



Bürgerversammlung zur Verkehrssituation in der Kernstadt Schmallingenberg

Dienstag, 19. September 2024, kleiner Saal der Stadthalle

Teilnehmende & Agenda



Teilnehmende

ca. 100 Bürgerinnen und Bürger

außerdem

als Gastreferent

- Dr. Michael Frehn, Stadt- und Verkehrsplaner, geschäftsführender Gesellschafter der Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund

von der Verwaltung

- Bürgermeister Burkhard König
- 1. Beigeordneter Andreas Dicke
- Daniela Krick, Mitarbeiterin Hauptamt

aus der Kommunalpolitik

- Hans-Georg Bette, BZA-Vorsitzender (Protokoll)
- Mitglieder des Bezirksausschusses Schmallenberg
- weitere Stadtvertreter

weitere Teilnehmende

- Vertreter der Presse

Agenda

Beginn 19:00 Uhr

- Begrüßung durch Bürgermeister Burkhard König und Bezirksausschussvorsitzenden Hans-Georg Bette
- Vortrag Dr. Michael Frehn zum Mobilitätskonzept
- Wortbeiträge der anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie der Mitglieder des Bezirksausschusses
- Schlussworte

Ende der Veranstaltung gegen 21:00 Uhr



Vortrag Dr. Frehn, Planersocietät Dortmund



www.planersocietaet.de



Bürgerversammlung

Mobilitätskonzept

Schmallenberg

17.9.2024

Präsentation
siehe Anlage

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Dietmar Weber	- Fleckenberger Straße aufnahmefähig für weiteren Verkehr - Einbahnstraße ggf. nur auf einer Straße	
Jürgen Meyer	Frage: Wie beurteilen die Geschäftsleute an Ost- und Weststraße das Thema Einbahnstraße?	
Georg Wülbeck	- Bei Einbahnstraße ggf. zu viel Parkplatzsuchverkehr? - Wenn Einbahnstraße, dann auf der jeweils anderen Seite der Parkbuchten auch noch Parkplätze einrichten? - Piktogramme für Radfahrer sinnvoll, da Radverkehr zunimmt. - Weitere Stellplätze für Langzeitparker in der Kernstadt?	Dr. Frehn - Piktogramme sind eine „weiche Unterstützung“. - Bei Einbahnstraßenregelung keine zusätzlichen Parkplätze, sondern gewonnenen Platz für Geh- oder Radverkehr nutzen. - Langzeitparkplätze eher außerhalb, an Ost- und Weststraße eher Kurzzeitparkplätze
Harald Pickert	- Hoher Anteil Durchgangsverkehr auf Ost- und Weststraße - Durchgangsverkehr sollte über Fleckenberger Straße / Umgehungsstraße umgeleitet werden. - Einbahnstraßenregelung führt in der Summe zu mehr Verkehr, insbesondere Parksuchverkehr.	Dr. Frehn - Fleckenberger Straße attraktiv machen. - Oststraße durch Tempo 30 unattraktiv machen.

Kann man Tempo 30 auch temporär (z.B. von 07:00 – 19:00) Uhr anordnen?

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Reinhold Schöllmann	Gilt die Einbahnstraße auch für Radfahrende?	Dr. Frehn Einbahnstraßen können für Radfahrende in beiden Fahrtrichtungen freigegeben werden.
Ralf Blümer	- Mobilitätskonzept ist aus dem Jahr 2017. - Frage: Wie funktioniert moderne Verkehrsplanung heute? - Gibt es neue Entwicklungen?	Dr. Frehn - Ja, es gibt neue Ansätze. Verkehrsmodelle werden aber bereits seit Jahren eingesetzt. - Das Mobilitätskonzept wurde 2017 mit Bürgerbeteiligung durchgeführt. Kompromisse finden, aber damals ein gutes Verfahren. - Tempo 30 (auf der Oststraße) erst einmal umsetzen, lernendes System, relativ leicht möglich. - Temporäre Umsetzung Einbahnstraße eher nicht möglich. - Keine Tempo 30 – Zone, sondern nur Reduzierung der Geschwindigkeit (kein rechts vor links). - Kombination Tempo 30 mit Fahrrad-Mischverkehr (Piktogramme) und Aufpflasterung der Übergangsbereiche. - Erhöhung Lebens- und Aufenthaltsqualität wichtiger als Durchgangsverkehr. - Schon eine teilweise Verkehrsverlagerung wird viel ausmachen.

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Martin Vollmert	- Gegen Einrichtung von Einbahnstraßen, da mehr Suchverkehr und keine Ausweichmöglichkeit bei Veranstaltungen, z.B. Schmallingberger Woche (Verkehrsführung müsste geändert werden). - Das Gefährlichste auf der Weststraße sind die Gehwegplatten (Stolpergefahr)! - Einrichtung einer Tempo-20-Zone auf der Weststraße? → Vorteil für Fußgänger, Beispiel: Walldürn im Odenwald	
Hans-Georg Schenk	- Parkplätze bereits heute nur auf einer Seite, daher heute schon Suchverkehr. - Über die Querstraßen kann man bei einer Einbahnstraßenregelung relativ leicht ausweichen. - Bei Tempo 20 oder weniger braucht man keine Einbahnstraße.	Dr. Frehn - Einbahnstraßenregelung generiert Umwegfahrten. - Temporeduzierung ist sinnvoller. - Tempo 20 allerdings nur für verkehrsberuhigte Zonen zu empfehlen. - Knotenpunkte an den Kreuzungen eher das Problem. - Vorschlag: Tempo 30 Oststraße, Tempo 20 Weststraße ???

Tempo 20 bei rechts vor links notwendig?

Rote Texte auf Richtigkeit der Wiedergabe prüfen.

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
(unbekannt)	• Es wird zu wenig entschieden. • Radfahren in Schmollenberg „kriminell“. • Tempo 30 bringt nichts. • Einbahnstraße die einzige Möglichkeit, Radverkehr besser zu regeln.	Bürgermeister König • Offene Diskussion, was können wir machen? Dr. Frehn • Eigene Fahrradinfrastruktur nur bei Beibehaltung Tempo 50. • Straßenverkehrsrecht sagt, dass bei Tempo 30 gute Kombination von Auto- und Radverkehr (Mischverkehr) möglich ist.
Stefan Vollmert	• Was ist mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)? • Weniger Verkehr durch mehr ÖPNV. • Nicht Teil der Aufgabenstellung?	Dr. Frehn • ÖPNV wird vom Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger geplant, nicht Teil der heutigen Aufgabenstellung. • Aber: Mehr Busverkehr gut. Bürgermeister König • ÖPNV ist Aufgabe des Kreises.
Markus Theiwes	• Schon heute hohe Verkehrsbelastung der Querstraßen, wird sich bei Einbahnstraßenregelung weiter erhöhen. • Frage: Mobilitätskonzept ist von 2017, warum bis heute nicht umgesetzt?	Bürgermeister König • Ob Einführung Tempo 30 Sinn macht, müssen wir diskutieren. Dr. Frehn • Heute ist es rechtlich einfacher als 2017, Tempo 30 umzusetzen (→ StVO).

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Christian Koch	• Querstraßen abwechselnd als Einbahnstraßen ausweisen, ggf. testen? • Idee mit Tempo 20 auf der Weststraße gut. • Idee der Einbahnstraße schon alt. • Straßenquerungen an der Valentinschule und an der Obringhauser Straße gefährlich („Schnellstraße“)	Dr. Frehn • Testweise Einbahnstraßenregelung Querstraßen kann man ausprobieren, um Erkenntnisse zu sammeln („Freund von Tests“). • Temporeduzierung ist einfacher umzusetzen als eine Einbahnstraßenregelung. Bürgermeister König • Tempobeschränkungen müssen auch kontrolliert werden, das ist Aufgabe des Hochsauerlandkreises.
Fabian Ax	• Frage als Anwohner Weststraße 66: Welchen Sinn macht eine Einbahnstraßenregelung? • Schon heute ist es schwierig, aus der Hofeinfahrt in den Verkehr auf der Weststraße einzufädeln (Rückstau von der Ampel). • Mit Einbahnstraße größeres Verkehrsaufkommen mit höherer Lärmbelastung etc. • Wichtig: Umgehungsstraße attraktiver gestalten. • Kreisverkehr Fleckenberger Straße? • Temporeduzierung 10 km/h auf der Weststraße?	

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Dietmar Weber	• Tempo 30 auf der Oststraße. • Radfahren auf der Oststraße unsicher. • Radverkehr auf die Weststraße verlagern?	Dr. Frehn • Weststraße als Fahrradstraße ausweisen nur bei dominantem Radverkehr möglich (nicht der Fall, Anzahl Radfahrer reicht nicht aus). • Bei einer Fahrradstraße dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, Autos dürfen die Fahrradstraße nutzen. • Auch die Radfahrer wollen ihre individuellen Ziele auf kurzem Weg erreichen, Temporeduzierung ist eine gute Lösung.
Hans-Georg Schenk	• Querung einer Einbahnstraße ist für Fußgänger sicherer (Verkehr nur aus einer Richtung). • Das Abbiegen in die Einbahnstraße ist ebenfalls einfacher (gleicher Grund). • Ampel am Rathaus könnte wegfallen.	Dr. Frehn • Ja, Querung einfacher und Verkehrsfluss vereinfacht. • Aber: höhere Geschwindigkeit! • Eigentlich ist es gut, dass es in Schmollenberg viele Reize gibt, um (als Autofahrer) langsam zu fahren.

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Tanja Kemper	• Mit E-Bike nicht durch die Innenstadt fahren, da gefährlich. • Warum keine Ausweisung der Weststraße als Einbahnstraße? • Eher Oststraße „hoch“ als Weststraße. • Fahrspur Weststraße „hoch“ wird nicht so genutzt, Ausweis als Fahrradweg? • Wäre auch für Fußgänger angenehmer.	
Martin Vollmert	• Bei einer Einbahnstraßenregelung Weststraße „runter“: LKWs und Busse setzen an der Rathauskreuzung auf. • Autos parken auf den Gehwegen. • Auch mal einen Parkplatz fehlen lassen, z.B. durch Aufstellung von Blumenkübeln? • Insbesondere die vielen Lieferfahrzeuge behindern den Verkehr (Parken in 2. Reihe). • Beispiel Meschede: zeitliche Einschränkung Lieferverkehr in der Einkaufsstraße?	Dr. Frehn • Zeitliche Einschränkung von Lieferverkehr ist nur in ausgewiesenen Fußgängerzonen möglich.
Horst Bröske	• Weststraße und Seitenstraßen als Einkaufsstraße / Fußgängerzone sperren?	Dr. Frehn • Die Herausnahme einzelner Bereiche aus dem Autoverkehr führt zu Verkehrsverlagerung. • Weststraße eher nicht als Fußgängerzone geeignet.

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Christian Koch	Kreuzung Rathaus: Platz für eine Linksabbiegerspur?	Beigeordneter Dicke - Kurve an der Kreuzung ist eher eng. - Zusätzlich würde eine Einfädelspur an der Fleckenberger Straße benötigt.
Ralf Blümer	- Frage zum ruhenden Verkehr. - Stadt in der Wahrnehmung sehr laut, sehr autolastig. - Gäste sagen, die Stadt ist toll, aber sehr autodominiert. - Parkplatzbeschränkung gut, hat aber Auswirkungen auf das Parken. - Ist man bereit, auf Parkflächen an der Ost- und Weststraße zu verzichten?	
Marcus Schulte-Glade	- Temporegelung ist gut. - Vieles ist geregelt, aber die Leute halten sich nicht daran, das muss man unterbinden.	

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Katja Geueke-Hennemann	• Viele Autos von Anwohnern und Mitarbeitenden, die irgendwo parken müssen. • Tempo 30 ist super. • Frage: Wenn Einbahnstraße, was passiert mit den Parkplätzen in den Querstraßen? • Warum nicht mehr Fußgängerüberwege? • Gehwegplatten kaputt, was tun?	Dr. Frehn • Innerhalb der Kernstadt keine Langzeitparkplätze (auf öffentlichen Flächen). • Parksystem: Besucher und Kunden, da wo attraktive Ziele, ansonsten Langzeitparkplätze außerhalb. Bürgermeister König • Neuer Parkplatz Rupers Kamp wird derzeit noch nicht so intensiv genutzt. • Beispiel: Gespräche mit Anwohnern Selbend zur Parksituation, ohne Ergebnis.
Andrea Henke	• Mitarbeiterin Seniorenresidenz St. Alexander • Langzeitparken an der Stadthalle bei Dunkelheit: „Man traut sich nicht“, da sich dort viele junge Menschen aufhalten. • Was kann man tun?	
Burkhard Rickert	• Aus der Unterstadt kommend mit Ziel Richtung Gleidorf: Wo fährt man her? Durch die Stadt oder über die Umgehungsstraße? • Vielzahl des Verkehrs könnte man um die Stadt herumleiten, wenn an der Fleckenberger Straße ein Kreisverkehr wäre in Verbindung mit Tempo 30 auf der Oststraße.	Bürgermeister König • B236 = Umgehungsstraße = Baulast Bund. • Kreisverkehr gegenüber Straßen.NRW nur sehr schwer durchzusetzen. • Ampel funktioniert laut Straßen.NRW gut. • Umsetzung Tempo 30 ist einfacher.

Wortbeiträge

Die Wortbeiträge wurden aus der handschriftlichen Aufzeichnung nachvollzogen und auf Stichpunkte verkürzt.



von	Wortbeitrag	Stellungnahme
Dietmar Weber	Im Bereich der Kirche Fußgängerüberwege?	Dr. Frehn - Im Konzept vorgesehen, muss aber auch gepflegt werden. - Mehr Fußgängerüberwege: ja!
Peter Walach	- Unglaublich viele Autos auf der Oststraße. - Tempo reduzieren, dadurch Durchgangsverkehr reduzieren, Querungshilfen einrichten. - Damit lösen wir viele Probleme, ohne die ganze Altstadt auf links zu drehen. - Einfach und schnell umzusetzen.	
Peter Lönze	Warum ist niemand von Straßen.NRW dabei?	Bürgermeister König - Straßen.NRW ist für die Umgehungsstraße zuständig. - Wir sind für die Innenstadt zuständig. - Straßen.NRW sagt: Wenn die Oststraße nicht als Ausweichstrecke für den Tunnel zur Verfügung steht, dann weiträumige Umleitung über Grafschaft und Oberkirchen.
Hans-Georg Bette	Ost- und Weststraße für LKWs und größere landwirtschaftliche Maschinen sperren.	Bürgermeister König Schilder sind bestellt.

Fazit



Punkte zur weiteren Beratung (offene Liste) in der BZA-Sitzung am 7. Oktober 2024

Maßnahme ↓	Stimmungsbild →	überwiegend ablehnend	eher ablehnend	eher zustimmend	überwiegend zustimmend
Einbahnstraßenregelung Ost- und Weststraße		X			
teilweise Einbahnstraßenregelung			X		
Geschwindigkeitsreduzierung Oststraße auf Tempo 30 (keine Tempo-30-Zone)					X
Darauf aufbauend Fahrradmischverkehr mit Piktogrammen					X
Geschwindigkeitsreduzierung Weststraße auf Tempo 20				X	
Durchgangsverkehr aus der Innenstadt heraushalten					X
Langzeitparken außerhalb der Kernstadt					X

Pressespiegel



Westfalenpost vom 19. September 2024

Verkehr: Probleme, Vorschläge und Wünsche

In Bürgerversammlung wurden Ideen für Umgestaltung der Kernstadt gesammelt. Warum die Stadt kritisiert wurde

Katharina Kalejs

Schmallenberg. Rund 100 Menschen, vermutet Bürgermeister Burkhard König, waren zu der Bürgerversammlung am Dienstagabend im kleinen Saal der Stadthalle Schmallenberg gekommen. Das Thema: Die Verkehrssituation in der Kernstadt, allem voran auf Ost- und Weststraße.

Die Hintergründe

Verkehrszählungen aus August und September dieses Jahres zeigen: In einer Woche fahren über 78.000 Fahrzeuge über die Oststraße. Fast die Hälfte davon ist Durchgangsverkehr. Immerhin fahren die Autos im Durchschnitt nur rund 40 statt der erlaubten 50 Stundenkilometer.

Dass vor allem der Durchgangsverkehr ein Problem darstellt, wurde schon 2017 bekannt, als das derzeit gültige Mobilitätskonzept vorgestellt wurde – getan hat sich seit dem nichts. Das Bürgerbegehren von Hans-Georg Schenk hatte Anfang des Jahres neuen Schwung in die politische Aufarbeitung des Themas gebracht, die Bürgerversammlung sollte vor allem dabei helfen, die Probleme, Wünsche und Ideen der Anwohner rund um Ost- und Weststraße zu sammeln.

Die Probleme

Probleme sehen die Schmallenberger viele: Zu viel Verkehr, zu wenig Rücksichtnahme auf Fahrradfahrer, zu wenig Platz auf der Fahrbahn, besonders, wenn auch größere Fahrzeuge wie Transporter oder Lkw unterwegs sind. Eine Innenstadtumgebung über Fleckenberger Straße und B236, die nicht als attraktive Alternativroute angesehen und deswegen nicht genutzt wird.

Zu viele Stöperfallen für Fußgänger, an Straßenrändern, aber auch auf dem Kopfsteinpflaster. Dazu ist schon wenig Parkraum, der dann auch noch von den Mitarbeitern der Geschäfte für Besucher blockiert wird, weil der Langzeitparkraum an Rande der Innenstadt unattraktiv ist.

Die Einbahnstraßen-Idee

Ganz klar ist: In den Augen der Menschen muss sich etwas tun. Aber auch: „Wir sollten nicht unsere ganze schöne Altstadt auf links krempeln!“ Eine Einbahnstraßenregelung auf Ost- und Weststraße wird nicht nur von Verwaltung und Rat abgelehnt, sondern auch von vielen Anwohnern und Geschäftslern in der Kernstadt.

Als Gründe nannten sie unter an-



Etwa 100 Schmallenbergerinnen und Schmallenberger folgten der Einladung des Bezirksausschusses zur Bürgerversammlung. KATHARINA KALEJS

Kommentar

Warum dauert in Schmallenberg alles länger?



Katharina Kalejs über die Handlungsweise der Stadt

Schmallenberg. Schon an meinem ersten Arbeitstag in Schmallenberg habe ich mich verliebt, und ich begeistere mich mit jedem Tag neu für die Stadt und ihre Menschen. Bei manchen Dingen, die hier vor sich gehen, kann ich allerdings auch einfach nur den Kopf schütteln.

derem die Verlagerung des Verkehrs, die sinkende Attraktivität der Kernstadt für Besucherinnen und Besucher, die an Schmallenberg die einfache Erreichbarkeit mit dem Auto schützen, sowie die Tatsache, dass man dann nicht mehr für Veranstaltungen „mal eben“ eine der beiden Straßen sperren können würde. Andere Überlegungen waren, nur die Weststraße als Einbahnstraße zu führen – das fand insgesamt weniger Gegenwehr.

Die Ideen

Einig waren sich alle Anwesenden

So auch bei der Bürgerversammlung. Zwei Stunden lang wurden viele wirklich gute, konstruktive Ideen vorgebracht: Schmallenberg braucht mehr Sitzbänke, mehr Zebrastreifen, weniger Geschwindigkeit (und mehr Müllimer, wenn Sie mich fragen) – denn wir alle wollen diese schöne Kernstadt in Ruhe und Sicherheit genießen, und das gehört einfach dazu.

Was mich verwundert, ist, dass all diese Ideen nicht neu sind. Viele Aspekte des Mobilitätskonzepts sind nahezu deckungsgleich mit den Wünschen der Anwohner.

Davon umgesetzt wurde bisher allerdings noch nichts. Ich verste-

he den Unmut, die Vorwürfe gegen Stadt und Rat und hoffe, dass sie gehört werden. Vor allem, wenn man dann die Begründung hört, warum es sich so verzögert hat: Corona ist schon lange keine Ausrede mehr, und erst recht kein Grund, warum Dinge nicht angepackt werden.

Die Anwohner können jetzt wohl nur hoffen, dass sie dieses Mal nicht sieben Jahre auf neue Entwicklungen warten müssen, nur, damit dann die gleichen Ideen wieder als neu vorgebracht werden können. Immerhin: ein Lkw-Durchfahrtsverbot wird jetzt eingerichtet – und dafür braucht es nicht mal erst öffentliche Empörung.

so leicht umzusetzen“, warnte Bürgermeister König. „Für die B236 ist Straßen.NRW zuständig.“

Gleichzeitig müsse das Fahren durch die Oststraße für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden: Eine Temporeduzierung soll dabei helfen. Durch eine Tempo-30-Regelung könnte man nicht nur Verkehrslärm minimieren, sondern auch subjektiv die Durchfahrtsqualität verbessern. Gleichzeitig kam die Überlegung auf, auf der Weststraße sogar Tempo 20 einzuführen – auch so könnte mehr Sicherheit für alle geschaffen werden.

werden.

Außerdem soll für Fahrradfahrer etwas getan werden: Piktogramme auf der Fahrbahn könnten deutlicher machen, dass sich der Verkehr auf Ost- und Weststraße mische, dass Autofahrer auf Fahrradfahrer Rücksicht nehmen müssen. Eine Idee war auch, die Weststraße zur Fahrradstraße zu machen – dafür könnten aber zu wenig Fahrradfahrer unterwegs sein.

Außerdem wünschen sich die Anwohner deutlich mehr Zebrastreifen sowie weniger Stöperfallen: Bürgersteigkanten müssten abgesenkt werden, die Bürgersteige begradigt. Dazu könnten auch mehr Sitzmöglichkeiten entlang Ost- und Weststraße die Barrierefreiheit zu erhöhen.

Der Experte

All diese Ideen hörte sich auch Dr. Michael Frehn, Geschäftsführer der Dortmunder Planersocietät an, die vor sieben Jahren das Mobilitätskonzept erarbeitet hatte. Immer wieder ordnete er Vorschläge ein, erklärte auch, warum manche Dinge – wie die Fahrradstraße – schwierig oder unmöglich sein dürften; oder eben doch einfacher umzusetzen wären als erwartet.

Am Ende des Abends war klar: Viele Ideen der Anwohner wurden schon im Mobilitätskonzept präsentiert, waren also seit 2017 bekannt. Das machte einen Schmallenberger wütend: „Wenn das schon seit sieben Jahren bekannt ist, warum warten wir darauf dann immer noch?“



Sauerlandkurier vom 21. September 2024

Die Mobilität breiter aufstellen

Ein reger Schlagabtausch in Sachen Verkehrsberuhigung herrschte am Dienstagabend auf der Bürgerversammlung im kleinen Saal der Stadthalle Schmallenberg. Mehr als 100 interessierte Bürger waren erschienen, um Vorschläge im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Tempozonen, Einbahnstraßenführung, Barrierefreiheit & Co. in der Ost- und Weststraße zu machen.

VON CLAUDIA METTEN

Schmallenberg – Dr. Michael Frehn, Geschäftsführer Planersocietät Partner GmbH aus Dortmund, hatte zuvor das Mobilitätskonzept für die Stadt Schmallenberg vorgestellt, das bereits 2017 erarbeitet worden ist.

„Die Mobilität soll breiter aufgestellt werden und das Konzept aus 2017 ins Gedächtnis gerufen werden. Was wurde bereits umgesetzt, was noch nicht und warum?“, so Schmallenbergs Bürgermeister Burkhard König.

Ziel des Mobilitätskonzepts sei es, den Stadtkern attraktiver und barriereärmer zu gestalten, um so für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen, die Erreichbarkeit von Geschäften, Einrichtungen und Gastronomie mit allen Verkehrsmitteln zu optimieren,



Rund 100 Bürger beschäftigten sich mit dem Thema Verkehrsberuhigung im Ortskern Schmallenberg. FOTO: C. METTEN

den Radverkehr zu stärken als auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

„2017 wurde eine Bestandsanalyse gemacht und ein Zielkonzept mit Maßnahmen entwickelt“, resümierte Frehn. „Es wurden Vorschläge gemacht, wie die Einführung von Tempo 30 in der Oststraße, die Verbesserung des Radverkehrs oder auch barrierefreie Kreuzungen.“

■ Durchgangsverkehr umleiten

In seinem Vortrag hob der Fachplaner hervor, dass Geschwindigkeitsmessungen im Zeitraum vom 22. August bis 4. September 2024 ergeben haben, dass 85 Prozent der Autofahrer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 41 Stundenkilometern durch die Oststraße fahren; erlaubt sind 50. Des Weiteren erklärte Frehn, dass insgesamt 5.500 Fahrzeuge über die Ost- und Weststraße fahren, 2.300 über die Fleckenberger Straße/Unterm Werth. Seine Schlussfolgerung lautete daher, dass die Oststraße

entlastet und der Durchgangsverkehr auf die Fleckenberger Straße umgeleitet werden soll.

■ Nachteile durch Einbahnstraße?

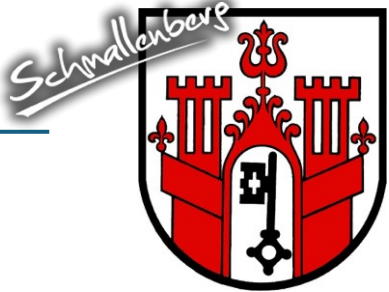
„Ein Einbahnstraßensystem hat viele Nachteile. Die Ziele sind nicht mehr direkt zu erreichen, die Fahrzeiten dauern länger und die Wege sind weiter. Der Verkehr verlagert sich nur und die Parkplatzsuche dauert auch länger“, hob Frehn hervor. „Lösungsvorschläge sind, den Verkehr von der Oststraße auf die Fleckenberger Straße zu verlagern, eine Tempo-30-Zone einzurichten, die für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sorgt und Fahrradpiktogramme zur Verdeutlichung anzubringen.“

Dazu attraktive Straßenräume, die den Autofahrern sensibilisieren sollen langsam zu fahren, Ladestationen für E-Bikes, Gepäcksafes für Radfahrer, barrierefreie Bushaltestellen, mehr Barrierefreiheit

insgesamt, Umgehung von Steigungen als auch erweiterte Parkmöglichkeiten für Langzeitparker, um so durch Kurzzeitparkplätze die Gastronomie und den Einzelhandel in der Stadt zu stärken und zu unterstützen.

Nach seinem Vortrag machten die interessierten Schmallenberger im Plenum weitere Vorschläge wie zum Beispiel die Oststraße weniger attraktiv und die Fleckenberger Straße schöner zu gestalten, um so den Durchgangsverkehr umzuleiten. Des Weiteren wurde die Abschaffung der Ampelanlage und die Errichtung eines Kreisverkehrs angeregt, die Einführung einer Tempo-20-Zone auf der Weststraße und Tempo 30 auf der Oststraße, ein Einbahnstraßensystem, die Verbesserung des ÖPNV, einspuriger Verkehr in den Seiten- und Querstraßen, Testphasen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung als auch ein Mischverkehr von Rad- und Autofahrern durch die Temporeduzierung, die Einschränkung des Lieferverkehrs bis 14 Uhr, die Umfunktionierung der Weststraße in eine reine Einkaufsstraße sowie die Schaffung von mehr Parkplätzen.

Stefan Bette vom Bauordnungsamt der Stadt Schmallenberg versprach abschließend nach der fast zweistündigen Bürgerversammlung, dass alle Punkte und Vorschläge der Bürger auf der nächsten Bezirksausschusssitzung diskutiert und behandelt werden.





**Vielen Dank an alle Teilnehmenden
für die gute und konstruktive Diskussion.**

