

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN ISEK FÜR DEN ORTSKERN VON SCHERMBECK

Vertiefung Verkehrskonzept

Präsentation 07.11.2022



▶ **Ausgangssituation**

Analyse des Mobilitätsverhaltens

Verkehrsnetz und Straßenräume

Verkehrsmengen und Parkraum

Ergebnisse des ISEK

▶ **Vorgehensweise und Planungsgrundsätze**

▶ **Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung**

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Maßnahmen für den Radverkehr

Maßnahmen für den ÖPNV

Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ **Verkehrs-Szenarien**

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße

Szenario 2: Netztrennung

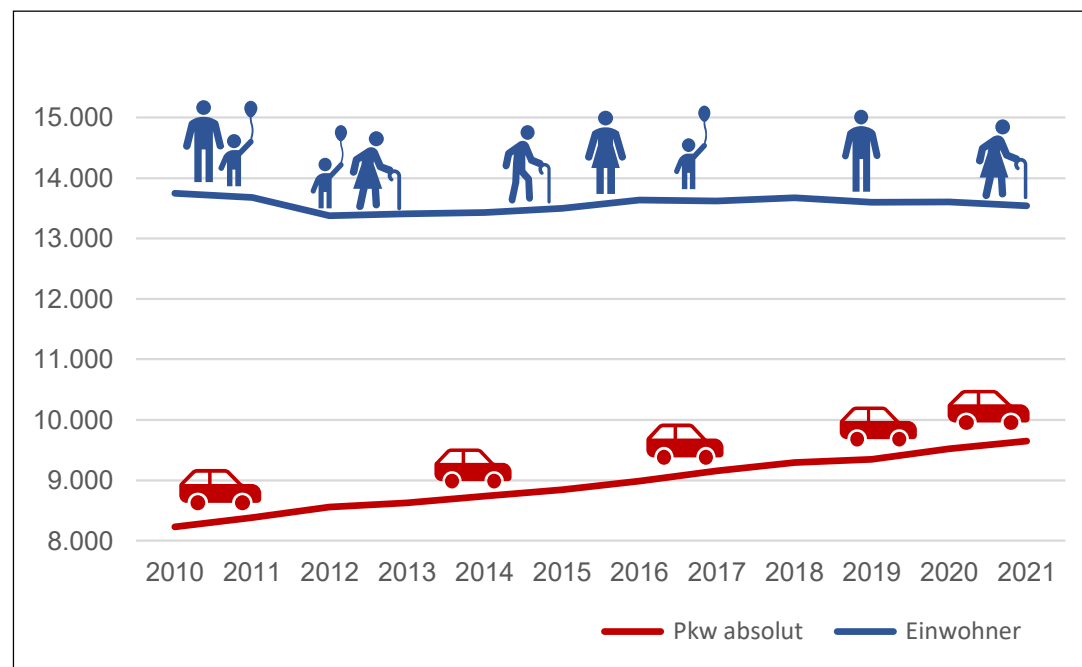
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Analyse des Mobilitätsverhaltens

Bevölkerungs- und Pkw-Entwicklung Gemeinde Schermbeck

Abnehmende Einwohner- und zunehmende Pkw-Zahlen 2010 bis 2021

Jahr	Ew absolut	Pkw absolut	Pkw je 1.000 Ew
2010	13.746	8.230	599
2011	13.683	8.384	613
2012	13.376	8.557	640
2013	13.408	8.626	643
2014	13.431	8.741	651
2015	13.500	8.842	655
2016	13.635	8.992	659
2017	13.624	9.156	672
2018	13.672	9.297	680
2019	13.599	9.351	688
2020	13.602	9.528	700
2021	13.541	9.649	713



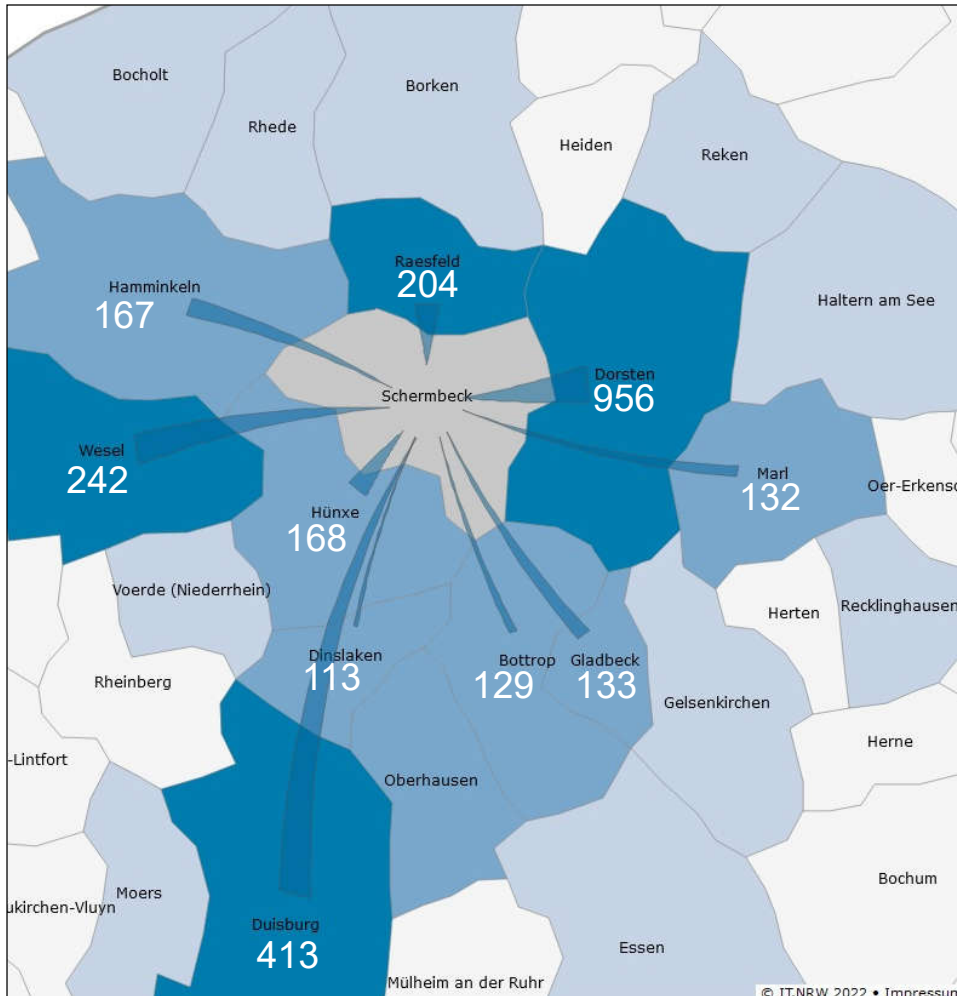
Quelle: IT.NRW

Kreis Wesel	624
Köln	444
Nordrhein-Westfalen	563
Bundesrepublik	569

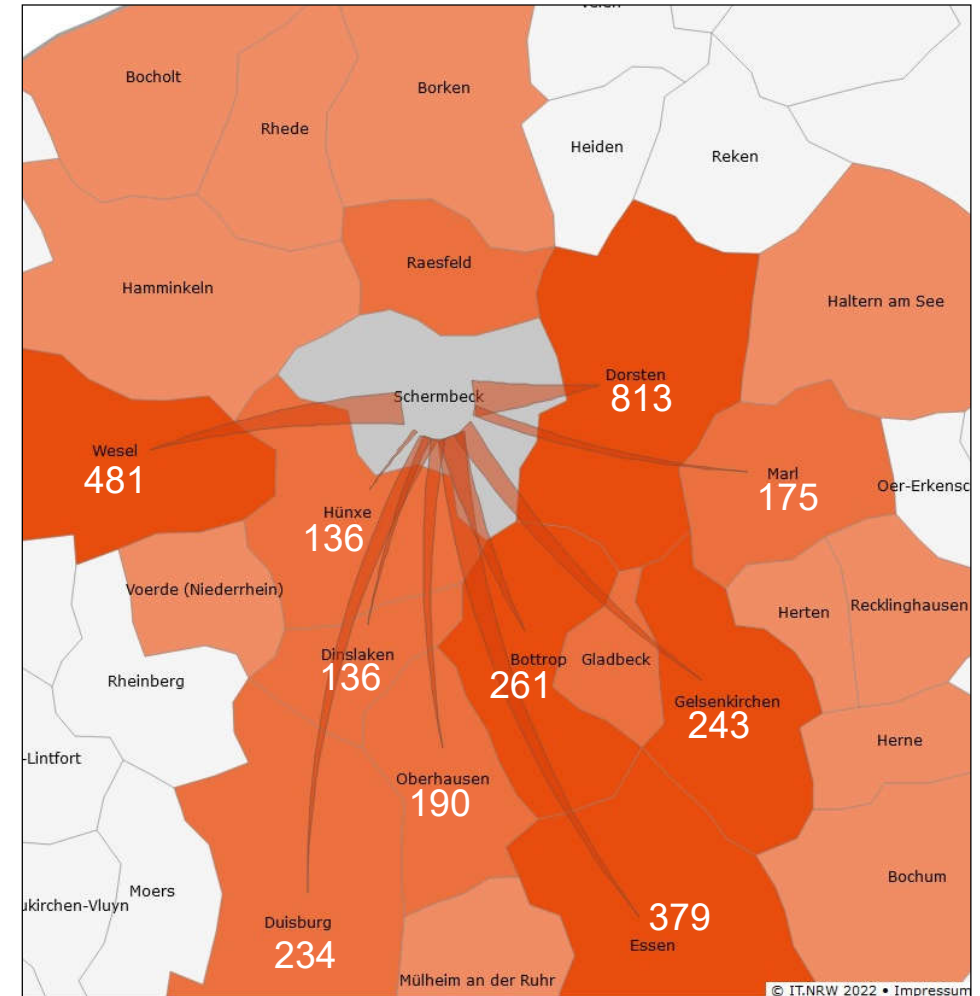
Analyse des Mobilitätsverhaltens

Pendlerströme der Gemeinde Schermbeck im Jahr 2019

3.950 Einpendler



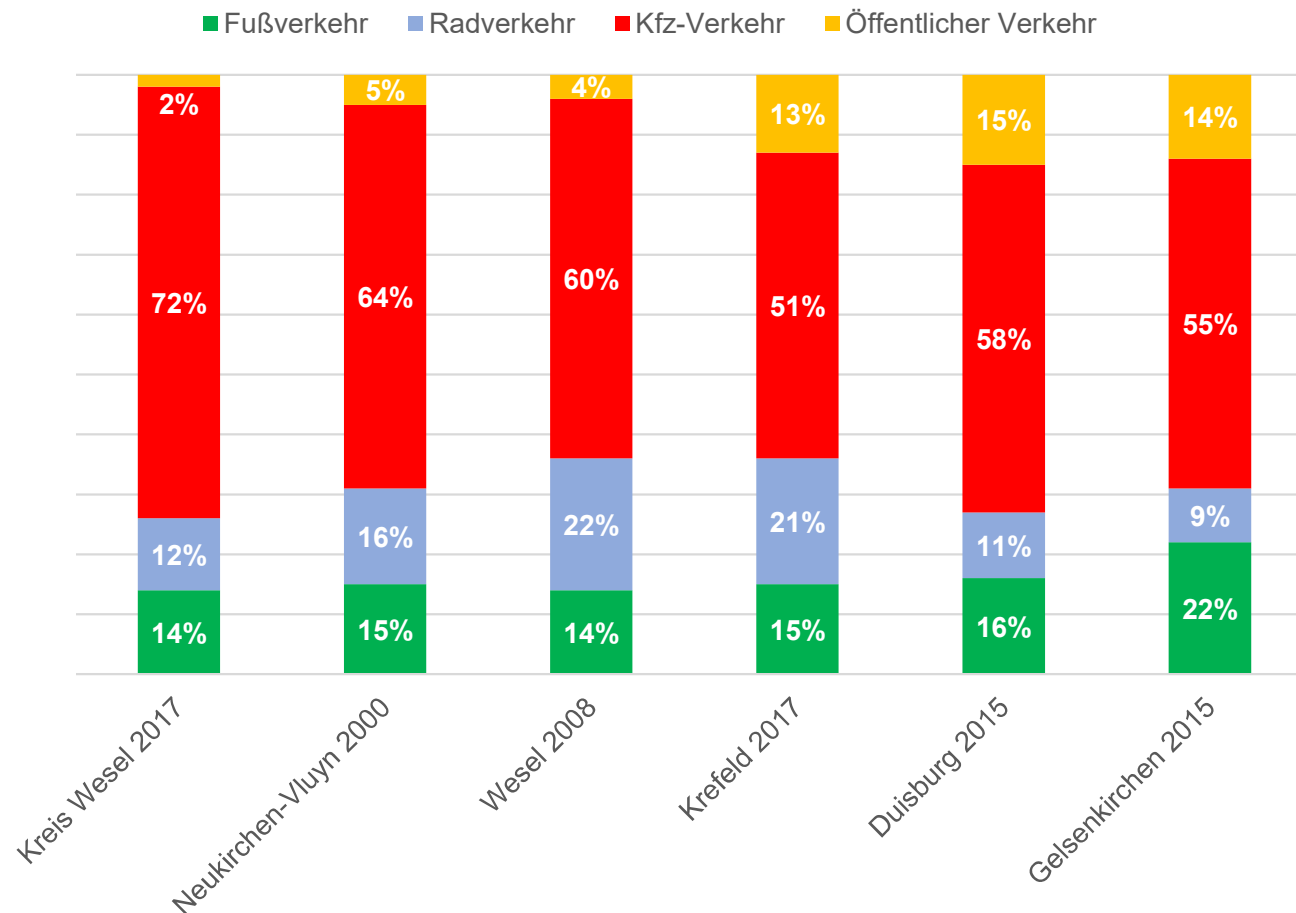
5.040 Auspendler



Analyse des Mobilitätsverhaltens

Verkehrsmittelwahlverhalten Kreis Wesel

- ▶ Im Kreis Wesel werden 72% aller Wege mit dem Kfz (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt.
- ▶ Besonders schwach hingegen ist die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mit nur 2%.
- ▶ Das Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel bestimmt als Zielsetzung für 2025 einen Kfz-Anteil von 64%.



Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs in Schermbeck

Einwohnerfahrten	ca. 28.000
Einpendlerfahrten	ca. 8.500
Gewerbe- und Freizeitverkehr	ca. 7.000
Gesamtverkehr Kfz	ca. 43.500

▶ **Ausgangssituation**

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ **Vorgehensweise und Planungsgrundsätze**

▶ **Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung**

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ **Verkehrs-Szenarien**

Umwelt-Szenario
Szenario 1: Einbahnstraße
Szenario 2: Netztrennung
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

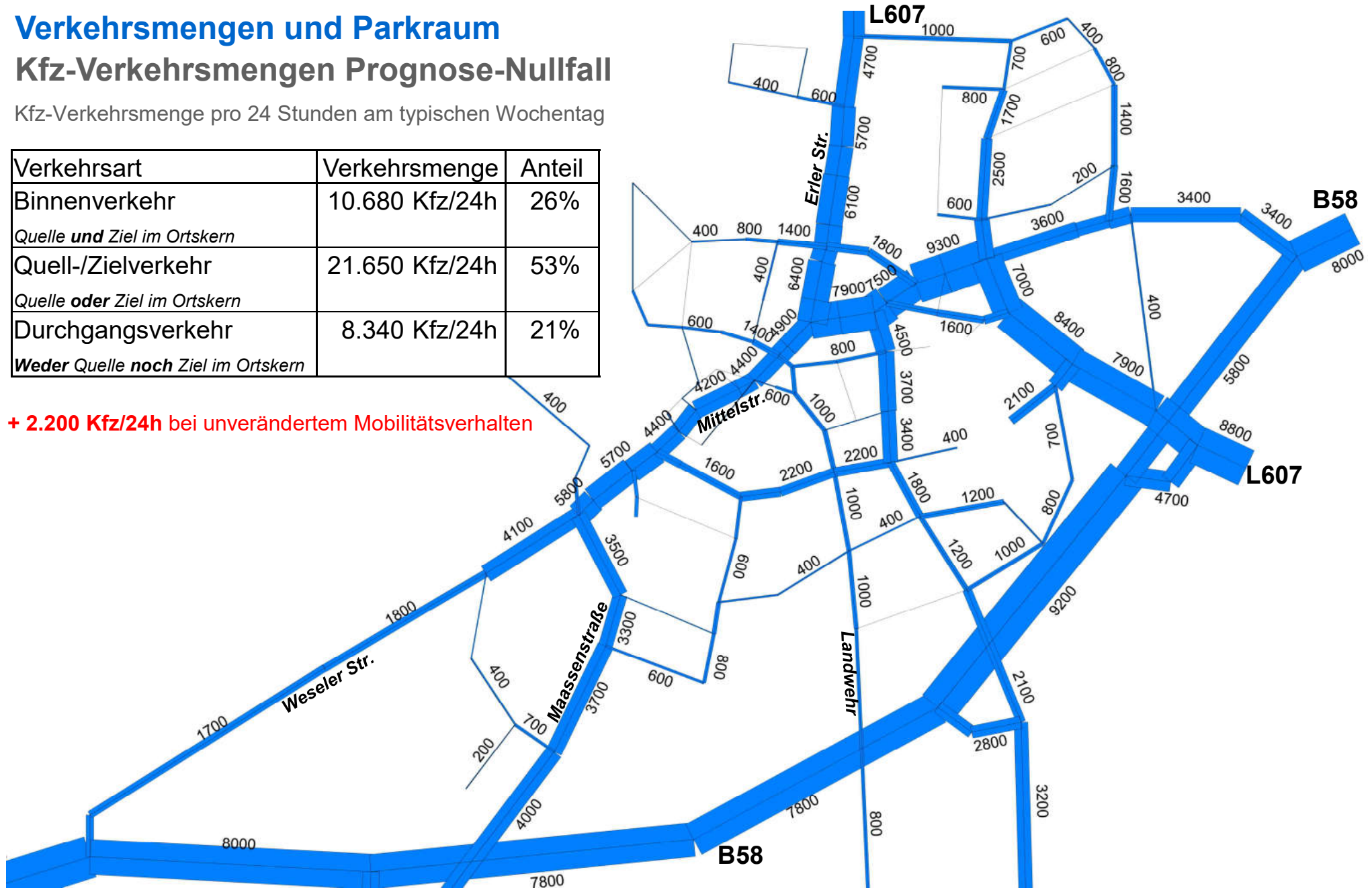
Verkehrsmengen und Parkraum

Kfz-Verkehrsmengen Prognose-Nullfall

Kfz-Verkehrsmenge pro 24 Stunden am typischen Wochentag

Verkehrsart	Verkehrsmenge	Anteil
Binnenverkehr <i>Quelle und Ziel im Ortskern</i>	10.680 Kfz/24h	26%
Quell-/Zielverkehr <i>Quelle oder Ziel im Ortskern</i>	21.650 Kfz/24h	53%
Durchgangsverkehr <i>Weder Quelle noch Ziel im Ortskern</i>	8.340 Kfz/24h	21%

+ 2.200 Kfz/24h bei unverändertem Mobilitätsverhalten



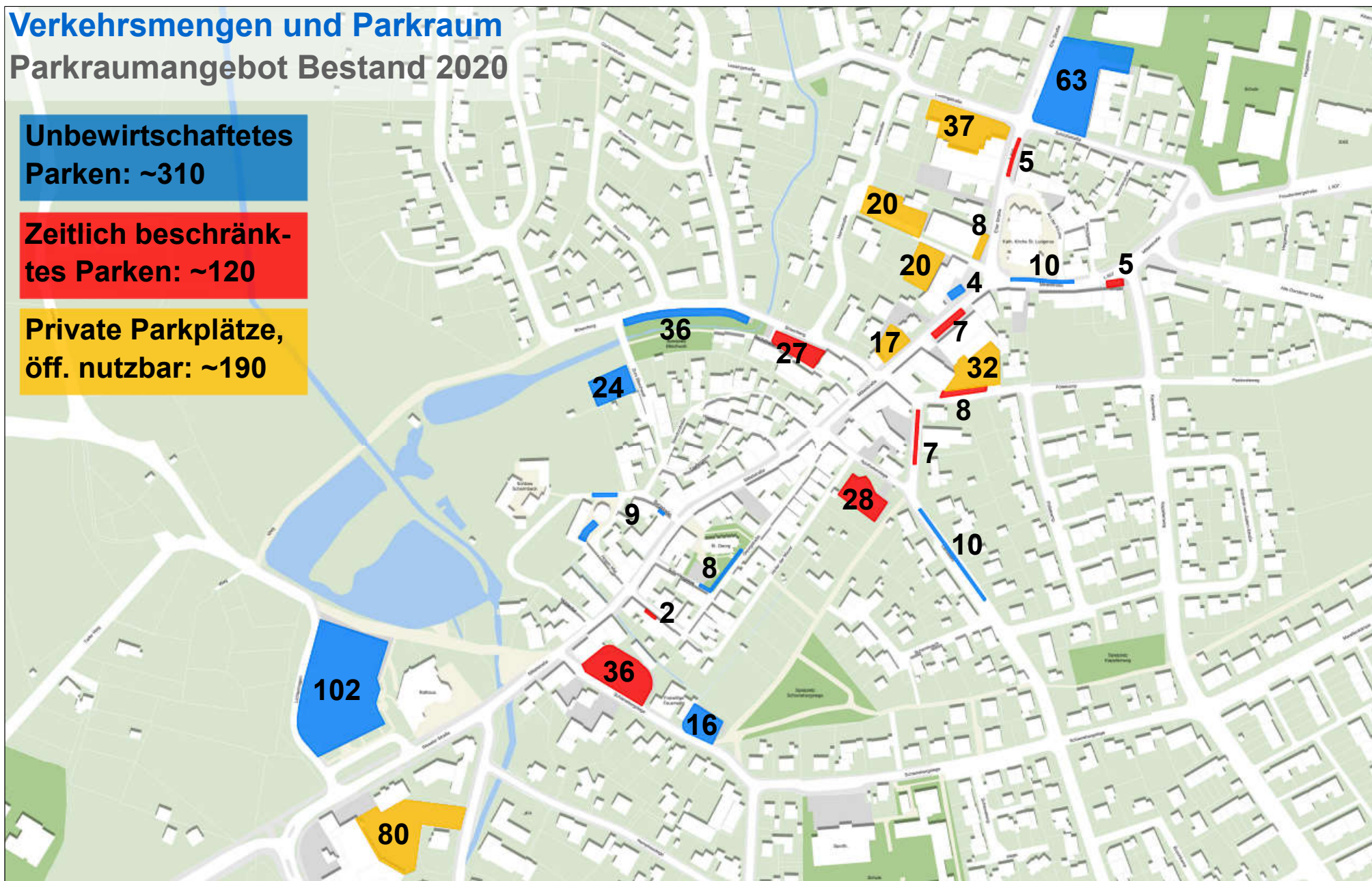
Verkehrsmengen und Parkraum

Parkraumangebot Bestand 2020

Unbewirtschaftetes
Parken: ~310

Zeitlich beschränk-
tes Parken: ~120

Private Parkplätze,
öff. nutzbar: ~190



▶ **Ausgangssituation**

Analyse des Mobilitätsverhaltens

Verkehrsnetz und Straßenräume

Verkehrsmengen und Parkraum

Ergebnisse des ISEK

▶ **Vorgehensweise und Planungsgrundsätze**

▶ **Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung**

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Maßnahmen für den Radverkehr

Maßnahmen für den ÖPNV

Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ **Verkehrs-Szenarien**

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße

Szenario 2: Netztrennung

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Ergebnisse des ISEK

Ausgewählte Verkehrsführungsvarianten



Einbahnstraße Richtung Süden

- ▶ Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr Richtung Süden
- ▶ Gegenrichtung für Radverkehr frei
- ▶ Linienbusverkehr bleibt möglich
- ▶ Fußgänger bewegen sich im Seitenraum und müssen bei Querung Kfz-Vorrang achten



Fahrradzone

- ▶ Ausdehnung der „Fahrradstraße“ auf Bereich der Altstadt
- ▶ Anlieger- und Anwohner-Kfz können zugelassen werden
- ▶ „Rechts-vor-Links“-Regelung
- ▶ Radfahrer dürfen nebeneinander fahren



Verkehrsberuhigter Bereich

- ▶ Vorwiegend Aufenthaltsfunktion
- ▶ Schrittgeschwindigkeit im Fahrverkehr
- ▶ Kfz-Verkehr darf Fußgänger weder behindern noch gefährden und muss wenn nötig warten
- ▶ Kinderspiel auf gesamter Fläche erlaubt
- ▶ „Rechts-vor-Links“-Regelung

- ▶ **Die Varianten, die im ISEK detailliert verfolgt wurden, bilden die Grundlage und werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wieder aufgegriffen.**

Ergebnisse des ISEK

Robuste Gestaltung der Mittelstraße für alle Verkehrsführungsvarianten



▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ **Vorgehensweise und Planungsgrundsätze**

▶ **Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung**

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ **Verkehrs-Szenarien**

Umwelt-Szenario
Szenario 1: Einbahnstraße
Szenario 2: Netztrennung
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Vorgehensweise

Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes



Anschluss an den Rahmenplan für den Ortskern von Schermbeck (ISEK)

Wiederaufnahme der Ergebnisse aus dem ISEK

Vertiefung des Themenbereiches Verkehr auf den Gesamtort

Fokus von der Mittelstraße auf gesamten Ortskern richten

Festlegung von Zielsetzungen für das Mobilitätskonzept

Entwicklung eines „Maßnahmen-Baukasten“

Entwicklung eines Umwelt-Szenarios, als Zielwert bei Umsetzung aller verkehrsreduzierenden Maßnahmen

Entwicklung von Verkehrs-Szenarien, die den verbleibenden Kfz-Verkehr gerechter verteilen

Bewertung und Diskussion der Szenarien zu einem Endergebnis

Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

Ziele für das Verkehrskonzept

Fußgängerverkehr

- ▶ Gefühlte Sicherheit im Straßennetz erhöhen (Schulwegsicherung)
- ▶ Barrierefreiheit erhöhen
- ▶ Gehwege entlang der Verkehrsstraßen ausbauen, abseits der Verkehrsstraßen die Qualität erhöhen
- ▶ Aufenthaltsorte schaffen

Fahrradverkehr

- ▶ Stellenwert des Radfahrens erhöhen
- ▶ Infrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen ausbauen
- ▶ Radverbindungen abseits der Verkehrsstraßen schaffen
- ▶ Mittelstraße als zentrale Fahrradachse
- ▶ Qualitätsvolle Abstellanlagen schaffen

ÖPNV

- ▶ Haltestellenanlagen barrierefrei und attraktiv gestalten
- ▶ Verbindungsqualität zu wichtigen Zielen (Wesel, Dorsten) stärken
- ▶ Bedarfsorientierte Zusatzangebote schaffen
- ▶ Umliegende Ortsteile an den Ortskern anbinden

Kfz-Verkehr

- ▶ Reduzierung Kfz-Verkehr im Ortskern um 50%
- ▶ Verlagerung auf die äußeren Hauptverkehrsstraßen
- ▶ Parkraummanagement
- ▶ Beibehaltung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- ▶ Gerechte Verteilung auf allen Wohnstraße
- ▶ Einhaltung der Verkehrsregelungen

Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

Maßnahmen-Baukasten

Zielsetzung	Umsetzung	Maßnahmen
Reduzierung des Kfz-Verkehrs	Verkehrsvermeidung	<i>Funktionsmischung (Wohnen, Arbeiten, Versorgung)</i>
		<i>Home Office</i>
		<i>Lieferdienste (Lebensmittel, Konsumgüter)</i>
	Verkehrsmittelwahl	<i>Sichere Geh- und Radwege (Barrierefreiheit!)</i>
		<i>Attraktives ÖPNV-Angebot</i>
		<i>Entschleunigung des Kfz-Verkehrs</i>
Gerechte Verteilung des Kfz-Verkehrs	Änderung im Straßennetz	<i>Kfz-Straßensperrung</i>
		<i>Öffnung von Netzlücken</i>
	Verkehrsregelung	<i>Fahrverbote für Kfz-Verkehr</i>
		<i>Geschwindigkeitsreduzierung</i>
		<i>Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr</i>
	Straßenraumgestaltung	<i>Fahrbahnbeläge</i>
		<i>Einengungen</i>

▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario
Szenario 1: Einbahnstraße
Szenario 2: Netztrennung
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

1) Verkehrssicherer Ausbau der Rad- und Fußwegeachsen



Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

1) Verkehrssicherer Ausbau der Rad- und Fußwegeachse

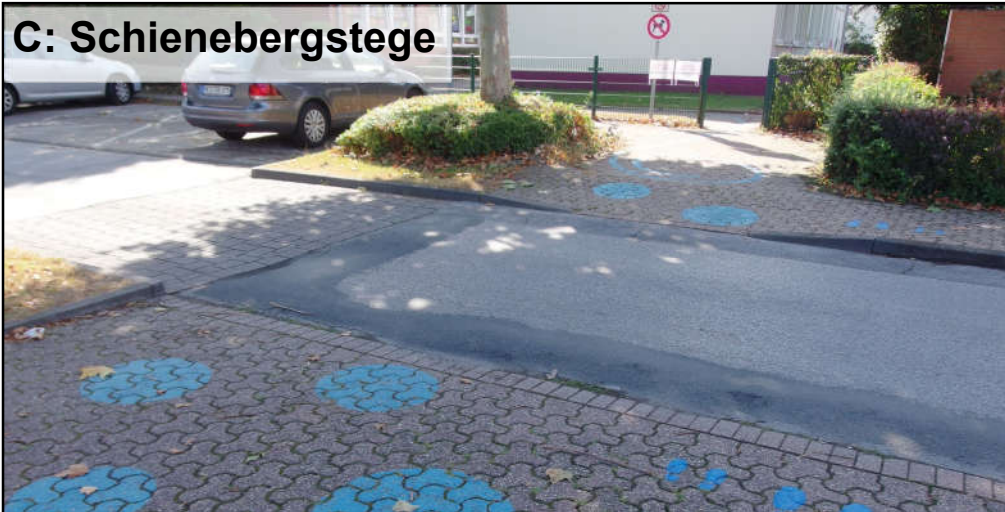
A: Kapellenweg



B: Landwehr



C: Schienebergstege

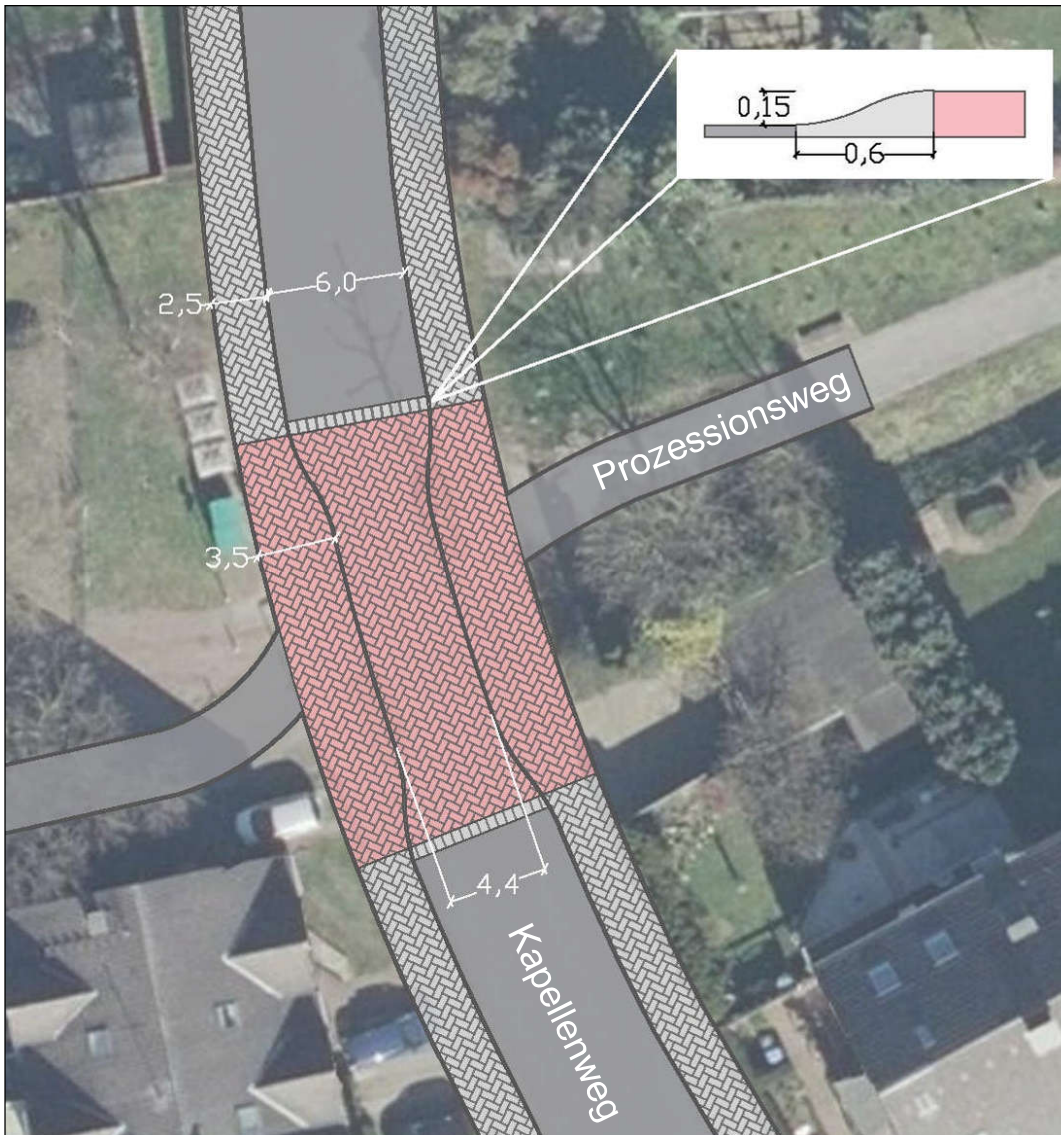


D: Johann-von-der-Recke-Straße



Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

1) Querungsbereiche für Fußwegeachsen



- ▶ Farblicher Kontrast erhöht die Aufmerksamkeit gegenüber querenden Personen
- ▶ Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau > Barrierefreie Querung möglich
- ▶ Gestalterische Einengung der Fahrbahn im Querungsbereich
- ▶ Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr durch leichte Anrampung
- ▶ Flache Anrampung sorgt gleichzeitig für bestehende Befahrbarkeit auch für den Radverkehr
- ▶ Zusätzliche Beschilderung denkbar:



- ▶ Bei einer Hauptradroute ist auch die Bevorrechtigung des Radverkehrs möglich

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

2) Querungsstelle Freudenbergstraße



- ▶ Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Wohngebiet *Kerkerfeld* (mit Raiffeisenweg) und Schermbeck Ortskern
- ▶ Ertüchtigung des Weges zwischen Kilianstraße und Freudenbergstraße: Beleuchtung, Beschilderung, Pflege der Begrünung
- ▶ Querungshilfe über die Freudenbergstraße für Fußgänger und Radfahrer, z.B. über Fahrbahneinengung (siehe Bild)
- ▶ Wegweisende Beschilderung aus dem Wohngebiet und entlang des Prozessionsweges zu wichtigen Zielen (Schulen, Kitas, Friedhof, Zentrum)

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

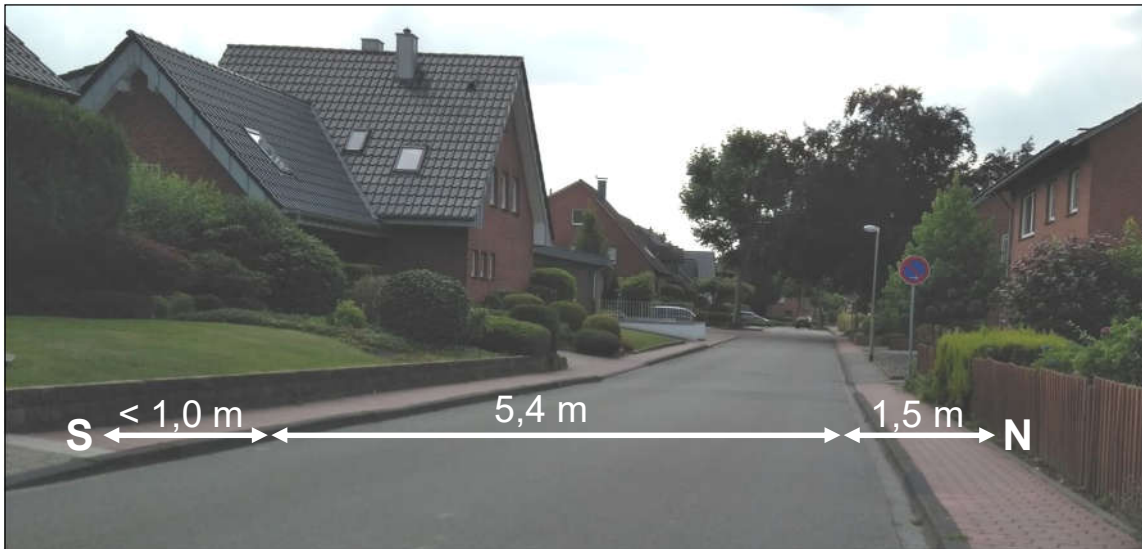
3) Nord-Süd-Verbindung entlang des Mühlenbachs



- ▶ Vorhandene Wegeverbindung zwischen den nördlichen Wohngebieten *Siegelhof, Bösenberg, Spechort* (zukünftig) und dem Ortskern
- ▶ Ausbaupotenzial, um Attraktivität und Sicherheit zu steigern > Schulweg
- ▶ Beleuchtung errichten (Bewegungsmelder)
- ▶ Verbreiterung und Befestigung des Untergrundes (>2,5 Meter Breite)
- ▶ Beschilderung und Ausweisung (Schulwegplan)
- ▶ Ggf. Spiel- und Bewegungsflächen ergänzen (siehe Prozessionsweg)

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

4) Ausbau der Gehwege entlang der Schienebergstege



Bestand

- ▶ Engstelle zwischen Kapellenweg und Landwehr
- ▶ Nördlicher Gehweg etwa 1,5 m breit
- ▶ Südlicher Fahrbahnrand sehr schmal ($< 1,0\text{ m}$) und kaum nutzbar
- ▶ Kfz-Fahrbahn von etwa 5,4 m Breite



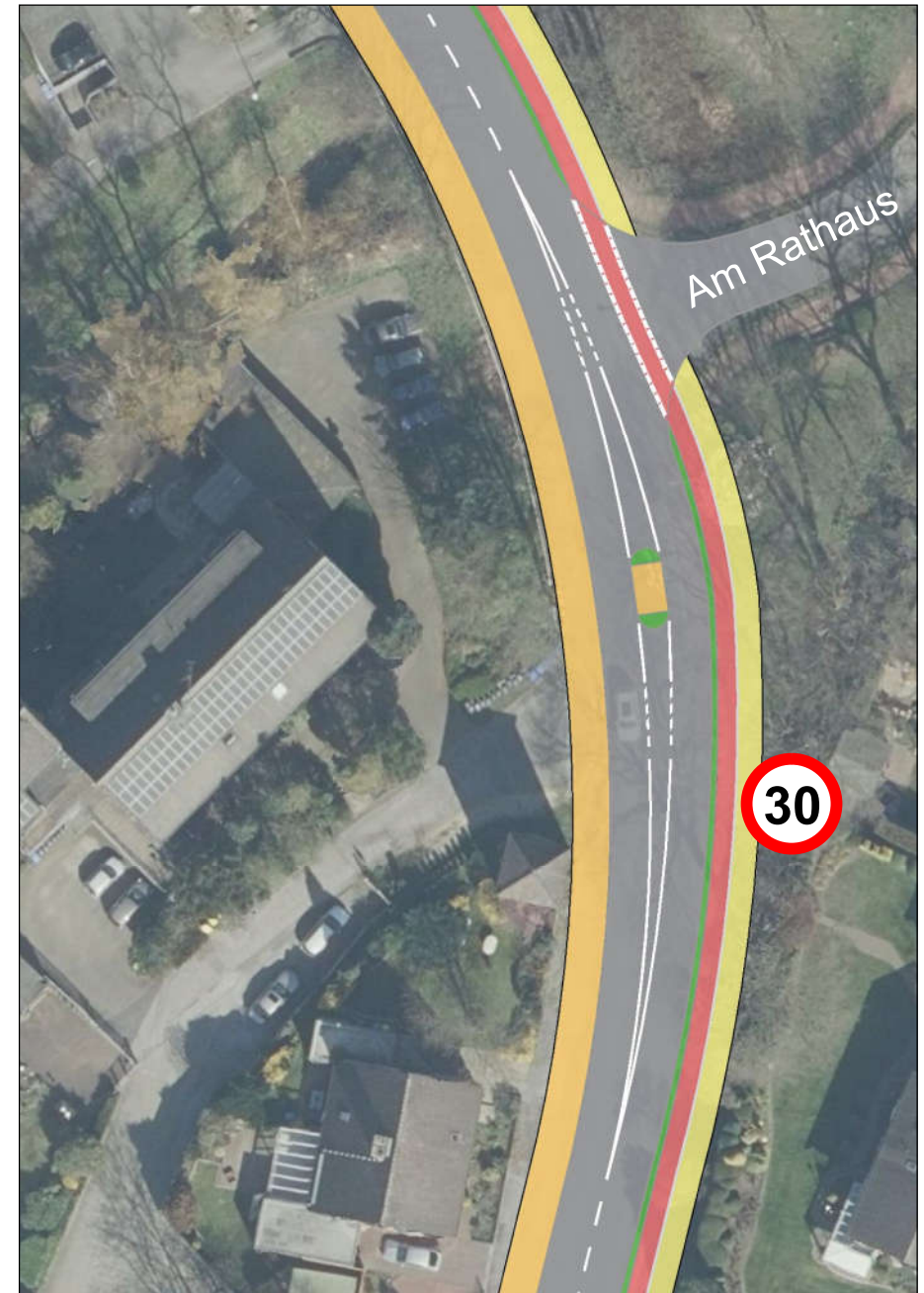
Planung

- ▶ Mindestmaß 1,5 Meter beidseitig
- ▶ Wo möglich eine richtliniengemäße Breite von 1,8 Meter (Flächenbedarf Begegnungsfall)
- ▶ Zu Lasten der Fahrbahnbreite (4,5 m)
- ▶ Absenken des Hochbordes an allen Querungsstellen

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

5) Querungshilfe Maassenstraße (Ortseinfahrt)

- ▶ Bauliche Querungshilfe über die Maassenstraße auf Höhe der Straßeneinmündung *Am Rathaus*
- ▶ Richtlinienkonforme Mittelinsel von 2,5 m Tiefe und 4,0 m Breite
- ▶ Fahrbahnaufweitung Richtung Grünzug im Osten
- ▶ Verkehrsberuhigende Ortseingangssituation in Zusammenhang mit Tempo 30–Beschilderung
- ▶ Erhöhung der Erschließungsqualität für Fuß– und Radverkehr
- ▶ Verbindung zwischen Grundschule, Hallenbad, Nahversorger und Wohngebiet südlich der Schienebergstege
- ▶ Einbettung in ein Schulwegenetz möglich



Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

6) Konzept für Ruhebänke im Ortskern

- ▶ Sitzbänke tragen zur Aufenthaltsqualität und Fußgängerfreundlichkeit - vor allem für bewegungseingeschränkte Personen - bei.
- ▶ Sie sollten an wichtigen Orten und entlang von Fußwegeachsen angeordnet werden.
- ▶ Der empfohlene Abstand zwischen zwei Ruheplätzen ist für bewegungseingeschränkte Personen rund 150 m.
- ▶ Die Gestaltung richtet sich nach dem primären Nutzen (Ausruhen, Verweilen, Warten, Spielen, sozial Interagieren, ...)
- ▶ Mit bestimmten Gestaltungsmerkmalen können Nutzungen unterstützt oder ausgeschlossen werden (z.B. mittig Armlehnen, um Liegen zu verhindern)
- ▶ Für die Nutzung neuer Sitzbänke sind unter anderem folgende Voraussetzungen wichtig:
 - Einsehbarkeit
 - Barrierefreie Erreichbarkeit
 - Witterungsschutz
 - Ergonomie



Quelle: uelzener-presse.de



Quelle: vivanti-sitzbank.ch

▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

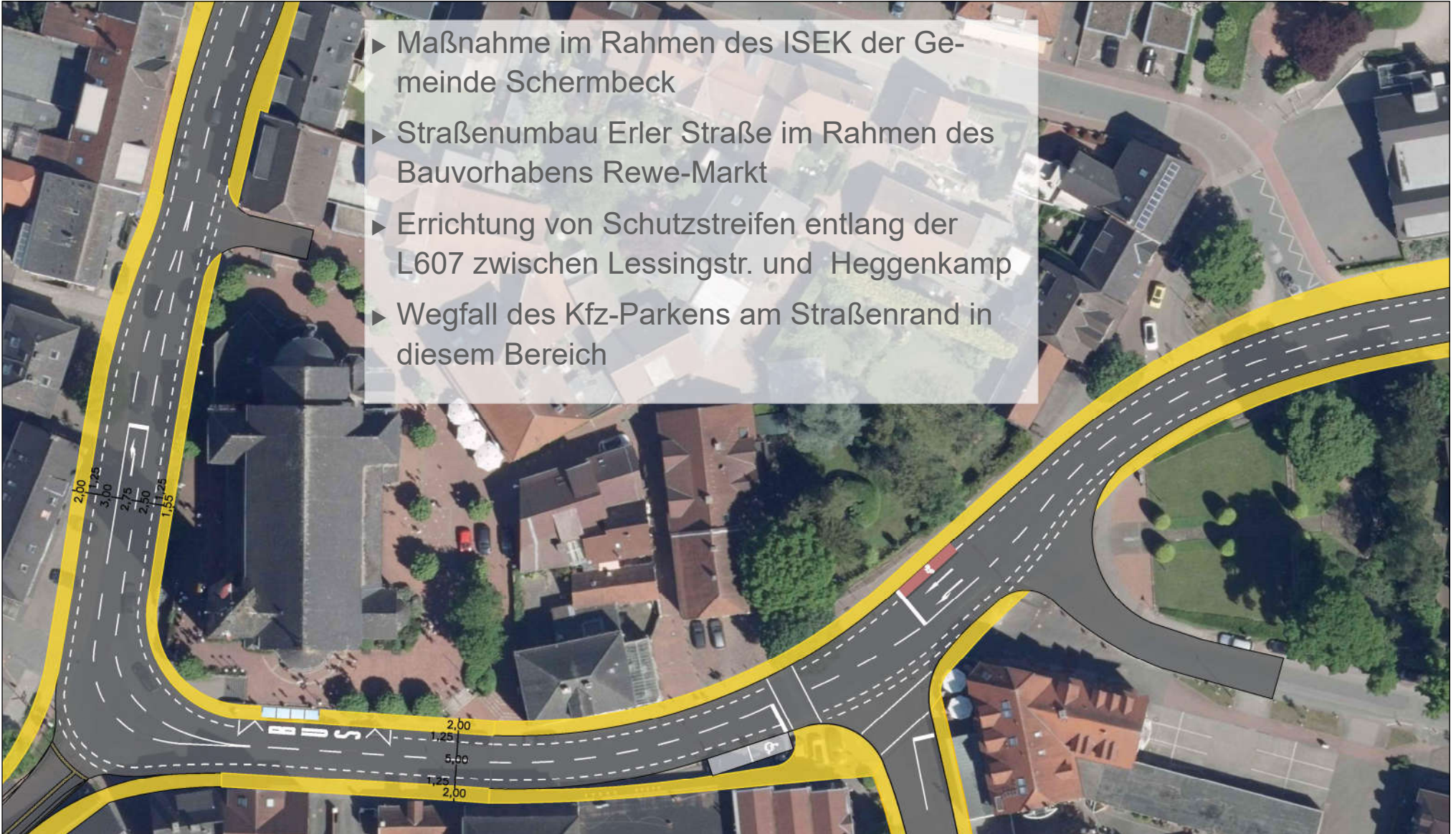
▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario
Szenario 1: Einbahnstraße
Szenario 2: Netztrennung
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Maßnahmen für den Fahrradverkehr

1) Schutzstreifen Erler Straße / Mittelstraße (ISEK Maßnahme)

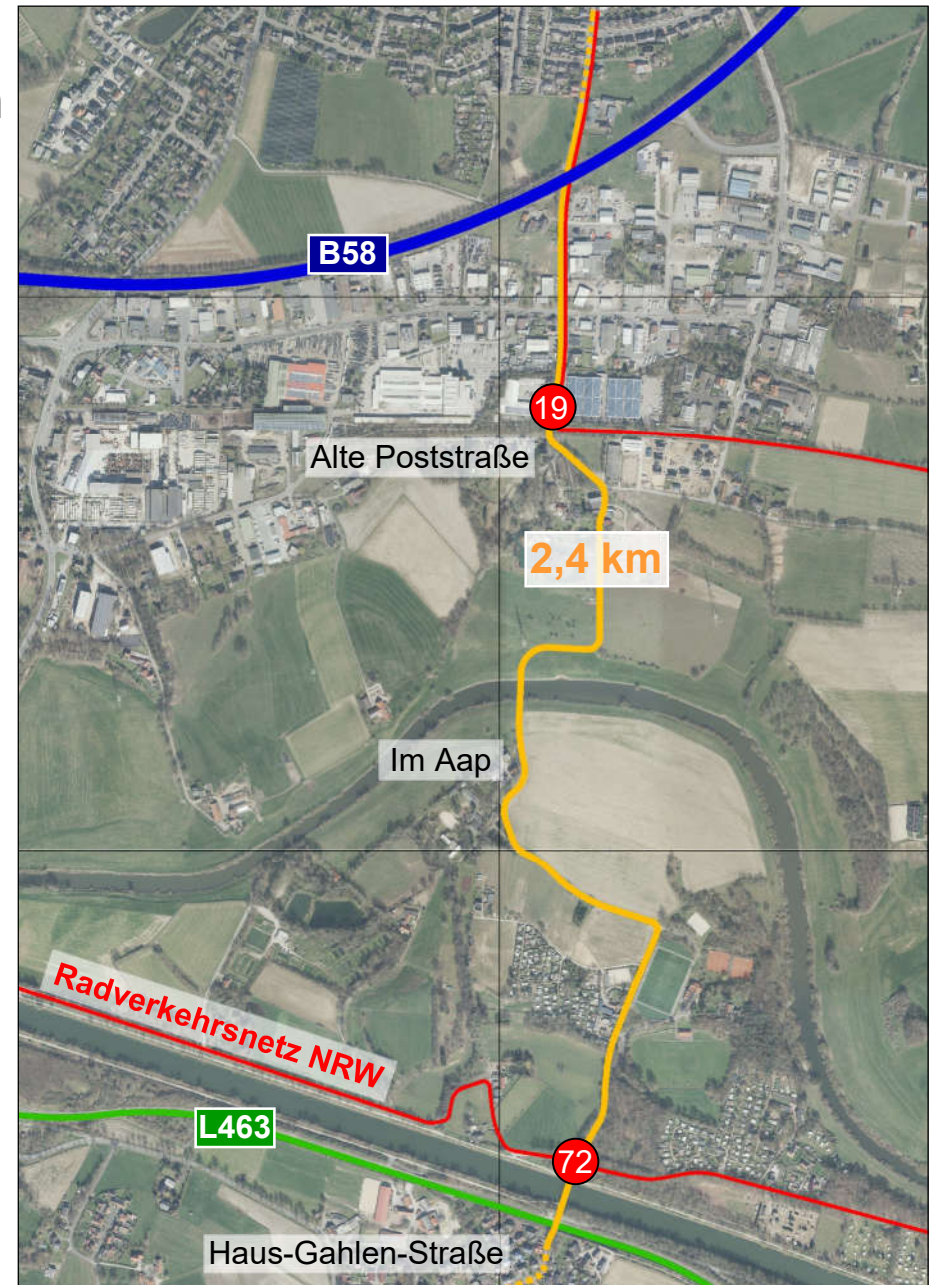
- ▶ Maßnahme im Rahmen des ISEK der Gemeinde Schermbeck
- ▶ Straßenumbau Erler Straße im Rahmen des Bauvorhabens Rewe-Markt
- ▶ Errichtung von Schutzstreifen entlang der L607 zwischen Lessingstr. und Heggenkamp
- ▶ Wegfall des Kfz-Parkens am Straßenrand in diesem Bereich



Maßnahmen für den Fahrradverkehr

3) Fahrradachse Schermbeck Ortskern - Gahlen

- ▶ Schließung der Lücke im Radverkehrsnetz NRW zwischen Knotenpunkt 19 und 72
- ▶ Anschluss an den Ortskern Schermbeck über die Straße *Landwehr*, Fahrradführung auf der Fahrbahn (T30)
- ▶ Unterführung der B58 (Bestand)
- ▶ Verlauf durch das Gewerbegebiet *Heetwinkel*
- ▶ Ertüchtigung eines Feldweges zwischen *Alte Poststraße* und *Im Aap*, nur für Fahrräder freigeben
- ▶ Lippequerung - Brückenbauwerk nur für den Radverkehr (und Fußgänger)
- ▶ Führung auf der Fahrbahn der verkehrsarmen Straße *Im Aap*
- ▶ Vorhandene Brücke über Wesel-Datteln-Kanal
- ▶ Anschluss an Gahlen über *Haus-Gahlen-Straße*



Maßnahmen für den Fahrradverkehr

4) Radabstellanlagen im Zentrum

► Allgemeine Ansprüche an Radabstellanlagen:

- Gut erreichbar, barrierefrei
- Ausreichende Stellfläche, angemessene Abstände
- Sicherheit und Diebstahlschutz
- Qualität (Anlehnbügel), Witterungsschutz
- Dimensionierung gemäß Richtlinie (FGSV, Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010)
- Geringe fußläufige Entfernung zum Ziel (< 50m)

► Fahrradparken in Ortszentren:

- Unterschiedliche Ziele und Abstelldauer
- Bedarf an verschiedenen Parklösungen
- Mischung aus verteilten kleinen Abstellplätzen und wenigen größeren (überdachten) Abstellanlagen
- Harmonische Eingliederung in die Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Umnutzung von Kfz-Stellplätzen
- Ergänzende Infrastruktur (Ladesäulen, Sharing-Angebote)
- Kopplung der Abstellanlagen mit ÖPNV-Anlagen



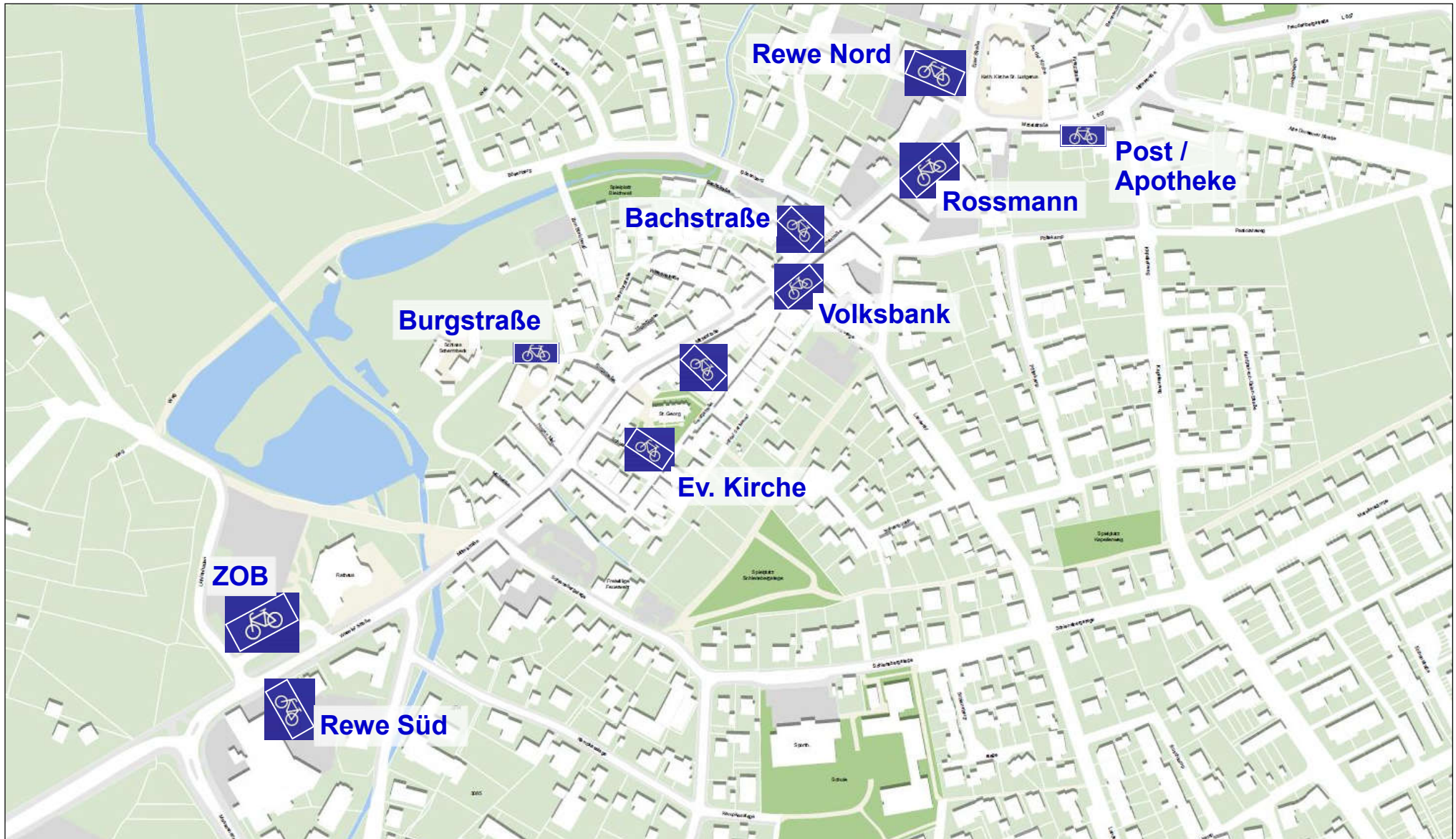
Beispiel: Mehrere kleine Abstellplätze



Beispiel: Einzelne, überdachte Abstellanlagen

Maßnahmen für den Fahrradverkehr

4) Radabstellanlagen im Zentrum



▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario
Szenario 1: Einbahnstraße
Szenario 2: Netztrennung
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Maßnahmen für den ÖPNV

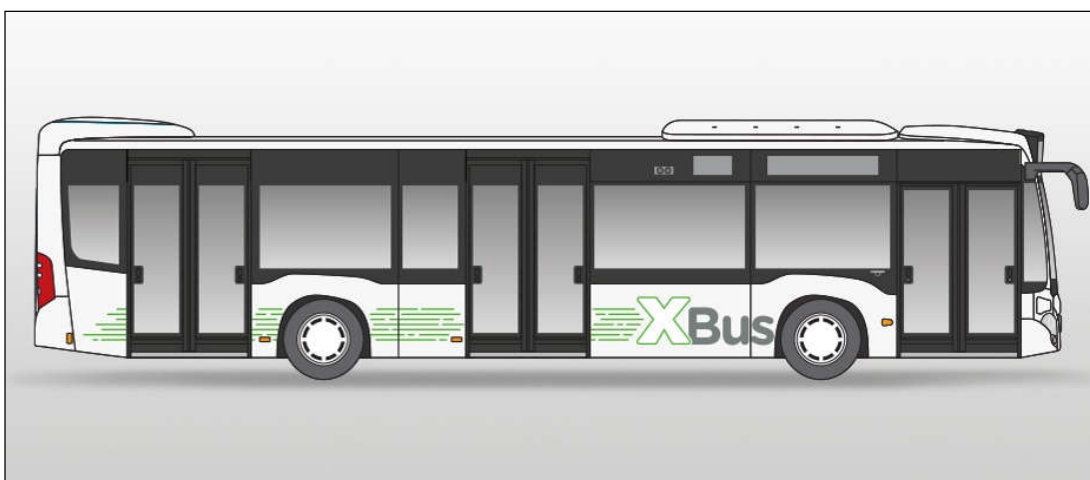
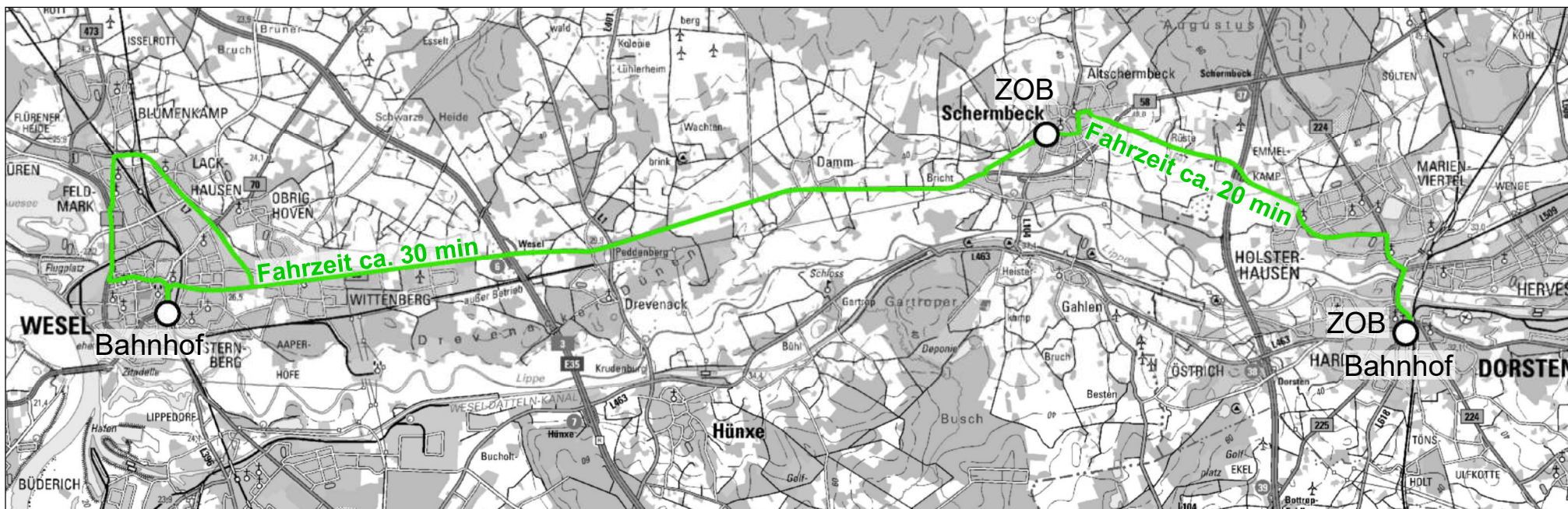
1) Zentraler Busbahnhof mit Mobilstation (ISEK Maßnahme)



- ▶ Umsetzung geplant
- ▶ Kreisverkehrsplatz mit Querungshilfen
- ▶ Bushaltestelle mit höherer Kapazität
- ▶ Erweiterung des Kfz-Parkplatzes
- ▶ Car-Sharing Angebot
- ▶ Ladestationen
- ▶ Touristen-Information

Maßnahmen für den ÖPNV

2) Einführung der Buslinie X05 (Umsetzung geplant)



- ▶ Linienvverlauf Wesel - Schermbeck - Dorsten
- ▶ Ersetzt die SB21
- ▶ Linie SB18 bleibt erhalten
- ▶ 60-Minuten-Takt, auch am Wochenende
- ▶ Anschluss von Schermbeck an den Schienenverkehr

Maßnahmen für den ÖPNV

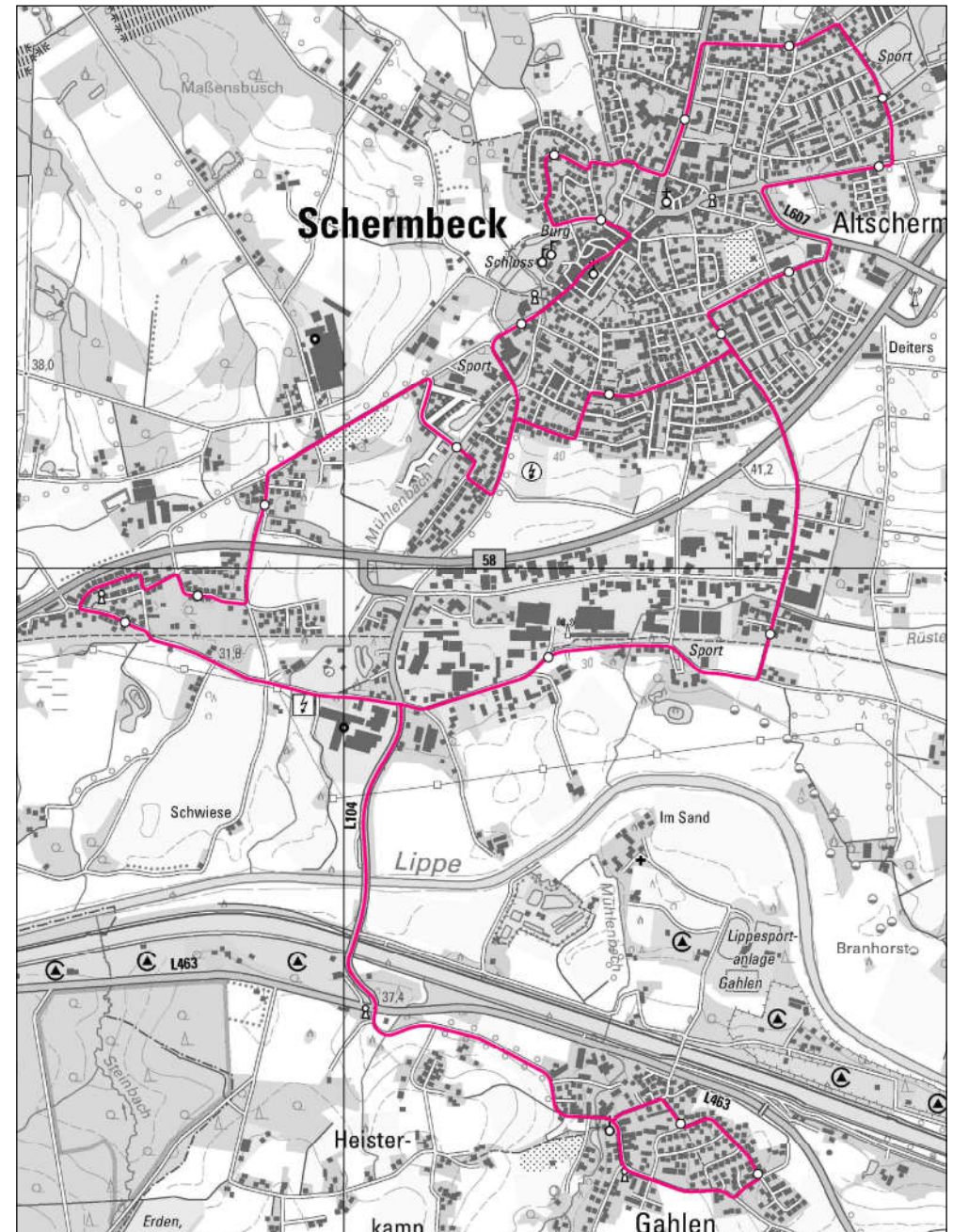
3) Einrichtung einer Bürgerbuslinie

Allgemeines und Betrieb

- ▶ Linienverkehr mit Fahrplan, Haltestellen und eigenem Tarif
- ▶ Bürgerschaftliche Initiative über Bürgerbusverein mit ehrenamtlichen Fahrern
- ▶ Fahrzeug mit maximal 8 Fahrgastplätzen (mit Landesmitteln gefördert)
- ▶ Keine Konkurrenz zum konventionellen Linienbetrieb
- ▶ Beschränkung auf Bereiche und Zeiten, in denen der konventionelle Linienbetrieb sich nicht rentiert

Beispielhafte Linienführung

- ▶ Anbindung der Wohngebiete und des Gewerbegebietes an den ZOB
- ▶ Einbindung von Gahlen und Bricht



▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens

Verkehrsnetz und Straßenräume

Verkehrsmengen und Parkraum

Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Maßnahmen für den Radverkehr

Maßnahmen für den ÖPNV

Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße

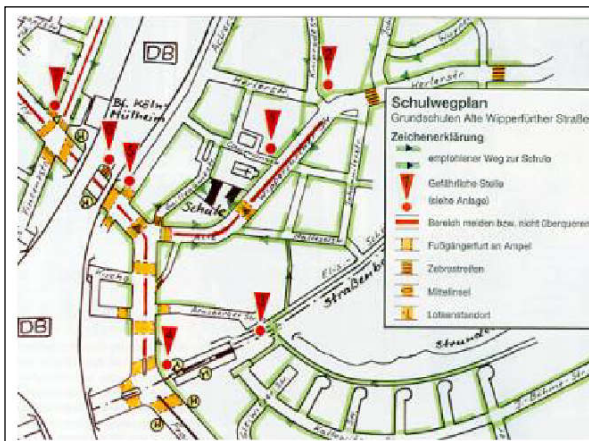
Szenario 2: Netztrennung

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

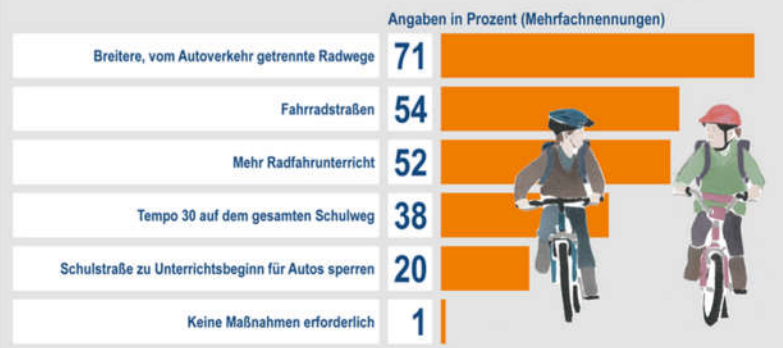
1) Schulisches Mobilitätsmanagement

- ▶ Besser organisierte und optimierte Schulwege (Schulwegpläne)
- ▶ Kampagnen zur Aufmerksamkeitserhöhung wie „Walk To School Day“ oder „Schulweg-Safari“
- ▶ Bildung von Geh- und Radfahrgemeinschaften (Walking Bus)
- ▶ Verkehrsschulungen vor allem für das Radfahren (ADAC Fahrradprüfung)
- ▶ Witterungs- und diebstahlgeschützte, qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen
- ▶ Sichere Hol- und Bringzonen in angemessener Entfernung zum Schulgebäude (rund 200 m)



Quelle: Schulwegplan der Grundschule Alte Wipperfürther Straße, Köln

Sichere Schulwege Notwendige Maßnahmen



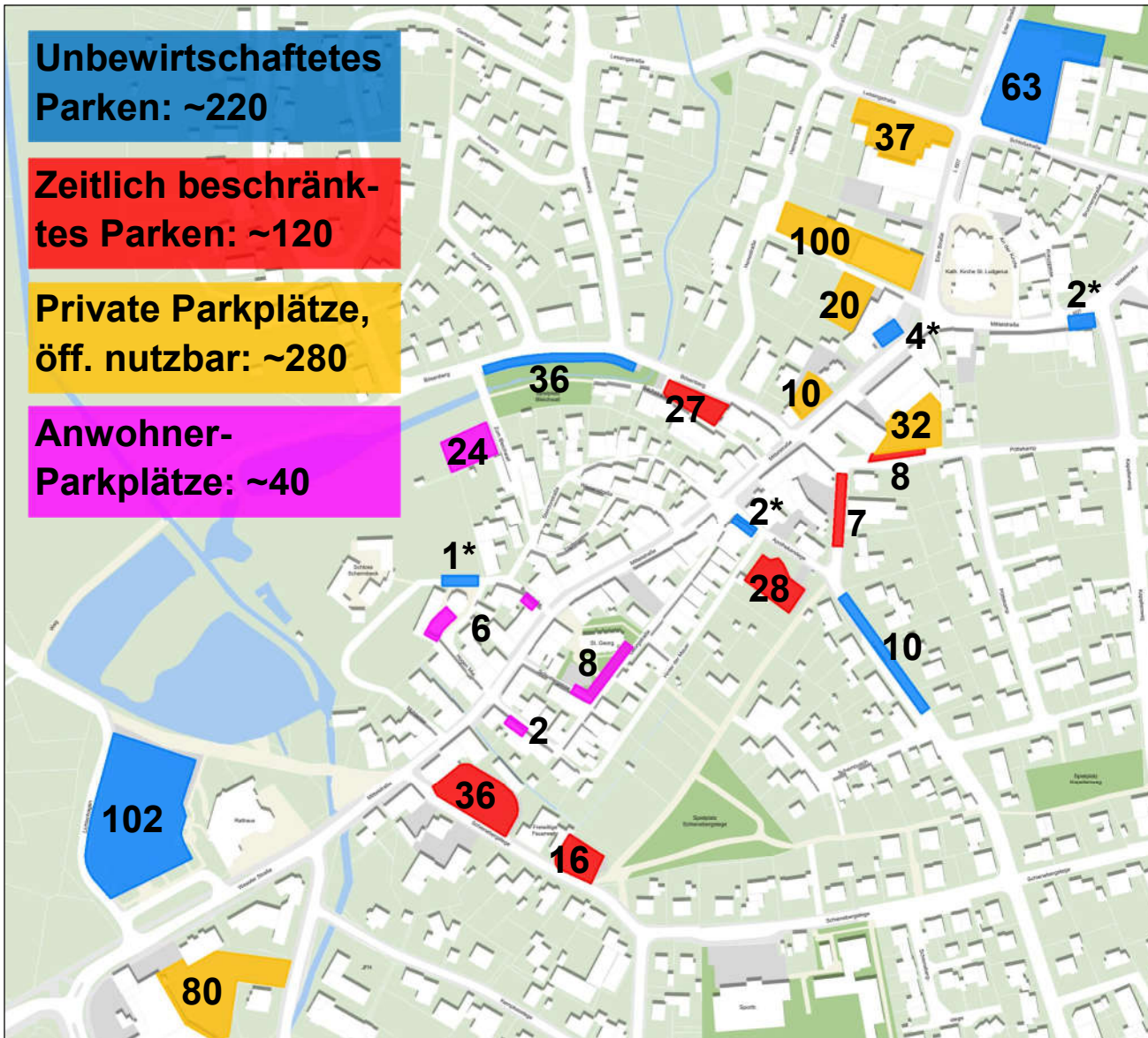
Quelle: Infos im Auftrag des Fahrradclub ADfC, August 2020, n = 2.380 Personen, davon 1.033 mit Kindern im Haushalt



Beispiel eines Haltestellenschildes in Paderborn

Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

2) Restriktives Parkraumkonzept



▶ Erhöhung der privaten Stellplätze mit öffentlicher Nutzung (Rewe Nord)

▶ Reduzierung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes:

- Parken an der L607 entfällt zugunsten von Schutzstreifen
- Im zentralen Bereich werden alle Parkplätze zeitlich beschränkt
- Parkstände in der „Altstadt“ können ggf. als Anwohnerparkplätze ausgewiesen werden

▶ Unbewirtschaftetes Parken nur noch im Randbereich, um den Kfz-Verkehr nach außen zu drängen

▶ *Behindertenstellplätze bleiben bestehen

▶ Rossmann-Parkplatz wird nur noch über Pöttkamp erschlossen

▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße
Szenario 2: Netztrennung

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Umweltszenario

Grundlagen

- ▶ Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr reduzieren können!
- ▶ Verhaltensänderung aller Bewohner von Schermbeck notwendig!
- ▶ Im Umwelt-Szenario wird lediglich eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge angenommen.
- ▶ Die Verkehrsführung wird zunächst analog zum Bestand beibehalten.

- ▶ **Reduzierung des Binnenverkehrs: 50% gegenüber Prognose-Nullfall**
Vor allem durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung des Kfz- Verkehrs auf Fuß- und Radverkehr
- ▶ **Reduzierung des Quell-/Zielverkehrs: 15% gegenüber Prognose-Nullfall**
Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf Radverkehr sowie ÖPNV, teilweise auch Verkehrsvermeidung
- ▶ **Durchgangsverkehr:** Der ortsfremde Durchgangsverkehr wird durch ein Mobilitätskonzept der Gemeinde Schermbeck kaum oder gar nicht beeinflusst
- ▶ **Gesamtverkehrsmenge im Ortskern von Schermbeck wird um 20% reduziert**

Umwelt-Szenario

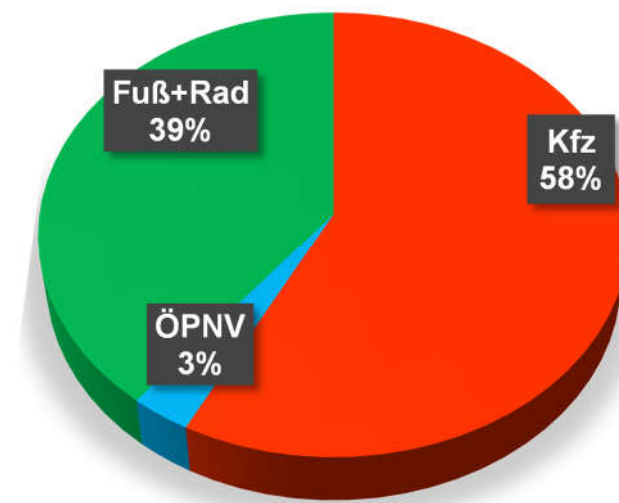
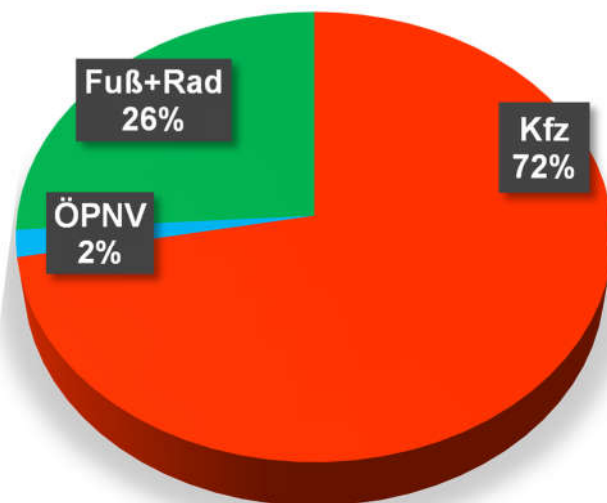
Entwicklung Modal-Split der Einwohner

Analyse

Einwohner (Untersuchungsbereich)	9.200 Personen
Wege/Tag	3,7
Anteil mit Quelle/Ziel im Kernort	85 %
Anzahl Wege und Fahrten	29.000
Kfz-Anteil	72 %
Besetzungsgrad	1,2 Personen/Kfz
Anzahl Kfz-Fahrten der Einwohner	17.400 Kfz/24h
<i>Hinzu kommen:</i>	
<i>Kfz-Fahrten Pendler, Besucher, ...</i>	<i>12.800 Kfz/24h</i>
Gesamtverkehr im Verkehrsnetz	30.200 Kfz/24h

Umwelt-Szenario

- ▶ Verhaltensänderung bei den Einwohnern
- ▶ Verlagerung von Kfz-Fahrten auf ÖPNV, Fuß und Rad
- ▶ Verkehrsverhalten von Pendlern, Besuchern, Wirtschaftsverkehr ist nur schwer zu beeinflussen.
- ▶ **Gesamtanzahl von 23.800 Kfz-Fahrten verbleibend**



Umwelt-Szenario

Prognose-Verkehrsmengen

Kfz-Verkehrsmenge pro 24 Stunden am typischen Wochentag

Verkehrsart	Verkehrsmenge	Anteil
Binnenverkehr	5.350 Kfz/24h	17%
<i>Quelle und Ziel im Ortskern</i>		- 50%
Quell-/Zielverkehr	18.430 Kfz/24h	57%
<i>Quelle oder Ziel im Ortskern</i>		- 15%
Durchgangsverkehr	8.340 Kfz/24h	26%
<i>Weder Quelle noch Ziel im Ortskern</i>		

Differenzen gegenüber
Prognose-Nullfall



▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße

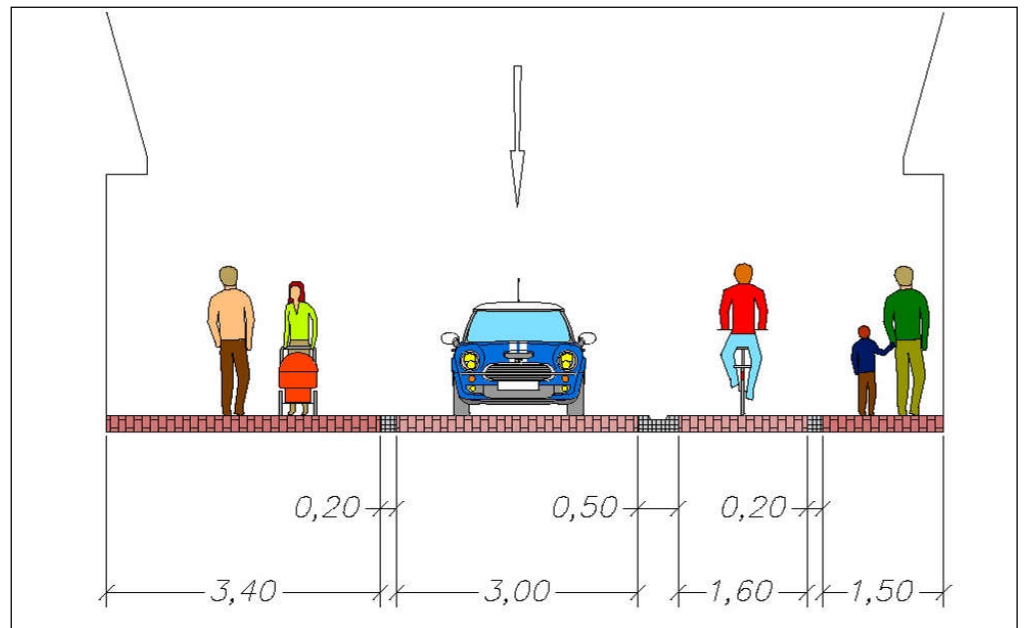
Szenario 2: Netztrennung

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Verkehrsführungsszenarien

Szenario 1: Einbahnstraße

- ▶ Basierend auf den Ergebnissen des ISEK
- ▶ Ausweisung der **Mittelstraße** als Einrichtungsstraße von Norden nach Süden
- ▶ Radverkehr in Gegenrichtung zulassen
- ▶ Straßenraumgestaltung mit 4,5 m Fahrbahn für Kfz- und Radverkehr
- ▶ Fußgängerbereiche im Seitenraum durch Borde/Rinnen optisch getrennt
- ▶ *Teilergebnis des ISEK für den Ortskern von Schermbeck als 1 von 3 Varianten*

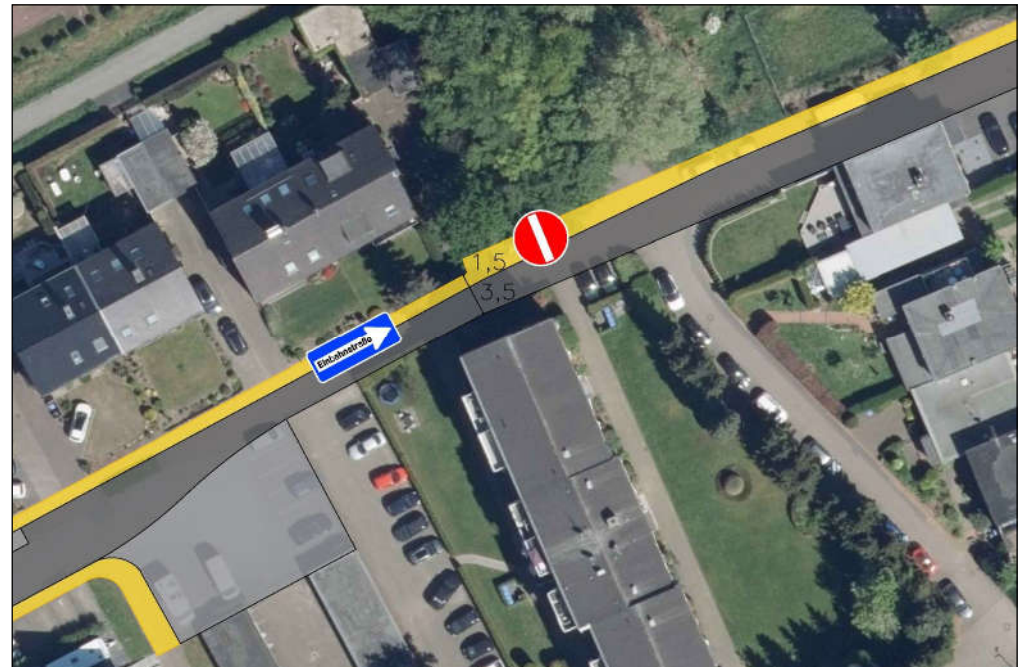


Verkehrsführungsszenarien

Szenario 1: Einbahnstraße

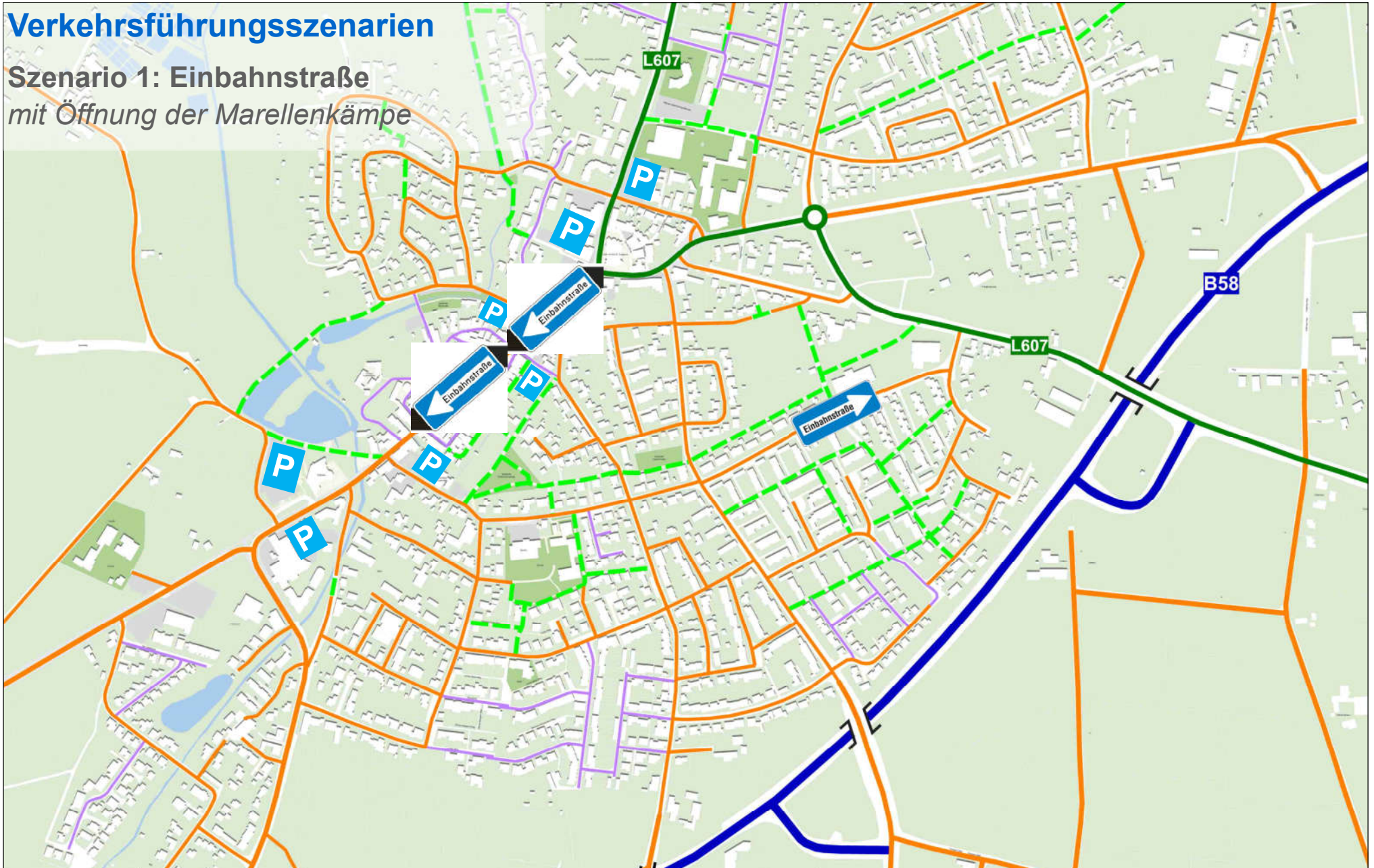
mit Öffnung der Marellenkämpfe

- ▶ Öffnung der **Marellenkämpfe** zur Verteilung des „Umfahrungsverkehrs“ der **Mittelstraße**
- ▶ Errichtung einer Kfz-Fahrbahn im derzeit gesperrten Bereich der **Marellenkämpfe**
- ▶ Einrichtungsverkehr Richtung Osten
- ▶ Fahrbahnbreite von 3,5 m
- ▶ Einseitiger Gehweg von 1,5 m Breite
- ▶ Radfahren auf der Fahrbahn auch in Gegenrichtung zulassen
- ▶ *Abstimmung über Umsetzbarkeit im Rahmen des ISEK erfolgt*



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 1: Einbahnstraße
mit Öffnung der Marellenkämpe



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 1: Einbahnstraße Öffnung der Marellenkämpfe

Verkehrsreduzierung gegenüber Umwelt-Szenario

Mehrverkehr gegenüber Umwelt-Szenario



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 1: Einbahnstraße

Öffnung der Marellenkämpfe

- ▶ Halbierung der Verkehrsmenge auf der zentralen Mittelstraße.
- ▶ Verkehrssituation wird einfacher und übersichtlicher aufgrund des Einrichtungsverkehrs.
- ▶ Fahrgeschwindigkeiten auf der Mittelstraßen erhöhen sich möglicherweise.
- ▶ Verkehrsablauf am Knotenpunkt L607 / Mittelstraße wird leistungsfähiger.
- ▶ Umfahrung der Mittelstraße in Süd-Nord-Richtung über Schienebergstege, Kapellenweg.
- ▶ Öffnung der Marellenkämpfe entlastet den Kapellenweg teilweise von Umfahrvverkehr.
- ▶ Der Zusatzverkehr auf der Marellenkämpfe ist verträglich.
- ▶ Wohnstraßen im Ortskern mit Verkehrsstärken zwischen 1.000 und 3.000 Kfz/24h.
- ▶ Geringfügiger Verdrängungseffekt nach außen auf die B58.
- ▶ Positive Effekte beschränken sich allerdings hauptsächlich auf die Mittelstraße.

▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße

Szenario 2: Netztrennung

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2a: Nord-Süd-Netztrennung

- ▶ Sperrung kurzer Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr: **Mittelstraße, Landwehr, Kapellenweg**
- ▶ Netztrennung auf Höhe des Prozessionsweges
- ▶ Bauliche Maßnahmen (Poller, Einengung, Hochborde, ...)
- ▶ Beibehaltung der Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr
- ▶ Prozessionsweg als qualitätsvolle Fuß- und Radachse hervorheben
- ▶ Linienbusverkehr weiterhin in einer Fahrtrichtung auf **Mittelstraße** und **Kapellenweg**, Durchfahrt z.B. durch absenkbare Poller möglich
- ▶ **Verkehrsregelung und Gestaltung der Mittelstraße als Fahrradzone oder Verkehrsberuhigter Bereich möglich (siehe ISEK)**



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2a: Nord-Süd-Netztrennung



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2a: Nord-Süd-Netztrennung

Verkehrsreduzierung gegenüber Umwelt-Szenario

Mehrverkehr gegenüber Umwelt-Szenario



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2b: Nord-Süd-Netztrennung

Öffnung *Marellenkämpe*, *Eschenstraße*, *Pastoratsweg*

- ▶ Flankierende Maßnahmen bei einer Nord-Süd-Netztrennung
- ▶ Öffnung von Wegebeziehungen, die sich als Straßenraum eignen
- ▶ Entlastung des Kapellenweges von Mehrverkehr
- ▶ Verteilung des Verkehrs auf mehrere Straßen
- ▶ Analog zur *Marellenkämpe* als Einrichtungsstraße
- ▶ Begleitender Gehweg notwendig
- ▶ Radfahren in Gegenrichtung zulassen
- ▶ Denkbare Straßenabschnitte: ***Ahornstraße*** / ***Eschenstraße*** und ***Pastoratsweg***
- ▶ Prüfung der örtlichen Gegebenheiten notwendig



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2b: Nord-Süd-Netztrennung
Öffnung Marellenkämpe, Ahornstraße /
Eschenstraße, Pastoratsweg



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2b: Nord-Süd-Netztrennung Öffnung Marellenkämpe, Eschenstraße, Pastoratsweg

Verkehrsreduzierung gegenüber Umwelt-Szenario

Mehrverkehr gegenüber Umwelt-Szenario



Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2: Nord-Süd-Netztrennung

- ▶ Trennung des Ortskerns in Nord- und Südbereich.
- ▶ Nordbereich wird über Mittelstraße und Kapellenweg erschlossen.
- ▶ Südbereich wird hauptsächlich über Maassenstraße, Kapellenweg und Marellenkämpe erschlossen.
- ▶ Kein Durchgangsverkehr durch den Ortskern: Nord-Süd-Umfahrung über B58 - L607.
- ▶ Alle Wohnstraßen im Ortskern mit weniger als 2.000 Kfz/24h.
- ▶ Kfz-Verlagerung nach außen auf den Straßenzug B58 - L607, der deutlich Mehrverkehr aufnimmt.
- ▶ An den Knoten der B58 und L607 sind ggf. Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit notwendig (Lichtsignalanlage, Ausbau, ...).
- ▶ Durch Öffnung der Marellenkämpe und Ahornstraße wird der südliche Kapellenweg entlastet.
- ▶ Mehrverkehr auf Alter Dorstener Straße kann durch Öffnung Pastoratsweg verteilt werden.
- ▶ Auf der Mittelstraße verbleibt nur Kfz-Verkehr der Anlieger, so dass die Gestaltung und Ausweisung als Fahrradzone oder Verkehrsberuhigter Bereich (siehe ISEK) möglich sind.

Verkehrsführungsszenarien

Szenario 2: Erreichbarkeit der Nutzungen im Ortskern / Mittelstraße



▶ Ausgangssituation

Analyse des Mobilitätsverhaltens
Verkehrsnetz und Straßenräume
Verkehrsmengen und Parkraum
Ergebnisse des ISEK

▶ Vorgehensweise und Planungsgrundsätze

▶ Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
Maßnahmen für den Radverkehr
Maßnahmen für den ÖPNV
Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

▶ Verkehrs-Szenarien

Umwelt-Szenario

Szenario 1: Einbahnstraße

Szenario 2: Netztrennung

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Auswirkungen der Netztrennung auf die Straßen des Ortskerns

- ▶ Die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zwischen Nord– und Süd wird deutlich attraktiver, da alle Straßen „verkehrsarm“ sind. Dort fahren ausschließlich Anlieger-Kfz.
- ▶ Auf Mittelstraße, Landwehr und Kapellenweg fahren in der Summe rd. 1.700 Kfz/24h. Gegenüber dem Prognose-Nullfall bedeutet dies eine **Reduzierung um 80%** (P-Null: 9.000 Kfz/24h)!
- ▶ Auf den West-Ost-Straßen (Schienebergstege, Marellenkämpe, Pastoratsweg, Ahornstraße / Eschenstraße) sind die Verkehrszunahmen moderat und verträglich. Eine Gleichverteilung der Verkehrsmengen und eine höhere Gerechtigkeit werden erreicht.
- ▶ Negative Auswirkungen zeigen sich im Hauptverkehrsstraßennetz auf der B58 und der L607 und somit auch auf der Dorstener Straße und auf der Freudenbergstraße. Hier werden Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (z.B. Lichtsignalanlagen) erforderlich.

Auswirkungen der Netztrennung auf das Mobilitätsverhalten

- ▶ Autofahrten in Nord-Süd-Richtung machen keinen Sinn mehr.
- ▶ Deutliche Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf Fuß- und Radverkehr im Sinne des Umwelt-Szenarios mit Halbierung des Kfz-Binnenverkehrs und 15%-Reduzierung des Quell-/Zielverkehrs.
- ▶ Die Ziele eines Umwelt-Szenarios sind nur erreichbar, wenn Fördermaßnahmen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Benutzer (Pull-Maßnahmen) mit Restriktionen für den Autoverkehr (Push-Maßnahmen) verbunden werden.
- ▶ Push-Maßnahmen sind: Durchfahrtsbeschränkungen, Fahrzeitverlängerungen, intensive Verkehrsberuhigung und Parkraumreduzierung und -bewirtschaftung.



Auswirkungen auf die Fahrleistungen und die Treibhausgasbilanz

- ▶ Der Wechsel des Verkehrsmittels vom Auto auf den Umweltverbund führt zu deutlich fallenden Verkehrsleistungen und sinkendem Treibhausgasen.
- ▶ Teilweise werden diese Einsparungen durch die Verkehrsverlagerungen und Umwegfahrten absorbiert, sodass weitere Wege im Autoverkehr zu steigendem Treibhausgasausstoß führt.
- ▶ In diesem Sinne macht die Öffnung von West-Ost-Verbindungen im Szenario 2b gesamtstädtisch einen großen Sinn, um die Länge der Umwegfahrten zu reduzieren.

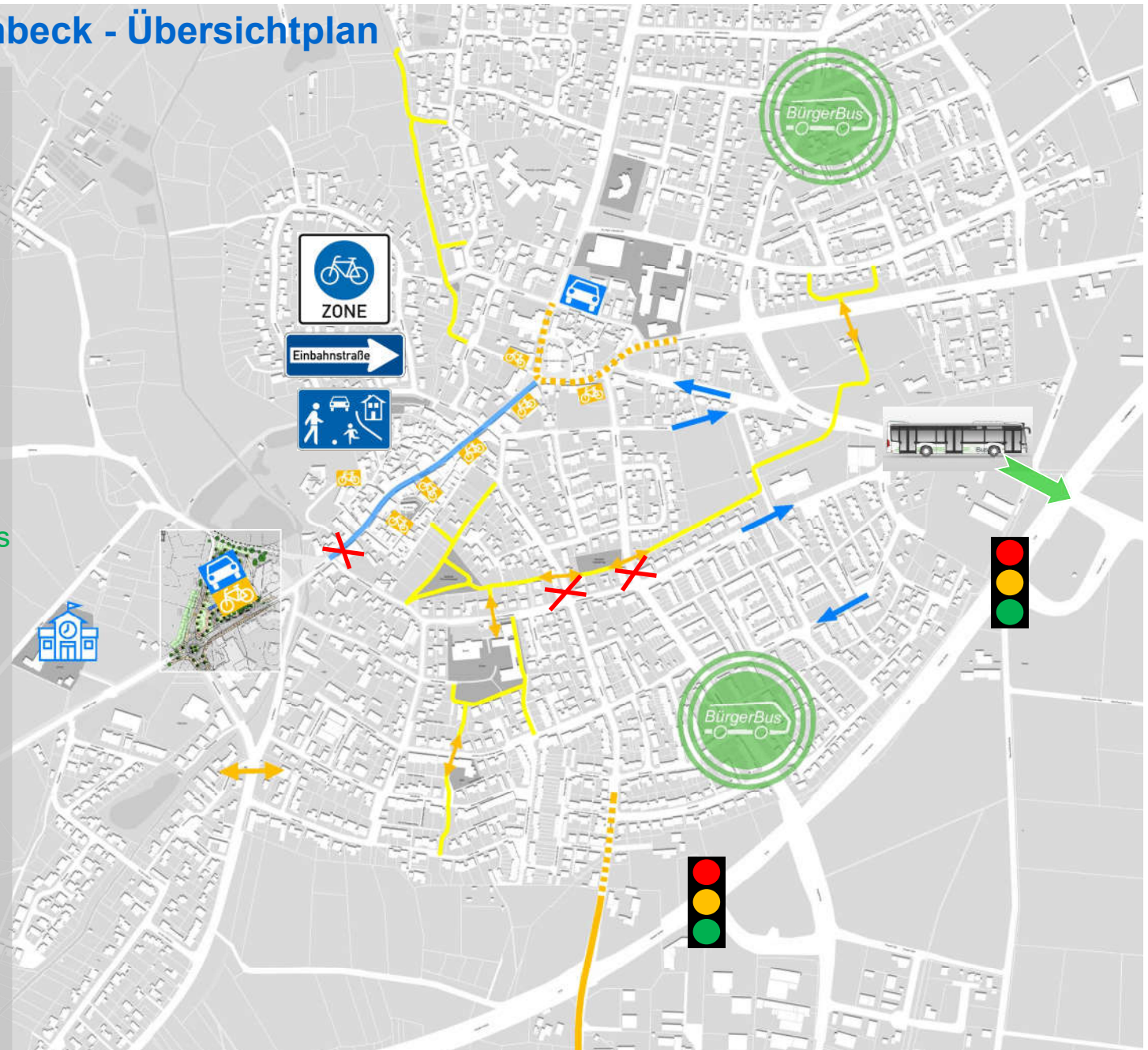
Verkehrskonzept Schermbeck - Übersichtplan

Verkehrsreduzierung

- ▶ Aufwertung Prozessionsweg
- ▶ Querungen Prozessionsweg
- ▶ Ausbau Weg am Mühlenbach
- ▶ Gehweg Schienebergstege
- ▶ Querung Maassenstraße
- ▶ Konzept Ruhebänke
- ▶ Schutzstreifen Erler Straße
- ▶ Radachse Gahlen
- ▶ Fahrrad-Abstellanlagen
- ▶ ZOB + Kreisverkehr am Rathaus
- ▶ X-Bus Wesel-Dorsten
- ▶ Anregung Bürgerbus
- ▶ Schul-Mobilitätsmanagement
- ▶ Parkraumkonzept

Verkehrsführung

- ▶ Netzöffnung: Einbahnstraßen
- ▶ Verkehrsberuhigter Bereich od. Fahrradstraße Mittelstraße
- ▶ Netztrennung Kfz-Verkehr
Durchfahrten für Radverkehr
und ÖPNV frei



WEITERE VORGEHENSWEISE

- 07.11.2022** Bürgerinformationsveranstaltung zum Verkehrskonzept für den Ortskern von Schermbeck
- 16.11.2022** Vortrag mit den Inhalten der Verkehrsszenarien wird online gestellt
Online-Umfrage zu den Verkehrsszenarien
- 13.12.2022** Ende der Online-Beteiligung, Auswertung
- Jan. 2023** Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss des Rates der Gemeinde Schermbeck
- März 2023** Beschlussfassung des Rates der Gemeinde Schermbeck

