

MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN ORTSKERN VON SCHERMBECK

mit der Auswertung der Verkehrsversuche 2023

August 2024

**Mobilitätskonzept
für den Ortskern von Schermbeck
mit der Auswertung der Verkehrsversuche 2023**

August 2024

Bearbeitung:

B. Sc. Katrin Müller

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

Runge IVP

Ingenieurbüro für

integrierte Verkehrsplanung

Düsseldorfer Straße 132

D-40545 Düsseldorf

Tel. 0211-553350

Mail info@runge-ivp.de

www.runge-ivp.de

INHALT

1	Ausgangslage ISEK	1
2	Vertiefung Mobilitäts- und Verkehrskonzept	1
3	Verkehrsführungsszenarien	12
4	Verkehrsversuch 15. Mai bis 17. September 2023	15
5	Verkehrsversuch 20. Oktober bis 3. Dezember 2023	18
6	Auswirkungen der Verkehrsversuche	21
7	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	30

ANHANG

1 Ausgangslage ISEK

Im November 2021 wurde der Abschlussbericht des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den Ortskern und benachbarte Quartiere der Gemeinde Schermbeck vorgelegt.¹ Der vorangegangene Planungsprozess war eingebettet in einen breit angelegten Beteiligungsprozess der Politik, unterschiedlichen Interessengruppen (u.a. Grundstückseigentümer, Einzelhändler, Schulen) und der Bürgerschaft. Durch die konsequente Öffentlichkeitsarbeit wurde ein Vielzahl an Beiträgen eingeholt. Den thematischen Schwerpunkt bildete dabei die Verkehrsführung und Mobilität auf der Mittelstraße mit über 1.200 Beiträgen. Dabei bestand große Einigkeit, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) dort zu dominant wirkt. Fast einstimmig wurde über alle Beteiligungsformate hinweg eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Mittelstraße gefordert. Mit der bestehenden konfliktreichen Situation zwischen den einzelnen Mobilitätsformen und der mangelnden Aufenthaltsqualität war grundsätzlich niemand zufrieden.

Für die zukünftige Verkehrsführung der Mittelstraße wurden unterschiedliche Vorschläge unterbreitet, verkehrsfachlich untersucht und intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert. Die bevorstehende Kanalbaumaßnahme und die daraus resultierende Neugestaltung der Oberfläche der Mittelstraße machen einen Umbau notwendig. Das ISEK-Konzept sieht eine Straßenraumgestaltung mit erhöhten Aufenthaltsqualitäten vor, die unterschiedliche Verkehrsführungskonzepte zulässt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen soll durch eine „Einbahnstraßenführung“, die Einrichtung einer „Fahrradzone“ oder einen „Verkehrsberuhigten Bereich“ reduziert werden. Eine eindeutige Empfehlung für eine bestimmte Regelung wurde im ISEK nicht ausgesprochen, da die Meinungen in der Bürgerschaft und in den politischen Gremien zu vielfältig waren.

¹ Verfasser: Junker + Kruse Stadtforschung Planung, Runge IVP, wbp Landschaftsarchitekten GmbH

Auf der Abschlussveranstaltung zum ISEK am 25.08.2021 forderte ein sich laut artikulierender Teil der Bürgerschaft, den gesamten Ortskern von Schermbeck hinsichtlich der Nahmobilität, vor allem hinsichtlich einer Kfz-Verkehrsentlastung und -beruhigung zu untersuchen.

Dieser Forderung schloss sich der Rat der Gemeinde Schermbeck in seiner Sitzung am 06.10.2021 an. Einstimmig, bei einer Enthaltung, wurde beschlossen, die Verkehrsuntersuchungen auszuweiten und die konkreten Maßnahmen dahingehend zu entwickeln, „dass im Ergebnis die verkehrliche Belastung im gesamten verdichteten Ortskern innerhalb der Straßen Pöttkamp – Mittelstraße – Schienebergstege – Kapellenweg um die Hälfte des bis 2030 zu erwartenden Verkehrs reduziert wird“. Der Untersuchungsauftrag an unser Planungsbüro Runge IVP wurde noch ausgeweitet, da gleichzeitig beschlossen wurde, Möglichkeiten für die Erweiterung von Fuß- und Radwegen im Untersuchungsgebiet oder andere Maßnahmen aufzuzeigen, die zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit zu einer deutlichen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beitragen können.

2 Vertiefung Mobilitäts- und Verkehrskonzept

Das vertiefte Mobilitäts- und Verkehrskonzept wurde von unserem Planungsbüro im Herbst 2022 vorgelegt. Darin enthalten ist ein umfassendes Maßnahmenpaket für den Fußgänger- und Fahrradverkehr, um ein geschlossenes und attraktives Wegenetz zu erhalten. Vorgestellt wurden auch eine Neukonzipierung des Busbahnhofes am Rathaus sowie Optimierungen im ruhenden Verkehr (Parkplätze). Auf den folgenden Seiten werden die dargelegten Maßnahmen im Detail vorgestellt.

2.1 Querungsbereiche für Fußwegeachsen

Im Ortskern von Schermbeck besteht ein Netz aus Gehwegen (teilweise auch für den Radverkehr freigegeben), die Potenzial für ein attraktives Wegesystem als Alternative zur Pkw-Nutzung bieten. Vor allem der Prozessionsweg stellt eine attraktive Ost-West-Achse zwischen dem Ortszentrum und den Wohngebieten dar. Dieser bietet außerdem eine verkehrssichere Querung der L 607, Dorstener Straße, durch eine Unterführung. Um das Potenzial dieser Fußwegeachsen auszunutzen, werden Maßnahmen aufgezeigt, die die Attraktivität und Verkehrssicherheit erhöhen. Der Prozessionsweg quert im Ortskern die Kfz-Fahrbahnen des Kapellenweges und der Landwehr. Oft werden solche Querungssituationen als nicht verkehrssicher empfunden, obwohl die Straßen verkehrsberuhigt sind. Daher wird empfohlen, die Querungen mit folgenden Maßnahmen umzugestalten:

- Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau, so dass eine barrierefreie Querung möglich ist.
- Farblicher Kontrast des Querungsbereiches gegenüber der Fahrbahn, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.
- Gestalterische Einengung der Fahrbahn im Querungsbereich, um den Fahrbahnüberweg zu verkürzen und Pkw-Begegnungsverkehr auszuschließen.
- Leichte Anrampung, die die Kfz-Geschwindigkeit auf der Fahrbahn reduziert und gleichzeitig die Befahrbarkeit für den Radverkehr gewährleistet.
- Zusätzliche Beschilderung als Aufmerksamkeitserhöhung ist denkbar.
- Auch die Bevorrechtigung des Radverkehrs ist auf einer Haupttradroute möglich.

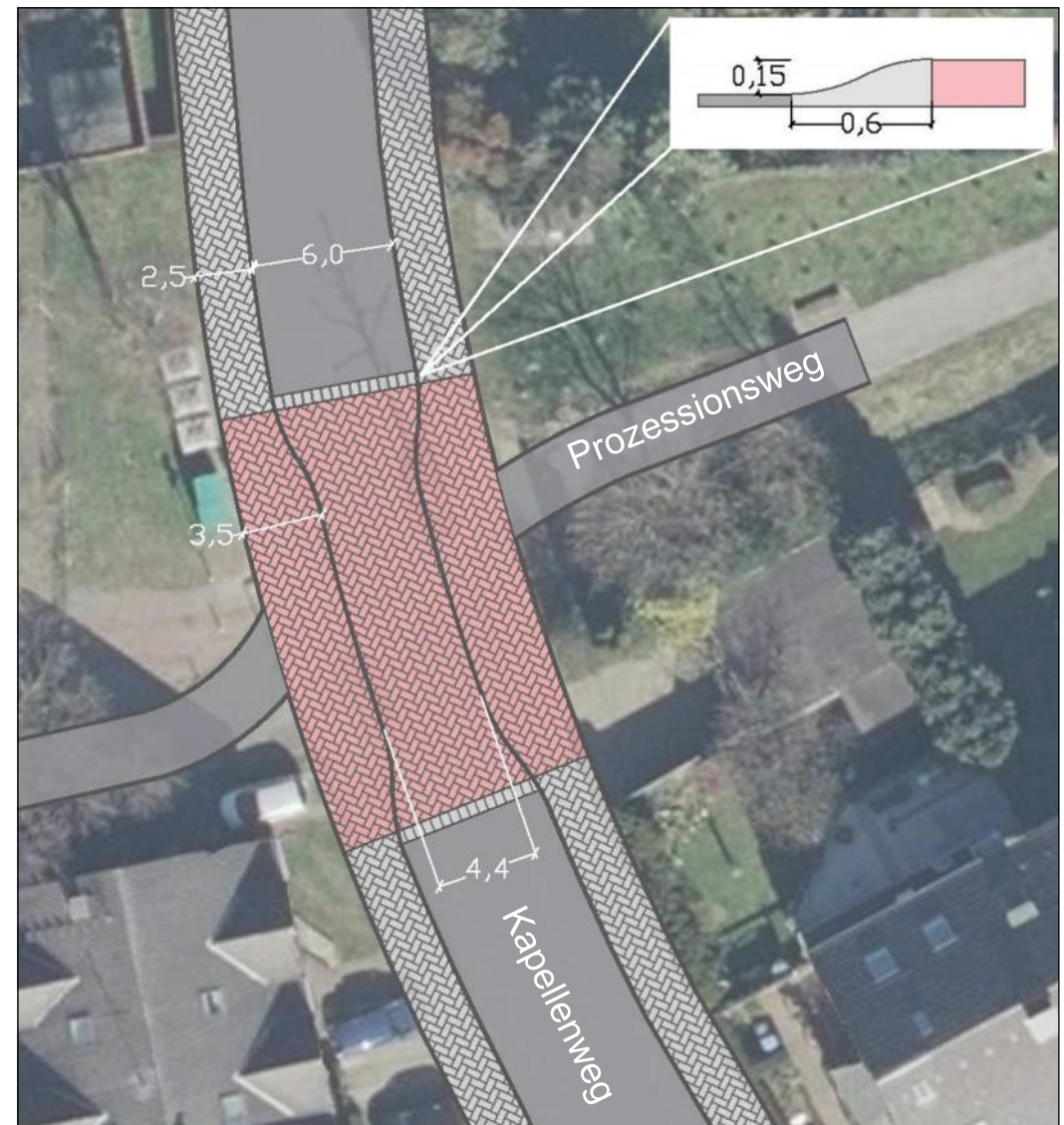


Bild 1: Querungsbereich Prozessionsweg, Kapellenweg

2.2 Querungsstelle Freudenbergstraße

Der Prozessionsweg führt unter der L 607, Dorstener Straße, über die Freudenbergstraße und bietet eine Fußwegeanbindung der nordöstlichen Wohngebiete Kerkerfeld. Dabei ist die Querung der Freudenbergstraße bislang nicht mit ausreichenden Sicherungsmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr ausgestattet. Trotz der Tempo 30-Regelung auf der Freudenbergstraße sind die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund des langen, geradlinigen Streckenverlaufes oft höher. Außerdem liegt die bisherige Querungshilfe in Form einer leichten Fahrbahnversmälерung sowie reflektierenden Pfosten nicht in einer Flucht mit dem Verlauf des Prozessionsweges. Zudem sind die Beschaffenheit der Bodenbeläge und die notwendige Infrastruktur nördlich der Freudenbergstraße mangelhaft. Um die Fußwegeachse des Prozessionsweges insgesamt attraktiver zu gestalten und bis in die nördlichen Wohngebiete eine durchgehende Verbindung zu schaffen, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ertüchtigung des Fußweges zwischen der Kilianstraße und Freudenbergstraße mit neuen Bodenbelägen, Beleuchtung und Pflege des Grünwuchses.
- Fahrbahneinengung zwischen den Einmündungen des Prozessionsweges in die Freudenbergstraße, so dass kein Pkw- Begegnungsverkehr in diesem Bereich möglich ist.
- Wegweisende Beschilderung zwischen den Wohngebieten und wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Kitas, Zentrum.



Bild 2: Querungsbereich Prozessionsweg, Freudenbergstraße



Foto 1: Freudenbergstraße

2.3 Nord-Süd-Achse entlang des Mühlenbaches

Eine landschaftlich attraktive Wegeverbindung abseits der Kfz-Verkehrsstraßen, die bislang deutlich untergenutzt ist, stellt die Achse entlang des Mühlenbaches westlich der Erler Straße dar. Der Weg verläuft auf einer Länge von rund 500 Meter zwischen der Straße Bösenberg im Süden und Im Bruch im Norden und ist an die verkehrsberuhigten Wohnstraßen angebunden.

Das bereits heute vorhandene Potenzial kann mit folgenden Maßnahmen gestärkt werden:

- Verbreiterung und Befestigung des Untergrundes auf etwa 2,5 Meter Breite.
- Beschilderung und Ausweisung als Schulweg.
- Beleuchtung, beispielsweise mit Bewegungsmeldern als Energiesparmaßnahme.
- Möglicherweise Spiel- und Bewegungsflächen entlang der Strecke, um Aufenthalt zu ermöglichen und soziale Kontrolle zu schaffen.

2.4 Gehwegausbau Schienebergstege

Während im Ortskern von Schermbeck viele Gehwege nicht ausreichend breit ausgebaut sind, ist vor allem der Streckenabschnitt der Schienebergstege zwischen dem Kapellenweg und der Landwehr durch die schmalen Gehwege nicht verkehrssicher und barrierefrei. Dabei hat die Schienebergstege eine wichtige Sammelfunktion im Schulwegverkehr. Insbesondere der südliche Gehweg mit weniger als 1 m Breite gerade einmal als Schrammbord zu bewerten und unbedingt auf ein Mindestmaß von 1,8 Meter zu Lasten der Fahrbahn zu verbreitern.



Bild 3: Fußwegverlauf Mühlenbach

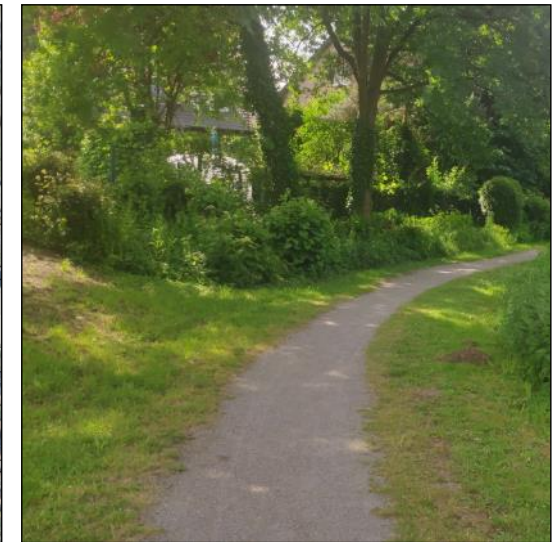


Foto 2: Fußwegverlauf Mühlenbach

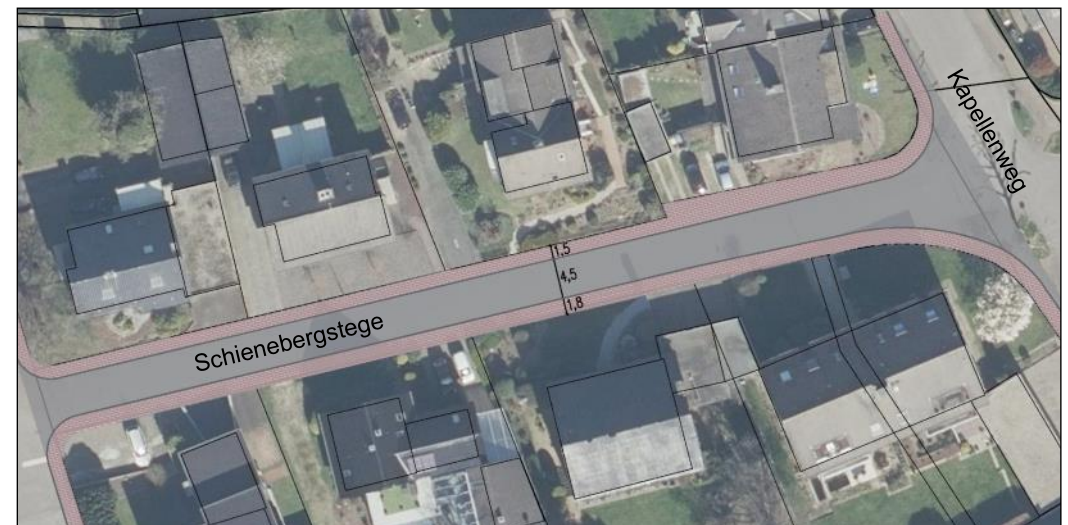


Bild 4: Gehwegplanung Schienebergstege

2.5 Querungshilfe Maassenstraße

Die Maassenstraße bildet die südliche Ortseinfahrt für den Verkehr von der L 104 und B 58. Auf Höhe der Straße Am Rathaus beginnt die Tempo 30-Zone des Ortskerns. Zukünftig soll ein Kreisverkehrsplatz zwischen der Maassenstraße und der Weseler Straße in Verbindung mit einem Busbahnhof die Ortseingangssituation verdeutlichen. Allerdings sorgen der lange Streckenverlauf der Maassenstraße und die teilweise anbaufreien Bereiche für hohe Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und wenig Aufmerksamkeit gegenüber Fußgängern und Radfahrern. Vor allem der Beginn des östlichen Geh-/Radweges am Ortseingang und der damit einhergehende Querungsbedarf wird in der heutigen Situation nicht ausreichend beachtet. Daher werden folgenden Umbaumaßnahmen im Bereich Maassenstraße / Am Rathaus empfohlen:

- Errichtung einer baulich gesicherten Mittelinsel auf der Maassenstraße unmittelbar südlich der Straße Am Rathaus, um den Querungsbedarf zwischen den Wohnnutzungen im Osten und den öffentlichen Einrichtungen im Westen zu sichern.
- Richtlinienkonforme Tiefe der Mittelinsel von 2,5 Meter auf einer Länge von 4 Meter.
- Notwendige Fahrbahnaufweitung zum östlichen Fahrbahnrand mit vorhandenem Grünzug. Verschwenk der Fahrbahn in Richtung Ortseingang hat eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung.
- Hinweis auf querende Fußgänger und Radfahrer oder Schulwegverkehr ist möglich.

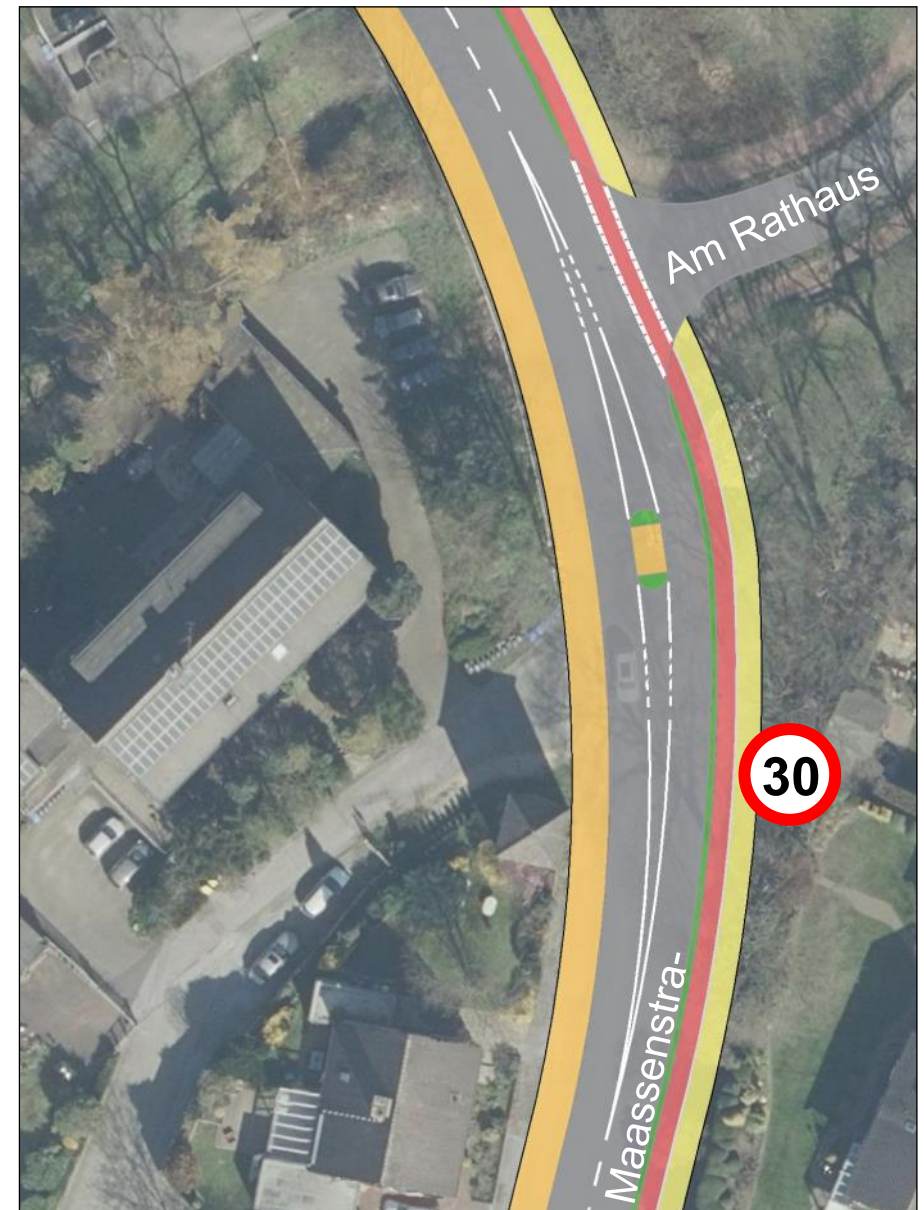


Bild 5: Querungshilfe Ortseingang Maassenstraße

2.6 Schutzstreifen Erler Straße

Für den Radverkehr steht im Ortskern von Schermbeck meist die Kfz-Fahrbahn zur Verfügung, was aufgrund der Verkehrsberuhigung (Tempo 30) auch ausreichend sicher ist. Zusätzliche Maßnahmen für den Radverkehr wurden im Bereich des verdichteten Ortskerns entlang der Hauptverkehrsstraßen L 607 und Maassenstraße geprüft. Die Situation für Radfahrer im nördlichen Zentrum ist zum Analysezeitpunkt nicht verkehrssicher. Entlang der L 607 bestehen hohe Kfz-Verkehrsmengen und eine unübersichtliche Verkehrssituation am Knotenpunkt Erler Straße / Mittelstraße. Zudem befinden sich im Umkreis viele wichtige Ziele, die in allen Verkehrsarten für ein hohes Quell-/Zielverkehrsaufkommen sorgen.

Im Zuge der vormaligen Planungen für einen Lebensmittelmarkt an der Erler Straße wurde neben einer Linksabbiegespur auf der L 607 auch die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen empfohlen und in das Maßnahmenpaket für die Stärkung des Radverkehrs aufgenommen. Unabhängig von den Entwicklungen auf der Fläche westlich der L 607 ist die Lücke im Radnetz entlang der Landesstraße zu schließen.

Aufgrund der anliegenden Bebauung ist nur eine durchgängige Breite der Schutzstreifen von 1,25 Meter realisierbar. Die Schutzstreifen sind im vorliegenden Konzept zwischen der Lessingstraße im Norden und der Straße Heggenkamp im Osten anzulegen.

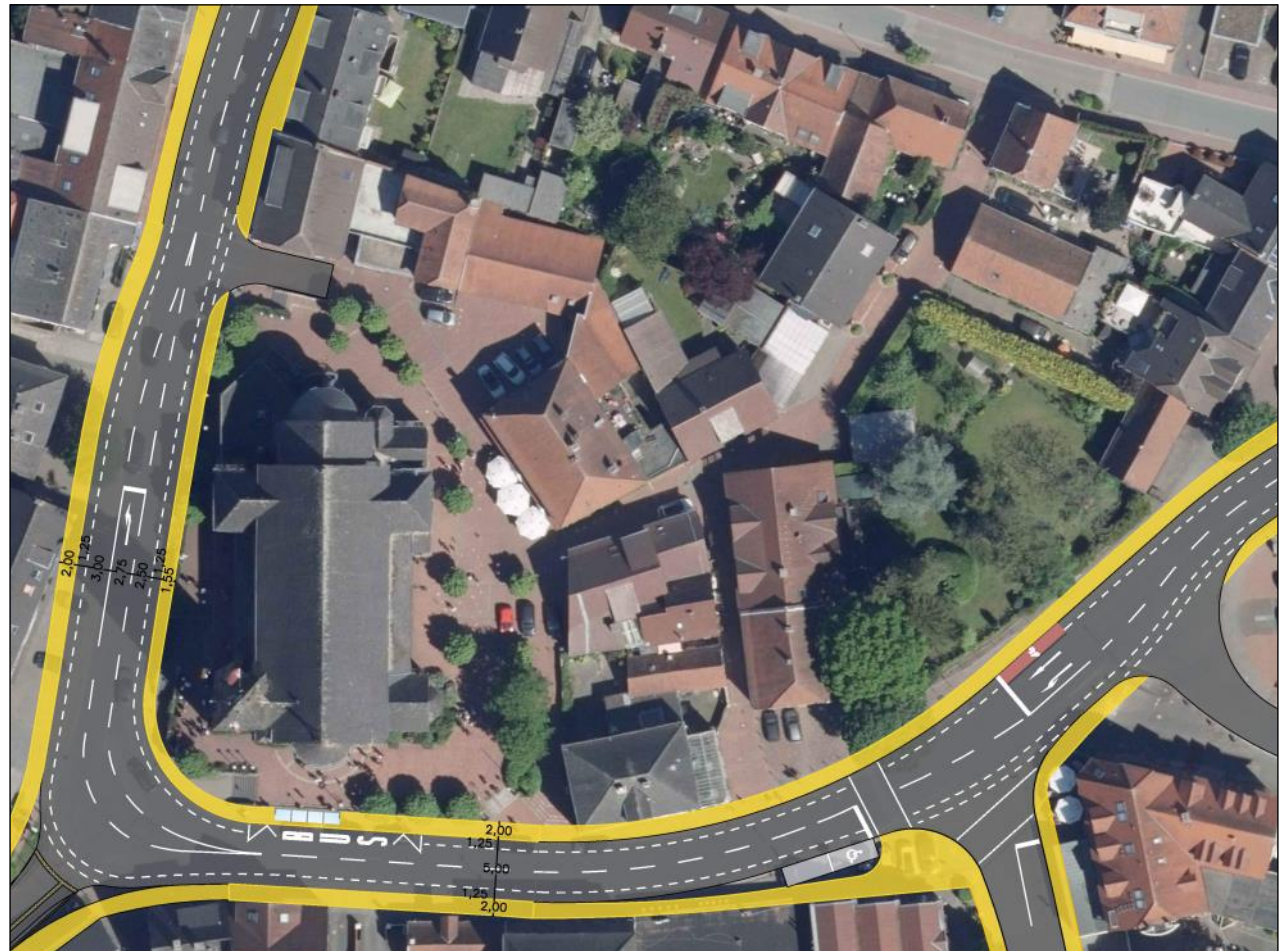


Bild 6: Verkehrsplanung L607, Erler Straße

2.7 Fahrradachse Schermbeck Ortskern - Gahlen

In der Gemeinde Schermbeck befindet sich ein großer Teil der Siedlungsstrukturen im Ortskern. Allerdings sind auch im Randbereich der Gemeinde weitere Ortsteile, die eine Verkehrsnachfrage von/zum Zentrum erzeugen. Einer der größeren Ortsteile ist Gahlen im südlichen Bereich der Gemeinde. Getrennt durch die B 58 und L 463 sowie die Lippe und den Wesel-Datteln-Kanal besteht zum Großteil aus stark befahrenen Kfz-Verkehrsstraßen, so dass die Verbindung für Radfahrer sehr unattraktiv ist.

Als Verbindung zwischen zwei Ortsteilen bieten sich direkte Radwegeachsen abseits von Kfz-Verkehrsstraßen an, um den Radverkehr im Ort zu stärken. Im vorliegenden Fall würde die Fahrradachse außerdem die beiden Knotenpunkte 19 und 72 des Radverkehrsnetzes NRW verbinden.

Zwischen dem Ortskern von Schermbeck und dem Ortsteil Gahlen wird eine Fahrradachse empfohlen, deren Verlauf im nebenstehenden Bild zu sehen ist und für die nachstehende Maßnahmen gesehen werden:

- Ausweisung der Radwegeverbindung zwischen dem Zentrum im Ortskern (Mittelstraße) und dem Ortszentrum von Gahlen.
- Errichtung eines Anschlusses an die Alte Poststraße im Norden und die Straße Im Aap im Süden.
- Ertüchtigung des bisherigen Feldweges mit entsprechendem Fahrbahnbelag und Beleuchtung, freizugeben nur für Fahrräder.
- Vorhandene Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal gegebenenfalls für den Radverkehr priorisieren (Fahrradstraße).
- Errichtung einer Lippe-Querung mit Brückenbauwerk nur für Fuß- und Radverkehr.

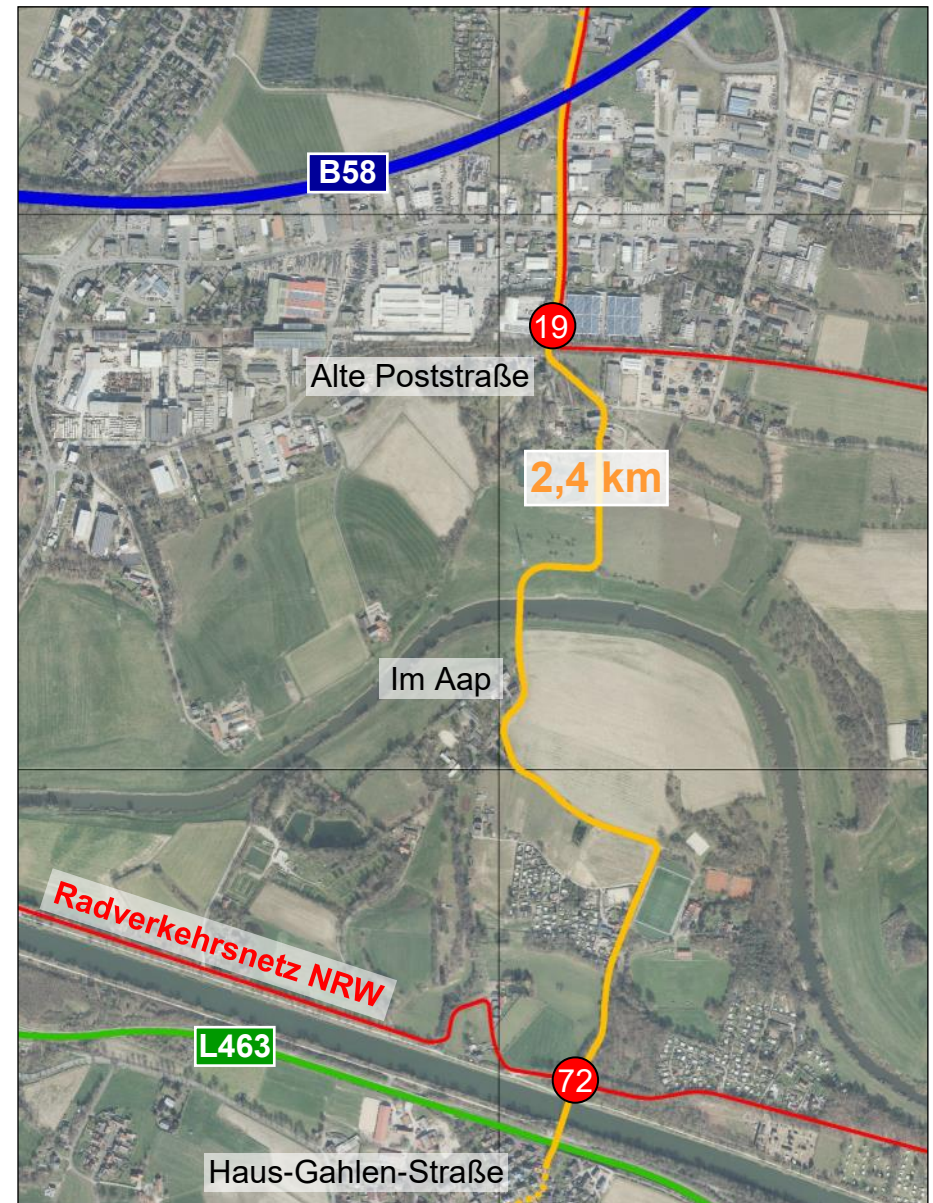


Bild 7: Radverbindung Schermbeck - Gahlen

2.8 Radabstellanlagen im Zentrum

Insbesondere im Ortszentrum liegen viele Einrichtungen, die gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Durch die Umgestaltung der Mittelstraße soll das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel gestärkt werden. Im Radverkehr besteht allerdings erfahrungsgemäß eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Umwegen sowie langen Fußwegen zwischen dem eigentlichen Zielort und einer Abstellanlage für das Fahrrad. Zudem sind in den letzten Jahren durch die Zunahme an hochwertigen (Elektro-)Fahrrädern die Ansprüche an die Sicherheit und Qualität der Abstellanlagen gestiegen.

Um der Nachfrage gerecht zu werden, wird ein geschlossenes System aus qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen im Ortszentrum empfohlen. Die einzelnen Standorte sind auf der Karte zu sehen. Die entsprechenden Anforderungen an die Qualität sind wie folgt aufzulisten:

- Gut erreichbar / barrierefrei
- Ausreichende Stellfläche / angemessene Abstände
- Sicherheit und Diebstahlschutz
- Qualität (Anlehnbügel)
- Witterungsschutz
- Verschiedene Parklösungen (Bügel, Ladestation, Box)
- Gestalterische Eingliederung im Stadtraum
- Umnutzung von Kfz-Stellplätzen möglich
- Kopplung mit anderen Verkehrsarten (Kfz-Parkplätze, ÖPNV-Haltestellen)

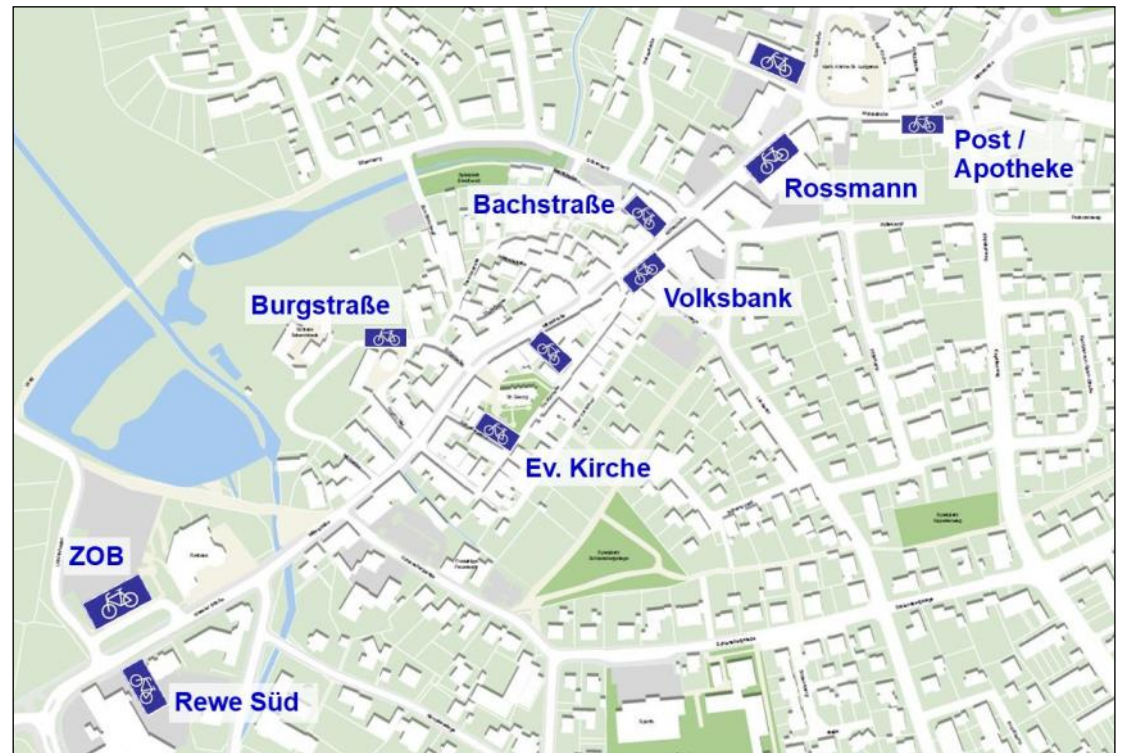


Bild 8: Konzeptvorschlag Radabstellanlagen



Beispiel: Mehrere kleine Abstellplätze



Beispiel: Einzelne, überdachte Abstellanlagen

2.9 Zentraler Busbahnhof und Mobilstation

Als Einzelmaßnahme beschlossen und in Planung ist der zentrale Omnibusbahnhof am Rathaus Schermbeck. Auf dem nebenstehenden Bild ist bereits die Entwurfsplanung zu sehen. Damit soll das bislang wenig qualitätsvolle Linienbusangebot in Schermbeck durch eine Kapazitätserweiterung der Haltestellen aufgewertet und um weitere Mobilitätsangebote ergänzt werden. Dazu zählen geplante Car-Sharing Angebote, Fahrradabstellanlagen sowie Ladestationen.

Im Zuge der Planung soll auch der Knotenpunktbau zwischen der Maassenstraße und der Weseler Straße zu einem Kreisverkehrsplatz umgesetzt werden. Außerdem erfährt der Pkw-Parkplatz am Rathaus eine Neugestaltung und Aufwertung. Die Geh- und Radwege am Knotenpunkt werden neu organisiert, so dass die Verbindung aller Verkehrsarten einfacher wird.



Bild 9: Straßenplanung ZOB Schermbeck

2.10 Bürgerbus

Vor allem in ländlichen Regionen mit geringer Siedlungsdichte und wenig ÖPNV-Nachfrage lohnt sich der konventionelle Linienbusbetrieb für viele Anbieter wirtschaftlich nicht. Um dennoch etwas für das öffentliche Mobilitätsangebot zu tun, gibt es die Möglichkeit, einen Bürgerbus einzurichten.

Ein Bürgerbus hat einen Fahrplan sowie Takt und Linienverlauf entlang bestimmter Haltestellen. Allerdings entsteht das Angebot über eine bürgerschaftliche Initiative, die meist durch eine Vereinsgründung realisiert wird. Am wichtigsten dabei sind ehrenamtliche Fahrer oder Fahrerinnen. Unter diesen Umständen wird ein Fahrzeug mit maximal 8 Fahrgastplätzen (Führerschein Klasse B) durch Landesmittel gefördert und zur Verfügung gestellt. Zu beachten ist, dass der Bürgerbus keine Konkurrenz zum konventionellen Linienbetrieb darstellt. Daher beschränken sich die Ziele und Fahrzeiten oft auf Bereiche, in denen der Linienbetrieb sich nicht rentiert. Im nebenstehenden Bild ist ein beispielhafter Linienverlauf eines Bürgerbusses aufgezeigt.

2.11 Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Ortskern der Gemeinde Schermbeck befinden sich zum Analysezeitpunkt zwei Grundschulstandorte sowie ein Gymnasium. Vor allem in den Morgenstunden ist im Straßennetz des Ortskerns der hohe Anteil an Schülerbringverkehr zu beobachten. Daher bietet Schulisches Mobilitätsmanagement ein großes Potenzial, die Schulwegsverkehr umweltfreundlich und sicher zu gestalten. Zu den Maßnahmen, die erfahrungsgemäß erfolgreich sind zählen:

- Ausgewiesene Schulwegpläne Kampagnen zur Aufmerksamkeitserhöhung (Walk to School Day, Schulweg-Safari)
- Bildung von Geh- und Radfahrgemeinschaften
- Verkehrsschulungen (z.B. ADFC Fahrradprüfung)
- Sichere Hol- und Bringzonen für Kfz in angemessener Entfernung zur Schule (>200m)

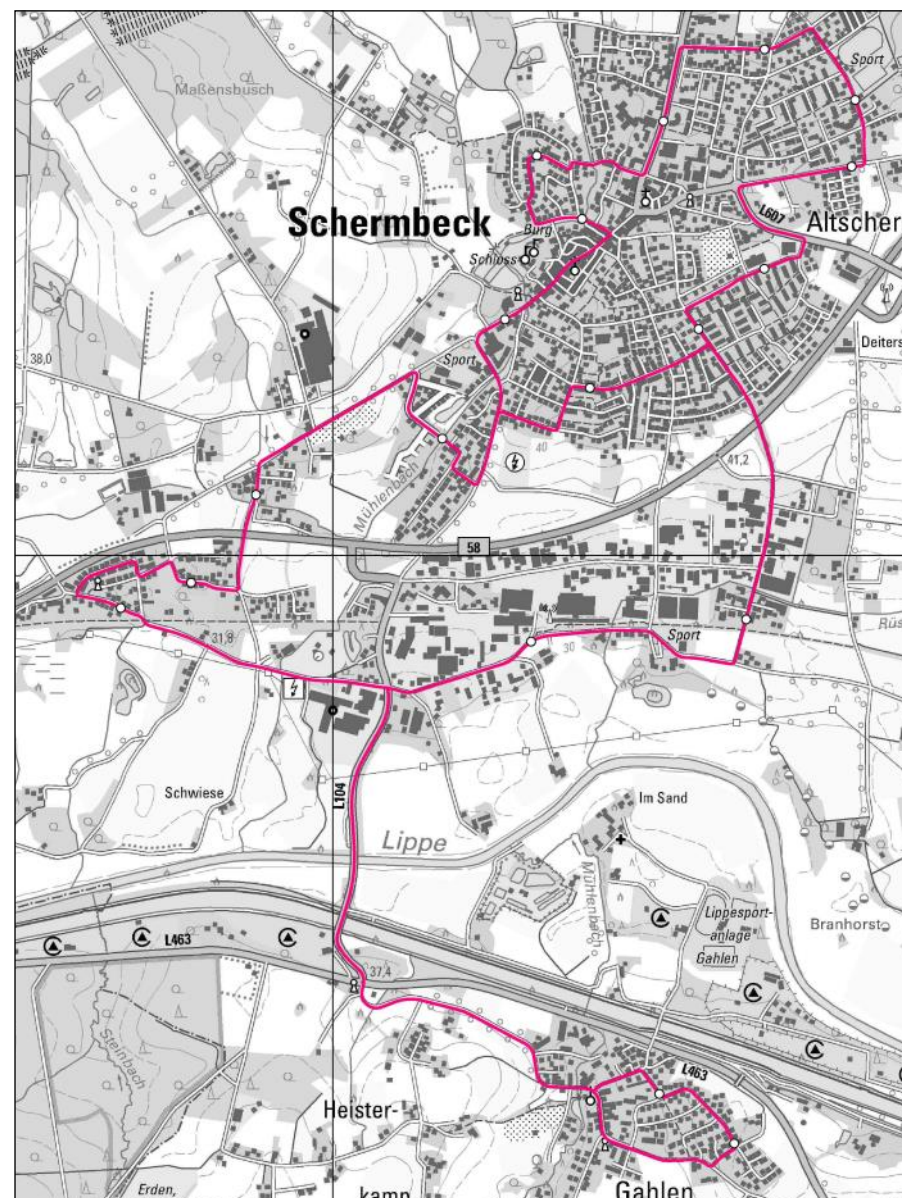


Bild 11: Konzeptvorschlag Bürgerbusroute

2.12 Restriktives Parkraumkonzept

Unter Berücksichtigung aller absehbarer Entwicklungen im Ortskern von Schermbeck wird festgestellt, dass sich der Kfz-Parkraum insgesamt noch weiter erhöhen wird. Und das obwohl bereits zum Analysezeitpunkt ein ausreichendes Angebot besteht. In den Randbereichen sind die meisten Parkplätze auch zu den Spitzenzeiten der Parkraumnachfrage nicht voll ausgelastet.

Um den Kfz-Verkehr aus dem Ortszentrum herauszudrängen ist eine Reduzierung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes essenziell. Dazu werden im einzelnen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Parken entlang der L 607, Erler Straße, entfällt zu Gunsten des Fahrradschutzstreifens.
- Im zentralen Bereich werden alle Parkstände zeitlich beschränkt.
- Vereinzelt Parkplätze im „Altstadtbereich“ können möglicherweise als Anwohnerparkplätze ausgewiesen werden.
- Unbewirtschaftetes Parken wird ausschließlich in Randbereichen angeboten.
- Behindertenparkstände bleiben bestehen.
- Der Rossmann-Parkplatz wird ausschließlich über die Straße Pötttekamp erschlossen, um den Quell-/Zielverkehr von der Mittelstraße zu verdrängen.

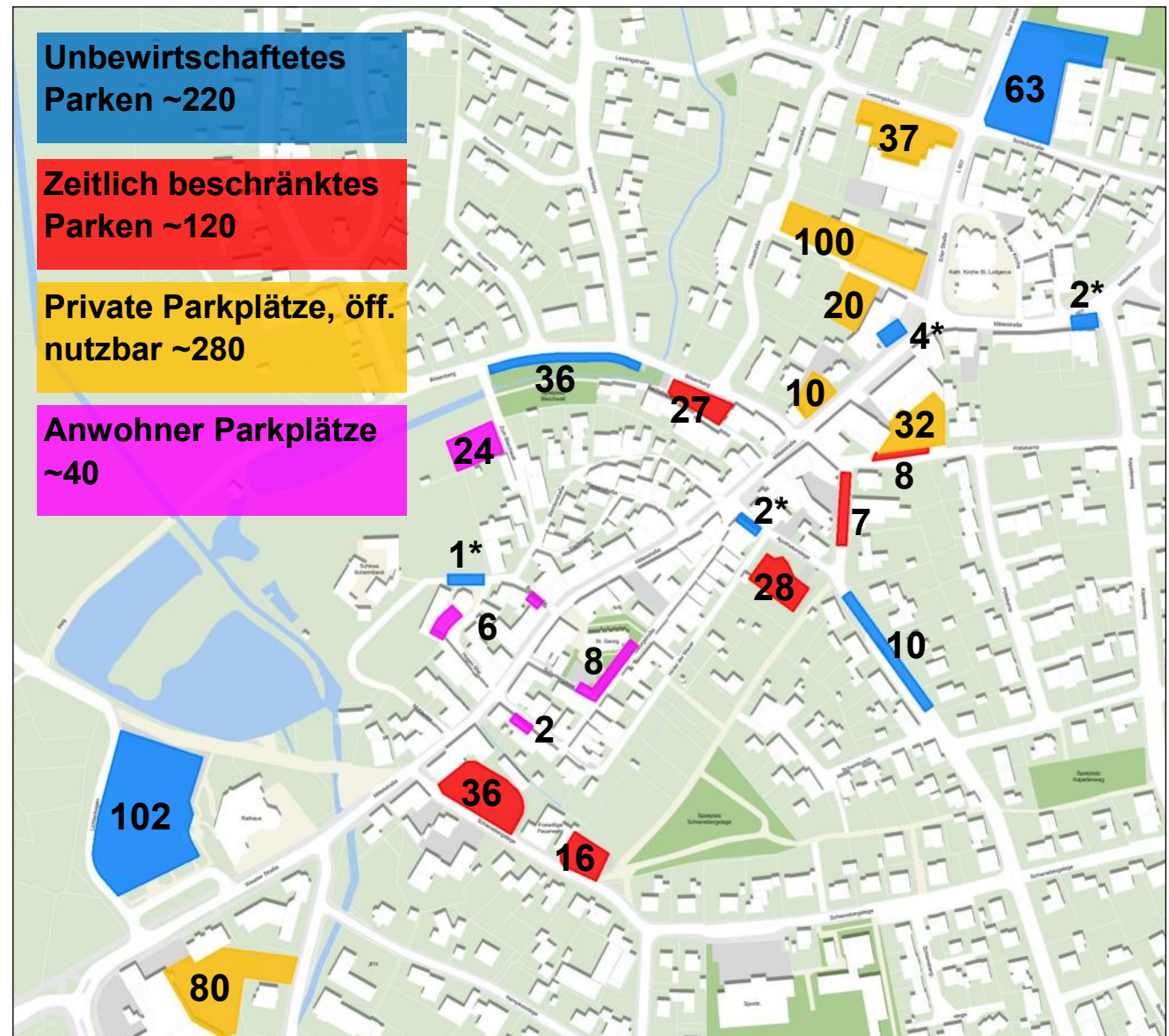


Bild 12: Parkraumkonzept

3 Verkehrsführungsszenarien

Auch bei Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenpaketes zur Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität wird die verlagerbare Menge von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund mit maximal 20% abgeschätzt. Die Nutzung von umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmitteln verlangt von den Einwohnern Schermbecks eine grundlegende Verhaltensänderung. Das Verkehrsmittelwahlverhalten von Pendlern, auswärtigen Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr lässt sich durch die Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr kaum beeinflussen.

Die geforderte Halbierung des Kfz-Verkehrs im Ortskern kann nur durch einschneidende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr erzielt werden. Entwickelt wurden dazu verschiedene Verkehrsführungsszenarien, die im Verkehrsmodell auf ihre Auswirkungen untersucht wurden.

Das einzige Szenario, das im Modell zur geforderten Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge im Ortskern führt, beinhaltet eine **Nord-Süd-Netztrennung** (siehe **Bild 13**). Dieses Verkehrsführungsszenario 2b sieht Straßenunterbrechungen für den motorisierten Individualverkehr auf der Mittelstraße, der Landwehr und dem Kapellenweg jeweils nördlich der Schienebergstege vor. Gleichzeitig sollen Wegeverbindungen (siehe **Foto 3 und 4**) in Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr geöffnet werden, um die Erreichbarkeit des Ortskerns zu verbessern. Da die Verkehrsmodellrechnungen deutliche Verkehrsverlagerungen auf die B 58 ergeben haben, wurden dort gutachterlich zwei Lichtsignalanlagen empfohlen.

Bei einer Bürgerinformationsveranstaltung am 07.11.2022 und einer nachfolgenden (nicht repräsentativen) Online-Umfrage mit 1.296 beteiligten Personen sprach sich die Mehrheit für die attraktivitätssteigernden Maßnahmen für den Umweltverbund aus. Auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung des Kfz



Bild 13: Verkehrsführungsszenario 2b



Foto 3: Marellenkämpe, Bestand



Foto 4: Ahornstr./Eschenstr., Bestand

-Verkehrs wurden überwiegend positiv beurteilt. Kontrovers waren die Meinungen zu einer Netztrennung. Immerhin 36% befürworteten diese und 29% sprachen sich für eine Einrichtung auf Probe aus.

In seiner Sitzung am 07.02.2023 entschied sich der Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss der Gemeinde Schermbeck einstimmig für eine Erprobung des Verkehrsführungsszenarios 2b, um beurteilen zu können, ob die Maßnahmen geeignet und erforderlich sein können, um die Verkehrssituation im Ortskern auf Dauer zu entschärfen. Der Verkehrsversuch mit begleitender Untersuchung wurde für eine Testdauer von vier Monaten festgelegt.

Im Frühjahr 2023 wurde die Durchführung des Verkehrsversuchs durch die Gemeindeverwaltung detailliert vorbereitet. Für die konkrete Anordnung der Aufhebung und auch der Neuaufstellung von Verkehrszeichen ist die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Wesel zuständig. Die Einzelmaßnahmen wurden detailliert geprüft, mit dem Ergebnis, dass sich das Verkehrsführungsszenario 2b nicht in vollem Umfang durchführen ließ. Der Öffnung der Marenenkämpfe für eine Fahrtrichtung wurde zugestimmt, wohingegen mangels erforderlicher Straßenraumbreiten eine Umsetzung im Pastoratsweg, und in der Ahorn-/Eschenstraße nicht möglich waren. Auch wurde entschieden, den Verkehrsversuch ohne die Installation von Lichtsignalanlagen an der B 58 durchzuführen. Beteiligt an der Vorbereitung wurden unter anderem die Kreispolizeibehörde, der Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Rettungsdienste und die Betreiber des Buslinienverkehrs.

Vorab wurde die Zustandsanalyse der Verkehrsmengen aktualisiert, indem am 27.04.2023 „Vorher-Zählungen“ stattfanden. Mit den Datenerhebungen, die über jeweils 24 Stunden stattfanden, wurde das Verkehrsmodell für die Gemeinde Schermbeck aktuell

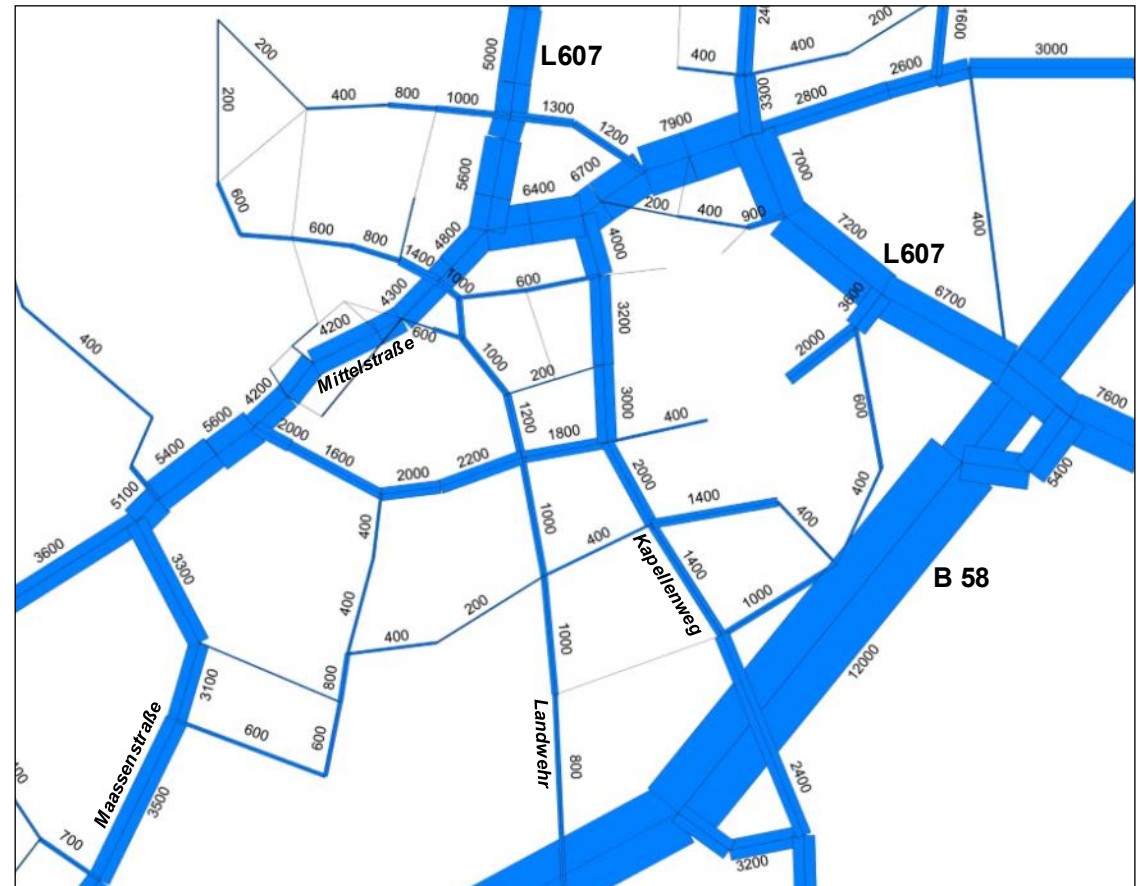


Bild 14: Kfz-Verkehrsmengen, Analyse April 2023 [Kfz/24h]

geeicht. Das nebenstehende **Bild 14** zeigt die Analyse-Verkehrsmengen vor dem Verkehrsversuch.

Schließlich wurde der Verkehrsversuch vom 15.05. bis zum 17.09.2023 durchgeführt. Auch während des Verkehrsversuchs wurden Verkehrsmengenerhebungen geplant, um die Auswirkungen der gewählten Maßnahmen quantitativ bewerten zu können. Zusätzlich fanden an den Verkehrserhebungstagen, aber auch an anderen Tagen außerhalb der Ferien, Beobachtungen des Verkehrsablaufs durch das Personal unseres Planungsbüros statt. Dabei wurden die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer be-

obachtet, Rückstauungen aufgenommen und Besonderheiten festgehalten. An Knotenpunkten, an denen Leistungsfähigkeitsengpässe beobachtet wurden, fanden detaillierte Knotenstromerfassungen statt. An einigen Straßenquerschnitten wurden Geschwindigkeitsmessungen mittels eines Handradgerätes vorgenommen.

Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs wurden am 29.08.2023 in einer Sondersitzung des Rates präsentiert. Neben den quantitativen Ergebnissen wurden auch die Erkenntnisse von unter anderem Funktionalität, gefühlter Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit des Ortskerns bei der Nord-Süd-Netztrennung diskutiert.

Am 05.09.2023 beauftragte der Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss die Verwaltung damit, auch die im Verkehrskonzept als Szenario 1 dargestellte Variante, die eine **Einrichtungsführung des Kfz-Verkehrs auf der Mittelstraße** vorsieht, bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

In einem weiteren Verkehrsversuch über 2 Monate sollte ermittelt werden, ob die während des ersten Versuches festgestellten negativen Aspekte damit verhindert werden könnten und sich trotzdem eine Verbesserung der Gesamtsituation einstellt. Dieser zweite Versuch wurde vom 20.10. bis zum 01.12.2023 durchgeführt. Die Verkehrsregelung zeigt das nebenstehende **Bild 15**. Auch für dieses Szenario wird die gleichzeitige Öffnung der Marellenkämpe betrachtet, um die zusätzliche Verkehrsbelastung des Kapellenweges aufzufangen.

Erneut wurde der Verkehrsversuch durch Verkehrserhebungen und Beobachtungen am 14.11. und 16.11.2023 begleitet. Die Präsentation der entsprechenden Daten und Ergebnisse erfolgte in der Ratssitzung am 13.12.2023.



Bild 15: Verkehrsführungsszenario 1

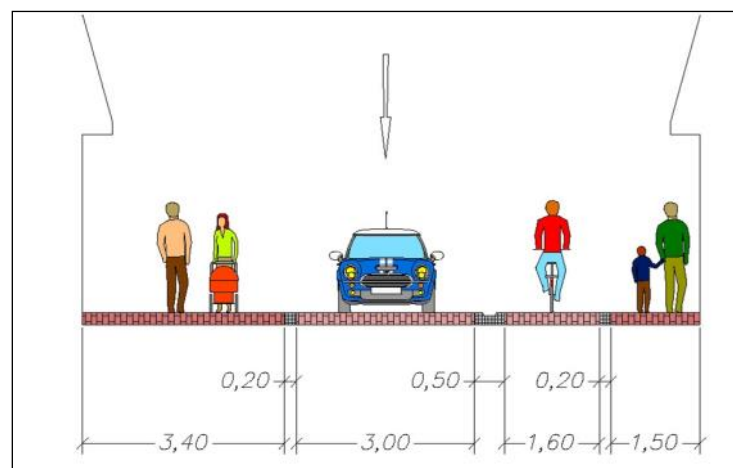


Bild 16: Querschnitt Einbahnstraße

4 Verkehrsversuch 15. Mai bis 17. September 2023

Der erste Verkehrsversuch beinhaltete die folgenden Maßnahmen, die auch in **Bild 17** schematisch dargestellt sind :

- Die Mittelstraße, die Landwehr und der Kapellenweg wurden nördlich der Schienebergstege für den allgemeinen Kfz-Verkehr durch eine Schranken-anlage unterbrochen. Die Durchfahrt war auf Höhe des Prozessionsweges für beide Fahrtrichtungen nicht möglich.
- Der Fahrradverkehr hatte die Möglichkeit, die Schranke zu umfahren (siehe **Foto 5**). Auch der Linienbusverkehr konnte die Schranke auf der Mittelstraße und dem Kapellenweg öffnen und passieren.
- In den übrigen Zufahrten wurde die Mittelstraße als Fahrradzone ausgewiesen.
- Die Straße Marellenkämpe wurde in der Engstelle zwischen dem Wendehammer (Haus-Nr. 18) und der Hausnummer 29 in Fahrrichtung Schlenke (Osten) für den Kfz-Verkehr geöffnet. Der Fahrradverkehr konnte die Fahrbahn in beiden Fahrrichtungen benutzen. Für Fußgänger wurde provisorisch mit Leitelementen ein von der Fahrbahn abgetrennter Gehweg geschaffen.

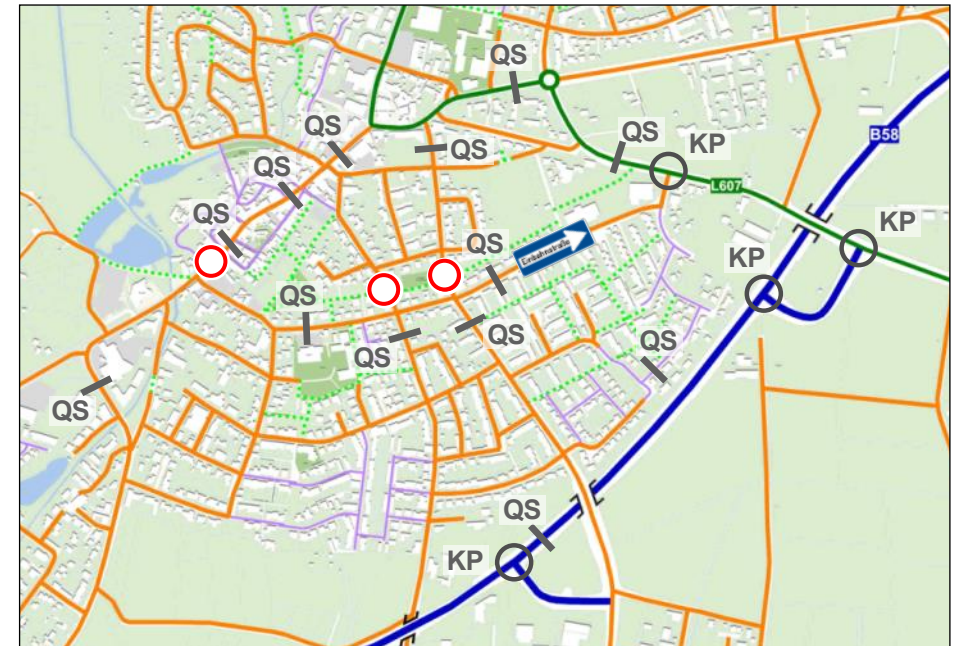


Bild 17: Verkehrsführung Verkehrsversuch 15.05. bis 17.09.2023

Foto 5: Einfahrt untere Mittelstraße



Foto 6: Einfahrt obere Mittelstraße



Foto 7: Marellenkämpe Engstelle



Während des Verkehrsversuchs fanden am 13.06. und 15.06. sowie am 15.08. und 17.08.2023 weitere Verkehrsmengenerfassungen an bis zu 12 Straßenquerschnitten statt (siehe **Bild 17**). Neben Seitenradargeräten und Laser-Messgeräten, die die Gemeinde Schermbeck zur Verfügung stellte, wurden von unserem Planungsbüro Videokameras eingesetzt. In der Mittelstraße wurden neben dem Kfz-Verkehr auch Fußgänger und Radfahrer erfasst.

Mit den Daten, die während des 1. Verkehrsversuchs erhoben wurden, wurde das Verkehrsmodell wiederum geeicht, so dass die Verkehrsmengen im Zusammenhang und im Vergleich zur Zustandsanalyse in **Bild 18** dargestellt werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Verkehrsversuch mit der Sperrung von drei Nord-Süd-Straßen zu der angestrebten Reduzierung der Verkehrsmengen im Ortskern innerhalb der Straßen Pöttekamp – Mittelstraße – Schienebergstege – Kapellenweg geführt hat. Den Entlastungen stehen Mehrbelastungen auf anderen Straßen gegenüber, die während der detaillierten Auswirkungsanalyse in **Kapitel 6** analysiert werden. Insgesamt ist eine Reduzierung um 2.450 Kfz-Fahrten am Tag in Schermbeck festzustellen (siehe **Tabelle 1**).

Mit dem Ratsbeschluss vom 06.10.2021 ist klar gewesen, dass es im Mobilitätskonzept nicht nur um eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs, der in Schermbeck einen geringen Verkehrsanteil hat, sondern auch um Verlagerungen des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs geht.

Dabei ist zum einen die modale Verlagerung gemeint, das heißt der Wechsel des gewählten Verkehrsmittels und andererseits die räumliche Verkehrsverlagerung. Nicht wahrscheinlich ist, dass Wege gar nicht mehr stattgefunden haben, da die täglichen Ausbildungs-, Berufs-, Versorgungs- und Freizeittätigkeiten erfahrungsgemäß nicht von Straßensperrungen beein-

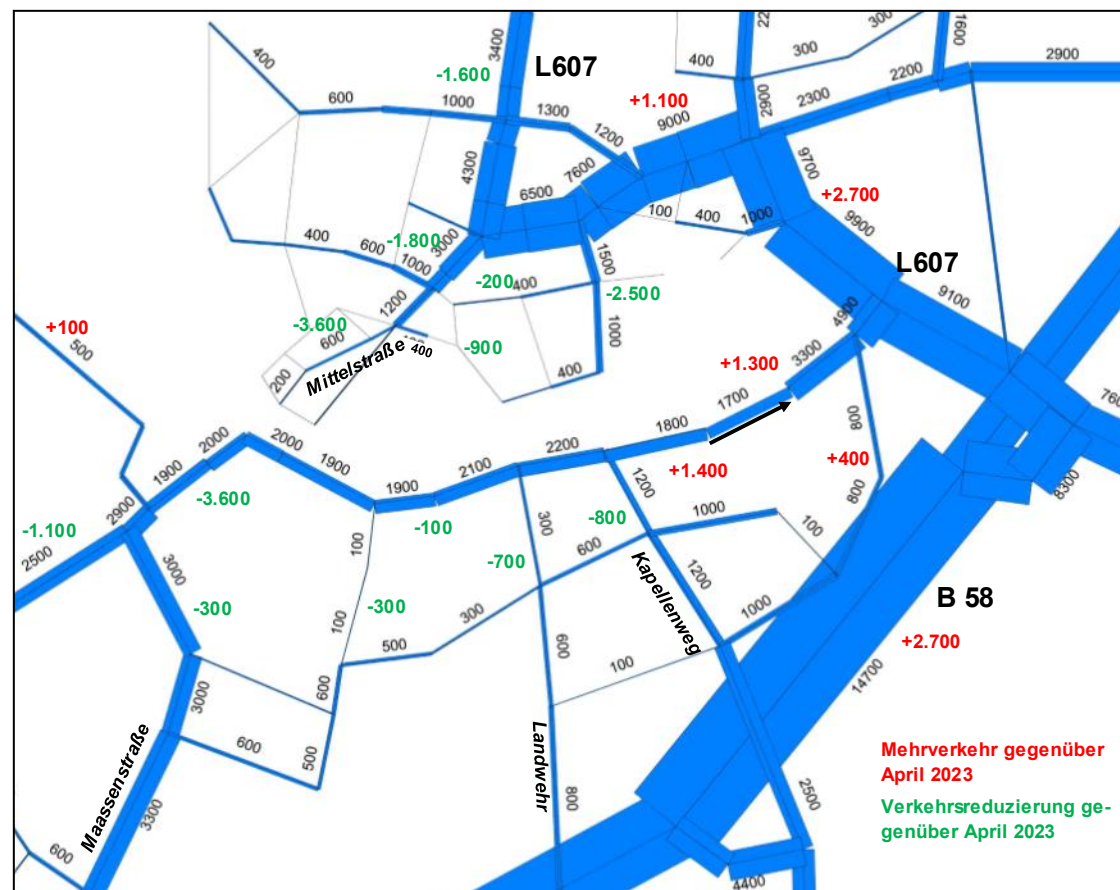


Bild 18: Kfz-Verkehrsmengen, Verkehrsversuch 1 [Kfz/24h]

	Analyse	Verkehrsversuch	Differenz
Binnenverkehr	7.450	5.900	-1.550
Quell-/Zielverkehr	19.800	19.500	-300
Durchgangsverkehr	1.350	750	-600
Summe	28.600	26.150	-2.450

Tabelle 1: Anzahl der Kfz-Fahrten in der Kerngemeinde, Versuch 1 [Kfz/24h]

flusst werden können. Innerhalb der modellmäßigen Auswertung des Verkehrsversuchs wurde festgestellt, dass sich insgesamt rund 1.550 Kfz-Fahrten im Binnenverkehr verlagert haben. Es ist wahrscheinlich, dass ein Großteil dieser Wege vom Kfz-Verkehr auf den Fußgänger- und Radverkehr verlagert wurden. In der Mittelstraße wurde zwar keine Zunahme des Fußgängeraufkommens festgestellt und auch das Radverkehrsaufkommen hat nur geringfügig zugenommen, jedoch sind deutlich mehr Radfahrer im Bereich des Kapellenweges und der Landwehr beobachtet worden.

Die räumliche Verkehrsverlagerung betrifft insbesondere den Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr des Ortskerns von Schermbeck: Durch die Zählungen konnte nachgewiesen werden, dass die wesentliche Zielsetzung, den Kfz-Verkehr aus der Ortsmitte auf die Umgehungsstraße zu verlagern, voll erfüllt wurde. Ein großer Teil der Quell- und Zielfahrten nutzten die B 58 und die L 607 im Gemeindegebiet. Andere Durchgangsfahrten sind wahrscheinlich auf die B 264 in der Beziehung Erle, Raesfeld ausgewichen, was insbesondere zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsleistung um 4.400 Fz-km im Verkehrsmodell geführt hat. Negative Effekte mit unerwünschtem Schleichverkehr durch Wohnstraßen (z.B. Kastanienstraße) wurden jedoch ebenfalls beobachtet und werden bei der Detailbewertung (**Kapitel 6**) betrachtet.

Die Schließung der drei Nord-Süd-Straßen hat zu Beginn des Verkehrsversuchs zu massiven Beeinträchtigungen der Orientierung selbst in der Anwohnerschaft geführt. Auch nach fast 4 Monaten der „Gewöhnung“ traten entsprechende Klagen auf, da eine Vielzahl an Fahrtzwecken in einer ländlichen Gemeinde (z.B. aufgrund der Altersstruktur) nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann und der ÖPNV nur eine wenig attraktive Alternative bietet. Die Bewohner des verdichteten Ortskerns, die auf das Auto angewiesen sind, mussten teils erhebliche Umwege in Kauf nehmen und die Erreichbarkeit des Ortskerns hat sich verschlechtert. Klagen von Einzelhändlern über Kundenrückgänge können deshalb teilweise nachvollzogen werden. Allerdings sind die Aussagen der Einzelhändler vor dem Hintergrund einer allgemeinen Kaufzurückhaltung der Bevölkerung im Jahr

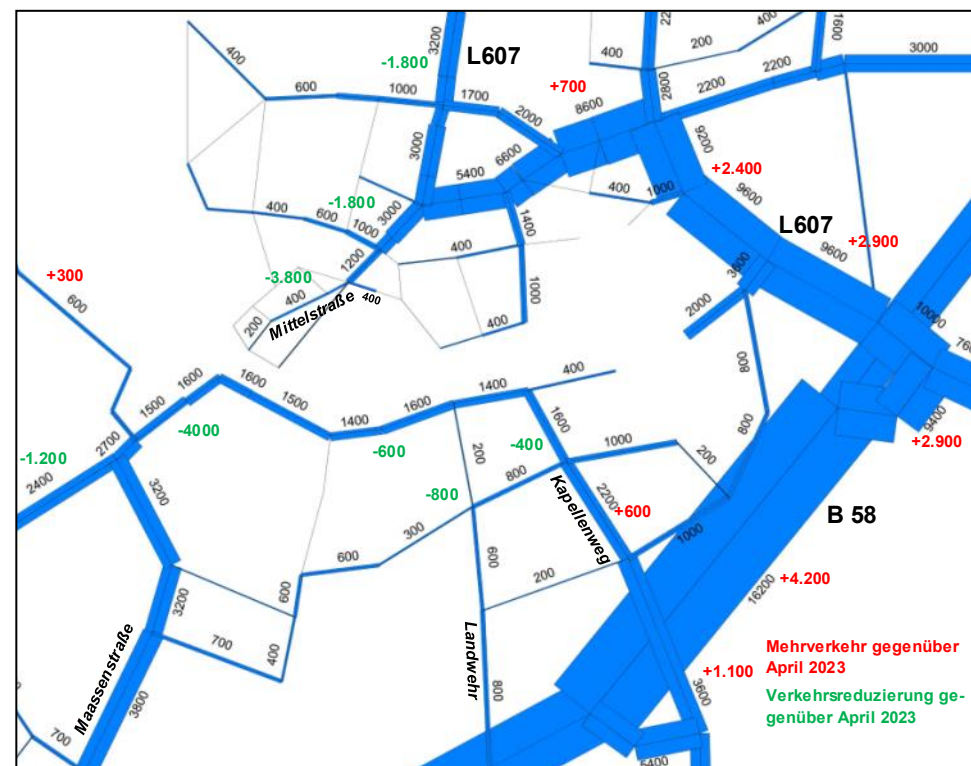


Bild 19: Kfz-Verkehrsmengen, Verkehrsversuch 1 mit geschlossener Marellenkämpe [Kfz/24h]

2023 durch die hohe Inflation und die Vielzahl an Krisen zu bewerten. Schwer zu beziffern ist der tatsächliche Einfluss des Verkehrsversuchs.

Im Verkehrsmodell wurde eine Untervariante zum Verkehrsversuch berechnet. In **Bild 19** ist die Verkehrsmengenverteilung dargestellt, wenn zwar die drei Nord-Süd-Straßen unterbrochen sind, jedoch die Marellenkämpe geschlossen bleibt. Im Ergebnis werden die Verkehrsverlagerungen auf die B 58 deutlicher und die Entlastung im Ortskern etwas höher. Damit einher geht jedoch ein zusätzlicher Erreichbarkeitsverlust der Ortskernnutzungen und eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung durch Umwege.

5 Verkehrsversuch 20. Oktober bis 3. Dezember 2023

Noch vor dem Ende des ersten Verkehrsversuchs fasste der Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss am 05.09.2023 den Beschluss, eine Verlängerung des Versuchs durchzuführen. Allerdings sollte eine alternative Verkehrsführung erprobt werden, sodass auch das Szenario 1 aus dem Mobilitätskonzept in der praktischen Umsetzung untersucht werden kann. Der zweite Verkehrsversuch fand zwischen dem 20.10. und dem 03.12.2023 mit den folgenden Maßnahmen statt, die auch in **Bild 20** schematisch dargestellt sind:

- Die Mittelstraße wird zwischen der Erler Straße und der Schienebergstege für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung ausgewiesen. Die Gegenrichtung wird für den Radverkehr freigegeben. Zusätzlich wird in der Mittelstraße ein Gehweg mittels einer mobilen Stahlleitwand abgetrennt.
- Beibehalten wird die Öffnung der Marellenkämpe für den Kfz-Verkehr in Richtung Osten mit den entsprechenden Verkehrssicherungsmaßnahmen.

Auch der zweite Verkehrsversuch wurde durch unser Verkehrsplanungsbüro mit Verkehrsmengenerhebungen und Beobachtungen begleitet.

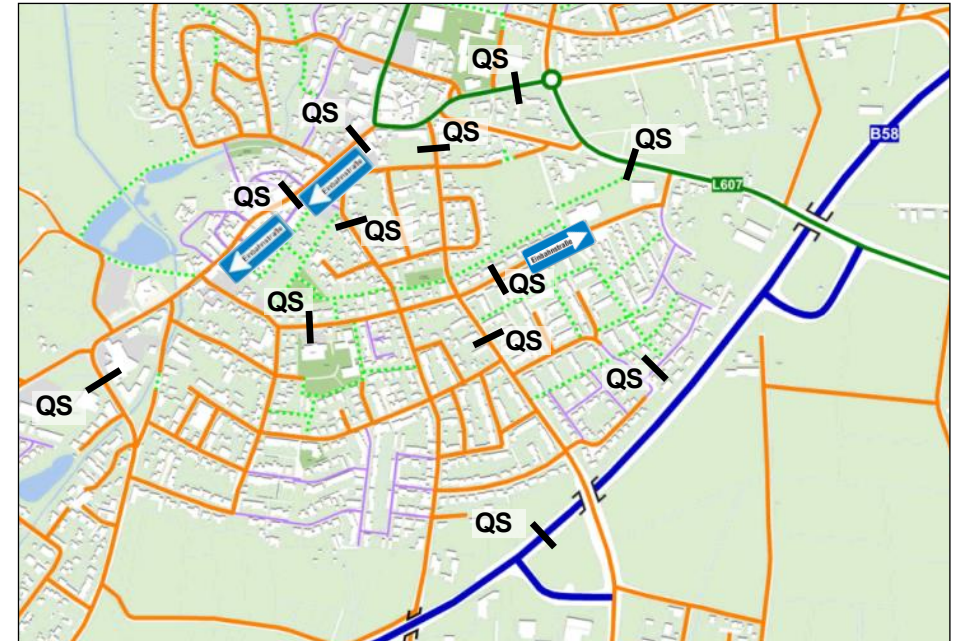


Bild 20: Verkehrsführung Verkehrsversuch 20.10. bis 03.12.2023

Foto 8: Einbahnführung Mittelstraße



Foto 9: Einfahrt obere Mittelstraße



Foto 10: Marellenkämpe, Engstelle von Osten



Während des zweiten Verkehrsversuchs fanden am 14.11. und 16.11. Verkehrsmengenerfassungen an 12 Straßenquerschnitten statt (siehe **Bild 20**). Alle Querschnitte wurden von unserem Planungsbüro mittels Videokamera erhoben und mit Personal am Bildschirm ausgewertet.

Analog zum ersten Verkehrsversuch wurden neben dem Kfz-Verkehr auch Fußgänger und Radfahrer an einem Querschnitt der Mittelstraße auf Höhe der Apothekerstege erfasst. Außerdem fanden Geschwindigkeitsmessungen mittels SDR-Gerät im zentralen Bereich der Mittelstraße statt, die zeigen sollten, ob die erfahrungsgemäß erwartete Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten durch die Einbahnstraßenregelung festzustellen ist.

Mit den erhobenen Verkehrsdaten des 2. Verkehrsversuchs wurde ebenfalls das Verkehrsmodell geeicht, sodass sich das in **Bild 21** dargestellte Verkehrsstärkenbild ergibt.

Durch die Einrichtungsführung des Kfz-Verkehrs in der Mittelstraße kommt es hier, gegenüber der Analyse, zu einer deutlichen Verkehrsmengenabnahme, die weniger als 50 % ausmacht. Es verbleiben zwischen 2.500 und 2.800 Kfz/24h auf der Mittelstraße in Nord-Süd-Richtung. Im Abschnitt südlich der Apothekerstege sind dies 62% der Menge, die im Zweirichtungsverkehr an Normalwerktagen die Mittelstraße befährt.

In der Gegenrichtung von Süd nach Nord wird die Mittelstraße im Ortskern vermehrt über die Schienebergstege (+ 800 Kfz/24h) und den Kapellenweg (+ 400 Kfz/24h) bzw. die geöffnete Marellenkämme (+ 400 Kfz/24h) umfahren.

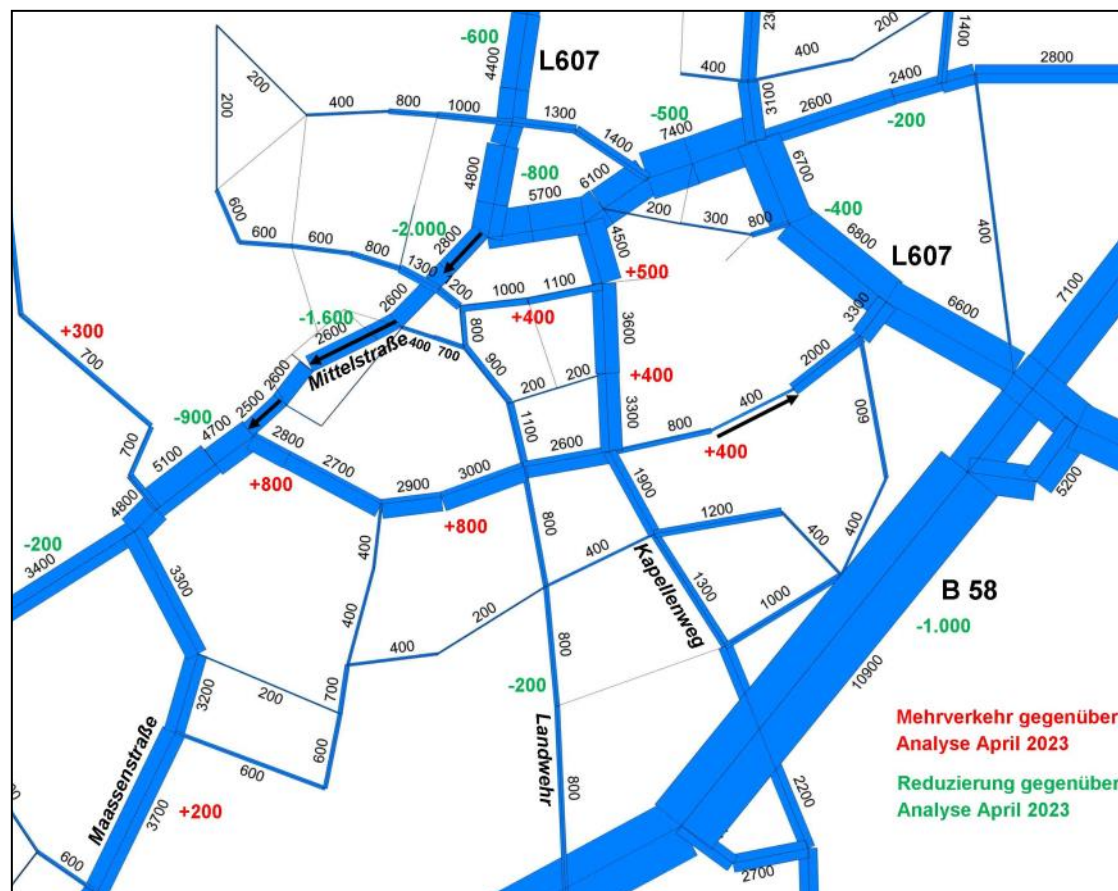


Bild 21: Kfz-Verkehrsmengen, Verkehrsversuch 2 [Kfz/24h]

	Analyse	Verkehrsversuch 2	Differenz
Binnenverkehr	7.450	7.100	-350
Quell-/Zielverkehr	19.800	19.200	-600
Durchgangsverkehr	1.350	1.200	-150
Summe	28.600	27.500	-1.100

Tabelle 2: Anzahl der Kfz-Fahrten in der Kerngemeinde, Versuch 2 [Kfz/24h]

Insgesamt haben auch im zweiten Teil des Verkehrsversuchs die Kfz-Verkehrsmengen im Ortskern von Schermbeck deutlich abgenommen. Rund 1.100 Kfz-Fahrten sind entweder auf andere Verkehrsmittel verlagert worden oder befahren den Untersuchungsraum nicht mehr, sondern suchen sich andere Wege. Es ist nicht zu sagen, ob diese Verlagerung noch eine Folge aus dem 1. Teil des Verkehrsversuchs ist, bei dem der Ortskern gesperrt war. Erfahrungen mit Baustellen zeigen, dass ein Teil des verlagerten Verkehrs auf den neuen Wegen verbleibt und nicht zurückkommt.

Mittels des Verkehrsmodells wurde auch für den 2. Teil des Verkehrsversuchs untersucht, welche Auswirkungen die Beibehaltung der geschlossenen Marellenkämpfe in Zusammenhang mit der Mittelstraße im Einrichtungsverkehr hat. Das **Bild 22** zeigt, dass die Verkehrsmenge auf dem Kapellenweg weiter zunimmt und die Entlastungswirkung im Bereich Dorstener Straße / Freudenbergstraße geringer wird.

Insgesamt zeigt der 2. Teil des Verkehrsversuchs nur begrenzte Auswirkungen, die sich weitgehend auf den inneren Ortskern beschränken. Entsprechend gering waren auch Proteste und Rückäußerungen in benachbarten Bereichen.

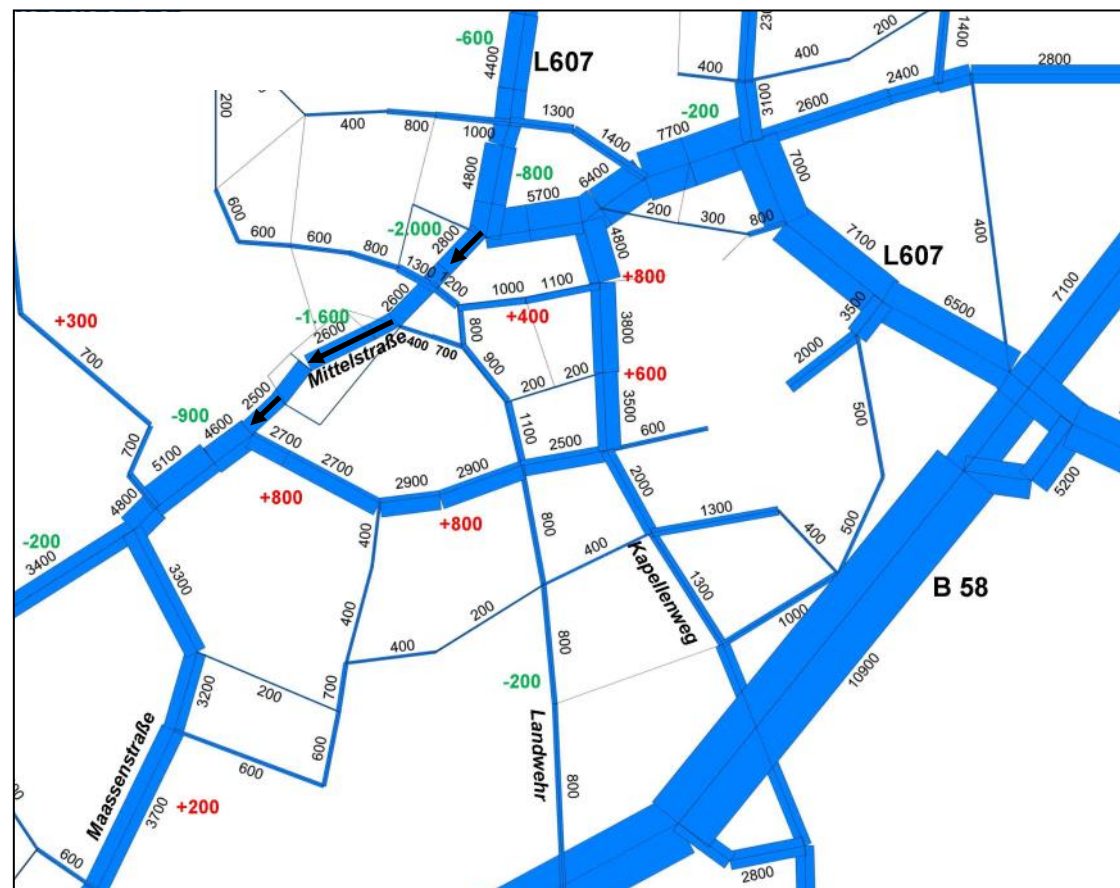


Bild 22: Kfz-Verkehrsmengen, Verkehrsversuch 2 mit geschlossener Marellenkämpfe [Kfz/24h]

6 Auswirkungen der Verkehrsversuche

Das verkehrstechnische Fazit des ersten Verkehrsversuchs lautet: Die Sperrung der drei Nord-Süd-Achsen Mittelstraße, Landwehr und Kapellenweg sorgt für die gewünschte Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Ortskern. Auf fast allen verkehrsberuhigten Straßen im Ortskern wird eine deutliche Abnahme des Kfz-Verkehrs festgestellt. Auf dem Hauptverkehrsstraßenzug der L607 (Mittelstraße - Freudenbergstraße - Dorstener Straße) und entlang der B58 werden trotz höheren Verkehrsmengen keine Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss festgestellt.

Gleichzeitig werden auch negative Auswirkungen festgestellt: Die Erreichbarkeit des Ortskerns verschlechtert sich. Bürgerinnen und Bürger, die aus dem Ortskern herausfahren, müssen teilweise andere und weitere Wege als vor dem Verkehrsversuch wählen. Die Orientierung im Straßennetz verschlechtert sich und vielfach stellt sich eine „gefühlte“ Verkehrsunsicherheit ein, die sich allerdings durch tatsächlich auftretende Unfälle nicht belegen lässt.

Erreichbarkeitsverschlechterungen der Nahversorgungsmärkte mit dem Auto werden durch die Schließung der drei Nord-Süd-Straßen bemängelt und die Betreiber der Nahversorger führen zurückgehende Kundenzahlen an. Diese können teilweise im Verkehrsmodell nachvollzogen werden und sind wegen vorhandener Nahversorgungsmärkte der gleichen Angebotsketten in den benachbarten Städten und Gemeinden auch nachvollziehbar. Allerdings haben die Einzelhändler, besonders an der Mittelstraße die Verkehrsmengenreduzierung auch nicht genutzt, um durch Angebote vor ihrer (verkehrsarmen) Ladentür die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer zu steigern und für ein verbessertes kommerzielles Umfeld zu sorgen. Auch Hinweise auf die weiterbestehenden Parkplätze für autofahrende Kunden unterblieben weitgehend.

Ein weiterer negativer Effekt des 1. Verkehrsversuchs war der auftretende Schleichverkehr durch verkehrsberuhigte Straßen (z.B. die Kasta-

nienstraße) und die Verschlechterung der Verkehrsqualität an den Anschlüssen der B58. Bei langfristiger Umsetzung wären somit flankierende Maßnahmen notwendig.

Im zweiten Verkehrsversuch wurde durch die Ausweisung der Mittelstraße als Einrichtungsstraße in Richtung Süden keine Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge erzielt. Mehrverkehr entstand durch Umwegfahrten. Entsprechend der Erfahrungen erhöhte sich in der verbleibenden Fahrtrichtung die Verkehrsmenge geringfügig durch einen besseren Verkehrsfluss und die Umwegfahrten. Bei nur leicht höheren Fahrgeschwindigkeiten wird ein Unsicherheitsgefühl für die Radfahrenden festgestellt.

Auf den umliegenden Straßen erhöht sich die Kfz-Verkehrsmenge, so dass insgesamt keine deutliche Reduzierung des Kfz-Aufkommens im gesamten Ortskern von Schermbeck festzustellen ist. Für den nördlichen Kapellenweg sind durch das Verhalten der Kraftfahrer über den Gehweg zu fahren, eindeutige Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit zu konstatieren. Dieses Verkehrssicherheitsdefizit ist langfristig nicht hinnehmbar und muss mit unterstützenden Maßnahmen unterbunden werden.

Die Verkehrsmenge auf der Marellenkämpe nimmt im zweiten Verkehrsversuch gegenüber den Analyse nur geringfügig zu. Entsprechend geringfügig ist der Einfluss dieser Maßnahme auf die umliegenden Straßen, so dass diese denkbar, aber in diesem Szenario nicht notwendig ist. Dies zeigen auch die Modellberechnungen.

Die Diskussion innerhalb der Bürgerschaft und Rückäußerungen von Einzelhändlern zeigen, dass die Maßnahmen des zweiten Verkehrsversuchs eine höhere Akzeptanz besitzen als im ersten Versuch. Im Folgenden werden für die einzelnen Straßen die Auswirkungen der beiden Verkehrsversuche bewertet. Im **Anhang** findet sich eine detaillierte Darstellung der Datenauswertung und der Verkehrsbeobachtungen.

6.1 Mittelstraße

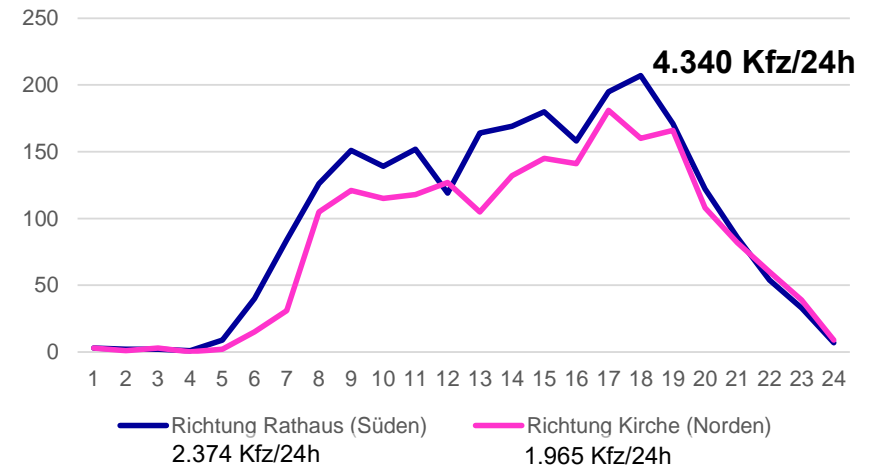
Die bestehende Zweirichtungsverkehrsführung führt zu Konflikten zwischen sich begegnenden Kfz, Ausweichen von Radfahren in die Seitenräume der Fußgänger, mangelhafter Querungs- und Aufenthaltsfunktion für die Besucher und Mängel in der Straßenraumgestaltung. Dies wurde innerhalb des ISEK-Prozesses vielfach für die Mittelstraße thematisiert. Zum Analysezeitraum wurden im zentralen Bereich der Mittelstraße rund 4.300 Kfz/24h gezählt.

Mit der Netztrennung im Verkehrsversuch 1 kam es zu einer deutlichen Kfz-Verkehrsmengenreduzierung in der Mittelstraße. Im Südabschnitt (Hausnr. 15) wurden nur noch rund 200 Kfz/24 gezählt. Zentral (Hausnr. 50) waren rund 1.300 Kfz/24h festzustellen. Nur im Nordabschnitt, wo sich wesentliche Parkstände des Ortskerns befinden und auch der Bösenberg angebunden ist, betrug die Verkehrsmenge noch rund 3.000 Kfz/24h. Mit der Verkehrsentslastung einher ging eine moderate Zunahme des Radverkehrs und ein gänzlich anderes Fußgängerverhalten. Die Passanten nutzten die Mittelstraße in ihrer ganzen Breite. Allerdings zeigt die Videoerfassung keine Zunahme der Passanten.

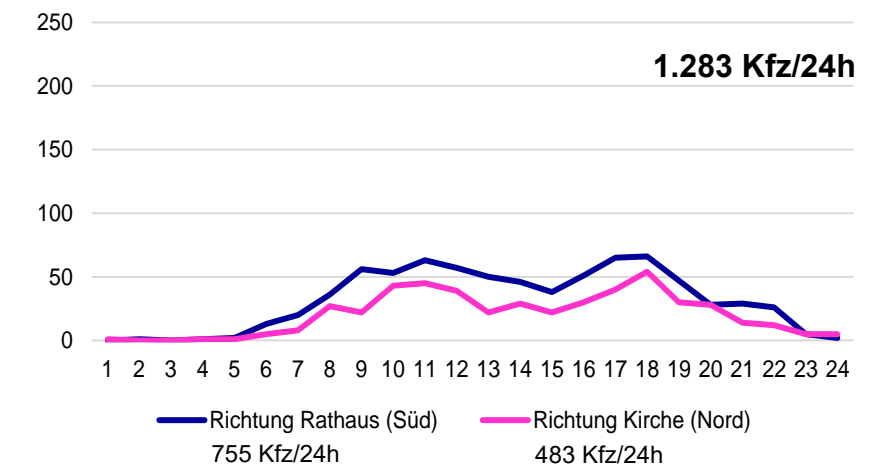
Andererseits wurden gerade von Anliegern der Mittelstraße und deren Seitenstraßen Erreichbarkeitserschwerisse beklagt, da eine Durchfahrt zur Weseler Straße, Maassenstraße und Schienebergstege nicht möglich war und teilweise lange Umwege mit dem Auto gefahren werden mussten.

Während des Verkehrsversuchs 2 mit der Einbahnstraßenführung in Nord-Süd-Richtung wurde gegenüber der Analysesituation keine Halbierung der Verkehrsmenge erreicht. Mit rund 2.400 Kfz/24h im Mittelabschnitt gelang jedoch eine Reduzierung auf rund 60% der Analysemenge. Fahrgeschwindigkeitsmessungen belegen eine v_{85} von 26 km/h und Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass Radfahrer in großer Zahl weiterhin auf die Gehwege

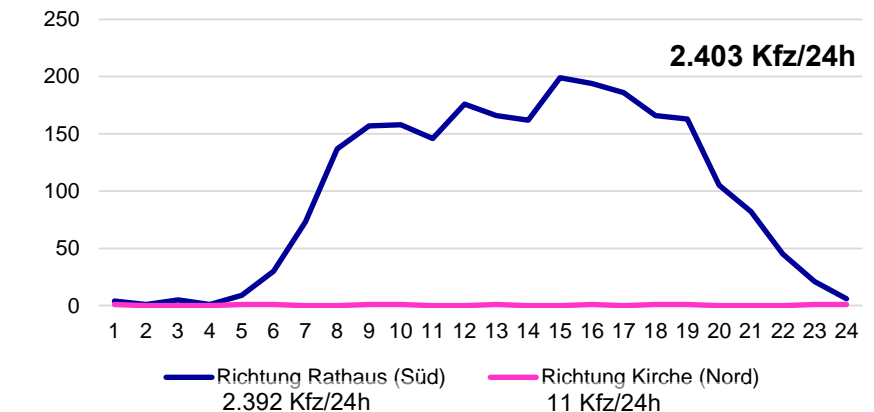
Analyse 27.04.2023



Versuch 1 15.06.2023



Versuch 2 16.11.2023



ausweichen. Auch durch die Ausführung des Verkehrsversuchs mit leitplankenartigen Fahrbahnbegrenzungen konnte kein Gewinn für Fußgänger festgestellt werden.

Im bevorstehenden freiraumplanerischen Wettbewerb sind deutliche Potenziale für die Steigerung der Aufenthaltsqualität aufzuzeigen, um zu einer Entscheidung für die zukünftige Verkehrsführung zu gelangen.

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurde auch die Variante eines abschnittswisen Fußgängerbereichs untersucht, wobei Querungen über einmündende Straßen offen bleiben müssen. **Bild 23** zeigt die Verteilung der Kfz-Verkehrsmengen für einen Fußgängerbereich Mittelstraße zwischen der Apothekerstege bzw. Bösenberg im Norden und Hogen Mai bzw. Georgstraße im Süden. Erkennbar sind hohe Verkehrsverlagerungen auf die Landwehr und die Schienebergstege aber auch auf den Kapellenweg und die Burgstraße. Dabei ist die Verträglichkeit dieser Verkehrsverlagerungen in den engen Straßenräumen des Ortskerns nicht gegeben.

Die Fußgängerzonenregelung kann deshalb nur an den verkehrsärmeren Wochenenden (z.B. von Freitagabends 18:00 Uhr bis Montagfrüh 6:00 Uhr) oder eng begrenzte Zeiträume (z.B. Schützenfest) empfohlen werden und entspricht somit den Regelungen, die heute schon während Gemeindefesten getroffen werden.

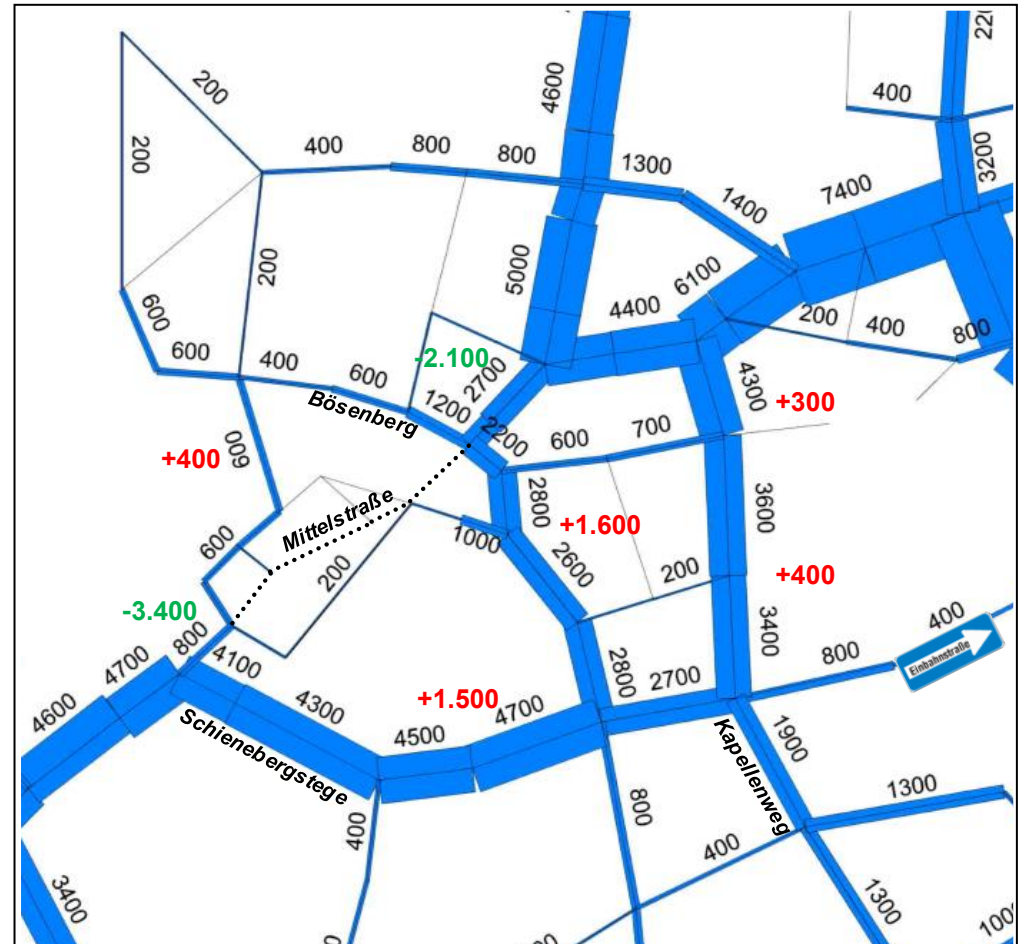


Bild 23: Kfz-Verkehrsmengen bei Fußgängerbereichsregelung Mittelstraße mit Differenzen zur Analyse [Kfz/24h]

6.2 Schienebergstege

Die Schienebergstege weist aufgrund der anliegenden Wohnnutzung, der Grundschule und den schmalen, nicht richtlinienkonformen Gehwegen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Kfz-Verkehr auf. Zum Analysezeitpunkt wird der Abschnitt vor der Grundschule von rund 2.000 Kfz/24h befahren. Diese sind durchaus als verträglich zu bewerten. Deutlich spürbar wirkt sich der Bring- und Holverkehr der Elterntaxis vor allem am Vormittag aus.

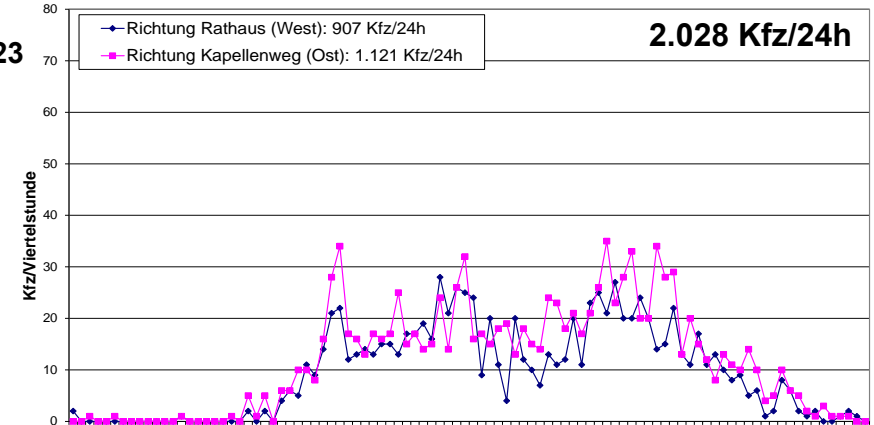
Im Verkehrsversuch 1 kommt es zu keiner Erhöhung der Kfz-Verkehrsmenge, sondern sogar zu einer geringen Abnahme um rund 10%. Durch die Öffnung der Marellenkämpfe ist die Fahrtrichtung Osten ausgeprägter als die Westrichtung. Insgesamt sind die Veränderungen während des 1. Verkehrsversuchs jedoch gering.

In der 2. Versuchsphase nimmt die Kfz-Verkehrsmenge in Richtung des Kapellenweges deutlich zu. Insgesamt steigt die Verkehrsmenge um fast ein Drittel gegenüber der Analyse. Hier wirkt sich die Einbahnregelung der Mittelstraße deutlich aus. Insbesondere am Knotenpunkt mit dem Kapellenweg ist die hohe Menge an Linksabbiegern aus der Schienebergstege deutlich spürbar. Diese sind vorfahrtberechtigt, sodass es im untergeordneten südlichen Kapellenweg in den Spitzenstunden zu Wartezeiten und Rückstauerscheinungen kommt.

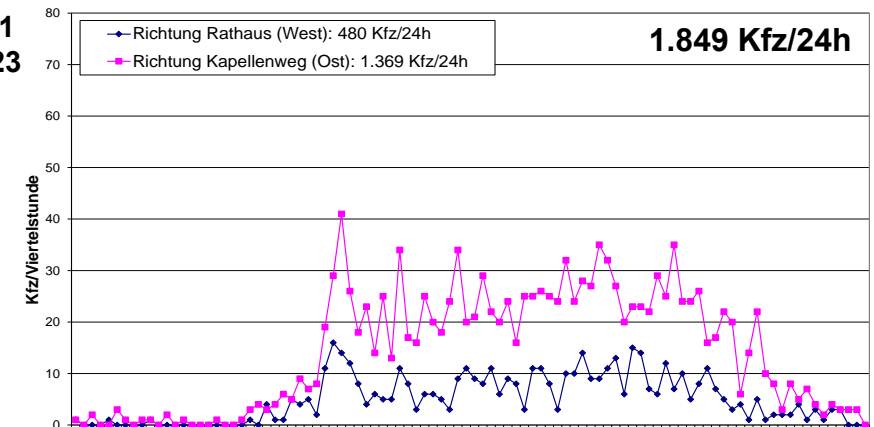
Zu allen Untersuchungszeitpunkten vor und während der Verkehrsversuche konnten außerhalb der Spitzenstunden überhöhte Geschwindigkeiten beobachtet werden. Das Problem des Bring- und Holverkehrs der Grundschule wird sich erst nach Verlagerung der Grundschule vermindern.

Unabhängig von der Kfz-Verkehrsführung im Ortskern ist das Konzept einer zumindest einseitigen Gehwegverbreiterung zu verfolgen, um wenigstens auf einer Seite eine richtliniengemäße Gehwegbreite von 1,8 m für den Begegnungsfall und die Befahrbarkeit mit Kinderwagen und Rollatoren zu erreichen. Die Fahrbahnverschmälerung wird bei der Umsetzung des Verkehrsversuchs 2 zu einer Zunahme von Begegnungskonflikten im Kfz-Verkehr führen, da die Verkehrsmenge zunimmt.

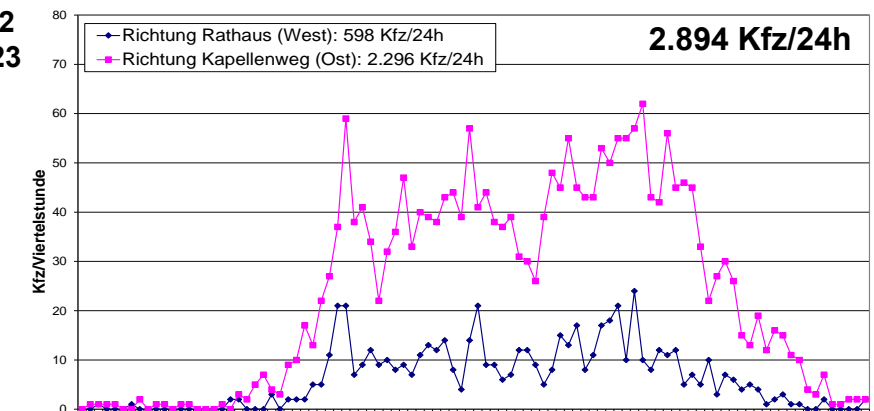
Analyse
27.04.2023



Versuch 1
15.06.2023



Versuch 2
16.11.2023



6.3 Marellenkämpfe

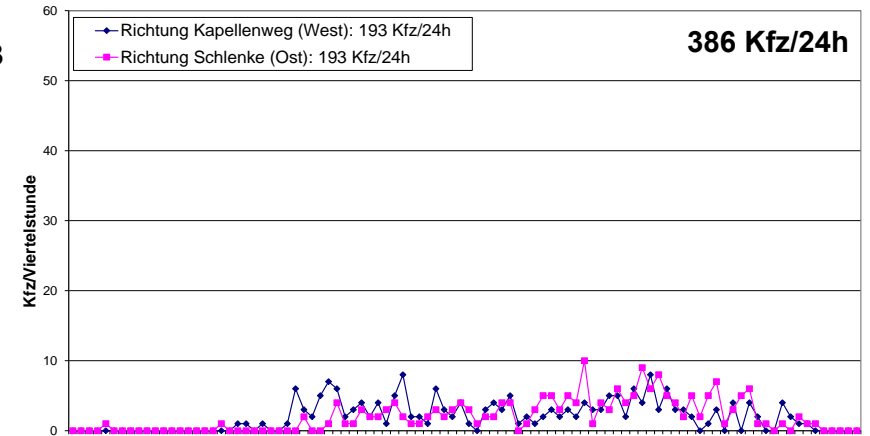
Die Straße Marellenkämpfe ist im Bestand unterbrochen und für den Kfz-Verkehr nicht durchfahrbar. Sie erschließt im Westen einige Wohnhäuser und hat dort eine tägliche Verkehrsstärke von rund 400 Kfz. Im Ostabschnitt liegt außer der Wohnbebauung ein Aldi-Discountmarkt mit gesamtörtlicher Bedeutung.

In beiden Verkehrsversuchen wurde die Marellenkämpfe innerhalb der Engstelle in der Fahrtrichtung Osten geöffnet. Fahrradverkehr in der Gegenrichtung war möglich. Der Fußgängerverkehr wurde provisorisch durch einen Fahrbahnteiler gesichert. Überhaupt stellte sich die verkehrstechnische Situation als Ad-hoc-Provisorium mit Optimierungsbedarf für einen endgültigen Ausbau dar. Subjektive Empfindungen von Unsicherheit oder fehlender Qualität sind daher unter Vorbehalt zu berücksichtigen.

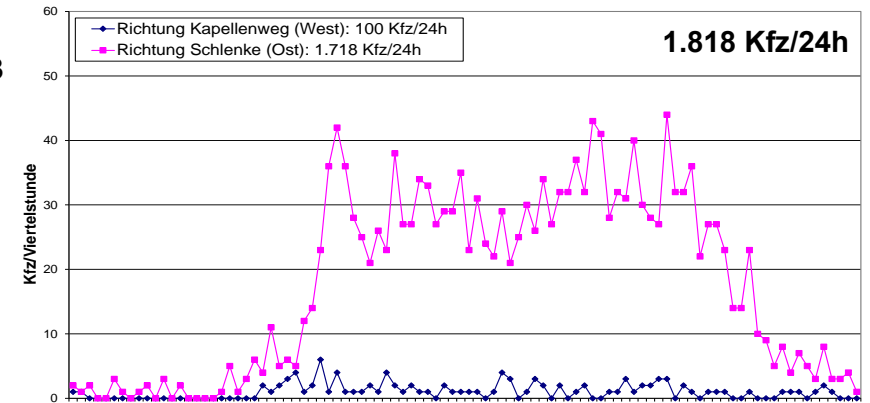
Im Verkehrsversuch 1 mit der Sperrung der Nord-Süd-Strecken im Ortskern wurde die Engstelle von rund 1.600 Kfz/24h befahren. Sie wurde nicht nur für die Erreichbarkeit des Discounters genutzt, sondern auch, um von den südlich des Ortskerns gelegenen Quartieren in den Norden Schermbecks oder zur L 607 zu gelangen. Zu den Hauptverkehrszeiten wurden im Verkehrsversuch 1 längere Wartezeiten im Einmündungsbereich der Schlenke in die Dorstener Straße (L 607) festgestellt, die von Anwohnern kritisiert wurden. Gutachterlich müssen die gemessenen Wartezeiten für eine Gemeinde wie Schermbeck als ungewöhnlich, für eine Stadt jedoch gemäß den verkehrstechnischen Richtlinien als ausreichende Verkehrsqualität beurteilt werden. Die Errichtung einer Lichtsignalanlage an dieser Stelle zur Steigerung der Verkehrsqualität ist denkbar.

Im Verkehrsversuch 2 hat die Öffnung der Marellenkämpfe dazu beigetragen, dass die Mehrbelastung auf dem nördlichen Kapellenweg reduziert wird und somit die Verlagerung „gerechter“ aufgeteilt ist. Mit insgesamt 800 Kfz/24h im westlichen Abschnitt ist die Verkehrsmenge in der Marellenkämpfe vollumfänglich verträglich. Für die Umsetzung ist zu beachten, dass ein Umbau der Engstelle zu einem Verkehrsberuhigten Bereich (Mischfläche, Schrittgeschwindigkeit) empfohlen wird.

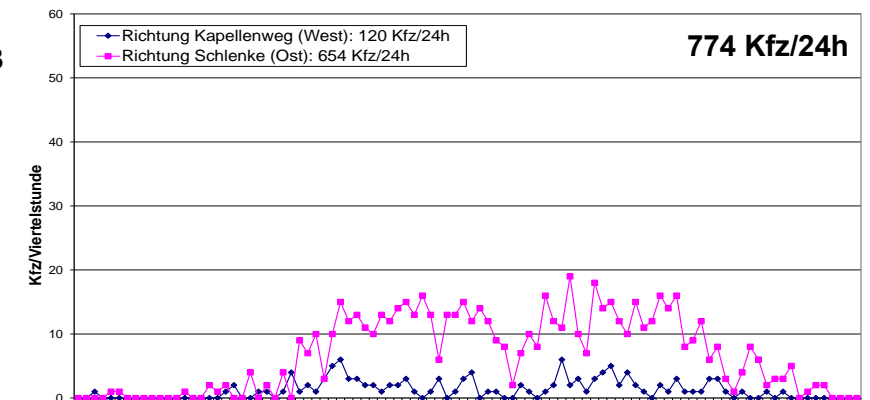
Analyse 27.04.2023



Versuch 1 15.06.2023



Versuch 2 16.11.2023



6.4 Kapellenweg

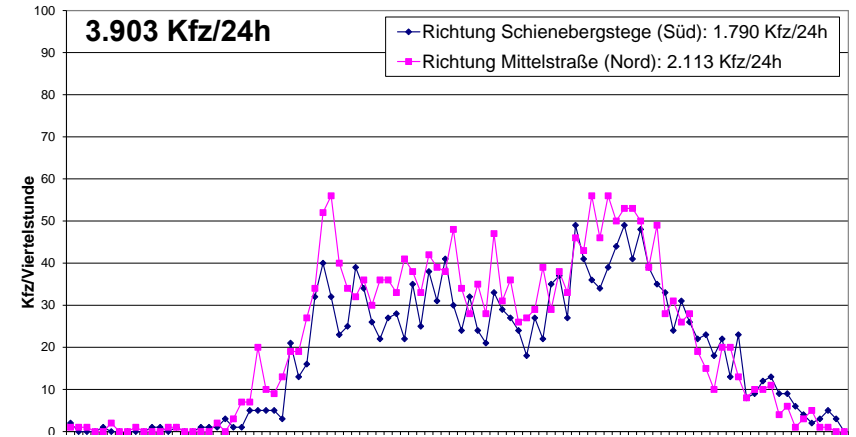
Der Kapellenweg stellt eine Wohnsammelstraße innerhalb einer Tempo 30-Zone dar. Zum Analysezeitpunkt befahren knapp 4.000 Kfz/24h den Kapellenweg. Neben dem Kfz-Verkehr, der den Wohnnutzungen zuzuordnen ist, sind auch einige Kfz-Fahrten mit Handwerkerfahrzeugen zu beobachten und dem südlichen Gewerbegebiet zuzuordnen. In der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit werden hohe Verkehrsspitzen festgestellt, die durch Schulwegs- und Gewerbeverkehr verursacht werden. Die V_{85} wird mit 42 km/h gemessen und ist deutlich zu hoch.

Während des 1. Versuchs war der Kapellenweg nördlich des Knotenpunktes mit der Schienebergstege gesperrt. Im Nordabschnitt wurden nur noch 1.600 Kfz/24h gezählt, sodass die Verträglichkeit zwischen Wohnnutzung und Straßenfunktion erheblich besser war. Insbesondere der gewerbliche Verkehr wurde nicht mehr festgestellt, dafür deutlich mehr Fahrradverkehr. Validiert werden konnte der Eindruck dadurch, dass im Gewerbegebiet ein Großteil der Fahrzeuge bereits im Süden zur B 58 abgeboten ist.

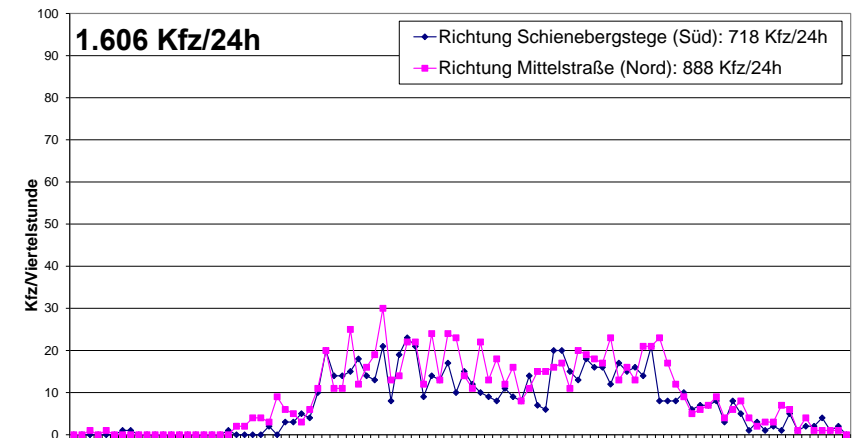
Im 2. Verkehrsversuch stieg der Verkehr auf rund 4.500 Kfz/24h im nördlichen Kapellenweg an, mit deutlichen Spitzen in der Morgen-, Mittags- und Nachmittagszeit. Dabei nahm insbesondere die Fahrtrichtung von Süden nach Norden zu, da sich der Kapellenweg zur Gegenrichtung der Einbahnstraße Mittelstraße entwickelte. Der Mehrverkehr führte in den Hauptverkehrszeiten zu Behinderungen im Verkehrsfluss. Dort, wo Pkw-Begegnungen auf der Fahrbahn nicht möglich waren, wichen Autofahrer vielfach auf den (östlichen) Gehweg aus.

Sollte eine Einbahnstraßenlösung als Zukunftskonzept für die Mittelstraße weiter verfolgt werden, sind im Kapellenweg Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsverträglichkeit zu ergreifen. Dazu gehören die Sicherung des östlichen Gehweges (durch Errichtung eines Hochbordes oder durch Poller) und die Gewährleistung von Ausweichstellen für den Gegenverkehr durch eine Neuordnung des Parkens am westlichen Fahrbahnrand.

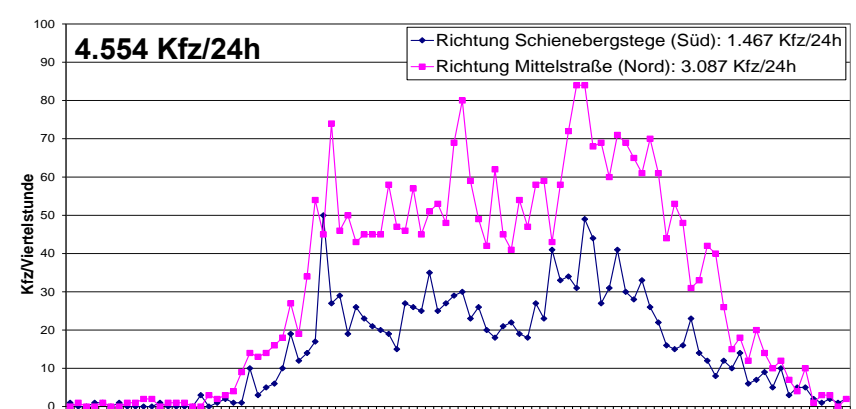
Analyse 27.04.2023



Versuch 1 15.06.2023



Versuch 2 16.11.2023



6.5 Freudenbergstraße (L 607)

Die Freudenbergstraße ist als Landesstraße gewidmet und hat neben ihrer innerörtlichen Sammelfunktion auch eine Verbindungsfunktion benachbarter Städte und Gemeinden. Entsprechend ihrer Funktion besteht zum Analysezeitpunkt eine relativ hohe Verkehrsmenge von rund 7.800 Kfz/24h.

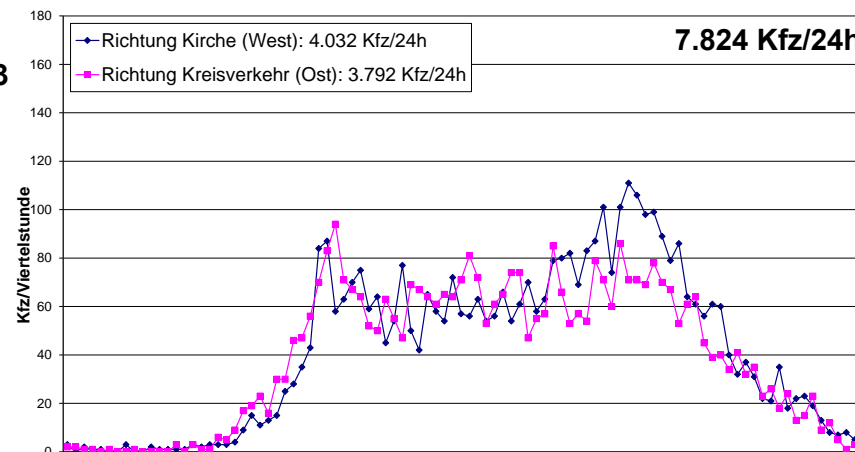
Durch die Nord-Süd-Netztrennung im Verkehrsversuch 1 ist die Kfz-Verkehrsstärke deutlich auf über 9.000 Kfz/24h angestiegen (+ 18%). Dennoch wurde dieser Anstieg nicht als unverträglich bewertet, da der Straßenraum einen entsprechenden Ausbau aufweist. Erst im Bereich des Schermbecker Ortskerns (Mittelstraße / Erler Straße) wirkt sich die Belastung stark trennend aus.

Bei gleichzeitiger Abnahme der Verkehrsmenge auf dem Kapellenweg bleibt die Verkehrsqualität an der Einmündung in die L 607 bestehen. Auch der Kfz-Verkehr am Kreisverkehrsplatz mit der Dorstener Straße kann weiterhin ohne Probleme abgewickelt werden.

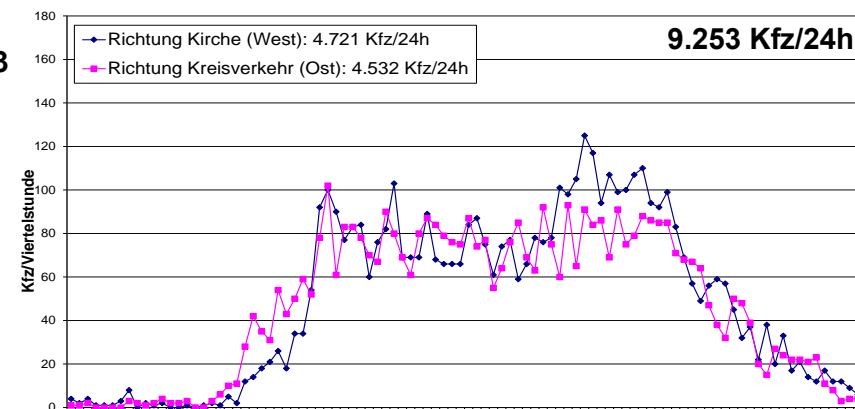
Im Verkehrsversuch 2 ist die Kfz-Verkehrsmenge mit rund 7.300 Kfz/24h unter die Analyseverkehrsmenge zurückgefallen. Da dies auch an anderen Zählstellen der Fall war, ist davon auszugehen, dass die Netztrennung den positiven Effekt hatte, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs des Ortskerns auch langfristig verlagert werden konnte. Einen großen Anteil an Durchgangsverkehr weist auch die L 607, Freudenbergstraße, auf, die entsprechend von diesen Effekten profitiert.

Auch im zweiten Verkehrsversuch konnten keine Leistungsfähigkeitsprobleme an der Einmündung von L607 und Kapellenweg festgestellt werden. Der Verkehrsfluss auf der Landesstraße bleibt bestehen.

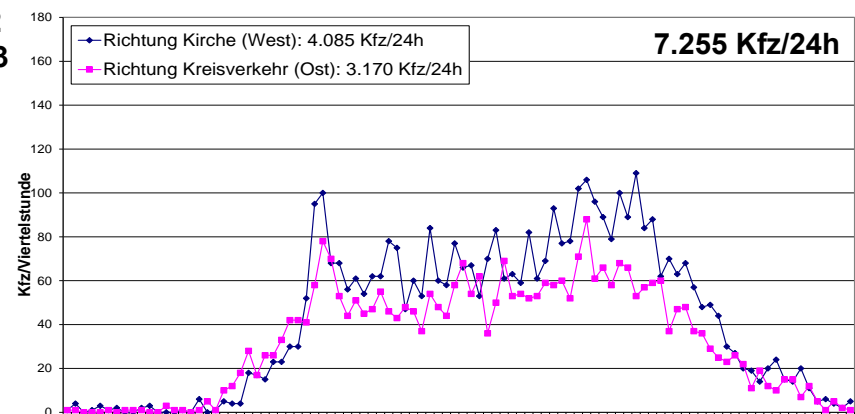
Analyse 27.04.2023



Versuch 1 15.06.2023



Versuch 2 16.11.2023



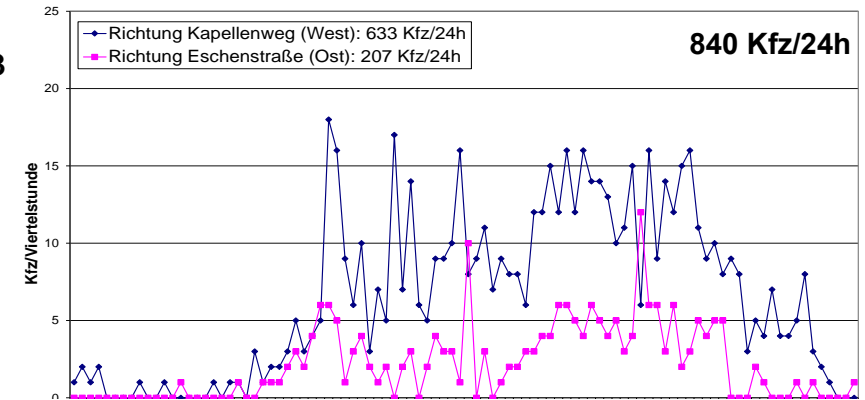
6.6 Kastanienstraße

Die Kastanienstraße ist Teil eines Verkehrsberuhigten Bereiches und darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Der Bereich ist ein reines Wohngebiet und entsprechend empfindlich gegenüber zu hohen Kfz-Verkehrsmengen und –geschwindigkeiten. Die Kastanienstraße wies zu Untersuchungsbeginn keine Auffälligkeiten auf. Entsprechend wurden die Analyseverkehrsmenge zunächst nicht gezählt. Aufgrund der Anzahl der erschlossenen Wohneinheiten und mit Hilfe des Verkehrsmodells wurde die bestehende Analyseverkehrsstärke mit rund 400 Kfz/24h abgeschätzt. Das Verkehrsführungsszenario 2b sah neben der Nord-Süd-Netztrennung im Ortskern Schermbeck auch die Öffnung von drei West-Ost-Verbindungen jeweils im Einrichtungsverkehr vor: Pastoratsweg, Marellenkämpe und Ahornstraße - Eschenstraße. Ohne große bauliche Veränderungen konnte für den Verkehrsversuch nur die Marellenkämpe für den Kfz-Verkehr geöffnet werden.

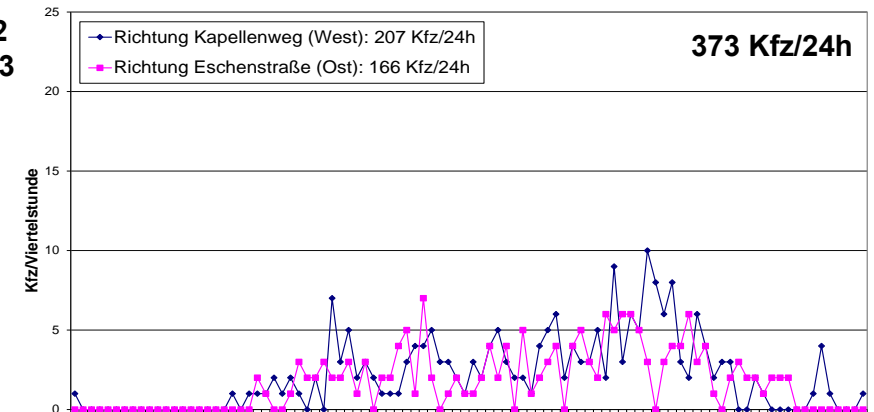
Da während des Verkehrsversuchs 1 gleichzeitig in der Verknüpfung B 58 / Dorstener Straße (L 607) Kapazitätsengpässe auftraten, fanden Verkehrsverlagerungen auf die Kastanienstraße statt, die zu einer Verdoppelung der Analysebelastungen führten. Es wurden annähernd 900 Kfz/24h im Verkehrsberuhigten Bereich gezählt. Neben der absoluten Kfz-Menge wirkten sich zu hohe Fahrgeschwindigkeiten unverträglich aus. Die v_{85} wurde mit 26 km/h gemessen. Mittels Verfolgungsfahrten konnte der „Schleichverkehr“ auch beobachtet werden.

Während des 2. Verkehrsversuchs sank die Kfz-Verkehrsmenge in der Kastanienstraße wieder auf unter 400 Kfz/24h. Der Analysezustand wurde quantitativ wiederhergestellt und auch qualitativ wurden keine Bürgereingaben zu „Schleichverkehr“ und überhöhten Geschwindigkeiten gemacht. Sollte in Zukunft die Verkehrsführung der Netztrennung weiter verfolgt werden, sind weitere West-Ost-Verbindungen gemäß dem Szenario 2b zu öffnen, um den Kfz-Verkehr zu verteilen. Gleichzeitig sind jedoch (bauliche) Maßnahmen zu treffen, die den Durchfahrtswiderstand in der Kastanienstraße erhöhen und die niedrige Fahrgeschwindigkeiten veranlassen.

Versuch 1 15.06.2023



Versuch 2 16.11.2023



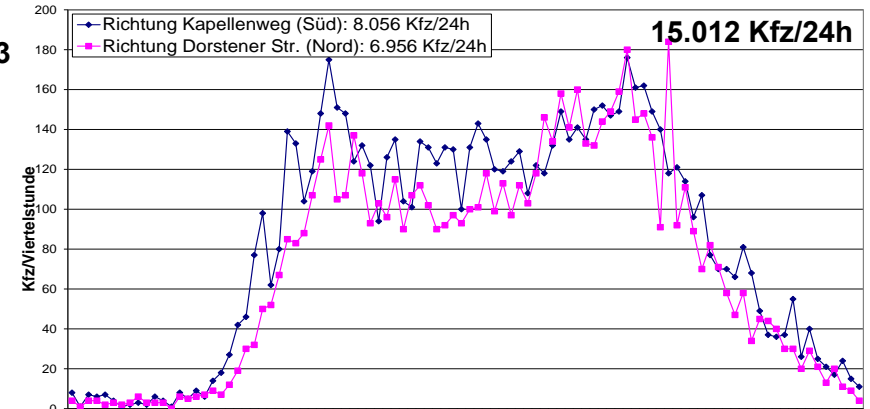
6.7 B 58 / Dorstener Straße (L 607)

Auf der B 58, Weseler Straße, sind an typischen Wochentagen rund 12.000 Kfz/24h unterwegs. Zu berücksichtigen ist, dass die Tagesverkehrsmenge durch Hochrechnungen ermittelt wurde. Dabei ist es möglich, dass die Spitzenstunde durch den gewerblichen Verkehr leicht übergewertet wurde und die tatsächliche tägliche Verkehrsmenge bei 10.000 bis 11.000 Kfz/24h liegt. An den 3 Verknüpfungspunkten mit dem örtlichen Straßennetz bzw. dem Landesstraßennetz (Maassenstraße, Kapellenweg, Dorstener Straße) sind normalerweise keine Leistungsfähigkeitsbeeinträchtigungen zu beobachten.

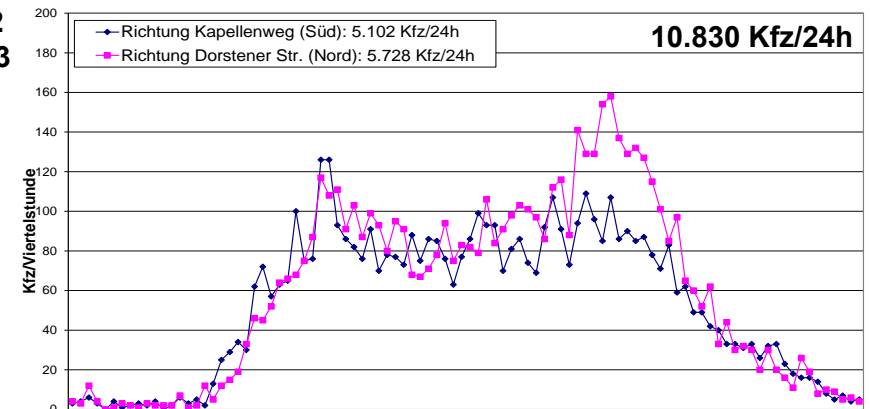
Während des Verkehrsversuchs 1 erhöhte sich die Kfz-Verkehrsstärke der B 58 auf rund 15.000 Kfz/24h. Diese Verkehrsverlagerung aus dem Ortskern Schermbecks war planerisch so gewollt, um die inneren Straßen zu entlasten und dort die Zielsetzung einer Halbierung der Verkehrsmenge zu erreichen. Innerhalb des Verkehrskonzeptes wurde jedoch gutachterlich empfohlen, dass die Knotenpunkte der B 58 mit der Dorstener Straße und mit den Kapellenweg mit Lichtsignalanlagen auszustatten sind, um den Zusatzverkehr leistungsfähig abwickeln zu können. Diese Ertüchtigungsmaßnahmen wurden aus Kosten- und Vereinfachungsgründen innerhalb des Verkehrsversuchs 1 nicht umgesetzt. Die Verkehrszunahme auf der Rampe der Dorstener Straße zur B 58 führte zu den Hauptverkehrszeiten und besonders nachmittags zu langen Rückstauungen auf der Rampe. Hier wurde die mangelhafte Verkehrsqualitätsstufe E ermittelt. Auf der B 58 selbst floss der Verkehr ungehindert mit sehr guter Verkehrsqualität.

Im Verkehrsversuch 2 pendelte sich auf der B 58 eine Kfz-Verkehrsstärke von rund 11.000 Kfz/24h ein. Die Verkehrsmenge ist wie zu Analysebedingungen ohne Probleme über die Bundesstraße abwickelbar. Auch zu den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zeigten sich an den Rampen zur B 58 keine Leistungsfähigkeitsprobleme. Sollte das Verkehrsführungskonzept der Netztrennung in Zukunft weiter verfolgt werden, sind die Knotenpunkte an der B 58 entsprechend zu ertüchtigen, um Schleichverkehr durch empfindliche Straßen zu verhindern und den Kfz-Verkehr sicher abzuwickeln.

Versuch 1
15.06.2023



Versuch 2
16.11.2023



7 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Nachdem im Jahre 2023 zwei Verkehrsführungen im Ortskern von Schermbeck innerhalb von Verkehrsversuchen ausprobiert wurden, gilt es nun daraus Empfehlungen für das zukünftige Verkehrskonzept für die Gemeinde Schermbeck abzuleiten. Dabei wird weiterhin davon ausgegangen, dass die bestehende Zweirichtungsführung des Kfz-Verkehrs über die Mittelstraße mit den Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem Kfz-Verkehr nicht mehr gewollt ist. Die zukünftige Straßenraumgestaltung dieser zentralen Ortslage und ihre Bedeutung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr verlangt eine Entlastung vom Kfz-Verkehr und die vermehrte Schaffung von Flächen für das stressfreie Gehen und den ruhigen Aufenthalt.

Die Erfahrung mit der Netztrennung während des ersten Verkehrsversuchs zeigt, dass grundlegende Veränderungen der Verkehrsführung zwar dem ursprünglich definierten Ziel einer Halbierung des Verkehrs im Ortskern nahekommen, jedoch auf Akzeptanzschwierigkeiten bei einem Teil der Ortskernbewohner, der Kunden und Besucher sowie der Einzelhändler stoßen.

Weiterhin wird jedoch die Empfehlung gegeben, die Mittelstraße nicht separat für sich zu betrachten und nur dort eine Umgestaltung des Straßenraums zugunsten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden umzusetzen. Entsprechend der im Herbst 2022 von unserem Planungsbüro vorgelegten Vertiefung des Verkehrskonzeptes sind insbesondere für die Schienebergstege und den Kapellenweg ebenfalls Optimierungsmaßnahmen notwendig.

Mittelstraße: Anzustreben ist ein nachhaltiges Straßengestaltungskonzept, das sowohl die Ein-Richtungsführung für den Kfz-Verkehr als auch den Zwei-Richtungsverkehr für Radfahrende sicherstellt und unter Tempo 20 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich), aber auch abschnitts- und zeitweise (z.B. an Wochenenden) als Fußgängerbereich funktionieren kann. Dazu ist die Gestaltung mit einer „weichen Trennung“ der Verkehrsarten ohne

Bordsteine notwendig, in der die Regelungen der StVO flexibel angewendet werden können.

Schienebergstege: Der Straßenraum ist neu aufzuteilen, sodass sich einseitig eine Gehwegbreite von 1,8 Meter für den Begegnungsfall der Fußgänger realisieren lässt. Dies kann in Teilbereichen nur zu Lasten der Fahrbahnbreite erfolgen, sodass Ausweichen nur in Straßeneinmündungen möglich sind.

Marellenkämpfe: Die einseitige Öffnung der Marellenkämpfe ist verträglich herstellbar und entlastet den Kapellenweg. Der Ausbau soll als Mischverkehrsfläche erfolgen und als Verkehrsberuhigter Bereich gewidmet werden.

Kapellenweg: Der östliche Gehweg ist zwischen den beiden Einmündungen der Kardinal-von-Gahlen-Straße mittels Poller vor der Kfz-Überfahrt zu sichern. An der Fahrbahnwestseite ist das Parken neu zu ordnen. Neben dem Einmündungsbereich der Arztpraxis (Grundstückszufahrt) ist eine zweite Ausweiche vor parkenden Autos zu sichern, sodass hier Begegnungsverkehr stattfinden kann.

Neben der Öffnung der Marellenkämpfe sind weitere Straßenöffnungen anzustreben, um die Belastungen des Kfz-Verkehrs „gerechter“ im Ortskern und an dessen Rand zu verteilen. Die Belange der Verkehrssicherheit, insbesondere der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden müssen dabei besonders beachtet werden. Die Öffnung von Pastoratsweg und Eschenstraße ist dahingehend zu optimieren, dass ausreichend Raum für Fußgänger zur Verfügung gestellt wird und die Sichtverhältnisse optimiert werden. Gegebenenfalls ist Flächenerwerb zu tätigen. Eine Öffnung für den Kfz-Verkehr soll Schrittgeschwindigkeit als Voraussetzung haben.

Ansonsten ist auf die Maßnahmen des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes in **Kapitel 2** zu verweisen, in dem wesentliche Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV dargestellt werden.

ANHANG

INHALT

Verkehrsmengen und Zählstellen

- 0-1 Verkehrsmengen Analyse 2023
- 0-2 Zählstellenplan und Verkehrsführung Verkehrsversuch 1
- 0-3 Verkehrsmengen Verkehrsversuch 1
- 0-4 Zählstellenplan und Verkehrsführung Verkehrsversuch 2
- 0-5 Verkehrsmengen Verkehrsversuch 2

Zählstelle Mittelstraße 66-70

- 1-1 Analyse und Zusammenfassung
- 1-2 Verkehrsversuch 1
- 1-3 Verkehrsversuch 2
- 1-4 Ergebnisse

Zählstelle Mittelstraße 50

- 2-1 Analyse und Zusammenfassung
- 2-2 Verkehrsversuch 1
- 2-3 Verkehrsversuch 2
- 2-4 Ergebnisse

Zählstelle Mittelstraße 15

- 3-1 Analyse und Zusammenfassung
- 3-2 Verkehrsversuch 1
- 3-3 Ergebnisse

Zählstelle Schienebergstege

- 4-1 Analyse und Zusammenfassung
- 4-2 Verkehrsversuch 1
- 4-3 Verkehrsversuch 2
- 4-4 Ergebnisse

Zählstelle Marellenkämpe

- 5-1 Analyse und Zusammenfassung
- 5-2 Verkehrsversuch 1
- 5-3 Verkehrsversuch 2
- 5-4 Ergebnisse

Zählstelle Kapellenweg Nord

- 6-1 Analyse und Zusammenfassung
- 6-2 Verkehrsversuch 1
- 6-3 Verkehrsversuch 2
- 6-4 Ergebnisse

Zählstelle Kapellenweg Süd

- 7-1 Analyse und Zusammenfassung
- 7-2 Verkehrsversuch 1
- 7-3 Verkehrsversuch 2
- 7-4 Ergebnisse

Zählstelle Landwehr

- 8-1 Analyse und Zusammenfassung
- 8-2 Verkehrsversuch 1
- 8-3 Verkehrsversuch 2

Zählstelle Kastanienstraße

- 9-1 Analyse und Zusammenfassung
- 9-2 Verkehrsversuch 1
- 9-3 Verkehrsversuch 2
- 9-4 Ergebnisse

Zählstelle L607, Freudenbergstraße

- 10-1 Analyse und Zusammenfassung
- 10-2 Verkehrsversuch 1
- 10-3 Verkehrsversuch 2

Zählstelle L607, Dorstener Straße

- 11-1 Analyse und Zusammenfassung
- 11-2 Verkehrsversuch 1
- 11-3 Verkehrsversuch 2

Zählstelle B58, Weseler Straße

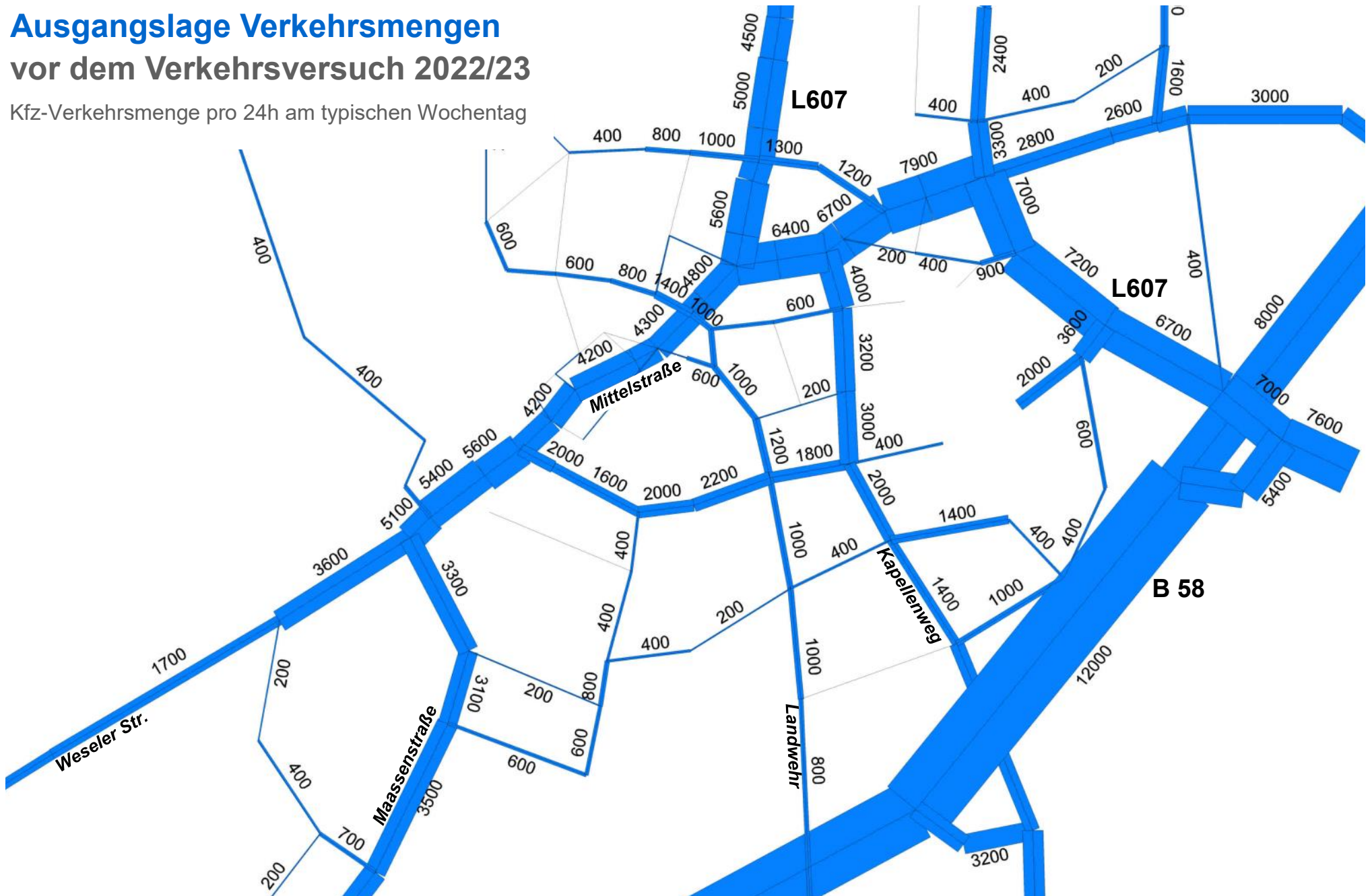
- 12-1 Analyse und Zusammenfassung
- 12-2 Verkehrsversuch 1
- 12-3 Verkehrsversuch 2
- 12-4 Ergebnisse

Zählstelle Maassenstraße

- 13-1 Analyse und Zusammenfassung
- 13-2 Verkehrsversuch 1
- 13-3 Verkehrsversuch 2

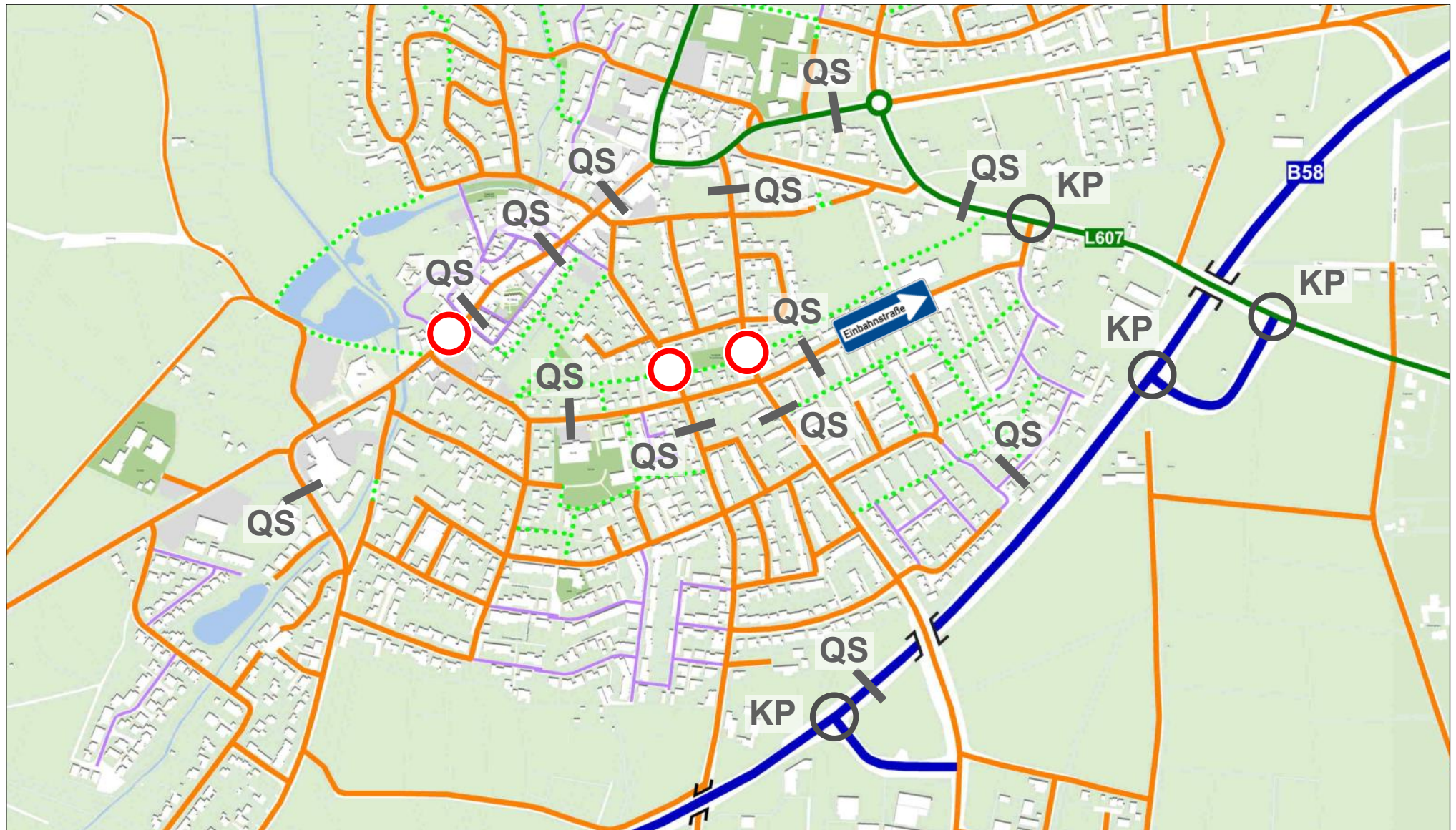
Ausgangslage Verkehrsmengen vor dem Verkehrsversuch 2022/23

Kfz-Verkehrsmenge pro 24h am typischen Wochentag



Verkehrsversuch Mai bis September 2023

Verkehrsführung und Zählstellen Juni / August 2023



Verkehrsmengen im Verkehrsversuch 1 Grundlage Verkehrsdaten der Erhebung

Kfz-Verkehrsmenge pro 24h am typischen Wochentag

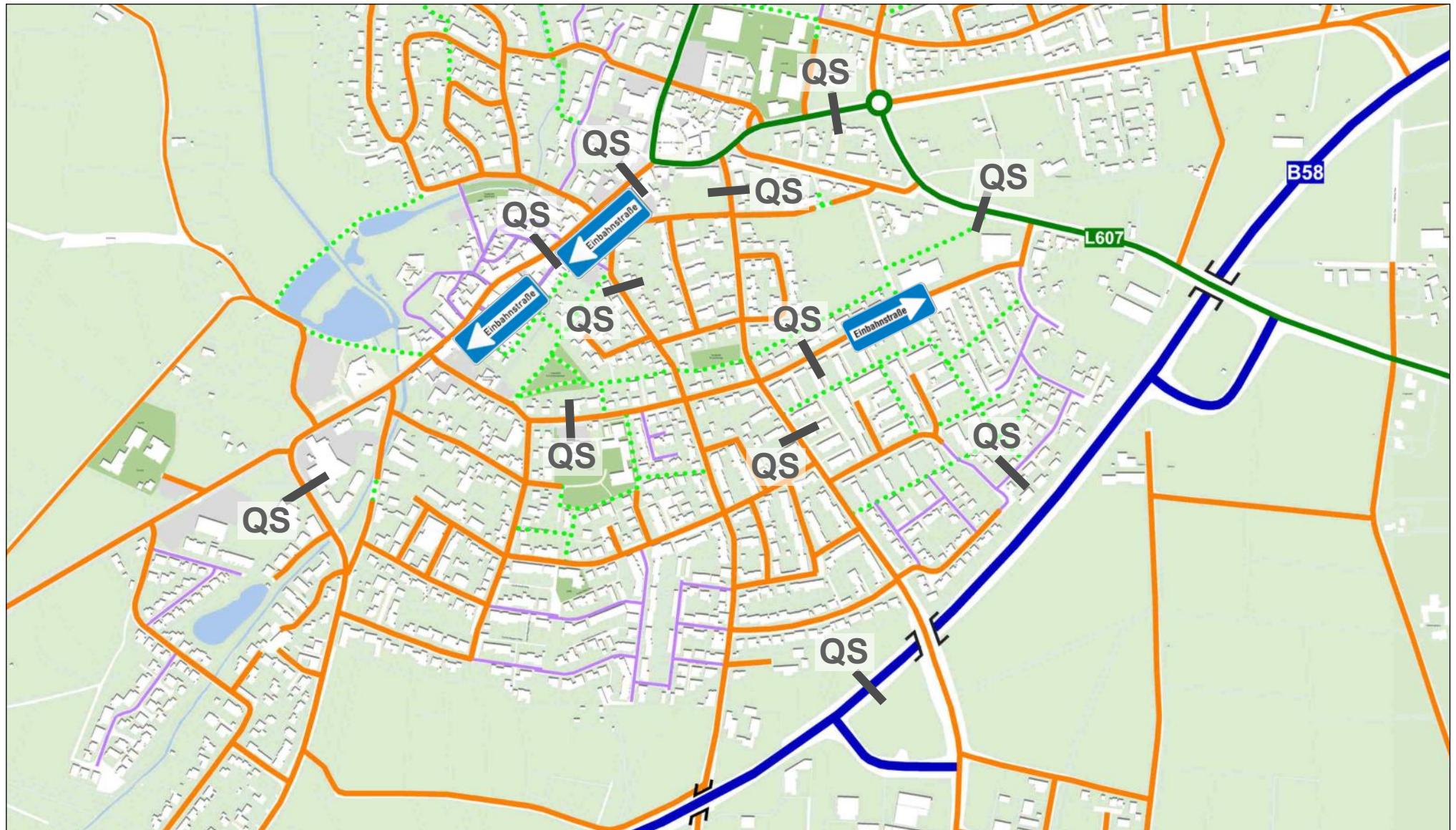
**Mehrverkehr gegenüber
April 2023**

**Verkehrsreduzierung ge-
genüber April 2023**



Verkehrsversuch Oktober bis November 2023

Verkehrsführung und Zählstellen November 2023



Verkehrsmengen im Verkehrsversuch 2

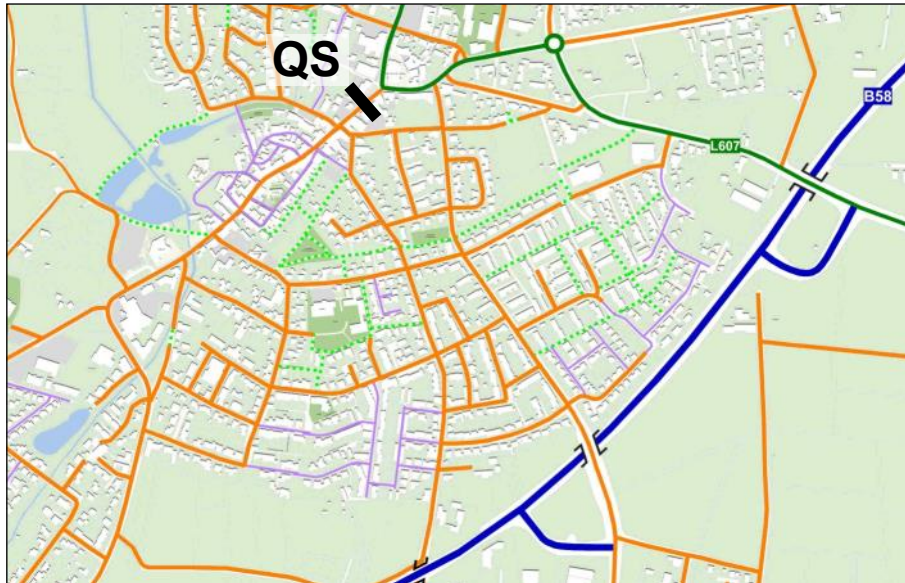
Grundlage Verkehrsdaten der Erhebung

Kfz-Verkehrsmenge pro 24h am typischen Wochentag

Mehrverkehr gegenüber April 2023
Verkehrsreduzierung gegenüber April 2023



Zählstelle Mittelstraße 66-70



Analyse 2020

~ 4.800 Kfz/24h

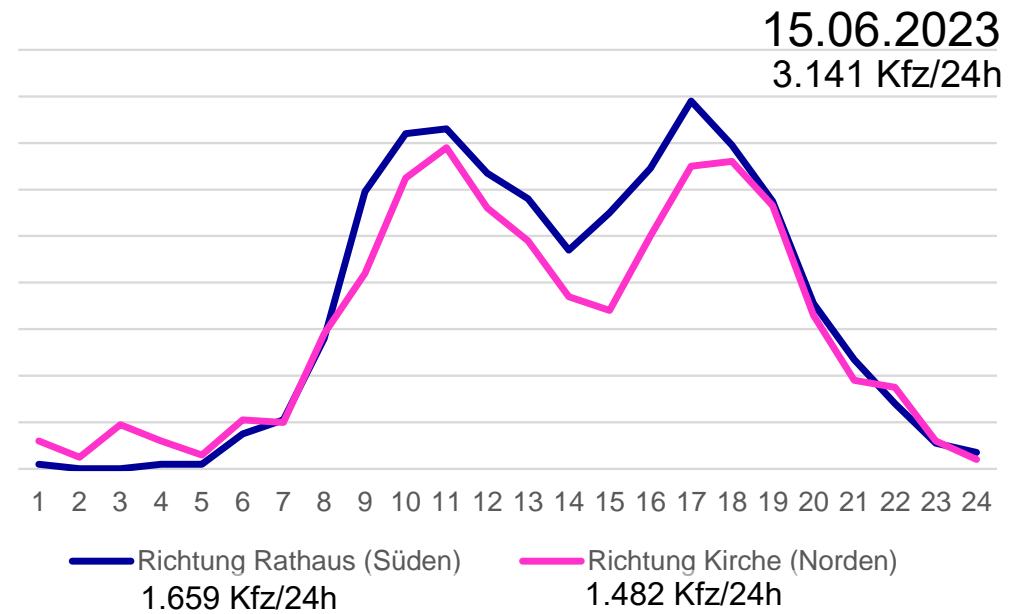
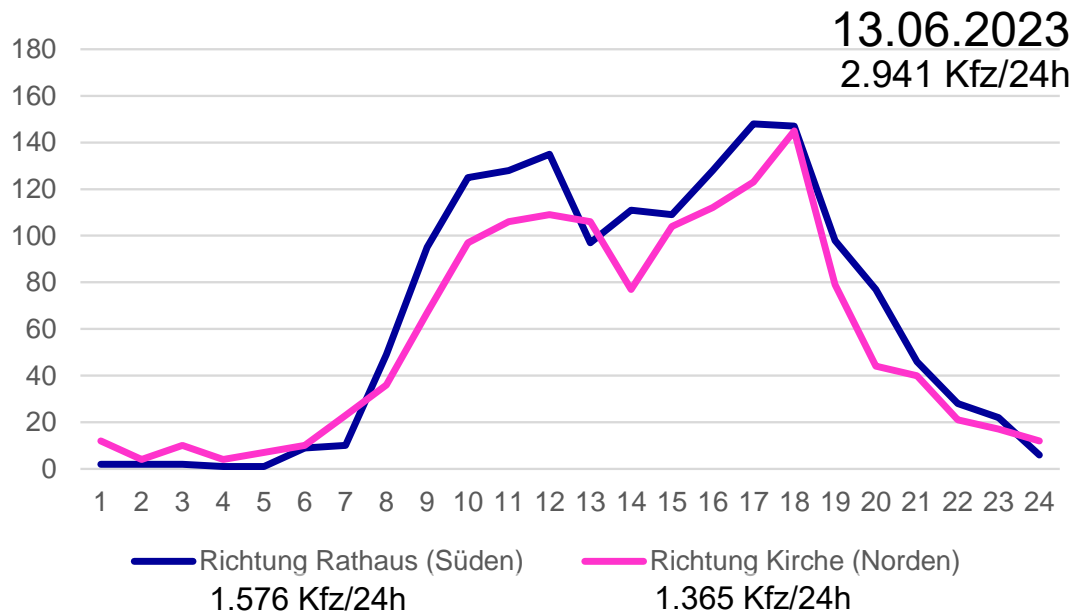
Eine Vorher-Untersuchung mittels Laser- oder Videokamera fand im April 2023 nicht statt.

*Im Rückgriff auf die Zählungen und Verkehrsmodellrechnungen im Jahr **2020** befuhren rd. **4.800 Kfz/24** die nördliche Mittelstraße.*

Verkehrsmengen [Kfz/24h]	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Mittelstraße <i>Höhe Hausnr. 66 (Rossmann)</i>	4.800*	2.900	3.100			2.800	2.900

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Mittelstraße 66-70 Verkehrsversuch 1



Fuß- und Radverkehrsmengen

Querschnittserhebungen über 14 Stunden (6 bis 20 Uhr)

Vorher 01.09.2020 (20°C, kein Niederschlag)

Fußgänger 1.520 / 14h

Radfahrer 870 / 14h

Nachher 15.08.2023 (25°C, kein Niederschlag)

Fußgänger 1.140 / 14h (- 380 / 14h)

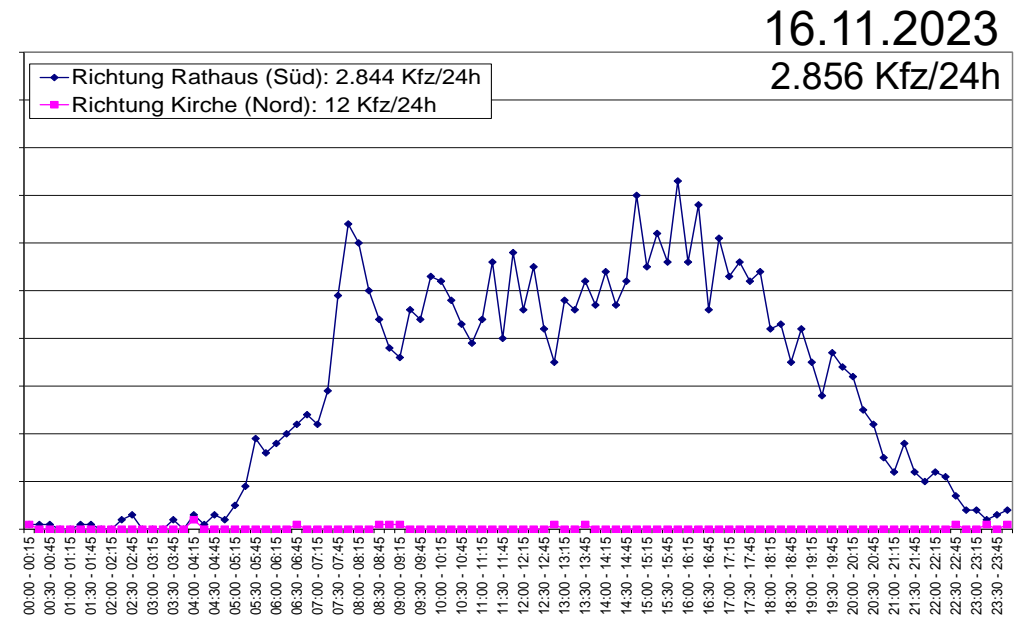
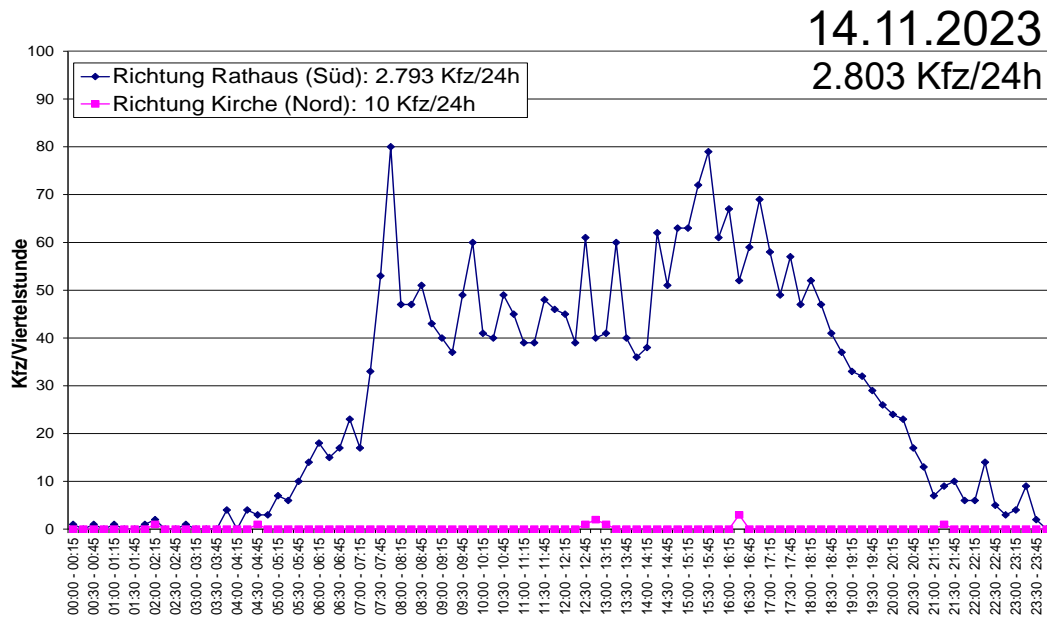
Radfahrer 1.030 / 14h (+160 / 14h)

Nachher 17.08.2023 (18°C, kein Niederschlag)

Fußgänger 1.330 / 14h (- 190 / 14h)

Radfahrer 890 / 14h (+ 20 / 14h)

Zählstelle Mittelstraße 66-70 Verkehrsversuch 2



Zählstelle Mittelstraße 66-70 Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Straßenraumgestaltung entspricht nicht der vorherrschenden Kfz-Verkehrsmenge.
- Meist keine Begegnung Pkw-Pkw möglich, Ausweichen in die Seitenräume.
- Verdrängung der Fußgänger und Radfahrer in die Seitenräume.
- Vielfach Parken in den Seitenstraßen. Belegung Parkstände Georgstraße 80-100%.

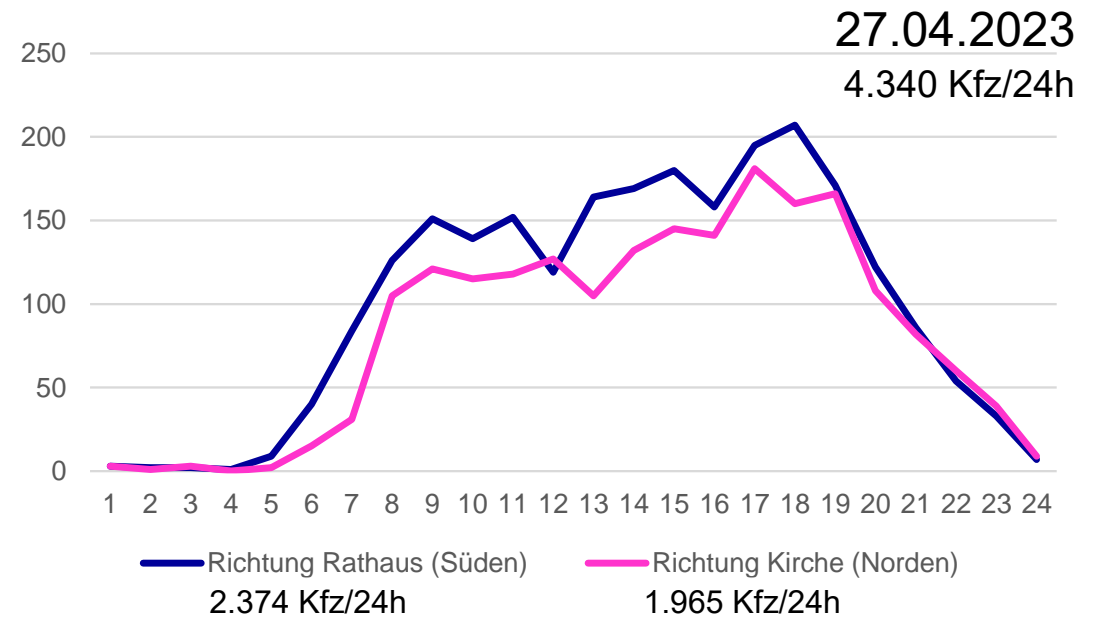
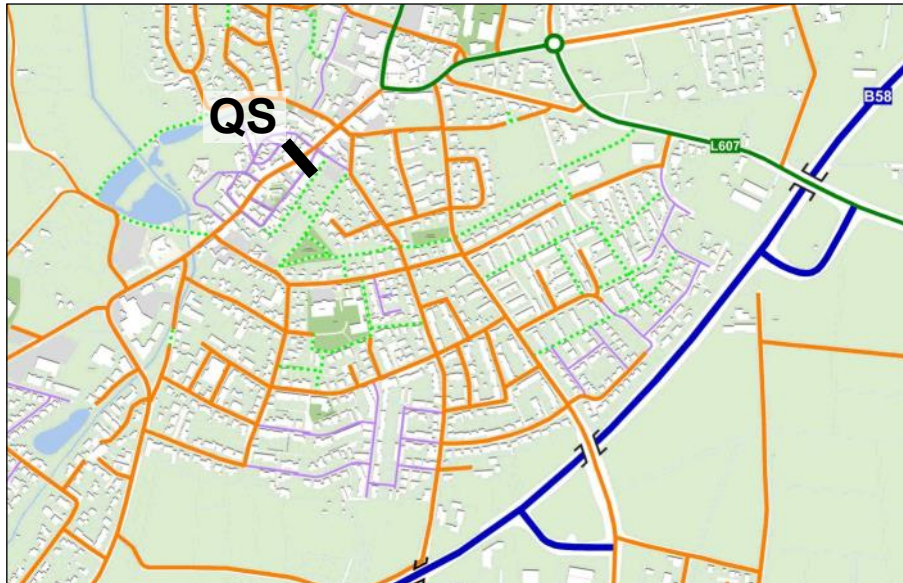
Verkehrsversuch 1:

- Nordabschnitt: Weiterhin Vielzahl von ein- und ausparkenden Kfz (Kunden- und Besucherverkehr).
- Fußgänger und Radfahrer bewegen sich frei im Straßenraum.
- Vor allem Schüler bewegen sich in Gruppen durch die Mittelstraße.

Verkehrsversuch 2:

- Während der Spitzenstunden ist stetiger Kfz-Verkehr in zu beobachten.
- Größtenteils fahren die Autos in angepasster Geschwindigkeit. Messungen zeigen eine Geschwindigkeit von 26 km/h, die in 85% der Fälle eingehalten wird.
- Der Kfz-Verkehr durch die Mittelstraße ist geprägt durch Berufs- und Schulwegverkehr. Die Nutzungen entlang der Mittelstraße werden kaum angefahren. Ausnahme bilden die Bäckerei und Drogerie im Norden.

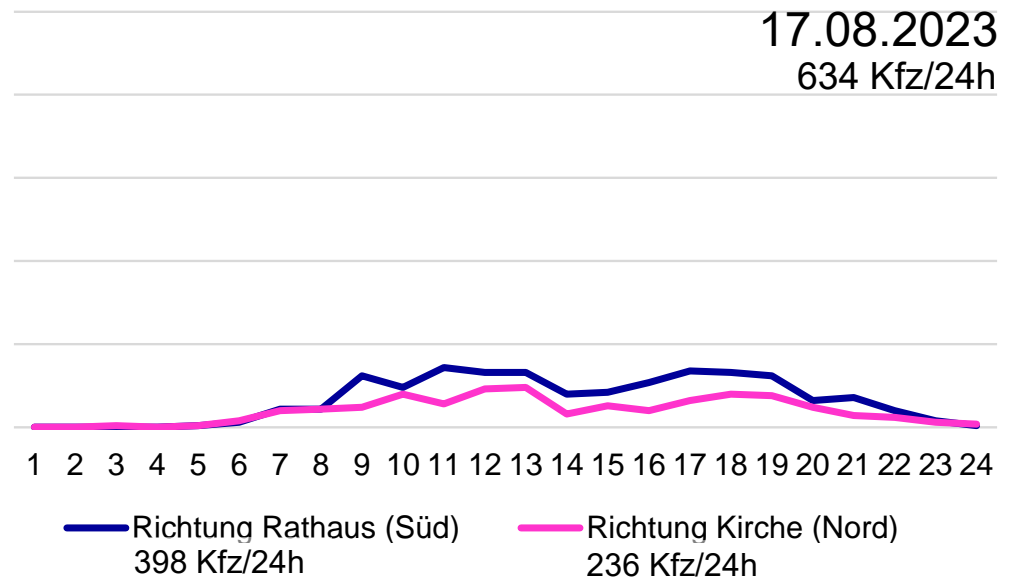
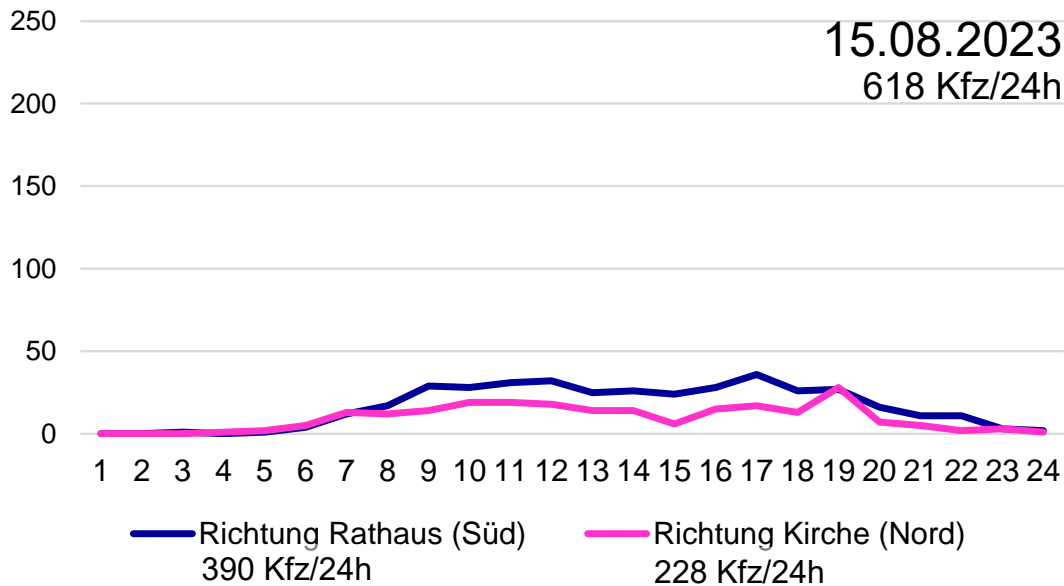
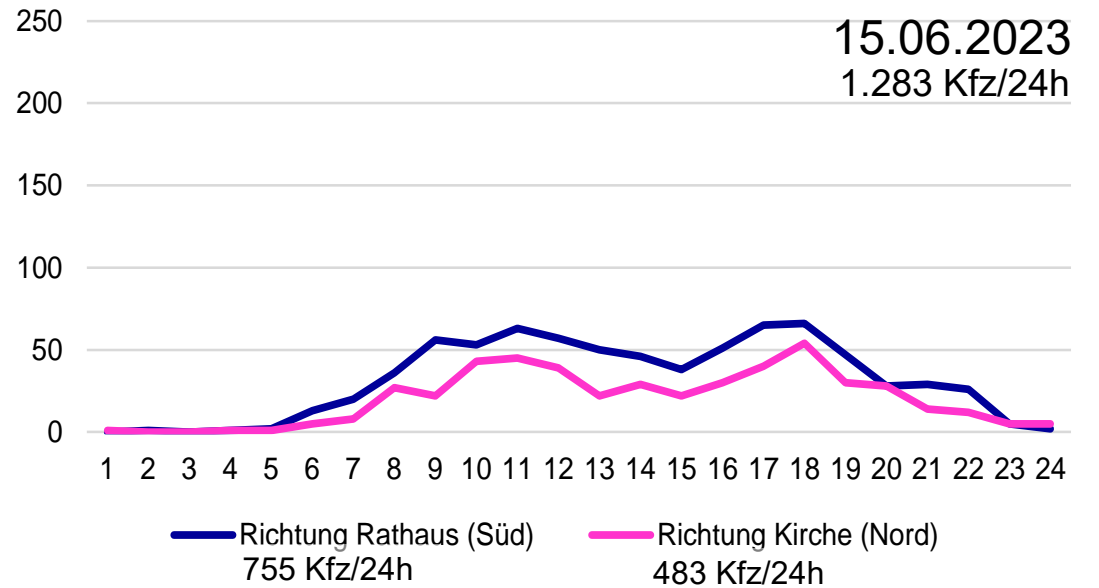
Zählstelle Mittelstraße 50



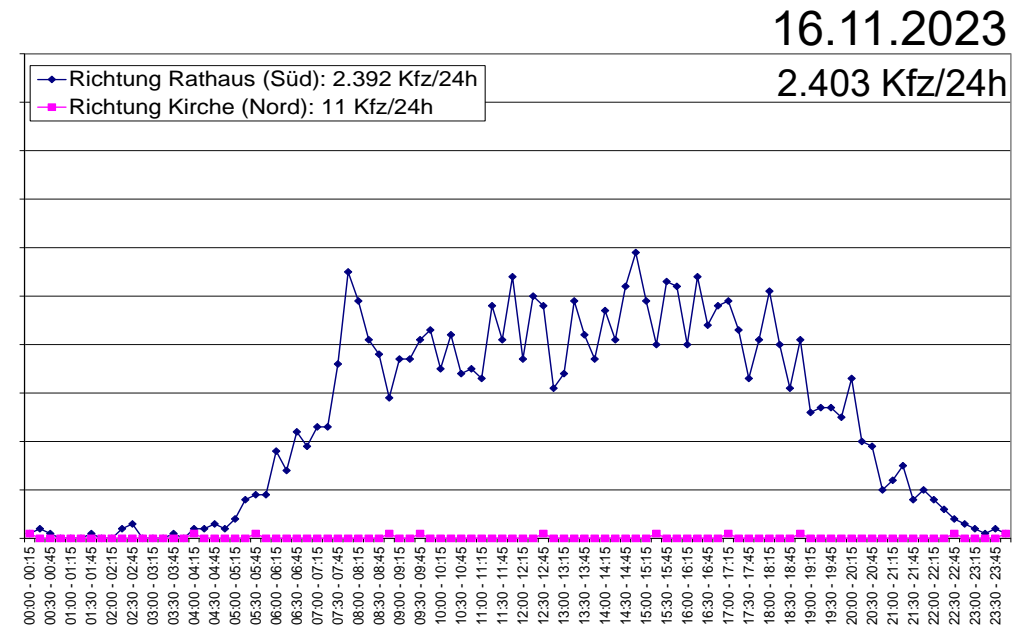
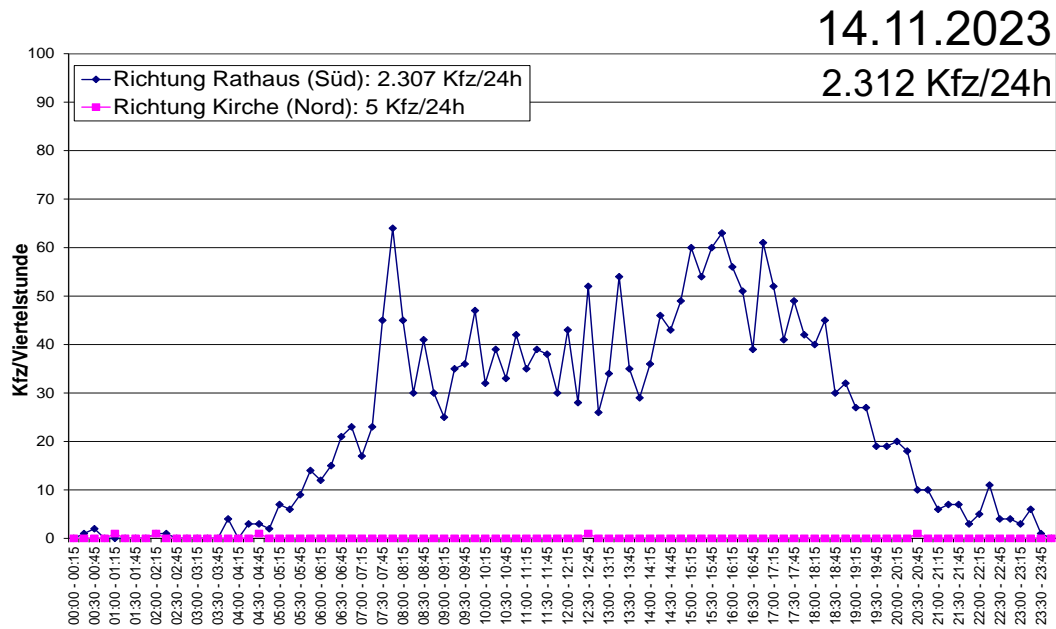
	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023	Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Mittelstraße <i>Höhe Hausnr. 50 (Volksbank)</i>	4.300*		1.300	600	600	2.300	2.400

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Mittelstraße 50 Verkehrsversuch 1



Zählstelle Mittelstraße 50 Verkehrsversuch 2



Geschwindigkeitsmessungen SDR-Gerät:

V_{85} : 26 km/h (Geschwindigkeit, die in 85% der Fälle unterschritten wird)

V_{max} : 51 km/h (maximal gemessene Geschwindigkeit)

Zählstelle Mittelstraße 50 Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Straßenraumgestaltung entspricht nicht der vorherrschenden Kfz-Verkehrsmenge.
- Meist keine Begegnung Pkw-Pkw möglich, Ausweichen in die Seitenräume.
- Verdrängung der Fußgänger und Radfahrer in die Seitenräume.
- Vielfach Parken in den Seitenstraßen. Belegung Parkstände Georgstraße 80-100%.

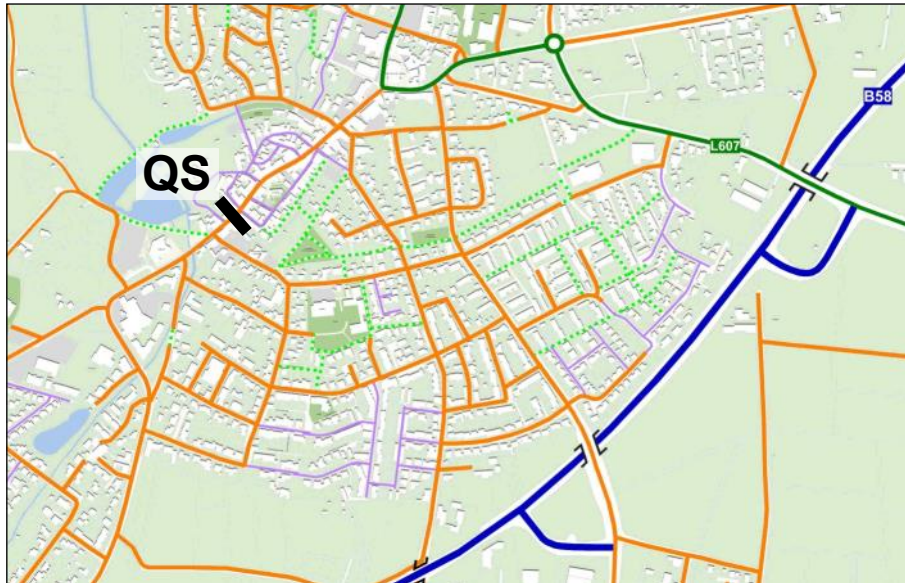
Verkehrsversuch 1:

- Mittel- und Südabschnitt: Charakter einer Fußgängerzone mit wenig Autoverkehr.
- Fußgänger und Radfahrer bewegen sich frei im Straßenraum.
- Vor allem Schüler bewegen sich in Gruppen durch die Mittelstraße.
- Auch weniger parkende Fahrzeuge in den Seitenstraßen (z.B. Georgstraße).

Verkehrsversuch 2:

- Während der Spitzenstunden ist stetiger Kfz-Verkehr in zu beobachten.
- Größtenteils fahren die Autos in angepasster Geschwindigkeit. Messungen zeigen eine Geschwindigkeit von 26 km/h, die in 85% der Fälle eingehalten wird.
- Die Rechts-vor-links-Regelung der kleinen Seitenstraßen wird oft nicht beachtet.
- Fußgänger bewegen sich hauptsächlich im abgetrennten Seitenraum entlang der Mittelstraße. Querungen werden selten beobachtet.
- Bei einer geringen Menge an Radverkehr werden immer wieder einzelne Radfahrende beobachtet, die Richtung Norden auf dem abgetrennten Gehweg statt auf der Fahrbahn fahren.

Zählstelle Mittelstraße 15



27.04.2023

4.000 Kfz/24h

Eine Vorher-Untersuchung mittels Laser- oder Videokamera fand im April 2023 nicht statt. Die Laser-Erfassungen im Juni hatten nur eine begrenzte Aussagekraft und wurden für die Auswertung des Verkehrsversuchs nicht herangezogen.

Im Rückgriff auf die Zählungen und Verkehrsmodellrechnungen im Jahr **2020** befuhren rd. **4.000 Kfz/24** die südliche Mittelstraße.

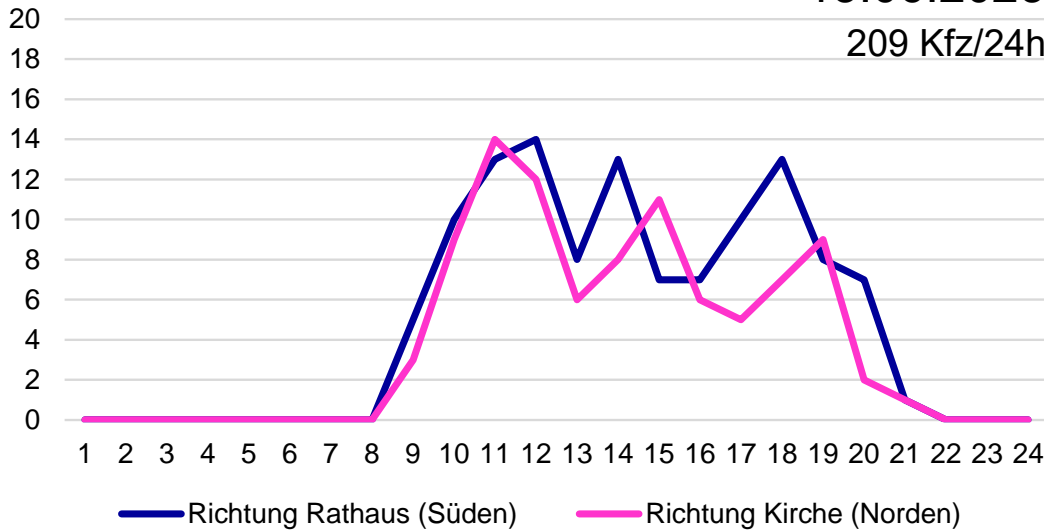
	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023	Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Mittelstraße Höhe Hausnr. 15 (Hogen Mai)	4.000*	200	200			2.200*	2.200*

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Mittelstraße 15 Verkehrsversuch 1

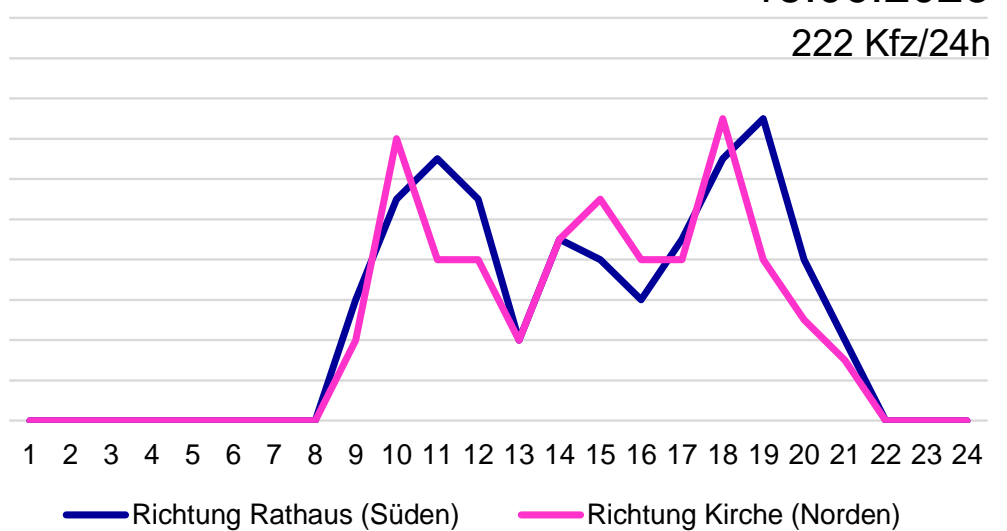
13.06.2023

209 Kfz/24h



15.06.2023

222 Kfz/24h



Zählstelle Mittelstraße 15 Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Straßenraumgestaltung entspricht nicht der vorherrschenden Kfz-Verkehrsmenge.
- Meist keine Begegnung Pkw-Pkw möglich, Ausweichen in die Seitenräume.
- Verdrängung der Fußgänger und Radfahrer in die Seitenräume.
- Vielfach Parken in den Seitenstraßen. Belegung Parkstände Georgstraße 80-100%.

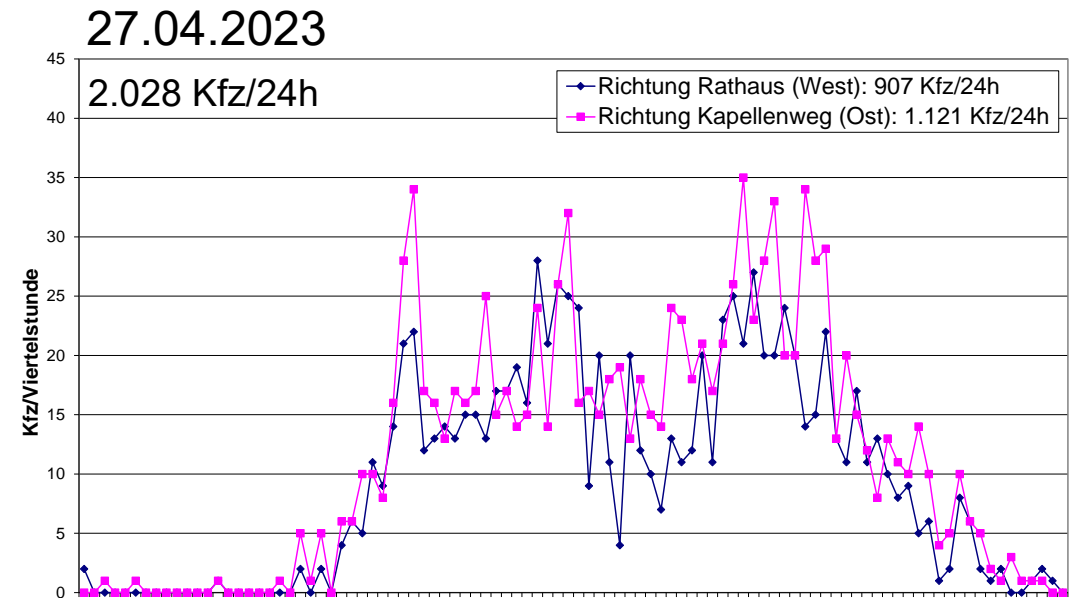
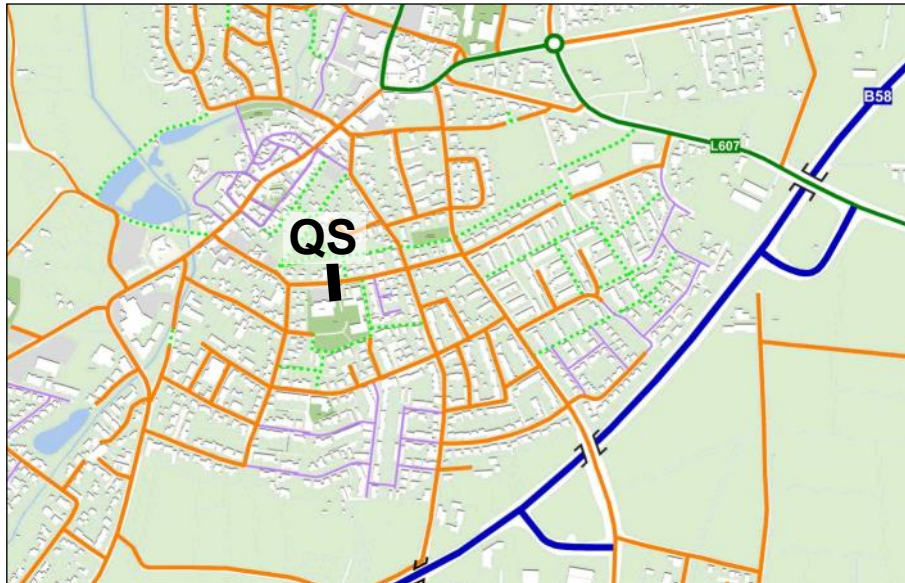
Verkehrsversuch 1:

- Mittel- und Südabschnitt: Charakter einer Fußgängerzone mit wenig Autoverkehr.
- Fußgänger und Radfahrer bewegen sich frei im Straßenraum.
- Vor allem Schüler bewegen sich in Gruppen durch die Mittelstraße.
- Sehr wenige Autos im südlichen Abschnitt.
- Auch weniger parkende Fahrzeuge in den Seitenstraßen (z.B. Georgstraße).
- Wenige Wendefahrten vor der Schranke, wobei die Anzahl im Verlauf des Verkehrsversuchs deutlich abgenommen hat.

Verkehrsversuch 2:

- Während der Spitzenstunden ist stetiger Kfz-Verkehr in zu beobachten.
- Größtenteils fahren die Autos in angepasster Geschwindigkeit. Messungen zeigen eine Geschwindigkeit von 26 km/h, die in 85% der Fälle eingehalten wird.
- Die Rechts-vor-links-Regelung der kleinen Seitenstraßen wird oft nicht beachtet.
- Fußgänger bewegen sich hauptsächlich im abgetrennten Seitenraum entlang der Mittelstraße. Querungen werden selten beobachtet.
- Bei einer geringen Menge an Radverkehr werden immer wieder einzelne Radfahrende beobachtet, die Richtung Norden auf dem abgetrennten Gehweg statt auf der Fahrbahn fahren.

Zählstelle Schienebergstege



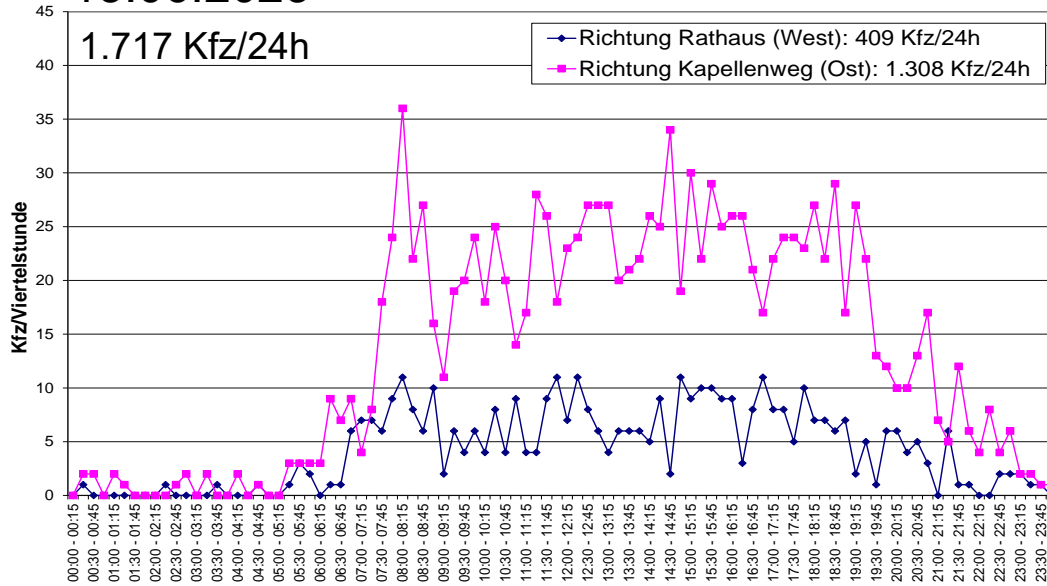
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Schienebergstege <i>Höhe Grundschule</i>	2.000*	1.700	1.800	1.900	1.900	2.900	2.900

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Schienebergstege Verkehrsversuch 1

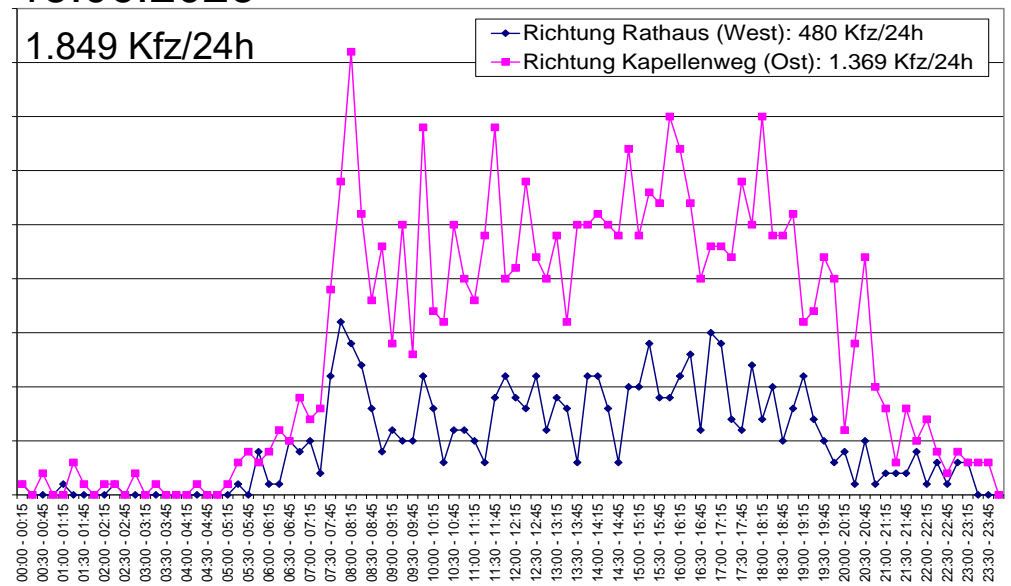
13.06.2023

1.717 Kfz/24h



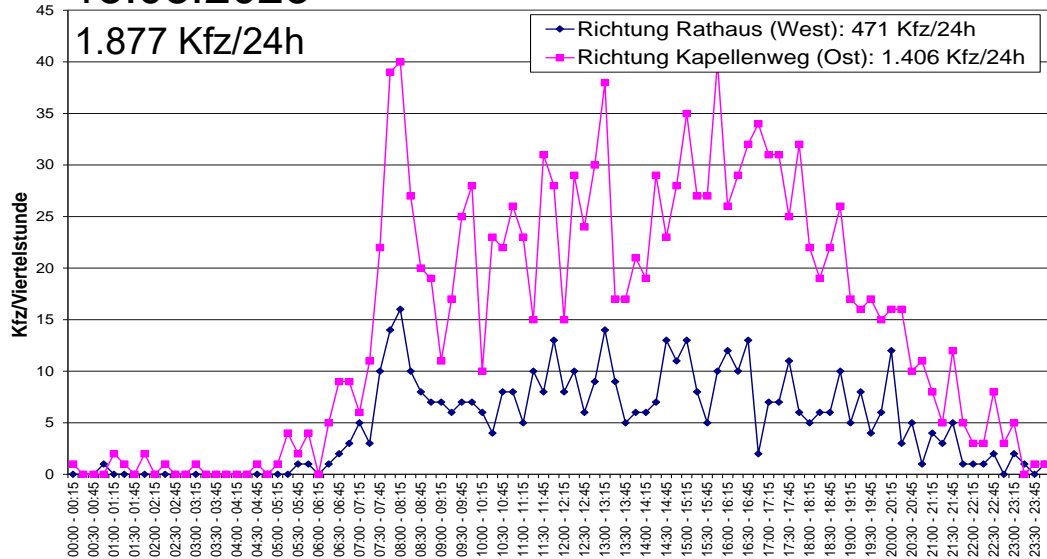
15.06.2023

1.849 Kfz/24h



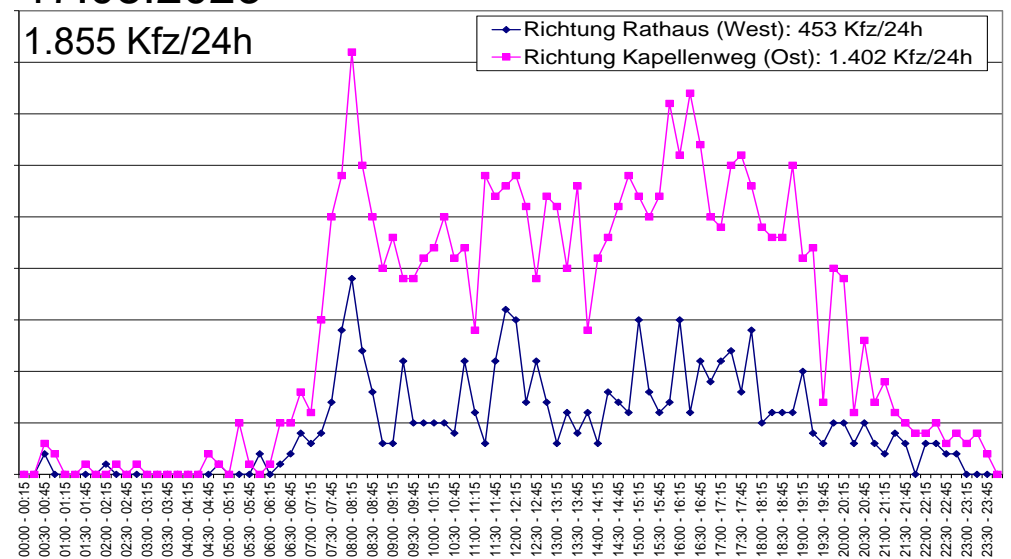
15.08.2023

1.877 Kfz/24h

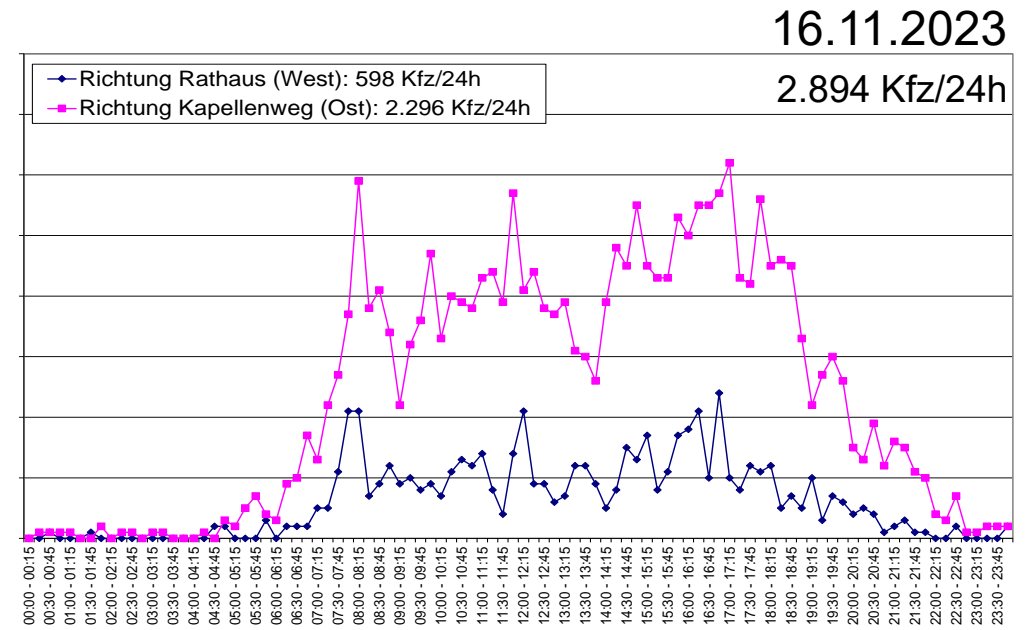
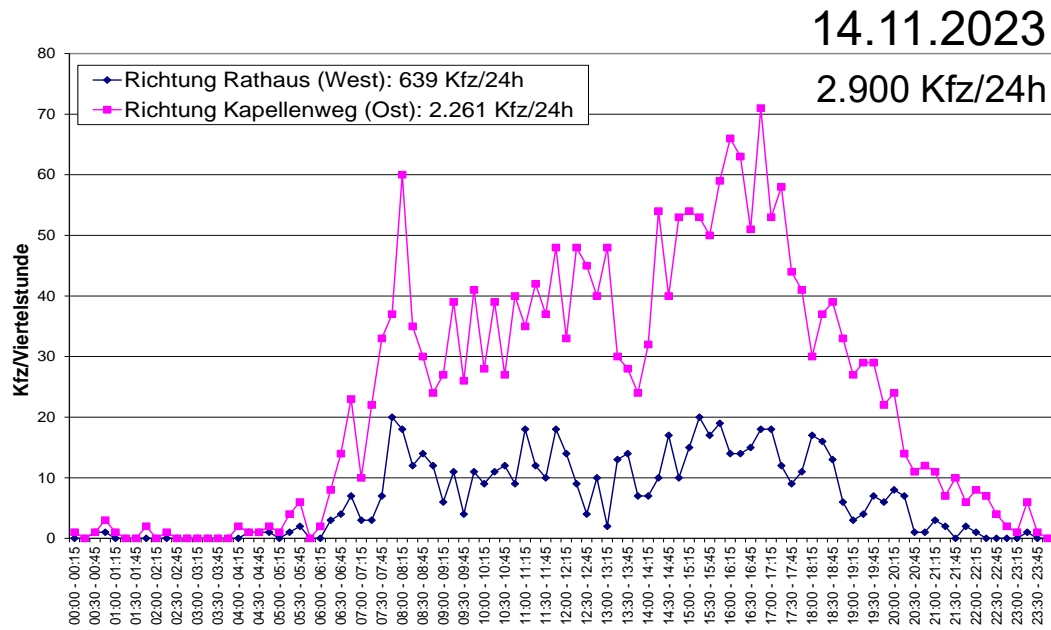


17.08.2023

1.855 Kfz/24h



Zählstelle Schienebergstege Verkehrsversuch 2



Zählstelle Schienebergstege Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Stetiger Verkehrsfluss, selten gegenseitiges Ausweichen zwischen den Engstellen notwendig.
- Vorfahrtregelung sorgt teilweise für höhere Geschwindigkeiten.
- Hoher Anteil an Bring- und Holverkehr mit dem Kfz, vor allem am Vormittag zu beobachten.
- Spitzenviertelstunde im Verkehrsaufkommen um 8 Uhr.
- Wenige Radfahrer und Fußgänger.

Verkehrsversuch 1:

- Geringe Abnahme des Kfz-Verkehrs um rund 10%.
- Stark gerichteter Verkehr nach Osten (Richtung Marellenkämpe) mit geringer Zunahme.
- Hingegen deutliche Abnahme Richtung Rathaus.
- Zwischen 7:15 und 8:00 Uhr ist ein Großteil der Fahrzeuge mit Kindern besetzt.
- Spitzenviertelstunde vor Schulbeginn, ansonsten ruhiger Verkehrsfluss auch zur Spitzenzeit.
- Wenige Radfahrer und Fußgänger.

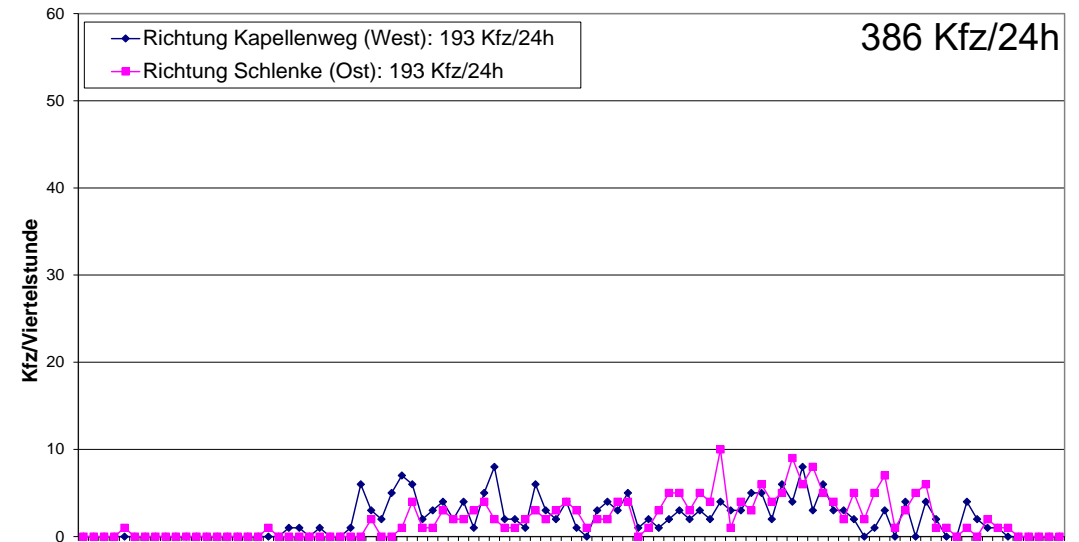
Verkehrsversuch 2:

- Der Kfz-Verkehr ist wahrnehmbar stärker nach Osten gerichtet.
- Weiterhin kommt es in der morgendlichen Spitzenzeit zu Kfz-Begegnungen, so dass der Verkehr vor der Grundschule leicht stockt.
- Zwischen 7:15 und 8:00 Uhr ist ein Großteil der Fahrzeuge mit Kindern besetzt. Es sind einige Ein- und Ausparkende Kfz vor der Schule zu beobachten.
- Abseits der Spitzenstunden können erhöhte Geschwindigkeiten beobachtet werden.
- Es werden nur wenige Radfahrer und Fußgänger beobachtet.

Zählstelle Marellenkämpe



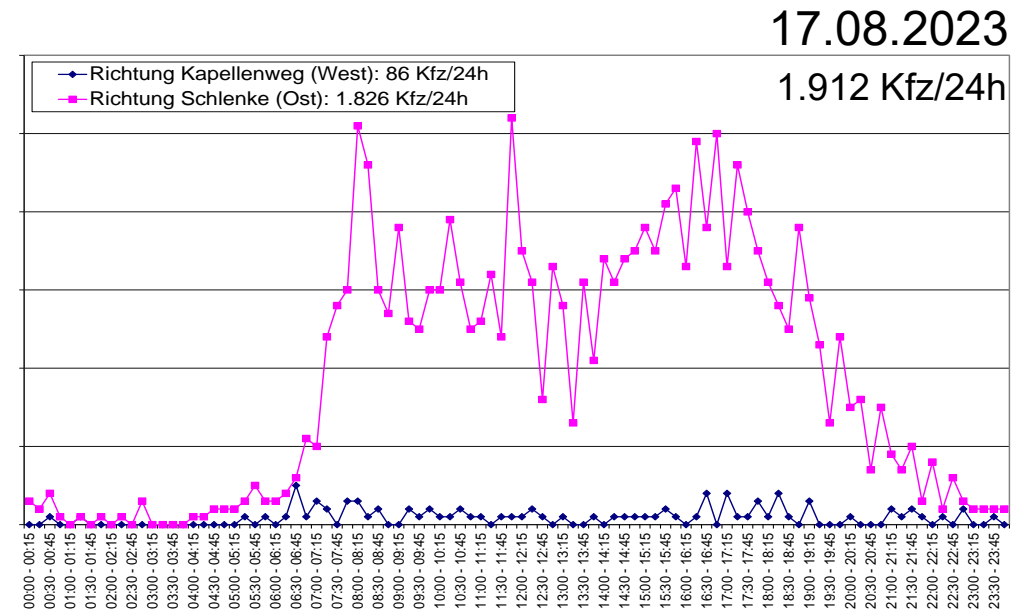
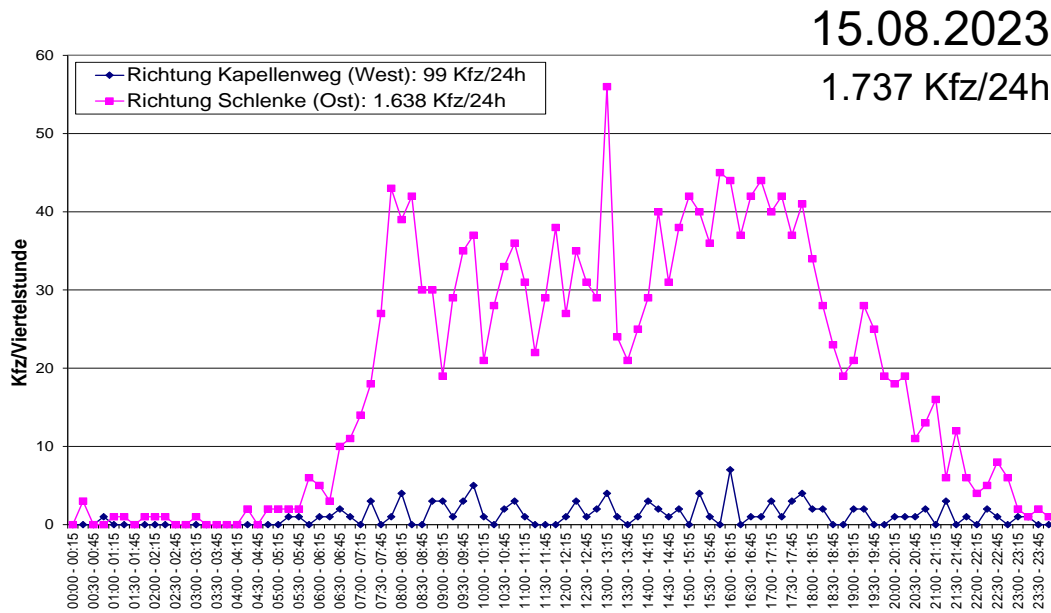
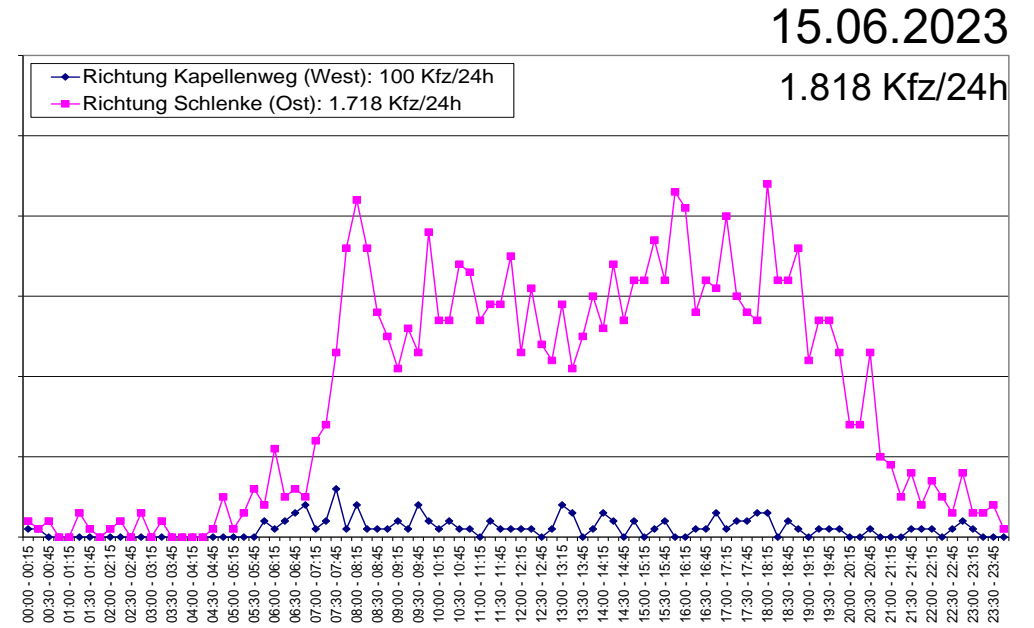
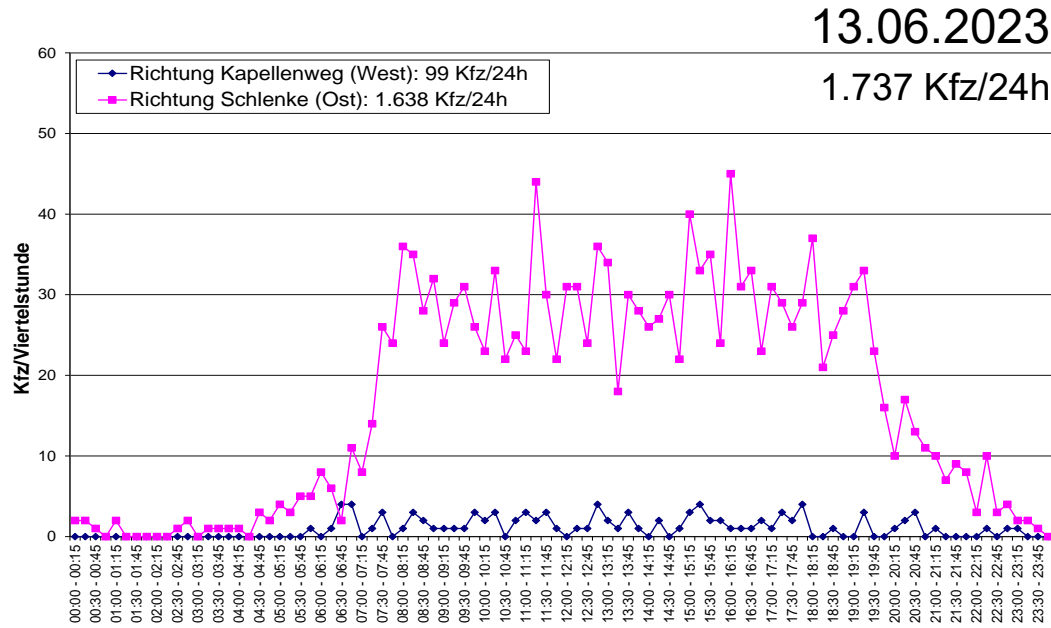
27.04.2023



	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023	Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Marellenkämpe <i>Westlich Engstelle</i>	400	1.700	1.800	1.700	1.900	800	800

*Hochrechnung Verkehrsmodell

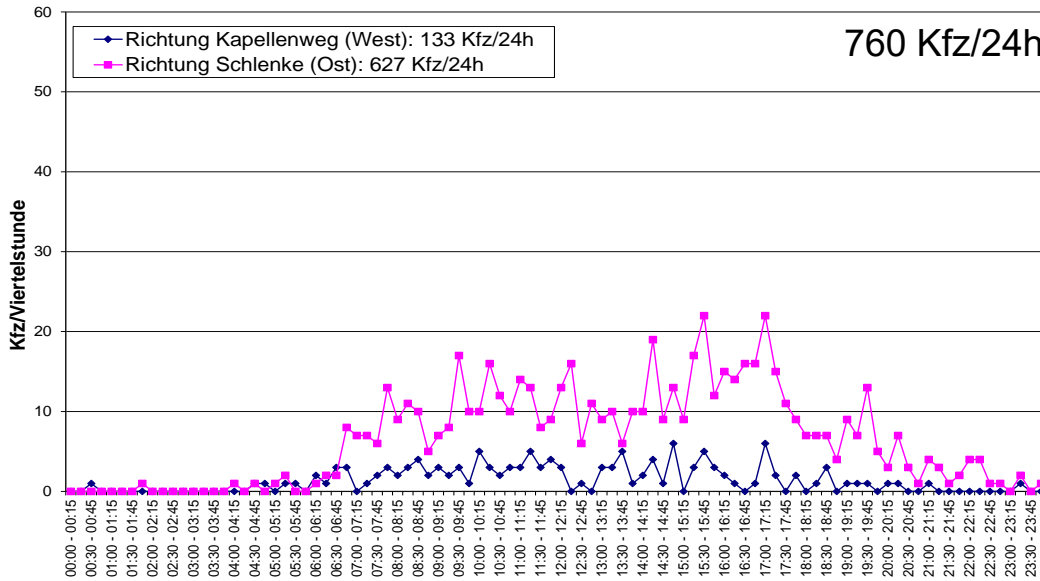
Zählstelle Marenenkämpe Verkehrsversuch 1



Zählstelle Marellenkämpe Verkehrsversuch 2

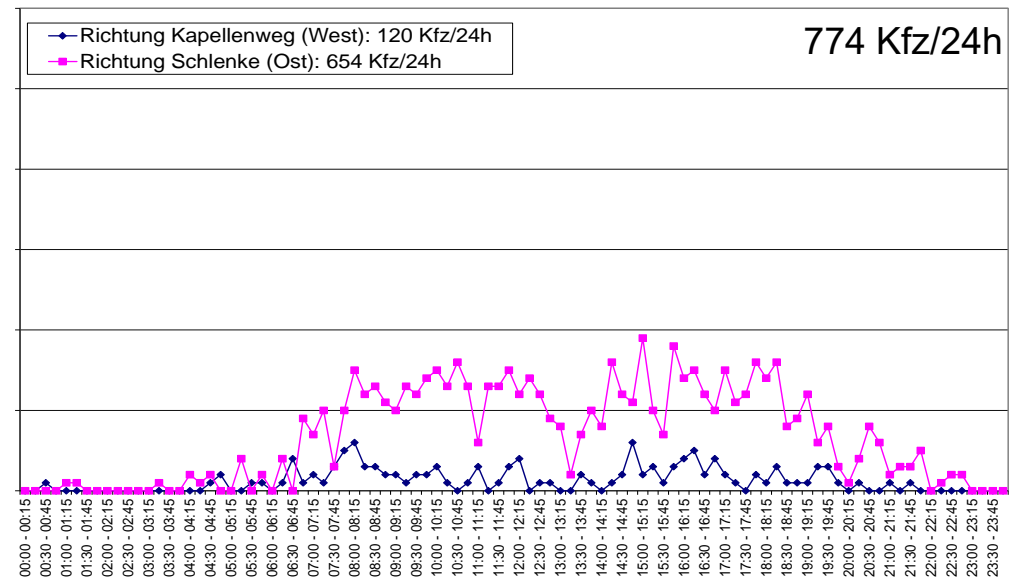
14.11.2023

760 Kfz/24h



16.11.2023

774 Kfz/24h



Zählstelle Marellenkämpfe Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Ausschließlich Quell-/Zielverkehr der wenigen Wohnhäuser.
- Ruhiger Verkehrsablauf, keine überhöhten Geschwindigkeiten.
- Kaum Begegnungsfälle Pkw-Pkw.
- Fußgänger und Radfahrer können sich in der Engstelle frei bewegen.
- Teilweise schnelles Radfahren in Nord-Süd-Richtung über den Pastoratsweg.
- Kein Schwerverkehr vorhanden.

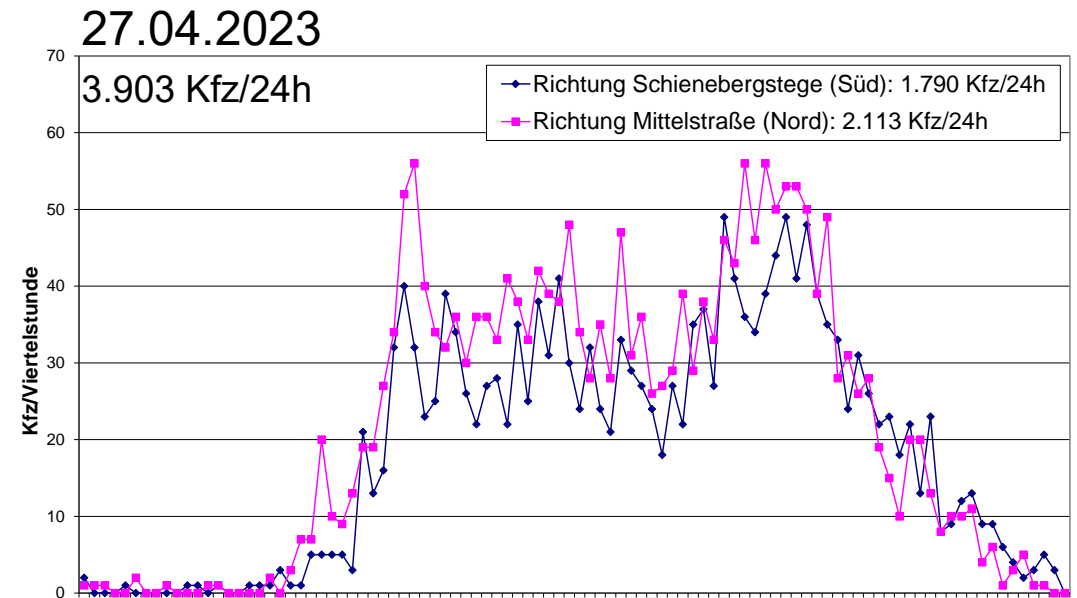
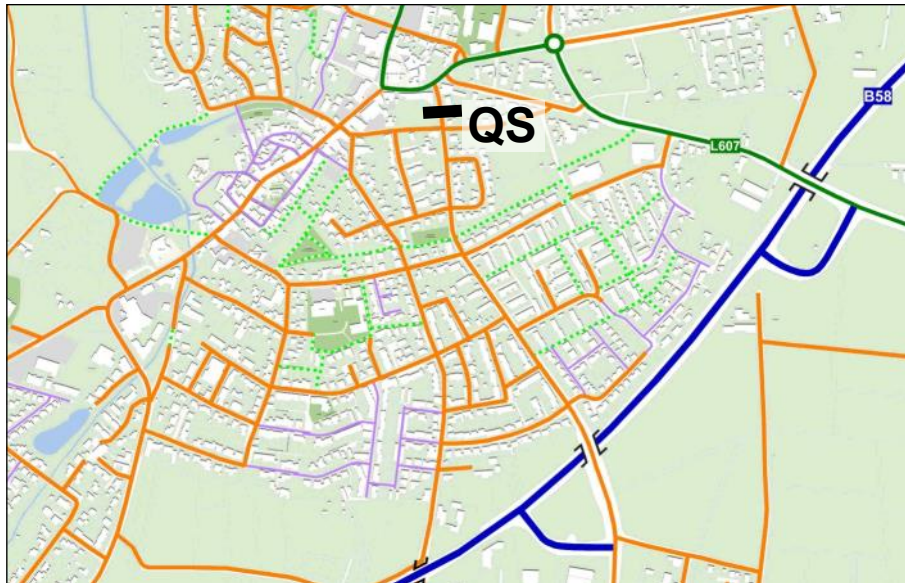
Verkehrsversuch 1:

- Deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs von rd. 400 auf bis zu rd. 1.900 Kfz/24h.
- Damit ist die Verkehrsmenge mit derjenigen in der Schienebergstege vergleichbar.
- Deutlich gerichteter Verkehr in Richtung Schlenke und Dorstener Straße.
- Angepasste Geschwindigkeiten.
- Rechts-vor-links in der Engstelle wird von rund 1/3 der Kfz-Fahrer nicht beachtet.
- Fußgänger und Radfahrer bewegen sich im Seitenraum der Engstelle.
- Fehlende Beschilderung für Ausschluss Schwerverkehr. Seltene Lkw-Durchfahrt - vermutlich ortsunkundig.

Verkehrsversuch 2:

- Die Verkehrsmenge in Richtung Osten verdreifacht sich gegenüber der Analyse.
- Trotzdem ist dies bei der insgesamt geringen Kfz-Verkehrsstärke nicht deutlich spürbar.
- Der Kfz-Verkehr tritt auch zu den Spitzenzeiten nicht in größeren Pulks auf. Es werden eher vereinzelte Pkw-Fahrten beobachtet.
- Die Kfz-Geschwindigkeiten sind angepasst.
- Fußgänger und Radfahrer bewegen sich im Seitenraum der Engstelle.
- Falschfahrende Lkw kommen vor, sind jedoch Einzelfälle. Rückstauungen an der Einmündung Dorstener Straße konnten nicht beobachtet werden.

Zählstelle Kapellenweg Nord



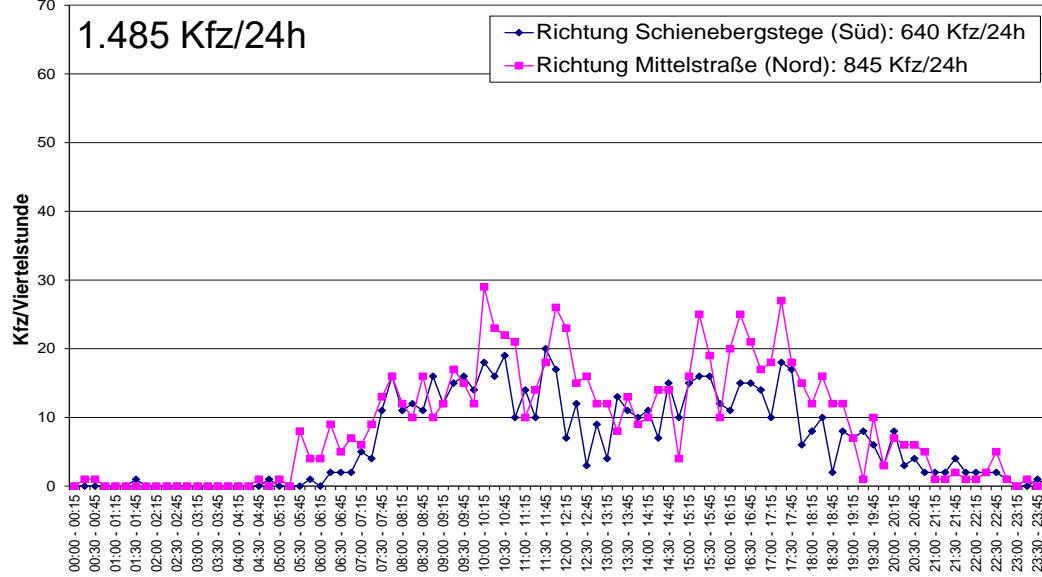
	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023						
Kapellenweg <i>Höhe Pöttekamp</i>	3.900	1.500	1.600	1.300	1.400	4.500	4.500

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Kapellenweg Nord Verkehrsversuch 1

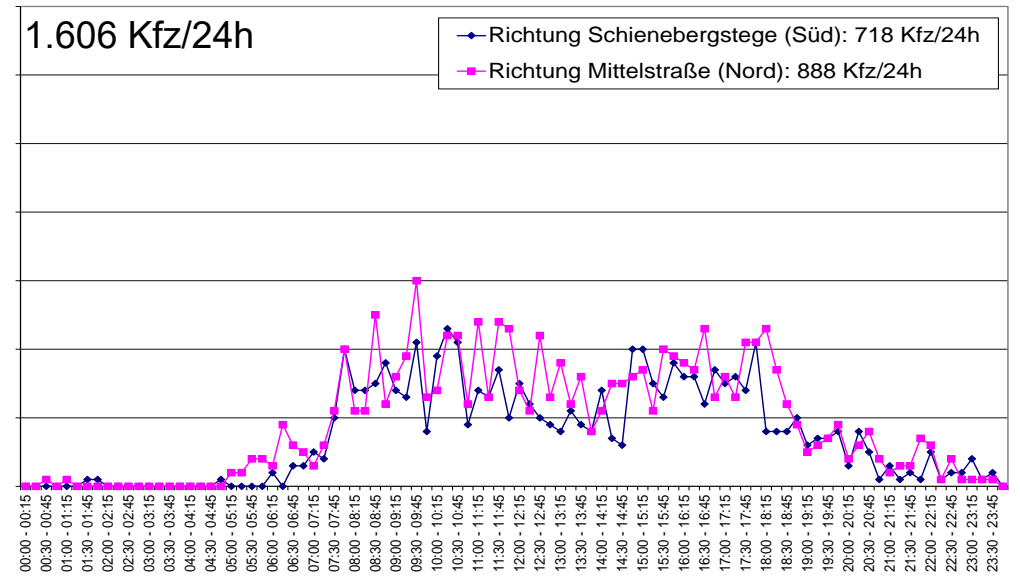
13.06.2023

1.485 Kfz/24h



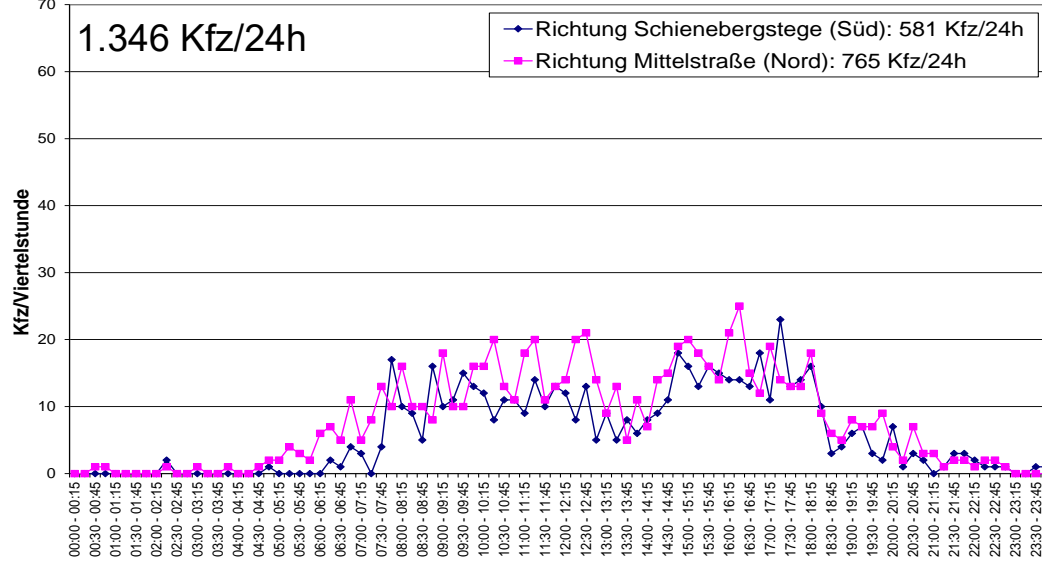
15.06.2023

1.606 Kfz/24h



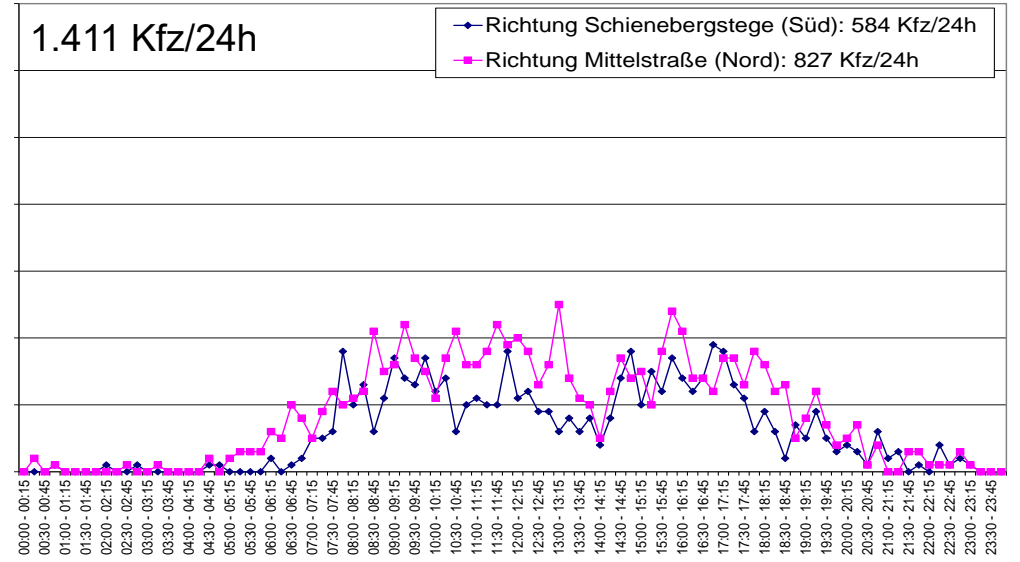
15.08.2023

1.346 Kfz/24h



17.08.2023

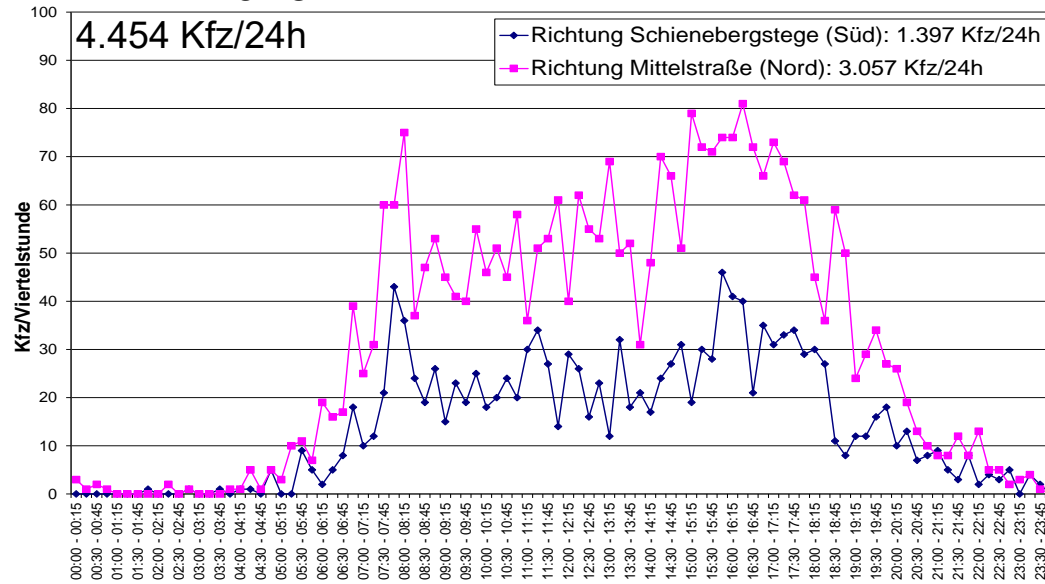
1.411 Kfz/24h



Zählstelle Kapellenweg Nord Verkehrsversuch 2

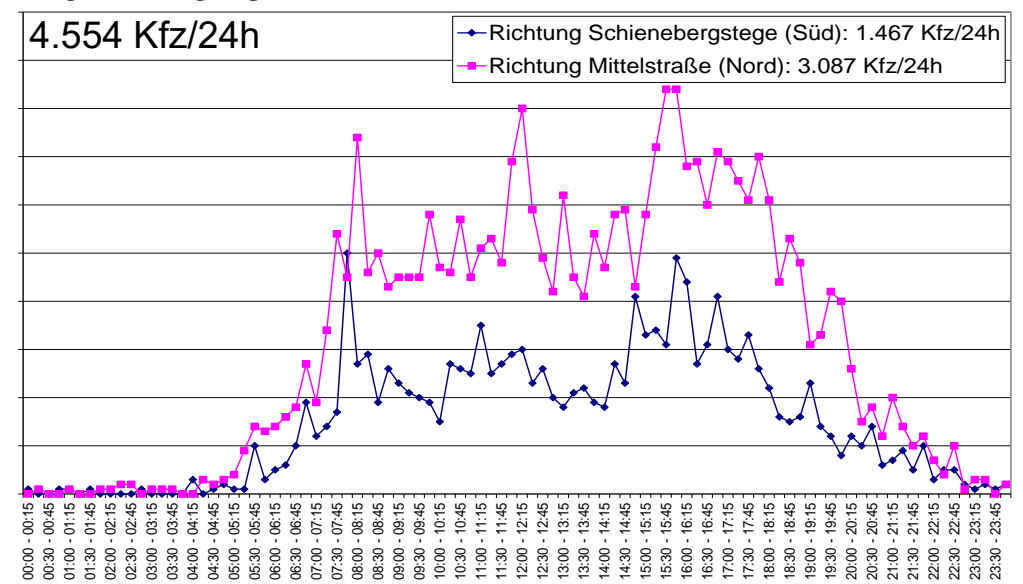
14.11.2023

4.454 Kfz/24h



16.11.2023

4.554 Kfz/24h



Zählstelle Kapellenweg Nord Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Hohes Verkehrsaufkommen, vor allem zu den vor- und nachmittäglichen Spitzenzeiten.
- Oftmals gegenseitiges Ausweichen zwischen den Engstellen notwendig.
- In den vormittäglichen und nachmittäglichen Berufsverkehrsstunden werden vermehrt Liefer- oder Handwerkerfahrzeuge beobachtet.
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind zu hoch (Tempo 30 km/h) und erreichen eine V_{85} von 42 km/h (Geschwindigkeit die 85% der Kfz-Führer einhalten). Die mittlere Geschwindigkeit wurde mit 37 km/h, der Maximalwert mit 54 km/h gemessen.
- Ein großer Teil des Hol-/Bringverkehrs der Grundschule fließt über Kapellenweg ab.

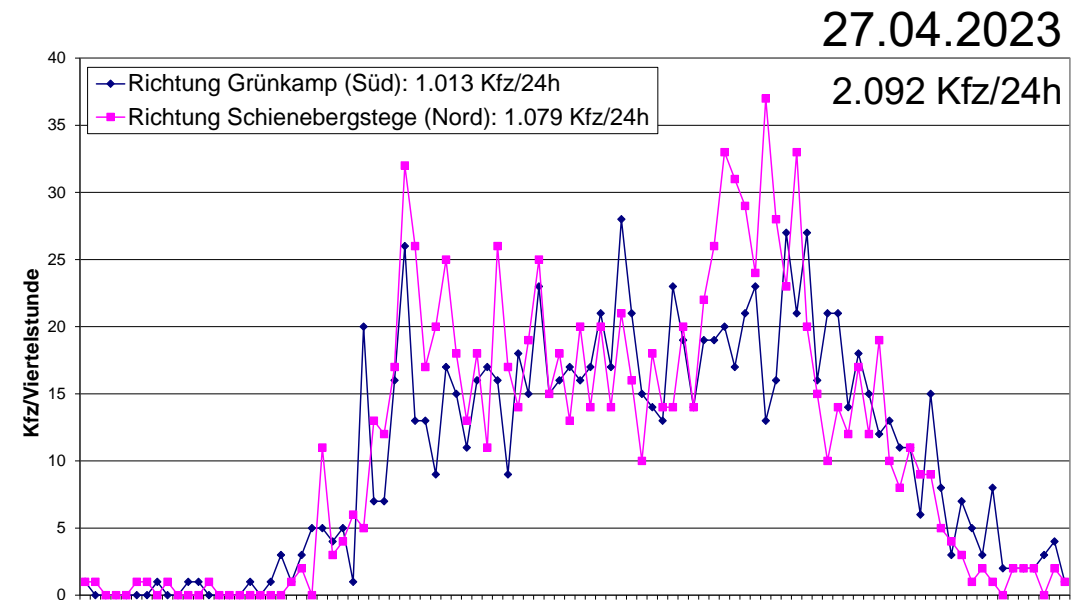
Verkehrsversuch 1:

- Die Morgenspitze des Schülerbring- und Handwerkerverkehrs ist komplett verschwunden.
- Die Mittags- und Nachmittagsspitzen haben sich halbiert.
- Eine Vielzahl von Radfahrern nutzt den Kapellenweg.
- Die auffällige Anzahl an gewerblichen Fahrzeugen (Handwerker Autos) ist im Ortskern nicht mehr festzustellen.

Verkehrsversuch 2:

- Der Mehrverkehr auf dem Kapellenweg führt zu Behinderungen im Verkehrsfluss.
- Dort, wo Pkw-Begegnungen auf der Fahrbahn nicht möglich sind, weichen Autofahrer mehrfach auf den (östlichen) Gehweg aus.
- In den Spitzenstunden warten auf dem Kapellenweg in der Einmündung zur L607 im Mittel rund 4-5 Pkw. Selten sind bis zu 8 hintereinander wartende Pkw zu beobachten.
- Insgesamt stärker gehemmter Verkehrsfluss zu den Hauptverkehrszeiten. Geschwindigkeiten sind angemessen.

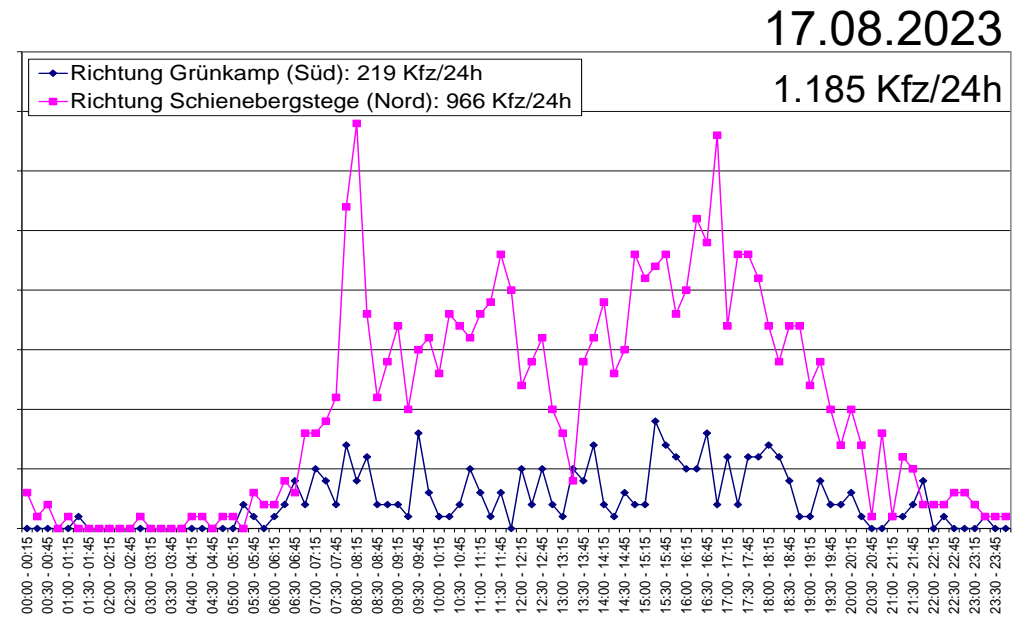
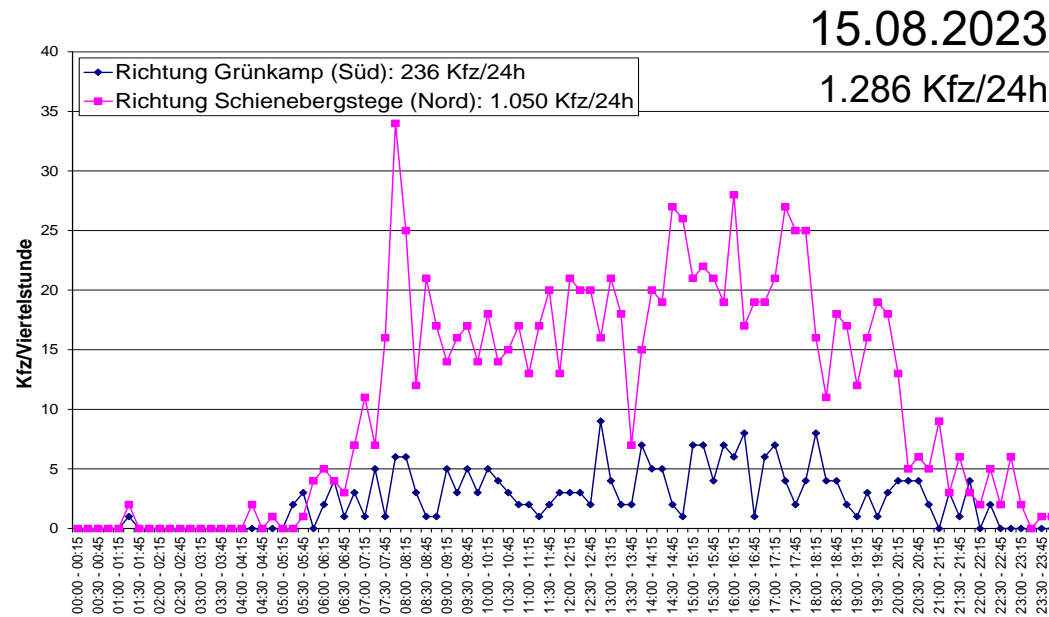
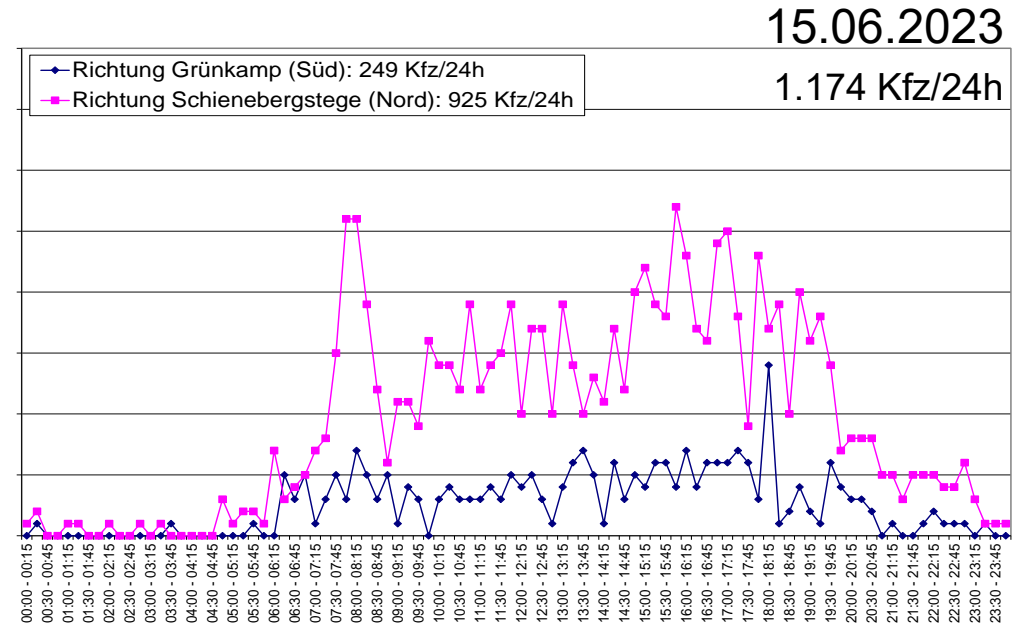
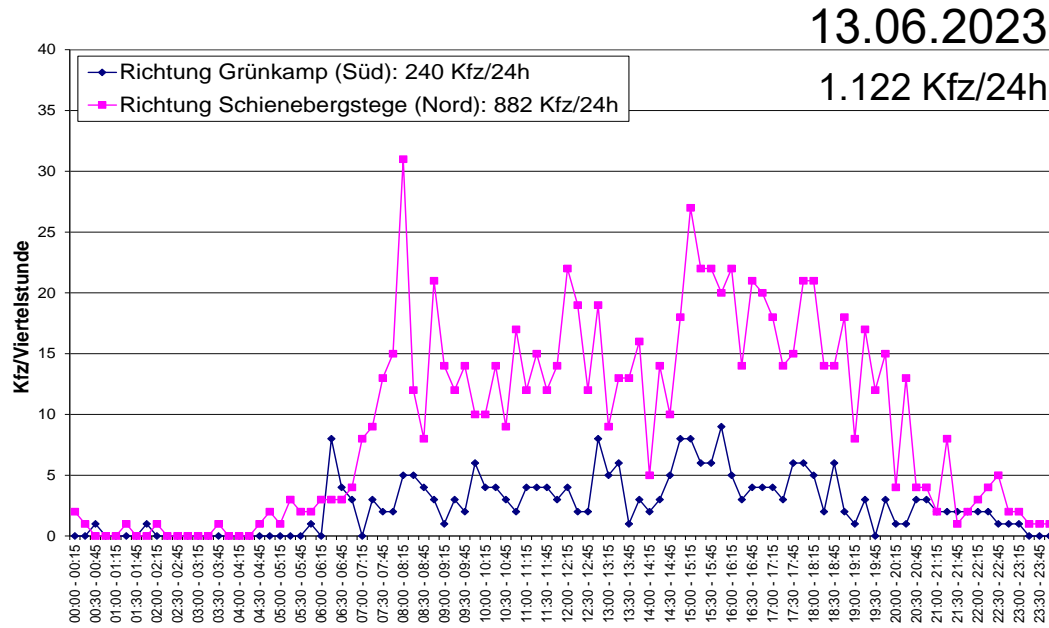
Zählstelle Kapellenweg Süd



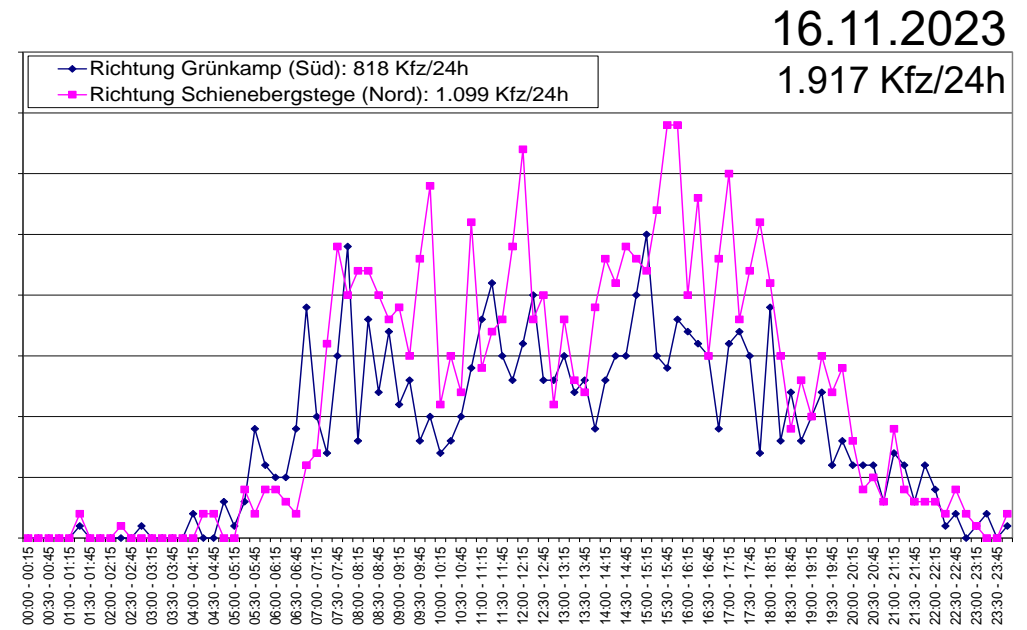
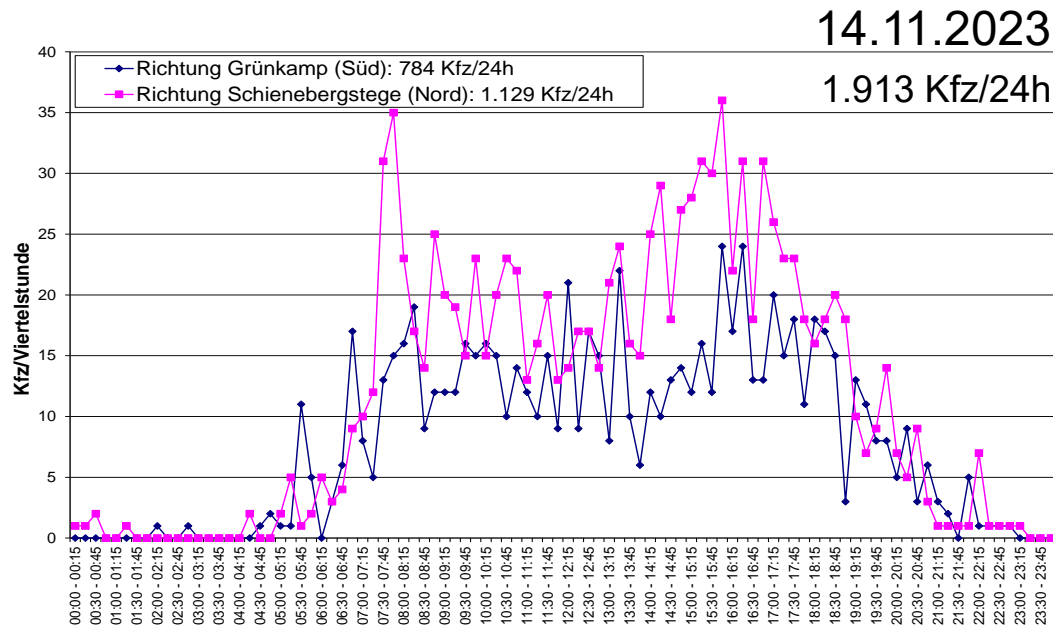
	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023						
Kapellenweg Höhe Grünkamp	2.100	1.100	1.200	1.300	1.200	1.900	1.900

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Kapellenweg Süd Verkehrsversuch 1



Zählstelle Kapellenweg Süd Verkehrsversuch 2



Zählstelle Kapellenweg Süd Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Hohes Verkehrsaufkommen, vor allem zu den vor- und nachmittäglichen Spitzenzeiten.
- Oftmals gegenseitiges Ausweichen zwischen den Engstellen notwendig.
- In den vormittäglichen und nachmittäglichen Berufsverkehrsstunden werden vermehrt Liefer- oder Handwerkerfahrzeuge beobachtet.
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind zu hoch (Tempo 30 km/h) und erreichen eine V_{85} von 42 km/h (Geschwindigkeit die 85% der Kfz-Führer einhalten). Die mittlere Geschwindigkeit wurde mit 37 km/h, der Maximalwert mit 54 km/h gemessen.
- Ein großer Teil des Hol-/Bringverkehrs der Grundschule fließt über Kapellenweg ab.

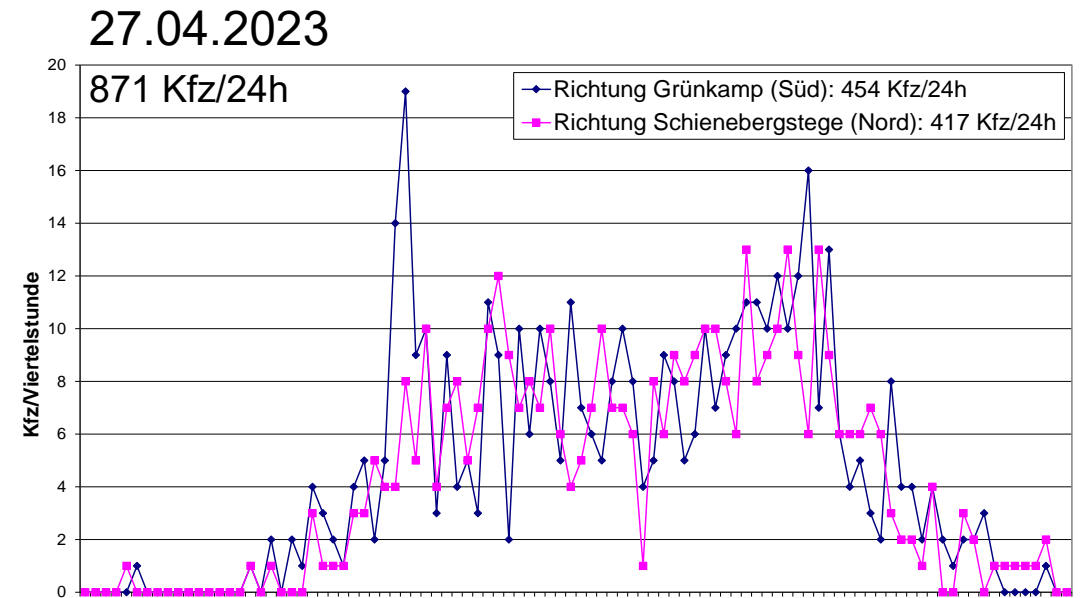
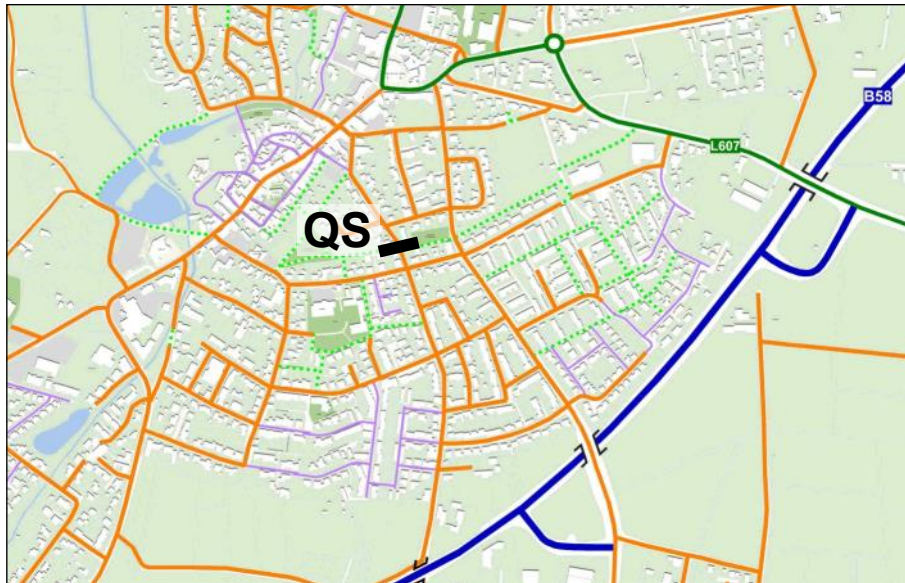
Verkehrsversuch 1:

- Ein großer Teil des Kfz-Verkehrs von Süden biegt in die Marellenkämpfe Richtung Dorstener Straße ab.
- Im Gewerbegebiet wurde beobachtet, dass mehr als 90% der morgendlichen Handwerkerfahrten zur B 58 abbiegen.
- Auch auf dem südlichen Kapellenweg sind Liefer- und Handwerkerfahrzeuge nicht mehr in hoher Zahl festzustellen.

Verkehrsversuch 2:

- Kaum Veränderungen zur Analysesituation zu bemerken.
- Subjektiv Abnahme der Handwerkerfahrten. Möglicherweise wurden über den ersten Verkehrsversuch neue Wege gefunden und beibehalten.

Zählstelle Landwehr

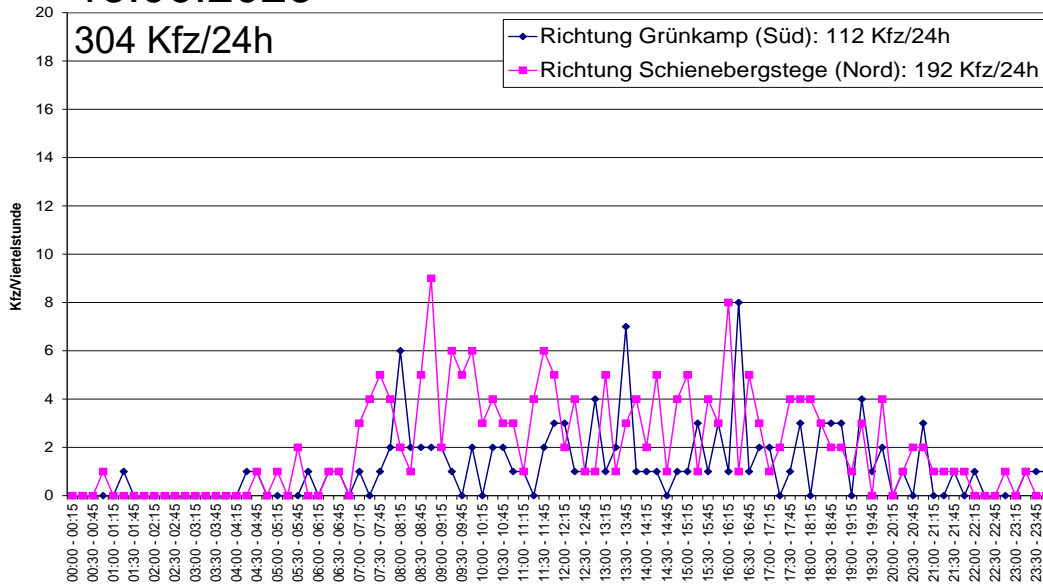


Verkehrsmengen [Kfz/24h]	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Kapellenweg Höhe Pastoratsweg	2023 900	300	300	300	300	1.000	1.000

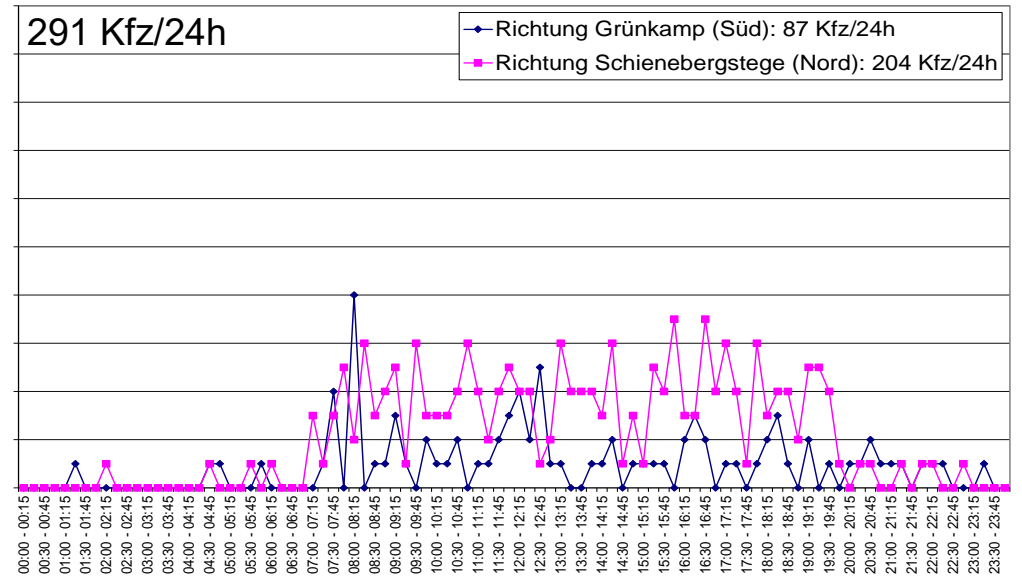
*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Landwehr Verkehrsversuch 1

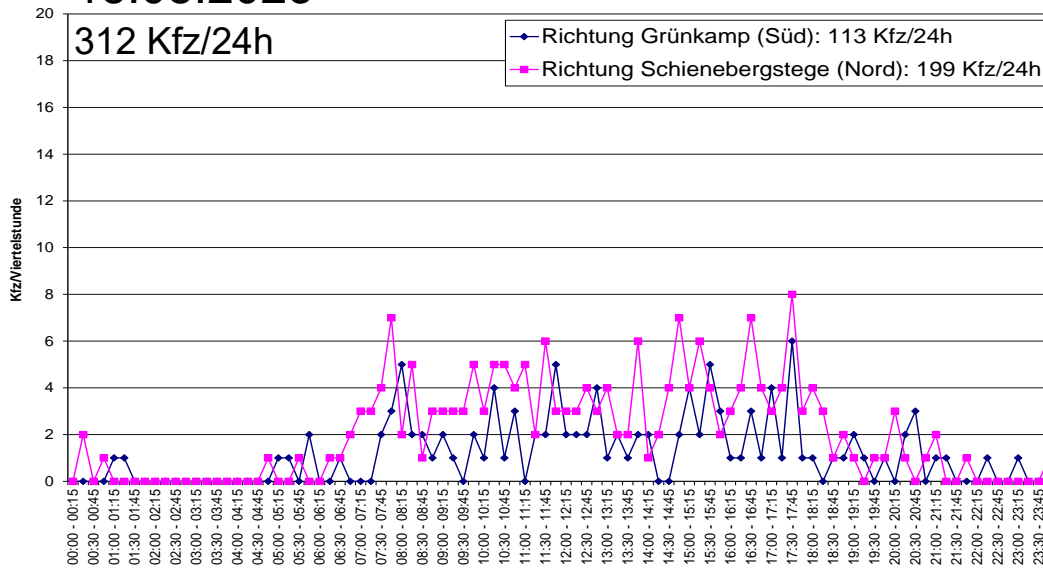
13.06.2023



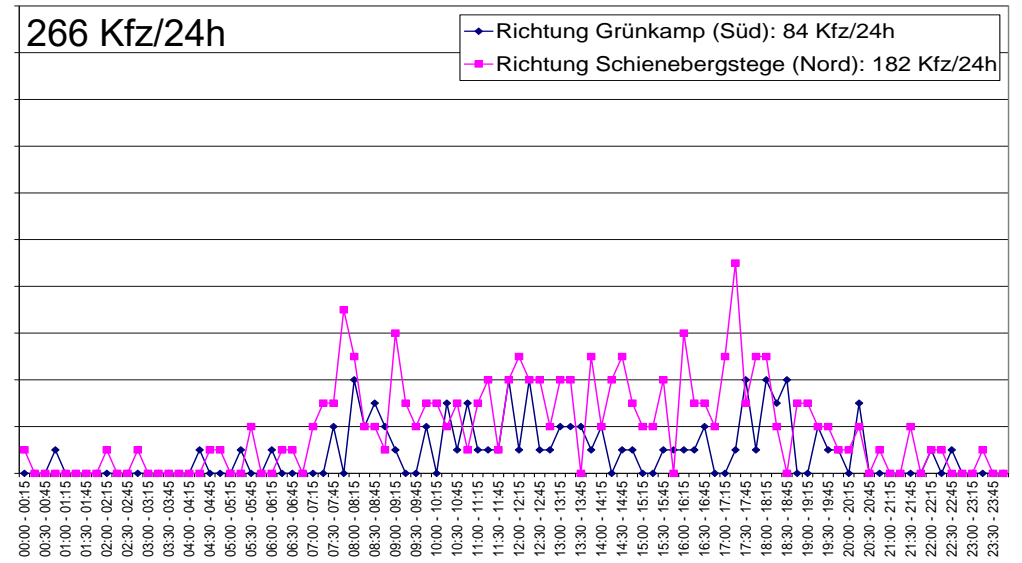
15.06.2023



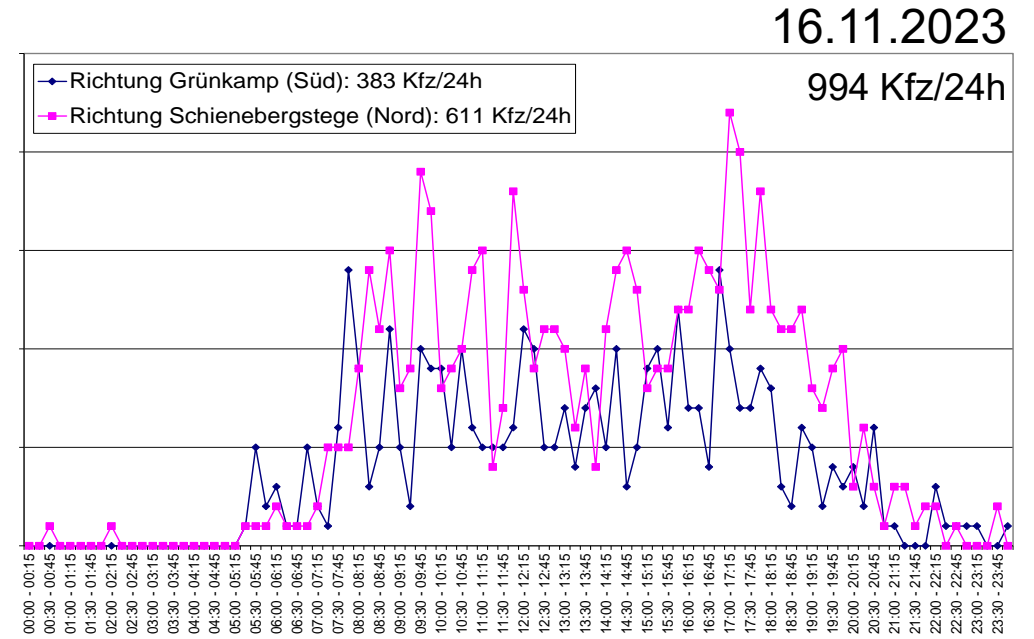
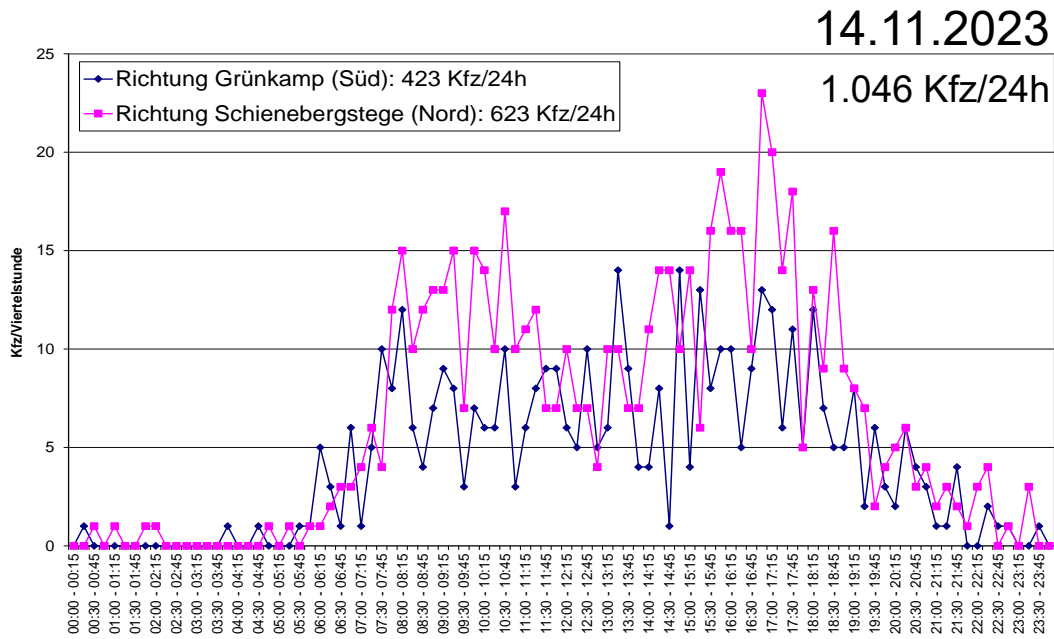
15.08.2023



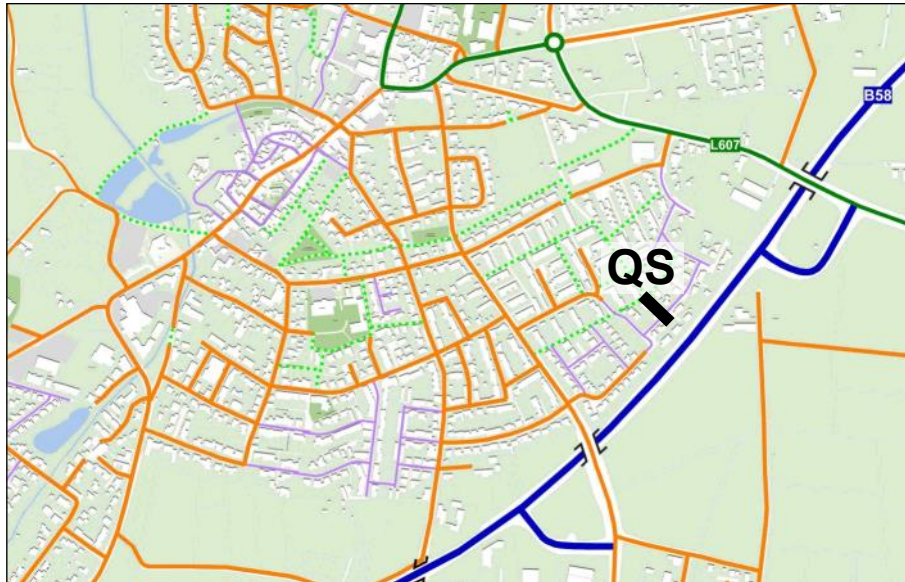
17.08.2023



Zählstelle Landwehr Verkehrsversuch 2



Zählstelle Kastanienstraße



Analyse 2020

~ 400 Kfz/24h

Eine Vorher-Untersuchung mittels Laser- oder Videokamera fand im April 2023 **nicht** statt.

Die Zählstelle wurde für die Verkehrsversuch aufgenommen, da Anwohnerklagen geäußert wurden.

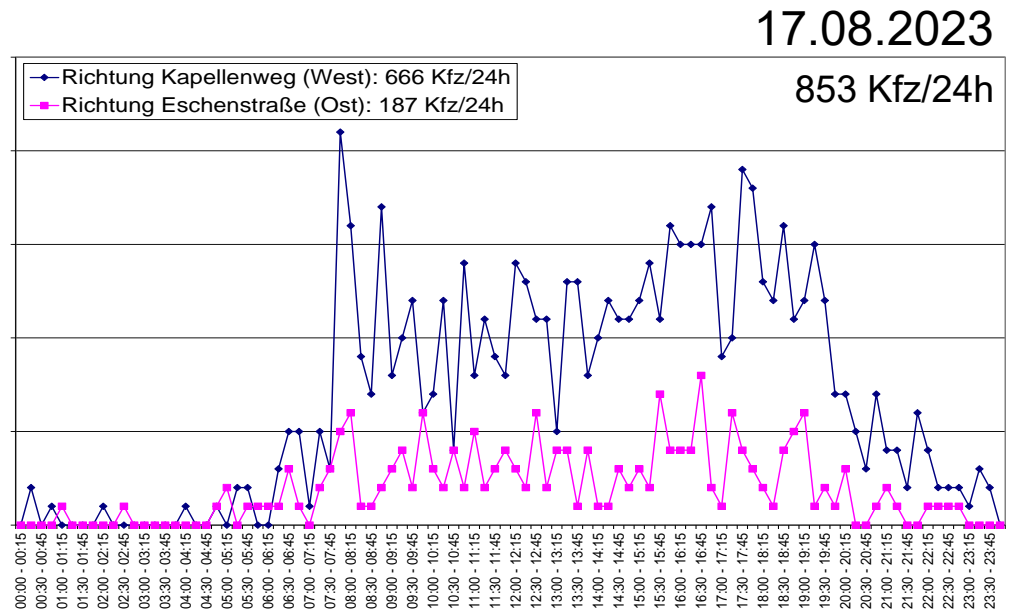
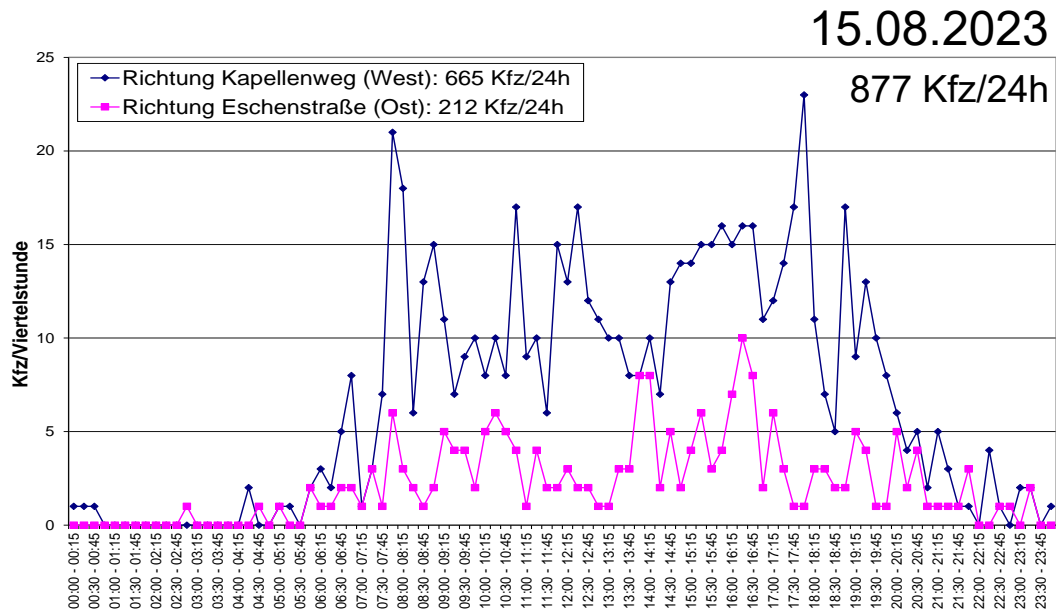
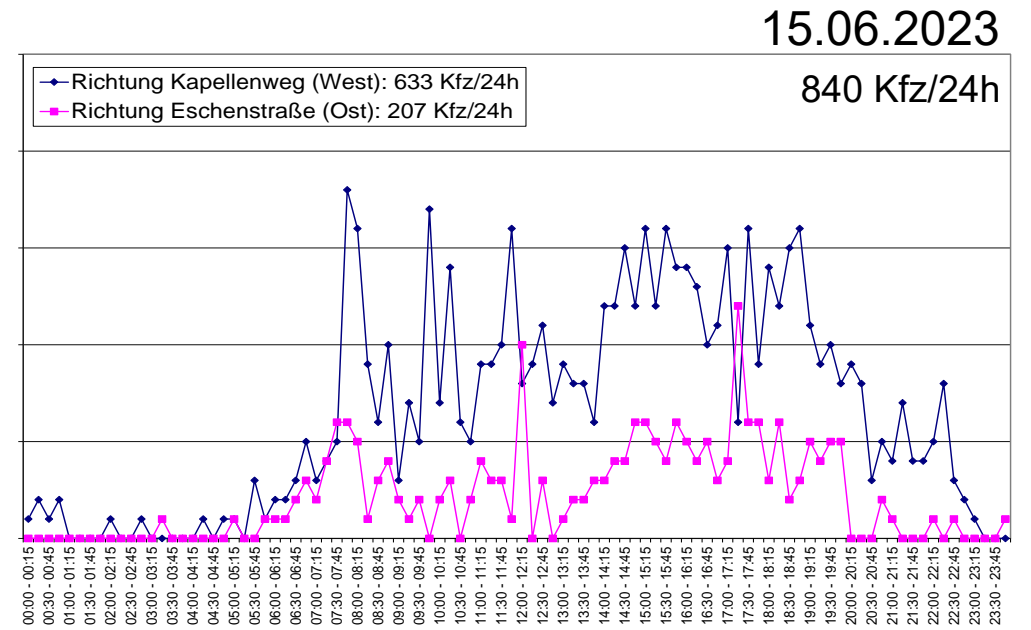
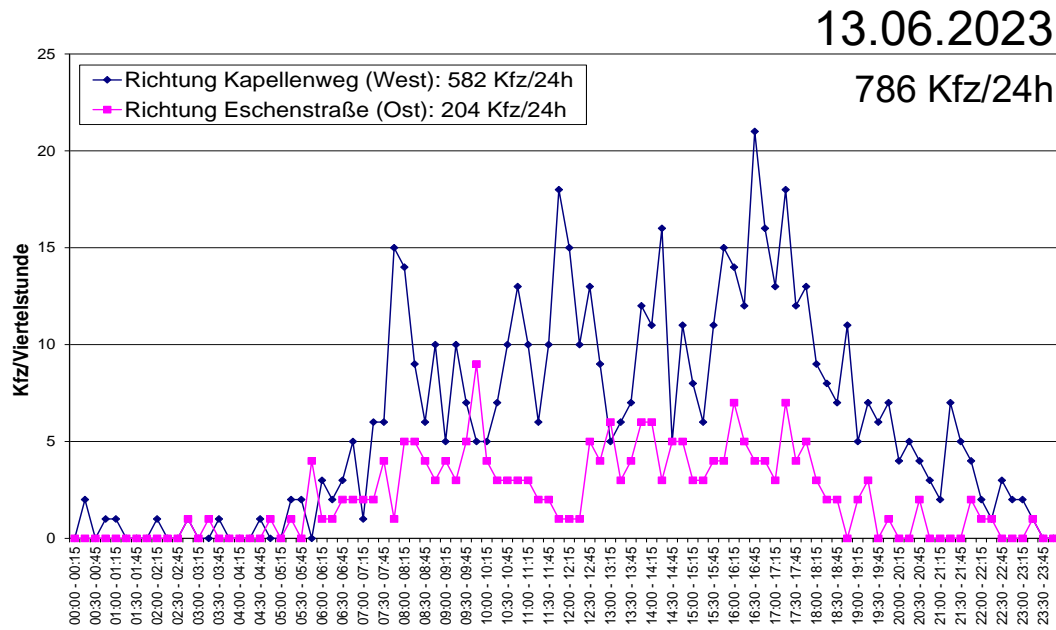
Für den zweiten Verkehrsversuch sind keine Änderungen der Verkehrsmenge gegenüber der Analyse zu erwarten. Daher bilden die Ergebnisse den „Normalzustand“ ab.

Laut Verkehrsmodell, befahren vor dem Verkehrsversuch rund **400 Kfz/24h** die Kastanienstraße.

	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023	Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Kastanienstraße Östlich Ahornstraße	400*	800	800	900	900	400	400

*Hochrechnung Verkehrsmodell

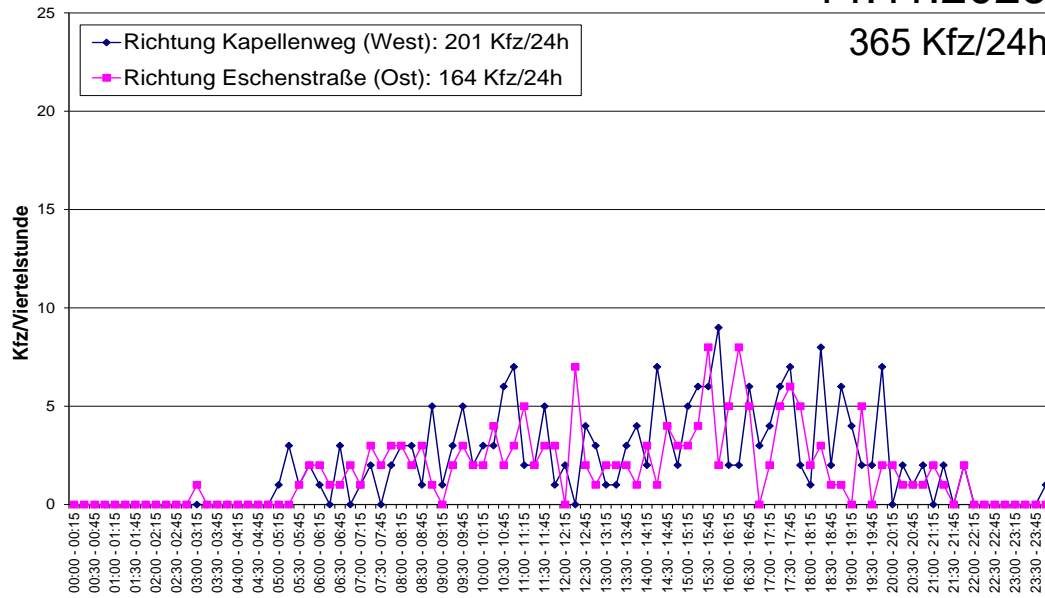
Zählstelle Kastanienstraße Verkehrsversuch 1



Zählstelle Kastanienstraße Verkehrsversuch 2

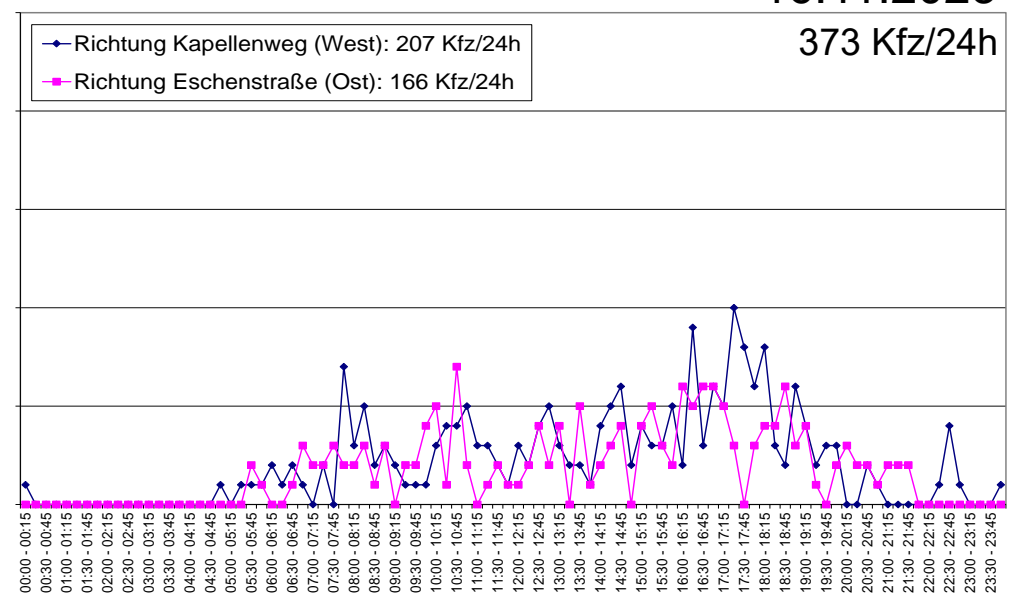
14.11.2023

365 Kfz/24h



16.11.2023

373 Kfz/24h



Zählstelle Kastanienstraße Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Der Kfz-Verkehr besteht fast ausschließlich aus dem Quell-/Zielverkehr der Anwohner von Kastanienstraße, Ulmenweg und Ahornstraße.
- Durchgangsverkehr gibt es aufgrund der Verkehrsberuhigung kaum.
- Es gilt Schrittgeschwindigkeit im „Verkehrsberuhigten Bereich“. Gemäß der Rechtsprechung müssen 12 km/h eingehalten werden.

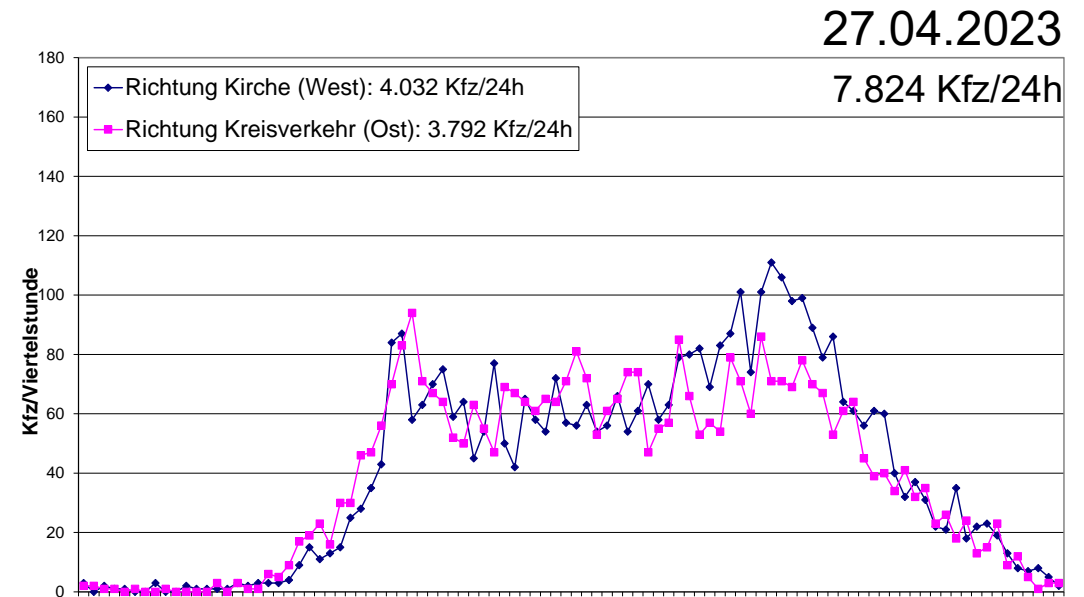
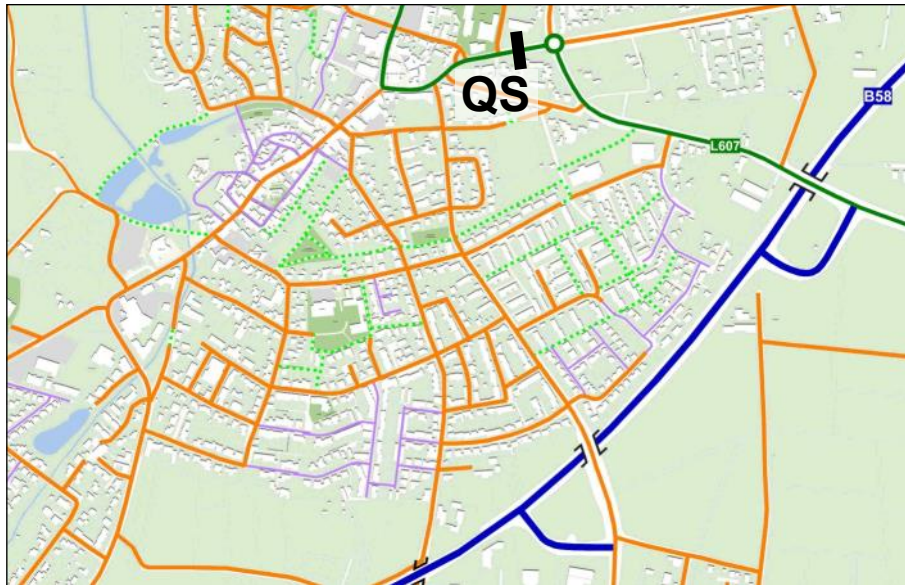
Verkehrsversuch 1:

- Stetiger, überwiegend langsamer Verkehrsfluss durch die Kastanienstraße.
- In den Spitzenstunden im Mittel 1 Kfz/Minute.
- Verkehrsmenge von 800 bis 900 Kfz/24h ist für einen verkehrsberuhigten Bereich (= Spielstraße) als zu hoch zu bewerten.
- In Verfolgungsfahrten wurde Durchgangsverkehr nachgewiesen.
- Geschwindigkeitsmessungen haben Geschwindigkeiten zwischen 10 und 30 km/h nachgewiesen. Die V_{85} beträgt 26 km/h und liegt deutlich zu hoch für einen Verkehrsberuhigten Bereich.
- Prüfung zusätzlicher geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen notwendig.

Verkehrsversuch 2:

- Überwiegend langsamer Verkehrsfluss durch die Kastanienstraße, der auf (fast) reinen Anliegerverkehr hindeutet. Angepasste Fahrgeschwindigkeiten < 30 km/h.
- Auch in den Spitzenstunden nur wenig Kfz-Verkehr zu beobachten.
- Die Verkehrsmenge ist für einen verkehrsberuhigten Bereich (= Spielstraße) als zu verträglich zu bewerten.
- Schleichverkehr konnte nicht beobachtet werden.

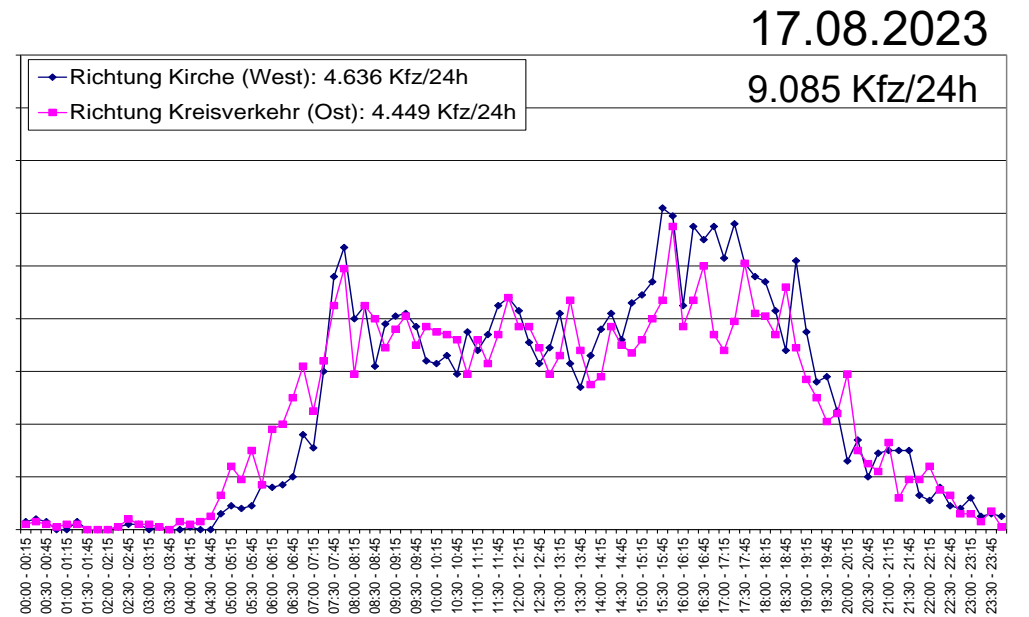
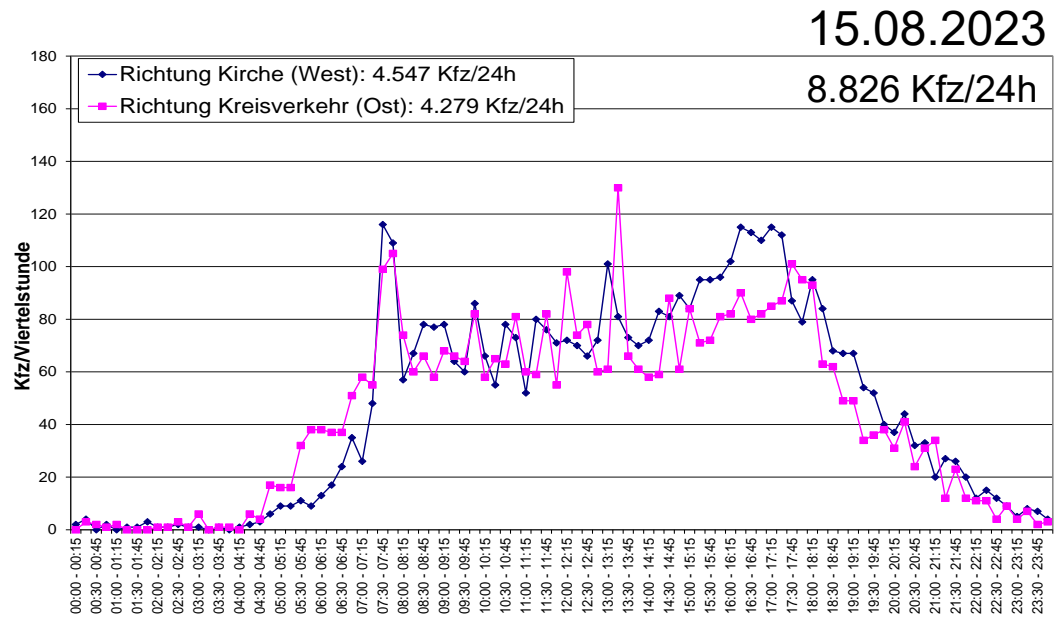
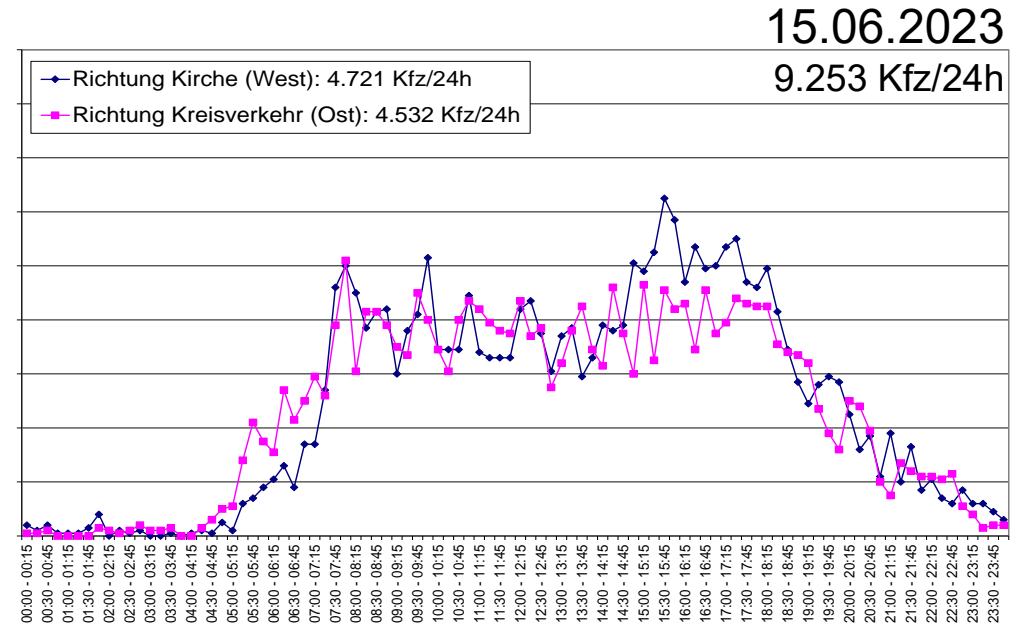
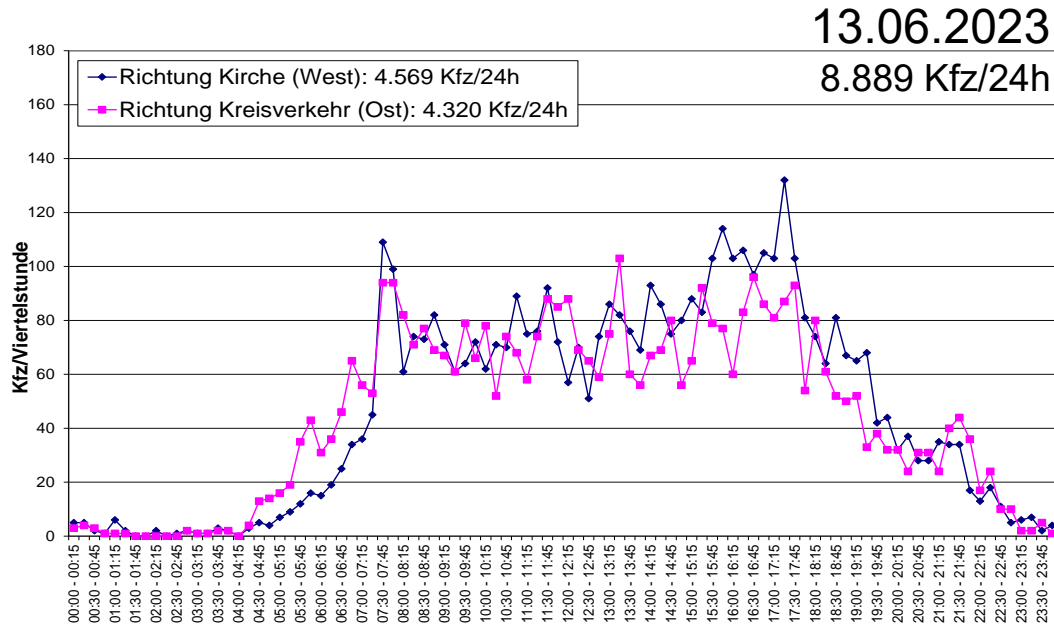
Zählstelle L607, Freudenbergstraße



	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	2023						
L607, Freudenbergstraße Höhe Heggenkamp	7.800	8.900	9.300	8.800	9.100	7.000	7.300

*Hochrechnung Verkehrsmodell

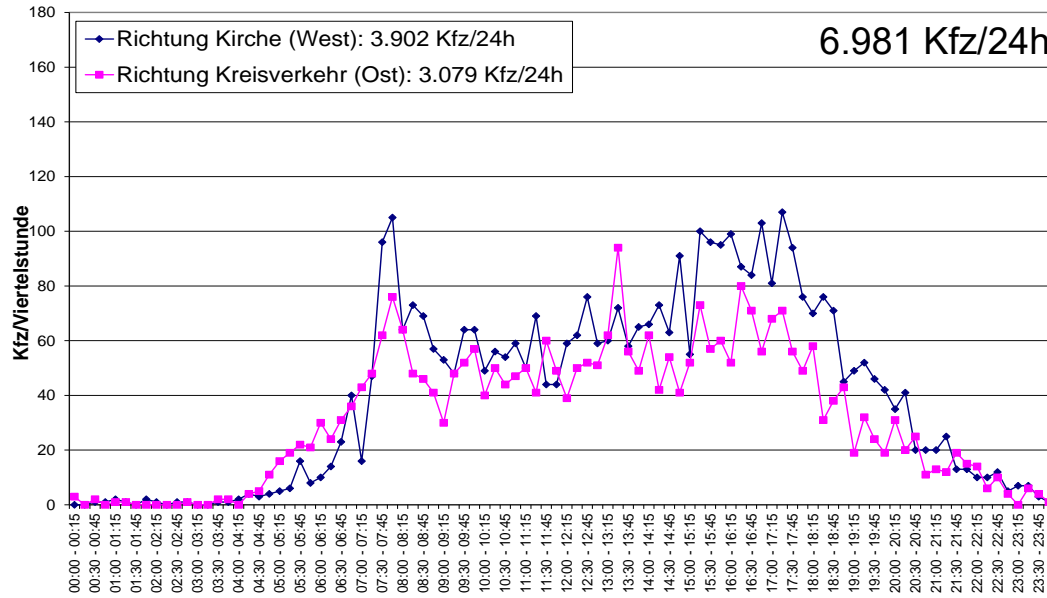
Zählstelle L607, Freudenbergstraße Verkehrsversuch 1



Zählstelle L607, Freudenbergstraße Verkehrsversuch 2

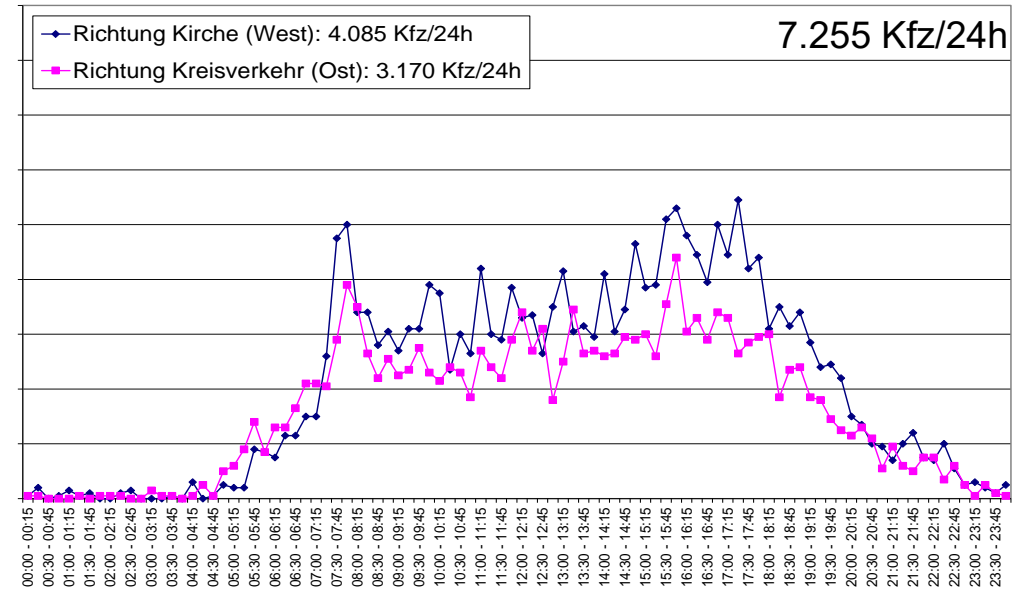
14.11.2023

6.981 Kfz/24h

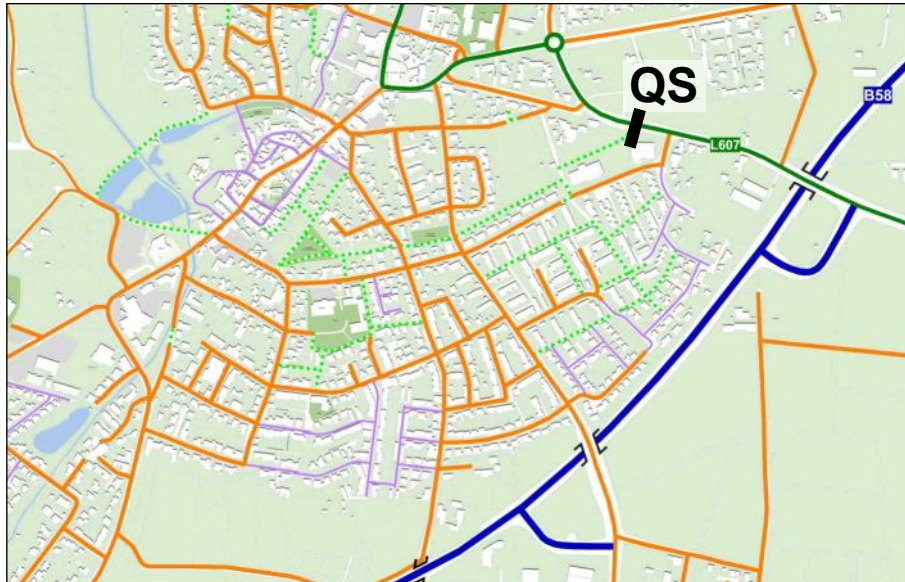


16.11.2023

7.255 Kfz/24h



Zählstelle L607, Dorstener Straße



Analyse 2020

~ 7.800 Kfz/24h

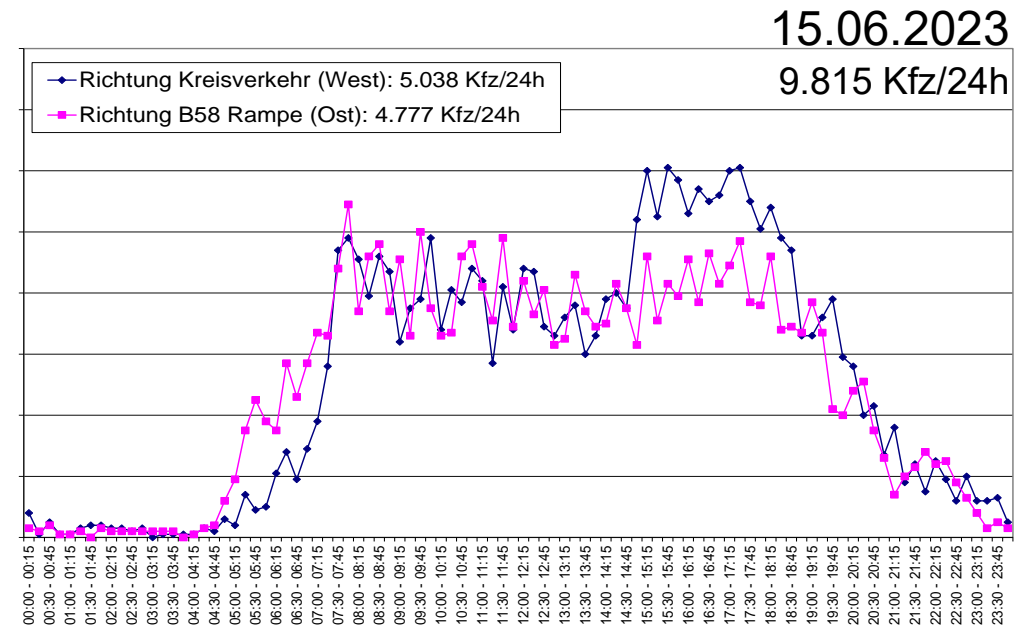
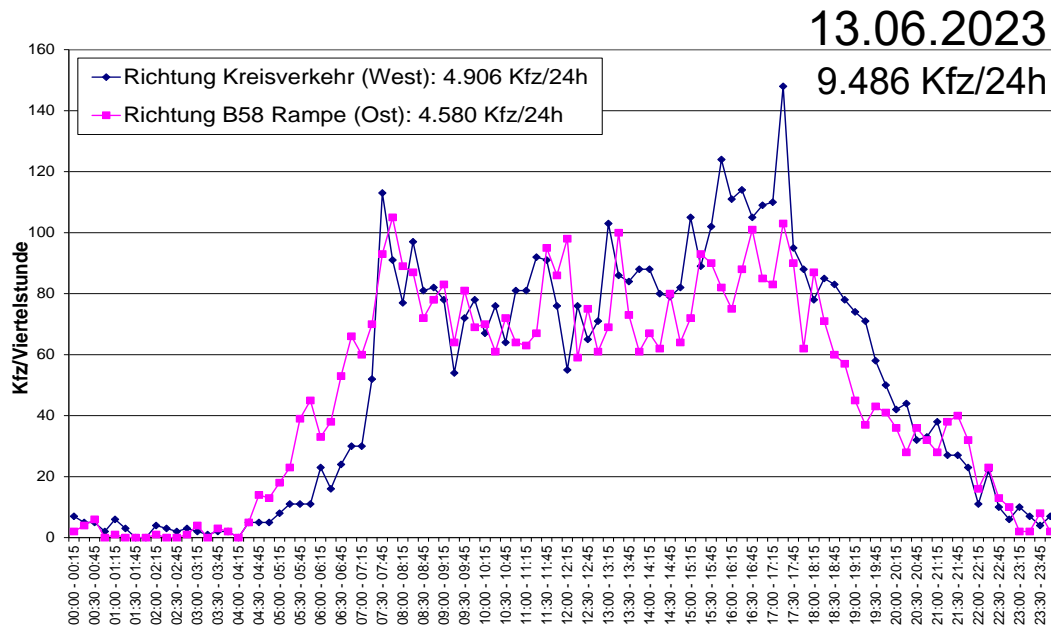
Eine Vorher-Untersuchung mittels Laser- oder Videokamera fand im April 2023 **nicht** statt.

Im Rückgriff auf die Zählungen und Verkehrsmodellrechnungen im Jahr 2020 befuhren rd. **7.200 Kfz/24h** die Dorstener Straße nördlich der Einmündung Schlenke.

Verkehrsmengen [Kfz/24h]	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
L607, Dorstener Straße <i>Höhe Pastoratsweg</i>	2023 7.200*	9.500	9.800			6.800	6.500

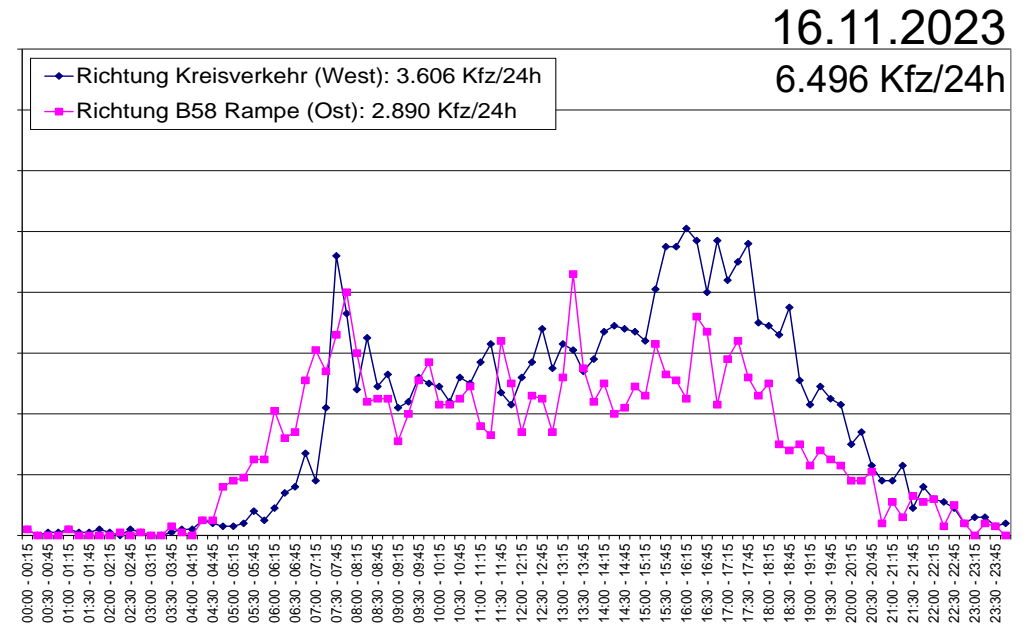
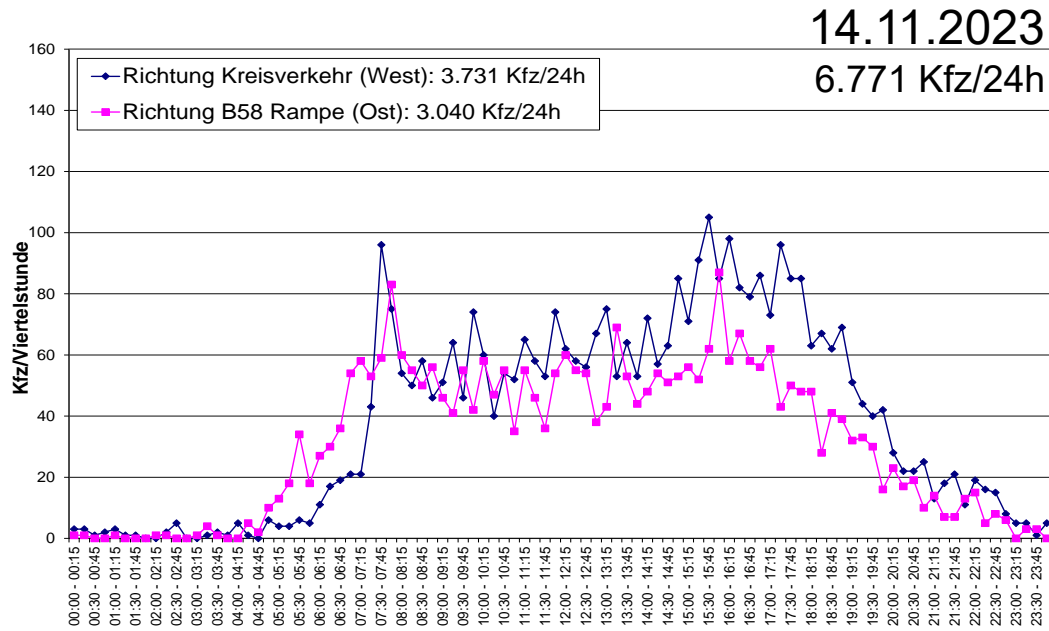
*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle L607, Dorstener Straße Verkehrsversuch 1

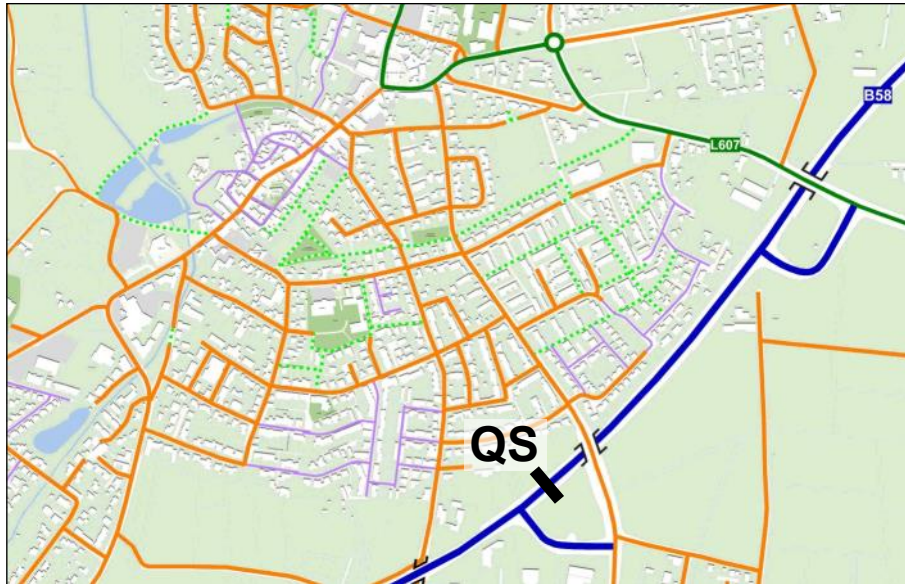


Die Knotenströme an der Einmündung L607 / Schlenke wurden am 17.08.2023 zwischen 7 und 9 sowie zwischen 15 und 18 Uhr erhoben. Die Hochrechnung der 5-Stunden-Zählung ergibt eine Tagesverkehrsmenge von **9.900 Kfz/24h** für die L607 nördlich der Einmündung auf Höhe des Pastoratsweges.

Zählstelle L607, Dorstener Straße Verkehrsversuch 2



Zählstelle B58, Weseler Straße



Analyse 2020

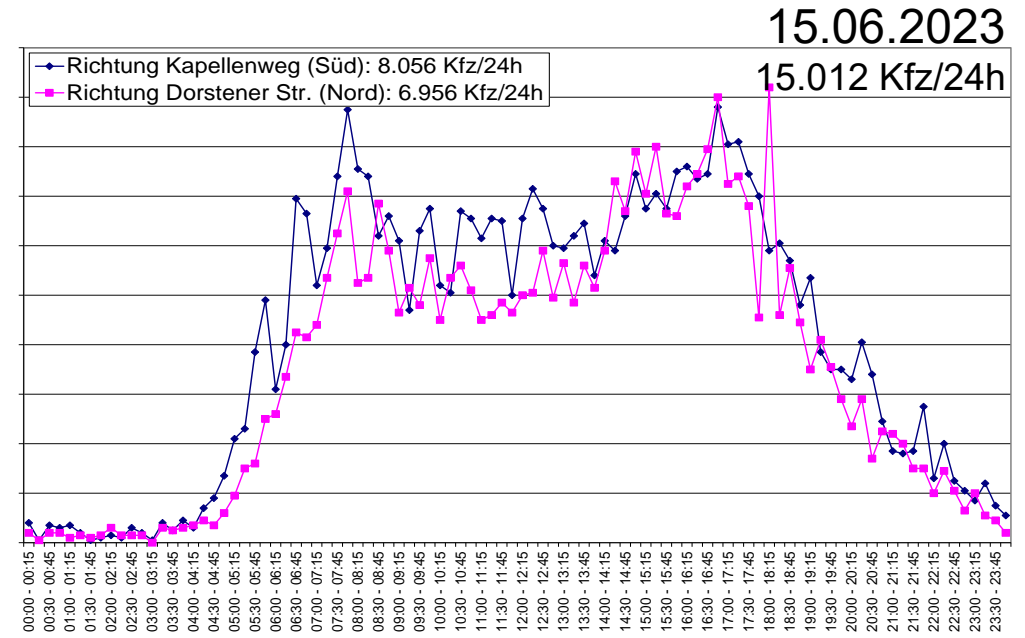
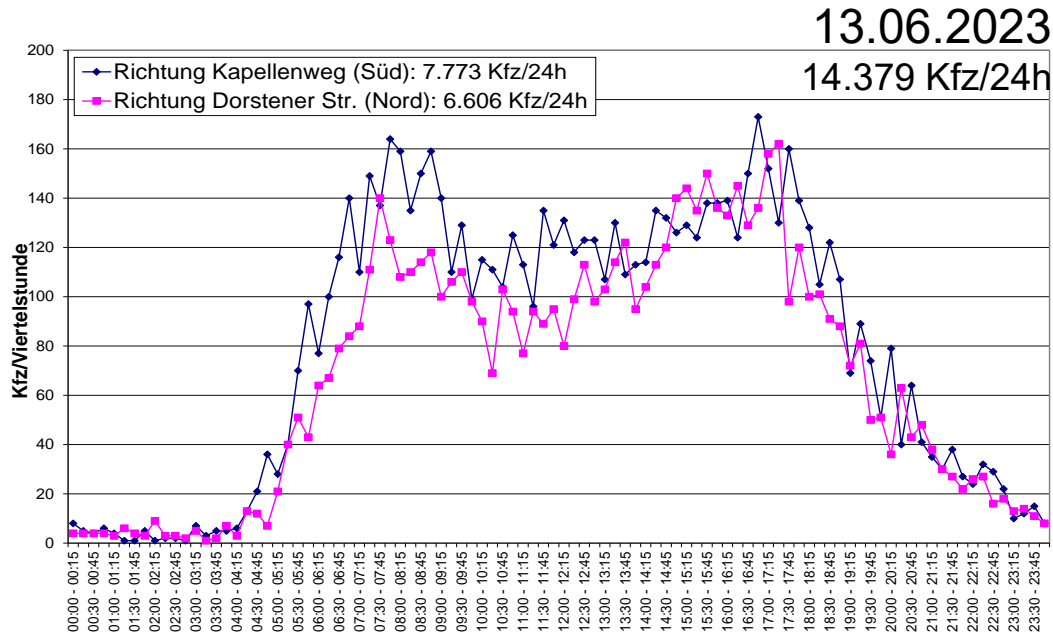
~ 12.000 Kfz/24h

*Am 27.04.2023 fand eine Knotenstromzählung an der Rampe zum Kapellenweg statt. In der Hochrechnung der 5-Stunden-Auswertung auf den Tagesverkehr ergibt sich eine Querschnittsbelastung von **12.000 Kfz/24h**.*

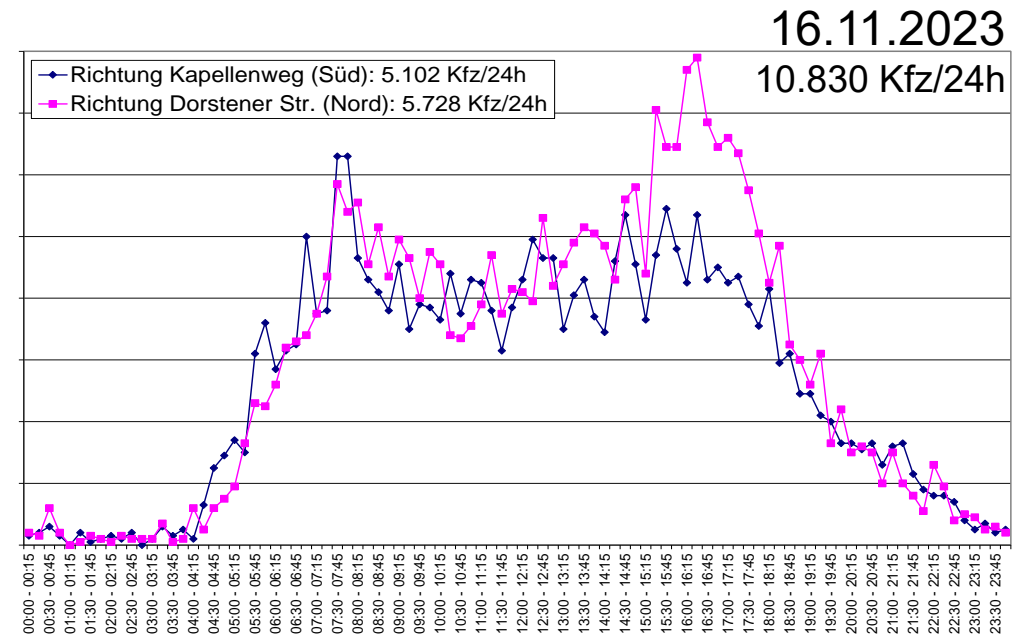
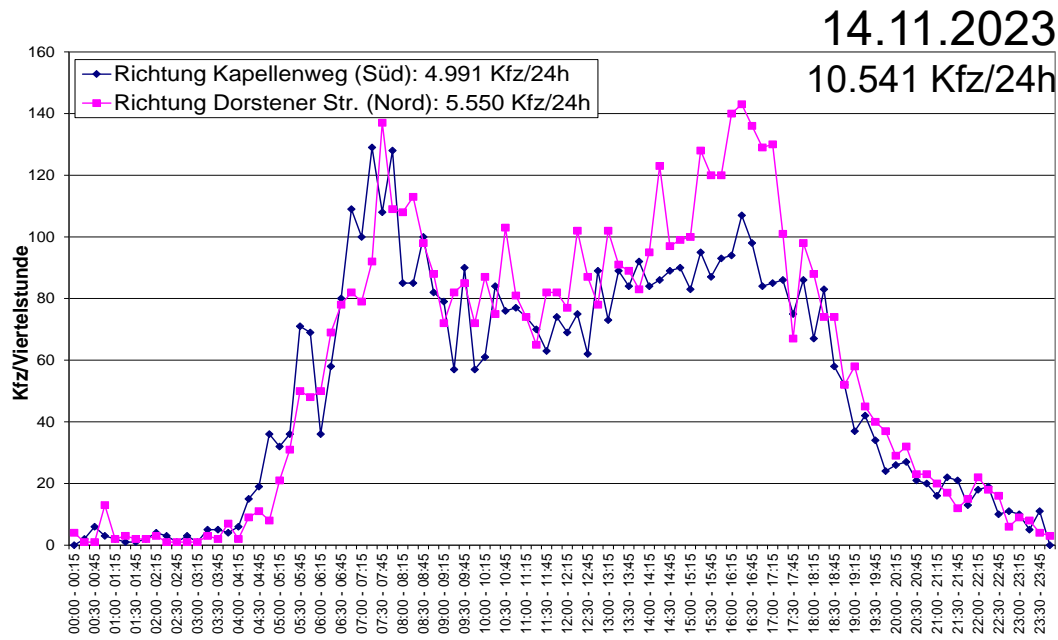
Verkehrsmengen [Kfz/24h]	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
L607, Dorstener Straße <i>Höhe Pastoratsweg</i>	12.000*	14.400	15.000			10.500	10.800

*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle B58, Weseler Straße Verkehrsversuch 1



Zählstelle B58, Weseler Straße Verkehrsversuch 2



Zählstelle L607 / B58 Beobachtungsergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch:

- Entlang der Hauptverkehrsstraßen fließt der Kfz-Verkehr ungehindert.
- In der Verknüpfung der beiden Hauptverkehrsstraßen sind keine Probleme in der Verkehrsabwicklung zu beobachten.
- Auch zu den Spitzenzeiten nur geringe Wartezeiten in den abbiegenden Verkehrsströmen.
- Bei den Hochrechnungen der Analyseverkehrsmengen kann es sein, dass der Berufsverkehr in der Morgen- und Nachmittagspitze zu hoch bewertet worden ist. Abgleiche mit früheren Zählungen deuten darauf hin, dass die B 58 im „Normalverkehr“ von 10-11.000 Kfz/24h befahren wird, sodass sich im Verkehrsversuch 2 ein Normalverkehr eingestellt hat.

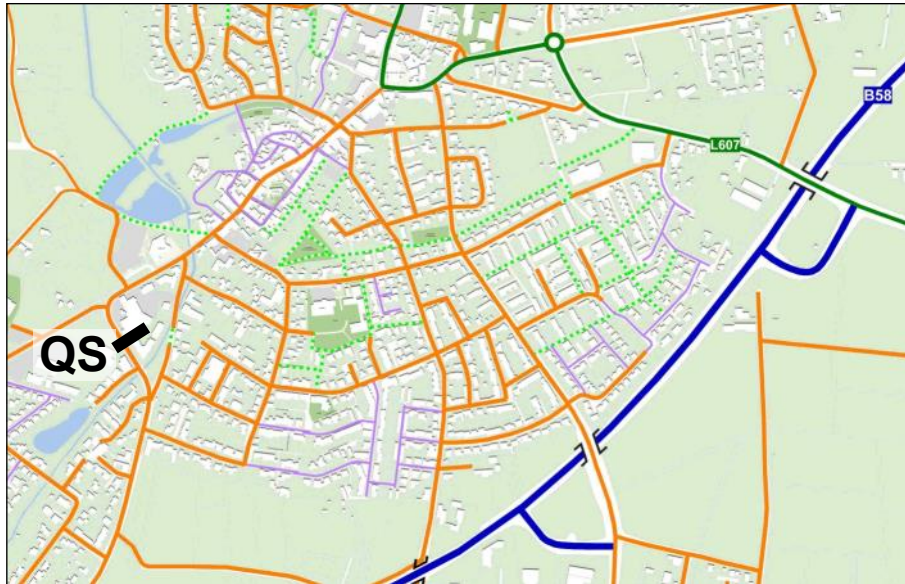
Verkehrsversuch 1:

- Durch die Netztrennung im Ortskern ist der Umfahungsverkehr über die L607 und B 58 deutlich zu beobachten.
- Zu den Spitzenzeiten nehmen die Wartezeiten an der Rampe L607 / B 58 spürbar zu.
- In der Morgenspitze besteht eine befriedigende Qualität (QSV C) mit einer mittleren Wartezeit von 29s.
- Nachmittags zeigen sich deutlichere Rückstauerscheinungen. Rechnerisch wird die mittlere Wartezeit mit 1,5 Minuten ermittelt. Die bedeutet die mangelhafte Stufe E.
- Im Verkehrsfluss der B 58 wurden trotz einer Verkehrsmengenzunahme keine Einschränkungen festgestellt: Sehr gute Verkehrsqualität (QSV A)
- Die Leistungsfähigkeitsmängel führen zur Empfehlung einer Lichtsignalsteuerung des Knotenpunktes.

Verkehrsversuch 2:

- In der zweiten Phase des Verkehrsversuchs sind die Änderung der Verkehrsmengen nicht spürbar.
- Auch zu den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zeigen sich an den Rampen zur B58 keine Leistungsfähigkeitsprobleme.

Zählstelle Maassenstraße



Analyse 2020

~ 3.300 Kfz/24h

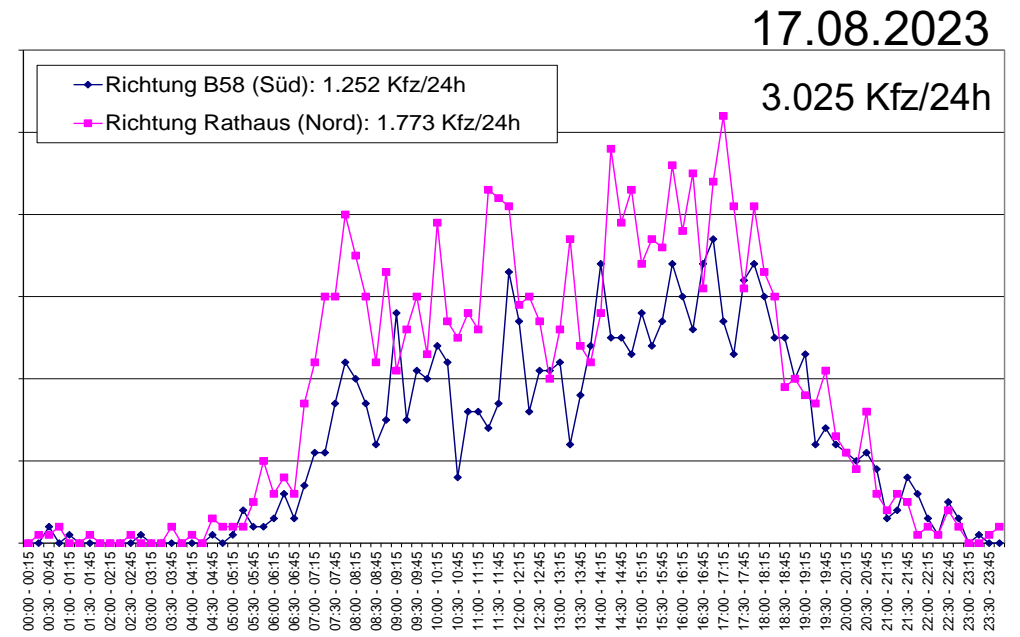
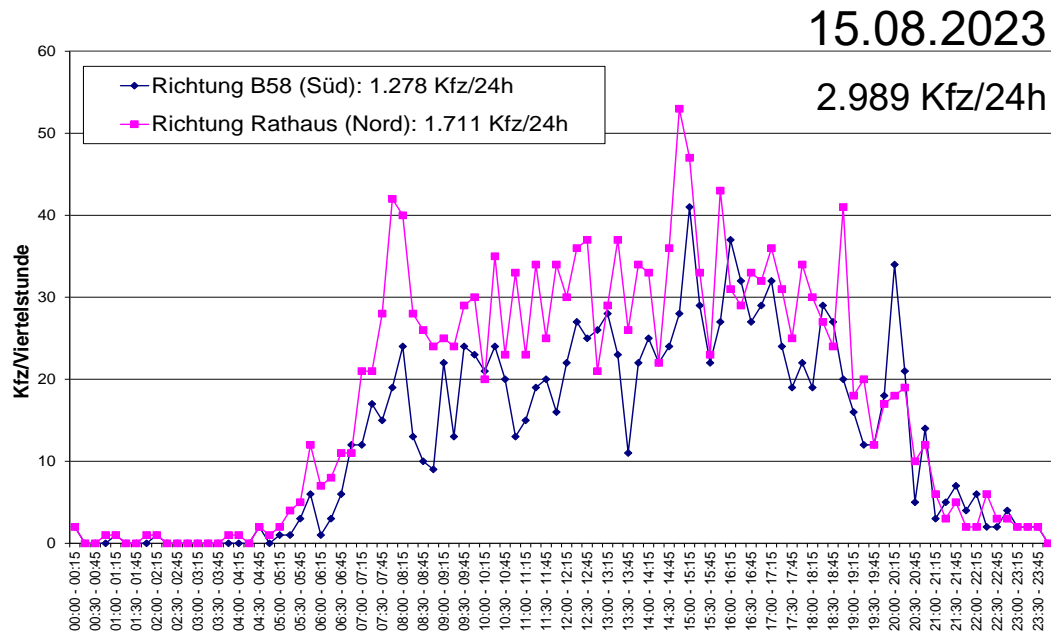
Eine Vorher-Untersuchung mittels Laser- oder Videokamera fand im April 2023 nicht statt.

*Im Rückgriff auf die Zählungen und Verkehrsmodellrechnungen im Jahr 2020 befuhren rd. **3.300 Kfz/24** die Maassenstraße südlich des Rathauses.*

Verkehrsmengen [Kfz/24h]	Analyse	Verkehrsversuch 1				Verkehrsversuch 2	
		Zählung 13.06.	Zählung 15.06.	Zählung 15.08.	Zählung 17.08.	Zählung 14.11.	Zählung 16.11.
L607, Dorstener Straße <i>Höhe Pastoratsweg</i>	3.300*	14.400	15.000			10.500	10.800

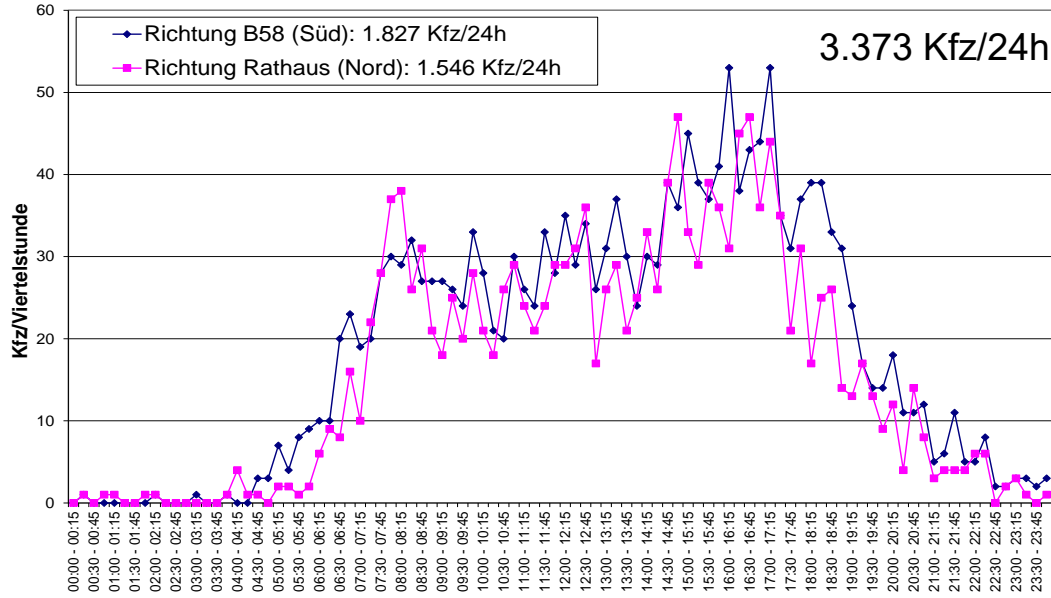
*Hochrechnung Verkehrsmodell

Zählstelle Maassenstraße Verkehrsversuch 1



Zählstelle Maassenstraße Verkehrsversuch 2

14.11.2023



16.11.2023

