

Mobilitätskonzept Schwerte 2025

Ergebnisdokumentation des 1. Öffentlichen Forums Mobilität in Schwerte – zukunftsfähig und verträglich

13. November 2013
18.30 - 21.30 Uhr
Rathaus I, Bürgersaal



1. Begrüßung, Informationen zum Verfahren

Bürgermeister Heinrich Böckelühr begrüßt die rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des ersten öffentlichen Forums zum Mobilitätskonzept Schwerte 2025. Das heutige Forum ist eine Einladung an die Bürgerinnen und Bürger, sich an der Entwicklung des Mobilitätskonzepts zu beteiligen. Ziel ist, mit Blick in die Zukunft ein Leitbild für Verkehr und Mobilität in der Stadt zu entwickeln.

Im Anschluss stellt Herr Böckelühr die beauftragten externen Mitwirkenden vor:

- Wolfgang Haller, Johannes Lange, SHP Ingenieure. Das Büro ist von der Stadt beauftragt, das Mobilitätskonzept zu erarbeiten, und erbringt die planerischen Leistungen.
- Mone Böcker, Beate Hafemann, raum + prozess, übernehmen die Moderation des Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung.

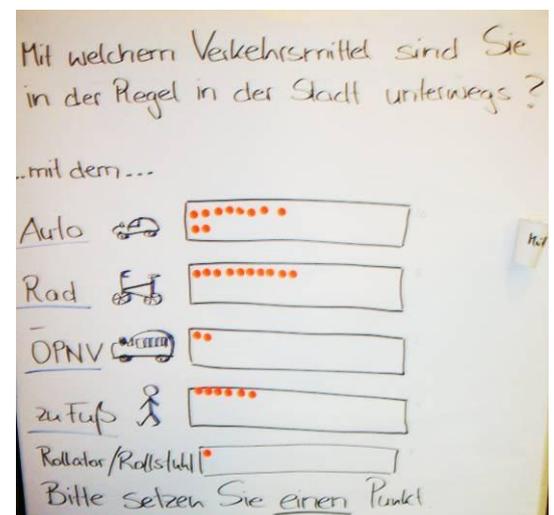
Mone Böcker, raum + prozess, begrüßt die Anwesenden im Anschluss als Moderatorin der heutigen Veranstaltung.

Überblick über die Verkehrsmittelwahl der anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, folgende Frage jeweils mit einem Punkt zu beantworten:

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie in der Regel in der Stadt unterwegs: ...mit dem ...
 - Kfz
 - öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV)
 - Rad
 - zu Fuß
 - mit Rollatoren/ Rollstuhl

Anhand der Angaben entsteht ein Eindruck der im Teilnehmerkreis vertretenen Perspektiven. Dem Plakat ist zu entnehmen,



dass gleich viele Teilnehmer überwiegend das Auto bzw. das Rad nutzen. Die Nutzer des Umweltverbands, d.h. Radfahrer, Fußgänger, Rollator/Rollstuhl- und ÖPNV-Nutzer, ergeben zusammen die deutlich größere Gruppe. Die Teilnehmer ergänzen die Kategorie „Rollator/Rollstuhl“, da diese Hilfsmittel besondere Anforderungen an den Stadtraum stellen.

Information zum Charakter des Beteiligungsprozesses

Frau Böcker erläutert den Rahmen für die Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Mobilitätskonzept Schwerte 2025 ...

- ... ist ein strategisches Konzept, das beschreibt, wie Mobilität und Verkehr in Schwerte in den nächsten knapp 15 Jahren entwickelt und gestaltet werden sollen.
- Es bietet für aktuelle Verkehrsplanungen und andere verkehrsrelevante Planungen eine langfristige Orientierung und Entscheidungsgrundlage.
- Es erzeugt keine planungsrechtliche Verbindlichkeit.
- Im Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung werden Empfehlungen erarbeitet. Der Rat entscheidet.

Folgende Arbeitsebenen bieten Möglichkeiten der Beteiligung im Arbeitsprozess für das Mobilitätskonzept Schwerte 2025:

- Expertengruppentreffen mit einem festen Teilnehmerkreis aus fachlichen Initiativen, Verbänden, Stadtverwaltung und Politik.
- zwei öffentliche Foren mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern.

Ablauf der Veranstaltung:

- Information zum Charakter des Beteiligungsprozesses
- Trends und Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Mobilität
Einführung SHP Ingenieure und Diskussion
- Zukunftsfähig und verträglich unterwegs in Schwerte
Ausgewählte Fragestellungen und Lösungsvorschläge der Gutachter
- Gesprächsphase an Themenwänden
- Abschluss

2. Input/Anregung zur Diskussion

Trends und Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Mobilität

Herr Haller führt zunächst mit aktuellen und für die Mobilität relevanten Daten und Trends in das Thema ein. Grundsätzlich lässt sich aus einer bundesweiten Befragung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung zum alltäglichen Verkehrsverhalten¹ ableiten, dass wir nicht häufiger als früher unterwegs sind. Dafür legen wir aber mit verschiedenen Verkehrsmitteln längere Wege zurück.

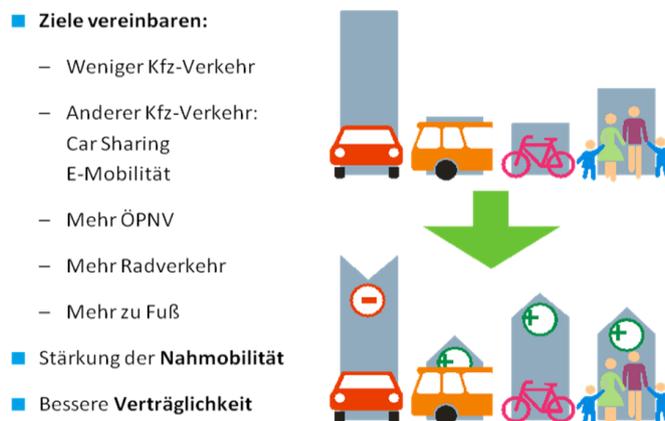
Die Folien stehen in einer extra Datei zur Verfügung.

- Eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Deutschland ist an deutlichen Steigerungen beim Fahrrad, beim Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) und bei den Fußgängern erkennbar. Dagegen stagniert die Zahl der Fahrer im Motorisierten Individualverkehr (MIV), die Zahl der Mitfahrer im MIV ist rückläufig.
- 40% aller Wege werden in Deutschland mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Die Verkehrsmittelwahl in Schwerte ist leider aktuell nicht bekannt. Daten werden zurzeit durch den Kreis Unna erhoben. Die Gutachter gehen von einem ähnlichen Wert wie der deutschlandweiten Verteilung aus.

¹ Die Befragung trägt den Titel: Mobilität in Deutschland (MiD)

- Herr Haller weist darauf hin, dass überraschender Weise nicht der berufliche Verkehr die meisten Wege ausmache. Vielmehr sei für 53% aller Wege der Fahrtzweck „Einkaufen/Freizeit“.
- In Schwerte wird ein Rückgang der Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 auf knapp 44.000 Menschen prognostiziert. Dabei sinkt der Anteil der jungen Menschen bis 20 Jahre besonders stark und bis 65 Jahre ebenfalls deutlich, während die Anteile der Menschen über 65 Jahre stark und über 80 Jahre besonders stark steigen. Die Auswirkungen sind vielfältig. Beispielsweise ist der ÖPNV vom Rückgang der Zahl junger Menschen betroffen, die noch nicht selbst Auto fahren. Gleichzeitig kommt es zu einer Zunahme älterer Radfahrer, die aufgrund der technischen Entwicklung mit dem Elektrorad weitere Distanzen zurücklegen können.

Um den Mobilitäts Herausforderungen der Zukunft zu begegnen, geht es darum, Ziele zu vereinbaren:



Anschließend stellt Herr Haller das Leitbild für das Mobilitätskonzept vor, welches die Expertengruppe bei einem ersten Treffen diskutiert hat.

Werteziele der Verkehrsplanung

Umwelt

- Die Umwelt für kommende Generationen bewahren
- Klimaschutzziele beachten – Halbierung CO₂-Ausstoß bis 2025

Gesellschaft

- Chancengleichheit durch Mobilitätsalternativen schaffen. (Barrierefreiheit)
- Individuelle Mobilitätsbedürfnisse befriedigen

Wirtschaft

- Konkurrenzfähigkeit des Standortes sichern
- Mittelzentrum Schwerte stärken

Handlungsziele und -strategien der Verkehrsplanung

Verkehrsvermeidung

- Stadt der kurzen Wege **9**
- Stärkung der eigenen Zentralität
- Wohnungsnahe Versorgung (Einkaufen, Schule, Freizeit)

Verkehrsverlagerung

- auf umweltschonende und stadtverträgliche Verkehrsmittel **3**
- erfordert attraktive Mobilitätsangebote und -alternativen **4**

Verträgliche Gestaltung

- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums **6**
- Gewerbegebiete besser erschließen **6**
- Erhalt eines leistungsfähigen Straßennetzes, ggf. Ergänzungen **5**
- Ausschöpfung der technischen und organisatorischen Möglichkeiten zur Steuerung des notwendigen Verkehrs **4**

Mobilitätsalternativen

- Förderung des ÖPNV auf lokaler und Kreisebene sowie des SPNV (Pendlerverkehr) **1**
- Förderung des Radverkehrs hinsichtlich der Alltagsnutzung durch Schwerter Bürger sowie dem Radtourismus **5**
- Förderung der Nahmobilität mit den Schwerpunkten Innenstadt und Schulweg **3**

Die Ziffern geben eine Gewichtung der Ziele durch die Expertengruppe an, die über eine Punkteverteilung bewerten konnte, welche Ziele die größten Chancen für die Verbesserung der Mobilität in Schwerte bieten. Deutlich wird, dass eine Stadt der kurzen Wege von der Expertengruppe als aussichtsreicher angesehen wird als die Förderung des ÖPNV auf lokaler Ebene. Dies, so Herr Haller, könne auch damit zusammenhängen, dass beim ÖPNV die Gestaltungsmöglichkeiten aus städtischer Sicht geringer seien.

Herr Haller schließt seinen Vortrag mit einer Verkehrssimulation, die den Verlauf von Verkehrsflüssen von Kraftfahrzeugen und Fußgängern einmal mit dem Einsatz restriktiver Elemente (Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen) und einmal ohne solche Elemente (im Sinne des Shared Space-Prinzips) zeigt. Ohne restriktive Elemente fließt der Verkehr insgesamt deutlich flüssiger. Dabei wird gefördert, dass die Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen.

Erste Diskussion:

Anschließend bittet Frau Böcker die Teilnehmerinnen und Teilnehmer um eine Diskussion anhand folgender Frage: Stimmen Sie den Thesen über allgemeine Trends, Rahmenbedingungen und den Schlussfolgerungen der Gutachter zu?

Ein Teilnehmer merkt an, dass der Eindruck, der ÖPNV in Schwerte sei nicht dringlich zu behandeln, nicht richtig sei. Insbesondere der Zustand der Haltestellen sei nicht schön. Aus dem Kreis der Teilnehmer kommt dazu die Anregung, die Perspektive der Kinder und Jugendlichen einzubeziehen, die nahezu täglich den ÖPNV im Schülerverkehr nutzen. Es wird darum gebeten, die Sichtweisen der hier nicht vertretenen Nutzer mit zu berücksichtigen.

Zum Thema „Stadt der kurzen Wege“ wird gefragt: „Wie kurz ist eigentlich ein kurzer Weg?“ Innerhalb der Schwerter Innenstadt seien die Wege bereits kurz und attraktiv. Brauche es nicht deutlichere Vorgaben der Verwaltung, den Autoverkehr einzuschränken, um kurze Wege zu Fuß und mit dem Rad zu fördern? Aus Sicht des Gutachters Herr Haller sei es doch sehr wichtig, noch attraktivere Räume und Wege für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Die technische Entwicklung befördere zudem eine Änderung der Verkehrsmittelwahl. Überdies sei ein Trend auszumachen, dass 18-30-Jährige aus ver-

schiedensten Gründen weniger Auto führen als noch vor 10 Jahren. Dieser Trend könnte sich weiter verstärken.

Demgegenüber äußern Teilnehmer die Einschätzung, dass der Kfz-Verkehr in Schwerte wachse. Aus ihrer Sicht können die vorgetragenen Trends eines Rückgangs des Kfz- Verkehrs nicht bestätigt werden. Herr Haller vermutet, es könne sich auch um eine „gefühlte“ Verkehrszunahme handeln, die an wesentlichen und zentralen Achsen im Stadtraum wahrgenommen werde. Schwerte ist eine schrumpfende Stadt. Mit schrumpfender Bevölkerung geht ein Rückgang des Kfz-Verkehrs einher. Der Autobahnverkehr ist allerdings hiervon ausgenommen. Dies führt gerade in Schwerte zu einer Belastung, da Teile des Autobahnverkehrs durch das Stadtgebiet fließen.

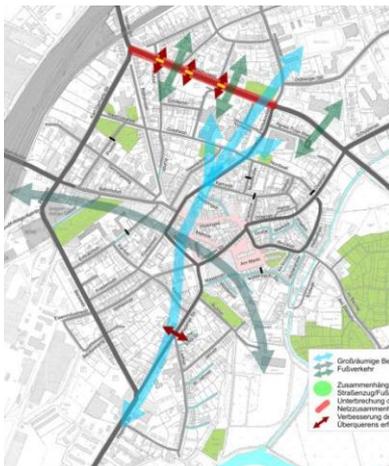
Ein Teilnehmer ergänzt, dass die hohe Verkehrsbelastung auch wirtschaftsabhängig sei. Eine schlechte Konjunktur führt demnach zu einem Rückgang des Lkw-Aufkommens, ein Aufschwung zu einer Zunahme.

Ein Teilnehmer schlägt vor, Kontakte zu Herstellern von Navigationsgeräten aufzunehmen, um Durchgangsverkehre nicht durch die Stadt führen zu lassen. Herr Vöcks, Stadt Schwerte, bestätigt, dass der Kontakt bereits hergestellt sei, es aber nicht möglich ist, die B 236 nicht als Vorrangroute auszuweisen, da Alternativrouten fehlen. Herr Haller ergänzt, dass der Verkehr dort nicht anders gelenkt werden könne, wo alternative Wege fehlen.

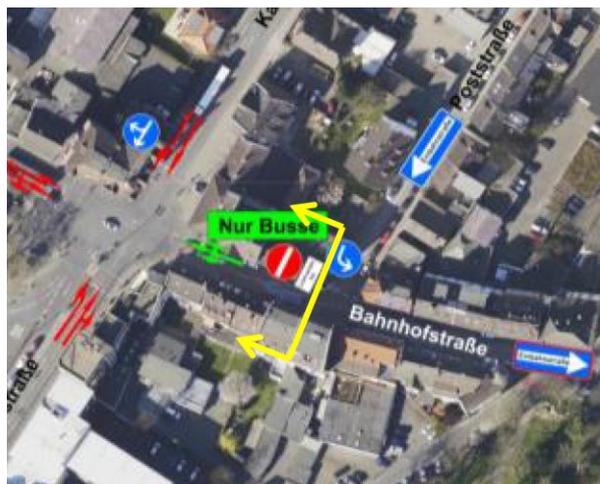
Der Vertreter des ADAC äußert Bedenken gegenüber der Umsetzung des Shared Space-Prinzips wie in der Verkehrssimulation gezeigt. Er befürchtet, dass eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums durch verschiedene Verkehrsteilnehmer nicht reibungslos umgesetzt werden könne.

Zukunftsfähig und verträglich unterwegs in Schwerte Vorstellung ausgewählter Lösungsansätze, die Weichenstellungen für eine zukunftsfähige Mobilität in Schwerte sein könnten.

Herr Lange beschreibt zunächst für den **Fußverkehr** als Ziel einer zukunftsfähigen Mobilität, mehr Wege im Alltag zu Fuß zu gehen. Ein Ansatz im Rahmen des Mobilitätskonzepts könnte sein, den Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart zu positionieren, beispielsweise durch die Umsetzung des Shared Space-Prinzips in ausgewählten Bereichen.



Bei der Betrachtung der großräumigen Fußverkehrsachsen Fußverkehrsachse Innenstadt Nord-Süd und Innenstadt West-Ost fällt die Barrierewirkung der Béthunestraße auf. Hier sind zusätzliche Überquerungsmöglichkeiten notwendig.



Eine fußgängerfreundliche Umgestaltung der Bahnhofstraße könnte in Kombination mit der Ausweisung als Einbahnstraße für den allgemeinen Verkehr gelingen. Die Busse fahren weiterhin in zwei Richtungen. Bei einem weiter zweistreifigen Querschnitt und einem einseitigen Parkstreifen wären weitaus größere Gehwegbreiten realisierbar.

Mobilitätskonzept Schwerte 2025 – 1. Öffentliches Forum
Mobilität in Schwerte – zukunftsfähig und verträglich

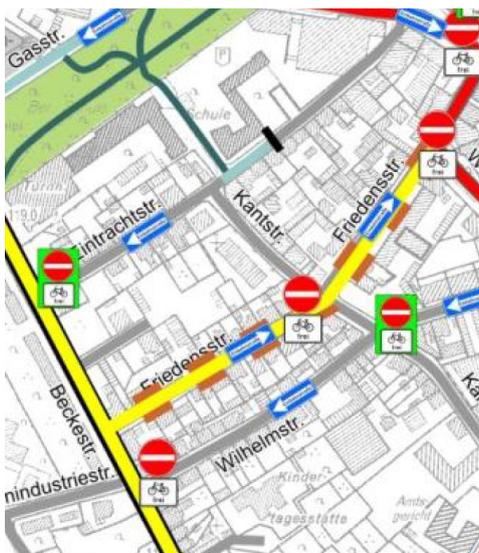


Bei der Überquerung der Hagener Straße im Bereich Mährstraße/City-Center ist die Wegebeziehung Mährstraße - Kleiner Markt durch die Fußgänger-Lichtsignalanlage nicht abgedeckt. Der Gehweg am City-Center ist mit Höhenversatz und Sperrbügeln unattraktiv. Eine fußgängerfreundliche Umgestaltung nach dem Prinzip des „Shared Space“ könnte Abhilfe schaffen.



Bei der Überquerung Hagener Straße/ Westwall am Werner-Steinem-Platz fällt den Gutachtern auf, dass der großflächige Knotenpunkt mit zügiger Trassierung für den Kraftfahrzeugverkehr heute so nicht mehr erforderlich ist. Die Kanalisierung der Fußgänger durch Sperrketten und Fußgängerüberwege bedeutet unnötige Umwege und schmälert die Attraktivität der Fußgängerzone. Es wird eine fußgängerfreundliche Umgestaltung mit besserer Erreichbarkeit der Fußgängerzone vorgeschlagen.

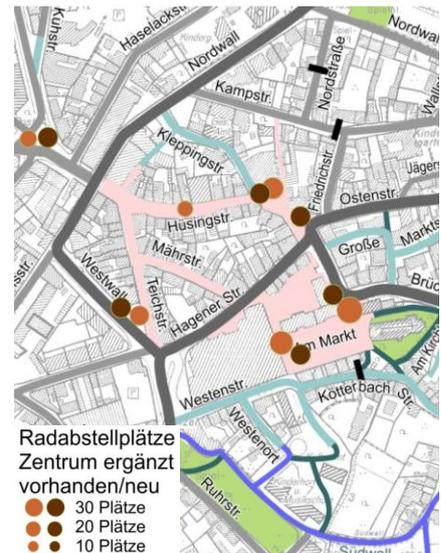
Weitere Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität sind die stärkere Nutzung des **Fahrrads** im Alltagsverkehr und darüber hinaus, insbesondere in Schwerte, die Förderung des Radtourismus. Beiträge zu diesen Zielen können ein Radverkehrsnetzkonzept, ein Rad-Stellplatzkonzept Innenstadt und die Optimierung der Wegweisung leisten.



Innerhalb eines Radverkehrsnetzes könnten neue Routen durch die Innenstadt ausgewiesen werden, dies einhergehend mit der Freigabe weiterer Einbahnstraßen (z.B. Wilhelmstraße, Eintrachtstraße).



Auf wichtigen Radverkehrsrouten könnten Fahrradstraßen eingerichtet werden. Auf diesen Straßen sind Radfahrer immer zugelassen und haben Vorrang. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt: 30 km/h



In Schwerte gibt es Stellplätze für Fahrräder nur in kleinen Einheiten, uneinheitlich gestaltet und wenig komfortabel bzw. sicher. Neue Fahrradbügel sollten in größeren Einheiten aufgestellt werden. Veraltete und defekte Anlagen sollten ausgetauscht werden.

gesamte Haltestellennetz sinnvoll ergänzen. Der Nahverkehrsplan 2008 für den Kreis Unna (externes Planungsinstrument für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oberhalb der kommunalen Planungsebene) sieht keinen Handlungsbedarf in der Schwerter Innenstadt. Der Nahverkehrsplan wird derzeit neu aufgestellt und soll Ende 2013 durch den Kreistag verabschiedet werden.

3. Gesprächsphase an Themenwänden

In der folgenden Gesprächsphase können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in kleineren Gruppen die Vorschläge und Fragen der Gutachter an vorbereiteten Themenwänden diskutieren und teilweise mit Punkten bewerten. Es gibt folgende fünf Themenwände:

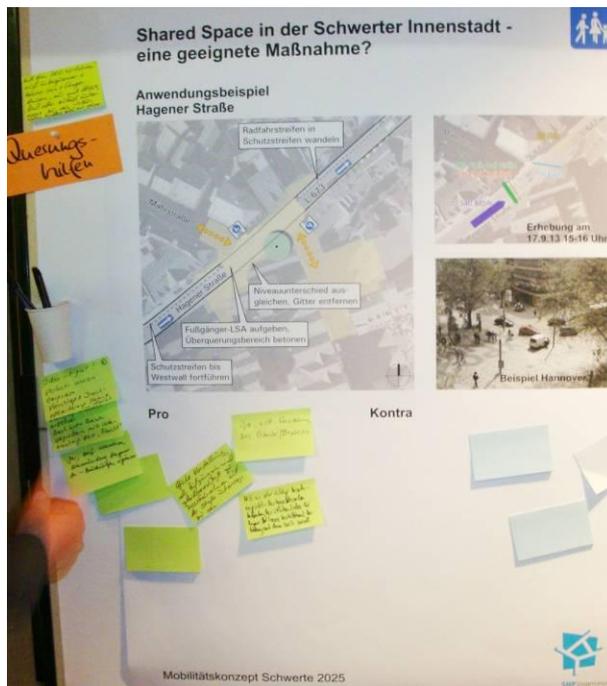
- Shared Space
- Radverkehr
- Kfz-Erschließung
- Schwerlastverkehr
- Parken

Die Teilnehmer ergänzen Hinweise, die im Beitrag fehlten. Diese werden zum Teil (auf orangenen Karten) den fünf Wänden zugeordnet. Folgende Hinweise werden auf einer weiteren leeren Themenwand notiert:

- Ortsteile
- ÖPNV- Anbindung

Die Ergebnisse der Arbeitsphase sind im nachfolgenden Abschnitt dargestellt. Dabei sind die Anmerkungen der Teilnehmer von den post-its wörtlich wiedergegeben.

Shared Space in der Schwerter Innenstadt – eine geeignete Maßnahme?

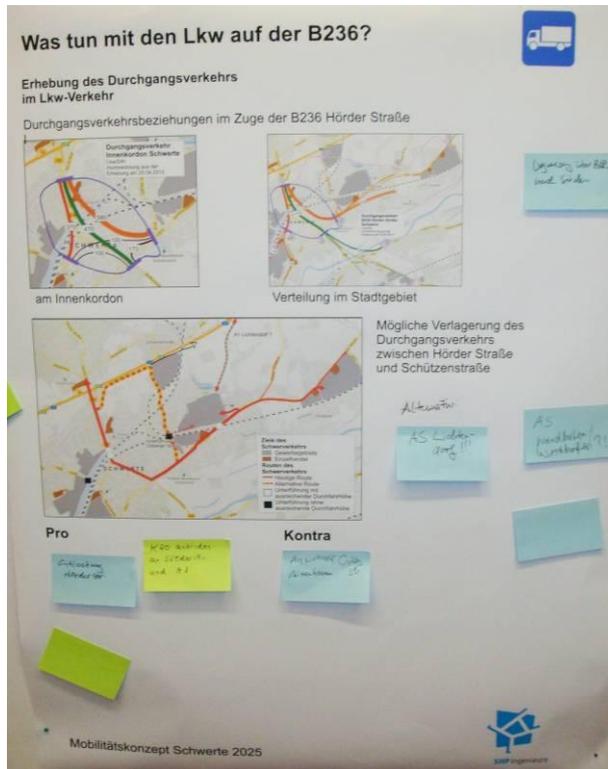


- Mit dem Pkw zu fahren muss unbequemer + teurer sein + länger dauern, als mit ÖPNV, Rad oder zu Fuß unterwegs zu sein ⇒ nur dann ändert sich evtl. etwas.
- Idee ist gut! Verkehr sowieso langsam
Vorschlag: Durchpflasterung ⇒ Märstraße, Markt.
- Zaun entfernen ⇒ Verengung dadurch auflösen / Bank unter Baum vergrößern mit Unterbrechung der Flucht.
- Ja, auf Situation Hagener Straße ⇒ Brückstraße ergänzen
- Gute Vorstellung, als Fußgängerin mal gleichberechtigt zu Pkw-Fahrer/innen auf der Straße unterwegs zu sein.
- Ja, eventuelle Ausdehnung bis Ostenstr./Brückstr.
- Ein sehr richtiger Ansatz angesichts der bevorstehenden Aufwertung des östlichen Endes der Hagener Straße (neues Geschäftshaus). Ausdehnung auf diesen Bereich sinnvoll.

Abschließender Bericht von der Themenwand Shared Space

Dem Shared Space-Gedanken werden große Chancen eingeräumt. In den Gesprächen an dieser Themenwand wurde der Vorschlag eindeutig positiv bewertet. Darüber hinaus werden sogar Hinweise gegeben, dass der Ansatz an weiteren Stellen in der Stadt umgesetzt werden könnte und es wird angeregt, den Kfz-Verkehr weitergehend zu beschränken.

Was tun mit den Lkw auf der B236?



- Wegweisung über BAB nach Süden
- Alternativ: AS Lichtendorf!!! AS Wandhofen/Westhofen?!

Pro:

- Entlastung Hörder Straße
- K20 anbinden an Sölder Str. und A1

Kontra:

- Anwohner Ostberger Straße
- Altenheim

Abschließender Bericht von der Themenwand Lkw-Durchgangsverkehr

Eine Entlastung der Innenstadt durch die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die K20 und die Ostberger Straße wird sehr positiv aufgenommen. Besorgt betrachten die Teilnehmer allerdings den dafür erforderlichen Ausbau der Unterführung, den Zustand der Straßen und die Belastung der Anwohner, u.a. im Altenheim.

Die Idee einer Verlängerung der K20 an den Rasthof heran wird bisher vom Bund nicht genehmigt und kann daher nicht als Lösungsansatz diskutiert werden. Auch andere, früher durchdachte großzügigere Lösungen für gesamtstädtische Umgehungsstraßen sind heute nicht mehr realisierbar.

Aus dem Teilnehmerkreis wird ergänzt, dass die Hagener Straße in beiden Richtungen befahrbar sein sollte (Widerspruch zu Lösung auf Wand 1 !)

Wie bekommt der Radverkehr in Schwerte eine Chance?

Wie bekommt der Radverkehr in Schwerte eine Chance?

Welche Maßnahmen halten Sie für am meisten geeignet?

- Verbesserung der Erreichbarkeit durch neue Überquerungsstellen
- Erhöhung der Netzdurchlässigkeit durch Freigabe zusätzlicher Einbahnstraßen
- Erhöhung der Bedeutung des Radverkehrs durch Einrichten von Fahrradstraßen → mäßig mit Ampel
- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten
- ??? Kurze Wegeverbindungen

Handwritten notes on the board:

- Schülerverkehr auf das Rad bringen => gute Wege, durchgängig + Beschulung
- Radweg um Gut Buhfeld können Yan vorbei Altkreisweg + Radtourismus
- Radwegeverbindungen müssen (Strom) zusätzlich ausgestattet sein, Anbindung Ortsteile Schwerte-Geisecke Schwerte-Westhofen
- Fahrradfreundliches Klima befördern => städtische Aufgabe
- wo es geht Radfahrstreifen anbieten oder Schutzstreifen (kein Mindestmaß)

Yellow sticky note: Bitte setzen Sie einen Punkt

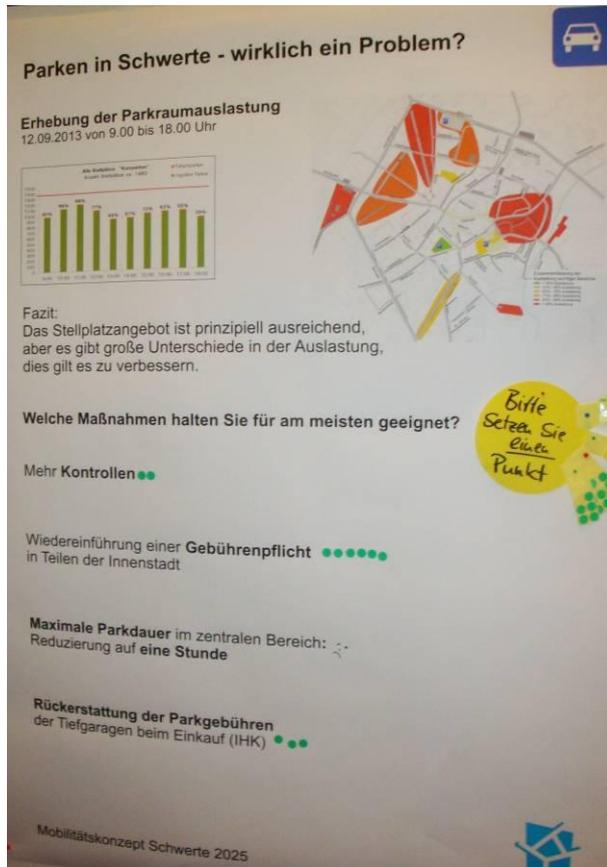
Mobilitätskonzept Schwerte 2025

- neue Verbindung (siehe Karte Karl-Gerharts-Str.)
- Durchfahrt für Pkw sollte weiterhin gesperrt sein, aber Barriere für Rad, Fuß, Rollis abbauen (siehe Karte Nordwall/Ostenstr.)
- B236 unsichere Querung mind. Schild oder Bodenbelag, ggf. beidseitig Radweg (siehe Karte Letmather Straße)
- Kurze Wegeverbindungen insb. Ortsteile + schnell, ausgeleuchtet, sicher, attraktiv
- parallel zu Straßen ausgebaute Radwege
- Schulverkehr auf das Fahrrad bringen => gute Wege, durchgängig + Beschilderung
- Radwegeverbindungen müssen fahrradfreundlich ausgestaltet sein
- Fahrradfreundliches Klima befördern => städtische Aufgabe
- wo es geht, Radfahrstreifen anbieten oder Schutzstreifen (keine Mindestmaße)
- Anbindung Ortsteile: Schwerte-Geisecke/Schwerte-Westhofen

Abschließender Bericht von der Themenwand Radverkehr

Eine Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen an der Themenwand nehmen die Teilnehmer nicht vor, da ihres Erachtens alle Maßnahmen wichtig sind. Zahlreiche weitere Hinweise werden ergänzt. Dabei wird deutlich, dass bessere Radwegeverbindungen in die einzelnen Ortsteile für die Teilnehmer ganz besonders wichtig sind. Es fehlt an attraktiven Radwegen. Ein besonderes Augenmerk wird auf den Schülerverkehr gerichtet, der mehr durchgängig gut ausgestattete, sichere Wegeverbindungen braucht. Die Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas wird von den Teilnehmern als sehr wichtige städtische Aufgabe gesehen.

Parken in Schwerte – wirklich ein Problem?



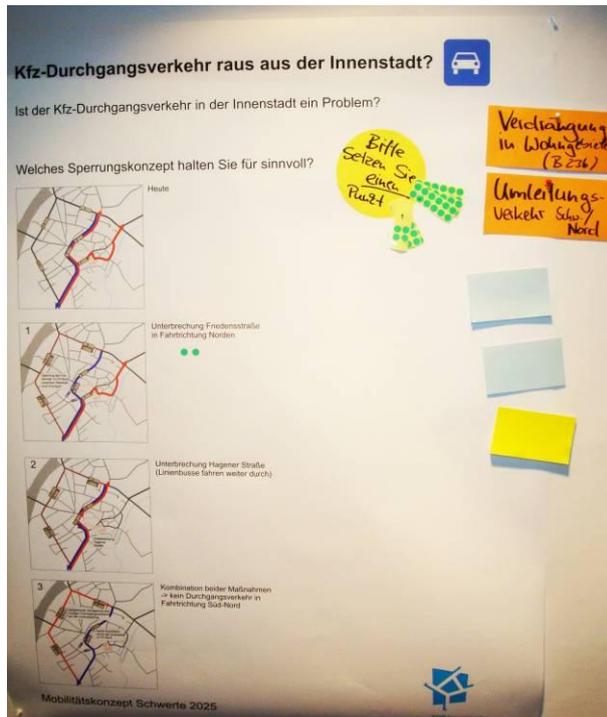
Welche Maßnahmen halten Sie für am meisten geeignet?

- Mehr Kontrollen: 2 Punkte
- Wiedereinführung einer Gebührenpflicht in Teilen der Innenstadt: 6 Punkte
- Maximale Parkdauer im zentralen Bereich-Reduzierung auf eine Stunde: 0 Punkte)-:
- Rückerstattung der Parkgebühren der Tiefgaragen beim Einkauf (IHK): 3 Punkte

Abschließender Bericht von der Themenwand Parken

In den Gesprächen wird eine differenzierte Parkraumbewirtschaftung mit unterschiedlichen Ansätzen unterstützt. Auch die Wiedereinführung der Parkgebühren wurde als sinnvolle Maßnahme bewertet. Mehr Kontrollen werden befürwortet. Die Rückerstattung von Parkgebühren beim Einkauf wird für gut befunden.

Kfz Durchgangsverkehr raus aus der Innenstadt?



Welches Sperrungskonzept halten Sie für sinnvoll?

- Heute: 0 Punkte
- Unterbrechung Friedensstraße in Fahrtrichtung Norden: 2 Punkte
- Unterbrechung Hagener Straße (Linienbusse fahren weiter durch): 0 Punkte
- Kombination beider Maßnahmen ⇒ kein Durchgangsverkehr in der Fahrtrichtung Süd-Nord: 0 Punkt

Abschließender Bericht von der Themenwand Kfz Durchgangsverkehr

Die Teilnehmer äußern Schwierigkeiten, die Varianten zu bewerten, da die komplexen Auswirkungen durch die Verdrängung des Verkehrs nicht ausreichend klar anhand von Zahlen dargestellt werden können. Am häufigsten wurde die Variante 2 „alles auf eine Route“ diskutiert, daher werden hier eher symbolisch zwei Punkte gesetzt. Ergänzend wird vorgeschlagen, die Ostenstraße wieder in beide Richtungen zu öffnen.

4. Abschluss und Ausblick

Moderatorinnen und Gutachter bedanken sich bei dem Expertenkreis für den konstruktiven Austausch. Herr Mork schließt die Veranstaltung ebenfalls mit einem Dank an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Das Anliegen, stärker die verkehrliche Anbindung und Situation in den Orten zu betrachten, wird im weiteren Arbeitsprozess aufgegriffen. Die Expertengruppe wird sich in zwei Veranstaltungen damit beschäftigen.

Ein weiteres öffentliches Forum ist zum Ende des Arbeitsprozesses geplant. Die Öffentlichkeit wird dazu frühzeitig eingeladen.

5. Impressum

Veranstalter

Stadt Schwerte - Hansestadt an der Ruhr
Der Bürgermeister
Bereich Demographie und Stadtplanung

Ansprechpartner: Dirk Hoppe
dirk.hoppe@stadt-schwerte.de
Telefon: 02304 104-604
Fax: 02304 104-676

Moderation und Dokumentation

raum + prozess | kooperative planung und stadtentwicklung
Hasselbrookstraße 15, 22089 Hamburg

Ansprechpartnerinnen: Mone Böcker, Beate Hafemann
Tel. 040 3980 3791
Fax. 040 3980 3792
mail@raum-prozess.de
www.raum-prozess.de

Gutachterbüro

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover

Ansprechpartner: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller, Dr. Johannes Lange
Telefon 0511 3584-450
Telefax 0511 3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Stand: Dezember 2013/ MB/ BH /LA