



Datum: 22.05.2024

Vorlage der Verwaltung für:	Abstimmergebnis		
	Ja	Nein	Enth.
Bezirksausschuss Schmallingenberg			

☒ öffentliche Sitzung	☐ nichtöffentliche Sitzung
---	---

Dezernat: I	Amt: Ordnungsamt/Allgemeine Sicherheit und Ordnung	Sachbearb.: Herr Siepe
----------------	---	---------------------------

Beteiligte Ämter:	Sichtvermerk:	gesehen:	I	II	III
Finanzabteilung					
Ordnungsamt					

TOP: Verkehrssituation in der Altstadt Schmallingenberg

Produktgruppe: 12.01 Allgemeine Sicherheit und Ordnung

1. Beschlussvorschlag:

Dem Bezirksausschuss Schmallingenberg zur Beratung vorgelegt.

2. Sachverhalt und Begründung:

Aufgrund des durch Herrn Hans-Georg Schenk im Januar 2024 eingereichten Bürgerbegehrens (Anlage 1) sollen zur Beruhigung der Verkehrssituation in der Schmallingenberger Altstadt die bereits im Städtebaulichen Rahmenplan 2017 bzw. im aktuellen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) aufgezeigten Lösungsansätze aufgegriffen und beraten werden.

Bevor das Bürgerbegehren weiterverfolgt wird, ist in einem persönlichen Gespräch abgestimmt worden, dass die von Herrn Schenk im Bürgerbegehren angesprochenen Maßnahmen zunächst im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation im Bezirksausschuss Schmallingenberg beraten werden.

Die im Bürgerbegehren beantragte Lösung einer Einbahnstraßenführung in der Ost- und Weststraße soll hierbei genauso berücksichtigt werden, wie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Oststraße.

Im Jahr 2017 wurde durch die „Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation“ aus Dortmund ein Mobilitätskonzept für den Kernort Schmallingenberg entwickelt. Die Ergebnisse dieses Mobilitätskonzepts (Kapitel 3.2.1 (Seite 13/14) und 3.2.7 (Seite 23)) werden in den folgenden beiden Punkten vorgestellt.

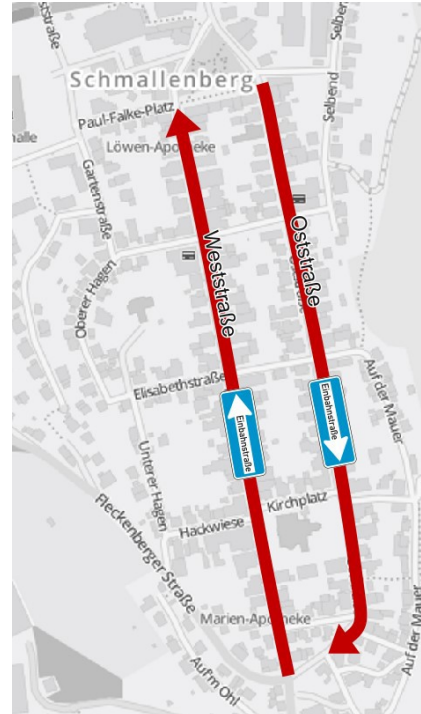
Die betreffenden Seiten sind dieser Vorlage als Anlage 2 beigelegt. Das gesamte Mobilitätskonzept ist über die Vorlage im Ratsinformationssystem der Stadt Schmallingenberg abrufbar (<https://ratsinfoservice.de/ris/schmallingenberg>).

Einbahnstraße Ost-/Weststraße

Geprüft wurde, den Verkehr in der Innenstadt mit Hilfe eines gegenläufigen Einbahnstraßensystems zu reduzieren. Hiermit ist die Hoffnung verbunden, auf der Ost- sowie Weststraße deutlich mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr zu erhalten und die Belastungen durch den Verkehr reduzieren zu können.

Folgende Nachteile wurden aus Gutachtersicht festgestellt:

- Die für Autofahrer relevanten Ziele können nicht mehr direkt erreicht werden: Durch Einbahnsysteme ergeben sich erfahrungsgemäß zahlreiche Umwegfahrten, sodass eine Verkehrsreduzierung insgesamt nicht erreicht würde. Vielmehr verlängern sich einige Wege für den Quell- und Zielverkehr des Zentrums.
- Die Parkplatzsuche würde aufgrund der eingeschränkten Wegebeziehungen ebenfalls deutlich verlängert, der Parksuchverkehr erhöht.
- Verkehr würde insgesamt nicht reduziert, sondern verlagert: Die Oststraße würde entlastet, aber die Weststraße würde gleichzeitig mit zusätzlichem Kfz-Verkehr belastet.
- Die Umleitungsfunktion der Oststraße (für den Sperrungsfall im B 236-Straßentunnel) müsste in die Gegenrichtung auch auf die Weststraße ausgedehnt werden.
- Der Busverkehr auf der Oststraße könnte nur noch in einer Richtung erfolgen, ggf. müsste die Haltestelle in die Gegenrichtung in die Weststraße verlegt werden. Der enge Kurvenradius zwischen Ost- und Weststraße am Rathausknoten kann vom Busverkehr nicht befahren werden. Es würden sich längere Umlaufzeiten der Buslinien ergeben.



Quelle: Planersocietät

Ein Einbahnstraßensystem hätte auf der Oststraße gewisse Entlastungseffekte zur Folge und würde durch den Wegfall einer Fahrspur mehr Platz im Seitenraum schaffen.

Der Verkehr mit dessen negativen Auswirkungen würde insgesamt aber nicht reduziert, sondern die Probleme nur in die Weststraße verlagert. Für die Umsetzung eines Einbahnstraßensystems wurde daher seitens des Gutachters keine Empfehlung ausgesprochen.

Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Oststraße

Laut Gutachten erhöht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h nicht nur die Verkehrssicherheit insgesamt, sondern ermöglicht vor allem langsamen Fußgängern (Senioren und Kinder) einfachere und sichere Querungen der Straße. Radfahrer können – abhängig von der Verkehrsbelastung – im Mischverkehr geführt werden.

Bei 30 km/h statt 50 km/h halbiert sich der Bremsweg der Fahrzeuge. Dadurch sinkt die Schwere möglicher Unfälle.

Der Innenstadtbereich von Schmallenberg ist überwiegend verkehrsberuhigt. In der Weststraße sowie den Querstraßen ist maximal 30 km/h zulässig. Diese sind als 30-Zone beschildert.

Auf der Oststraße sind 50 km/h erlaubt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Oststraße auf 30 km/h* wurde daher trotz der Funktion als Ausweichroute zum B 236-Tunnel im Gutachten empfohlen, um die hohen Verkehrsbelastungen mit den anderen Ansprüchen an den Straßenraum besser in Einklang zu bringen.

*Gemeint ist eine Streckenausweisung mit Verkehrszeichen 274-30 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h), nicht eine Zonenausweisung mit Zeichen 274.1, sodass die Oststraße weiterhin vorfahrtsberechtig bleibt.

Kostenschätzung

Im Rahmen der Betrachtung sollen für das Bürgerbegehren die Kosten für eine Beschilderung der beiden zuvor aufgezeigten Lösungsansätze geschätzt werden.

Einbahnstraßenführung: ca. 3.000 Euro

Geschwindigkeitsreduzierung: ca. 2.000 Euro

Sollten im Rahmen der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung Umbaumaßnahmen an dem Knotenpunkt am Rathaus erforderlich werden, wäre mit deutlich höheren Kosten zu rechnen, die an dieser Stelle allerdings nicht beziffert werden können und sollten.

Sonstiges

Bei der Beratung über mögliche Maßnahmen zur Beruhigung der Verkehrssituation in der Schmallenberger Altstadt sollten insbesondere die Anlieger (Bewohner, Einzelhandel, Praxen etc.) der Ost- und Weststraße sowie der Querstraßen beteiligt werden.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Oststraße auf 30 km/h könnte grundsätzlich mit einer zeitlichen Beschränkung versehen werden.

Die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung wäre durch ein Ingenieurbüro zu planen, was zu zusätzlichen Kosten führen würde.

Denkbar wäre auch die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung nur im Bereich zwischen den Straßen Kirchplatz und Paul-Falke-Platz (Weststraße) bzw. Selbend (Oststraße), um den „Rathausknoten“ unverändert zu belassen und beispielsweise Fahrzeugen, die aus bzw. in Richtung Stadthalle fahren, Umwege durch die Einbahnstraße zu ersparen.

Die Vorlage kann zunächst nur „Denkanstöße“ geben und soll als Diskussionsgrundlage für den Bezirksausschuss dienen. Sie kann keine abschließende Aufzählung aller Möglichkeiten sein.