

Stadt Schwerte

IV. Verkehrs-Workshop

Verkehrsführung Innenstadt Schwerte

15. September 2003, 15 - 21 Uhr

Bürgersaal des Rathauses I





Impressum

**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**

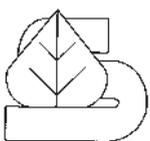
www.svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4
Deliusstraße 2

info@svk-kaulen.de
Fax: 0241/33 44 5
D-52064 Aachen



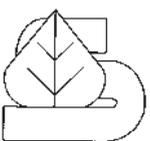
Inhalt

- Einleitung
- Impressionen
- Tagesordnung / Protokoll / Teilnehmerliste
- Gliederungsansicht der Vorträge
- Arbeitsgrundlagen





Einleitung



IV. Verkehrs- Workshop der Stadt Schwerte

Am 15.09.2003 lud die Stadt Schwerte aufbauend auf die Verkehrs-Workshops I-III zum IV. Verkehrs-Workshop in den Bürgersaal des Rathauses der Stadt ein. Unter moderatorischer Leitung von Ralf Kaulen, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen, wurden in der Zeit von 15 bis 21 Uhr Ansätze zur Realisierung der Ziele bezüglich der zukünftigen Verkehrsführung der Innenstadt Schwerte erarbeitet.

Aufbauend auf die Ergebnisse des II. Verkehrs-Workshop wurden in konstruktiver Arbeitsatmosphäre unter Beteiligung zahlreicher Vertreter aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft die Belange der verschiedenen Beteiligten herausgearbeitet und abgewogen.

Sachstandsberichte, erläuternde Vorträge und Diskussionen mündeten auch auf dem IV. Verkehrs-Workshop in die Einteilung von interdisziplinären Arbeitsgruppen, die in intensiven Diskussionen Prioritäten und Realisierungsvorschläge erarbeiteten und sie dem Plenum abschließend vorstellten.

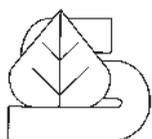
Auch dieses Mal zeigte sich am Ende des Workshops, dass die grundsätzlichen Lösungsansätze zur Verkehrsführung und somit auch zur weiteren Entwicklung der Innenstadt Schwertes nicht weit von einander entfernt sind:

Das bereits auf dem II. Verkehrs-Workshop erarbeitete und nun auf dem IV. Verkehrs-Workshop weiter differenzierte Schleifenerschließungskonzept findet allgemeine Zustimmung.

Es wird Wert darauf gelegt, dass für den umweltverträglichen ÖV, Radfahrer- und Fußgängerverkehr keine Einschränkung für den direkten Verkehrsaustausch zwischen den Sektoren besteht.

Alle AGs befürworteten in diesem Zusammenhang die Ausweisung der Hagener Straße als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und somit ihre Entlastung vom nicht notwendigen Verkehr.

Ebenso einig sind sich die Gruppen über die zu befürwortende beidseitige Erschließung des Parkhauses City Centrum von Osten und Westen des Centrums, wodurch die Hagener Straße nicht mehr als Erschließungsstraße für das Parkhaus genutzt wird. So eröffnet sich für die Hagener Straße die Chance, als Erweiterung der Fußgängerzone zu fungieren und das City Centrum als attraktiv umgestalteten Zielpunkt in die Fußgängerzone zu integrieren. >



An die Firma Hahn Immobilien wird daher die Bitte von Seiten der Stadt Schwerte ausgesprochen, diesen Ansatz auch als Chance für das City Centrum zu verstehen und die Möglichkeiten zur Umorganisation des Basements des City Centrums nochmals zu prüfen, um die beidseitige Erschließung des Parkhauses zu ermöglichen.

Als Kompromisslösung, falls die Firma Hahn der Umorganisation des Basements zur Einrichtung der zusätzlichen westlichen Parkhauszufahrt nicht zustimmen sollte, wird die Öffnung der Hagener Straße im Zweirichtungsverkehr vorgeschlagen. Die AGs vertreten hier marginal unterschiedliche Ansichten.

Die Verbindung Bahnhof - Bahnhofstraße - Postplatz - Fußgängerzone - City Centrum wird von allen Beteiligten als Chance zur Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Schwerte begriffen. Sie sollte daher in ihrer Gesamtlänge als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden.

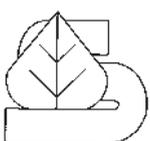
Das Parkraumangebot wird von allen AGs als ausreichend eingestuft. Es wird jedoch der Hinweis ausgesprochen, die Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Schwerte weiter zu beobachten und das Parkraumangebot bei steigender Nachfrage ggf. zu erhöhen.

Der anvisierte Zeitpunkt des Abschlusses der Arbeiten für das Konzept zur Verkehrsführung in der Innenstadt wird in engem Zusammenhang mit der Umgestaltung der B 236 als sinnvoll erachtet.

Es wird weiterhin allgemein Wert auf eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gelegt, die die Bevölkerung frühzeitig über das Konzept, den Projektfortschritt und die damit verbundenen Chancen informiert.

Herr Kaulen bedankt sich um 21 Uhr bei den Anwesenden für die intensive und konstruktive Zusammenarbeit und formuliert an Herrn Mueller die Bitte, die Ergebnisse an die Geschäftsleitung Hahn weiterzuleiten, um in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schwerte die Konzepte zur Verkehrsführung und somit auch zur Entwicklung der Innenstadt Schwerte einen großen Schritt weiter zu bringen.

Diese Dokumentation fasst die Ergebnisse des IV. Verkehrs-Workshops in Wort und Bild zusammen und gibt Ihnen einen Einblick in die Geschehnisse dieses konstruktiven Tages.

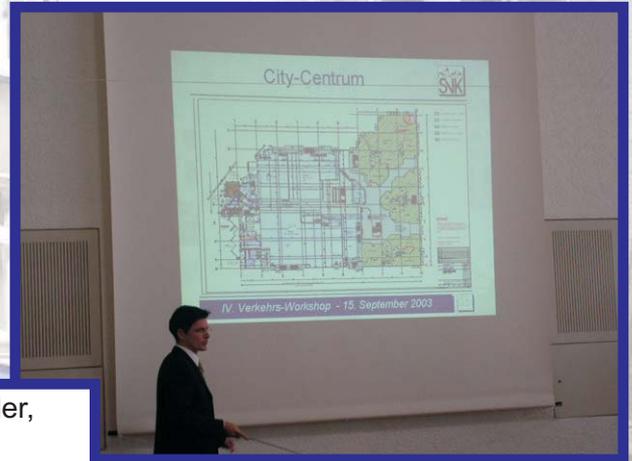




Impressionen



Um 15 Uhr begrüßt Herr Kaulen die zahlreichen Anwesenden und fasst zum Einstieg in das Thema kurz die Ergebnisse der Workshops II und III zusammen.



Daraufhin gibt er das Wort an Herrn Mueller, (Firma Hahn Immobilien) weiter, der dem Auditorium die Planungen für das City Centrum vorstellt und zum Meinungsaustausch einlädt.

Nach diesen umfassenden einleitenden Vorträgen finden auch dieses Mal wieder in der Pause bei Kaffee und Brötchen intensive Diskussionen zum Thema statt.



Die Gespräche am Rande fördern wichtige Informationen zu Tage und steuern einen bedeutenden Beitrag zur konstruktiven Arbeitsatmosphäre bei.



Nach der Pause gibt Herr Geiger (Büro Geiger und Hamburger) einen kurzen Sachstandsbericht zum Thema Grüne Welle und räumt die letzten Zweifel an ihrer Realisierbarkeit aus.



Aufbauend auf diese zahlreichen neuen und wichtigen Informationen geht der intensive Austausch zwischen Vorträgen und Diskussionen im Workshop weiter.

Auch die zweite Pause ist geprägt vom Meinungsaustausch zwischen den verschiedenen Parteien und Vereinigungen.



Bereits auf den vergangenen Workshops hat sich die Interdisziplinarität der Verkehrs-Workshop-Reihe als positiver Input für die komplexen Fragestellungen bewährt.



Nach dieser zweiten Pause fährt Herr Kaulen fort und stellt den Teilnehmern die vom Gremium zu klärenden Problemstellungen und Schlüsselstellen im Schwerter Stadtgebiet vor.



Bereits eingespielt durch die vergangenen Veranstaltungen finden sich schnell Arbeitsgruppen zusammen, die unabhängig von politischer Gesinnung in die Diskussion einsteigen.

Der zu diesem Zweck ausgehändigte Fragenkatalog ist für viele ein willkommener roter Faden, anhand dessen sie sich über die wichtigen Fragestellungen Gedanken machen.



Durch die gleichzeitige Anwesenheit von Vertretern der IHK, der Immobilienfirma, der Verwaltung und der Politik wird ein Ergebnis, das auf breitem Konsens basiert, erarbeitet.

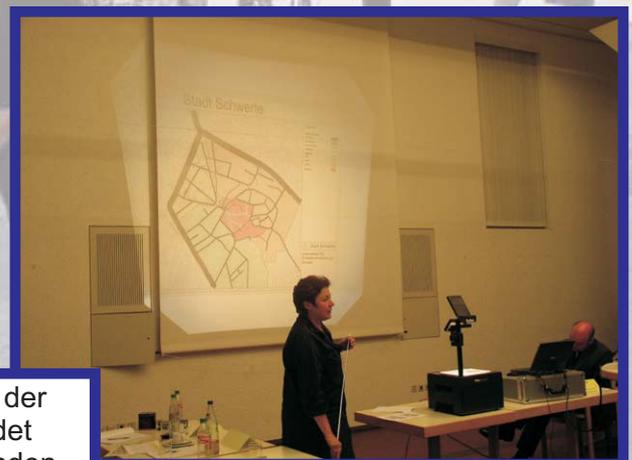
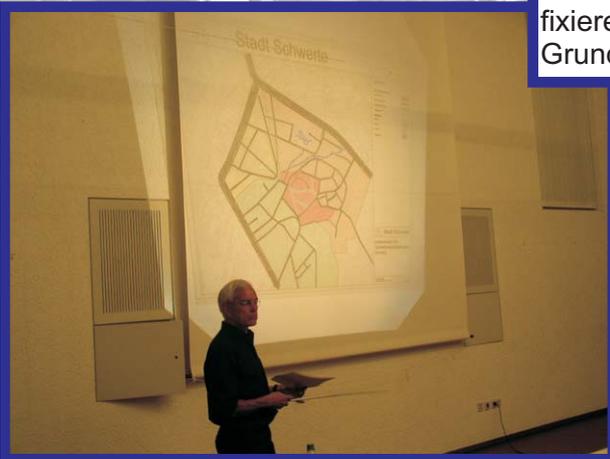


Die Ergebnisse werden auf Grundlage der ausgehändigten Overhead-Folien textlich und zeichnerisch aufbereitet, um später dem Plenum präsentiert werden zu können.

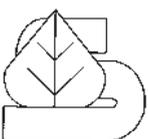


Zum Erstaunen aller gleichen sich die Arbeitsergebnisse trotz ihrer separaten Erarbeitung in den wichtigsten Punkten weitestgehend.

Daher gilt es auch dieses Mal, die Übereinstimmungen als breiten Konsens zu fixieren und die Unterschiede und ihre zu Grunde liegende Intention herauszuarbeiten.

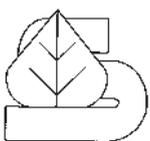


So kann auch der IV. Verkehrs-Workshop der Stadt Schwerte im breiten Konsens beendet werden und als Vorlage für die nachfolgenden politischen Beratungen dienen.





Tagesordnung Protokoll Teilnehmerliste





Tagesordnung

IV. Verkehrsworkshop Stadt Schwerte 15. September 2003

- Verkehrsführung-Innenstadt -

15.00 – 16.30 Uhr: 1. Sitzungsperiode

Rückblick und Darstellung des aktuellen Planungsstandes

- Sachstandsbericht zur Umsetzung der Ergebnisse des III. Verkehrs-Workshops
- zusammenfassende Vorstellung der Ergebnisse des II. Verkehrs-Workshops
- Vorstellung der Planungen der Firma Hahn Immobilien für das City Centrum

16.30 - 17.00 Uhr: Kaffeepause

17.00 – 18.30 Uhr: 2. Sitzungsperiode

Erarbeitung der Realisierungsschritte Verkehrskonzept Innenstadt

- Erläuterung von Realisierungsbeispielen und Erfahrungen aus anderen Städten
- Vorstellung des potenziellen Erschließungsmodells in Szenarien
- Erläuterung der Schlüsselstellen
- Status Quo ÖV und Modifikationspotenzial
- Umsetzungskonzepte für sensible Bereiche
- Akteure und Handlungsmöglichkeiten in Schwerte

18.30 - 19.00 Uhr: Kaffeepause



19.00 – 21.00 Uhr: 3. Sitzungsperiode

Arbeitsgruppen, Erarbeitung von

- Erschließungsalternativen
- Straßenhierarchien
- Plan zur zeitlichen Umsetzung

Plenum

- Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse und Formulierung der gemeinsamen Zielsetzung



Protokoll

IV. Verkehrsworkshop der Stadt Schwerte auf Einladung der Stadt Schwerte

- Datum: 15. September 2003, 15-21 Uhr
- Ort: Rathaus 1 der Stadt Schwerte
- Anwesende: s. Anlage
- ausgehängte Planunterlagen:
 - Status Quo fließender Verkehr
 - Status Quo ruhender Verkehr
 - Status Quo Nutzungsanalyse
 - Status Quo Verkehrserschließung Kfz
 - potenzielles Kfz-Schleifen-Erschließungskonzept



1. Sitzungsperiode

Herr Sokolowsky eröffnet um 15 Uhr den IV. Verkehrs-Workshop der Stadt Schwerte mit dem Thema "Verkehrsführung Innenstadt" und begrüßt die Anwesenden. Danach gibt er das Wort weiter an Herrn Kaulen.

Herr Kaulen lädt die Anwesenden ein, sich der Runde vorzustellen und erklärt daraufhin kurz den geplanten Tagesablauf.

Rückblick III. Verkehrs-Workshop

Herr Kaulen stellt im Folgenden zusammenfassend die unter moderatorischer Leitung des SVK durch den letzten Workshop III zum Thema B 236 erarbeiteten Ergebnisse vor.

Er berichtet, dass über die Gestaltung des südlichen Teilstücks Talweg/Ostenstraße Konsens über Straßenraumaufteilung und -gestaltung erzielt wurde, dass in puncto Radverkehrsführung in Form von Radfahrstreifen oder baulichem Radweg jedoch noch Abstimmungsbedarf besteht.

Für das nördliche Teilstück Bergstraße/Talweg bestehen von Seiten Straßen.NRW noch Unsicherheiten über die Prognosewerte der zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen und der daraus resultierenden Fahrspuranzahl. Für Frühjahr/Sommer 2003 wurde seitens Straßen.NRW ein neues Gutachten angekündigt, das eine neue Leistungsfähigkeitsberechnung beinhalten soll. Herr Kaulen berichtet, dass dieses Gutachten bislang jedoch noch nicht beim SVK eingetroffen ist (s. Anlage Power Point).

Rückblick II. Verkehrs-Workshop

Während im II. Workshop das Hauptthema die Ziele für die weitere Innenstadtentwicklung waren, soll sich der IV. Verkehrs-Workshop schwerpunktmäßig mit den Umsetzungsstrategien zur Realisierung dieser Ziele befassen.



Herr Kaulen fasst daher als Resultat des II. Workshops nocheinmal die verschiedenen Funktionen zusammen, die eine Innenstadt erfüllen sollte. Er resumiert Erwartungshaltungen, Chancen und Potenziale eines attraktiven Stadtzentrums, weist auf die Notwendigkeit einer zielgerichteten Innenstadtentwicklung hin und definiert die Aufgaben an die Stadtentwicklung, die aus dem interkommunalen Wettbewerb und der Attraktivität einer Innenstadt in Verbindung mit einer abgestimmten Verkehrserschließung resultieren (s. Anlage Power Point).

Die Arbeiten zum II. Verkehrs-Workshop bildeten die Grundlage für den politischen Beschluss zur Weiterbearbeitung dieser im Konsens erzielten Ergebnisse. Der PUA der Stadt Schwerte beschloss am 17.06.2002 neben der Weiterverfolgung der in den Workshops erarbeiteten Ziele, Beckstraße und Hagener Straße in ihrer Baulast zu tauschen und die Hagener Straße durch ihre Einstufung als Stadtstraße von der Verpflichtung, auch Schwerlast- und Durchgangsverkehr aufnehmen zu müssen, zu entbinden.

Ziel des IV. Verkehrs-Workshops ist es daher, entsprechend der Zielsetzung Handlungsaufträge für die verschiedenen Beteiligten zu formulieren und eine Zeitschiene zur Realisierung der Umsetzungsschritte zu erarbeiten.

Veränderte Rahmenbedingungen seit der politischen Beschlussfassung 23.09.2002

Seit der letzten politischen Beschlussfassung haben sich einige Rahmenbedingungen geändert. Herr Kaulen gibt das Wort daher zunächst an Herrn Andreas Mueller, Mitarbeiter der Firma Hahn Immobilien weiter, der die geplanten Umbaumaßnahmen für das City Centrum vorstellt, das bekanntlich eine wichtige Schlüsselposition im Verkehrskonzept Innenstadt einnimmt.

Herr Mueller (Hahn Immobilien)

Herr Mueller stellt das Planungskonzept der Firma Hahn Immobilien vor.

Er erläutert zunächst die Probleme im Umgang mit der existenten Bausubstanz des City Centrums, die besonders im Basement im derzeitigen Zustand nicht jedes Nutzungskonzept zulassen.



Daher beabsichtigt die Firma Hahn, den Gebäudekomplex, der heute wenig attraktiv ist, da er durch niedrige Decken, dunkle Wegeverbindungen und uneinsichtige Winkel im inneren des Gebäudes geprägt ist, zukünftig heller, großzügiger und freundlicher zu gestalten. Das Gebäude soll sich selbstbewusst auch nach außen öffnen und die Besucher aus der Fußgängerzone Mährstraße kommend zum Rundgang durch das Gebäude einladen. Die Assoziationen hochwertig, hell und freundlich sollen das Gebäude zukünftig dominieren.

Bzgl. der zukünftigen Nutzung sind bereits Gespräche mit verschiedenen potenziellen Mietern geführt worden. Die Firma Kaiser's konnte als Mieter für das Basement interessiert werden. Die Zusagen der übrigen kleineren Mieter sind oftmals an die Ansiedlung der Firma Kaiser's gebunden, da sie sich von ihr eine Magnetfunktion und somit eine größere Attraktivität des gesamten Standortes versprechen. Insgesamt wird ein Branchenmix angestrebt, der vom Drogeriemarkt über Getränkemarkt bis hin zu textilem Einzelhandel reicht. Besonders dem Marktsegment Jugendliche soll durch die Ansiedlung von Textilgeschäften mit junger Mode und einem Fitnessstudio Rechnung getragen werden.

Die heute existente Zufahrt der Tiefgarage von der Brückstraße aus soll bestehen bleiben. Um die Besucher sowohl aus dem Westen als auch aus dem Osten der Stadt in der Parkhaus und aus ihm heraus leiten zu können, wird die Öffnung der Hagener Straße im Zweirichtungsverkehr von Seiten des Investors stark befürwortet. Die Firma Hahn gibt zu bedenken, dass eine zusätzliche Erschließung des Parkhauses von Westen aus erhebliche Kosten verursachen würde, deren Deckung nach dem derzeitigen Stand der Verhandlungen nicht gewährleistet ist.

In Vorgesprächen mit Herrn Kaulen ist Herr Mueller davon überzeugt worden, dass die Entlastung der Hagener Straße vom nicht notwendigen motorisierten Individualverkehr und die damit verbundene verbesserte Querbarkeit für den Fußgängerverkehr nicht als Beeinträchtigung für das City Centrum und das Parkhaus zu verstehen ist, sondern, dass sich in ihr auch für diesen Standort die Chance bietet, das City Centrum als attraktives Ziel in die Fußgängerzone einzubeziehen. Die Hagener Straße würde durch die Verkehrsreduzierung gleichsam als Teil der Fußgängerzone eine verknüpfende Funktion übernehmen, und das City Centrum könnte sich noch mehr mit einladender Geste nach außen öffnen. Voraussetzung für die Nutzung dieser Chance ist jedoch die Erschließung des Parkhauses



von Westen aus. Diese ist nach derzeitigem Stand der Planungen jedoch nicht ohne erhebliche bauliche Veränderungen im Basement des Gebäudes möglich. Eine Ansiedlung der Firma Kaiser's auf der derzeit vorgeschlagenen Fläche wäre dann in diesem Umfang nicht mehr möglich.

Herr Mueller erklärt sich daher bereit, der Geschäftsleitung der Firma Hahn das neue Konzept zu erläutern und es zu befürworten. Auch in Gesprächen mit Vertretern der Industrie- und Handelskammer, die auf dem IV. Verkehrs-Workshop vertieft wurden, wurde bereits Kooperationsbereitschaft signalisiert.

Frau Stellmacher (B 90/Die Grünen)

Frau Stellmacher betont noch einmal, dass die Erschließung des Parkhauses von Westen und die damit verbundene mögliche Anbindung des City Centrums an die Fußgängerzone für die Stadt Schwerte und den Investor ihrer Ansicht nach die optimale Lösung darstellt.

Herr Mueller (Firma Hahn)

Herr Müller bekräftigt, dass er dieses Konzept inhaltlich befürwortet, verweist aber nochmals auf die im Falle der Westerschließung des Parkhauses mit der Umorganisation verbundenen noch ungedeckten Kosten. Des Weiteren ist unsicher, ob die Firma Kaiser's ihr Mietinteresse in diesem Fall weiterhin aufrecht erhalten wird. Sobald die Finanzierung der Baumaßnahmen auch unabhängig von der Firma Kaiser's gewährleistet wäre, würde dieser sicherlich für alle Beteiligten besten Lösung nichts mehr im Wege stehen. Herr Mueller signalisiert weiterhin Bereitschaft, der Geschäftsleitung diese Lösung nahe zulegen.

Herr Sokolowsky (CDU-Fraktion)

Herr Sokolowsky äußert seine Verwunderung darüber, dass die Sperrung der Hagener Straße für den MIV nun erneut zur Diskussion steht, obwohl sie als Ergebnis des II. Verkehrs-Workshops vorgestellt wurde.

Herr Mueller (Hahn Immobilien)

Herr Mueller weist darauf hin, dass zum Zeitpunkt der Durchführung des II. Verkehrs-Workshops eine zusätzliche Zufahrt von der Westenstraße aus im Gespräch war, die allerdings zwischenzeitlich aufgrund der Einwände der Anwohner nicht mehr realisierbar ist.



Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen berichtet die Annahme, dass die Sperrung der Hagener Straße für den MIV auf dem II. Verkehrs-Workshop beschlossen worden sei dahingehend, dass als Ergebnis des II. Verkehrs-Workshops das Ziel formuliert wurde, eine bessere Verknüpfung der Fußgängerzone Mährstraße mit dem City Centrum zu erreichen. Die Verkehrsreduzierung auf der Hagener Straße durch die Beschränkung auf die absolut notwendigen Verkehre ist daher Konsens. Die Sperrung der Hagener Straße wurde auf diesem Workshop de facto jedoch nie beschlossen.

Herr Mueller (Hahn Immobilien)

Herr Mueller weist nochmals darauf hin, dass alles, was an dem bestehenden Konzept, das von der Öffnung der Hagener Straße für den Zweirichtungsverkehr ausgeht, geändert wird, die bereits gewonnenen Investoren wieder in Frage stellt, da sich dann die Rahmenbedingungen ändern.

Herr Weist (WfS)

Herr Weist äußert seine Verwunderung darüber, dass immer noch über die Westerschließung des Parkhauses diskutiert wird, obwohl sie von allen Beteiligten als die vorteilhafteste Lösung angesehen wird.

Herr Mueller (Hahn Immobilien)

Herr Mueller betont, dass das Mietinteresse vieler kleinerer Mieter voraussichtlich stark abnehmen würde, wenn sich die Firma Kaiser´s nicht im City Centrum ansiedeln würde. Die zur Verfügung stehenden 8.600 qm Nutzfläche im Vergleich zu den eigentlich notwendigen 14.000 qm Nutzfläche zur erfolversprechenden Entwicklung eines solchen Standortes stellen sich ohnehin bereits als ein Problem des Objektes dar. Der eigentlich sinnvolle Abriss des Gebäudes steht jedoch aus verschiedenen oft erörterten Gründen nicht zur Diskussion.

Als Argument für eine Beruhigung der Hagener Straße und die Erschließung des Parkhauses ebenfalls von Westen spricht, dass die Fußgängerzone Mährstraße in diesem Fall gleichsam als Erweiterung der Geschäftsflächen des City Centrums angesehen werden könnte, wodurch die Attraktivität des Standortes City Centrum wieder gesteigert würde.



Herr Mueller erklärt, dass die im Basement des City Centrums befindliche Technik aus heutiger Sicht stark überdimensioniert ist und einen Großteil der Fläche in Anspruch nimmt.

Auch hier könnte für die Zufahrt aus Richtung Wilhelmplatz Fläche gewonnen werden, wenn die Frage der Finanzierbarkeit geklärt wäre.

Herr Wehling (FB Recht und Ordnung)

Herr Wehling regt an, sich auf den Sachstand des politischen Beschlusses zurückzubesinnen und von diesem Punkt die Diskussion erneut in alle Richtungen zu führen.

Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen betont, dass die Diskussion im IV. Verkehrs-Workshop aufbauend auf den Beschluss des PUA vom 17.06.2002 wieder offen ist und dieser IV. Workshop in seiner Funktion als beratendes Gremium der Politik verschiedene Szenarien unabhängig von der Entscheidung der Firma Hahn Immobilien entwickeln sollte.

Da die abschließende Entscheidung der Firma Hahn noch nicht getroffen worden ist, sollte als Resultat des Workshops nicht nur eine Lösung als die Beste favorisiert werden, sondern auch eine zweite Priorität definiert werden, die alternativ vom Gremium unterstützt wird.

Herr Dr. Folkers (B 90/Die Grünen)

Herr Dr. Folkers stellt den Sinn dieses Workshops in Frage, da die Entscheidung über die Zukunft des City Centrums letztendlich alleine von der Firma Hahn abhängig zu sein scheint.

Herr Mueller (Hahn Immobilien)

Herr Mueller unterstützt den Vorschlag von Herrn Kaulen zum weiteren Verfahren und betont, dass die Zukunft des City Centrums nicht ausschließlich von der Firma Hahn abhängig ist, sondern von verschiedenen weiteren Faktoren beeinflusst wird. Daher sollten auf jeden Fall zwei Szenarien erarbeitet werden.

Herr Kaulen (SVK)



Herr Kaulen berichtet, dass er im Vorfeld in Gesprächen mit Herrn Mueller erfahren habe, dass nach Vorgabe der Geschäftsleitung bis Ende 2003 eine Lösung für das City Centrum gefunden werden muss. Dieses Datum gilt demnach auch für die zu schaffenden Rahmenbedingungen für eine zusätzliche Erschließung des Parkhauses von Westen aus und die dadurch möglichen Potenziale für eine weitgehende Sperrung der Hagener Straße für den MIV.

Demnach wird Herr Mueller das Votum des IV. Verkehrs-Workshops der Geschäftsleitung mitteilen und daraus ein potenzielles Umsetzungskonzept ableiten.

Herr Weiher (SPD)

Herr Weiher weist nocheinmal darauf hin, dass das Problem der Finanzierung sich dadurch immer noch nicht lösen lässt.

Herr Mueller (Firma Hahn)

Nach Aussage von Herrn Mueller ist die Belastung des City Centrums durch ein Darlehen nicht zu verneinen. Es besteht jedoch ggf. die Möglichkeit, eine Umschichtung eines Teils des Darlehns auf ein anderes Objekt vorzunehmen. Über die Übernahme der dazu notwendigen Bürgschaft steht die Firma Hahn mit der IHK in Verhandlung. Eine endgültige Zusage gibt es jedoch noch nicht.

Herr Sokolowsky (CDU-Fraktion)

Herr Sokolowsky stellt fest, dass die Nutzung des Basements flexibel ist und sich seinem Eindruck nach alle Fraktionen für eine primär fußläufige Erschließung der Hagener Straße aussprechen.

Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen betont nochmals, dass diese für die Innenstadtentwicklung Schweres richtungsweisende Entscheidung bzgl. potenzieller Verknüpfung Fußgängerzone, Hagener Straße und des City Centrums im Rahmen des IV. Verkehrs-Workshops unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen noch zu erarbeiten ist. Die Hagener Straße muss als Teil des "Gesamtkonzept Innenstadt" betrachtet werden.

Herr Dr. Folkers (B 90/Grüne)



Herr Dr. Folkers betont, dass es aus stadtplanerischer Sicht nur eine sinnvolle Entscheidung im Umgang mit dem City Centrum gibt, die allerdings die Umorganisation des Basements erforderlich macht. Der Workshop sollte daher seine Energie auf die Entwicklung einer realisierbaren und der Geschäftsleitung Hahn präsentablen Lösung konzentrieren.

Herr Mueller (Firma Hahn)

Herr Mueller betont, dass seine Anwesenheit auf dem Workshop bereits von Seiten der Firma Hahn als Zeichen der Kooperationsbereitschaft zu sehen ist.

Er weist daher nochmals auf die Notwendigkeit der Entwicklung von Alternativszenarien hin, damit als Resultat des IV. Verkehrs-Workshop auf jeden Fall ein von allen Beteiligten befürwortetes Konzept verabschiedet wird.

Die für die Erschließung des Parkhauses von Westen her zu deckenden Umbaukosten sind in ihrer Bedeutung trotz allem nicht zu unterschätzen. Sie müssen daher in einem nächsten Schritt kalkuliert werden, damit ein akzeptables Finanzierungskonzept erarbeitet werden kann.

Herr Wehling (FB Recht und Ordnung)

Herr Wehling regt an, die Planungen für das City Centrum in ein Gesamtkonzept einzubinden, in dem z.B. die private Fläche gegenüber des City Centrums weiterentwickelt und für ein Parkhaus genutzt werden könnte. Die heute bereits schlechte verkehrliche Anbindung der Rohrmeisterei spricht ebenfalls für diese Möglichkeit. Herr Wehling stellt daher das bislang erarbeitete Konzept nocheinmal grundsätzlich in Frage.

Herr Schilken (FDP)

Herr Schilken spricht sich gegen dieses Vorgehen aus und erläutert, dass der Vortrag von Herrn Mueller die grundsätzlich zur Debatte stehenden Möglichkeiten aufzeigt und dass der Workshop daher dieses Angebot annehmen und zwei alternative Lösungen erarbeiten sollte, die diese gebotene Chance nutzen.

Kaffeepause

mit Gelegenheit zur detaillierten Betrachtung der ausgehängten Planunterlagen



2. Sitzungsperiode, 1. Teil

Nach der Pause gibt Herr Kaulen das Wort an Herrn Geiger, Firma Geiger und Hamburger, weiter, der von Seiten der Stadt Schwerte mit der Erarbeitung der Grünen Welle für den Bereich B 236 und die Achse Karl-Gerhardt-Straße/Béthunestraße beauftragt wurde.

Herr Geiger erklärt, dass nach intensiver Prüfung der Gegebenheiten die Einflussfaktoren Geschwindigkeitsniveau, Abstand der Knoten zueinander und Umlaufzeiten dahingehend entsprechend beeinflussbar sind, dass die Grüne Welle für diesen Bereich problemlos realisierbar ist.

Er unterstützt das Konzept der Erschließung der Innenstadt über einen 3/4-Ring mit interner Schleifenerschließung und bestätigt, dass dieses Konzept lichtsignaltechnisch problemlos zu realisieren ist. Er kündigt an, dass die Ergebnisse der Untersuchung Ende September der Stadt Schwerte vorliegen werden.

Frau Stellmacher (B 90/Grüne)

Frau Stellmacher berichtet, dass in einem weiteren Workshop, der sich mit dem Bahnhofsvorplatz beschäftigt, derzeit die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Gasstraße diskutiert wird. Sie stellt daher an Herrn Geiger die Frage, ob auch dieser Kreisverkehr in die Grüne Welle integriert werden könnte.

Herr Geiger (Büro Geiger und Hamburger)

Herr Geiger erklärt, dass er von diesen Überlegungen in Kenntnis gesetzt worden ist. Erfahrungsgemäß sei ein Kreisverkehr nicht problemlos in eine Grüne Welle integrierbar, da er in seinem Verkehrsfluss nicht beeinflussbar ist. Ggf. müssten bestimmte Knoten aus dem Konzept ausgekoppelt und mit einer verkehrsabhängigen Einzelsteuerung ausgestattet werden. Grundsätzlich ist für die Gewährleistung einer Grünen Welle die Einrichtung einer Lichtsignalanlage empfehlenswerter, als die eines Kreisverkehrs.

Frau Dudeck (Oberschicht Schwerte)

Frau Dudeck äußert sich skeptisch, ob der zur Verfügung stehende Platz die Einrichtung eines Kreisverkehrs überhaupt ermöglichen würde.



Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen weist darauf hin, dass dies nicht Auftragsbestandteil für das Büro Geiger und Hamburger gewesen ist und daher einer gesonderten Betrachtung bedarf.

Herr Erdmann (SPD)

Herr Erdmann erfragt in diesem Zusammenhang, ob im Bereich Robert-Koch-Platz die Grüne Welle ebenfalls zu realisieren sei.

Herr Geiger (Büro Geiger und Hamburger)

Herr Geiger bejaht dies.

Herr Kaulen dankt Herrn Geiger für seinen zusammenfassenden Bericht.



2. Sitzungsperiode, 2. Teil

Herr Kaulen leitet daraufhin zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für die Schwerter Innenstadt über.

Er erläutert nocheinmal die Systematik einer Schleifenerschließung, die am Beispiel der Stadt Houten (NL) bereits auf dem II. Verkehrs-Workshop vorgestellt wurde und ergänzt dieses Beispiel um die Stadt Aachen als weiteres Beispiel.

In Aachen wurde zur Vermeidung der nicht notwendigen Kfz-Verkehre in der Innenstadt, mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung der fußläufigen Erschließung die existente Ringerschließung für den MIV in Teilen unterbrochen bzw. der Verkehrswiderstand wurde erhöht.

Nach Ansicht von Herrn Kaulen ist dieses Beispiel auch auf die Situation und die Ziele der Stadt Schwerte übertragbar (s. Anlage Power Point).

Herr Kaulen stellt zur weiteren Erläuterung die vom SVK in Vorbereitung dieses Workshops erstellten Pläne vor. Er geht auf die existenten Quell- und Zielpunkte in Schwerte ein, zeigt sensible Nutzungsbereiche auf, definiert existente und potenzielle Hierarchien im Straßennetz und leitet daraus Schlüsselstellen ab, die zur Erarbeitung der Ziele für die Innenstadtentwicklung zwingend einer detaillierten Betrachtung bedürfen.

Er weist darauf hin, dass die Grundlage für eine Entscheidungsfindung die Infragestellung des Status Quo sein sollte.

Das von Seiten des SVK erarbeitete Verkehrskonzept sieht die Einteilung der Schwerter Innenstadt in drei sog. "Sektoren" vor. Jeder Sektor wird primär vom 3/4- Ring Beckestraße/Karl-Gerhardt-Straße/Béthunestraße als Verkehrsstraße erschlossen und für den MIV über eine als Schleife ausgebildete Erschließungsstraße, von der aus das Innere des Sektors feinerschlossen wird, angebunden. Zwischen den drei Sektoren besteht für den MIV über die Erschließungsstraßen keine Möglichkeit des Verkehrsaustausches. Auf diese Weise werden Durchgangsverkehre unterbunden und die Erschließung der Schwerter Innenstadt für den MIV trotzdem gesichert.



Für den umweltverträglichen öffentlichen, Radfahrer- und Fußgängerverkehr besteht keine Einschränkung für den direkten Verkehrsaustausch zwischen den Sektoren.

Die Verbindung im Umweltverbund vom Bahnhof über die Bahnhofstraße, die Fußgängerzone bis hin zum City Centrum wird durch dieses Konzept gestärkt und als Einheit begriffen. Dieses Konzept leistet somit durch die Reduzierung der nicht notwendigen Durchgangsverkehre in der Schwerter Innenstadt einen erheblichen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum.

Herr Trappmann (CDU-Fraktion)

Herr Trappmann unterstreicht die Chance, das Sektoren Modell für ein potenzielles Orientierungssystem in Schwerte zu nutzen: Durch Übersichtstafeln auf dem Haupterschließungsring und eine entsprechende Farbgebung für jeden Sektor könnte die Orientierung erleichtert werden, wenn dem Nutzer erklärt wird, dass er z.B. den blauen Sektor aufsuchen muss, um sein Ziel auf kürzestem Weg zu erreichen.

Herr Trappmann betont weiterhin, dass entsprechende Öffentlichkeitsarbeit Grundlage für die Information der Bevölkerung über diese Hilfestellung ist.

Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen unterstützt den Vorschlag zur farblichen Unterscheidung der Sektoren und verweist in diesem Zusammenhang auf das Orientierungssystem der Stadt Kalkar, die ihrer Bevölkerung heute bereits ein solches Schema zur Verfügung stellt. Das Beispiel wird zu einem späteren Zeitpunkt im Workshop vorgestellt.

Daraufhin erläutert Herr Kaulen die Schlüsselstellen, die zur Umsetzung des Schleifenerschließungssystems in Schwerte einer genaueren Betrachtung bedürfen. Hierbei handelt es sich speziell um die Bereiche

- Hagener Straße/Westwall,
- Brückstraße und
- Postplatz/Hüsingstraße/Nordwall,



deren zukünftige Erschließungsfunktion von der zukünftigen Funktion und Ausgestaltung der Hagener Straße abhängig ist. Dies wiederum entscheidet sich am Erschließungsmodell, das zukünftig für das Parkhaus City Centrum gewählt wird.

Herr Kaulen stellt in fünf Szenarien alternative Erschließungsmodelle für das Parkhaus City Centrum und die Gestaltung der Brückstraße vor:

- Szenario 1:

Erschließung des Parkhauses City Centrum über Ostenstraße/Brückstraße sowie Westwall unter Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung sowie Sperrung der Hagener Straße für den MIV.

- Szenario 2:

Erschließung des Parkhauses City Centrum über Hagener Straße und Beibehaltung der heutigen Einbahnstraßenregelung für Brückstraße und Ostenstraße.

- Szenario 3:

Erschließung des Parkhauses City Centrum über Hagener Straße, Ostenstraße und Brückstraße im Zweirichtungsverkehr.

- Szenario 4:

Erschließung des Parkhauses City Centrum über Hagener Straße bzw. Ostenstraße sowie Erhöhung des Verkehrswiderstandes für den MIV.

- Szenario 5:

Erschließung des Parkhauses City Centrum über Hagener Straße bzw. Brückstraße sowie Sperrung der Ostenstraße bzw. Erhöhung des Verkehrswiderstandes für den MIV.

Er erläutert die verschiedenen Vorteile und Nachteile (s. Anlage Power Point) und eröffnet die Diskussion.

Frau Stellmacher (B 90/Grüne)

Frau Stellmacher erfragt, ob die Konsequenzen für den Einzelhandel bedacht worden sind, die die Sperrung der Hagener Straße für den MIV haben könnte. Nach ihren Informa-



tionen hat bereits nach Ausweisung der Hagener Straße für den MIV im Einrichtungsverkehr vereinzelt Einzelhandel an der Hagener Straße Insolvenz angemeldet.

Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen räumt ein, dass dieser Aspekt unberücksichtigt geblieben ist, da nach seiner Erfahrung die Kausalitäten zwischen Verkehrsführung und Insolvenz des Einzelhandels meist nicht zwingend gegeben sein müssen und daher nicht ausschließlich die Verkehrsführung Grund für die Umsatzrückgänge im Einzelhandel ist. Die Verkehrsführung ist oftmals nur der "Sündenbock", nicht aber die Ursache für die Probleme des Einzelhandels.

Weiterhin gibt er zu bedenken, dass die vorgestellten Szenarien noch keine endgültigen Entwürfe wiedergeben, sondern lediglich alternative Verkehrsführungen aufzeigen, aus denen die für alle Beteiligten beste Lösung herausgearbeitet werden muss. Erst danach können potenzielle Kausalitäten behandelt werden.

Herr Kaulen betont die Wichtigkeit einer transparenten Verkehrsführung des öffentlichen Verkehrs, damit die Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele grundsätzlich gewährleistet ist.

Weitere Einflussgrößen auf die Akzeptanz der neuen Verkehrsführung bei der Bevölkerung sind die Kategorisierung des Straßennetzes und die entsprechende Gestaltung der Straßenräume: Verkehrsstraßen müssen eine flüssige Verkehrsführung für alle ermöglichen, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche müssen zum Schlendern und Verweilen einladen.

Nur unter Berücksichtigung der Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmer lässt sich ein solches Verkehrskonzept erfolgreich realisieren.

Daher sind auch unbedingt entsprechende Rahmenbedingungen für das Verkehrskonzept zu schaffen und von Anfang an in die Planungen einzubeziehen.

Kaffeepause



3. Sitzungsperiode

Ziel der 3. Sitzungsperiode ist die Erarbeitung von Lösungsansätzen für die zukünftige Verkehrsentwicklung der Schwerter Innenstadt in Arbeitsgruppen. Besonderes Augenmerk liegt dabei u.a. auf

- Einteilung der Erschließungssektoren,
- Einteilung des Straßennetzes in Verkehrsstraßen und Erschließungsstraßen,
- Zukunft des City Centrums,
- Erschließung des Parkhauses City Centrum.

Das SVK gibt daher Arbeitsmaterialien an die frei zusammengestellten Gruppen aus, die einen Fragenkatalog (s. Anlage Power Point) und die relevanten Planausschnitte der Innenstadt mit vorgeschlagenen Sektoreneinteilungen und Schlüsselstellen auf Overhead-Folien beinhalten.

Im Anschluss erarbeitet jede Gruppe 45 Minuten lang einen Entwurf, der ihre Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung der Schwerter Innenstadt wiedergibt.

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

AG I (präsentiert durch Herrn Schilken)

Die AG I unterstützt den Vorschlag des SVK bzgl. Einteilung der Sektoren. Sie modifiziert den von der Béthunestraße aus erschlossenen Sektor dahingehend, dass sie die Sektorengrenze nicht entlang der Rathausstraße zieht, sondern sie weiter nach Osten verschiebt (westlich des Krankenhauses). Der von der Karl-Gerhardt-Straße zu erschließende Sektor wird entsprechend größer.

Die AG befürwortet die Zuordnung des Postplatzes zur verkehrsberuhigten innerstädtischen Zone um die Fußgängerzone und schlägt vor, folgende Straßen zukünftig nicht mehr für den MIV-Durchgangsverkehr freizugeben:



- Kötterbachstraße/Westenstraße
- Hellpothstraße westlich Ostenstraße
- Nordstraße
- Nordwall
- Hagener Straße
- Haselackstraße
- Goethestraße
- Eintrachtstraße
- Friedensstraße (nördlicher Teil).

Sie regt ebenfalls die Sperrung des westlichen Teils der Bahnhofstraße für den MIV an, um dieser Straße neue Impulse und mehr Aufenthaltsqualität zu geben.

Die Hagener Straße wird nach ihrer Vorstellung für den MIV gesperrt und die Erschließung des Parkhauses City Centrum über Westwall und Brückstraße gewährleistet. Um zukünftig die Erschließung des Parkhauses von Westen und Osten zu ermöglichen und die Hagener Straße vom Parksuchverkehr zu entlasten wird die Umorganisation des Basements des City Centrum als sehr wünschenswert herausgestellt und mit der Bitte an Herrn Mueller versehen, dies der Geschäftsleitung der Firma Hahn mitzuteilen.

Als zweite Priorität favorisiert die AG I, lediglich den zur Erschließung der Tiefgarage notwendigen Parksuchverkehr zuzulassen und die Straße für den MIV-Durchgangsverkehr zu sperren.

Als Geschwindigkeitsniveau schlägt die AG auf dem 3/4-Ring eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor, während auf den Erschließungsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen wird. Für die Bereiche Hagener Straße und Bahnhofstraße ist nach Ansicht der AG I eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h anzustreben (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich).

Bezüglich des ruhenden Verkehrs sieht die AG keine Veranlassung, auf existenten Parkraum verzichten zu können.



Die AG betont ausdrücklich, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes von den Einschränkungen ausgenommen werden sollen, um ihre Attraktivität durch entsprechende Systemvorteile zu steigern. Die derzeitige Linienführung des ÖPNV sollte im Hinblick auf ihre Aktualität überprüft werden, da sich gerade der südliche Bereich der Schwerter Innenstadt in den letzten Jahren stark weiterentwickelt hat und seine optimale Anbindung an das ÖPNV-Netz voraussichtlich nicht mehr gegeben ist.

Als Umsetzungszeitraum visiert die AG I die Jahre 2005-2008 an. In dieser Legislaturperiode sollte jedoch noch durch die entsprechende politische Beschlussfassung der Beginn initiiert werden.

Die AG sieht vor, die Umsetzung in der Anfangsphase durch einfach zu realisierende Maßnahmen vorzunehmen, die ohne großen baulichen Aufwand wieder modifiziert und angepasst werden können, sofern die Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg erzielen.

Im Jahr 2008 sollte das Konzept zur Verkehrsführung zusammen mit den Umbaumaßnahmen für die im III. Verkehrs-Workshop behandelte B 236 fertiggestellt sein.

AG II (präsentiert durch Herrn Wehling)

Auch nach Ansicht der AG II sollte die grundsätzliche Einteilung der Sektoren entsprechend dem Vorschlag des SVK vorgenommen werden. Ebenfalls in dieser AG wird jedoch der Vorschlag geäußert, den von der Béthunestraße aus zu erschließenden Sektor nicht an der Rathausstraße zu begrenzen, sondern die Grenze weiter nach Osten zu verschieben (Übergang Nordwall/Wittekindstraße), um die Kuhstraße nicht als einzige Erschließungsstraße für den nördlichen Sektor nutzen zu müssen.

Die Hastingsallee sollte an die Goethestraße nur noch über eine Einbahnstraßenregelung befahrbar sein, um das Krankenhaus als sensible Nutzung vom Erschließungsverkehr möglichst zu entlasten.

Auch nach Ansicht der AG II sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem 3/4-Ring auf 50 km/h und in den Verkehrs- und Erschließungsstraßen auf 30 km/h beschränkt sein.



Das derzeitige Parkraumangebot wird als ausreichend eingestuft, zumal auf die privaten Parkplätze Alte Post und Hengstenberg von Seiten der Stadt Schwerte kein Einfluss genommen werden kann. Im Zuge einer Attraktivierung des City Centrums gibt die AG zu bedenken, dass ggf. die notwendige Anzahl von Parkplätzen nach Fertigstellung der Baumaßnahmen ermittelt werden sollte, da bei Steigerung der Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Schwerte auch mit einem erhöhten Parkraumbedarf aufgrund vermehrter Besucherzahlen zu rechnen ist.

Bezüglich der zukünftigen Verkehrsfunktion der Hagener Straße vertritt die AG II die gleiche Ansicht wie AG I: die Erschließung des Parkhauses City Centrum von Osten und Westen bei gleichzeitiger Sperrung der Hagener Straße für den MIV wird auch hier als die für alle Beteiligten beste Lösung angesehen.

Als zweite Priorität der Erschließung schlägt die AG II die Öffnung der Hagener Straße für den Zweirichtungsverkehr vor. Diese Maßnahme soll verbunden werden mit dem Rückbau der Straße und der Erhöhung des Verkehrswiderstandes. Die Schleife Ostenstraße/Brückstraße soll zu diesem Zweck genauso wie die Verbindung südliche Hagener Straße/Westwall eine eindeutige abknickende Verkehrsführung vorgeben, die die Verbindung über die Hagener Straße als Durchgangsstraße nicht priorisiert. Eine entsprechende Umgestaltung der beiden Zufahrten zur Hagener Straße wird vorausgesetzt.

Ebenso intensiv muss nach Ansicht der AG II Öffentlichkeitsarbeit zum Thema der Ringerschließung forciert werden: der 3/4-Ring darf von der Bevölkerung nicht als Umweg, sondern muss als der schnellste Weg verstanden werden, um durch die Stadt zu gelangen.

AG II stuft den Umsetzungszeitraum als von der Entscheidung der Firma Hahn Immobilien abhängig ein, stellt aber eine zeitnahe Umsetzung als wünschenswert fest.

Um der Bürgerschaft das verbesserte Verkehrskonzept erfolgversprechend nahe bringen zu können, regt die AG II einen gesonderten Workshop zum Thema Öffentlichkeitsarbeit an, in dem die verschiedenen Facetten der Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt und erläutert werden sollen.



AG III (präsentiert durch Frau Stellmacher)

Nach Ansicht der AG III ist die vom SVK vorgeschlagene Sektoreneinteilung zu befürworten. Unter Beibehaltung des Einbahnstraßensystems schlägt die AG vor, den Verkehr stets über den rechten Teil der Erschließungsschleife einfahren zu lassen, um die Orientierung zu erleichtern.

Dem vom SVK vorgeschlagene Schleifensystem stimmt die AG zu und befürwortet darüber hinaus die Sperrung

- der Haselackstraße,
- des Nordwall und
- der Kötterbachstraße

für den MIV.

Sensible Nutzungen wie das Gymnasium und das Krankenhaus sollten eindeutig eine Verkehrsentlastung erfahren.

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit schlägt auch die AG III wie AG I und II vor, auf der 3/4-Ringerschließung eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zuzulassen, während im Erschließungsstraßennetz maximal 30 km/h zulässig sein sollten. Auch von ihr wird für die Hagener und die Bahnhofstraße der Straßentyp verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit maximal 20 km/h präferiert. Die AG erhofft sich durch diese Maßnahme die Aufwertung der Bahnhofstraße und die Attraktivierung der Achse Bahnhof - Bahnhofstraße - Fußgängerzone - City Centrum als zusammenhängender Geschäftsbereich.

Für den Bereich Hastingsallee/Karl-Gerhardt-Straße regt die AG eine Lichtsignalregelung an, um den Verkehrsfluss an dieser Stelle zu verbessern.

Die derzeitige Situation des ÖPNV wird als zufriedenstellend eingestuft. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes von den ausgesprochenen Durchfahrverboten ausgenommen sein sollen, um ihre Attraktivität zu steigern.



Für den Bereich Hagener Straße befürwortet auch die AG III die Erschließung des Parkhauses City Centrum von östlicher bzw. westlicher Richtung bei gleichzeitiger Sperrung der Hagener Straße für den MIV.

Als zweite Priorität schlägt AG III vor, die Hagener Straße nur als Zufahrt zum Parkhaus im Zweirichtungsverkehr freizugeben und den nicht notwendigen Durchgangsverkehr dort nicht zuzulassen. Durch eindeutige Ausschilderung der zur Verfügung stehenden Parkplatzflächen bereits auf der zukünftigen Ringschließung strebt AG III die frühzeitige Lenkung der Parksuchverkehre in die nächstgelegenen Parkhäuser an.

Herr Kaulen (SVK)

Herr Kaulen bedankt sich bei den AGs für die umfangreichen konstruktiven Beiträge und stellt fest, dass in den AGs grundsätzlich Einigkeit herrscht.

Er fasst daraufhin die Ergebnisse zusammen:

Über die Umsetzung der vom SVK vorgeschlagenen Schleifenerschließung der Schwerter Innenstadt besteht weitgehend Konsens. Die exakte Begrenzung der Sektoren im Bereich Béthunestraße bedarf noch einer Feinabstimmung.

Die Planungen der Firma Hahn für das City Centrum werden begrüßt.

Das Parkhaus City Centrum soll entsprechend der neuen Verkehrsführung von Osten bzw. Westen des Centrums erschlossen werden. In diesem Zusammenhang wird der Ausweisung der Hagener Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und ihrer Sperrung für den nicht notwendigen MIV zugestimmt.

An Herrn Mueller wird die Bitte aller Anwesenden formuliert, die durch den Workshop erarbeiteten Ergebnisse als Wünsche der Stadt Schwerte an die Geschäftsleitung der Firma Hahn Immobilien weiterzuleiten und die Kooperationsbereitschaft der Stadt auszudrücken.

Als Kompromisslösung, falls die Firma Hahn der Umorganisation des Basements zur Einrichtung der zusätzlichen westlichen Parkhauszufahrt nicht zustimmen sollte, wird der Öffnung der Hagener Straße im Zweirichtungsverkehr zugestimmt. Bezüglich der Art der auf



der Hagener Straße zulässigen Verkehre bedarf es noch der Feinabstimmung, ob lediglich die zur Erschließung des Parkhauses notwendigen Verkehre in der Hagener Straße zugelassen werden sollen, oder einer grundsätzlichen Öffnung der Hagener Straße jedoch unter Ausbildung eindeutiger, verkehrslenkender Einfahrtsituationen an den Schlüsselstellen Hagener Straße/Ostenstraße und Hagener Straße/Westwall zugestimmt werden soll.

In der Achse vom Bahnhof über die Bahnhofstraße, den Postplatz bis hin zur Fußgängerzone und dem City Centrum wird eine Chance zur Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Schwerte durch Ausweisung eines zusammenhängenden Geschäftsbereiches mit hoher Aufenthaltsqualität und stark reduzierter Verkehrsbelastung gesehen. Auch sie soll daher in ihrer Gesamtlänge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden.

Das Parkraumangebot wird als ausreichend eingestuft. Die Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Schwerte und die damit verbundene Parkplatznachfrage sollen jedoch weiter beobachtet werden, um das Parkraumangebot bei steigender Nachfrage ggf. zu erhöhen, zumal zukünftig mit dem Wegfall der privaten Parkplätze Hengstenberg und Post zu rechnen ist.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen eine Förderung erfahren und generell von den Durchfahrverboten ausgenommen sein.

Mit der Umsetzung soll im Jahr 2005 begonnen werden, nachdem die planerischen Rahmenbedingungen geschaffen worden sind. Der Zeitpunkt des Abschlusses der Arbeiten für das Verkehrskonzept Innenstadt wird in engem Zusammenhang mit der Umgestaltung der B 236 als sinnvoll erachtet.

Speziell im Fall der Hagener Straße wird Wert auf Baumaßnahmen gelegt, die ohne größeren Aufwand modifiziert werden können, sofern das Konzept in der Praxis nicht den erhofften Erfolg erzielen sollte und zu Frustrationen in der Bevölkerung führt.

Das Verkehrskonzept soll durch intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um die Bevölkerung frühzeitig über das Konzept, den Projektfortschritt und die damit verbundenen Chancen zu informieren.

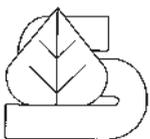


Herr Kaulen bedankt sich um 21 Uhr bei den Anwesenden für die intensive und konstruktive Zusammenarbeit und formuliert an Herrn Mueller die Bitte, die Ergebnisse an die Geschäftsleitung Hahn weiterzuleiten, um in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schwerte die Entwicklung der Innenstadt Schwerte einen großen Schritt weiter zu bringen.

Teilnehmerliste

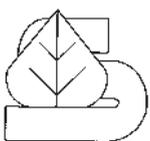
4. Verkehrsworkshop - Stadt Schwerte - 15.09.2003

Name	Vorname	Institution	Anschrift	Telefon	eMail
Schoff	Reinhold	CDU-Fraktion	Neu Ostentor 2 58239 Schwerte	02304/14152 0171/1738389	reinhold.schoff @ruhrnet-online.de
Witter	Welfer	"	Feldstr. 22, Schwerte	02304-14585	-
Dudeck	Diethild	Oberschicht Schwerte	Friedensstr. 31	02304-18395	
Doenicke	Stefan	CDU-Fraktion	Aus Eitelstr. 2, 58239 Schwerte	02304/943552	doenicke@cdi-schwerte.de
Vangerow	Romana	SPD-Fraktion	Teichstr. 6	02304-23488	-
Bliese	Jürgen	SPD-	An den Thunbüschen 25	02304-70489	juergen.bliese@web.de
Brand	Katja	CDU-Fraktion	Reichsloftstr. 122	02304-67309	brand-schwerte@t-online.de
Schulz	Andreas	CDU-Fraktion	Auf-Adolf-Str. 28	02304-943566	schulz@t-online.de
Matthias	Frank	"	Am Elsebad 50	02304-70495	Gisela.Matthias@t-online.de
Schillen	Wolfgang	FDP	Rührblick 7	02304-72113	wolfgang.schillen@t-online.de
Folkers	Gerrit	Grüne	An der Kemmlerstr. 10 58239 Schwerte	02304 72898	gfolkers@web.de
Welling	Hans-Bernd	FB Recht u. Ordnung	Rathausstr. 31 58239 Schwerte	02304/104352	hans-bernd.welling @stadt-schwerte.de
Weist	Schwarz	WPS	Kattenbuschstr. 26a Schwerte	12237	Scho-Weist@ gmx.de
Preiß	Petra	JHK zu Dortmund	Märkische Str. 120 44141 Dortmund	0231/5417-275	p.preiss@dortmund.ihk.de
Müller	Andreas	Hahn Immobilien	Buddestr. 14 51429 Bergisch Gladbach	02204/9490205	amueller@hahnag.de
Geiger	Jürgen	Ing.-Büro Geiger & Hamburger	Ladenspeldersstr. 62 45147 Essen	0201/730088	igh.essen@t-online.de
Brüggemann	Daniela	SVK	Deilusstr. 2 52064 Aachen	0241/37444	
Nowak	CLAUDIA	SVK, AACHEN	DEILUSSTR. 2 52064 AACHEN	0241/33444	CLAUDIA.NOWAK @SVK-KAULEN.DE
Niermann	THORSTEN	CDU-OV-MITTE	THEODERSIR. 24 58239 SCHWERT	02304/973743	THORSTEN.NIERMANN@ T-ONLINE.DE
Ostmann	Suscha	CDU-OV-MITTE	Theoderstr. 24 58239 Schwerte	02304/232163	Suscha.Ostmann@T- online.de
Erdmann	Paul	SPD	!!Gottestr. 24 58239 Schwerte	02304/44682	
Walter	Walter	"	Rühlmannstr. 28	4 140872	
Stellmacher	Barbara	B 90/Die Grünen	Teichstr. 5	4 243513	barbara@aburgmann.de
Kluge	Harbert	Stadt Schwerte	Konrad-Zuse-Str. 4	02304/104.661	harbert.kluge@stadt-schwerte.de
Hoppe	Dirk	"	"	/104-604	dirk.hoppe@stadt-schwerte.de
Baumeister	Cuntra	"	"	104625	Cuntra.Baumeister@stadt-schwerte.de
Kaule	RALF	SVK, AACHEN	DEILUSSTR. 2 52064 AACHEN	0241-33444	RALF.KAULEN@ SVK-KAULEN.DE





Gliederungsansicht der Vorträge





1. Sitzungsperiode





Stadt Schwerte

IV. Verkehrs-Workshop

15.09.2003

STADT- UND VERKEHRS-
 PLANUNGSBÜRO KAULEN 

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



III. Verkehrsworkshop - Bundesstraße B 236
- Zwischenbericht -

**Februar 2003: Abstimmungstermin
Straßen.NRW / SVK / Stadt Schwerte**

Teilstück Talweg - Ostenstraße

- Konsens über Straßenraumaufteilung und -gestaltung
 - mit begrünter Mittelinsel,
 - beidseitigen Radverkehrsanlagen,
 - Querschnittsaufteilung im Bereich Eisenbahnbrücken.
- Abstimmungsbedarf: Radverkehrsführung als Radfahrstreifen oder Radweg

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

III. Verkehrsworkshop - Bundesstraße B 236
- Zwischenbericht - 

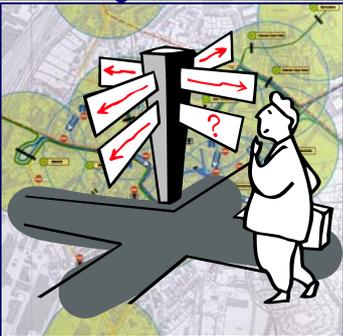
Teilstück Bergstraße – Talweg

- Unsicherheit über Prognosewerte der zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen von Straßen.NRW und der daraus resultierenden Fahrspuranzahl
- Frühjahr/Sommer 2003: Neue Leistungsfähigkeitsberechnung durch Straßen.NRW
- Ergebnisse liegen noch nicht vor, sollen in Kürze übergeben werden.

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



Thema: Entwicklung der Innenstadt



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Bedeutung des Stadtzentrum

- geschichtsträchtiger Entstehungsort der Stadt
- Identifikationsmerkmal der Stadt
- Zentrum des Handels und der Wirtschaft
- Treffpunkt und gastronomisches Zentrum
- Wohn- und Lebensraum

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Identifikationsmerkmale

 Altes Rathaus, St. Viktor	 Rathaus
 Rathausstraße	 Hüsingstraße

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Kriterien eines attraktiven Stadtzentrums



Städtebau / räumliche Nutzung

- homogene Stadtgestaltung
- attraktive Straßenräume und Plätze
- maßstäbliche Bebauung
- Nebeneinander von Orten des Lebens und ruhiger Plätze zum Verweilen
- Nebeneinander von Enge und Weite
- angenehmes Kleinklima (Sonne, Wind)
- Straßenraumbegrünung
- gute Erreichbarkeit (verkehrliche Einbindung)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Handlungsnotwendigkeit: Monotone, versiegelte Räume



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Handlungsnotwendigkeit: Unattraktive / verwaahlte Orte



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



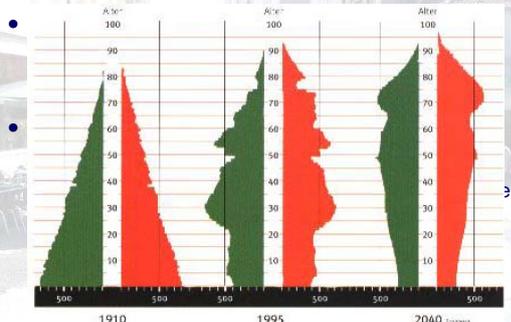
Unangepasste Architektur



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Notwendigkeit der Innenstadtentwicklung



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Aufgabe der Innenstadtentwicklung



- Der interkommunale Wettbewerb der Städte wird sich in den kommenden Jahren verschärfen.
- Wettbewerbsvorteile haben **attraktive** Städte mit einem
 - positiven Image,
 - großer Lebensqualität,
 - hohen Freizeitwert.
- Städtebauliche Attraktivität in Verbindung mit einer darauf abgestimmten Verkehrserschließung schafft hierzu eine unabdingbare Voraussetzung.

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Potentiale der Innenstadtentwicklung Stadt Schwerte



Mitbewerber:

- Stadt Dortmund
- Anderer Mittelstädte
- Shopping Mals auf der „Grünen Wiese“

Wettbewerbsvorteile Stadt Schwerte:

- Historisches Stadtzentrum
- Kompakte Stadtstruktur – Stadt der kurzen Wege
- Ruhr - Ruhraue

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Aufgabenstellung für den IV. Verkehrs-Workshop 2003



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Aufgabenstellung: IV. Verkehrsworkshop



- **Umsetzungsorientierte** Verfeinerung und Konkretisierung der Ergebnisse des II. Verkehrsworkshops sowie der politischen Zielsetzung
 - Erschließungskonzept,
 - „Schlüsselstellen“,
 - Ruhender Kfz-Verkehr,
 - Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr),
- Definition von Handlungsaufträgen zur kurzfristigen Umsetzung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Gliederung:

IV. Verkehrs-Workshop



1. Sitzungsperiode: 15.00 – 16.30 Uhr

- Rückblick / Zusammenfassung der Ergebnisse des II. Verkehrsworkshops
- Darstellung der Arbeiten des letzten Jahres
 - City Center
 - Politische Beschlüsse

2. Sitzungsperiode: 17.00 – 18.30 Uhr

- Diskussion und Definition des Erschließungssystems der Innenstadt Schwerte
- Diskussion von „Schlüsselstellen“
- Diskussion von Umsetzungskonzepten

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Gliederung: IV. Verkehrs-Workshop



3. Sitzungsperiode: 19.00 – 21.00 Uhr

- Arbeitsgruppen
 - Erarbeitung von Erschließungssystemen der Innenstadt Schwerte
 - Erarbeitung von Lösungen für „Schlüsselstellen“
 - Meinungsbildung zum Umsetzungskonzept
- Definition der notwendigen Arbeitsschritte und Kausalitäten zur zügigen Umsetzung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Ergebnisse des II. Verkehrs-Workshops der Stadt Schwerte 05.07.2002



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003





Ergebnisse: Innenstadtentwicklung



Gewährleistung guter Erreichbarkeit




Verbesserung der Orientierung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse Innenstadtentwicklung



Qualitäten einer Stadt der kurzen Wege




Steigerung der Aufenthaltsqualität

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse



Themenschwerpunkt Verkehrserschließung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse: Verkehrserschließung



Vermeidung von Durchgangsverkehren




Berücksichtigung der zu erschließenden Zwangspunkte (Parkhäuser, Krankenhaus etc.)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse: Verkehrserschließung



Sicherung citynahen Parkens




Systemvorteile für Fuß-, Radverkehr und ÖV

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Verkehrsmittelwahl: Alltag



PKW - FAHRTEN

- Bonn, Gladbeck, Lünen, Troisdorf -

Entfernung	Geschwindigkeit (Tür-zu-Tür in km/h)
Bis 1,0 km	5 (4)
Bis 2,8 km	12 (11)
Bis 11,2 km	20 (18)
Bis 50 km	29
Gesamt	33

Altp. 421 Quelle: Socialdata

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse:
Verkehrerschließung

Erschließung der Innenstadt durch 3/4-Ring Beckestr./Karl-Gerhardt-Str./Béthunestr.

interne Schleifenerschließung (Beispiel Houten, NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse:
Verkehrerschließung

Funktionstausch zwischen Hagener Str. und Beckestr.

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Themenschwerpunkt
Ruhender Kfz-Verkehr

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse: ruhender Verkehr

Ermittlung des tatsächlichen Parkraumbedarfs

Prüfung der Notwendigkeit Parkplätze Hengstenberg und Post

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse: ruhender Verkehr

Reduzierung der Parksuchverkehre durch Parkleitsystem

Öffentlichkeitsarbeit zur Information über existenten Parkraum

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Ergebnisse: ruhender Verkehr

Primäre Bereitstellung des Parkraums für Kunden und Anwohner:
Differenzierte Förderung des bewirtschafteten Parkraumes

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Beschlussfassung des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Schwerte, 23.09.2002

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

politische Beschlussfassung 

- die Ergebnisse des 2. Verkehrs-Workshops werden zur Kenntnis genommen
- Politik, Verwaltung und das SVK werden gemeinsam die weiteren Schritte zur Entwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs in der Innenstadt weiterentwickeln und mit Prioritäten versehen
- für die Haushaltsberatungen 2003/2004 werden vorsorglich Planungskosten beantragt
- Zielsetzung und Handlungsauftrag zur Wiederbelebung des City-Centrums unter Berücksichtigung des Ziels „Sperrung der Hagener Straße“

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 





Entwicklungen seit der Beschlussfassung 23.09.2002

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

City Centrum 

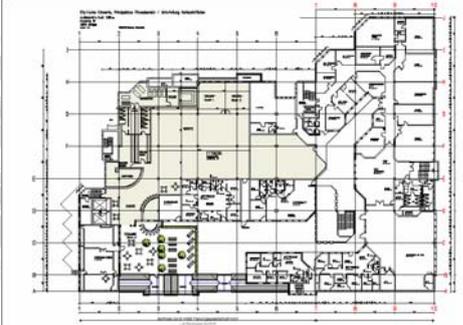
Sachstandsbericht der Firma Hahn Immobilien GmbH

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

City-Centrum 

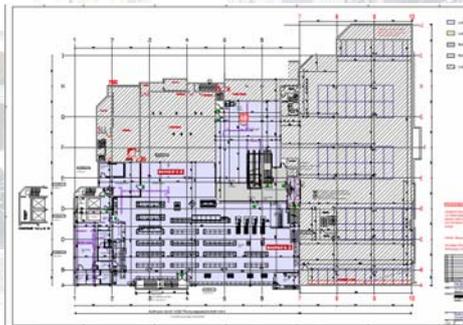
IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

City-Centrum 



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

City-Centrum 



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

City-Centrum 



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

**Beschlussfassung des
Planungs- und
Umweltausschusses
der Stadt Schwerte,
17.06.2003**

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

politische Beschlussfassung 

- Herabstufung der bisherigen L 673 (Hagener Straße – Brückstraße – Ostenstraße) als Gemeindestraße, Heraufstufung der Beckestraße (Hagener Straße – Bahnhof) als L 673,
- Reduzierung der Lkw-Verkehre auf der Innenstadtachse auf den notwendigen Anliegerverkehr
- Umgestaltung der Hagener Straße zur Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Fußgängerzone und Marktplatz/City-Centrum
- Wiedereröffnung der Hagener Straße zwischen Westwall und Brückstraße im Zweirichtungsverkehr mit Neueröffnung des City-Centrums

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



2. Sitzungsperiode





Stadt Schwerte

IV. Verkehrs-Workshop 15.09.2003 - Realisierungskonzept -

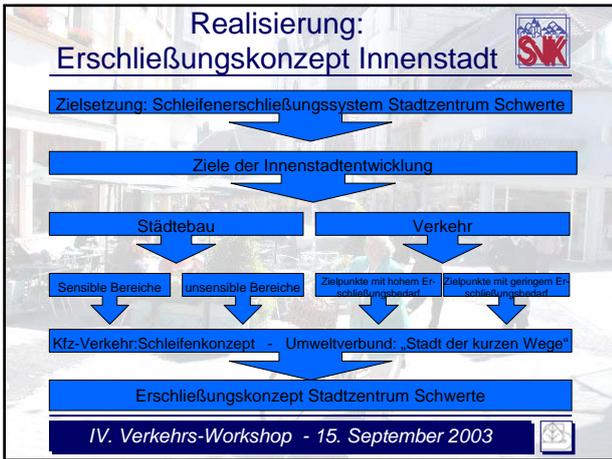
IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

City Centrum



Sachstandsbericht Ingenieurbüro Geiger & Hamburger GmbH

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 





Erschließungskonzept Innenstadt Schwerte

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



Beispiele aus anderen Städten



Beispiel aus anderen Städten Houten (NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Erschließungssystem Houten (NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Houten (NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Houten (NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Transparenz: Erschließungssystem Houten (NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Beispiele aus anderen Städten

**Beispiel aus anderen Städten:
Aachen (D)**

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Stadt Aachen

Ziele: Kernfunktionen der Innenstadt stärken

- Geschäftslagen attraktiv verknüpfen
- Entreés verbessern
- Hochschul Umfeld aufwerten

Maßnahmen

- > Definition eines neuen Stadtprofils
- > Verknüpfung der Identifikationsbereiche (historisches Stadtzentrum Einkaufsbereich, Hochschule) untereinander
- > Reduzierungen der Störungen durch den nichtnotwendigen Kfz-Verkehr

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Stadt Aachen



Status Quo:
mehr als 1/3 aller Fahrten beginnen oder enden innerhalb des Alleinringes

-> Ziel:
Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln

Kfz-Erschließung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Stadt Aachen

Ziel

- Minimierung des Durchgangs- und unnötigen Binnenverkehrs
- Leitung der Ziel- und Quellverkehre auf den Alleinring, der die Verteilerfunktion übernimmt

Maßnahme

- Erschließung der Innenstadt über zwei Schleifen
- Unterbrechung des Grabenringes an drei Stellen für den Kfz-Verkehr, jedoch nicht für den ÖPNV und Radverkehr

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Stadt Aachen



Erschließungskonzept

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Stadt Aachen



Bereich Elisenbrunnen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Zu Beginn: **Fragen/Ängste – Vertrauen!**

Umständliche, unübersichtliche Verkehrsführung, daher

- alle
 - Verkehrschaos
 - Verödung der Innenstadt
- Einzelhandel
 - Kundenrückgang
 - Probleme bei der Anlieferung
- Anwohner
 - schlechte Erreichbarkeit der Wohnungen

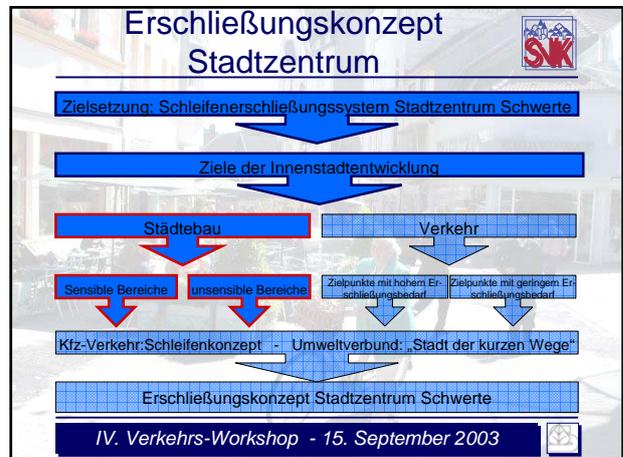
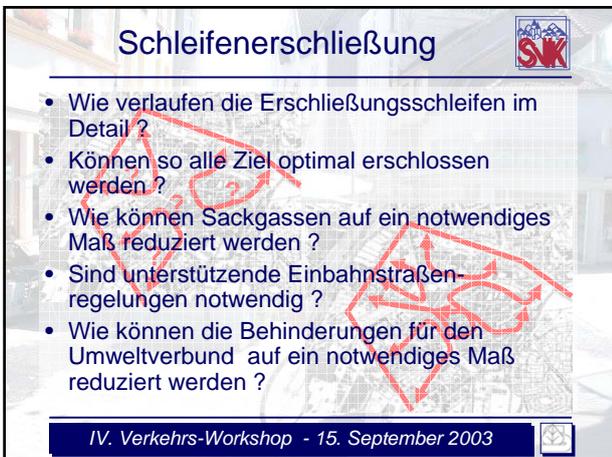
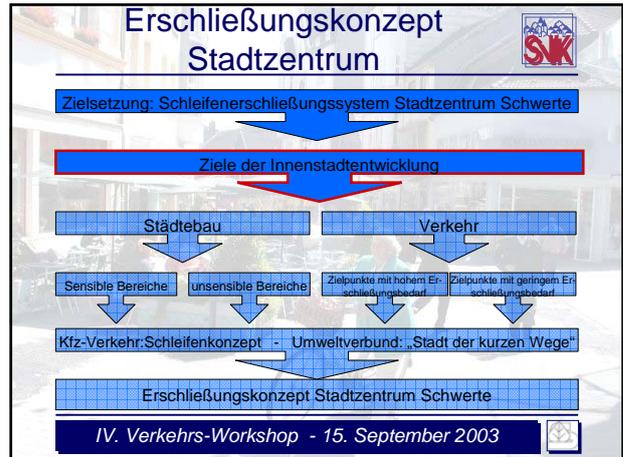
IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

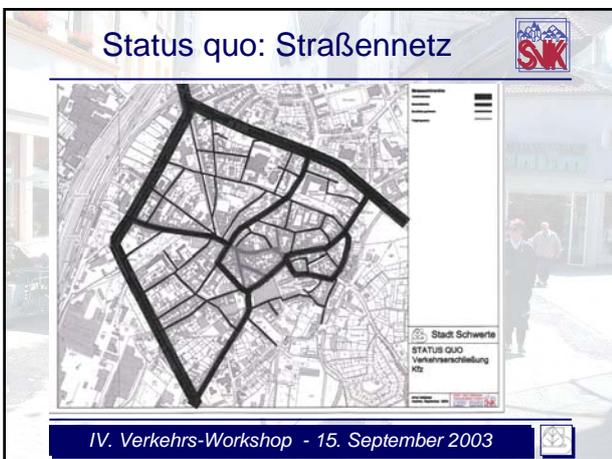
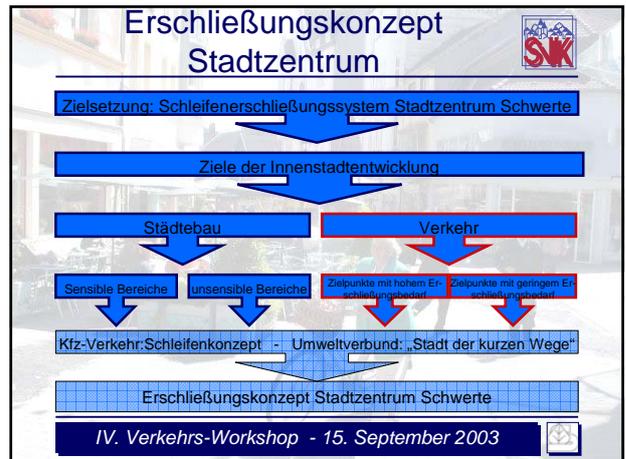
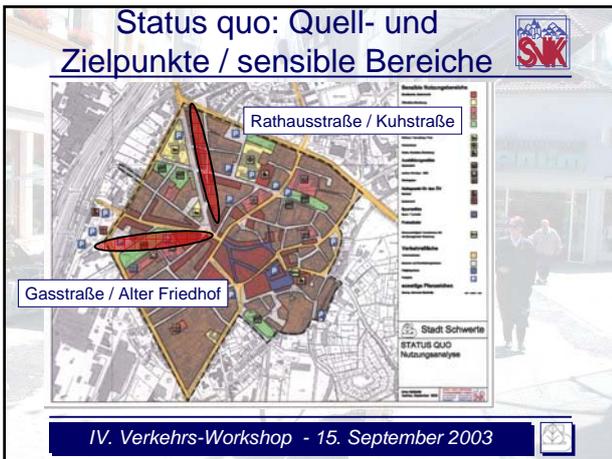
Anschließend: **Antworten und Gewinn**

Weniger Durchgangsverkehre, dadurch

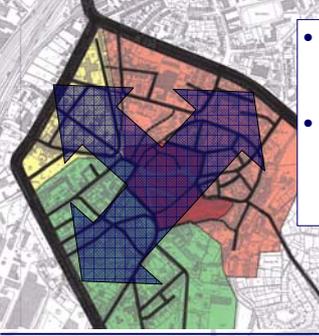
- alle
 - direkte, gezielte Erreichbarkeit der anvisierten innerstädtischen Ziele (z.B. unterstützt durch ein Leitsystem)
- Einzelhandel
 - verbesserte Aufenthaltsqualität lädt die Kunden zum Verweilen/Schlendern ein
 - Verbesserung des Stadtimages der Stadt, dadurch
 - Steigerung der Attraktivität für Investoren, weniger Leerstände
- Anwohner
 - geringere Belastung des Wohnumfeldes (Lärm, Abgase, Verkehrssicherheit etc.)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003





Eine mögliche Lösung ...



- Erreichbarkeit des Stadtzentrums über alle Tangenten
- Unsicherheiten in der kleinteiligen Abgrenzung der Sektoren

Stadt Schwerte
potenzielles Kitz-Schließensschließungskonzept

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

3 Schlüsselstellen



- Hagener Straße / Westwall
- Brückstraße
- Postplatz / Hüsingstraße / Nordwall

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Stadt Schwerte

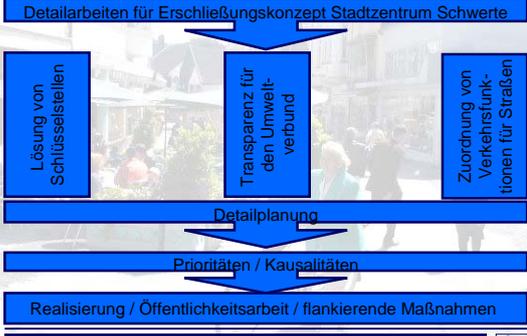
IV. Verkehrs-Workshop

15.09.2003

- Schlüsselstellen -

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Umsetzungsschritte



Detailarbeiten für Erschließungskonzept Stadtzentrum Schwerte

Lösung von Schlüsselstellen

Transparenz für den Umweltverbund

Zuordnung von Verkehrsfunktionen für Straßen

Detailplanung

Prioritäten / Kausalitäten

Realisierung / Öffentlichkeitsarbeit / flankierende Maßnahmen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Umsetzungsschritte



Detailarbeiten für Erschließungskonzept Stadtzentrum Schwerte

Lösung von Schlüsselstellen

Transparenz für den Umweltverbund

Zuordnung von Verkehrsfunktionen für Straßen

Detailplanung

Prioritäten / Kausalitäten

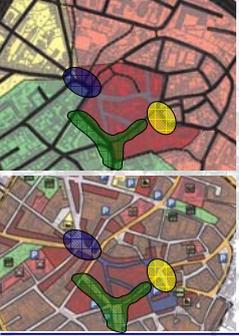
Realisierung / Öffentlichkeitsarbeit / flankierende Maßnahmen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Planungskonzepte für Schlüsselstellen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

3 Schlüsselstellen



- Hager Straße / Westwall
- Brückstraße
- Postplatz / Hüsingstraße / Nordwall

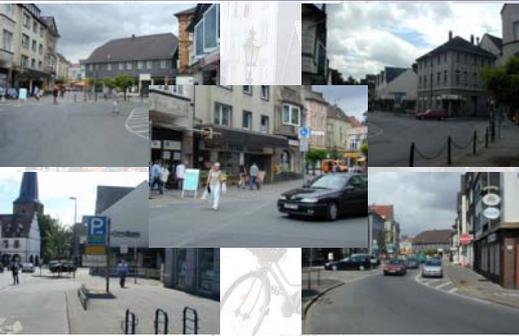
IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Schlüsselstelle Hager Straße



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Schlüsselstelle Brückstraße



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Schlüsselstelle Postplatz / Hüsingstraße



IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Bereich Hager Straße / Brückstraße: Szenario 1

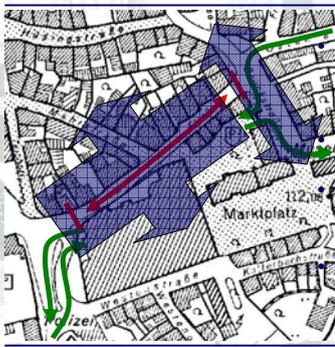


Erschließung des Parkhauses City Center über Osten-, Brückstr. sowie Westwall unter Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung sowie Sperrung der Hagerer Str.

1. Erschließung des Parkhauses City Center
2. Sperrung Hagerer Str. für nichtnotwendigen Durchgangsverkehr bzw. Erhöhung des Verkehrswiderstandes

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Vorteile Szenario 1



1. Hager Straße
 - städtebauliche Anbindung des City Centers und des Marktplatzes an die Fußgängerzone
 - fußgängerfreundliche Umgestaltung Hagerer Str.
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität
2. Brückstraße
 - Flächenpotentiale zur fußgängerfreundlichen Verknüpfung der Fußgängerzonen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Bereich Hagener Straße / Brückstraße: Szenario 2

Erschließung des Parkhauses City Center über Hagener Str. und Beibehaltung der heutigen Einbahnstraßenregelung für Brück- und Ostenstr.

1. Erschließung des Parkhauses City Center
2. zu vermeidende Verkehrsbeziehungen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Vorteile Szenario 2

- Flächengewinn für
 - Fußgänger
 - Radfahrer
- Verknüpfung der Fußgängerzonen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Bereich Hagener Straße / Brückstraße: Szenario 3

Erschließung des Parkhauses City Center über Hagener Str., Osten- und Brückstraße im Zweirichtungsverkehr

1. Erschließung des Parkhauses City Center
2. zu vermeidende Verkehrsbeziehungen

Detaillösung problematisch

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Vorteile Szenario 3

- Optimale Erreichbarkeit des Parkhauses

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Bereich Hagener Straße / Brückstraße: Szenario 4

Erschließung des Parkhauses City Center über Hagener Str. bzw. Ostenstr. sowie Sperrung der Brückstr. bzw. Erhöhung des Verkehrswiderstandes

1. Erschließung des Parkhauses City Center
2. Unterbrechung
3. zu vermeidende Verkehrsbeziehungen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Vorteile Szenario 4

- Flächengewinn für
 - Fußgänger
 - Radfahrer
- Verknüpfung der Fußgängerzonen
- Erweiterungspotentiale des Marktplatzes

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Bereich Hagener Straße / Brückstraße: Szenario 5

Erschließung des Parkhauses City Center über Hagener Str. bzw. Brückstr. sowie Sperrung der Ostenstr. bzw. Erhöhung des Verkehrswiderstandes

1. Erschließung des Parkhauses City Center
2. Unterbrechung
3. zu vermeidende Verkehrsbeziehungen

Detaillösung problematisch

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Vorteile Szenario 5

- Erweiterungspotentiale der Fußgängerzone Hüsingstraße

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Umsetzungsschritte

Detailarbeiten für Erschließungskonzept Stadtzentrum Schwerte

Lösung von Schlüsselstellen

Transparenz für den Umweltverbund

Zuordnung von Verkehrsfunktionen für Straßen

Detailplanung

Prioritäten / Kausalitäten

Realisierung / Öffentlichkeitsarbeit / flankierende Maßnahmen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Transparenz für den Umweltverbund

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Flächenerschließung Öffentlicher Verkehr

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Lösungsansatz: Stadtbussystem

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erschließungssystem Houten (NL)

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Umsetzungsschritte

Detailarbeiten für Erschließungskonzept Stadtzentrum Schwerte

Lösung von Schlüsselstellen

Transparenz für den Umweltverbund

Zuordnung von Verkehrsfunktionen für Straßen

Detailplanung

Prioritäten / Kausalitäten

Realisierung / Öffentlichkeitsarbeit / flankierende Maßnahmen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Straßenkategorien für sensible Bereiche und Mischnutzungen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Welche Straße erhält welche Verkehrsfunktion ?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Erhält der Umweltverbund eine Förderung ?

Busspur / Busstraße

Fahradstraße

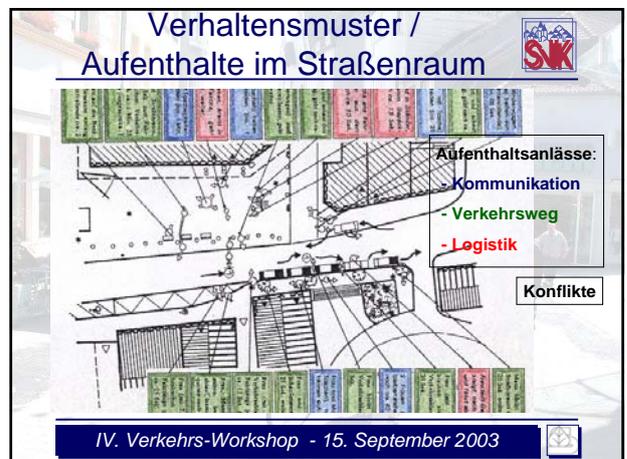
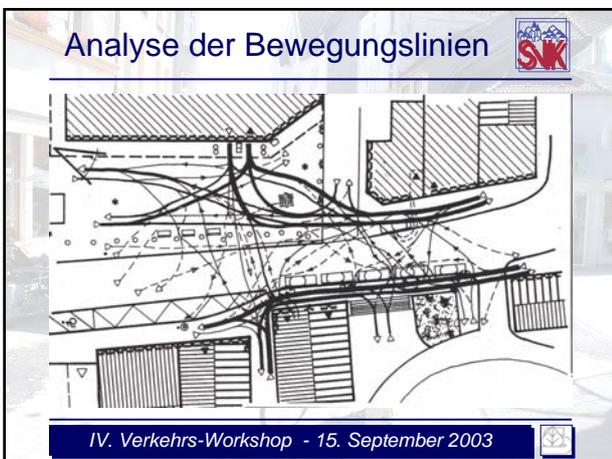
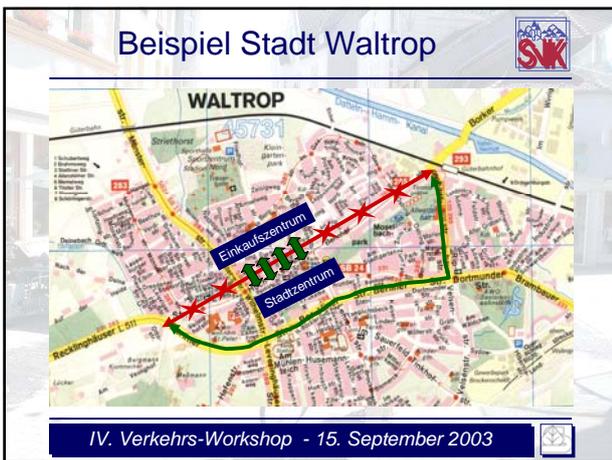
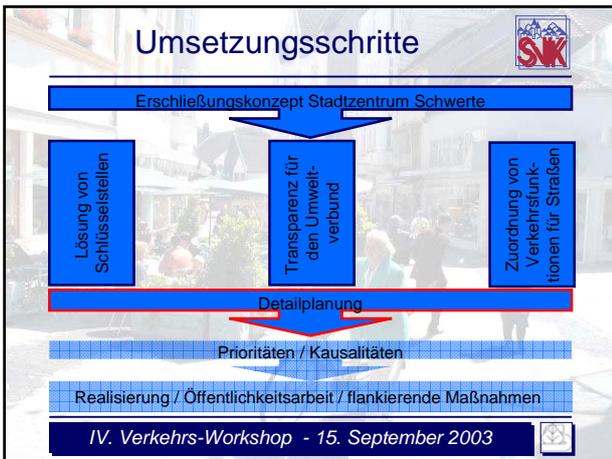
Öffnung von Einbahnstraßen

Komfortable Gehwege

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Stadt Schwerte IV. Verkehrs-Workshop 15.09.2003 - Umsetzungsschritte -

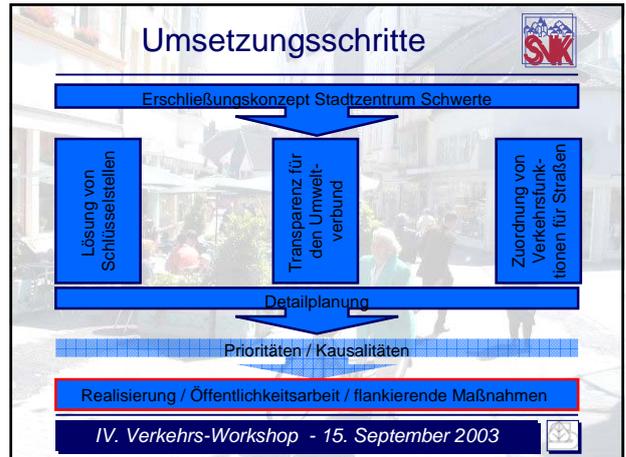
IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Stadt Waltrop: Umsetzung

Flächenhaftes komfortables Queren

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Akteure und Handlungsmöglichkeiten in Schwerte

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Stadtverwaltung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Planungskonzept / Realisierung

- Abgestimmtes und integriertes Planungskonzept
- Detailplanung
- Finanzierung
- Realisierung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Parkleitsystem

Stadt Bremen

Stadt Kalkar

Stadt Kempen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Orientierungshilfen

im Internet

zum Mitnehmen

im Stadtbild

multimedial

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Öffentlichkeitsarbeit

im Stadtbild

zum Mitnehmen

im Internet

multimedial

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Verkehrsbetriebe

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Attraktivität

Service

Reichweite

Vertakung

Beschleunigung

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Einzelhandel

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Märkte- und Aktionskreis City

Lokales

Bei frischem Kaffee auch die „Lust auf“

Positive Stimmung für Aachen und Ritz

Kundenfreundlichkeit/Service

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

Märkte- und Aktionskreis City 

Aachen

Mit Kunst gegen den frustrierenden Leerstand
Initiative Aachen, MAC und BK holen Leben in die Odis - Positives Erscheinungsbild und eine Datenbank

„Ich denke, dass wir mit dieser Aktion sehr positive Akzente für die Aachener Innenstadt setzen können.“

positives Erscheinungsbild

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



BürgerInnen

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Mobilitätsverhalten: Umweltverbund 

öffentlicher Verkehr 

Fußgängerverkehr 

Radverkehr 

Alltagsverkehr 

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Mobilitätsverhalten MIV 

Pendlernetz NRW 

Pendlernetz Aachen 

Alltagsverkehr 

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Einkaufsverhalten 

Identifikation mit und Stärkung des lokalen Einzelhandels

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



3. Sitzungsperiode

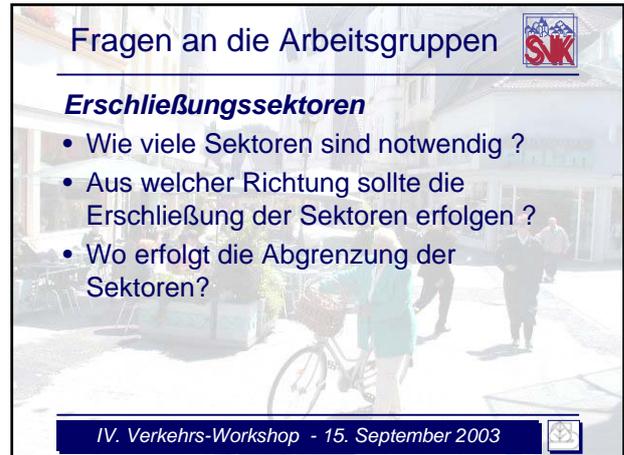






**Fragen an die
Arbeitsgruppen**

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 





Fragen an die Arbeitsgruppen

Erschließungssektoren

- Wie viele Sektoren sind notwendig ?
- Aus welcher Richtung sollte die Erschließung der Sektoren erfolgen ?
- Wo erfolgt die Abgrenzung der Sektoren?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 





Fragen an die Arbeitsgruppen

**Geschwindigkeitsniveau /
Straßenfunktion**

- Welches Geschwindigkeitsniveau sollte im Stadtzentrum gelten ?
- Welche Straßen sollten hier eine Ausnahme bilden, - welche Straßenfunktion schlagen Sie hier vor ?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



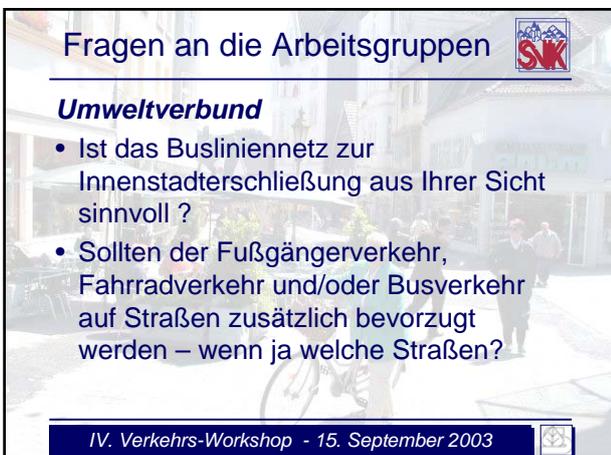


Fragen an die Arbeitsgruppen

Ruhender Kfz-Verkehr

- Kann auf Ihrer Sicht auf Parkplätze zugunsten der Innenstadtentwicklung verzichtet werden – wenn ja, auf welche?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 



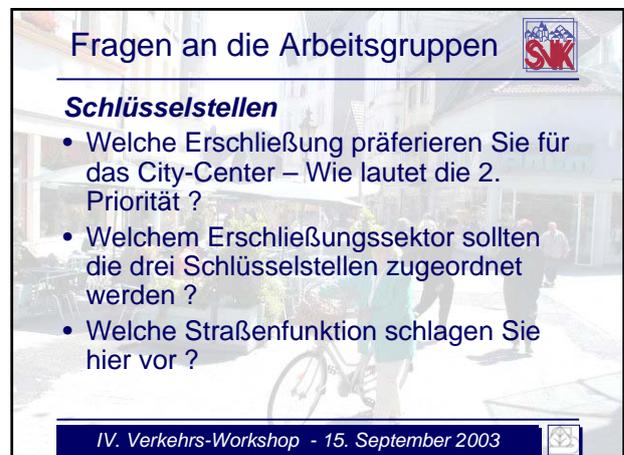


Fragen an die Arbeitsgruppen

Umweltverbund

- Ist das Busliniennetz zur Innenstadterschließung aus Ihrer Sicht sinnvoll ?
- Sollten der Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und/oder Busverkehr auf Straßen zusätzlich bevorzugt werden – wenn ja welche Straßen?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 





Fragen an die Arbeitsgruppen

Schlüsselstellen

- Welche Erschließung präferieren Sie für das City-Center – Wie lautet die 2. Priorität ?
- Welchem Erschließungssektor sollten die drei Schlüsselstellen zugeordnet werden ?
- Welche Straßenfunktion schlagen Sie hier vor ?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003 

Fragen an die Arbeitsgruppen



Umsetzung

- Wo bestehen noch planerische Unsicherheiten und Klärungsbedarf ?
- In welchem Zeitraum streben Sie eine Umsetzung an ?
- Welche flankierenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht notwendig ?

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Notwendige Arbeiten und Handlungsschritte

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Handlungsschritte



1. Politische Konsensfindung und Grundsatzbeschlüsse
 1. Schleifenkonzept
 2. Straßencharakteristika
2. Integrierte Detailplanungen
 1. Grundsätzliches Planungskonzept
 2. Schlüsselstellen
 3. Transparenz für Umweltverbund
3. Realisierungs- und Finanzierungskonzept

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003



Stadt Schwerte IV. Verkehrs-Workshop 15.09.2003

STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN 

IV. Verkehrs-Workshop - 15. September 2003

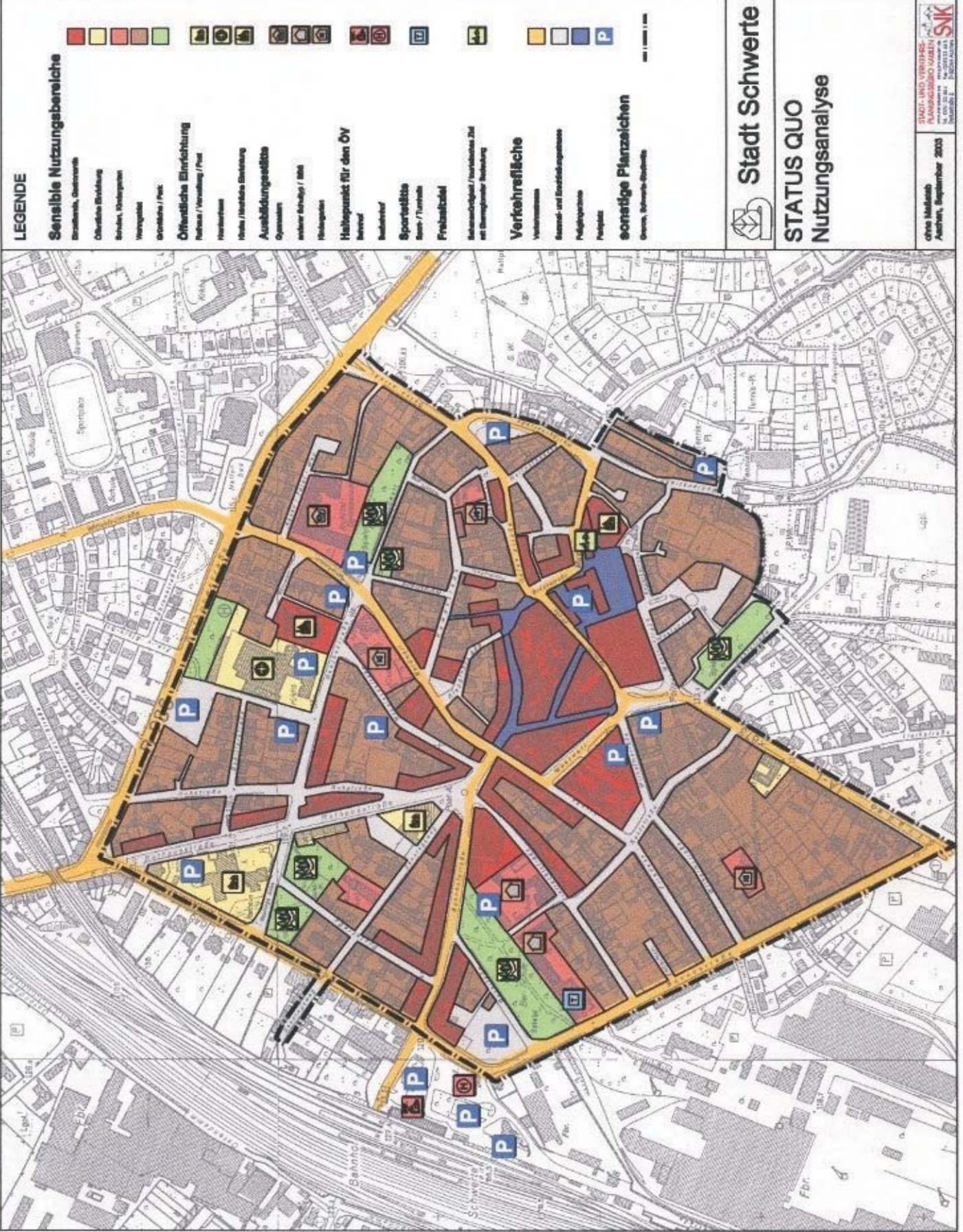




Arbeitsgrundlagen SVK



Stadt Schwerte



LEGENDE

Sensible Nutzungsbereiche



Stadtkern, Stadtrand

Öffentliche Einrichtung

Schulen, Kindergärten

Verwaltung

Öffentliche / Park

Öffentliche Einrichtung

Kultur / Verwaltung / Post

Freizeitanlage

Wohn- / Gewerbezone

Ausbildungsbereich

Gewerbe

Industrie / Gewerbe / MMS

Wohngebiet

Hauptknoten für den ÖV

Strasse

Freizeitanlage

Sportfläche

Baum / Turm

Freizeitanlage

Industrie / Gewerbezone

mit Energieerzeugung

Verkehrsfläche

Verkehrsfläche

Kommunikations- und Dienstleistungszone

Freizeitanlage

sonstige Planzeichen

Gewerblich, Industriezone

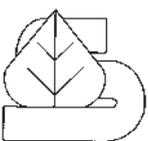


Stadt Schwerte

STATUS QUO

Nutzungsanalyse

STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN
Autoren: September 2003
SNK

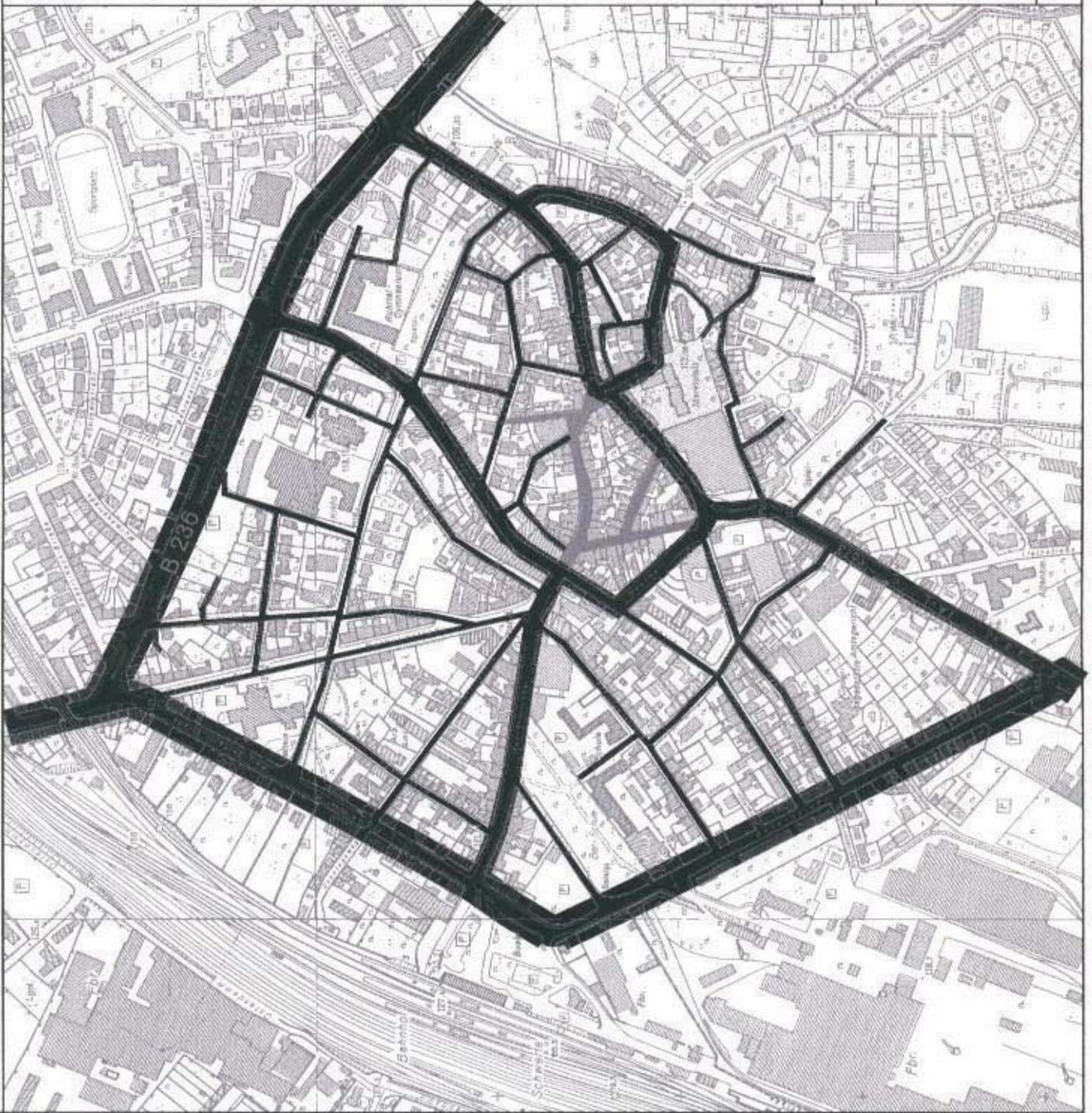


Stadt Schwerte



LEGENDE

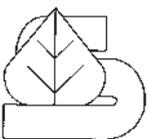
- Strassenhierarchie
- Verkehrsmittel
- Stromleitungen
- Erdbahnlinien
- Fußwege



Stadt Schwerte

STATUS QUO
Verkehrerschließung
Kfz

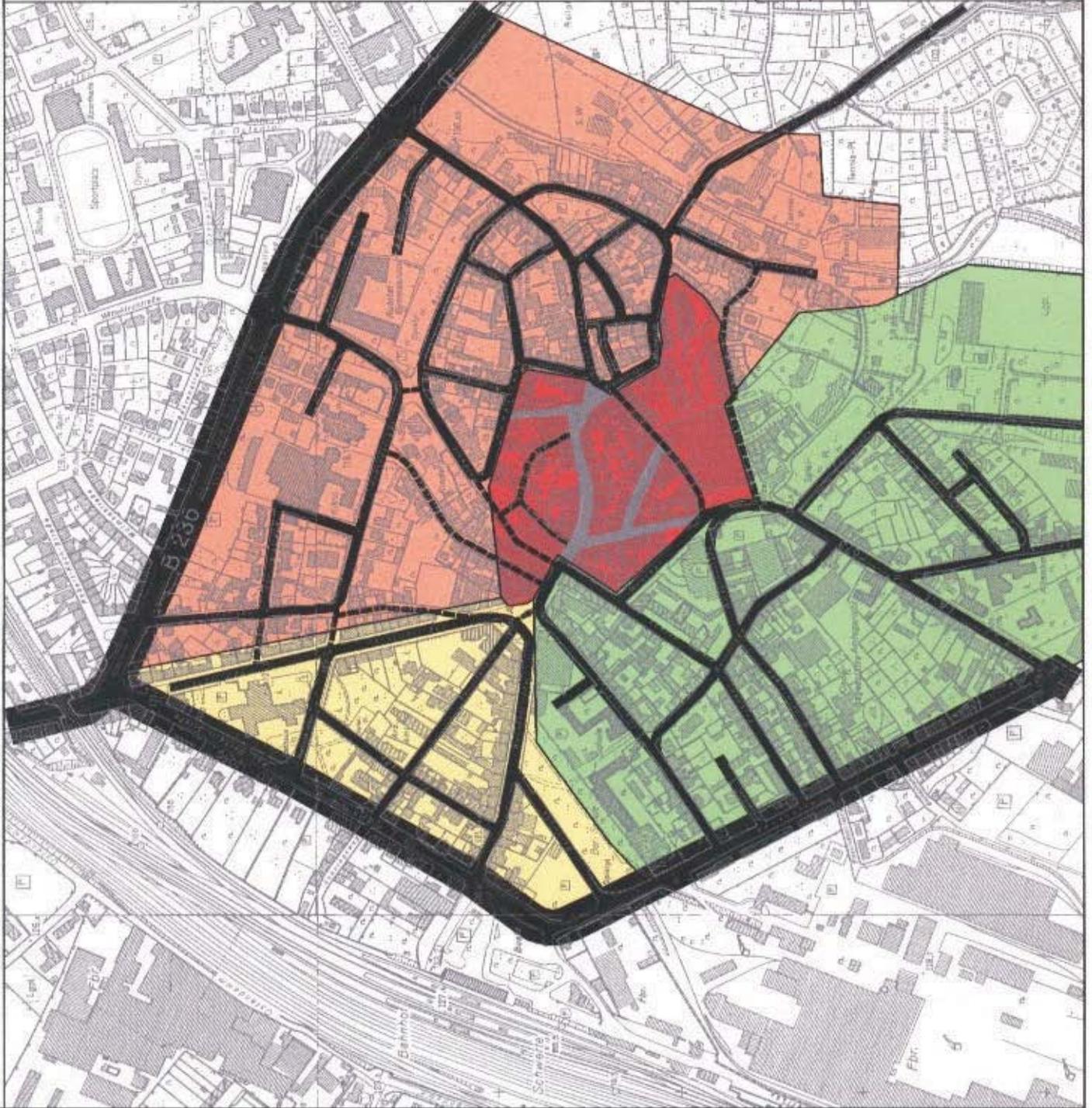
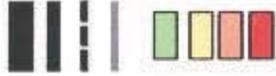
ohne Maßstab
Aachen, September 2003



Stadt Schwerte



- LEGENDE**
- Kfz-Einstellfläche**
 - Verkehrsachsen
 - Bestandssysteme
 - in Mitten- und Außenbereichen
 - Polypolygonale
 - Bestandssystem
 - Bestandssystem
 - Bestandssystem
 - Bestandssystem
 - Bestandssystem



Stadt Schwerte

potenzielles Kfz-Schleifenerschließungskonzept

STADT- UND VERKEHRS-PLANUNGSBÜRO KAULEN
 30964 Schwerte
 www.stadt-und-verkehrs-planungsbuero-kaulen.de
 SKK
 ohne Maßstab
 Aachen, September 2003

