

# ISEK ORTSKERN SCHERMBECK

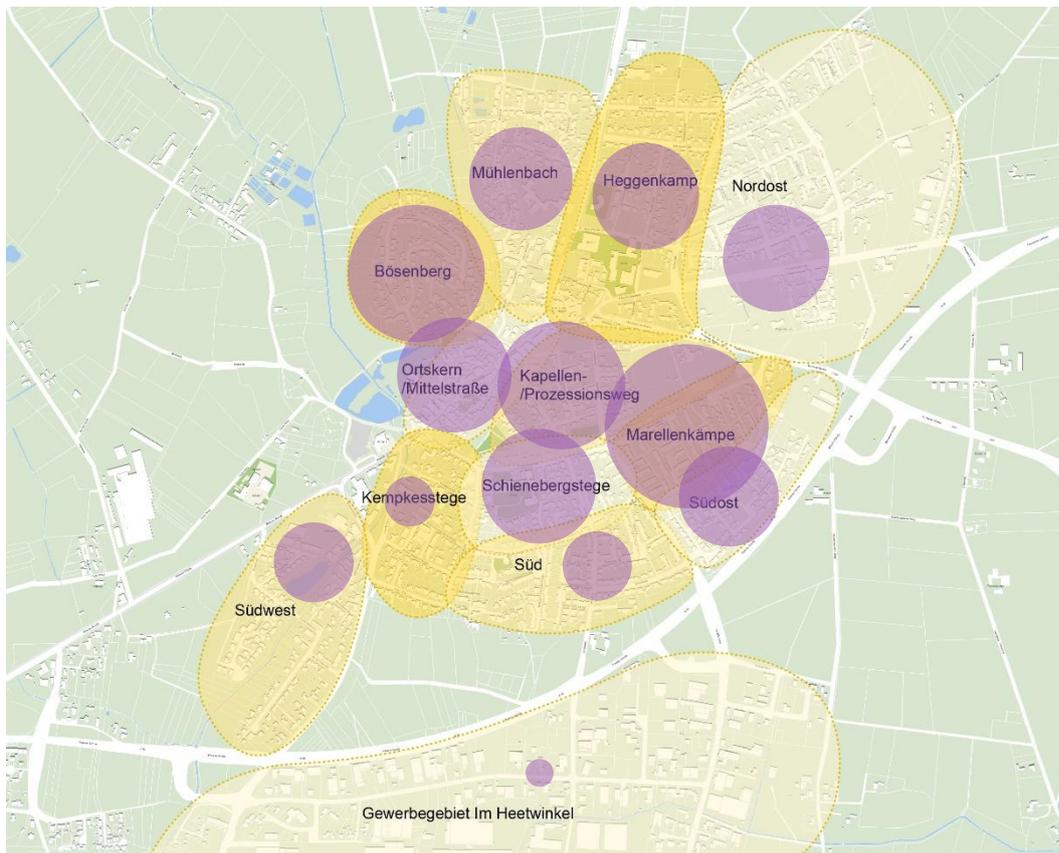
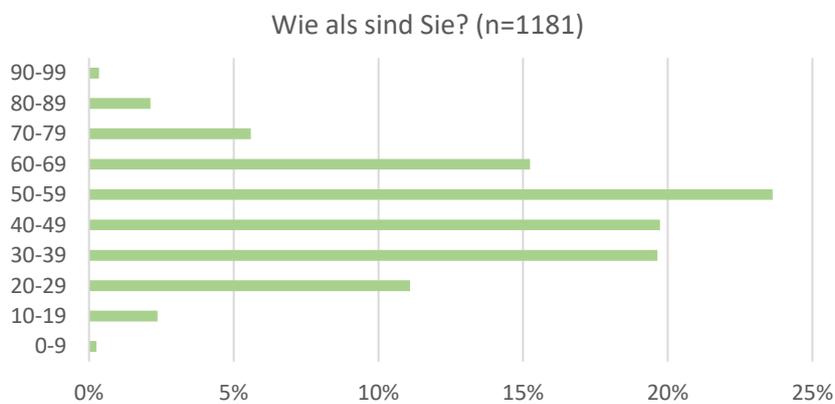
## VERTIEFUNG VERKEHRSKONZEPT

### ERGEBNISSE DER ONLINE-UMFRAGE

An der Umfrage zum Verkehrskonzept für den Schermbecker Ortskern haben insgesamt 1.296 Personen teilgenommen. Nicht alle der Teilnehmenden haben alle Fragen beantwortet, sodass die Stichprobengröße n der einzelnen Fragen variiert.

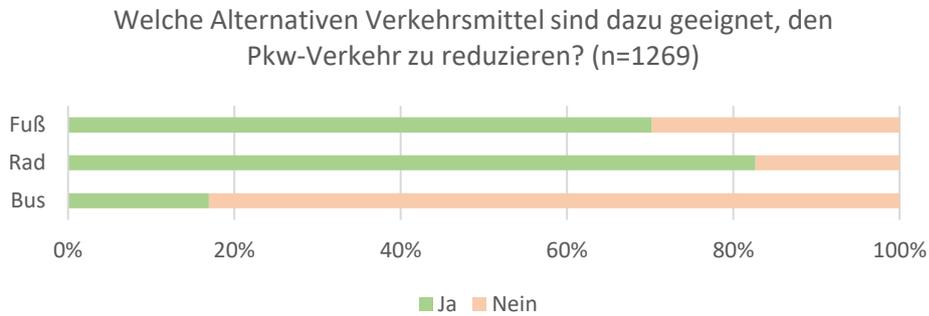
#### Wer hat teilgenommen? (Alter und Wohnort)

Das durchschnittliche Alter der Teilnehmenden liegt, basierend auf der Zuordnung zu Altersgruppen, bei 48 Jahren. 81% der Beteiligten wohnen im Schermbecker Kernort, 19% in einem der Ortsteile. Die Verteilung nach Wohnort ist der untenstehenden Grafik zu entnehmen. Spitzenreiter ist mit 10% das Stadtquartier Marellenkämpe.



### Welche alternativen Verkehrsmittel sind dazu geeignet, den Pkw-Verkehr zu reduzieren?

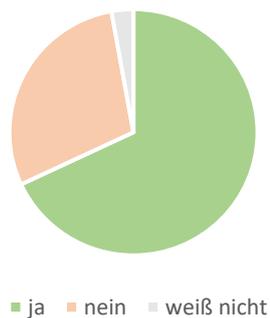
Im Fuß- und Radverkehr sehen die meisten Beteiligten ein generelles Potenzial zur Verkehrsverlagerung (70% und 83%). Im Busverkehr sieht sie überwiegende Mehrheit (83%) ein solches Potenzial nicht.



### Haben Sie in letzter Zeit auf das Auto verzichtet?

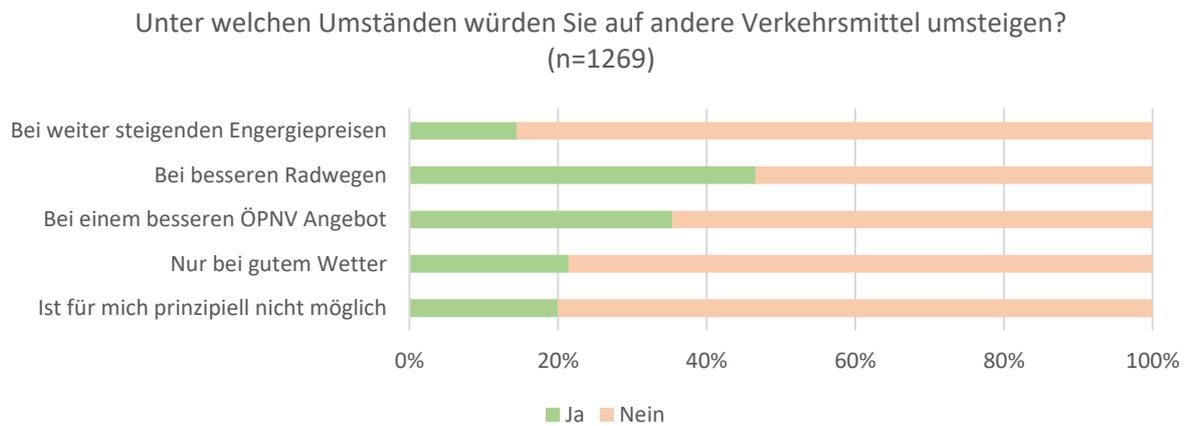
68% der Beteiligten geben an, zuletzt (in einem unbekanntem Umfang) auf das Auto verzichtet zu haben. 29% haben ihre Pkw-Nutzung nicht verändert.

Haben Sie in letzter Zeit auf das Auto verzichtet? (n=1161)



## Unter welchen Umständen würden Sie auf andere Verkehrsmittel umsteigen?

Keine der genannten Bedingungen würde eine Mehrheit der Beteiligten zu einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel bewegen. Bessere Radwege stellen für 47%, ein besseres ÖPNV-Angebot für 35% ein Motiv zum Umstieg dar. 20% geben an, zwingend auf die Nutzung eines Pkw angewiesen zu sein.



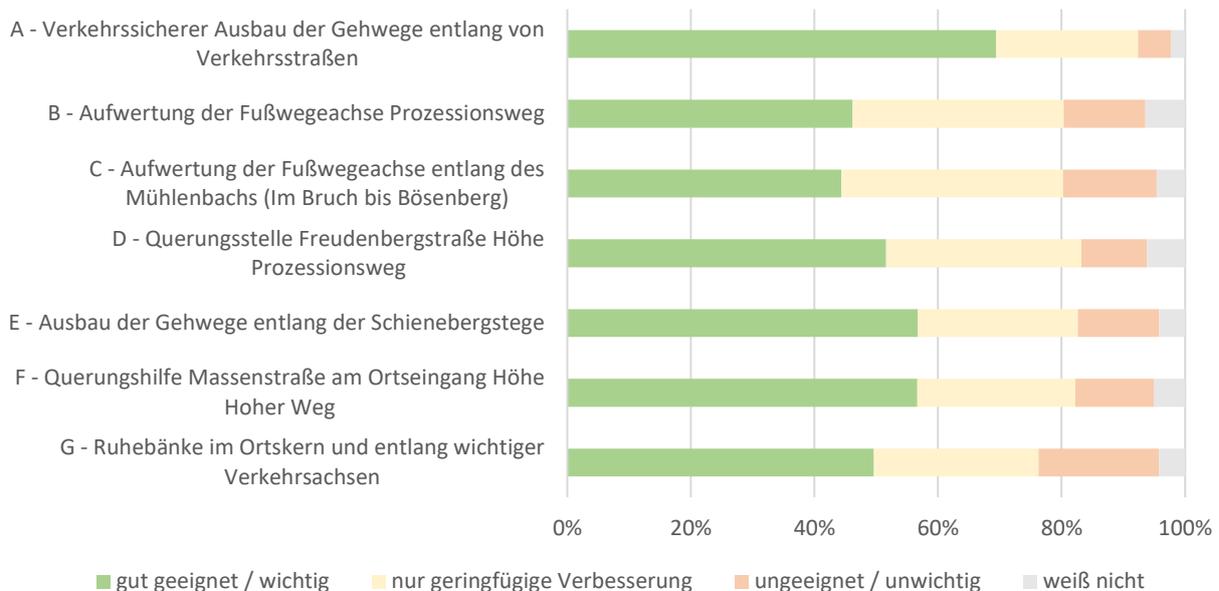
Weitere genannte Bedingungen und Hinweise zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel lassen sich in folgende Kategorien zusammenfassen:

- Mittelstraße (Verkehrsberuhigung, Umgestaltung...) (3 Beiträge)
- Bessere Bedingungen für den Fußverkehr (5)
- Beruflich darauf angewiesen, privat ohne Auto unterwegs (6)
- Barrierefreiheit des ÖPNV (1)
- Innerorts ohne Auto unterwegs (27)
- Bessere ÖPNV-Anbindung in und aus dem Umland) (4)
- Bessere ÖPNV-Anbindung innerorts (2)
- Bessere Bedingungen für den Radverkehr (7)
- Verkehrsberuhigung (7)
- Notwendigkeit des Autos für Einkauf und/oder Transport (7)
- Sonstiges (12)

## Maßnahmen für den Fußverkehr

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden von der überwiegenden Mehrheit als grundsätzlich positiv beurteilt, insbesondere der verkehrssichere Ausbau von Gehwegen (69% „wichtig“, 92% positiv). Bei den übrigen Maßnahmen ist nur rund die Hälfte der Beteiligten (44-57%) der Meinung, dass sie wichtig und gut geeignet sind. 38-51% sind der Meinung, dass hierdurch keine oder nur eine unwesentliche Verbesserung erreicht wird.

Wie beurteilen Sie die folgenden Maßnahmen für den Fußverkehr? (n=870-916)

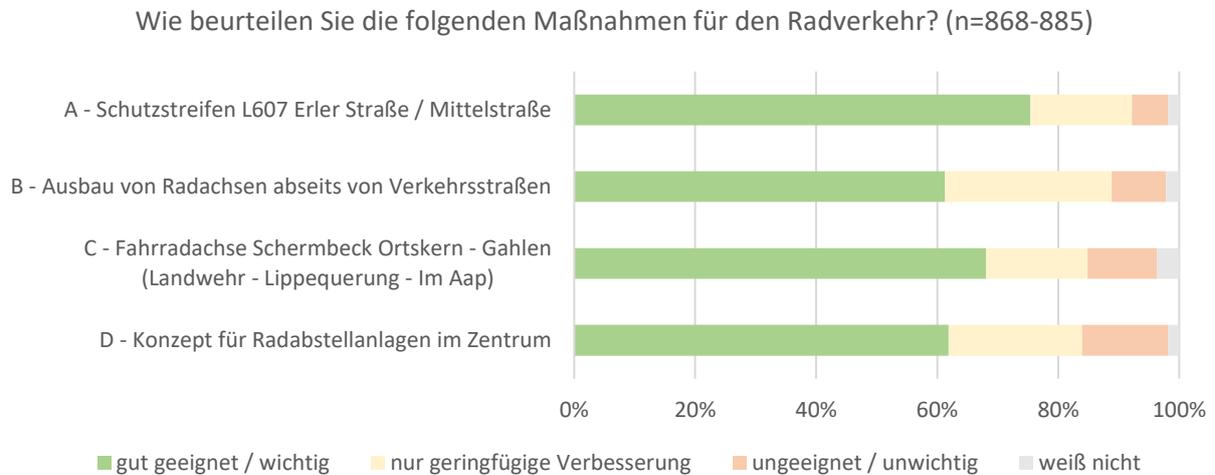


Die weiteren genannten Maßnahmen und Hinweise für den Fußverkehr lassen sich in folgenden Kategorien zusammenfassen:

- Deutlich sichtbare Abgrenzung / bauliche Trennung von Geh- und Radweg (13 Beiträge)
- Allgemeine Verkehrsberuhigung (autofreie Mittelstraße, Tempo 30 innerorts...) (26)
- (Bessere) Beleuchtung (Prozessionsweg...) (19)
- Verbreiterung ausgewählter Gehwege (Johann-von-der-Recke-Straße, Prozessionsweg zwischen Kapellenberg und Landwehr) (19)
- Erhöhung der Sicherheit durch Querungshilfen (Mittelinself, Zebrastreifen) an ausgewählten Fußgängerüberwegen (Erler Str. Höhe Norma, Mittelstraße St. Ludgerus, Marelengkämpfe – Pastoratsweg...) (33)
- Ausbau ausgewählter Radwege (Bösenberg Richtung Lichtenhagen...) (4)
- Ertüchtigung ausgewählter Gehwege (Ausbesserung der Deckschicht...) (10)
- Stärkere Berücksichtigung und Ertüchtigung von Schul- und Kitawegen (16)
- Abschaffung von "Bettelampeln" (am Rathaus...) (2)
- Barrierefreiheit (Bordabsenkungen...) (19)
- Ausweisung der Mittelstraße als reine Fußgängerzone (22)
- Sitzgelegenheiten allgemein (4)
- Andere Verkehrsmittel betreffende Maßnahmen (5)
- Sonstiges (32)

## Maßnahmen für den Radverkehr

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden von der überwiegenden Mehrheit als positiv und wirkungsvoll beurteilt (61-75% „wichtig“, 84-92% positiv).



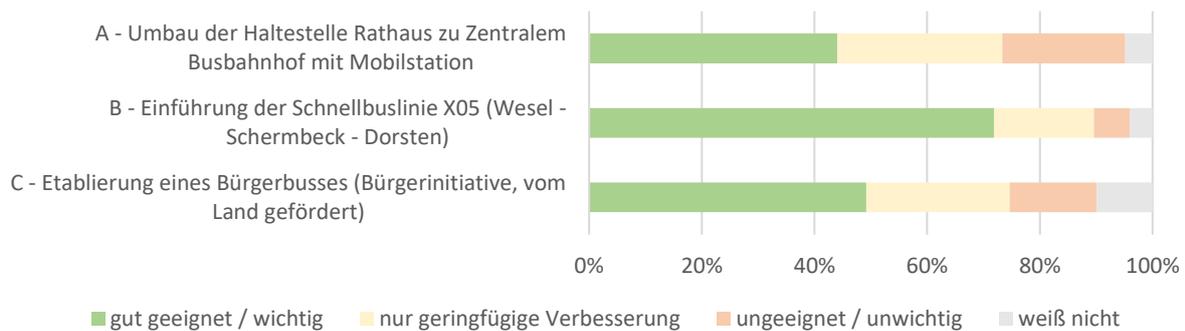
Die weiteren genannten Maßnahmen und Hinweise für den Radverkehr lassen sich in folgenden Kategorien zusammenfassen:

- Einrichtung von Fahrradstraßen (11 Beiträge)
- Reduzierung des Pkw-Anteils im Ortskern, sodass keine aufwändigen Umgestaltungen mehr notwendig sind (17)
- Freigabe von Radwegen in beide Fahrtrichtungen (Erler Straße, Freudenbergstraße...) (5)
- Abstellanlagen in der Nähe relevanter Einrichtungen und Ziele (12)
- Ausbau der Radwege (auch) außerhalb des Ortskerns (Velorouten im Umland als Zubringer, im Gewerbegebiet...) (25)
- Asphaltierung von Radwegen, da der derzeitige Belag (insb. Schotter) ein Sicherheitsrisiko darstellt (Lichtenhagen...) (2)
- Beleuchtung von Radwegen, auch außerorts (3)
- Sicherung der Querungsmöglichkeit bei der Öffnung der Marellenkämpe (4)
- Sichtbare Trennung von Fuß- und Radwegen (baulich oder durch Markierung) (10)
- Ladestationen (10)
- Überplanung des Schutzstreifens an der Erler Straße, da er nicht respektiert und so nicht nutzbar ist, Halteverbot und konsequente Durchsetzung (2)
- Befahrbarkeit der Mittelstraße (rutschiger Belag...) (14)
- Schutzstreifen seien generell kontraproduktiv, Mindestabstände würden nicht eingehalten (2)
- Sanierung bestehender Radwege (Beseitigung von Unebenheiten...) (23)
- Schutzstreifen einrichten (7)
- Erhöhte Sicherheit (9)
- Sonstiges (33)

## Maßnahmen für den ÖPNV

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für den ÖPNV werden von der überwiegenden Mehrheit als grundsätzlich positiv beurteilt. Die Einrichtung der Schnellbuslinie X05 (Wesel-Schermbek-Dorsten) erhält großen Zuspruch (72% „wichtig“, 90% positiv). Der Umbau der Haltestelle Rathaus zu einem zentralen Busbahnhof führt für 51% nicht oder nur unwesentlich zu einer Verbesserung. Ebenso geteilter Meinung sind die Beteiligten bei der Etablierung eines Bürgerbusses.

Wie bewerten Sie die folgenden Maßnahmen für den ÖPNV? (n=847-884)

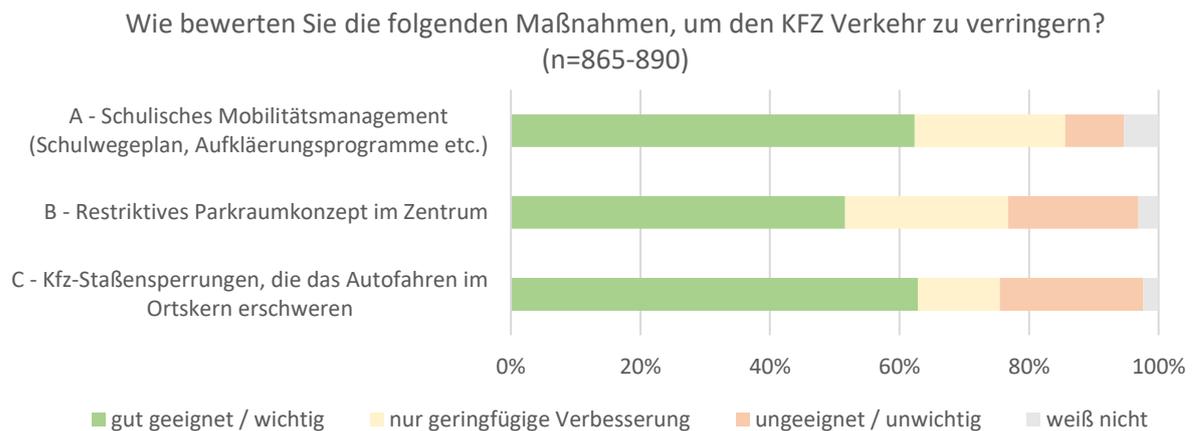


Die weiteren genannten Maßnahmen und Hinweise für den ÖPNV lassen sich in folgenden Kategorien zusammenfassen:

- Bessere Anbindung der Ortsteile (7 Beiträge)
- Dichtere Taktung, insbesondere in Richtung Dorsten und Wesel (41)
- Schnelle Direktverbindungen in Richtung anderer Städte (Gahlen, Bottrop, Raesfeld, Borken, Dinslaken...) (33)
- Keine Busdurchfahrt in der Mittelstraße (5)
- Ausbau des Angebots in den Randzeiten (morgens, abends, am Wochenende) (16)
- Busse über die Umgehungsstraße leiten (11)
- Anpassung der Fahrpläne an Zugabfahrten (12)
- Günstigere Fahrpreise, insbesondere für Senioren (12)
- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen (Kirche, Rathaus...) (7)
- Kleinteiliges kommunales oder ehrenamtliches Busangebot für den Ortskern (4)
- Einsatz kleinerer Busse, die jetzige Busgröße ist nur zu Stoßzeiten notwendig (4)
- Aufenthaltsqualität an Haltestellen (Unterstand...) (3)
- Erleichterung der Multimodalität (Fahrradmitnahme...) (3)
- Andere Verkehrsmittel betreffende Maßnahmen (3)
- Sonstiges (22)

## Maßnahmen, um den Kfz-Verkehr zu verringern

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs werden von der überwiegenden Mehrheit als grundsätzlich positiv beurteilt (52-63% „wichtig“, 76-86% positiv). Vor allem ein schulisches Mobilitätsmanagement wird hierbei begrüßt. Restriktiven Maßnahmen stehen aber auch einige Beteiligte kritisch gegenüber: 22% halten Straßensperrungen für den Kfz-Verkehr für ungeeignet, 20% sind der Meinung, dass ein restriktives Parkraumkonzept keine Verbesserungen mit sich bringt.



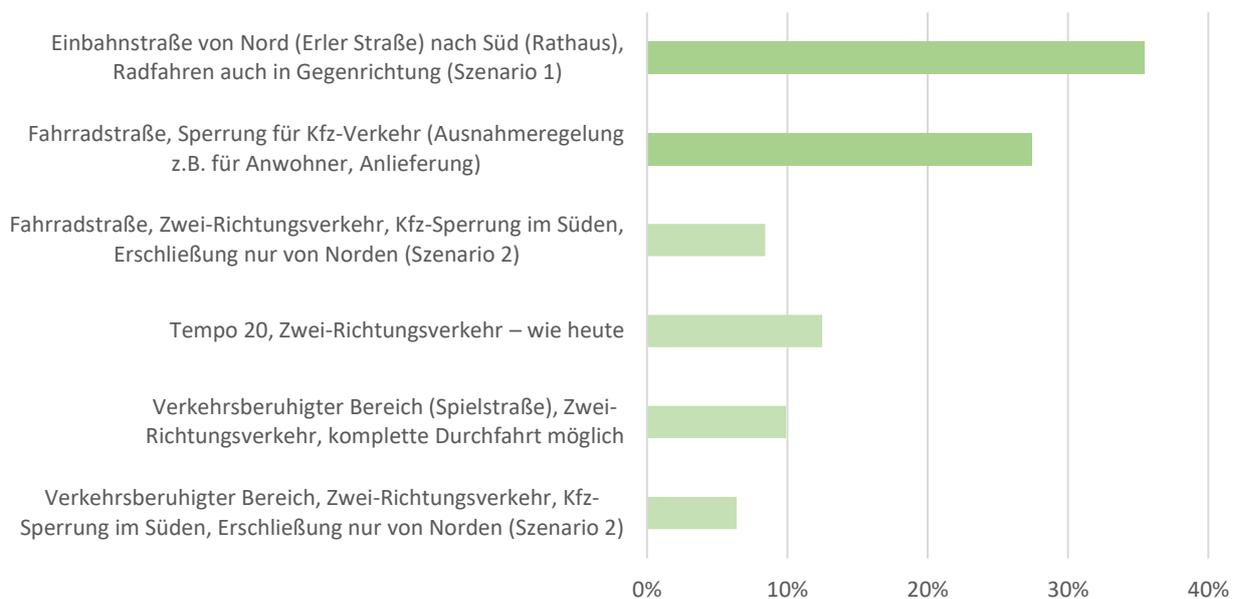
Die weiteren genannten Maßnahmen und Hinweise für eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs lassen sich in folgenden Kategorien zusammenfassen:

- Allgemeine Verkehrsberuhigung (30 Beiträge)
- Die Öffnung von Durchfahrten wie der Marellenkämpfe (25)
- Die Attraktivierung anderer Verkehrsmittel (15)
- Die Sperrung der Mittelstraße für den Kfz-Verkehr, optional als Einbahnstraße (35)
- Die Einrichtung von Park-and-Ride-Parkplätzen (9)
- Eine intensivere Nutzung der Umgehungsstraße (4)
- Verstärkte Kontrollen (Falschparken, Geschwindigkeit) (30)
- Parkplatzbewirtschaftung (8)
- Eine Reduzierung des Parkplatzangebots (17)
- Nordumgehung (12)
- Mehr Parkplätze (8)
- Andere Verkehrsmittel betreffende Maßnahmen (6)
- Sonstiges (25)

## Verkehrsführung in der Mittelstraße

Die Verkehrsführung in der Mittelstraße soll nach Meinung der Teilnehmer unbedingt verändert werden, nur 12% der Beteiligten sprechen sich für eine Beibehaltung der jetzigen Regelung als beidseitig durchfahrbare Tempo 20-Zone aus. Insgesamt 63% sprechen sich für eine eingeschränkte Durchfahrbarkeit aus, 35% für eine Einbahnstraßenregelung (Szenario 1) und 27% für eine vollständige Sperrung für den Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Einrichtung einer Fahrradstraße. 25% sind für eine Beibehaltung des Zweirichtungsverkehr bei gleichzeitiger Durchführung unterschiedlicher verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Wie soll Ihrer Meinung nach der Verkehr in der Mittelstraße zukünftig geführt werden?  
(n=737)



## Öffnung der Marellenkämpfe

72% der Beteiligten befürworten eine Öffnung der Marellenkämpfe, 24% lehnen dies ab. Von den insgesamt 123 Beteiligten aus dem Quartier Marellenkämpfe sind 60% gegen eine Öffnung und 15% dafür.

Öffnung der Marellenkämpfe (n=888)

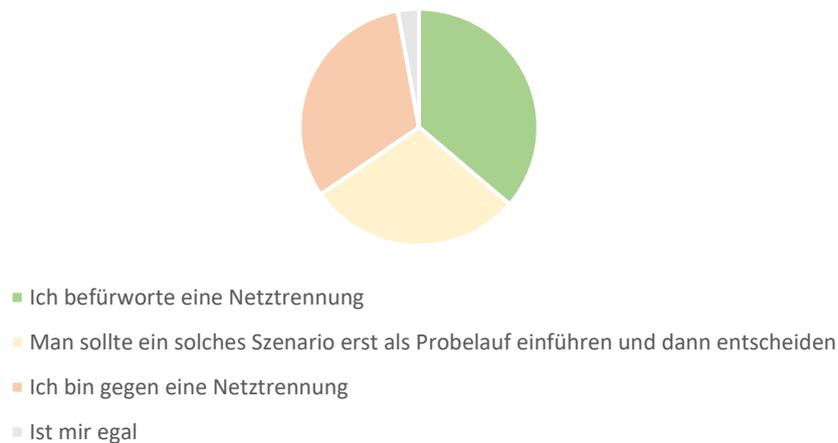


### Szenario 2a: Nord-Süd-Netztrennung für den KFZ-Verkehr

Szenario 2a dient der Vermeidung von Durchgangsverkehr und der Verlagerung von Kfz-Verkehr aus dem Zentrum in die umliegenden Straßen. Die Netztrennung besteht in der Abbindung kurzer Straßenabschnitte, etwa in der Mittelstraße, der Landwehr und dem Kapellenweg.

Bei dieser Frage sind die Meinungen relativ gleichmäßig verteilt: 36% befürworten die Netztrennung, 32% sind dagegen und 29% sprechen sich für eine Einrichtung auf Probe aus. Letztendlich stehen der Idee aber 65% der Beteiligten grundsätzlich positiv gegenüber.

Szenario 2a: Nord-Süd-Netztrennung für den Kfz-Verkehr (n=841)



### Szenario 2b: Nord-Süd-Netztrennung, gleichzeitige Öffnung von Ost-West-Verbindungen

Szenario 2b beinhaltet die in 2a beschriebene Netztrennung bei gleichzeitiger Öffnung von Ost-West-Verbindungen (Marellenkämpfe, Eschenstraße, Pastoratsweg). Hierdurch soll neben der Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus der Mittelstraße eine insgesamt „gerechtere“ Verteilung erreicht werden.

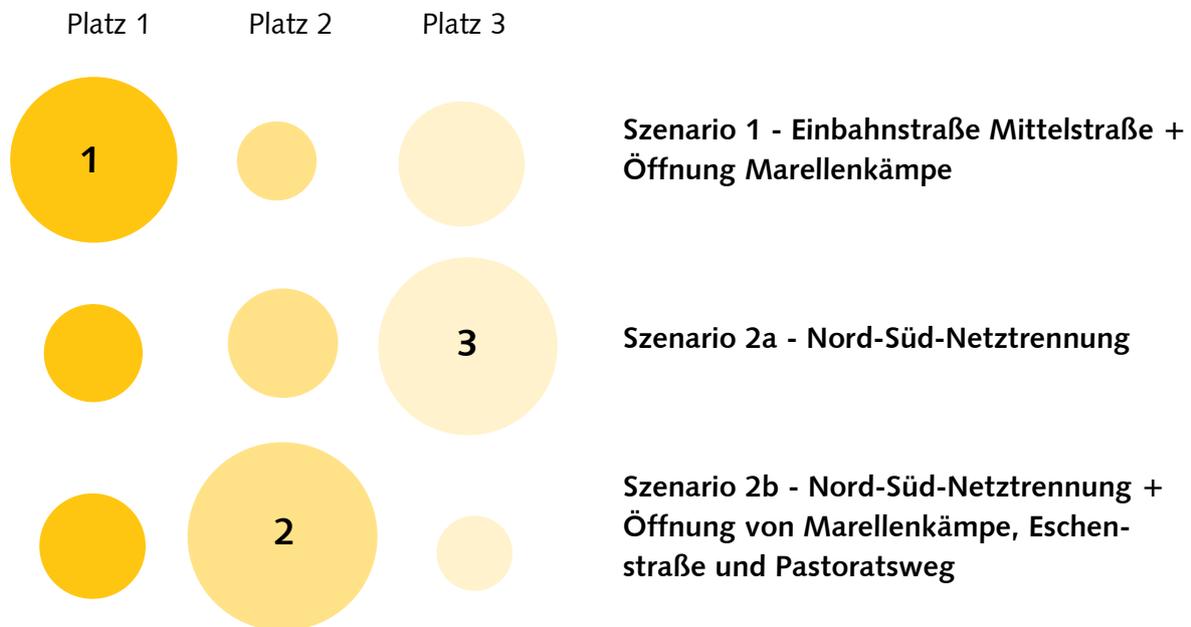
Bei dieser Frage sind die Meinungen ebenfalls geteilt: 51% sind für, 41% gegen die Öffnung im Zusammenhang mit der einer Netztrennung.

Szenario 2b: Nord-Süd-Netztrennung, gleichzeitige Öffnung von Ost-West-Verbindungen (n=822)



## Priorität /Ranking der Szenarien

Die dargestellten Szenarien sollten in eine Reihenfolge hinsichtlich ihrer Wichtigkeit / Priorität gebracht werden. Hierbei ergibt sich ein eindeutiges Bild, bei dem das Szenario 1 - Mittelstraße als Einbahnstraße, Öffnung der Marellenkämpe - auf Platz 1 landet.



## Was Sie noch sagen wollten... (Sonstiges)

Die abschließenden freien Eingaben können in folgenden Kategorien zusammengefasst werden:

- Aufwertung Mittelstraße (9 Beiträge)
  - Erhalt von (Straßen)Bäumen (3)
  - Verstärkte Kontrollen (8)
  - Verbesserungen im (über)regionalen Radwegenetz (6)
  - Stärkere Nutzung der Umgehungsstraße (9)
  - Allgemeine Verkehrsberuhigung (31)
  - Sichere Querbarkeit der Marellenkämpe bedenken (3)
  - Verkehrsversuch vorschalten (2)
  - Rettungswege über Mittelstraße (2)
  - Verkehrsberuhigung in der Mittelstraße (10)
  - Ausweich- und Umfahrvorgänge bei der Schließung der Mittelstraße beachten (5)
  - Fuß- und Radverkehr weiter fördern (15)
  - Keine Einschränkung des Kfz-Verkehrs (11)
  - Öffnung der Marellenkämpe (7)
  - Keine Öffnung der Marellenkämpe (7)
-

## **Fazit**

Die Anzahl der Teilnehmenden von knapp 1.300 entspricht in etwa der Beteiligung am ISEK und belegt weiterhin das große Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Stadtentwicklung Schermbecks. Als Alternative zum Auto bzw. zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs in Schermbeck wird insbesondere das Fahrrad gesehen, aber auch der Fußverkehr wird als wichtig eingeordnet.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Verkehrskonzepts zur Verbesserung des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) werden mehrheitlich gutgeheißen und begrüßt. Bemerkenswert ist, dass restriktive Maßnahmen zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs eine große Zustimmung erfahren, was angesichts des hohen Mobilisierungsgrades in Schermbeck nicht selbstverständlich ist. Dem entspricht auch der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung, der in zahlreichen, freien Antworten geäußert wird.

Bei der Verkehrsführung auf der Mittelstraße und der Marellenkämpe entsteht ein ähnlich klares Votum wie bei den Beteiligungsformaten des ISEK: Für die Mittelstraße wird eine Einbahnstraßenregelung favorisiert. Die Beibehaltung des Zwei-Richtungs-Verkehrs, sei es als Tempo 20 Zone (wie heute) oder als verkehrsberuhigter Bereich, erhält kaum Zustimmung. Die Marellenkämpe soll gleichzeitig geöffnet werden. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Netztrennungen ist für die beiden aufgeführten Varianten kein eindeutiges Meinungsbild der Teilnehmenden erkennbar.

Geäußert wird über die Situation im Ortskern hinaus der Bedarf nach einer besseren Anbindung der Ortsteile, bspw. durch qualitativ hochwertige Velorouten.

---