkehr werden im Radverkehrsnetz ergänzt um Freizeitwege, die teilweise Abschnitte des Alltagsnetzes enthalten.

Das 2013 veröffentlichte Radverkehrskonzept des Kreises Unna⁹ enthält für alle Kommunen des Kreises einen Vorschlag für ein „Zielnetz Alltag“, das die Grundlage für das Radverkehrsnetz des Mobilitätskonzepts 2025 bildet. Im Rahmen der Diskussion dieses Netzes mit der Expertengruppe ergaben sich jedoch Anregungen, weitere Netzelemente aufzunehmen und insbesondere Änderungen in der Einstufung als Haupt- oder Alternativroute vorzunehmen. So wurde die zunächst als Hauptroute eingestufte Hörder Straße – unabhängig von der im Zuge des Ausbaus der B 236 geplanten Verbesserung der Radverkehrsanlagen – zur Alternativroute und im Gegenzug die Straßenzüge Sonnenstraße–Klusenweg und Bergische Straße–Messingstraße als Hauptrouten in den Stadtnorden und in Richtung Dortmund eingestuft. Aus gutachterlicher Sicht ist diese Einschätzung plausibel und entspricht den praktischen Erfahrungen vor Ort.

Das Hauptroutennetz (Abb. 39) orientiert sich in der Innenstadt und in zahlreichen Stadtteilen – vor allem im Süden und Westen des Stadtgebietes – am Hauptverkehrsstraßennetz, da hier keine geeigneten Alternativstrecken zur Verfügung stehen. Daher ist der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf diesen Strecken besonders hoch. Die Alternativrouten ergeben sich teilweise aus der angenehmen Führung des Radverkehrs abseits der starken Verkehrsströme im Kraftfahrzeugverkehr. Im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs sind diese Maßnahmen ebenfalls wichtige kommunale Beiträge.

⁹ Kreis Unna – der Landrat
Radverkehrskonzept Kreis Unna – Handlungskonzept
Unna 2013

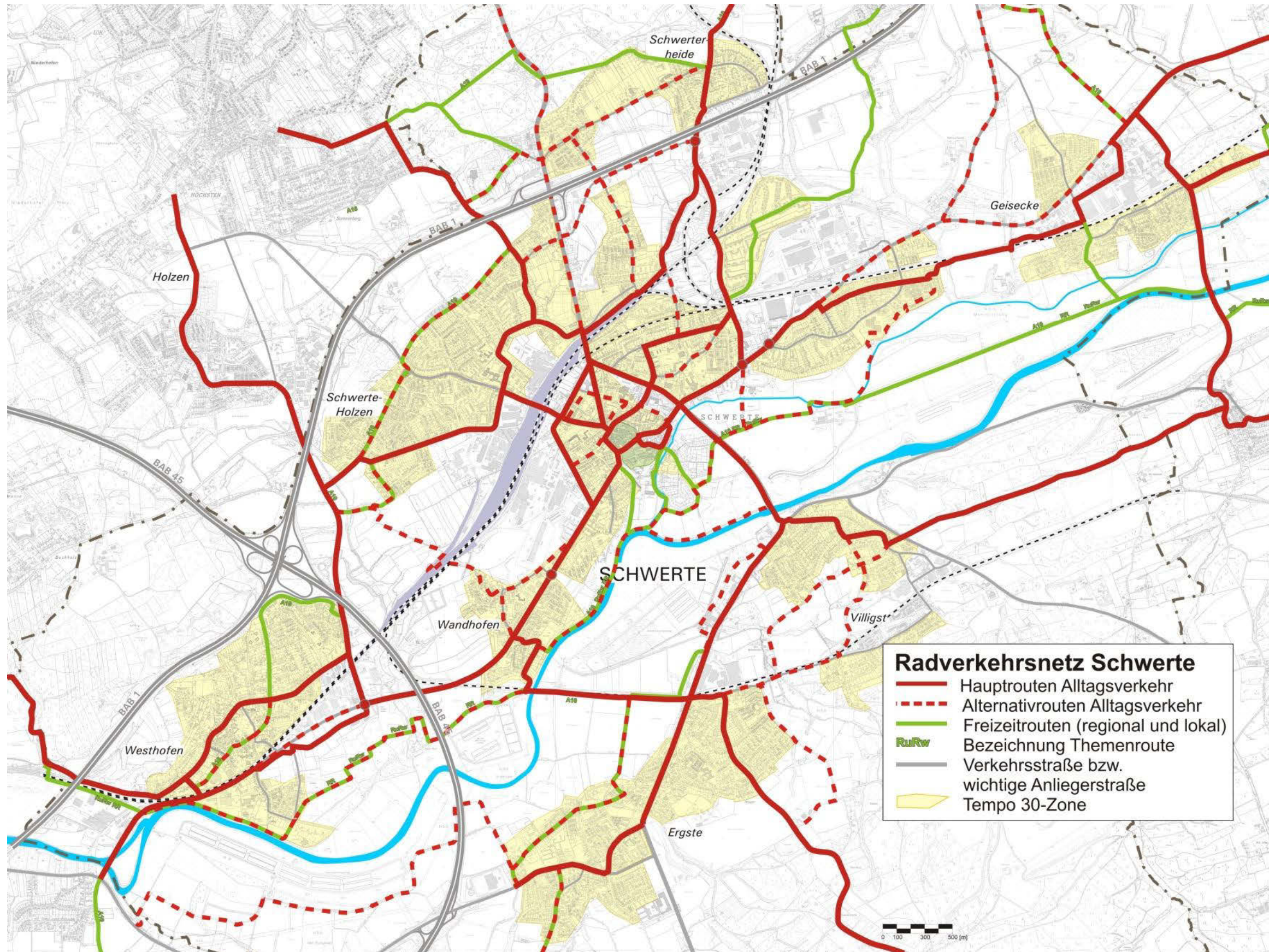


Abb. 39 Radverkehrsnetz Schwerte

7.2.2 Bauliche Maßnahmen am Radverkehrsnetz

Die aufgezeigten Mängel in der Radverkehrsführung an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen müssen angegangen und beseitigt werden. Neben der Finanzierung ist als weiteres Problem festzustellen, dass es sich vielfach um klassifizierte Straßen handelt, bei denen die Stadt Schwerte auf die Mitwirkung und –Finanzierung des jeweiligen Baulastträgers angewiesen ist. Im Radverkehrskonzept des Kreises Unna werden für zahlreiche betroffene Straßen Maßnahmenvorschläge vorgeschlagen, die durchweg sinnvoll sind und eine gutes Verhältnis von Aufwand und Ertrag aufweisen. So sollen die vielfach vorhandenen Mehrzweckstreifen – z. B. an der Hagener Straße und der Wannebachstraße – zu Radfahrstreifen ummarkiert werden. Diese Maßnahmen werden in das Mobilitätskonzept 2025 übernommen.

In der Expertengruppe wurde die Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen auf dem Haupttroutennetz diskutiert. Als besonders dringend werden die B 236 auf ganzer Länge, die Karl-Gerharts-Straße, die Bahnunterführung Holzener Weg, die Hagener Straße auf ganzer Länge und die Wannebachstraße in Westhofen eingestuft (Abb. 40). Insbesondere die Radverkehrsanlagen im Zulauf zum Bahnhof sollten im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit dem verbesserten B+R-Angebot attraktiver gestaltet werden. Bahnhofstraße, Karl-Gerharts-Straße und der Holzener Weg sollten hierzu als Maßnahmenbündel verstanden werden.

Da aus Kostengründen kurzfristig keine flächenhafte Realisierung aller an diesen Straßen erforderlichen Maßnahmen möglich ist, soll aus gutachterlicher Sicht als Schwerpunkt zunächst die Verbindung zwischen der Innenstadt und Westhofen, also vor allem die Hagener Straße angegangen werden. Daneben soll im Rahmen des oben erwähnten Maßnahmenbündels im Umfeld des Bahnhofs die Karl-Gerharts-Straße auf die Möglichkeit einer Ummarkierung zu Gunsten von Radfahr- oder Schutzstreifen untersucht werden.



Schwerte Hagener Straße L 673



Westhofen Hagener Straße L 673



Schwerte Karl-Gerharts-Straße
L 648



Schwerte Bahnhofstraße/Holzener
Weg L 648



Schwerte Hörder Straße B 236



Schwerte Béthunestraße B 236



Ergste Letmather Straße B 236



Westhofen Wannebachstraße
L 672

Abb. 40 Vorrangige Streckenabschnitte bei der Verbesserung der Radverkehrs-führung

7.2.3 Betriebliche und regelnde Maßnahmen

Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Die Freigabe von Einbahnstraßen wird in Schwerte derzeit flächenhaft umgesetzt (siehe oben), so dass hier kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein relativ neues Element der Radverkehrsförderung. Die Einrichtung von Fahrradstraßen verdeutlicht den Willen der betreffenden Kommune, den Radverkehr sichtbar zu fördern und seine Rolle im lokalen Verkehrsgeschehen zu stärken. Fahrradstraßen sind in erster Linie dem Radverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, d.h. Fahrradstraßen sind zumeist Teil einer Tempo 30-Zone. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. Die Fahrradstraße wird mit Zeichen 244.1 und entsprechendem Zusatzschild gekennzeichnet (Abb. 41).

Nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO soll der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder es soll dies alsbald zu erwarten sein. In der Regel wird die Einrichtung einer Fahrradstraße jedoch nicht an einem entsprechenden Verkehrsaufkommen festgemacht. Es werden Straßen gewählt, die im Radverkehrsnetz wichtige Beziehungen darstellen, im Kraftfahrzeugverkehr dagegen unbedeutend sind. Straßen mit regelmäßigem Linienbusverkehr sind auch bei einem geringen Verkehrsaufkommen des ÖPNV nur in Ausnahmefällen als Fahrradstraße geeignet.



Abb. 41 Fahrradstraße – das Schild 244.1 der StVO (rechts) und Beispiele aus Hannover: Beginn der Fahrradstraße (links) und Blick aus einer Nebenstraße auf die Fahrradstraße (Mitte)

In Schwerte gibt es sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilen zahlreiche für die Einrichtung als Fahrradstraße grundsätzlich geeignete Straßen. Sie liegen zumeist im Zuge der Hauptrouten des Radverkehrsnet-

zes, im Einzelfall kommen aber auch lokale Randbedingungen, wie z.B. der Verlauf wichtiger Schulwege zum Tragen. Es wird vorgeschlagen, für folgende Straßen die Ausweisung als Fahrradstraßen zu prüfen (Abb. 42):

- In der Innenstadt: Poststraße, Rathausstraße, Friedensstraße, Nordwall, Haselackstraße
- In Villigst: Schulstraße, Schröders Gasse
- In Westhofen: Eickhofstraße, Labuissierestraße
- In Schwerte-Nord: Bergische Straße, Klusenweg (ohne nördlichen Abschnitt mit Busverkehr)
- Im Schwerter Osten, parallel zur Schützenstraße: Am Sohlenkamp/Gotenstraße

Tempo 30 zur besseren Verträglichkeit der Fahrbahnführung des Radverkehrs

An Straßen, an denen die Einrichtung von getrennten Radverkehrsanlagen oder zumindest von Schutzstreifen nicht möglich ist, kann durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h die gemischte Führung des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn verträglich gemacht werden. Ein gutes Beispiel dafür ist die Beckestraße. Es wird empfohlen, weitere Strecken hinsichtlich dieser Maßnahme zu prüfen. Geeignet sind vor allem Straßen, bei denen die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf Grund vielfältiger Nutzungen des Straßenraums eine untergeordnete Rolle spielt, wie z.B. die Durchfahrt der Innenstadt im Straßenzug Wittekindstraße–Nordwall–Friedensstraße–Westwall.

7.2.4 Handlungskonzept Radverkehrsnetz

Die in den vorigen Ziffern angeführten Maßnahmen im Radverkehrsnetz werden in Abb. 42 zusammenfassend dargestellt. Neben den Haupt- und Alternativrouten sind die Vorschläge für Fahrradstraßen sowie die Streckenabschnitte mit hohem Handlungsbedarf abzulesen.

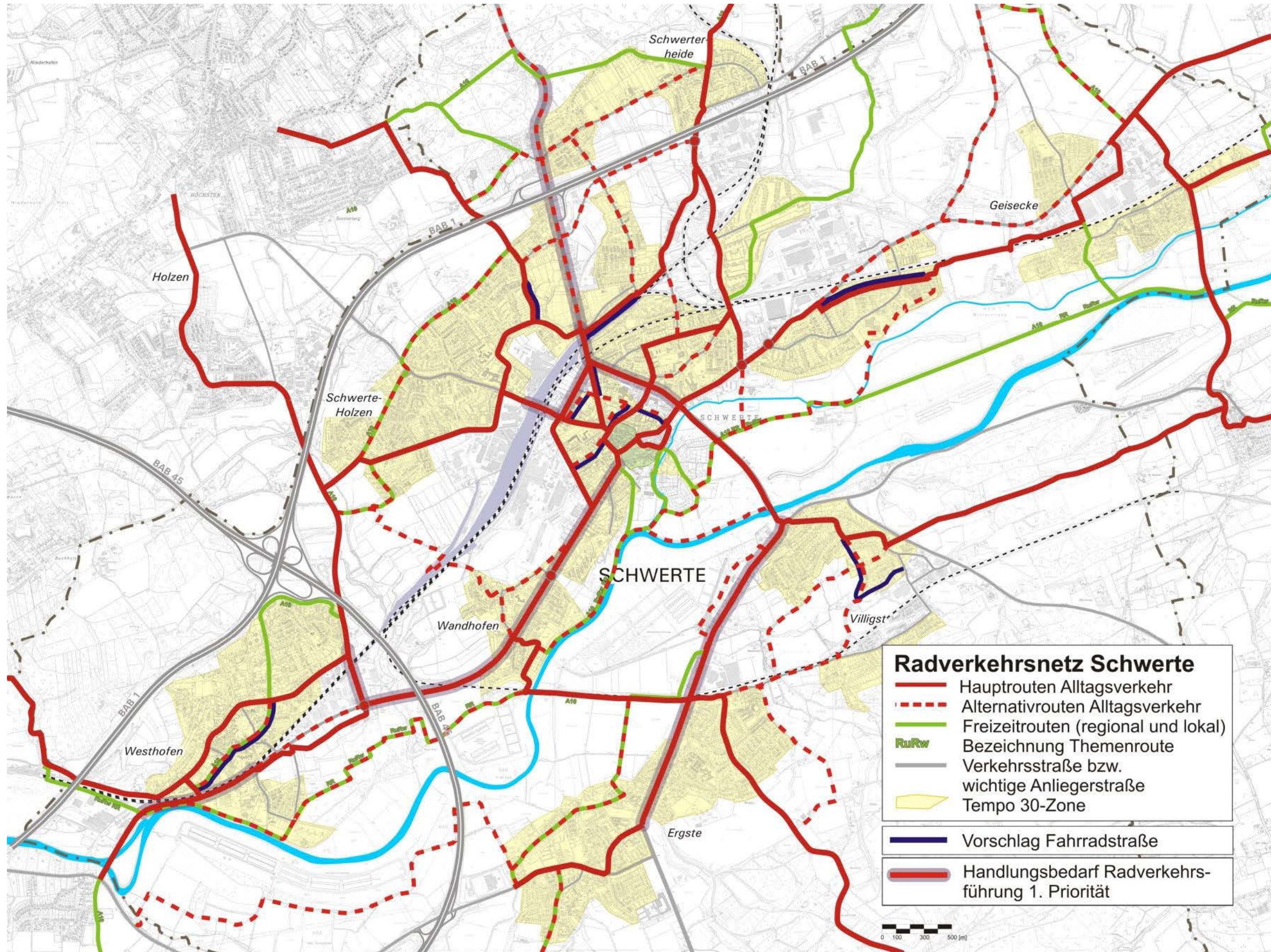


Abb. 42 Handlungskonzept für das Radverkehrsnetz Schwerte

7.2.5 Abstellanlagen für den Radverkehr

Die Analyse zeigt einen Erneuerungs- und Ergänzungsbedarf der Radabstellanlagen in der Innenstadt. Die Ergänzung des Stellplatzangebotes sollte in Abweichung von der bisherigen Vorgehensweise eher in größeren Einheiten erfolgen. Abb. 43 zeigt einen Vorschlag, der die Ergänzung von etwa 120 Stellplätzen (entspricht 60 Fahrradbügeln) in Einheiten von etwa 20 Stellplätzen am Rand der Fußgängerzone und am Markt vorsieht.

Im Rahmen der weiteren Umsetzung der Umbaumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz ist vorgesehen, die Abstellanlagen zu ergänzen und zu überdachen. Mit ca. 200 Anlagen stehen dann ausreichend Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.

Neben der Innenstadt ist auch das Stellplatzangebot in den zentralen Bereichen der Stadtteile zu verbessern. Außerdem sollten wichtige Ziele des Radverkehrs mit ausreichenden und guten Radabstellanlagen ausgestattet werden. Dies gilt außer für städtische Gebäude und andere öffentliche Einrichtungen (Abb. 44) auch für große Einzelhandelsbetriebe, auf die die Stadt mit entsprechenden Wünschen zugehen muss.

Ein weiterer Aspekt ist das Abstellen des Fahrrades an der Wohnung. In Quartieren mit Mehrfamilienhausbebauung stellt die Möglichkeit, das Rad im Straßenraum oder auf privaten Vorflächen sicher abstellen und anschließen zu können (Abb. 44), eine wesentliche Attraktivitätssteigerung – z.B. gegenüber der Unterbringung im eigenen Kellerraum – dar, da man sofort losfahren kann, während man zum Kraftfahrzeug oder zum Bus erst noch gehen muss.

Ein spezielles Angebot für Touristen stellen gratis nutzbare Fahrradboxen dar, in denen das Tourenrad samt Gepäck sicher untergestellt werden kann. Abb. 45 zeigt ein Beispiel, bei dem die Boxen mit dem Fahrrad Schloss abgeschlossen werden können. Eine Aufstellung solcher Boxen könnte an einem zentralen Punkt sinnvoll sein, allerdings ist auf die gestalterische Integration besonderer Wert zu legen. Der Verweis auf die Fahrradstation am Bahnhof genügt wegen der fehlenden Zentralität für Radtouristen vermutlich nicht. Ein Bewerben dieser Einrichtung am Ruhrtalradweg kann ein weiteres Argument für den Radwanderer sein, eine Pause in Schwerte einzulegen.

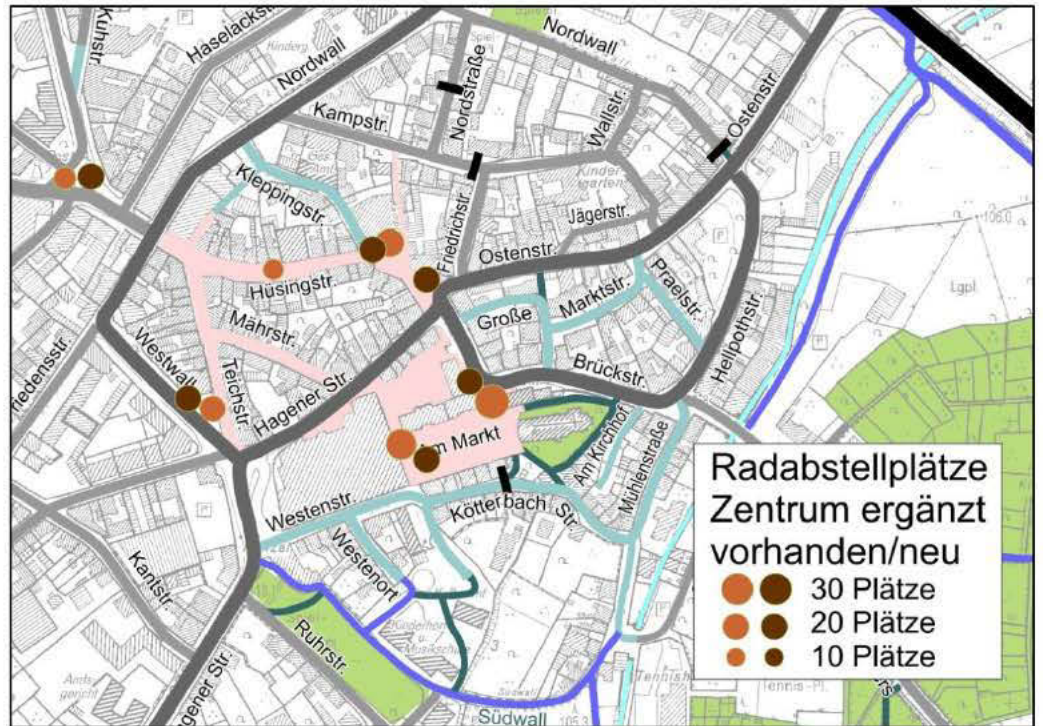


Abb. 43 Vorschlag zur Ergänzung der Radabstellanlagen in der Innenstadt



Abb. 44 Radabstellen an öffentlichen Einrichtungen (Beispiel Marienkrankenhaus, links) und wohnungsnah (Beispiel Hannover-Linden, rechts)



Abb. 45 Fahrradbox für Radtouristen (Beispiel: Buchholz i. d. N., links) und potenzielle Nutzer am Postplatz (rechts)

7.2.6 Maßnahmen an Knotenpunkten

Wartezeiten an Knotenpunkten sollten für die Radfahrer minimiert werden, indem sie an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten eher wie Kraftfahrzeuge als wie Fußgänger „behandelt“ werden. Dazu gehört der Abbau der Anforderungen per Drucktaster. Von Radfahrern genutzte Furten sollten regelmäßig in jedem Umlauf freigegeben werden. An breiten Furten sorgt die lange Räumzeit, die für Fußgänger erforderlich ist, dafür, dass die Freigabezeit für Radfahrer bei gemeinsamer Signalisierung mit dem Fußgänger zu früh abgebrochen wird. Hier sollte der Radfahrer mit dem Kraftfahrzeugverkehr signalisiert werden oder (besser) eigene Signale erhalten.

Das auch in Schwerte, beispielsweise in der Beckestraße, bewährte Mittel des aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) gegeben sind, sollte an weiteren Knotenpunkten eingesetzt werden. ARAS ermöglichen es dem Radverkehr an Lichtsignalanlagen an den aufgestauten Kraftfahrzeugen vorbei zu fahren und sich vor dem Kraftfahrzeugverkehr aufzustellen. Insbesondere abbiegende Radfahrer sind damit im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs und können vor diesem abfließen. Es wird empfohlen die Knotenpunkte in der Innenstadt und in den Stadtteilen hierzu systematisch zu überprüfen.

7.2.7 Wegweisung

Die Analyse zeigt, dass die vorhandene Wegweisung am NRW-Netz und an weiteren Freizeitrouten orientiert ist und dadurch für den Alltagsradverkehr nur teilweise sinnvolle Routen ausweist. Hier sollte eine Ergänzung der Wegweisung auf der Basis des Radverkehrsnetzes durch die Stadt erfolgen. Auf Kreisebene ist derzeit eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit Fragen der Radwegweisung beschäftigt und die verschiedenen Ebenen der Wegweisung – Radverkehrsnetz NRW, Radverkehrsnetz Kreis Unna, Radverkehrsnetz Stadt Schwerte – koordiniert.

Der Wert einer Wegweisung für den Alltagsradverkehr wird gelegentlich in Frage gestellt, da der Radfahrer seine „üblichen“ Wege ja kennt. In der Schwerter Situation, in der viele Bürgerinnen und Bürger erst beginnen sollen, gewohnheitsmäßig Rad zu fahren, ist es sicher sinnvoll, insbesondere diejenigen Routen aufzuzeigen, die von den bisher mit dem Kraftfahrzeug genutzten Routen abweichen. Zudem kommt man immer einmal in Stadtteile, die man nicht so gut kennt wie seinen eigenen Stadtteil oder die Innenstadt. Insofern ist eine Wegweisung innerörtlicher Radrouten sinnvoll.

7.2.8 Öffentlichkeitsarbeit

Ein wesentlicher Aspekt der Radverkehrsförderung ist die Öffentlichkeitsarbeit. Damit kann das Fahrrad in das Bewusstsein der Einwohner gerückt werden und das sogenannte Fahrradklima gefördert werden. Zahlreiche Mitgliedskommunen der AGSF haben hier viel bewegt und erreicht, so dass sich Schwerte auf ein bewährtes Repertoire von Maßnahmen stützen

kann. Im Vorfeld der Mitgliedschaft in der AGSF sind folgende Aspekte vorrangig zu berücksichtigen (Abb. 46):

- Politik und Verwaltung gehen in der Fahrradnutzung voran. Das betrifft Dienstwege und Fahrten zu Sitzungen sowie auch die verstärkte private Nutzung des Fahrrads insbesondere im Alltagsverkehr.
- Der Schwerter Radverkehrs-Aufbruch braucht – mindestens – ein Gesicht, d.h. ein lokal Prominenter sollte sich für Aktionen rund ums Fahrrad zur Verfügung stellen und so eine Vorbildfunktion ausüben.
- Alle Maßnahmen im Radverkehr werden öffentlichkeitswirksam präsentiert/inszeniert. Damit kann das Thema Radverkehr kontinuierlich in der Presse und der Stadtöffentlichkeit präsentiert werden und so das Fahrradklima fördern.
- Besonders erfolgversprechend sind zielgruppenorientierte Aktionen, z.B. für Schüler, ältere Mitbürger oder Pendler – auch unter Verkehrssicherheitsaspekten.
- Bei Aktionstagen oder Ähnlichem wird es nicht schwer sein, den lokalen Fahrradhandel (derzeit zwei Geschäfte) und die Radstation zur Mitwirkung zu bewegen, da sie von einer stärkeren Radnutzung unmittelbar profitieren.
- In Veröffentlichungen der Stadt und im Internetauftritt sollte das Alltagsradfahren gleichwertig zum Freizeitradeln behandelt werden. Eine Standardmaßnahme ist die Herausgabe eines Fahrradstadtplans (analog und digital), der das Radverkehrsnetz und weitere Informationen zum Abstellen, zu Bike & Ride und Ähnlichem enthält.
- Für die betroffenen Relationen sollte das E-Bike/Pedelec zur leichteren Überwindung der Topographie als geeignete Alternative beworben werden.
- Analog zum Klimaschutzbeauftragten sollte in der Stadt die Stelle einer oder eines Fahrradbeauftragten eingerichtet werden, die/der sich um die Belange des Radverkehrs kümmert und bei sämtlichen Planungen gehört werden muss.
- Akteure im Zusammenhang mit Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sind neben der Stadtverwaltung und der Stadtpolitik auch der örtliche ADFC und im Zusammenhang mit der Verknüpfung mit dem ÖPNV die Träger des ÖPNV.



Abb. 46 Beispielhafte Materialien zur Radverkehrsförderung

8 Fußverkehr

8.1 Analyse

Der Fußverkehr wird in seiner Bedeutung oft unterschätzt, stellt er doch im Binnenverkehr häufig bis zu 20 % aller Wege (in Schwerte zurzeit 14 %). Auch Wege zu Fuß sollen

- auf direkten Wegen,
- auf qualitativ hochwertigen Verkehrsanlagen sowie
- sicher und behinderungsfrei

durchgeführt werden können. Als spezielle Anforderung kommt hier die Barrierefreiheit hinzu. Nutznießer barrierefreier Wege sind alle Verkehrsteilnehmer mit Mobilitätseinschränkung. Dazu zählen neben den Menschen mit Behinderungen auch Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit schwerem Gepäck. Insbesondere in kleineren Kommunen wie Schwerte, wo viele Wege hinsichtlich der Entfernung zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden können, kommt der Gleichwertigkeit der Verkehrsmittel hinsichtlich der o.g. Kriterien eine besondere Bedeutung zu.

Der Fußverkehr als Alltagsverkehr kann im Mobilitätskonzept, d.h. der strategischen Planung für das gesamte Stadtgebiet, nicht flächenhaft berücksichtigt werden, da die Wege, die Quell-Ziel-Beziehungen und die Zuordnung zu Verkehrsanlagen nur kleinräumig zu betrachten und zu berücksichtigen sind. Die Belange des Fußverkehrs spielen eher auf Quartiers- oder Straßenebene eine Rolle. Gleichzeitig treten Fußwege auch als erster oder letzter Teil von Wegeketten, d.h. zwischen der Quelle/dem Ziel und der Abstellanlage des Kraftfahrzeugs/Fahrrades oder der Haltestelle des Busses oder der Bahn auf. Besonders verdichtet und mengenmäßig relevant sind Fußwege in der Innenstadt zu beobachten. Im Mobilitätskonzept wird der Fußverkehr daher exemplarisch im Rahmen des Innenstadtkonzeptes behandelt. Die Grundsätze der Fußverkehrsplanung können aber auch auf die übrigen Stadtbereiche übertragen werden.

Das Fußverkehrsnetz der Innenstadt verknüpft die Ziele des Fußverkehrs (Abb. 48). Neben den straßenbegleitenden Gehwegen können zahlreiche selbständig geführte Gehweg – oft in Grünanlagen – genutzt werden. Weitere Elemente des Fußverkehrsnetzes sind die durch Lichtsignalanlagen gesicherten oder baulich als Mittelinsel eingerichteten Überquerungsstellen. An zwei Hauptverkehrsstraßen fehlen allerdings Überquerungsstellen auf einem längeren Abschnitt: Auf der Béthunestraße westlich der Wittekindstraße und auf der Hagener Straße zwischen Westenstraße und Beckestraße.

Die Qualität der Fußverkehrsanlagen hinsichtlich Breite und Oberfläche fällt unterschiedlich aus; in den Platzbereichen ist sie durchweg gut (Abb. 47 obere Hälfte). Einige straßenbegleitende Gehwege sind in der Breite nicht ausreichend, zusätzlich wird der Verkehrsraum der Fußgänger aber durch Geschäftsauslagen, Fahrradständer oder Sperrketten eingeengt (Abb. 47 untere Hälfte).



Fußgängerzone Hüsingstraße



Werner-Steinem-Platz



Postplatz



Hagener Straße südlich Liethstraße



Bahnhofstraße



Westwall



Hagener Straße westlich Brück-
straße



Brückstraße

Abb. 47 Fußgängerbereiche und Gehwege: Gute Beispiele (obere Hälfte) und verbesserungsfähige Beispiele (untere Hälfte)

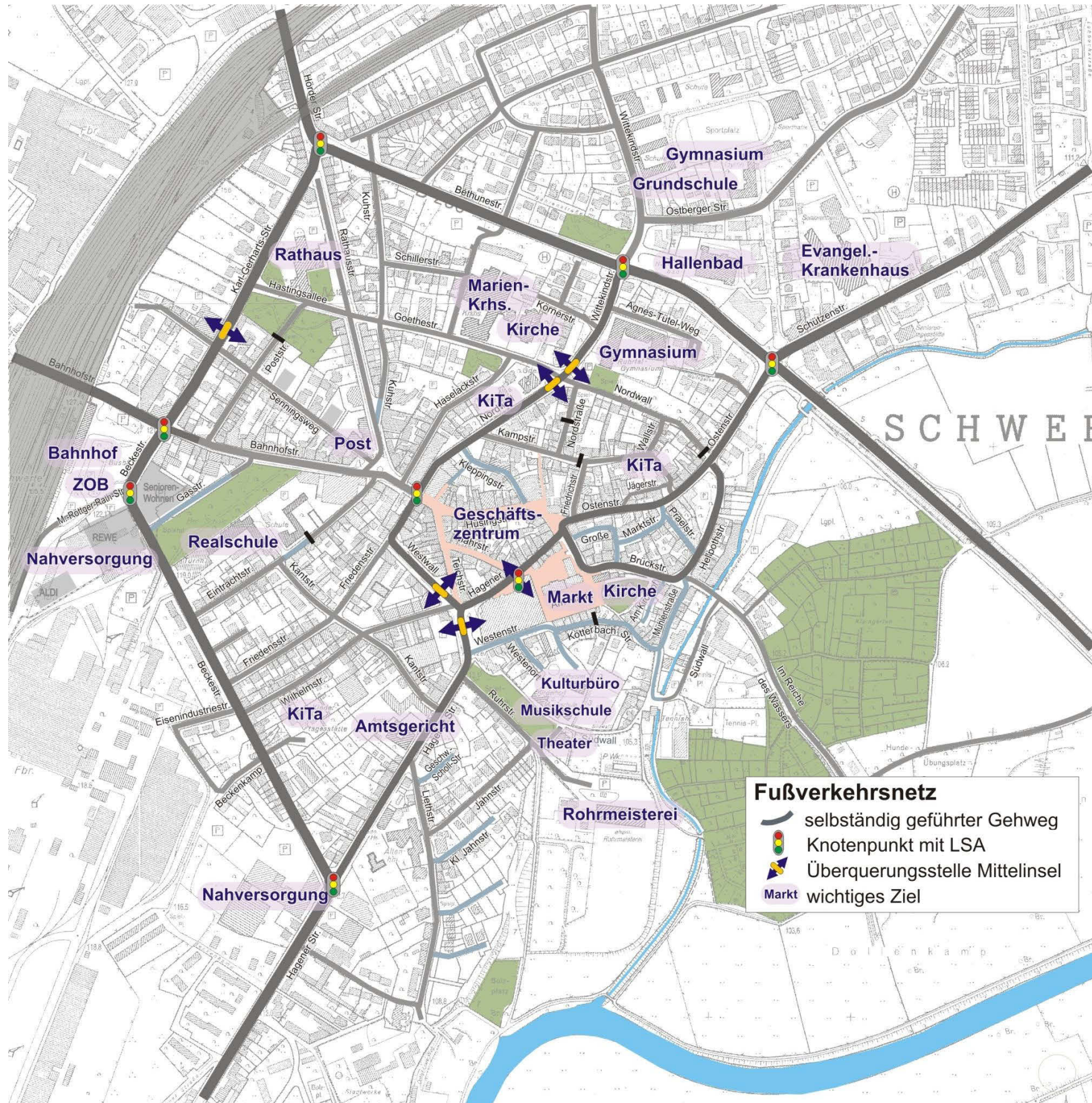


Abb. 48 Fußverkehrsnetz in der Innenstadt

Auf der Béthunestraße besteht im genannten Abschnitt an mehreren Stellen Überquerungsbedarf, der sich unter anderem aus der Lage zweier Schulen nördlich der Straße, einem Ärztehaus und dem Marienkrankenhaus herleiten lässt. Im Bereich Kuhstraße/Mülmkestraße und am Zugänge zum Parkdeck lässt sich vor Ort häufiges, ungesichertes Überqueren feststellen (Abb. 49). Die Beobachtungen vor Ort unterstreichen nochmals die große Bedeutung der Umgestaltung der B 236 mit dem Ziel der städtebaulichen Integration (vergleiche Ziffer 4.3).



Abb. 49 Ungesicherte Überquerung der Béthunestraße durch Fußgänger

Im Integrierten Handlungskonzept (IHK) der Stadt Schwerte von 2013 wird eine Abfolge wichtiger Einrichtungen und Stadträume vom Bahnhof bis zur Rohrmeisterei beschrieben, die eine bedeutende Achse des Fußverkehrs darstellt. Sie besteht aus Bereichen mit zumeist guter Aufenthaltsqualität, die von Hauptverkehrsstraßen oder Barrieren unterbrochen werden. Das Überqueren dieser Bereiche ist oft problematisch und es ergibt sich Optimierungspotenzial an mehreren Punkten:

- Bei der Überquerung Beckestraße vor dem Bahnhof treten extreme Wartezeiten für Fußgänger auf. Hier sollte eine Überprüfung der Lichtsignalsteuerung mit dem Ziel einer stadtverträglichen Umlaufzeit erfolgen.
- Bei der Überquerung Nordwall im Zuge der Hüsingstraße ergeben sich Behinderungen beim Überqueren durch einbiegende Fahrzeuge; die Wartezeiten sind akzeptabel.
- Die Überquerung der Brückstraße von der Hüsingstraße zur Großen Marktstraße im Kurvenbereich ist zu verbessern.
- Die Fußgängerverbindung Westenort – Rohrmeisterei ist derzeit nicht optimal, der Ausbau der Verbindung gestaltet sich wegen der Eigentumsverhältnisse aber offenbar schwierig.

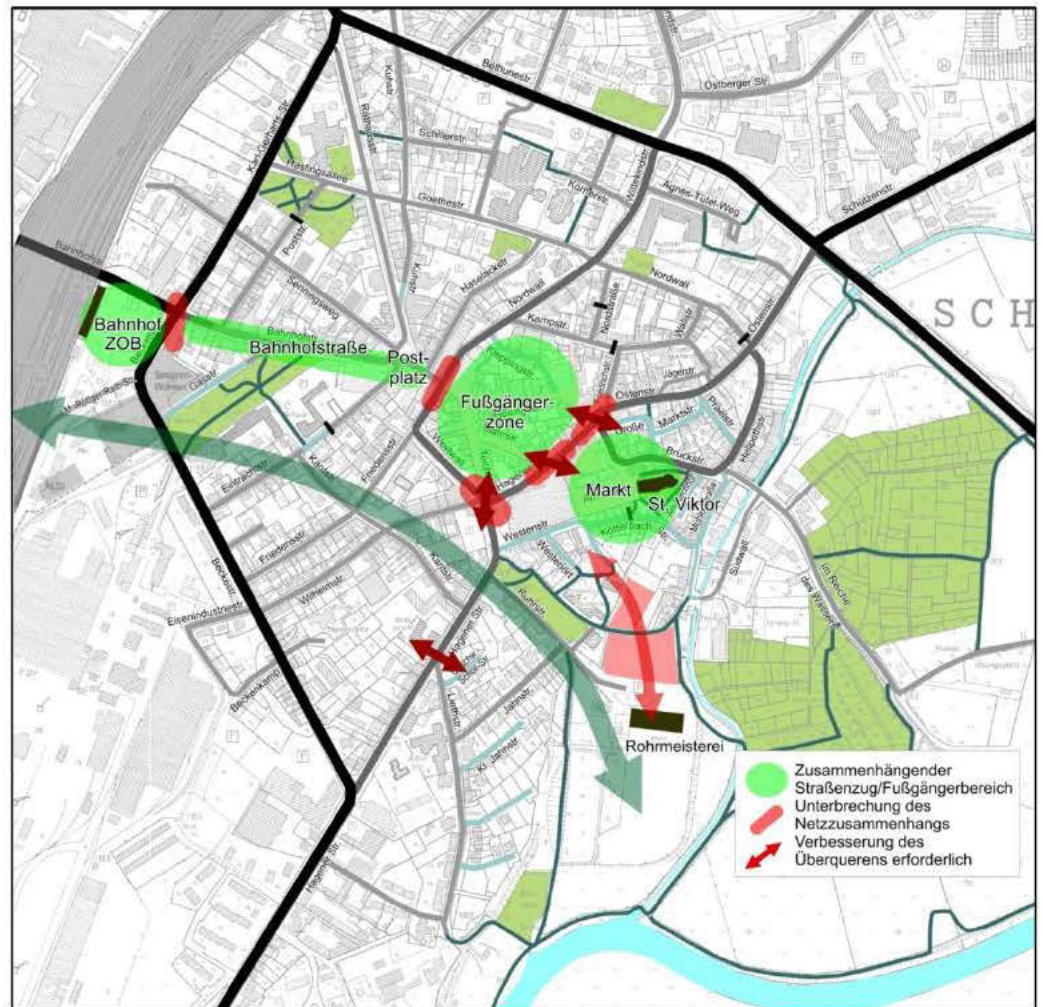


Abb. 50 Fußgängerachse in der Innenstadt

8.2 Maßnahmen

Das strategische Ziel der Verkehrsplanung für den Fußverkehr ist die gleichwertige Berücksichtigung der Fußgängerbelange in der Entwurfsplanung (z.B. Gehwegbreiten, Höhenversätze) unter dem Aspekt der Barrierefreiheit sowie die mit dem Kraftfahrzeugverkehr mindestens vergleichbare Berücksichtigung des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen.

Maßnahmen für den Fußverkehr im Innenstadtbereich zielen auf die Verbesserung der genannten Mängel ab. Dazu zählen

- die Überprüfung sehr langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (auch für Fußgänger gibt es eine Qualität im Verkehrsablauf!),
- die Überprüfung der Notwendigkeit des Einsatzes von Sperrgittern in Knotenpunktbereichen sowie
- die Einrichtung von fußgängerfreundlichen Überquerungsbereichen.

Hinsichtlich der letztgenannten Maßnahme werden die ebenfalls in Abb. 50 angeführten Bereiche der Hagener Straße an den Knotenpunkten

Mährstraße und Werner-Steinem-Platz beispielhaft betrachtet. Hier werden Umgestaltungen der Knotenpunktbereiche mit einer einheitlichen Oberflächengestaltung von Fahrbahn und Seitenraum empfohlen.

Am Knotenpunkt Hagener Straße/Mährstraße zeigen Verkehrsbeobachtungen einen starken querenden Fußgängerstrom. Die Fußgänger wählen aber oft auch den direkten Weg zwischen City-Center und Mährstraße unter Umgehung der etwas umwegigen Führung über die vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage. Daher wird vorgeschlagen, die Überquerungsstelle gestalterisch durch eine einheitliche Oberflächengestaltung zu betonen und die Fußgängerlichtsignalanlage aufzugeben (Abb. 51). Der vorhandene – zu schmale – Radfahrstreifen wird in einen Schutzstreifen umgewandelt. Angesichts der bereits heute vergleichsweise geringen Belastung im Kraftfahrzeugverkehr – die gegebenenfalls noch abnehmen könnte (vergleiche Ziffer 4.4.1) – kann der Bereich mit einer Shared Space-Regelung, d.h. einer gleichrangigen Abwicklung aller Verkehrsarten ohne Priorisierung des Kraftfahrzeugverkehrs betrieben werden. Damit wird eine Verknüpfung der Hagener Straße und der kreuzenden Fußgängerzone in Regelung und Gestaltung erreicht.

Am Knotenpunkt Hagener Straße/Westwall einschließlich des Werner-Steinem-Platzes wird eine ähnliche Gestaltung der Hagener Straße vorgeschlagen (Abb. 52). Hier wird der Platzbereich des Werner-Steinem-Platzes gestalterisch nach Süden erweitert, indem die Einmündung der Hagener Straße zurückgebaut und in der Oberfläche des Platzes gestaltet wird. Im gesamten Platzbereich sollen die heute vorhandenen Sperrgitter und Ketten abgebaut werden.

Die Hagener Straße kann dann vom Kraftfahrzeugverkehr prinzipiell mit 30 km/h wie heute befahren werden; in den beiden umgestalteten Bereichen wird sich eine dem jeweiligen Verkehrsgeschehen angepasste, niedrigere Geschwindigkeit ergeben. Denkbar wäre auch eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Tempo 20-Regelung.



Abb. 51 Heutige Situation und Umgestaltungsvorschlag für den Kreuzungsbereich Hagener Straße/Mährstraße

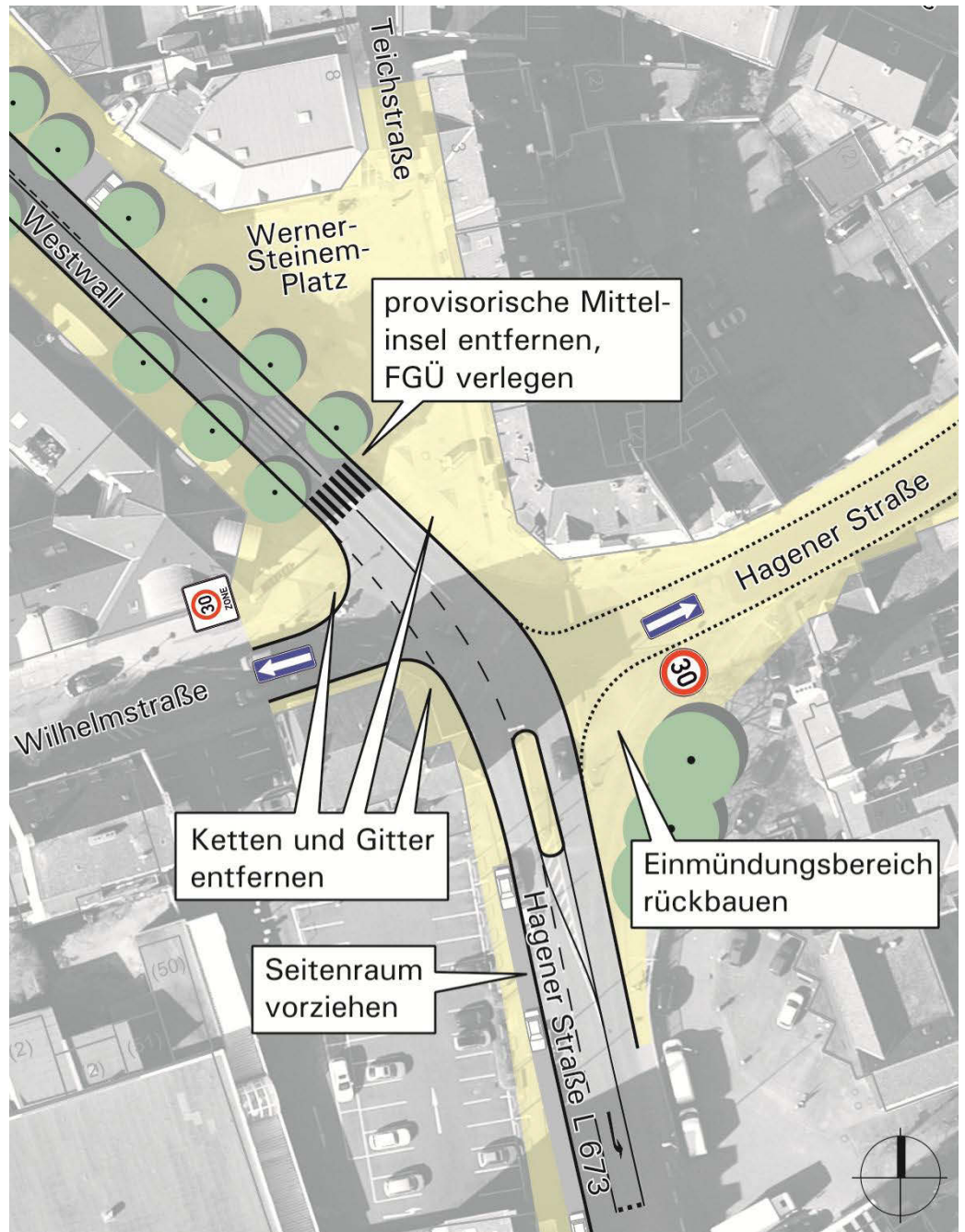


Abb. 52 Heutige Situation und Umgestaltungsvorschlag für den Werner-Steinem-Platz

Auf die Verbesserungen der Überquerbarkeit der Béthunestraße wird im Gesamtzusammenhang der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Ziffer 4.3.2 eingegangen.

9 Mobilitätsmanagement

9.1 Allgemeines

Ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kann durch das Mobilitätsmanagement geleistet werden.

Angesichts einer chronischen Unterfinanzierung des Infrastrukturbereichs sowie auf Grund des demografischen Wandels wird zukünftig der Ausbau gegenüber der innovativen, kosteneffizienten Nutzung und Organisation der Verkehrsinfrastruktur zurücktreten. Es gilt also, den Bürgern die real vorhandenen Optionen der Mobilitätsteilnahme bewusst zu machen.

Dazu betrachtet und bewirbt das Mobilitätsmanagement alle Maßnahmen, die die Bürger, Stadtbesucher und Unternehmen gezielt durch systematische Information, Beratung, Motivation und Anreizsysteme in die Lage versetzt, ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Aufwand an Kraftfahrzeugverkehr zu organisieren.

Die Zielausrichtung des Mobilitätsmanagements lässt sich anhand der folgenden Punkte verdeutlichen¹⁰:

- Förderung einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrssysteme
- Beeinflussung von Einstellungen und Verhalten im Hinblick auf eine vermehrte Nutzung von verträglicheren Verkehrsmitteln
- Erhöhung der Erreichbarkeit einzelner Standorte (z.B. Betriebe, Verwaltung, Schulen, Handels- und Freizeiteinrichtungen)
- Verbesserung der Information über verträgliche Mobilitätsoptionen
- Verbesserung der Koordination und Integration zwischen den Verkehrsmitteln
- Stärkung der Mobilitätschancen für alle durch einen einfachen, gleichberechtigten Zugang zu den Verkehrsmitteln.

9.2 Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Schwerte heute

Aktuell werden Maßnahmen, die dem Mobilitätsmanagement im weitesten Sinn zuzuordnen sind, vor allem im Bereich des ÖPNV von den VKU durchgeführt.

¹⁰ entnommen:
BMVBS (Herausgeber)
Vernetzung im Verkehr
Bonn 2008

Die VKU ergreift hinsichtlich der Förderung der Nutzung des ÖPNV Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen des Kundenkontakts. Der Zugang zum ÖPNV über den Fahrkartenerwerb wird durch insgesamt vier Vorverkaufsstellen – im Bahnhof und in drei Lottoannahmestellen – ermöglicht. Ein Fahrscheinerwerb im Internet oder über das Handy ist nicht möglich.

Die meisten Angebote der VKU sind über die Internetseite zu erreichen (Abb. 53). Für eine Beratung rund um das Angebot der VKU steht zudem die Service-Zentrale „fahrtwind“ telefonisch zur Verfügung.



Abb. 53 Internetseite der VKU mit zahlreichen Informationen zur Mobilität im ÖPNV

Zur Werbung für das Busfahren dient das Projekt „NimmBus“, das die VKU im Auftrag des Kreises Unna durchführt. Aus der Projektbeschreibung:

„Von den Kindern bis zu den Senioren – NimmBus spricht alle Menschen an und bietet verschiedene Bausteine:

- Busschule – wir machen die Schüler fit für den Busverkehr
- BusGuides für Schüler – für fairen Umgang miteinander
- VKU-Tandem – für alle, die sich noch unsicher bei der Nutzung von Bus und Bahn fühlen
- Schulungen zur Nutzung von Fahrkartenautomaten
- Training für den Bus für ältere Mitbürger“

(Quelle: Homepage der VKU)

Neben den üblichen Einzelfahrscheinen und Zeitkarten bietet die VKU als Fahrkartenangebot für spezielle Nutzergruppen an:

- das SchülerAbo plus: eine Monatskarte für alle Wege, nicht nur auf dem Schulweg
- das 9 Uhr TagesTicket, mit dem bis zu 3 Kindern unter 15 Jahren mitgenommen werden können, sowie
- das 60 plus-Abo für ältere Mitbürger, das auch als Schnupper-Abo für drei Monate angeboten wird.

Eine klassische Maßnahme des Mobilitätsmanagements ist das betriebliche Mobilitätsmanagement, mit dem Beschäftigte einzelner Unternehmen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für die Fahrt von und zur Arbeit angesprochen werden. Der Kreis Unna ist der Träger eines solchen Projektes mit dem Titel: „mobil&Job“ (Abb. 54).

In NRW besteht seit längerem mit dem „Pendlerportal“ eine Internetplattform, auf der Pendler sich zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen können. Für Schwerte findet sich dort allerdings kein Angebot (Stand 03/15).

Herzlich Willkommen bei mobil&Job, der Initiative Betriebliches Mobilitätsmanagement des Kreises Unna!

Wir informieren Sie darüber, wie Sie gemeinsam mit uns die Verkehrsabläufe für den Personenverkehr in Ihrem Unternehmen effizienter, umweltfreundlich und vor allem kostengünstiger gestalten können.

In modernen und erfolgreichen Unternehmen spielen Mobilität und Flexibilität eine entscheidende Rolle, beides Voraussetzungen für Wettbewerbsfähigkeit.

Derzeit bilden im Kreis Unna die Fahrten zwischen den Wohn- und Arbeitsplätzen sowie die Wirtschaftsverkehre rund 40 % des Gesamtverkehrsaufkommens, mit zunehmender Tendenz.

Wir möchten Ihnen durch ein Betriebliches Mobilitätsmanagement für den Personenverkehr helfen, die Verkehrsabläufe in Ihrem Unternehmen zu optimieren, so dass alle – also auch die Mitarbeiter – zum Beispiel von sinkenden Kosten und Umweltbelastungen profitieren.

Alle unsere Dienstleistungen sind kostenlos!

Abb. 54 Internetseite des betrieblichen Mobilitätsmanagements „mobil&job“ des Kreises Unna

9.3 Vorschlag ergänzender Maßnahmen

In Ergänzung des Angebotes der VKU sollte die Stadt Schwerte für die weiteren klimafreundlichen Arten der Fortbewegung wie den Radverkehr, den Fußverkehr und das Car-Sharing werben. Für eine stationäre Mobilitätszentrale, wie sie in vielen Großstädten als gemeinsames Projekt der Kommune und des Verkehrsbetriebes existiert, ist Schwerte als Kommune zu klein. Daher sind temporäre Aktionen wie Anzeigen- oder Plakatkampagnen, Aktionstage usw. hier eher geeignet, die Nutzung dieser Verkehrsmittel zu propagieren. Dabei können bestimmte Zielgruppen wie Schüler, ältere Mitbürger oder Familien gezielt angesprochen werden.

Als bewährte Maßnahme für neu hinzugezogene Bürger ist das sogenannte Neubürgerpaket zu nennen, mit dem gezielt auf die vielfältigen Mobilitätsangebote in Schwerte hingewiesen werden kann. Die VKU sollte dabei für die Bereitstellung eines Schnupperangebots (Wochen- oder Monatskarte) gewonnen werden.

10 Verkehrssicherheit

10.1 Unfalldaten

Die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Handlungsfeld der Verkehrsplanung. Ein wesentlicher Aspekt in der Entwurfsplanung sind sicher und konfliktarm zu nutzende Verkehrsanlagen. Auch im Leitbild des Mobilitätskonzepts 2025 spielt die Verkehrssicherheit als gesellschaftlich relevantes Werteziel eine wichtige Rolle. Daher soll im Folgenden die Unfallsituation in Schwerte beleuchtet und bewertet werden. Dazu standen Daten in verschiedenem Detaillierungsgrad und unterschiedlichen Zeiträumen zur Verfügung.

In Schwerte geschehen seit Längerem etwa 1.400 Verkehrsunfälle pro Jahr (Abb. 55). Nach einem „Ausreißer“ mit über 1.500 Unfällen im Jahr 2011 ist die Gesamtunfallzahl in den letzten Jahren relativ konstant.

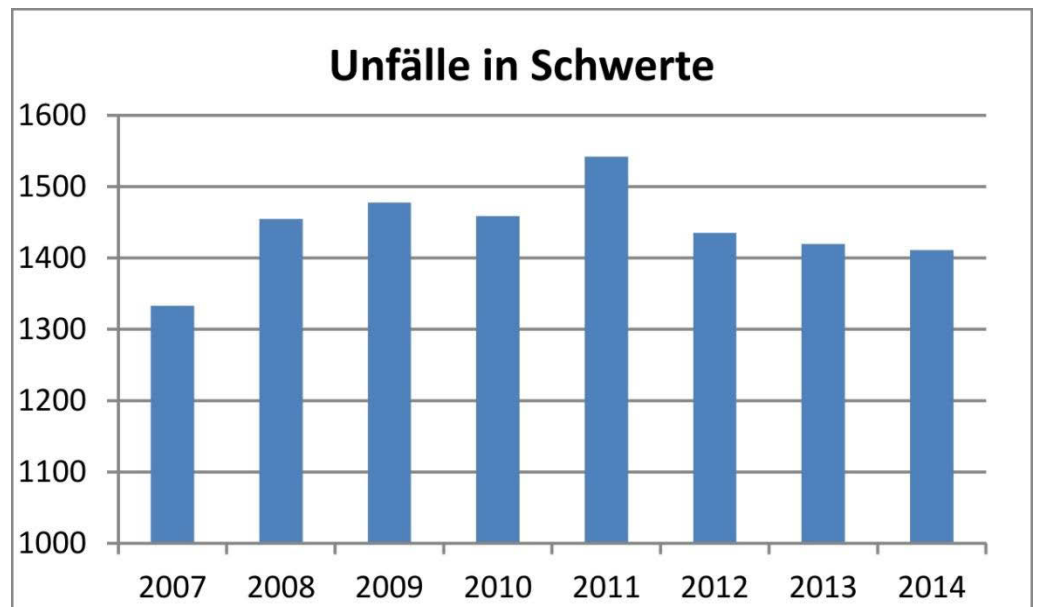


Abb. 55 Anzahl der Verkehrsunfälle pro Jahr in Schwerte

Die meisten dieser Unfälle sind Bagatellunfälle, bei denen kein Personenschaden und auch kein schwerer Sachschaden als Unfallfolge auftreten. Im Kreis Unna liegt der Anteil der Bagatellunfälle bei zwei Dritteln aller Unfälle, so dass in Schwerte von etwa 450 bis 500 Verkehrsunfällen oberhalb der Bagatellgrenzen ausgegangen werden kann. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden liegt kreisweit wiederum bei gut einem Drittel der Unfälle, diese trifft auch in Schwerte zu (siehe unten).

Die Unfallstatistik des Kreises beschäftigt sich besonders mit den Unfallbeteiligten bestimmter Altersklassen. In den letzten Jahren ist die Unfallbeteiligung sowohl junger als auch älterer Menschen tendenziell zurückgegangen (Abb. 56). Nach einem sehr guten Jahr 2013 hat sie in 2014 aber bei allen Gruppen wieder zugenommen. Es fällt auf, dass die Unfallbeteili-

gung von Kindern seit Jahren mehr oder weniger konstant bleibt, während die Unfallbeteiligung von Jugendlichen stark schwankt.

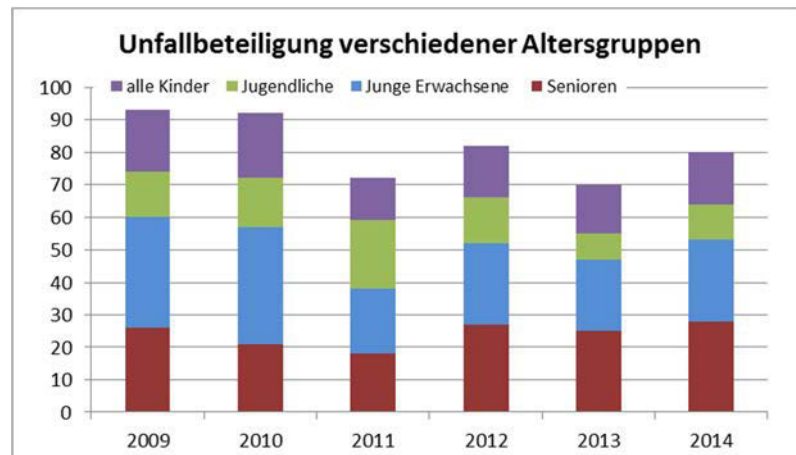


Abb. 56 Unfallbeteiligung verschiedener Altersgruppen

Daten über die Unfallfolgen liegen für die Jahre 2011 bis 2014 vor (Abb. 57). Auch hier ist nach zuletzt stark rückläufigen Zahlen in 2014 ein Anstieg der Leicht- und der Schwerverletzten zu verzeichnen. Zudem verunglückten im letzten Jahr erstmals seit längerem wieder zwei Menschen tödlich.

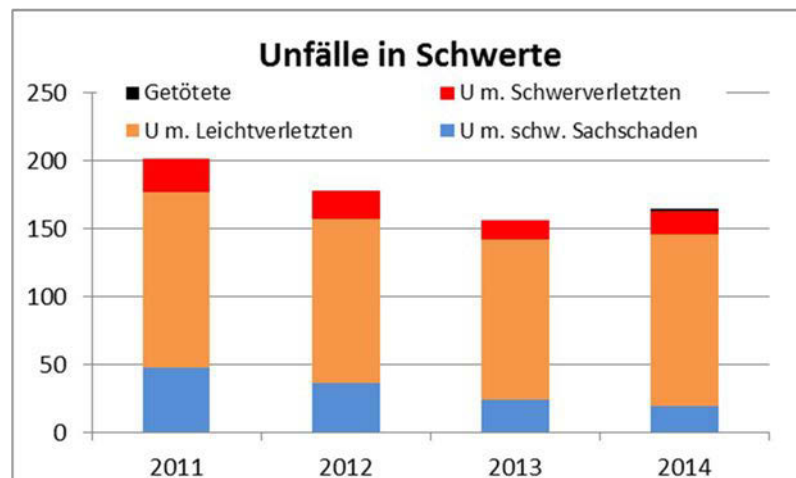


Abb. 57 Entwicklung der Unfallfolgen seit 2011

Auch die Anzahl der Unfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung ist seit Jahren in etwa konstant: An etwa 40 bis 50 Unfällen sind Radfahrer beteiligt und es geschehen etwa 25 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung.

Bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung geschehen etwa zwei Drittel aller Unfälle an Knotenpunkten. Das zeigt, dass durch eine sichere Führung der Radfahrer an Knotenpunkten zusammen mit einem regelkonformen Verhalten der Radfahrer ein Großteil der Radunfälle vermieden werden könnten. Für alle anderen Unfalltypen streuen die Ergebnisse zu sehr, sodass langfristige Zusammenhänge nicht ablesbar sind.

10.2 Unfallhäufungsstellen

Unfallhäufungsstellen sind ein wichtiges Indiz für die Verkehrssicherheitssituation im Straßennetz. Als Unfallhäufungsstellen (UHS) werden Unfallstellen bezeichnet, an denen

- in einem Jahr drei oder mehr Unfälle eines gleichen Typs geschehen oder
- in drei Jahren drei oder mehr Unfälle eines gleichen Typs mit schwerem Personenschaden geschehen oder
- in drei Jahren mindestens fünf Unfälle mit Fußgänger- oder Radfahrer-beteiligung geschehen.

Die Entwicklung hinsichtlich der UHS verläuft in Schwerte außerordentlich positiv: Nach 8 UHS im Jahr 2010 erfolgte ein kontinuierlicher Rückgang über 5 UHS in den Jahren 2011 und 2012 sowie 3 UHS im Jahr 2013 auf keine UHS im Jahr 2014.

Daten zu den UHS liegen für die Jahre 2011 bis 2013 vor. Sie verteilen sich im Stadtgebiet wie folgt:

UHS Béthunestraße/Wittekindstraße (2011)

Der Knotenpunkt Béthunestraße/Wittekindstraße war 2011 auf Grund dreier Unfälle mit Schwerverletzten zwischen 2009 und 2011 als UHS aufgefallen. Bei allen Unfällen war entweder ein Fußgänger oder ein Radfahrer beteiligt und jeweils schwer verunglückt. Bei allen Unfällen handelte es sich um Abbiegeunfälle, so dass eine Vergrößerung des Gelbblinkers erfolgen sollte.

UHS Béthunestraße/Schützenstraße (2012, 2013)

Am Knotenpunkt Béthunestraße/Schützenstraße ist der für die UHS maßgebliche Unfalltyp der Unfall beim Einbiegen/Kreuzen. In allen Fällen stießen Linksabbieger mit in Gegenrichtung geradeaus fahrenden Fahrzeugen zusammen. Als Ursache ist die bedingt verträgliche Führung der Linksabbieger zu sehen, die keine eigene Freigabephase haben, sondern den Gegenverkehr abwarten müssen. Dabei kommt es zum Zusammenstoß. Hier sollte die Umgestaltung der B 236 zu einer verbesserten Lichtsignalschaltung führen. Insbesondere ist die nur bedingt verträgliche Führung der Linksabbieger unbedingt zu vermeiden, da die Sicherheit vor der Leichtigkeit des Verkehrsablaufs stehen muss.

UHS Hörder Straße/BAB-A1 Auffahrt Südrampe (2011, 2012, 2013),

Am Knotenpunkt Hörder Straße/BAB-A1 Auffahrt Südrampe treten zwei Unfalltypen gehäuft auf: einerseits Abbiegeunfälle, verursacht durch von Norden kommende Linksabbieger auf die BAB-Rampe sowie Unfälle im Längsverkehr durch Auffahren auf haltende Fahrzeuge. Letztere Unfälle waren in 2012 maßgeblich für die UHS, in 2011 und 2013 waren es die Abbiegeunfälle. Die Unfälle werden von der Unfallkommission dem sehr hohen Verkehrsaufkommen zugeschrieben; Abhilfe könnte die geplante Umgestaltung des Knotenpunktes, der ja zum bereits zu dem in der Pla-

nung weiter fortgeschrittenen nördlichen Abschnitt der B 236 gehört, bewirken.

UHS Schützenstraße/Lohbachstraße (2011, 2012)

Am Kreisverkehr Schützenstraße/Lohbachstraße traten in zwei Jahren drei Unfälle mit Schwerverletzten auf, die dazu führten, dass der Kreisverkehr zweimal über die 3-Jahres-Wertung als UHS verzeichnet werden musste. Es sind seither keine weiteren schweren Unfälle aufgetreten.

UHS Letmather Straße B 236 außerorts (2011, 2012)

An einer Kurve im Außerortsabschnitt der B 236 südlich von Ergste geschahen von 2009 bis 2011 vier Unfälle mit schwerem Personenschaden, bei denen jeweils Krad-Fahrer verunglückten. Auf diesem Abschnitt wurde das Krad-Fahren zwischen 17 und 22 Uhr inzwischen an allen Wochenenden und Feiertagen verboten; es geschahen seitdem keine Unfälle mehr.

UHS Letmather Straße/Ruhrtalstraße (2011, 2013)

Der Knotenpunkt Letmather Straße/Ruhrtalstraße fällt durch Einbiegen/Kreuzen-Unfälle auf. Alle Unfallverursacher waren Linkseinbieger von der Ruhrtalstraße auf die Letmather Straße.

Der Knotenpunkt wurde im Zuge der Diskussion des Stadtteils Ergste in der Expertengruppe betrachtet. Hier ist der am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt am stärksten belastete Knotenpunktarm der Ruhrtalstraße gegenüber der durchgehenden Letmather Straße wartepflichtig. Durch häufige Rückstauerscheinungen und die damit verbundenen Wartezeiten steigt die Bereitschaft der wartenden Kraftfahrer, kleine und gelegentlich auch zu kleine Zeitlücken zum Einbiegen zu nutzen. Hier sollte eine veränderte Vorfahrtsregelung oder Umgestaltung zur besseren Berücksichtigung der Hauptbeziehung zwischen der Letmather Straße Nord und der Ruhrtalstraße untersucht werden. Mögliche Lösungen bestehen in

- der Einrichtung einer Lichtsignalanlage,
- einer baulich unterstützte Änderung der Vorfahrtregelung oder
- der Einrichtung eines Kreisverkehrs (Abb. 58).



Abb. 58 Heutige Situation und mögliche alternative Regelungen bzw. Umgestaltungen am Knotenpunkt Letmather Straße (B 236)/Ruhrtalstraße (L 675)

Zu dieser Thematik ist im Jahre 2015 eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt worden.

10.3 Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsunfallprävention

Die Unfallsituation in Schwerte liegt im kreis- und landesweiten Vergleich im Mittelfeld und zeigt keine auffälligen negativen Teilaspekte. Insofern lässt sich aus der Analyse der Verkehrssicherheitssituation kein unmittelbarer Handlungsbedarf ableiten. Da jeder Unfall „einer zu viel“ ist, ließe sich das Thema unter diesem Motto trotzdem in der öffentlichen Diskussion platzieren. Dazu müssten die beteiligten Stellen wie Stadt, Polizei, Verkehrswacht und Interessengruppen wie der ADAC und der ADFC eine gemeinsame Strategie entwickeln.

Als Aufhänger könnte sich beispielsweise die Frage anbieten, ob die angestrebte vermehrte Radnutzung der Schwerter zwangsläufig zu mehr Unfällen mit Radfahrerbeteiligung führen muss oder ob dies durch Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention vermieden werden kann. Ein wesentlicher Aspekt könnte ein Appell an die Einhaltung der Verkehrsregeln und hier insbesondere die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sein, die gleichzeitig glaubwürdig überwacht wird.

Eine weitere Basis der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit bleiben die entsprechenden Maßnahmen des Verkehrsunfallpräventionsprogramms der

Kreispolizeibehörde Unna in Kindergärten, Schulen und bei älteren Mitbürgern.

Auf der fachlichen Ebene ist die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallvermeidung an den – glücklicherweise wenigen – verbliebenen Unfallhäufungsstellen eine Daueraufgabe.

11 Handlungskonzepte und Schlüsselmaßnahmen

11.1 Handlungskonzepte

Die Handlungskonzepte sind die Zusammenfassung der fach- und verkehrsartenspezifischen Planungskonzepte aus den verschiedenen Handlungsfeldern, die unter den Ziffern 4 bis 10 beschrieben wurden. Es gliedert sich in

- Leitsätze, die die grundlegende Ausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung in den nächsten Jahren beschreiben, und in
- einzelne Konzepte für alle Verkehrsarten sowie die Querschnittsthemen.

In den Handlungskonzepten werden den Maßnahmen Leitideen vorgestellt, die sich überwiegend aus dem Leitbild des Mobilitätskonzeptes (vergleiche Kapitel 2) ableiten lassen. Teilweise enthalten die Leitideen auch konkrete Zielvereinbarungen, die eine spätere Evaluation des Mobilitätskonzeptes 2025 erleichtern.

Die Handlungskonzepte sind das Ergebnis des Planungsprozesses, d.h. einer Diskussion möglicher Maßnahmen und Handlungsalternativen in der Expertengruppe auf der Basis der Mängel- und Problemanalyse und von Maßnahmenvorschlägen der Gutachter. Im Sinne einer Priorisierung werden aus dem Handlungskonzept Schlüsselmaßnahmen abgeleitet.

11.1.1 Leitsätze der Verkehrsentwicklungsplanung

Luftqualität- und Lärminderungsziele

Die Stadt Schwerte ist bestrebt, die Stadtentwicklung auf die Erreichung der EU-Luftqualitäts- und Lärminderungsziele sowie des Klimaziels eines geringeren CO₂-Ausstosses zur Vermeidung und Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auszurichten. Dazu wurden neben dem Mobilitätskonzept Schwerte 2025 auch ein Luftreinhalteplan (2014), ein Lärmaktionsplan (2014) und ein Klimaschutzkonzept (2013) erarbeitet. Als Beitrag des Verkehrs zur Erreichung dieser Ziele ist eine Förderung der innerstädtischen Mobilität mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, ÖPNV) insbesondere im Nahbereich des Wohnumfeldes („Nahmobilität“) sowie in den Beziehungen zur Innenstadt erforderlich.

Förderung des Umweltverbundes

Die Stadt Schwerte verfolgt künftig eine verstärkte Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und hier insbesondere des Radverkehrs. Dafür werden auch im klassifizierten Straßennetz – unter Beibehaltung der guten Erschließungsqualität der Innenstadt – Veränderungen der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr zur Erhöhung der allgemeinen Nut-

zungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit in den Straßenräumen akzeptiert.

Bessere Verteilung der überörtlichen Kraftfahrzeugverkehre

Die Stadt Schwerte strebt an, die mit Problemen im Verkehrsablauf und vielfachen Nutzungsunverträglichkeiten verbundene einseitige Ausrichtung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs – insbesondere des Schwerverkehrs – auf die B 236 zugunsten einer weiteren Anbindung an die Bundesautobahn A1 zu verringern.

11.1.2 Handlungskonzept Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Leitideen

Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (Leitbild).

Bessere Erschließung der Gewerbegebiete (Leitbild).

Verringerung der Belastung der Ortsdurchfahrt B 236 insbesondere im Schwerverkehr

Reduzierung des Durchgangsverkehr in der Innenstadt

Maßnahmen

- Stadtverträgliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 236 mit dem Ziel einer Verbesserung des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten durch Ausbau im nördlichen Teilabschnitt (Hörder Straße), aber unter Beibehaltung des zweistreifigen, stadtverträglichen Querschnitts in der Béthunestraße.
Anmerkung: Im Zuge der politischen Beratungen wurde wie folgt präzisiert: „Stadtverträgliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 236 mit dem Ziel einer Verbesserung des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten durch Ausbau im nördlichen Teilabschnitt (Hörder Straße) mit zwei Fahrstreifen bergauf in Richtung Autobahn, aber unter Beibehaltung des zweistreifigen, stadtverträglichen Querschnitts in der Béthunestraße.“
- Dadurch Entlastung der parallel verlaufenden Anwohnerstraßen Alter Dortmunder Weg und Sonnenstraße–Klusenweg–Talweg
- Abriss und Neubau der südlichen Bahnunterführung im Zuge der Höder Straße
- Bessere Erschließung des Stadtgebietes von der A1 durch Verlängerung der K20 nach Osten einschließlich einer neuen Anschlussstelle im Bereich Lichtendorf (Machbarkeitsstudie durch den Kreis Unna in Auftrag gegeben)

- Dadurch Entlastung der Ortsdurchfahrt B 236 insbesondere vom Schwerverkehr.
- Alternativ oder ergänzend zur neuen Anschlussstelle an der A1: Verbesserung der Erreichbarkeit der östlichen Stadtgebiete für den Schwerverkehr durch Ausbau der Bahnunterführung Ostberger Straße
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Straßenzug Wittekindstraße–Nordwall–Friedensstraße
- Umgestaltung des Knotenpunktes Letmather Straße (B 236)/ Ruhrtalstraße (L 675) zur besseren Berücksichtigung der Hauptbeziehung zwischen der Letmather Straße Nord und der Ruhrtalstraße
- Prüfung der Änderung der Einbahnregelung („Fahrtrichtung umdrehen“) in der historischen Ortsmitte (Ostenstraße, Brückstraße, Hellplothstraße)
Anmerkung: Im Zuge der politischen Beratungen wurde wie folgt ergänzt: „Hierbei ist auch eine Sperrung der Brückstraße in Richtung Hagener Straße, Ostenstraße zu untersuchen“.
- Umgestaltung der Bahnhofstraße mit Reduzierung der Fahrbahnflächen auf das erforderliche Maß (basierend auf dem Entwurf aus der Workshopreihe mit der ISG Bahnhofstraße)

11.1.3 Handlungskonzept Ruhender Verkehr

Leitideen

Ausdehnung der Bewirtschaftung der Stellplätze in der Innenstadt (zeitlich/räumlich).

Keine Ausweitung des Stellplatzangebotes

Maßnahmen

- Erhöhung des Umschlags durch Änderung der Parkraumbewirtschaftung.
 - o Rückführung der maximalen Parkdauer von zwei Stunden in Bereichen mit hoher Nachfrage auf eine Stunde
 - o Ausweitung (Postplatz) bzw. Wiedereinführung der Gebührenpflicht in unmittelbar an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen
 - o Einbeziehung innenstadtnaher, aber derzeit nicht bewirtschafteter Parkplätze (z.B. Im Reiche des Wassers) in die Bewirtschaftung
Anmerkung: Im Zuge der politischen Beratungen wurde der Vorschlag wie folgt konkretisiert: „Maßnahmen zur Änderung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich sind im Einzelnen zu benennen, im AISU zu beraten und zu beschließen.“

- Prüfung einer Rückerstattung der Parkgebühren der Tiefgaragen beim Einkauf zu ihrer besseren Auslastung
- Sicherstellung einer ausreichenden Kontrolle zur Durchsetzung der Regelungen

11.1.4 Handlungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr

Leitideen

Förderung des ÖPNV auf lokaler Ebene und für Pendler (Leitbild)

Langfristige Sicherung des Anteils an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) von 10 %, ggf. Steigerung des SPNV insbesondere für Pendler

Bestandsorientierter Erhalt der Bedienungs- und Beförderungsqualität im Stadtgebiet durch Übernahme der Kosten für die den Standard überschreitende Angebote

Bessere Erschließung des Stadtgebiets durch den SPNV durch die Einrichtung neuer Haltepunkte, dadurch auch Erhöhung des Potenzials für P+R sowie B+R

Verbesserung der Qualität der Haltestellen, u.a. barrierefrei Umbau

Maßnahmen

- Erhalt des Fahrtenangebots zur Vermeidung des Abbaus der im NVP des Kreises Unna ermittelten Überschreitungen des Standardangebots auf folgende Linien:
 - o Linie C31: keine Ausdünnung des Angebots am Samstag
 - o Linie T38: Erhalt des Astes nach Reingsen
 - o Linie T31: Weiterbetrieb
- Forderung der Wieder- bzw. Neueinrichtung der Haltepunkte in Schwerte-Ost, Geisecke und Westhofen im Zuge der Stationsoffensive der Deutschen Bahn¹¹
- Ausweitung der P+R-Kapazitäten am Bahnhof Schwerte durch die vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes (307 Stellplätze, teilweise bereits realisiert)

¹¹ Im Rahmen der Stationsoffensive sucht die Deutsche Bahn systematisch nach neuen, verkehrlich sinnvollen und zugleich wirtschaftlich betreibbaren Stationen im Netz des Regionalverkehrs

- Prüfung einer besseren Vertaktung/Verknüpfung der Linien der VKU mit den weiteren Betreibern
- Ertüchtigung der Lichtsignalanlagen in Schwerte für eine Beeinflussung durch den Busverkehr
- Auflegen eines Erneuerungsprogramms für die Bushaltestellen
- Installation von Sicherheitsringen an Bushaltestellen
- Prüfung der Einrichtung von Fahrradstellplätzen an wichtigen Haltestellen der entfernter gelegenen Stadtteile, z.B. Geisecke und Westhofen (Bike & Ride)

Anmerkung: Im Zuge der politischen Beratungen wurde wie folgt präzisiert:

„a) Die Stadt Schwerte führt eine Bestandsaufnahme über alle Buswartehäuschen im Stadtgebiet durch und erstellt eine Prioritätenliste über notwendige Reparatur- und Erneuerungsarbeiten (Erneuerungsprogramm). Dabei ist eine Ausstattung unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit vorzusehen.

b) Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit für diese Maßnahmen öffentliche Fördermittel beantragt werden können.

c) Entsprechende Haushaltsmittel sind bereitzustellen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit anteilige nicht benötigte Mittel, die ursprünglich für die Investitionsmaßnahme „Im Reiche des Wassers“ im Haushalt 2016/2017 zur Verfügung gestellt wurden, haushalterisch umgebucht und für die unter a) vorgeschlagene Maßnahme verwendet werden können.“

11.1.5 Handlungskonzept Radverkehr

Leitideen

Förderung des Radfahrens (Leitbild) mit dem Schwerpunkt des Alltagsradverkehrs

Verdoppelung des Anteils des Radverkehrs an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) auf 13% bis 2025

Umfassende Radverkehrsförderung durch Umsetzung von Maßnahmenbündeln aus den Bereichen Bau, Betrieb, Organisation und Marketing für den Radverkehr („Radverkehr als System“)

Dauerhafte Mitgliedschaft in der AGFS

Maßnahmen

- Verbesserung bzw. Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen des Haupttroutennetzes, dabei Orientierung an den Vorschlägen des Radverkehrskonzepts des Kreises Unna
- Zunächst Konzentration auf die Verbesserung der Verbindung zwischen der Innenstadt und Westhofen (Hagener Straße, Wannebachstraße)
- Prüfung der Möglichkeit einer Änderung der Markierung auf der Karl-Gerharts-Straße zur Verbesserung der Radverkehrsführung
- Abschluss und Umsetzung des städtischen Programms zur Überprüfung der Aufgabe von Pollern und Umlaufschranken
- Abschluss und Umsetzung des städtischen Programms zur Überprüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für die Nutzung durch den Radverkehr in Gegenrichtung
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Minimierung der Wartezeiten an Knotenpunkten mit Lichtsignalsteuerung:
 - o Abschaffung von Anforderungen (Drucktaster),
 - o Einbeziehung des Radverkehrs in alle Umläufe,
 - o Orientierung der Freigabezeiten am Kraftfahrzeugverkehr (nach StVO-Novelle auch durch Verzicht auf eigene Signalgeber möglich)
 - o Einrichtung weiterer ARAS
- Ergänzung der bisher freizeitorientierten Wegweisung für das Netz der Haupttrouten und gegebenenfalls ausgewählter Nebenrouten des Netzes für den Alltagsradverkehr
- Ausweitung der öffentlichen Fahrrad-Abstellanlagen in der Innenstadt und in Wohnquartieren
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit (Marketing, „Fahrradklima“): Aktionen in Zusammenarbeit Verwaltung/Politik/Verbände/Fahrradhandel/Presse, Vernetzung aller Akteure
- Kommunalpolitischer „Rückenwind“ für den Radverkehr
- Prüfung des Ausbaus von B+R an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV

Anmerkung: Im Zuge der politischen Beratungen wurde wie folgt ergänzt: „Im Zuge der Ausbaumaßnahmen „Bahnhofsvorplatz“ ist von der Verwaltung zu prüfen, inwieweit an geeigneter Stelle Ladestationen für e-Bikes

installiert werden können. Hierfür wäre sodann auch eine ausreichende Infrastruktur sicherzustellen."

11.1.6 Handlungskonzept Fußverkehr

Leitideen

Förderung der Nahmobilität mit den Schwerpunkten Innenstadt und Schulweg (Leitbild)

Erhöhung des Anteils der Fußwege in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Schaffung eines attraktiven und sicheren Fußwegenetzes für alle

Gleichwertige Berücksichtigung der Fußgängerbelange in der Entwurfsplanung (z.B. Gehwegbreiten, Höhenversätze) unter dem Aspekt der Barrierefreiheit

Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt für Fußgänger durch Verbesserung der Überquerbarkeit zahlreicher Straßen

Maßnahmen

- Einrichtung von fußgängerfreundlichen Überquerungsbereichen an den Knotenpunkten Hagener Straße/Mährstraße und Hagener Straße/Westwall (Werner-Steinem-Platz)
- Einrichtung zusätzlicher, über die im Entwurfsvorschlag von Straßen NRW vorgeschlagenen Stellen hinausgehende Überquerungsstellen im Zuge der Ortsdurchfahrt B 236, vor allem in der Béthunestraße westlich des Marienkrankenhauses im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens
- Verbesserung der Überquerungsmöglichkeit der Brückstraße von der Hüsingstraße zur Großen Marktstraße im Kurvenbereich
- Überplanung der Fußgängerverbindung Westenort – Rohrmeisterei gemäß Integriertem Handlungskonzept Innenstadt.
- Umgestaltung der Bahnhofstraße durch Ausweitung der Seitenräume und gestalterischer Einbeziehung des Blauen Bandes und des Stadtparks
- Abbau der sehr langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Flächenhafte Überprüfung des Abbaus von Sperrgittern in Knotenpunktbereichen

11.1.7 Handlungskonzept Mobilitätsmanagement

Leitideen

Gleiche Mobilitätschancen für alle auf möglichst vielen Wegen (Leitbild)

Förderung der Mobilitätskompetenz (Leitbild)

Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Abwicklung von Mobilität bei allen Verkehrsteilnehmern

Verbesserung der Information und Beratung über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen unter Berücksichtigung von Anreizsystemen

Maßnahmen

- Fortführung der Angebote der VKU zur Nutzungskompetenz im ÖPNV für verschiedene Bevölkerungsgruppen und des Kreises Unna zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Werbung für die weiteren klimafreundlichen Arten der Fortbewegung wie den Radverkehr, den Fußverkehr und das Car-Sharing.
- Anwendung temporärer Aktionen wie Anzeigen- oder Plakatkampagnen, Aktionstage, da die permanente Mobilitätsberatung mit Personaleinsatz nicht möglich ist.
- Gezielte Ansprache bestimmter Zielgruppen wie Schüler, ältere Mitbürger oder Familien
- Neubürgerpaket über Mobilitätsalternativen in einschließlich eines Schnupperangebots (Wochen- oder Monatskarte) der VKU.

11.1.8 Handlungskonzept Verkehrssicherheit

Leitideen

Sicherheit und Unversehrtheit im Verkehr (Leitbild)

Stärkere Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten in der Entwurfsplanung

Maßnahmen

- Anregung einer öffentlichen Diskussion über Verkehrssicherheit und die Wege zu weniger Unfällen, z. B. vor dem Hintergrund zunehmender Radnutzung

- Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit in Kindergärten, Schulen und bei älteren Mitbürgern (Verkehrsunfallpräventionsprogramm der Kreispolizeibehörde Unna)
- Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallvermeidung an Unfallhäufungsstellen (s. Kapitel 10.2)

11.2 Schlüsselmaßnahmen

11.2.1 Methodisches Vorgehen

Die Handlungskonzepte umfassen eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen unterschiedlichster Ausprägung und mit teilweise weiterer Untergliederung. Da alle Maßnahmen zusammen das zusammenfassende Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts 2025 ergeben, stehen diese zunächst gleichrangig nebeneinander.

Die vollständige Umsetzung der Maßnahmen ist idealerweise bis 2025 vorgesehen. Zur Prioritätenreihung müssen die Maßnahmen unter diesem Aspekt hinsichtlich ihrer Kosten, ihrer Realisierungschancen und der angestrebten Wirkungen eingeordnet werden. Vor allem müssen Maßnahmen bestimmt werden, die als vorrangig wichtig eingeschätzt werden und daher Priorität in der Umsetzung haben sollen. Diese Maßnahmen werden als Schlüsselmaßnahmen bezeichnet.

Schlüsselmaßnahmen sind aus dem Handlungskonzept herausgehobene Projekte. Die wesentlichen Kriterien, die eine Maßnahme des Mobilitätskonzept 2025 als Schlüsselmaßnahme qualifizieren, wurden von der Expertengruppe und den Gutachtern auf der Basis ergänzender Vorschläge der Moderatorin diskutiert. Schlüsselmaßnahmen müssen demnach

- prinzipiell machbar/finanzierbar
 - sichtbar/wahrnehmbar im öffentlichen Raum
 - Impuls gebend für die Veränderung des Modal-Splits (z.B. für mehr Radverkehr)
- sein.

An der Umsetzung und Wirkung der Schlüsselmaßnahmen sind die positiven Auswirkungen des Mobilitätskonzepts 2025 und damit sein Erfolg als erstes ablesbar. Insofern ist der Erfolg des Mobilitätskonzepts 2025 mit der Auswahl der Maßnahmen eng verbunden.

11.2.2 Auswahl der Schlüsselmaßnahmen

Die Schlüsselmaßnahmen wurden auf der Basis eines Vorschlags der Gutachter in der letzten Sitzung der Expertengruppe diskutiert. Die Mitglieder konnten dann zwei Maßnahmen ihrer Wahl benennen.

Der Gutachternvorschlag für die Schlüsselmaßnahmen des Mobilitätskonzepts 2025 unterscheidet Maßnahmen in der Innenstadt von Schwerte und Maßnahmen im weiteren Stadtgebiet.

In der Innenstadt wird vorgeschlagen, zu Gunsten der Straßenraumgestaltung und der Nahmobilität

- den Umbau der Überquerungsstelle Hagener Straße/ Mährstraße,
- die städtebauliche Integration der Bahnhofstraße durch eine entsprechende Umgestaltung sowie
- die bereits in 2015 begonnene Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes vorrangig anzugehen und
- eine Prüfung der Änderung der Einbahnregelung in der historischen Ortsmitte zugunsten einer Regelung im Uhrzeigersinn zur Reduzierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens und Parkraumsuchverkehrs kurzfristig durchzuführen.

Der Radverkehr soll durch drei Maßnahmen kurzfristig gefördert werden:

- die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Karl-Gerharts-Straße vorzugsweise durch Ummarkierung der Fahrbahn
- die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie
- neue Radabstellanlagen in der Innenstadt und an öffentlichen Gebäuden.

Im Kraftfahrzeugverkehr sollte in der Innenstadt die veränderte Parkraumbewirtschaftung vorrangig umgesetzt werden.

Im weiteren Stadtgebiet sind die im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt der B 236 stehenden Maßnahmen zu nennen:

- die stadtverträgliche und nutzungsgerechte Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der B 236 sowie
- Maßnahmen zur Entlastung der B 236 vom Schwerverkehr wie
 - o der Ausbau der Unterführung Ostberger Straße und/oder
 - o die Realisierung des Ostabschnitts der K20 mit einem Anschluss an die BAB A1 an der Tank- und Rastanlage Lichtendorf.

Als Schlüsselmaßnahmen im stadtweiten Radverkehrsnetz werden

- die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Hagener Straße sowie
- die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen.

Abschließend wird auch der zügige Beginn der Modernisierung der Haltestellen im Stadtgebiet angeregt.

Bei der Einschätzung der Prioritäten durch die Expertengruppe zeigte es sich, dass der allen Verkehrsarten zu Guten kommenden Umgestaltung der Bahnhofstraße und den Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr, die im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt der B 236 stehen, die höchste Priorität eingeräumt wird, obwohl sie nicht kurzfristig zu realisieren sind und im Falle der zusätzlichen Anschlussstelle an die A1 eine Realisierung möglicherweise sehr langwierig sein wird.

Der Umbau der Überquerungsstellen an der Hagener Straße, Radverkehrsanlagen an der Hagener Straße und die Überarbeitung der Parkraumbewirtschaftung folgen mit großem Abstand. Insgesamt werden die Themen, denen bereits länger vorhandene und öffentlich diskutierte Probleme zu Grunde liegen, höher bewertet als Maßnahmen, bei denen die zu behandelnden Probleme eher aus der Sicht der Experten als solche gesehen werden, im Bewusstsein der Schwerter Bevölkerung aber eher noch nicht „angekommen“ sind (wie z.B. die Radverkehrsmaßnahmen).

12 Zusammenfassende Empfehlungen der Gutachter

Mit dem Mobilitätskonzept 2025 hat die Stadt Schwerte einen neuen Weg in der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung eingeschlagen. Dies gilt insbesondere für die inhaltliche Ausrichtung des Planwerkes, die auf städtebauliche Teilkonzepte wie das Integrierte Handlungskonzept Innenstadt (IHK) aufbaut, erstmalig verkehrsartenübergreifend ist und die zielorientierte Gestaltung der künftigen Mobilität in den Mittelpunkt der Betrachtungen stellt.

Neue Wege wurden auch im prozessbegleitenden Beteiligungsverfahren beschritten. Die aus Vertretern der Politik, der Verwaltung und unterschiedlicher Interessengruppen zusammengesetzte Expertengruppe hat die Arbeit der Gutachter kritisch begleitet und dabei den örtlichen Sachverstand eingebracht. Die Arbeit der Expertengruppe bestimmt naturgemäß die Empfehlungen des Mobilitätskonzepts 2025 mit, die zusammenfassende Empfehlung der Gutachter weicht von der Meinung der Expertengruppe nur in wenigen Punkten und überwiegend nur in der Schwerpunktsetzung ab.

Ein Schwerpunkt der künftigen Verkehrsplanung soll auf der Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Alltagsverkehr liegen. Schwerte hat im Radverkehr ein erhebliches Potenzial, das allerdings erst noch geweckt werden muss. Die Verbesserung der Infrastruktur ist hierfür eine Voraussetzung, allerdings dürfen die sog. weichen Maßnahmen mit der Verbesserung des Fahrradklimas nicht vernachlässigt werden. Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS) unterstreicht den Willen der Stadt hier deutliche Signale zu setzen.

Der Wille zur Förderung des Radverkehrs und des Fußverkehrs zeigt sich exemplarisch an der Gestaltung der Ortsdurchfahrt der B 236. Hier fordert die Stadt fachlich begründet zusätzliche Überquerungsstellen und eine verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere für die Förderung der Nahmobilität zwischen den Wohnbereichen und der Innenstadt sowie den beiderseits der Straße liegenden Schulen. Auch die zur Umgestaltung vorgeschlagenen Abschnitte der Hagener Straße fördern den Fuß- und Radverkehr. Die dazu erforderlichen straßenräumlichen und betrieblichen Veränderungen werden die Nutzung des Kraftfahrzeuges ein klein wenig unattraktiver machen, sodass damit – über einen längeren Zeitraum betrachtet – die gewünschte veränderte Verkehrsmittelwahl unterstützt werden kann.

Das in der Expertengruppe vorgestellte und diskutierte Gesamtprogramm des Mobilitätskonzepts 2025 lässt sich aus Sicht der Gutachter wie folgt zusammenfassen und bewerten:

- Die stadtverträgliche und an den örtlichen Nutzungsansprüchen orientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrt der B 236 ist unbedingt erforderlich. Die während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes vorgelegte, fast ausschließlich am überörtlichen Kraftfahrzeugverkehr orientierte

Gestaltung der Verkehrsanlagen unter Inkaufnahme nicht regelgerechter Radverkehrsanlagen wird dem heutigen Planungsverständnis für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen nicht gerecht. Anzustreben ist eine mit dem Straßenbaulastträger abgestimmte einvernehmliche Planung. Die bis Redaktionsschluss des Mobilitätskonzeptes 2025 vorgelegten Änderungen an der Planung zur B 236 zeigen in die richtige Richtung.

- Auch bei der Forderung einer weiteren Anschlussstelle an der A1 ist mit Widerstand der an der Planung zu beteiligenden Stellen zu rechnen. Hier ist vor allem die starke Schwerverkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 236 und der heutigen Anschlussstelle, die in Schwerte zu zahlreichen Problemen und nicht zuletzt zu Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte führt, argumentativ in die Waagschale zu werfen. Auch wenn die neue Anschlussstelle teilweise der Erschließung der Gewerbegebiete des östlichen Stadtgebietes dient, kann so der verbleibende überörtliche Verkehr auf der Ortsdurchfahrt besser und im Rahmen der zulässigen Emissionen abgewickelt werden.
- Die empfohlenen Umgestaltungen in der Hagener Straße sind ein Einstieg in innovative Ansätze zur Straßenraumgestaltung, wie Shared Space und andere Ansätze zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zu verstehen und werden ausdrücklich empfohlen.
- Die Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur lassen sich nur durch ein Investitionsprogramm zu Gunsten des Radverkehrs beheben. Nur so wird der angestrebte Verkehrsanteil von 13 % erreichbar sein. Ein Schwerpunkt der künftigen Maßnahmen muss aber auch in der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und in der Verbesserung des Images der Radverkehrsnutzung liegen. Das Mobilitätskonzept 2025 zeigt hier Ansätze für eine künftige Radverkehrsstrategie.
- Die proklamierte Radverkehrsförderung muss durch eine adäquate finanzielle Ausstattung flankiert werden. Ein Etat von 3,- Euro pro Einwohner und Jahr gilt erfahrungsgemäß als Mindestansatz, wenn im Radverkehr spürbar etwas bewegt werden soll. Da nicht zu erwarten ist, dass zusätzliche Finanzmittel eingeworben werden können, kann dies nur durch eine Umverteilung der im Verkehrsbereich eingesetzten Mittel erfolgen. Das Offenlegen der für die einzelnen Verkehrsträger veranschlagten Finanzmittel ist auch ein Beitrag zur Kostenwahrheit im Verkehr.
- Die Qualität des städtischen ÖPNV ist in Schwerte relativ gut und durch den Nahverkehrsplan im Bestand gesichert. Verbesserungen in der regionalen Anbindung sind im Rahmen der empfohlenen zusätzlichen Haltepunkte im SPNV zu erwarten. Dadurch wird auch das bisher weitgehend auf den Bahnhof Schwerte konzentrierte Angebot im P+R zu einem stärker flächenhaft orientierten Ansatz.
- Die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, die im Sommer 2015 begonnen wurde, trägt mit dazu bei, dass der ÖPNV stärker als bisher wahrgenommen wird. Daneben bringt die Umgestaltung verbesserte

Umsteigebeziehungen, mehr P+R-Plätze, Barrierefreiheit und eine städtebaulich attraktive Visitenkarte.

Aus der Sicht der Gutachter sollte innerhalb der Schlüsselmaßnahmen der Schwerpunkt kurzfristig trotz des teilweise abweichenden Votums der Expertengruppe auf der Förderung des Radverkehrs liegen, weil gerade bei begrenzten finanziellen Möglichkeiten dort am effizientesten ein positiver Beitrag zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu erwarten ist. Die Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz kann die Stadt Schwerte ohnehin nur anstoßen, aber nicht selbst beschließen.

Wegen der Signalwirkung sollte die verbesserte Überquerbarkeit der Hagerer Straße möglichst zeitnah umgesetzt werden. Insgesamt wäre ein deutliches Bekenntnis zur ausgewogenen Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an Straßenräume wünschenswert.

Das Mobilitätskonzept 2025 ist die strategische und programmatische Ebene der Verkehrsplanung. Es bedarf der regelmäßigen Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Entwicklungen, wenn es seiner Aufgabe gerecht werden will. Die periodische Evaluation der Planung ist ein notwendiger ergänzender Schritt, um den Umsetzungsprozess zu steuern und zu begleiten. Entscheidend für den Erfolg des Mobilitätskonzepts 2025 wird aber die Unterstützung der empfohlenen Maßnahmen und Konzepte durch die kommunale Verkehrspolitik sein.

Beratung des Mobilitätskonzeptes Schwerte 2025 in den politischen Gremien der Stadt Schwerte

Das Mobilitätskonzept Schwerte 2025 wurde in den politischen Gremien der Stadt Schwerte mehrfach beraten. Die Verwaltung hat mehrmals über den aktuellen Sachstand informiert. Nach Vorlage des Entwurfs zum Schlussbericht wurde das Gesamtkonzept am 19. November 2015 in einer gemeinsamen Sitzung des Generationenausschusses und des Ausschusses für Infrastruktur, Stadtentwicklung und Umwelt durch die Gutachter vorgestellt und diskutiert. Eine Beschlussfassung erfolgte dabei nicht.

In einer weiteren gemeinsamen Sitzung der beiden Ausschüsse am 19. April 2016 wurde das Mobilitätskonzept Schwerte 2025 abschließend diskutiert und eine Beschlussempfehlung an den Rat der Stadt Schwerte für seine Sitzung am 11. Mai 2016 gegeben.

In der Sitzung der Fachausschüsse sind einzelne Änderungsanträge zum Mobilitätskonzept durch die politischen Fraktionen zu den Themen „Zweistreifigkeit Hörder Straße bergauf“, „Prüfung der Sperrung der Brückstraße“, „Erneuerungsprogramm Buswartehäuschen“ sowie „Ladestationen Elektromobilität Radverkehr am Bahnhofsvorplatz“ eingebracht und beschlossen worden.

Der Rat der Stadt Schwerte hat das vorliegende Mobilitätskonzept Schwerte 2025 einschließlich der vorgenannten Änderungsanträge in seiner Sitzung am 11. Mai 2016 schließlich einstimmig beschlossen

In der Drucksache-Nr. XI/0292/2 für die Sitzung des Rates der Stadt Schwerte erfolgte folgende Sachdarstellung:

Erstellungs- und Beteiligungsprozess

Der Ausschuss für Demographie, Stadtentwicklung und Umwelt des Rates der Stadt Schwerte hat in seiner Sitzung vom 17.03.2011 beschlossen, einen Gesamtverkehrsentwicklungsplan/Mobilitätskonzept zu erarbeiten (DS VIII/0365). Da für die Erarbeitung dieses Konzepts im Haushaltsplan 2010/2011 keine Mittel zur Verfügung standen, wurden für den Doppelhaushalt 2012/13 (Produkt 009 001 001 Räumliche Planung und Entwicklung – Konto 5432400 Fremdleistungen) entsprechende Mittel angemeldet und bereitgestellt.

Im Dezember 2012 ist das Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover mit der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans bzw. des Mobilitätskonzeptes Schwerte 2025 beauftragt worden.

Die Moderation des Beteiligungsprozesses im Rahmen von Expertengruppentreffen und öffentlichen Foren erfolgte durch das Fachbüro raum+prozess, kooperative planung und stadtentwicklung, Hamburg.

Das vorliegende Mobilitätskonzept Schwerte 2025 dient als strategischer Rahmenplan für die Verkehrsentwicklungsplanung auf gesamtstädtischer Ebene bis zum Jahr 2025. Das Konzept betrachtet die Anforderungen und Netzbeziehungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie für den Rad- und Fußverkehr und führt diese gebündelt in einem integrierten Handlungskonzept zusammen. Der Erarbeitungsprozess war durch eine intensive Beteiligung der Fachöffentlichkeit und –politik sowie der Bürgerschaft gekennzeichnet.

Im Einzelnen haben folgende Sitzungen der projektbegleitenden Expertengruppe bestehend aus Vertretern von Verwaltung, Politik, Kreis Unna, Polizei sowie verschiedene Interessenvertretungen wie ADAC, ADFC, VCD, stattgefunden:

1. Expertengruppentreffen, 11.06.2013, Themen:

- Leitbild für den Verkehr in Schwerte*
- Entwicklung des Verkehrs unter den Randbedingungen der demographischen Entwicklung*
- Ergebnisse erster verkehrlicher und städtebaulicher Analysen*

2. Expertengruppentreffen, 08.10.2013, Thema:

- Innenstadtverkehr*

3. Expertengruppentreffen, 05.05.2014, Themen:

- Straßennetz/motorisierter Individualverkehr mit dem Schwerpunkt „Ortsdurchfahrt Schwerte, B 236*
- Stadtteilverkehrskonzepte*

4. Expertengruppentreffen, 18.09.2014, Themen:

- Radverkehr*
- ÖPNV*

5. Expertengruppentreffen, 15.01.2015, Themen:

- Aufnahme der Anregungen der Öffentlichkeit zur Mitgestaltung*
- Vorstellung und Diskussion ausgewählter konzeptioneller Vorschläge der Gutachter mit Perspektiven für eine zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrs in Schwerte*
- Rekapitulieren der Grundlagen des Mobilitätskonzeptes, Ausgangslage, Ziele, Leitbild*
- Abschließende Betrachtung der erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen zu den Verkehrsarten:*

- o Fußverkehr,
 - o Radverkehr,
 - o ÖPNV,
 - o Kraftfahrzeugverkehr einschließlich Schwerverkehr
- Integriertes Handlungskonzept: Gewichtung von Schlüsselmaßnahmen

Außerdem hat ein öffentliches Forum am 13. November 2014 stattgefunden.

Entwurf des Mobilitätskonzepts Schwerte 2025

Der vorliegende Entwurf des Mobilitätskonzepts Schwerte 2025 (s. Anlage) beschreibt zunächst die Problemstellung, Zielsetzung und das Planungsleitbild als strategische Grundlage des Konzepts (Kapitel 1 und 2). Als rahmengebende Einflussfaktoren werden Prognosen der demographischen Entwicklung und Szenarien der kommunalen verkehrlichen Entwicklung in Kapitel 3 erläutert. Darauf aufbauend werden jeweils Analyseergebnisse und konzeptionelle Ansätze für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr, (insbesondere Schwerverkehr, Ortsdurchfahrt B 236 und Verkehrsführung in der Innenstadt - Kapitel 4), den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr (Kapitel 5), den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, Kapitel 6), den Radverkehr (Kapitel 7), den Fußverkehr (Kapitel 8), das Mobilitätsmanagement (Kapitel 9) und die Verkehrssicherheit (Kapitel 10) dargestellt. Abschließend zeigt das Mobilitätskonzept Leitsätze und Handlungskonzepte für die jeweiligen Verkehrsträger sowie zentrale Schlüsselmaßnahmen der Schwerter Verkehrsentwicklungsplanung auf (Kapitel 11). Die Empfehlungen der Gutachter werden abschließend in Kapitel 12 zusammengefasst.

Aus der gutachterlichen Analyse werden verschiedene Maßnahmen abgeleitet. Dabei ergeben sich insbesondere folgende Schlüsselmaßnahmen:

In der Innenstadt wird vorgeschlagen, zu Gunsten der Straßenraumgestaltung und der Nahmobilität

- den Umbau der Überquerungsstelle Hagener Straße/ Mährstraße,
- die städtebauliche Integration der Bahnhofstraße durch eine entsprechende Umgestaltung,
- die bereits in 2015 begonnene Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes vorrangig anzugehen sowie
- eine Prüfung der Änderung der Einbahnregelung in der historischen Ortsmitte zugunsten einer Regelung im Uhrzeigersinn zur Reduzierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens und Parkraumsuchverkehrs kurzfristig durchzuführen. Die Prüfung beinhaltet eine Sperrung der Brückstraße in Richtung Hagener Straße/Ostenstraße.

Der Radverkehr soll durch vier Maßnahmen kurzfristig gefördert werden:

- die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Karl-Gerharts-Straße vorzugsweise durch Ummarkierung der Fahrbahn

- die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie
- neue Radabstellanlagen in der Innenstadt und an öffentlichen Gebäuden.
- im Zuge der Ausbaumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz sollen nach Prüfung an geeigneter Stelle Ladestationen für e-bikes mit geeigneter Infrastruktur installiert werden.

Im Kraftfahrzeugverkehr sollte in der Innenstadt die veränderte Parkraumbewirtschaftung vorrangig umgesetzt werden.

Im weiteren Stadtgebiet sind die im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt der B 236 stehenden Maßnahmen zu nennen:

- Ausbau der Hörder Straße mit zwei Fahrstreifen bergauf in Richtung Autobahn
- die stadtverträgliche und nutzungsgerechte Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der B 236, insbesondere unter Beibehaltung des zweistreifigen, stadtverträglichen Querschnitts der Bethunestraße sowie Maßnahmen zur Entlastung der B 236 vom Schwerverkehr sowie der Ausbau der Unterführung Ostberger Straße und/oder
- die Realisierung des Ostabschnitts der K 20 mit einem Anschluss an die BAB 1 an der Tank- und Rastanlage Lichtendorf.

Als Schlüsselmaßnahmen im stadtweiten Radverkehrsnetz werden

- die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Hagener Straße sowie
- die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen.

Abschließend wird auch der zügige Beginn der Modernisierung der Haltestellen im Stadtgebiet angeregt. Hierzu führt die Stadt Schwerte eine Bestandsaufnahme aller Fahrgastunterstände durch und erstellt eine Prioritätenliste (Erneuerungsprogramm) und prüft Umsetzungsmöglichkeiten in den Haushaltsjahren 2016/2017.

Die Öffentlichkeit wird in einem zweiten öffentlichen Forum im Frühjahr 2016 über die Inhalte des Mobilitätskonzepts 2025 informiert.

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung lautete:

1. Dem vorliegenden Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Schwerte wird mit dem im Ausschuss für Infrastruktur, Stadtentwicklung und Umwelt am 19.04.2016 beschlossenen Ergänzungen zugestimmt.
2. Die im Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Schwerte enthaltenen Maßnahmen, insbesondere Schlüsselmaßnahmen und Handlungskonzepte, sind Grundlage der zukünftigen stadtverträglichen Verkehrsentwicklungsplanung.

Darüber hinaus wurde in der Sitzung des Rates der Stadt Schwerte vom 11. Mai 2016 durch die CDU-Fraktion und das FDP-Ratsmitglied Frau

Goeke der folgende Änderungsantrag (Drucksache-Nr. XI/0292/3) eingebracht und mehrheitlich beschlossen:

Die aus der gutachterlichen Analyse abgeleiteten Schlüsselmaßnahmen zum ruhenden Kraftfahrzeugverkehr werden in der Drucksache IX/0292/2, auf Seite 3 beschrieben. Sie beziehen sich auf den Entwurf des Mobilitätskonzepts 2015 S. 43 und 44. Die in diesem Entwurf dargestellten Maßnahmen werden in der Drucksache in einem Satz zusammengefasst. Hierbei geht eine differenzierte Betrachtung der Ausführungen zum Parkraumkonzept verloren.

Aus diesem Grund beantragen wir:

Der verallgemeinerte und inhaltlich reduzierte Satz der Beschlussvorlage:

„Im Kraftfahrzeugverkehr sollte in der Innenstadt die veränderte Parkraumbewirtschaftung vorrangig umgesetzt werden“

wird gestrichen und ersetzt durch:

„Maßnahmen zur Änderung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich sind im Einzelnen zu benennen, im AISU zu beraten und zu beschließen.“

Begründung:

Zur differenzierten Betrachtung gehören sowohl die Reduzierung der freien Parkdauer von zwei auf eine Stunde als auch die Wiedereinführung einer Gebührenpflicht.

Eine Reduzierung der maximalen Parkdauer von zwei Stunden auf eine Stunde in Bereichen mit hoher Nachfrage, sollte zunächst dahingehend konkretisiert werden, dass die betroffenen Bereiche benannt werden und in differenzierten Einzelfallbetrachtungen bewertet werden.

Gerade die freie Parkdauer von zwei Stunden genießt bei den Bürgerinnen und Bürgern eine hohe Akzeptanz.

Die Wiedereinführung der Gebührenpflicht, auch in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone, ist einer Kosten-Nutzen Rechnung zu unterziehen und erst nach erfolgter wirtschaftlicher Prüfung in einer Einzelfallentscheidung ggfs. umzusetzen.

Die Attraktivität Schwertes als Einkaufsstadt, auch weit über die Grenzen unserer Stadt hinaus, hat nicht zuletzt auch dadurch gewonnen, dass die Parksituation i.A. als gelungen empfunden wird.

Eventuelle Nachbesserungen im Bereich der zukünftig umgestalteten Bahnhofstraße sind dann in Einzelfallentscheidungen zu prüfen und zu beraten.

Inhaltlich hat das Mobilitätskonzept Schwerte 2025 damit eine sehr breite, vom Konsens der Beteiligten getragene Zustimmung erfahren, da nur die Ausführungen zum Parken in der Innenstadt bis zum Schluss strittig waren. Insgesamt steht damit der Stadt Schwerte für die kommenden Jahre ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept zur Verfügung, in dessen Gesamtstrategie Einzelmaßnahmen der Mobilitätsplanung integriert werden können.