

www.planersocietaet.de

Bürgerversammlung

Mobilitätskonzept

Schmallenberg

17.9.2024

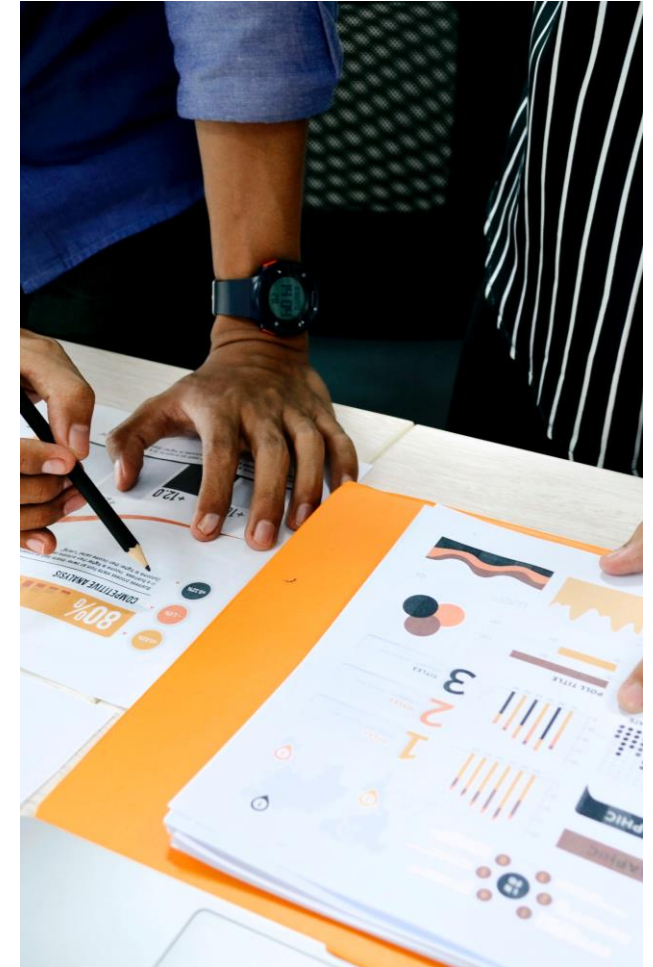
Vortragsinhalte im Überblick

- Anlass und Rückblick auf den Entstehungsprozess des Mobilitätskonzeptes
- Einige Daten zur Verkehrsbelastung Innenstadt
- Empfehlungen und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes



Anlass und Rückblick auf das Verkehrsgutachten

- Das Mobilitätskonzept Altstadt Schmallenberg wurde von uns im Jahr 2017 bearbeitet und eng mit dem städtebaulichen Rahmenplan abgestimmt
- Arbeitspakete waren u.a. Bestandsanalyse, Ziele und Maßnahmenentwicklung
- Mehrere Beteiligungsworkshops wurden begleitend durchgeführt und jeweils Zwischenergebnisse vorgestellt
- 9.11.2017 Bürgerinformation und Bezirksausschusssitzung, bei dem das Konzept ausführlich vorgestellt und diskutiert wurde (Ratsbeschluss 30.11.2017)
- Kurze Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse mit Fokus Innenstadt
- Einarbeitung einer aktuellen Zählung und Geschwindigkeitsmessung, die im Aug/Sep. 2024 durchgeführt wurde.



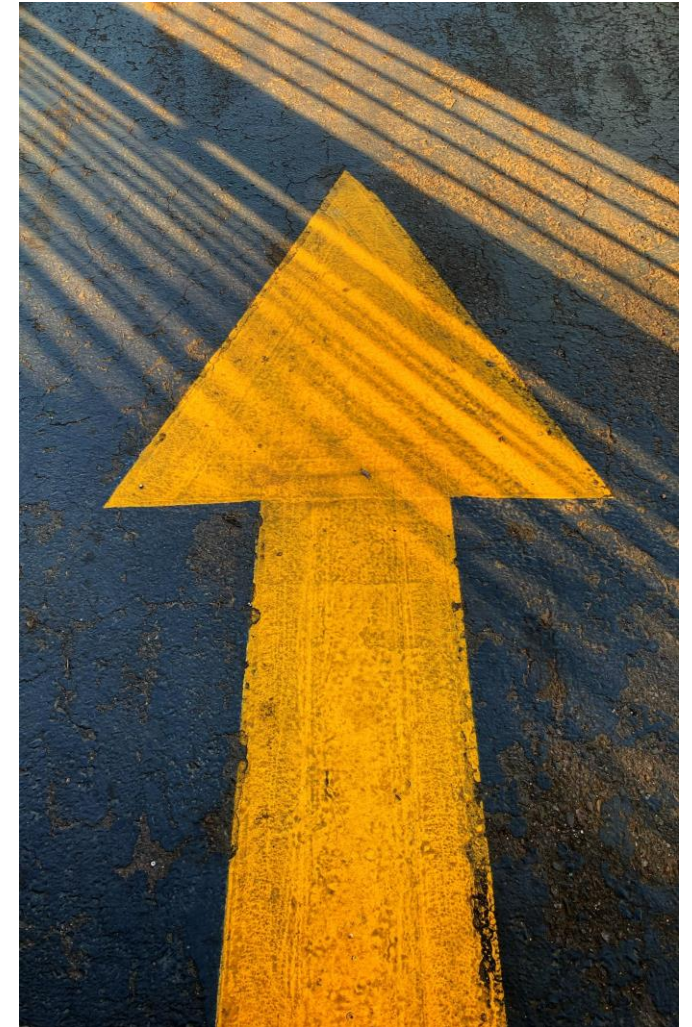
Mobilitätskonzept

Problemanalyse:

- Topografie (Steigungen, Anbindung Lenne-Schiene)
- Verkehrsmengen (v.a. auf der Oststraße) beeinträchtigen Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit
- kaum Anlagen/Markierungen für den Radverkehr
- hohe Nachfrage nach Langzeitparkplätzen (z. B. für Beschäftigte)

Ziele des Mobilitätskonzepts:

- Attraktiver und barrierearmer Stadtkern mit hoher Aufenthaltsqualität
- Optimierung der Erreichbarkeit (mit allen Verkehrsmitteln)
- Stärkung des Radverkehrs (Alltags- und Tourismusverkehre)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Mobilitätskonzept im Überblick

Verkehrsführung, Straßen und Plätze

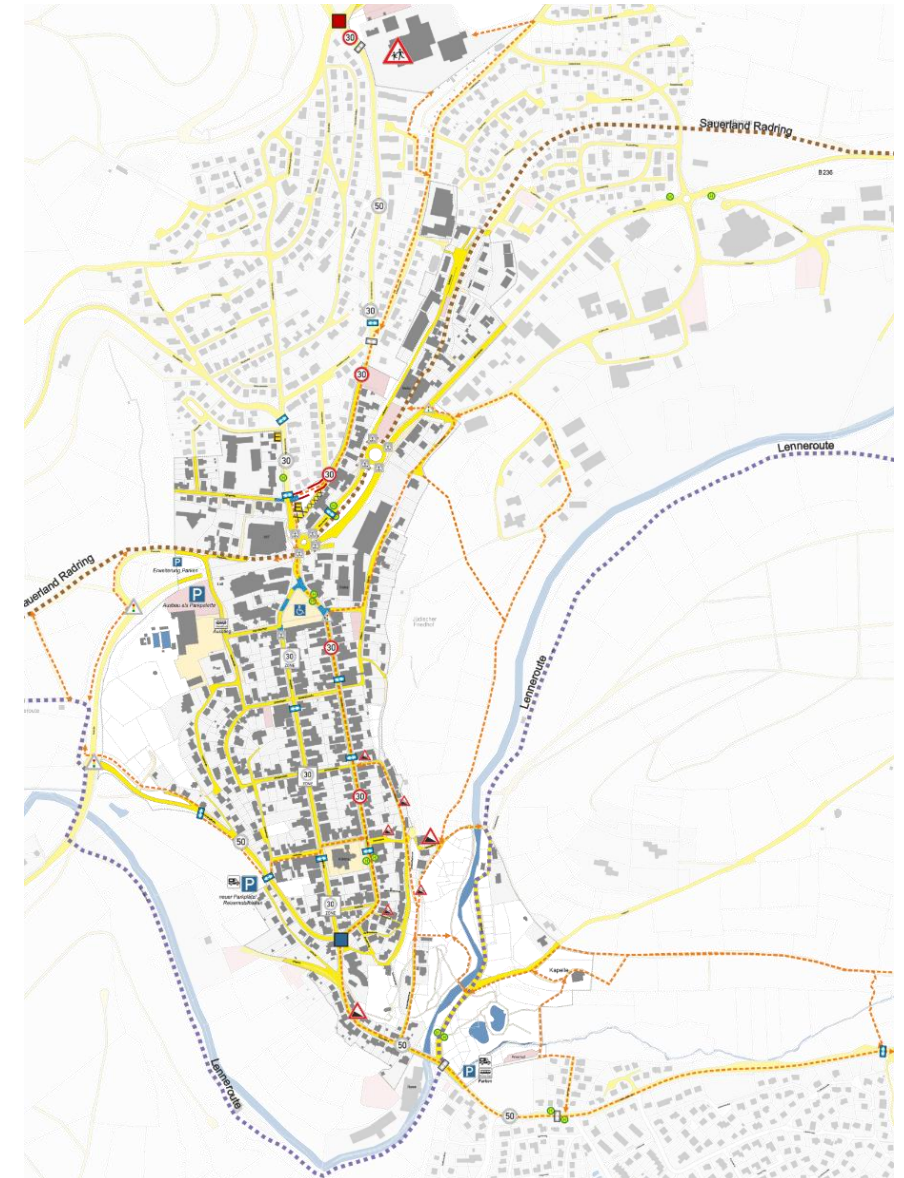
- M 17-20 Straßenerneuerungen „Auf der Mauer“, „Wasserpforte“, „Unterer Hagen“, „Hackwiese“
- M 21 Tempo 30-Regelungen auf der Oststraße und auf Teilen der Obringhauser Straße

Ruhender Verkehr

- M 22-23 neue Langzeit-Parkplätze an der Stadthalle und ggf. an der Fleckenberger Straße
- M 24-25 Wohnmobilstellplätze (z. B. an der Lenne-Schiene und an der Fleckenberger Straße)
- M 26 Haltestellen für Reisebusse

Verbesserung des Radverkehrs, der Orientierung und Wegeführung

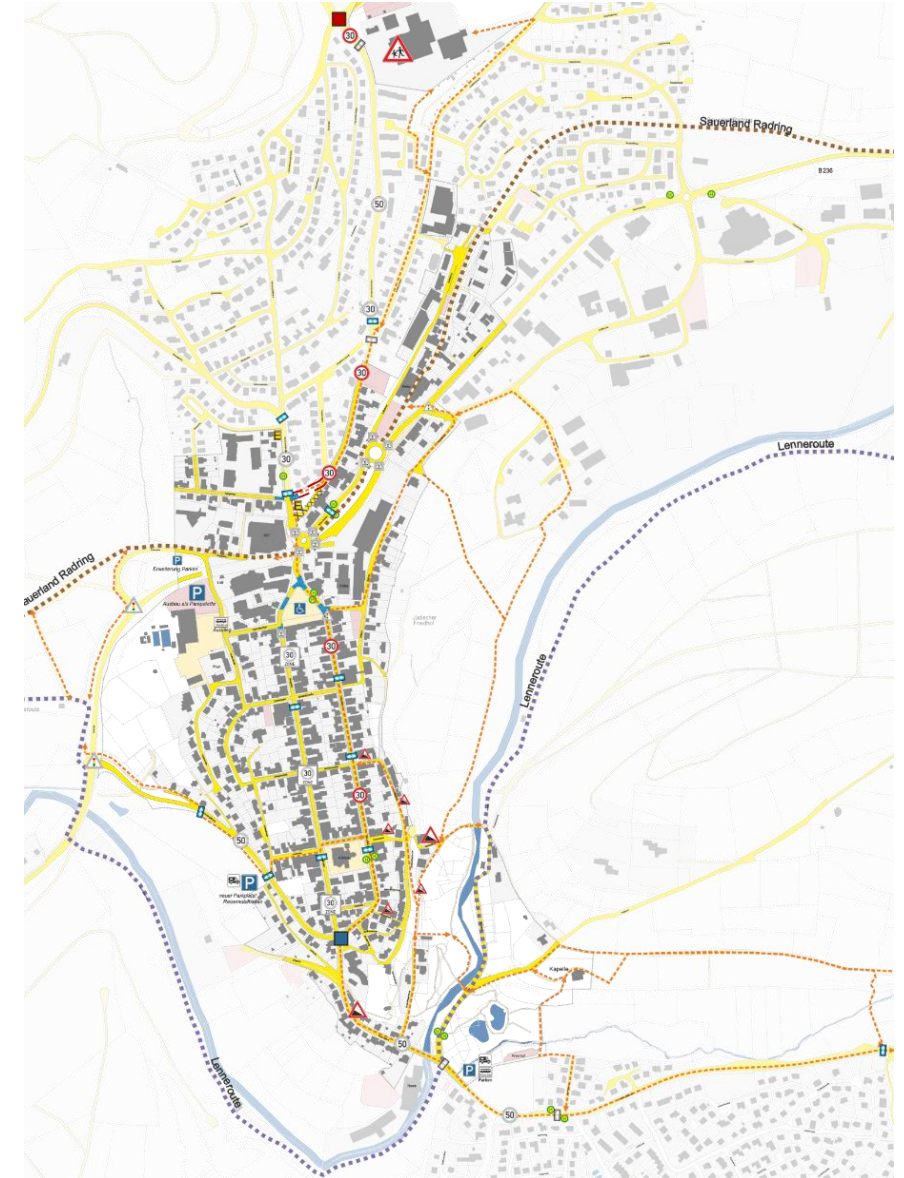
- M 09 Radverkehrsführung auf der Oststraße im Mischverkehr bei Tempo-30-Regelung
- M 28 Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr



Mobilitätskonzept im Überblick

Barrierearme Gestaltung

- M 05 barrierearme Querbarkeit und Nutzbarkeit des Schützenplatzes
- M 06 verbesserte Nutzbarkeit gepflasterter Innenstadtstraßen für Rollatoren u. ä.
- M 07 barrierearme Gestaltung der Ost- und Weststraße mit zusätzlichen Querungshilfen / schrittweise Reduzierung des Kurzparkens an der Ost- und Weststraße
- M 08 barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen
- M 16 barrierefreie Umgestaltung der ÖPNV-Haltestellen
- M 30 Beschilderungssystem und Stadtplan für barrierearme Wegeführung



Aktuelle Geschwindigkeitsmessungen

- Geschwindigkeitsmessungen aller Fahrzeuge auf der Oststraße (Haus-Nr. 34) von Donnerstag, 22.8.24 bis Mittwoch, 4.9.2024 (insg. 78.440 Kfz)
- Vorgeschriebene Geschwindigkeit 50 km/h

	Durchschnitts- geschwindigkeit	v85-Wert (85% aller Kfz fahren welche Geschwindigkeit)	Anteil Kfz mit einer Geschwindigkeit < 31 km/h	Kfz pro Tag Schwerverkehrs- anteil (SV) in %
Oststraße Richtung Rathaus	34 km/h	41 km/h	26,4%	2.470 Kfz/d 5,4% SV-Anteil
Oststraße Richtung Schützenplatz	32 km/h	40 km/h	36,1%	3.140 Kfz/d 3,9% SV-Anteil
Oststraße Beide Richtungen	33 km/h	40 km/h	31,9%	5.610 Kfz/d 4,6% SV-Anteil

- Ähnliche Messergebnisse bei der Zählung vom 1.8.-16.8.2024 (Sommerferien)

Verkehrszählung 2017

Methode

- Kordonerhebung im März 2017 (15-19 Uhr) mit Erhebung aller ein- und ausfahrenden Kfz (Kennzeichenerfassung) zur **Ermittlung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs**

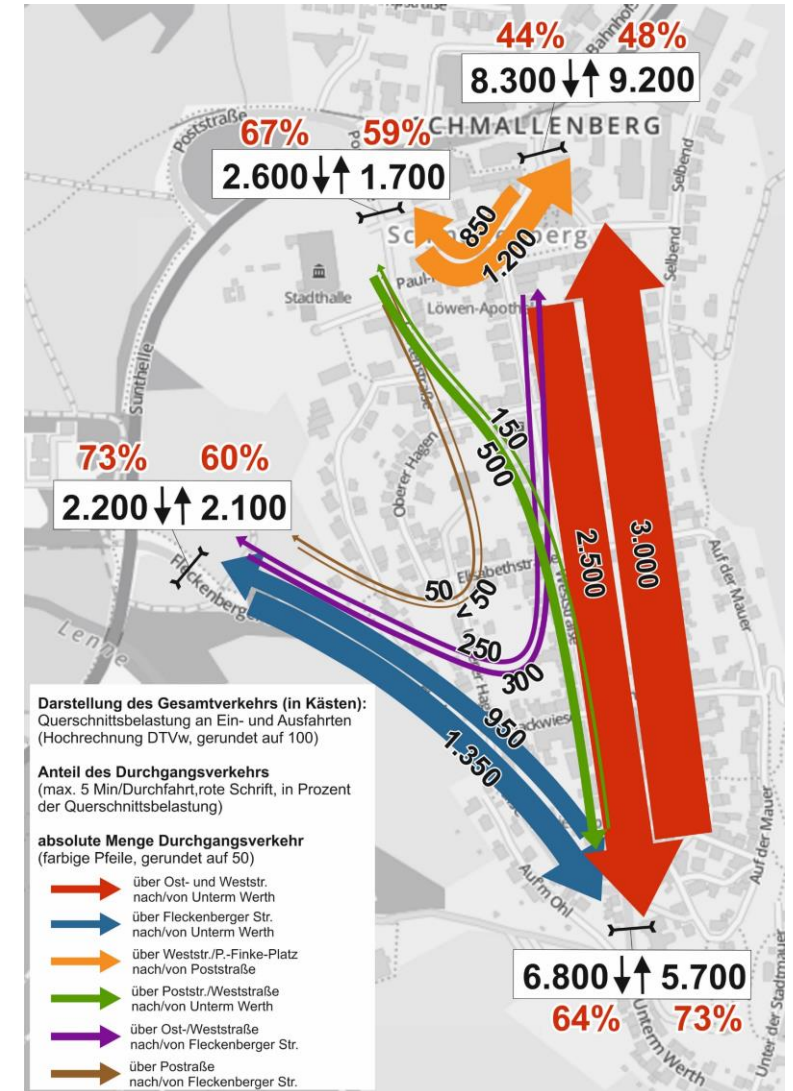
Ergebnisse

- vergleichsweise starke Verkehrsbelastung in der Kernstadt
- Insg. 5.500 Kfz Durchgangsverkehre auf der Ost- und Weststraße
=> Oststraße: recht hoher Durchgangsverkehrsanteil (rund 46%)
- Insg. 2.300 Kfz Durchgangsverkehr zwischen Fleckenberger Straße/Unterm Werth

Folgerung

- Route B236 und Fleckenberger Straße besser für den Durchgangsverkehr zu nutzen
- Oststraße sollte entlastet werden

Hochgerechnete Verkehrsbelastung und Durchgangsverkehre in der Innenstadt



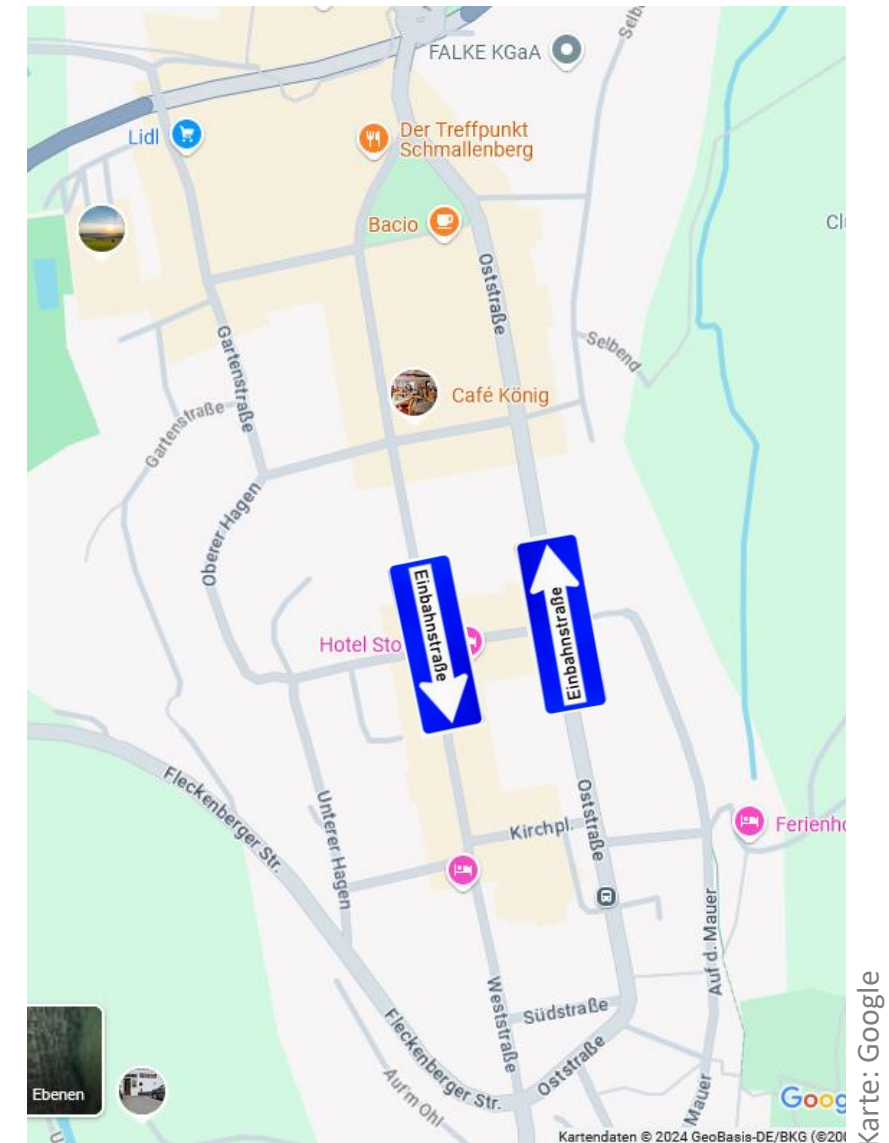
Prüfung eines Einbahnstraßensystems

Vor- und Nachteile eines Einbahnstraßensystems wurden geprüft und bewertet.

Damit ist die Hoffnung verbunden: mehr Raum für Radverkehr zu haben und die Belastungen reduzieren zu können

Aber viele Nachteile:

- Ziele können nicht mehr direkt erreicht werden, es ergeben sich zahlreiche Umwegfahrten, so dass keine Verkehrsreduzierung erreicht wird, sogar eine Verlängerung der Wege
- Parkplatzsuche würde verlängert werden (Erhöhung Parksuchverkehr)
- Verlagerung von Verkehr
- Umleitungsfunktion der Oststraße (bei Sperrungsfall B236-Tunnel) müsste auf Weststraße ausgedehnt werden
- Busverkehr auf der Oststraße, müsste für eine Richtung auf Weststraße verlagert werden (Kurvenradius am Rathausknoten kritisch)



Empfehlungen zur Verkehrsreduzierung Innenstadt

Lösungsvorschlag:

- Verkehr sollte von der Oststraße auf die Fleckenberger Straße verlagert werden, indem wesentliche Anteile des Durchgangsverkehre verlagert werden
- verträglichere Abwicklung des Verkehrs auf der Oststraße (z.B. Tempo 30 auf der Oststraße)
- Mehr Sicherheit im querenden Verkehr, mehr Verträglichkeit des Radverkehrs
- Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität



Attraktive Straßenräume

- Erhöhung der **Verkehrssicherheit** und Steigerung der **Aufenthaltsqualität**
- Stärkung des **Fuß- und Radverkehrs**
- **Entlastung der Oststraße**



Attraktive Straßenräume

- Temporeduzierung **Oststraße: 30 km/h**
- **Vorteil: höhere Verträglichkeit, mehr Sicherheit beim Queren**
- **Aufpflasterung, „Zebrastreifen“** sowie vorgezogene Seitenräume
- bessere **Integration des Schützenplatzes**



Beispiel

Verbesserung des Radverkehrs

- Fahrrad gewinnt an Bedeutung (Freizeit und Alltag)
- Pedelec-Boom und Radtourismus
- wenig straßenverkehrs begleitende Radverkehrsanlagen

Empfehlungen:

- Mischverkehr auf **Oststraße** (gekoppelt mit 30 km/h);
Fahrradpiktogramme zur Verdeutlichung
- Hat auch den Vorteil, dass es visuell die gefahrene Geschwindigkeit reduziert

Zusätzlich

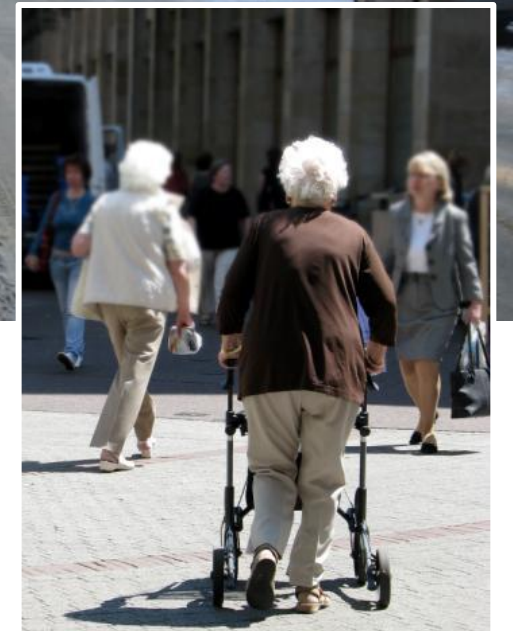
- mehr Radanlehnbügel, Gepäcksafes für Radtouristen, Lademöglichkeiten für E-Bikes (in Restaurants, Hotels, ...)
- Schließung von Netzlücken im Umfeld (z.B. Fleckenberger Straße/Grafschafter Straße)



Beispiele

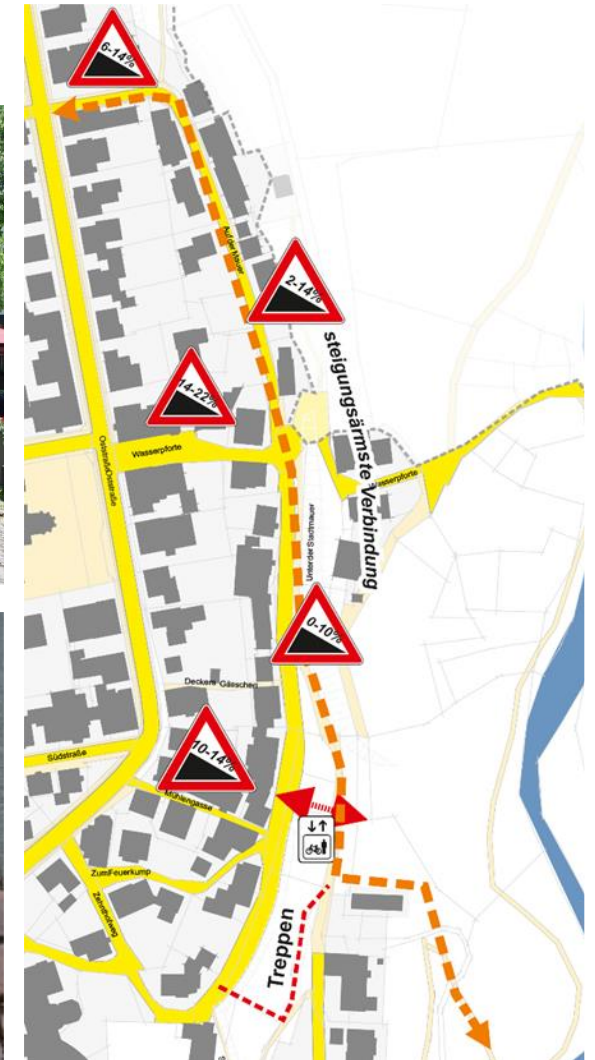
Verbesserung des Fußverkehrs

- Vor dem Hintergrund des **demografischen Wandels** besonders wichtig
- Barrierefreiheit/-armut nutzt allen!
- Abbau von **Barrieren** (Stufen, Kanten) / Umgehung von **Steigungen**
- Abbau von Nutzungskonflikten mit parkenden Autos sowie Radfahrern



Verbesserung des Fußverkehrs

- **Schützenplatz:** Anpassung (Abfräsung, Tieferlegung) des Pflasters auf Wegeachsen, Beseitigung von Kanten
- Ausweisung barrierearmer Route aus dem Lennetal + Ausbau der Wege (Unter der Stadtmauer, Auf der Mauer)
- regelmäßige **Sitzmöglichkeiten** (ca. alle 100-150 m)
- Barrierefreie **Bushaltestellen**



Umgang mit dem ruhenden Verkehr

- Innenstadt bietet für Kurzzeitparker ausreichend Parkflächen
- Für Langzeitparker ist das Angebot größer als die Nachfrage (v. a. Stadthalle)

Empfehlung:

- Erweiterung Parkmöglichkeiten (Großraumparkplatz Kupers Kamp)
- Lenkung + Wegweisung des Parksuchverkehrs zur Stadthalle
- mittelfristig: teilweise **Umwandlung einiger (Kurzzeit-)Stellplätze** in der Ost- und Weststraße zu Gunsten anderer Nutzungen (Gastronomie, Einzelhandelsnutzung)



www.planersocietaet.de



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.**

Planersocietät

Standort Dortmund
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
Fon 0231/9999 70-0
Fax 0231/9999 70-18
info@planersocietaet.de

Kontakt

Dr. Michael Frehn
Fon 0231 / 99 99 70-10
Fax 0231 / 99 99 70-18
frehn@planersocietaet.de

Ihre Rückfragen und Hinweise

