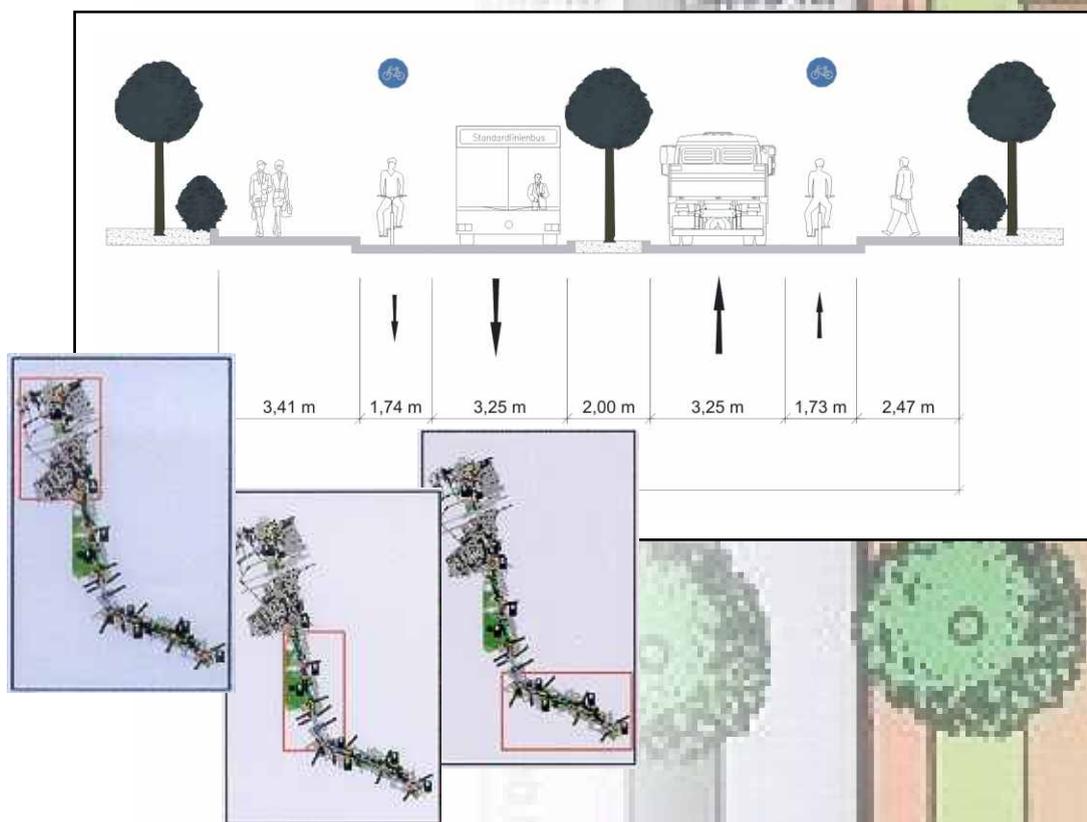


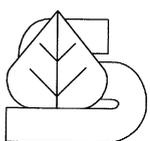
STADT SCHWERTE

3. VERKEHRS-WORKSHOP

- NEUORDNUNG DER B236 -



05. DEZEMBER 2002, 14-19 UHR
BÜRGERSAAL DES RATHAUSES I



IMPRESSUM

STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN

www.svk-kaulen.de

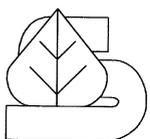
info@svk-kaulen.de

Tel.: 0241/33 44 4

Fax: 0241/33 44 5

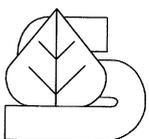
Deliusstraße 2

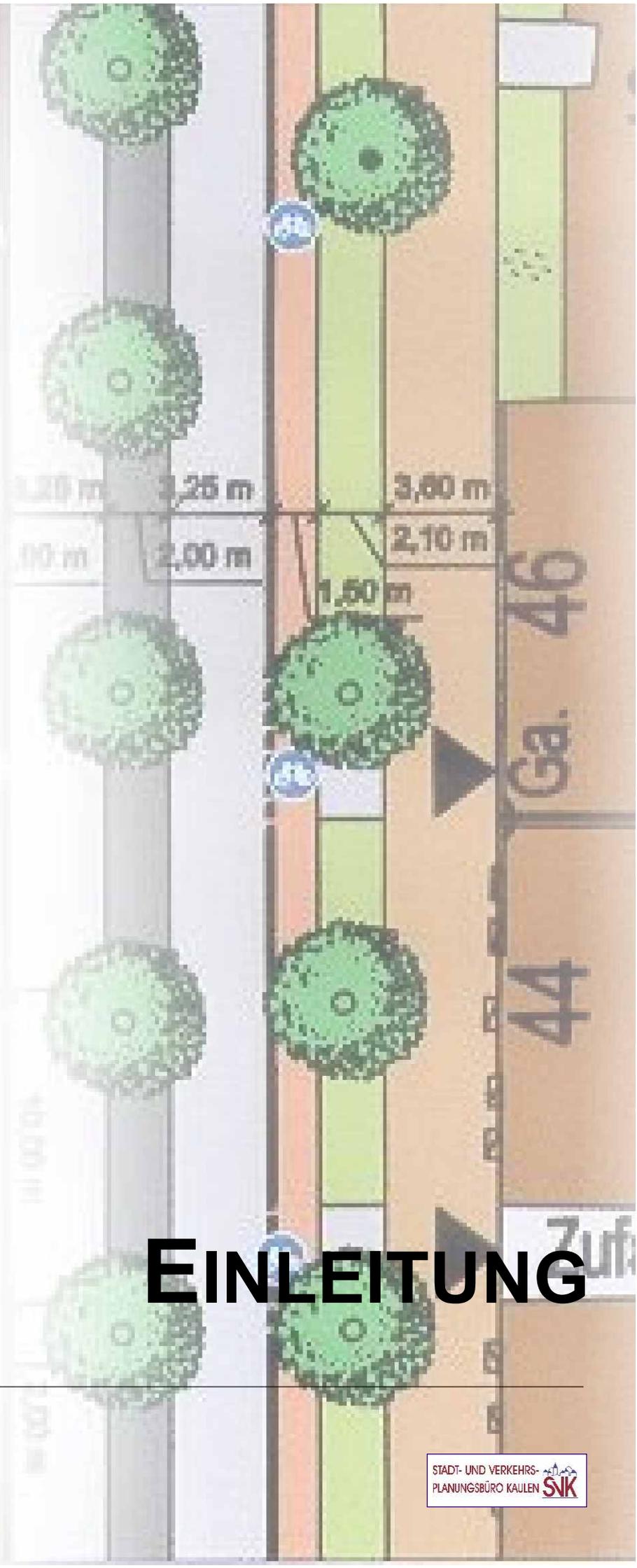
D-52064 Aachen



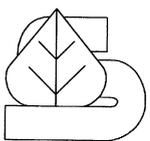
INHALT:

- **Einleitung**
- **Impressionen**
- **Protokoll**
- **Teilnehmerliste**
- **Gliederungsansicht der Vorträge**





EINLEITUNG



3. VERKEHRS-WORKSHOP DER STADT SCHWERTE

Am 22. Januar 2002 hat die Stadt Schwerte in Zusammenarbeit mit dem SVK den 1.Workshop zur Verkehrsplanung in Schwerte durchgeführt. Der interdisziplinär besetzte Arbeitskreis hat im Rahmen seiner Arbeit einen Konsens zu unterschiedlichen aktuellen Straßenplanungen in Schwerte entwickelt.

Diese äußerst effiziente Arbeitsweise wurde auch am 04.07.2002 fortgesetzt, indem ein 2.Workshop zu den Themenfeldern Verkehrsoptimierung Innenstadt, Situation des Einzelhandels in der Stadt Schwerte und ruhender Kfz-Verkehr veranstaltet wurde.

Mit dem 3.Verkehrs-Workshop, der am 05.12.2002 durchgeführt wurde und dessen Ergebnisse in dieser Dokumentation vorgestellt werden, baut die Stadt Schwerte auf die Ergebnisse des 1.Workshops auf.

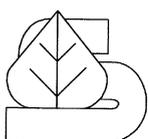
Das SVK hat auf Grundlage der Ergebnisse des 1.Workshops alternative Planungen für die B236 erarbeitet, die am 05.12.2002 den Teilnehmern des Workshops vorgestellt wurden. Grundlage für die Arbeiten waren neben den bereits erzielten Workshop-Ergebnissen detaillierte Verkehrserhebungen, die im Mai 2002 durch das SVK auf der B236 zum Thema ruhender und fließender Verkehr durchgeführt worden waren.

Auch der nach dem 1.Workshop weitergeführte und überarbeitete Entwurf des Landesbetrieb Straßenbau.NRW, Niederlassung Hagen wurde im Rahmen des 3.Workshops vorgestellt und diskutiert.

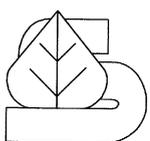
Es wurde deutlich, dass in vielen Punkten beide Entwürfe ein ähnliches Planungsprinzip verfolgen, so dass in den zukünftigen Arbeitsschritten eine Abstimmung bzw. Konsensfindung bzgl. der noch existenten Unterschiede erfolgen muss. Das konstruktive Klima des Miteinanders von Stadt, Politik und Landesbetrieb soll genutzt werden, um eine Lösung zu finden, die die Belange aller Beteiligten miteinander vereint.

Somit fand auch der 3.Verkehrs-Workshop der Stadt Schwerte eine positive Resonanz und förderte den konstruktiven, parteiübergreifenden Meinungs-austausch der Teilnehmer.

Diese Dokumentation gibt einen Einblick in Ablauf und Ergebnisse des 3.Verkehrs-Workshops der Stadt Schwerte.



IMPRESSIONEN



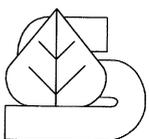
In vorweihnachtlicher Stimmung eröffnet Herr Kaulen den 3. Verkehrs-Workshop der Stadt Schwerte und führt aufbauend auf den 1. Workshop in das Thema ein.



Das Auditorium aus ca. 25 Teilnehmern hört den Ausführungen interessiert zu und beteiligt sich rege an der anschließenden Diskussion.



Auch individuelle Fragestellungen direkt Betroffener werden detailliert erörtert und Lösungsansätze gesucht.



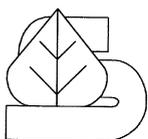
Sowohl das SVK als auch Straßen.NRW stellen ihre Entwürfe zur Umgestaltung des südlichen Teilbereichs der B236 vor.



Die Anwesenden arbeiten daraufhin die Unterschiede beider Entwürfe heraus und beginnen den Abwägungsprozess.

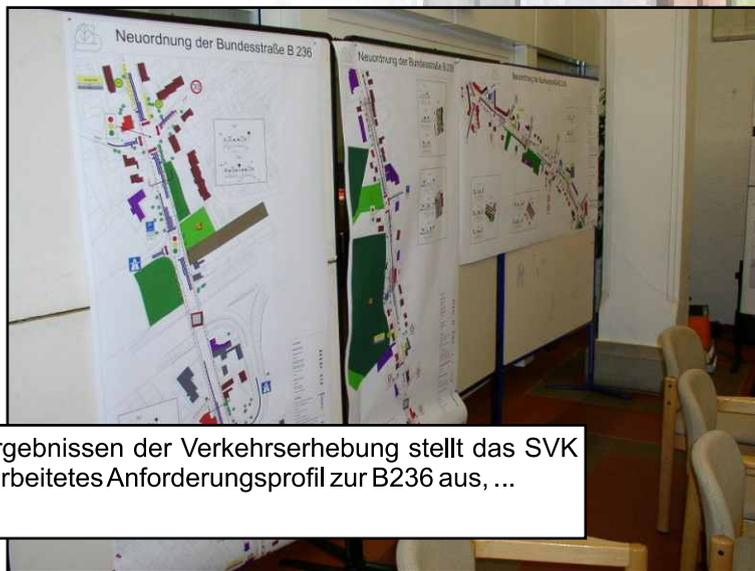


Es wird deutlich, dass trotz vieler Gemeinsamkeiten beider Entwürfe in zukünftigen Arbeitsschritten eine Abstimmung zur Konsensfindung angestrebt werden muss.

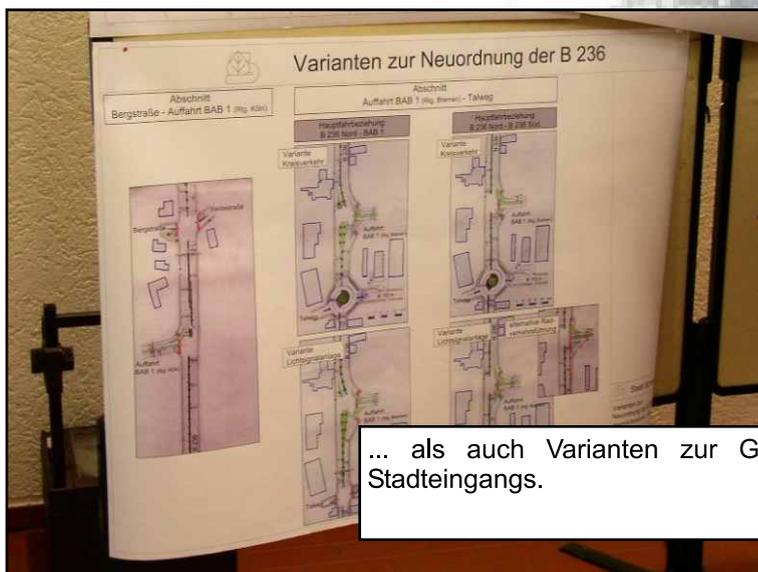




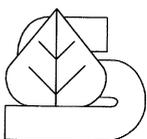
Ergänzend zu den verbalen Ausführungen hängen Pläne aus, die dem Auditorium auch in den Pausen Möglichkeiten zur detaillierten Betrachtung der Vorschläge geben.



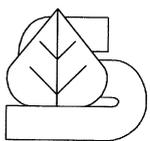
Neben den Ergebnissen der Verkehrserhebung stellt das SVK sowohl ein erarbeitetes Anforderungsprofil zur B236 aus, ...



... als auch Varianten zur Gestaltung eines zukünftigen Stadteingangs.



PROTOKOLL/ TEILNEHMERLISTE





Tagesordnung

III. Verkehrsworkshop Stadt Schwerte 05. Dezember 2002

- Neuordnung der B236 -

14.00 – 16.00 Uhr: 1. Sitzungsperiode

- Vorstellung der Rahmenbedingungen
- Vorstellung der durch das SVK erstellten
 - Bestandsaufnahme,
 - Bestandsanalyse und
 - Zielkonzept

für den Bereich Autobahnanschlussstelle Schwerte.

16.00 - 16.30 Uhr: Kaffeepause

16.00 – 17.30 Uhr: 2. Sitzungsperiode

Vorstellung der Entwürfe für den südlichen Bereich der B236

- von Seiten Straßen.NRW
- von Seiten des SVK

17.30 - 18.00 Uhr: Kaffeepause

18.00 – 19.00 Uhr: 3. Sitzungsperiode

- Diskussion und Ausblick



Protokoll

III. Verkehrsworkshop der Stadt Schwerte auf Einladung der Stadt Schwerte

- Datum: 05. Dezember 2002, 14-19 Uhr
- Ort: Rathaus 1 der Stadt Schwerte
- Anwesende: s. Anlage
- ausgehängte Planunterlagen:
 - Luftbild Stadt Schwerte
 - Bestandsanalyse (SVK, Dezember 2002)
 - > Verkehr
 - > Realnutzung/Städtebau
 - Anforderungsprofil B236 (SVK, Dezember 2002)
 - Varianten zur Neuordnung der B236 (SVK, Dezember 2002)
 - > Abschnitt Bergstraße – Talweg

1. Sitzungsperiode

Herr Freistühler eröffnet um 14.15 Uhr den 3. Verkehrs-Workshop der Stadt Schwerte und begrüßt die Anwesenden. Danach gibt er das Wort weiter an Herrn Kaulen.

Herr Kaulen erklärt kurz den geplanten Tagesablauf.

Daraufhin stellt er die vom SVK seit Mai 2002 für die B236 durchgeführte Bestandsanalyse und ihre Ergebnisse sowie das Planungskonzept für den Abschnitt der B236 zwischen der Bergstraße und dem Talweg vor (s. Anlage Power Point).

Bestandsanalyse:

Die Erhebungen des fließenden Kfz-Verkehrs ergaben, dass die B236 nördlich der Bergstraße gegenwärtig durch eine Verkehrsmenge von ca. 14.500 Kfz/24 h frequentiert wird. Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Schwerte liegt die durchschnittliche tägliche Ver-



kehrsstärke bei ca. 20.000 Kfz/24 h. Die Kfz-Belastung des südlichen Abschnittes der B236 zwischen dem Talweg und der Ostenstraße liegt ca. zwischen 20.000 und 22.000 Kfz/24 h.

Die in Höhe der Aral-Tankstelle durchgeführte Verkehrsbefragung lieferte folgende wesentlichen Ergebnisse:

- 35 % der befragten Verkehrsteilnehmer können dem Quellverkehr zugeordnet werden.
- weitere 29 % der befragten Kraftfahrzeuge entfallen auf den Zielverkehr.
- der Durchgangsverkehrsanteil liegt insgesamt bei 19 %.
- der Binnenverkehrsanteil macht auf der B236 in Höhe der Aral-Tankstelle einen beachtlichen Anteil von 17 % des gesamten Kfz-Verkehrs aus.

Infolge des vierstreifigen Ausbaus der B236 auf Dortmunder Stadtgebiet werden für das Jahr 2010 nördlich der Bergstraße insgesamt ca. 30.000 Kfz/24 h prognostiziert. Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Schwerte wird eine Verkehrsbelastung von ca. 28.000 bis 30.000 Kfz/24 h erwartet. Die prognostizierte Verkehrsmenge für den Abschnitt der B236 zwischen dem Talweg und der Ostenstraße liegt bei ca. 20.000 - 21.000 Kfz/24 h.

Das maximale Kfz-Minderungspotenzial infolge der Verlagerung von Kfz-Verkehren auf die BAB1 sowie durch die Verlagerung des Binnenverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes liegt für den Abschnitt zwischen dem Talweg und der Ostenstraße bei ca. 8.000 Kfz/24 h.

Die Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs lieferte im Wesentlichen das Ergebnis, dass auf der B236 mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Friedhofstraße und Mülmkestraße kein zusätzlicher Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum besteht.

Die Bestandsanalyse für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes lieferte insbesondere das Ergebnis, dass auf der B236 eine unzureichende Dichte an gesicherten Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr vorliegt. Die B236 verfügt weiterhin auf dem gesamten Abschnitt zwischen der Bergstraße und der Ostenstraße über keine separaten Rad-



verkehrsanlagen, die dem Radverkehr eine gesicherte Führung ermöglichen. Der öffentliche Personennahverkehr wird auf der B236 zwischen Schwerte und Dortmund durch die Buslinie 430 mit einem 30-Minuten-Takt unbefriedigend abgedeckt. Einige Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (Bergstraße, Talweg, Ostendamm) auf der B236 sind unzureichend dimensioniert bzw. ausgestattet.

Die städtebauliche Analyse der B236 lieferte insbesondere die Kernaussage, dass die Fahrbahnen der B236 gegenwärtig weitgehend überdimensioniert sind und einen monotonen bzw. unattraktiven Charakter aufweisen.

Die Durchgangsverkehre sollten zukünftig nicht durch Schwerte bzw. über die B236 fahren, sondern durch eine eindeutige Gestaltung bzw. Verkehrsführung, die die Fahrbeziehung B236 - BAB1 fördert, über die BAB1 und somit "um Schwerte herum" geleitet werden.

Planungskonzept (Abschnitt Bergstraße - Talweg):

Das Planungskonzept impliziert infolge der prognostizierten Verkehrsmengen für den Abschnitt zwischen der Bergstraße und der Auffahrt BAB1 Richtung Bremen einen fünfstreifigen Ausbau der B236. Am Knotenpunkt B236/Auffahrt BAB1 Richtung Bremen wird der Kfz-Verkehr durch die gestalterische Ausbildung des Knotenpunktes in Form eines Pfropfens direkt auf die BAB1 geführt. Alternativ bietet sich eine Knotenpunktgestaltung ohne Pfropfenausbildung an, die eine Führung des Kfz-Verkehrs für die Hauptfahrbeziehung B236 Nord - B236 Süd vorsieht.

An den Knotenpunkten der beiden Auffahrten zur BAB1 ist zukünftig aus Aspekten der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit jeweils die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich. Der Knotenpunkt B236/K10n/Talweg soll zukünftig als Sonderform eines Kreisverkehrsplatzes ausgebildet werden. Die entworfene Form des Kreisverkehrsplatzes (s. Anlage Power Point) bietet neben der erforderlichen Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrssicherheit insbesondere die Möglichkeit zur Gestaltung eines definierten Stadteingangs für die Stadt Schwerte. Alternativ kann der Knotenpunkt auch als konventioneller Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage ausgebildet werden.

Die Anbindung des Gartencenters Augsburg erfolgt über Wendefahrbahnen vor den Knotenpunkten. Aus Richtung Schwerte kommend soll das Gartencentre über eine Wende-



fahrbahn vor dem Knotenpunkt B236/Heidestraße/Bergstraße angebunden werden. Die Anbindung des Gartencenters in Richtung Dortmund erfolgt über eine Wendefahrbahn nördlich des Knotenpunktes B236/Auffahrt BAB1 Richtung Köln. Die Kunden des Gartencenters erhalten hier aus Gründen der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit eine separate Linksabbiegespur. Sie werden dabei gesichert in einer Phase mit den Linksabbiegern auf die BAB1 geführt. Für die Andienung der Lastzüge bietet sich die Möglichkeit, in Höhe der Zufahrt zum Gartencenter absenkbare Poller auf einer überfahrbaren Mittelinsel anzuordnen. Zur Klärung dieser Problematik sind zukünftig weitere Gespräche mit der Firma Augsburg notwendig.

Die Anordnung des Parkplatzes für Fahrgemeinschaften ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit für die B236 an der geplanten K10n vorgesehen. Im Bereich des heutigen Osthellwegs existieren größere Freiflächen, die für die Einrichtung dieses Parkplatzes genutzt werden können. Der Parkplatz für Fahrgemeinschaften sollte mit einer Kapazität von ca. 100 Parkplätzen ausgestattet werden, um den zukünftigen Bedarf an Parkmöglichkeiten für Pendler zu decken.

Nach Beendigung der Ergebnisvorstellung besteht die Möglichkeit zur Diskussion.

Herr Benner, SPD

Herr Benner weist darauf hin, dass zukünftig nur mit einer verkehrlichen Entlastung der Stadt Schwerte vom Durchgangsverkehr auszugehen ist, wenn die Alternativführung für den Durchgangsverkehr über die Autobahn von umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet wird und der Verkehrswiderstand über die B236 erhöht wird. Die Vorzüge einer geringfügig längeren- dafür allerdings staufreien Routenführung müssen für den Kfz-Führer leicht verständlich aufbereitet werden und klar präsentiert werden.

Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam äußert sich skeptisch, ob die vom SVK vorgesehene Anzahl von Fahrspuren ausreichend ist. Bei dem vorgestellten Kreisverkehr südlich der K10n regt er an, die Rückstaulängen nochmals zu prüfen.



Herr Erdmann, SPD

Herr Erdmann gibt zu Bedenken, dass die von der Regierung angedachte Autobahnnutzungsgebühr die Nutzung der Autobahn für den Durchgangsverkehr anstelle der B236 hemmen und diese Verbindung aufgrund des finanziellen Mehraufwandes für die Nutzer unattraktiv machen könnte.

Weiterhin stellt er die Frage, ob die südliche angedachte Wendespur über die B236 durch die Anlage des Kreisverkehrs auf der B236 Höhe Autobahnanschlussstelle nicht entfallen könnte.

Außerdem regt er an, zu prüfen, ob sich nicht die Wendeproblematik nördlich der Autobahnanschlussstelle auch durch Anlage eines Kreisverkehrs lösen lassen könnte.

Herr Freistühler, SPD

Herr Freistühler regt an, die Verkehre der beiden Knotenpunkte B236/Auffahrt BAB1 Richtung Bremen bzw. B236/K10n/Talweg in einem gemeinsamen Kreisverkehr zu bündeln.

Herr Kaulen, SVK

Diese Lösung sieht Herr Kaulen aus Gründen der Leistungsfähigkeit infolge der großen Verkehrsmenge sowie des starken Linksabbiegerstromes zwischen der B236 und der geplanten K10n als problematisch an.

Weiterhin gibt er zu bedenken, dass zwischen reiner Verkehrstechnik und der Chance der Stadtgestaltung unterschieden werden sollte. Nach der Autobahnauffahrt beginnt weiter südlich - gekennzeichnet durch den potentiellen Kreisverkehr - die eigentliche Stadt Schwerte.

Herr Adam, Straßen.NRW

Die Bündelung der Verkehre in Höhe Talstraße in einen gemeinsamen Kreisverkehr ist nach Aussage von Herrn Adam nicht empfehlenswert, da die "Vor-Sortierung" der Verkehre vor der Weiterführung Richtung Norden notwendig für die Leistungsfähigkeit des Knotens ist.

Herr Adam bestätigt weiterhin die Aussage von Herrn Kaulen, dass ein Kreisverkehr in Höhe Bergstraße/Heidestraße nicht funktionieren würde.



Herr Wachsmuth, WfS

Herr Wachsmuth gibt zu bedenken, dass der Verkehrsfluss durch die Stadt Schwerte und über die B236 durch die vorgestellten Maßnahmen erheblich gehemmt wird.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen weist darauf hin, dass dieser Effekt aufgrund der Ergebnisse des 1. Verkehrsworkshops der Stadt Schwerte erklärtes Ziel ist. Die Lebensqualität in der Stadt Schwerte soll erhöht und die Stadt von dem belastenden Durchgangsverkehr befreit werden.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge unterstreicht, dass die Chance zur Gestaltung eines Stadteingangs unbedingt genutzt werden sollte.

Frau Wentzek, Die Grünen

Frau Wentzek sieht die Umgestaltung der B236 vor allem auch als Chance zur Attraktivierung des Radverkehrs und zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Kaffeepause

mit Gelegenheit zur detaillierten Betrachtung der ausgehängten Planunterlagen



2. Sitzungsperiode

Nach der Pause stellt Herr Adam den von Straßen.NRW auf Grundlage des Gutachtens des Büros Heusch-Bösefeldt erstellten Entwurf vor.

Eckdaten

- Anlage eines Zweirichtungsradweges mit einer Breite von 2,50 m entlang der östlichen Straßenseite der B236,
- dreistreifiger Ausbau der Straße mit durchgängigem Abbiegestreifen in die angrenzenden Nebenstraßen oder auf die Grundstücke,
- Einrichtung straßenbegleitender Längsparkplätze für den Pkw-Verkehr,
- aus Platzgründen Verzicht auf die mittige Abbiegespur unter den beiden DB-Brücken
- langfristig Anstreben eines Neubaus der Rechteckbrücke, Abschluss einer Planungs- und Bauvereinbarung mit der DB AG,
- Verlängerung der derzeitigen Rechtsabbiegespur auf die Karl-Gerharts-Straße auf 80m,
- Anlage eines beidseitigen baulichen Radweges zwischen Karl-Gerharts-Straße und Ostentor auf der Flächenreserve des derzeitigen Mehrzweckstreifens,
- in diesem Zusammenhang Planung einer Querungshilfe für den Fußgänger-/Radverkehr im Bereich Karl-Gerharts-Straße,
- Anlage einzelner Grüninseln in den Bereichen, in denen keine Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr benötigt werden.

Im Anschluss an die Vorstellung besteht die Möglichkeit zur Diskussion.

Frau Wentzek, Die Grünen

Nach Ansicht von Frau Wentzek ist die Anlage eines baulichen Radweges auf der östlichen Straßenseite problematisch, da die Gefahr besteht, dass die schnell bergabfahren-



den Radfahrer von den auf die B236 einbiegenden Kfz-Fahrern nicht wahrgenommen werden, da sie auf der vermeintlich falschen Straßenseite fahren.

Herr Erdmann, SPD

Herr Erdmann erkundigt sich, warum die bereits vor langer Zeit anvisierte Umlegung der Knoten Sonnenstraße/Ostendamm/B236 noch nicht in diesen Planungen berücksichtigt worden sind. Er regt die Prüfung der Anlage eines Kreisverkehrs an dieser Stelle an.

Herr Freistühler, SPD

Herr Freistühler weist darauf hin, dass die Planungen zu diesem Knotenpunkt in Baulast der Stadt Schwerte und nicht von Straßen.NRW gelöst werden müssen.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge weist darauf hin, dass der Stadt Schwerte für den Bereich des Knotens bereits Bebauungspläne vorliegen und die Umgestaltung der Knoten bislang aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt wurde.

Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam weist ausdrücklich darauf hin, dass Anregungen auch zum derzeitigen Zeitpunkt noch berücksichtigt werden können und die Planung noch nicht abgeschlossen ist.

Frau Vangerow, SPD

Frau Vangerow erkundigt sich, ob bereits Gespräche mit der DB AG bezüglich Umbau der Brücken stattgefunden haben.

Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam verneint dies.

Herr Kaulen dankt Herrn Adam für die Vorstellung der Planungen und stellt im Folgenden die Planungen des SVK vor, die auf den Ergebnissen des 1. Verkehrsworkshops aufbauen (s. Anlage).



Planungskonzept (Abschnitt Talweg - Ostenstraße):

Das Planungskonzept der B236 für den Abschnitt zwischen Talweg und Ostenstraße beinhaltet für beide Fahrrichtungen jeweils einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m. Für den Radverkehr ist auf dem gesamten Abschnitt die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 1,50 m vorgesehen. Die straßenbegleitenden Gehwehe sollen mindestens über eine Breite von 2,25 m verfügen.

Der vorgeschlagene Straßenraumentwurf impliziert soweit möglich die Einrichtung einer überfahrbaren sowie punktuell begrünter Mittelinsel. Die wesentlichen Vorteile dieser überfahrbaren Mittelinsel sind die Gliederung des Straßenraums sowie eine lineare durchgängige sehr gute Querbarkeit der Kfz-Fahrbahn für den Fußgänger- und Radverkehr. Weiterhin erfolgt durch diese Straßenraumgestaltung eine Verstetigung des Verkehrsflusses. An Knotenpunkten, Einmündungsbereichen sowie an Engstellen erfolgt eine Abweichung von dieser Gestaltungsform mit einer entsprechenden Unterbrechung der Mittelinsel.

Alternativ bietet sich eine Straßenraumgestaltung ohne Mittelinsel in Form einer gestalterischen Klammer an. Diese Gestaltungsform ermöglicht breitere Seitenräumen, welche beispielsweise durch eine Begrünung bzw. durch den Fußgängerverkehr genutzt werden können. Demgegenüber liegt bei diesem Alternativvorschlag eine schlechtere Querbarkeit der Kfz-Fahrbahn vor.

Auf dem Abschnitt zwischen Friedhofstraße und Mülmkestraße ist die Anlage von ca. 40 Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Auf den übrigen Abschnitten der B236 besteht kein zusätzlicher Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen in Form von Bushaldebuchten ausgebildet werden. Südöstlich der Ostenstraße ist zukünftig eine Bussonderspur vorgesehen. Eine zusätzliche Richtungshaltestelle für den ÖPNV ist im Bereich der Mülmkestraße geplant.

Es folgt die Diskussion der Entwürfe.



Frau Wentzek, B90/Die Grünen

Frau Wentzek betont, dass die durch das SVK auf der gesamten Länge für Fußgänger querbare Mittelinsel einen großen Vorteil darstellt. Auch die Anlage von Radfahrstreifen begrüßt sie aus eigener Erfahrung sehr. Durch die Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn ist der optische Bezug zwischen Kfz und Radfahrer gewährleistet.

Herr Erdmann, SPD

Herr Erdmann begrüßt die aus Richtung Ruhrbrücke-Villigst stadteinwärts führende Busspur zur Beschleunigung des ÖV, hebt sie als großen Vorteil hervor und fragt, ob auch die Planungen bzgl. Verlegung/Ergänzung des ÖV-Angebotes Berücksichtigung gefunden haben.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen betont, dass sich die vorgestellte Planung am status quo orientiert und im Falle einer Änderung der Rahmenbedingungen für den ÖV (Umlegung der Linienverläufe etc.) selbstverständlich auch die Planung überarbeitet werden müssen.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge regt an, die Unterschiede in den Planungen nochmals zusammenfassend darzustellen:

- SVK
 - beidseitige Radfahrstreifen im Einrichtungsverkehr für den Radverkehr,
 - intensive straßenbegleitende Begrünung,
 - begrünte Mittelinsel im Straßenraum, dort unterbrochen, wo bedarfsorientiert durch den Kfz-Verkehr links abgebogen werden muss.
- Straßen.NRW
 - einseitiger Zweirichtungsradweg (Abschnitt Talweg - Karl-Gerharts-Straße)
 - sporadische Begrünung,
 - keine Mittelinsel, sondern ständiges Angebot separater Linksabbiegespuren bzw. Einfädelspuren.



Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam gibt zu bedenken, dass die Orientierung für den Verkehrsteilnehmer zwischen den ständig unterbrochenen Linksabbiegespuren bzw. Grünstreifen problematisch sein könnte.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen betont, dass er kein Problem in dieser Führung sieht, da die Mittelinsel die gleiche Breite haben sollte wie die Abbiegespuren.

Herr Ehrich, IHK

Herr Ehrich gibt zu bedenken, dass im Beispiel der Straßenumgestaltung in Dortmund der Verkehr auf einer ehemaligen Durchgangsstraße durch die Umgestaltung zum Erliegen gebracht wurde und dass in Schwerte unbedingt darauf geachtet werden sollte, dass trotz allem der Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Straße gewährleistet ist.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen betont, dass die Leistungsfähigkeit einer Straße hauptsächlich von ihren Knotenpunkten beeinflusst wird und die Gestaltung der Fahrbahnquerschnitte hierauf keinen Einfluss nimmt.

Herr Benner, SPD

Herr Benner unterstützt, dass die Knotengestaltung verantwortlich ist für die Leistungsfähigkeit der Straße. Er begrüßt die Straßengestaltung mit viel Grün.

In der gesamten Umgestaltung sieht er die Chance einer Verstetigung des Verkehrsflusses, auf deren Grundlage auch der ÖV attraktiviert werden kann, da die Taktfrequenzen zuverlässiger eingehalten werden können.

Herr Freistühler, SPD

Herr Freistühler stellt fest, dass die von Herrn Adam und Herrn Kaulen vorgestellten Entwürfe in ihren Grundzügen sehr ähnlich sind. Den Hauptunterschied sieht er in der Gestal-



tung des mittleren Fahrbahnbereiches (Grün oder Abbiegespur). Er bittet zu prüfen, ob die Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußgängern ausreichend gewährleistet sind.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen betont, dass an beidseitig angebauten Straßen stets mit Querungsvorgängen gerechnet werden muss und dass punktuelle Querungsmöglichkeiten selten als einzige Querungsstellen akzeptiert werden.

Aus diesem Grund ist es sinnvoll, dem Querenden einen Schutzraum in der Mitte der Straße anzubieten, aus dem heraus er sich erneut über das Verkehrsgeschehen informieren kann.

Die Schutzräume müssen auf jeden Fall vertikale Gliederungselemente enthalten, da sie ansonsten keinen ausreichenden Schutz gewährleisten. Diese Funktion kann von hochkronigen Grün- oder auch Beleuchtungselementen übernommen werden.

Das Prinzip der Mittelinsel soll den Straßenraum auf jeden Fall dominieren. An Stellen, an denen keine Linksabbiegespuren angeboten werden, sind Grünelemente geplant. Eine Schraffur wird durch das SVK nicht als sinnvolles Element der Straßengliederung angesehen, da die gestalterische Komponente fehlt.

Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam bestätigt eine Gestaltung mit Bäumen als städtebaulich erstrebenswert.

Er fordert gleichzeitig den Nachweis, dass die Anzahl der durch das SVK geplanten Fahrspuren ausreichend ist und das Grünelement in ausreichender Breite umgesetzt werden kann, um sinnvoll Anwendung zu finden.

Er äußert weiterhin Bedenken gegenüber Radfahrstreifen, räumt aber ein, dies hausintern klären zu wollen.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen betont nochmals, dass Radfahrstreifen nicht mit Mehrzweckstreifen zu vergleichen sind, sondern eine ausschließlich für den Radfahrer reservierte Fläche auf der Fahrbahn abtrennen. Sicherheitsbedenken sind daher nicht angebracht.



Des Weiteren weist er darauf hin, dass das Land ein Forschungsvorhaben "Radfahrstreifen außerorts" initiiert hat, das das Element Radfahrstreifen bzgl. seiner Eignung auf Strecken außerorts vorstellen soll.

Zusätzlich besteht bei Anlage von Radfahrstreifen aufgrund der Markierung auf der Fahrbahn im Bedarfsfall die Möglichkeit der temporären Mitnutzung durch überbreite Schwerver Transporte. Bei der Anlage von baulichen Radwegen ist diese Möglichkeit nicht gegeben.

Herr Benner, SPD

Herr Benner betont nochmals, dass er in der vorgestellten Gestaltung der B236 eine Chance für einen gleichmäßigen, langsamen und einer innerstädtischen Situation angepassten Verkehrsfluss sieht. Das derzeitige Stop-and-Go-Fahren würde somit aufgelöst.

Er ruft auf, den Traum von der Notwendigkeit des baulichen Radwegs zu beenden und sich mit der kostengünstigen und nicht weniger sicheren Lösung durch Radfahrstreifen anzufreunden.

Herr Erdmann, SPD

Herr Erdmann regt an, den geplanten Abriss der Fußgängerbrücke am Freischütz mit einer auch radverkehrsfreundlichen Neuanlage zu verbinden.

Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam gibt zu bedenken, dass westlich bereits ein Wirtschaftsweg existiert, der dem Radverkehr zur Verfügung steht.

Frau Wentzek, Die Grünen

Frau Wentzek sieht die Notwendigkeit einer westlich geführten Radverkehrsanlage vor allem aufgrund der Quell- und Zielverkehre. Diese Verkehre nutzen nicht die Verbindung durch den Wald über den sozial unkontrollierten Wirtschaftsweg, sondern fahren entlang der Hauptverkehrsachsen, an denen sie entstehen.



Herr Freistühler, SPD

Herr Freistühler fasst zusammen, dass die Meinungen und Entwürfe nicht sehr weit auseinander liegen und eine Abstimmung der planenden Institutionen als nächster Schritt in Angriff zu nehmen ist. Die Vorstellung der verschiedenen Entwürfe im Workshop empfindet er als sehr positiv und meinungsbildend.

Kaffeepause

mit Gelegenheit zur detaillierten Betrachtung der ausgehängten Planunterlagen



3. Sitzungsperiode

Herr Kaulen räumt zu Beginn des 3. Teils des Workshops ein, dass die vorgesehenen Bildung von Arbeitsgruppen nicht mehr als sinnvoll erachtet wird, da weitgehend Konsens über die Planung besteht und als nächster Schritt die Abstimmung der planenden Instanzen geschehen muss.

Er resumiert:

- Die Definition eines Stadteingangs wird gewünscht. Die Ausbildung als Kreisverkehrsplatzes in Höhe K10n wird für diesen Zweck als prädestiniert angesehen.
- Auf dem Teilstück südliche Autobahnauffahrt - Schützenstraße soll soweit als möglich ein mittiger Grünstreifen vorgesehen werden, dessen genaue Länge in der Vorplanung ermittelt werden soll. Bedarfsorientiert sollen Linksabbiegespuren eingerichtet werden.
- Auf dem Teilstück Ruhrbrücke - Schützenstraße soll zur ÖV-Beschleunigung eine separate Busspur eingerichtet werden.
- Beidseitige Radverkehrsanlagen werden gewünscht. Gegenüber dem Element Radfahrstreifen bestehen keine Bedenken.
- Sollte sich der Status Quo der Rahmenbedingungen ändern, muss auch die Planung überarbeitet werden.

Auf der B236 besteht noch kein Konsens bzgl.

- Anzahl der erforderlichen Fahrspuren nördlich der Autobahnanschlussstelle,
- Linksabbiegevorgang auf das Gelände der Firma Augsburg, ggf. Belieferung nur aus nördlicher Richtung. Dies wird die Firma Augsburg auch hausintern und unter logistischen Gesichtspunkten nochmals überdenken,
- Zukunft des Robert-Koch-Platzes: städtebaulich umgestalteter Platz oder Parkplatz?
- Ausbildung der Knotenpunkte B236/Am Dohrbaum bzw. B236/Karl-Gerharts-Straße (Lichtsignalanlage oder Kreisverkehr).

Es folgen Wortbeiträge der Workshop-Teilnehmer.



Herr Erdmann, SPD

Herr Erdmann erkundigt sich nach der anvisierten Zeitachse, innerhalb derer die Umgestaltung stattfinden kann.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge erklärt, dass von Seiten der Stadt Schwerte Baurecht besteht. Nach erfolgter politischer Abstimmung müsste demnach die Bürgerbeteiligung stattfinden.

Herr Adam, Straßen.NRW

Herr Adam erläutert, dass von Seiten Straßen.NRW die Finanzierung gesichert ist, dass die Genehmigung der Planungen durch den Landesbetrieb Münster nun in die Wege geleitet werden muss. Demnach sei mit dem Ende der Planungsphase für das Ende des Jahres 2003 zu rechnen.

Unklar ist jedoch noch, wie schnell sich die DB AG an den Planungen beteiligen wird.

Herr Erdmann, SPD

Herr Erdmann fasst zusammen, dass es sich demnach um eine Zeitachse von 5 Jahren handelt. Er bittet daher um frühzeitige Berücksichtigung der Umgestaltung der Knotenpunkte Ostendamm und Bergische Straße.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge gibt zu bedenken, dass seiner Einschätzung nach die Umgestaltung der Knoten aus finanziellen Gründen nicht zu leisten sein wird.

Herr Baumeister, Stadt Schwerte

Herr Baumeister erklärt, dass die Planungen bereits vorliegen, dass nun die Abstimmung mit Straßen.NRW zur Einbindung der Maßnahme in die Umgestaltung der B236 wichtig ist.

Frau Blank, CDU

Nach Ansicht von Frau Blank hätten die Entwürfe von Straßen.NRW und SVK bereits aufeinander abgestimmt im Verkehrsworkshop präsentiert werden sollen.



Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen merkt an, dass es sich um einen Workshop handelt, d.h. der Arbeitscharakter und nicht die Präsentation fertiger Entwürfe im Vordergrund stehen. Demnach ist ein Hauptanliegen gewesen, die Bandbreite verschiedener Entwürfe vorzustellen, zu diskutieren und entsprechend zu modifizieren. Zwischen einem Workshop und einem politischen Ausschuss muss unterschieden werden.

Herr Freistühler, SPD

Herr Freistühler bekräftigt die Erläuterung von Herrn Kaulen. Die Darstellung unterschiedlicher Entwürfe haben den notwendigen Abwägungsprozess und die Möglichkeiten der Gestaltung deutlich gemacht.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge erklärt, dass die Planungen des SVK bei Straßen.NRW, Niederlassung Hagen, vorgestellt worden sind. Daraufhin wurden überraschend neue Planungen durch Straßen.NRW präsentiert, deren Vorstellung für den nächsten Workshop anvisiert wurde. Ein Abgleich der Planungen aufeinander ist demnach nicht beabsichtigt gewesen, um die Vielfalt nicht einzuschränken.

Herr Dieckmann, CDU

Im Folgenden stellt Herr Dieckmann seine Planungsüberlegungen vor, auf dem Knoten B236 Karl-Gerharts-Straße einen Kreisverkehr einzurichten. Aus Platzgründen müsste das Eckhaus Nr. 40 jedoch abgerissen werden, was aus eigentumsrechtlicher Sicht unproblematisch ist, da der Eigentümer bereit zum Verkauf des Grundstückes ist.

Herr Kaulen, SVK

Herr Kaulen bestätigt, dass die Einrichtung eines Kreisverkehrs sicherlich Qualitäten hat.

Herr Kluge, Stadt Schwerte

Herr Kluge betont nochmals, dass die Planungen zur Umgestaltung der B236 im vorhandenen Straßenraum stattfinden und die dazu benötigten Flächen Eigentum des Bundes/der Stadt Schwerte sind. Das Baurecht besteht bereits für den nördlichen Teil der



B236, während es für den südlichen noch geschaffen werden muss. Die Entwicklung von Visionen sieht Herr Kluge als positiv an.

Herr Kaulen, SVK

Um 19 Uhr beendet Herr Kaulen den 3. Verkehrsworkshop der Stadt Schwerte mit dem Ausblick, dass die Ergebnisse dieses Workshops in die Planung eingearbeitet den Teilnehmern erneut vorgestellt werden, um sie daraufhin der Politik zu präsentieren.

Herr Kaulen bedankt sich für die rege und konstruktive Teilnahme und wünscht allen einen schönen Nikolaus.



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / DÜLMEN

Teilnehmerliste.xls

04.12.02

Teilnehmerliste

3. Verkehrsworkshop der Stadt Schwerte, 05.12.2002

Name	Vorname	Institution	Anschrift	Telefon	eMail
Böckler	Herbert	M	Schwerte		
Wentzek	Gabriele	Die Grünen	Schwerte	02304 2913	
Schulken	Wolfgang	FDP	Schwerte	12304/2113	wolfgang.schulken@t-online.de
Matthias	Ginela	Rat	"	70495	Ginela.Matthias@t-online.de
Schoff	Reinhold	Rat	Schwerte	02304/1487	reinhold.schoff@rubanet.net
Dieckmann	Herbert	Rat CDU	"	15225 01751618255	
BITTER	WALTHER	"	"	02304- 14585	
BLANK	OLGA	WfS-Fraktion	"	02304 104382 PR: 990440	
WACHSMUTH	ROLF	-II-	-II-	02304 972151	
Adams	Reinold	Shoppen NEW NE Hoppe	Hagen	02137/8002 778	
EHRICH	Ulrich Christen	IHK zu Dortmund	Do	0231/5417- 246	U.EHRICH@DORTMUND.IHK.DE
Neugebauer	Jürgen	Kreis Unna, GO	Unna	0230371066	
R. Vangerow	Romana	SPD Rat	Schwerte	02304-23488	
Beumer	Gerhard	* Sachk. Büro	"	02304-70177	beumer@stadtschwerte.de
Bliese	Jürgen	SPD Rat	Schwerte	02304-10489	Fax 70483
Freistühler	Hubert	PVA	Schwerte	02304-75460	
Engelhardt	Bruce	PVA / SPD	Schwerte	42148	
Klinge	Hubert	Stadt Schwerte	Schwerte	02304/10460	
Zimmer	Günther	" "	"	104625	
Hoppe	Dirk	" "	"	104-604	
FRINE-KEES	DIETMAR	" "	"	114-643	
Erdmann	Rolf	SPD PVA	Schwerte	02304/ 44682	
Wolle	Goald	CDU	Schwerte	02304/ 82877	
Angsburg	Matthias	GC Augsburg	Schwerte	94111-0	