



**HANBRUCHER STRASSE 9**

**D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

## **Parkraum- und Mobilitätskonzept für die Stadt Schwelm**

Schlussbericht

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier  
Lena Wolff, M. Sc.

Aachen, im Oktober 2023

N:\2020\_20\200660\_Parken Mobilität

Schwelm\Texte\Berichte\Schlussbericht\Final\200660\_PMK Schwelm\_25-10-  
2023.doc

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Herangehensweise</b>	<b>5</b>
1.1	Räumliche und siedlungsstrukturelle Ausgangslage	5
1.2	Verkehrsinfrastruktur	6
1.3	Herangehensweise	6
<b>2</b>	<b>Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>8</b>
2.1	Online-Beteiligung	8
2.2	Akteursgespräche	12
2.2.1	Workshops mit politischen Vertreterinnen und Vertretern	12
2.2.2	Radwegekommission	13
2.2.3	Werbegemeinschaft und Stadtmarketing	13
2.3	Workshops mit der Bürgerschaft	14
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse gesamtstädtische Mobilität</b>	<b>15</b>
3.1	Fußgängerverkehr	15
3.1.1	Erkenntnisse aus dem ISEK	15
3.1.2	Ableitung eines Fußverkehrsnetzes	16
3.1.3	Analyse des abgeleiteten Fußverkehrsnetzes	17
3.1.4	Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung	19
3.2	Radverkehr	20
3.2.1	Radverkehrskonzept des Regionalverband Ruhr (RVR)	20
3.2.2	Ableitung eines kommunalen Radverkehrsnetzes	21
3.2.3	Analyse des Radverkehrsnetzes	26
3.2.4	Verknüpfung Alltags- und Freizeitradwegenetz	29
3.2.5	Ergebnisse der Online-Beteiligung	29
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr	31
3.3.1	Analyse des Nahverkehrsplans	31
3.3.2	Schienenpersonennahverkehr	33
3.3.3	Linienbusverkehr	34
3.3.4	Mobilitätsstationen	35
3.3.5	Ergebnisse der Online-Beteiligung	36
3.4	Kraftfahrzeugverkehr (MIV)	37
3.4.1	Festlegung des relevanten Straßennetzes	37
3.4.2	Analyse des festgelegten Straßennetzes	37
3.4.3	Ergebnisse der Online-Beteiligung	40
<b>4</b>	<b>Bestandsanalyse innerstädtisches Parken</b>	<b>41</b>
4.1	Parkraumangebot und -bewirtschaftung	41
4.1.1	Bestandsaufnahme	41
4.1.2	Theoretische Grundlagen zur Parkraumbewirtschaftung	44
4.2	Parkraumnachfrageerhebung	46
4.3	Analyse der Parkraumnachfrage	47
4.3.1	Parkplatz Neumarkt	47
4.3.2	Parkplatz Wilhelmsplatz	49
4.3.3	Parkplatz Hallenbad	50
4.3.4	Straßenraum	51
4.4	Ergebnisse der Online-Beteiligung	52
<b>5</b>	<b>SWOT-Analyse</b>	<b>54</b>
5.1	Aufbau und Herleitung	54
5.2	Allgemeine Stärken und Schwächen	55

		3
	5.3 Verkehrsmittelspezifische Stärken und Schwächen	56
<b>6</b>	<b>Leitziele</b>	<b>60</b>
	6.1 Bestehende Ziele zu „Verkehr und Mobilität“	60
	6.2 Leitziele und Handlungsfelder	62
<b>7</b>	<b>Handlungsempfehlungen und Maßnahmenkonzept</b>	<b>66</b>
	7.1 Fußgängerverkehr	68
	7.1.1 Barrierefreiheit	68
	7.1.2 Steckbriefe	69
	7.1.3 Handlungsempfehlungen	82
	7.2 Radverkehr	82
	7.2.1 Freizeit- und Alltagsradverkehrsnetz	83
	7.2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen	84
	7.2.3 Ruhender Radverkehr	84
	7.2.4 Radserviceeinrichtungen	85
	7.2.5 Steckbriefe	87
	7.2.6 Handlungsempfehlungen	97
	7.3 Öffentlicher Verkehr	97
	7.3.1 On-Demand-Verkehr	97
	7.3.2 Sharing-Angebote	98
	7.3.3 Steckbriefe	99
	7.3.4 Handlungsempfehlungen	103
	7.4 Kfz-Verkehr	104
	7.4.1 Geschwindigkeitskonzept	104
	7.4.2 Steckbriefe	106
	7.4.3 Handlungsempfehlungen	107
	7.5 Weitere Handlungsempfehlungen	108
	7.5.1 Aufenthaltsqualität	108
	7.5.2 Mobilitätsmanagement	109
	7.5.3 E-Ladeinfrastruktur	109
<b>8</b>	<b>Handlungsempfehlungen und innerstädtisches Parkraumkonzept</b>	<b>111</b>
	8.1 Steckbriefe	112
	8.2 Allgemeine Maßnahmen	116
	8.3 Zonen- und Bewirtschaftungskonzept	116
	8.3.1 Parkscheibenregelung	117
	8.3.2 Parkscheinregelung	118
	8.4 Sonderparkberechtigungen	119
	8.4.1 Bewohnerparken	119
	8.4.2 Ausnahmegenehmigungen	121
	8.5 Parkieranlagen	122
	8.5.1 Wilhelmsplatz	122
	8.5.2 Bahnhof und Hallenbad	122
	8.5.3 Neumarkt	123
	8.5.4 Parkhäuser	123
	8.6 Beschilderung und Parkleitsystem	124
	8.6.1 Beschilderung	124
	8.6.2 Wegweisung	124
	8.7 Handlungsempfehlungen	125
<b>9</b>	<b>Konkretisierung der Handlungsempfehlungen</b>	<b>127</b>
	9.1 Konkretisierungsvorschläge	127
	9.2 Schlüsselprojekte	127
	9.2.1 Märkische Straße und Mittelstraße bis Neumarkt	128

	4
9.2.2 Neumarkt und Römerstraße	129
9.2.3 Knotenpunkt Berliner Straße/Brunnenstraße/Milsper Straße/Hauptstraße	129
<b>10 Umsetzungen und Evaluation</b>	<b>130</b>
10.1 Maßnahmenpriorisierung	130
10.1.1 Umsetzungshorizont	130
10.1.2 Wirkungsabschätzung	131
10.1.3 Regelbasierte Priorisierung	131
10.2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	131
10.3 Monitoring	132
<b>Anhang</b>	<b>133</b>

## 1 Ausgangslage und Herangehensweise

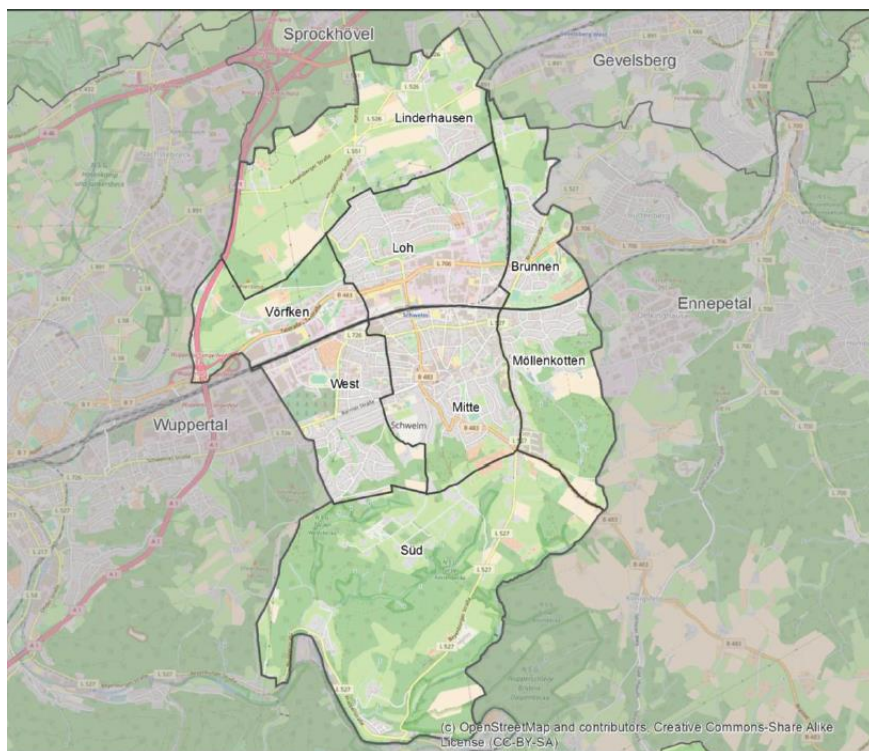
Auf städtischer und regionaler Ebene liegen bereits verschiedene Planungen, Konzepte und weitere Aktivitäten mit Bezug zum Themenfeld Mobilität vor. In Zusammenhang mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) sollen im Rahmen eines Parkraum- und Mobilitätskonzepts die bereits vorhandenen Aspekte und Empfehlungen zusammengeführt und auf gesamtstädtischer Ebene (Mobilitätskonzept) bzw. Innerstädtischen Ebene (Parkraumkonzept) konkretisiert und ergänzt werden.

Als Grundlage für die folgende Bestandsanalyse werden zunächst kurz die räumlichen und siedlungsstrukturellen Begebenheiten in Schwelm sowie die Verkehrsinfrastruktur skizziert.

### 1.1 Räumliche und siedlungsstrukturelle Ausgangslage

Die Siedlungsstruktur der Stadt Schwelm lässt sich in acht Stadtteile unterteilen. Die zentral gelegenen Stadtteile Mitte, Oehde/West und Loh weisen die höchsten Bevölkerungszahlen auf. In Richtung Norden bzw. Süden befinden sich die eher ländlich geprägten und höher gelegenen (topografisch) Stadtteile Linderhausen und Süd. Vervollständigt wird das Schwelmer Stadtgebiet durch die Stadtteile Vörfken, Brunnen und Möllenkotten.

Das Stadtgebiet ist insgesamt durch ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet im zentralen Bereich geprägt und besitzt in Richtung Norden und Süden, von der Innenstadt ausgehend, eine ausgeprägte Topografie.



**Bild 1: Raumgliederung der Stadt Schwelm (Quelle: Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts, BBE Handelsberatung GmbH, 2018)**

## 1.2 Verkehrsinfrastruktur

Die Stadt Schwelm liegt an der Bundesautobahn A1 mit der Anschlussstelle Wuppertal-Langerfeld und den Bundesautobahnen A43 und A46 mit einer Anbindung über das Autobahnkreuz Wuppertal-Nord. Als überregionale Verbindung und Zubringer zur A1 dient zudem die Bundesstraße B483, die insbesondere den Kernbereich der Stadt Schwelm durchschneidet. Neben der Bundesstraße, verlaufen auch die Landesstraßen L726 und L706 (West-Ost-Achsen) sowie L527 (Nord-Süd-Achse im östlichen Stadtgebiet) und L551 (Richtung Nord) durch das zentrale Stadtgebiet von Schwelm.

Eine Schienenanbindung in Richtung Düsseldorf, Wuppertal und Hagen ist mit den Bahnlinien RE4, RE7 und RE13 sowie der Linie S8 vorhanden. Auf kommunaler und regionaler Ebene verkehren zudem Linienbusse.

## 1.3 Herangehensweise

Die Erarbeitung des Parkraum- und Mobilitätskonzepts basiert auf zwei übergeordneten Themenbereichen, dem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept und dem innerstädtischen Parkraumkonzept. Das gesamtstädtische Mobilitätskonzept kann dabei in folgende fünf inhaltliche Positionen (Pos. A1 bis Pos. A5) unterteilt werden:

- Grundlagen (Pos. A1),
- Bestandsanalyse (Pos. A2),
- Stärken-Schwächen-Analyse (Pos. A3),
- Gesamtstädtische Definition von Leitzielen und Handlungsempfehlungen (Pos. A3),
- Erstellung eines Maßnahmenkatalogs (Pos. A4).
- Das innerstädtische Parkraumkonzept lässt sich in folgende Positionen unterteilen:
  - Bestandserhebung (Pos. B1),
  - Analyse und Bewertung (Pos. B2),
  - Maßnahmenempfehlungen (Pos. B3).

Die Konzepterstellung wird durch Öffentlichkeitsarbeit und Abstimmungsterminen begleitet. Zudem erfolgt eine Dokumentation aller Arbeitsschritte.

Zunächst erfolgt die Darstellung des Ist-Zustands für das Analysejahr 2021 mit punktuellen Änderungen bzw. Anpassungen bezogen auf das Jahr der Fertigstellung des Konzepts im Jahr 2023, um die aktuelle Bestandsituation darzustellen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme erfolgt eine verkehrsmittelspezifische Analyse in Bezug auf die Situation im Kfz-Verkehr, im ÖPNV sowie im Rad- und Fußgängerverkehr. Ergänzend werden verkehrsmittelübergreifende Aspekte hinsichtlich des Mobilitätsmanagements betrachtet.

Die Ergebnisse der durchgeführten Einzelbetrachtungen werden über eine SWOT-Analyse mit Darstellung der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Risiken für die einzelnen Verkehrsmittel und übergreifende Aspekte zusammengeführt. Die SWOT-Analyse dient zum einen der Positionsbestimmung (Beschreibung

des Ist-Zustands über die Stärken und Schwächen) und zum anderen der Strategieentwicklung (Aufzeigen des Handlungsbedarfs unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen).

Die Bestandsanalyse, die eine grundlegende Netzdefinition für den Kfz-Verkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr erfordert, basiert auf zweierlei Grundlagen. Zum einen werden vorliegende Daten und Informationen ausgewertet, zum anderen werden aber auch ergänzende Daten und Informationen vor Ort im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse aufgenommen.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse erfolgt die Definition von Leitzielen für die Stadt Schwelm. Dabei werden insbesondere bereits vorliegende Zielsetzungen analysiert und zu stadtspezifischen Leitzielen im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens ausgearbeitet. Durch den Abgleich der aufgestellten Leitziele mit den Ergebnissen der SWOT-Analyse ergeben sich Handlungsfelder für die Stadt Schwelm, die in Form von Handlungsempfehlungen und einer Maßnahmentabelle mit Konkretisierungsvorschlägen aus den Beteiligungsformaten überführt werden.

Die nachfolgende Dokumentation der Erstellung des Parkraum- und Mobilitätskonzepts orientiert sich an den oben genannten Positionen sowie deren zugehörigen einzelnen Arbeitsschritten.

## 2 Projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit

Begleitend zur Konzepterstellung erfolgte eine umfangreiche Beteiligung der Bürgerschaft. Bereits zu Projektbeginn (2021) wurde im Rahmen einer Online-Beteiligung der Bürgerschaft die Möglichkeit gegeben über ein Online-Tool Mitteilungen zur verkehrlichen Situation im Schwelmer Stadtgebiet zu machen. Diese Mitteilungen enthielten Mängel, Hinweise und Anregungen zur IST-Situation und wurden im Zuge der Bestandsanalyse verkehrsmittelspezifisch berücksichtigt.

Im Jahr 2022 erfolgte daraufhin die wiederholte Beteiligung einer politischen Arbeitsgruppe zum Schwerpunktthema „Neue Mitte Schwelm“. Das Ergebnis dieser Beteiligungen war die Definition von Grundlagen für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung der Neuen Mitte in der Schwelmer Innenstadt. Darauf aufbauend wurden im Frühjahr 2023 Leitziele für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Schwelm politisch beschlossen.

Am 19. April 2023 erfolgte zudem eine erneute Beteiligung der Bürgerschaft im Rahmen eines Workshops im Ratssaal der Stadt Schwelm. In der mit mehr als 100 Teilnehmenden sehr gut besuchten Veranstaltung wurden zunächst die bisherigen Arbeitsschritte und Ergebnisse der Bestandsanalysen erläutert. Anschließend konnten die Bürgerinnen und Bürger in Kleingruppen an verkehrsmittelspezifischen Stationen über die Zielsetzungen und ersten Handlungsvorschläge diskutieren. Eine abschließende Beteiligung der Bürgerschaft und weiterer relevanter Akteurinnen und Akteure fand am 25. September 2023 ebenfalls im Ratssaal der Stadt Schwelm statt. In dieser Veranstaltung wurden die Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen sowie die Schlüsselprojekte als konkrete Beispiele für Detailplanungen vor- und zur Diskussion gestellt.

### 2.1 Online-Beteiligung

Um die Schwelmer Bürgerschaft, trotz Beschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie, in den Prozess der Erstellung eines Parkraum- und Mobilitätskonzepts einzubinden, wurde im Sommer 2021 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Hierzu wurde das interaktive Beteiligungstool INKA der Firma tetraeder eingesetzt.

Im Rahmen dieser Online-Beteiligung konnten die Bürgerinnen und Bürger vom 15.06.2021 bis zum 14.07.2021 aus ihrer Sicht bestehende Mängel, aber auch Wünsche zum Thema Mobilität in Form von Mitteilungen auf einer Karte des Stadtgebiets verorten oder auch allgemeine Mitteilungen machen. Insgesamt wurden im Stadtgebiet 250 verortete Mitteilungen (im Folgenden „Erstmitteilungen“ genannt) gemacht. Zusätzlich konnten über das Online-Tool allgemeine Mitteilungen ohne konkrete Verortung gemacht werden. Darüber hinaus sind im Zeitraum der Beteiligung einige E-Mails an die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Schwelm eingegangen, die im weiteren Projekt analog zu den allgemeinen Mitteilungen aus der Online-Beteiligung einbezogen werden.

Bei jeder verorteten Erstmitteilung wurde zunächst die Sichtweise, aus der die Mitteilung gemacht wurde (Sicht als Fußgänger/-in, als Radfahrer/-in, als Fußgänger/-in und Radfahrer/-in, als Bus- und

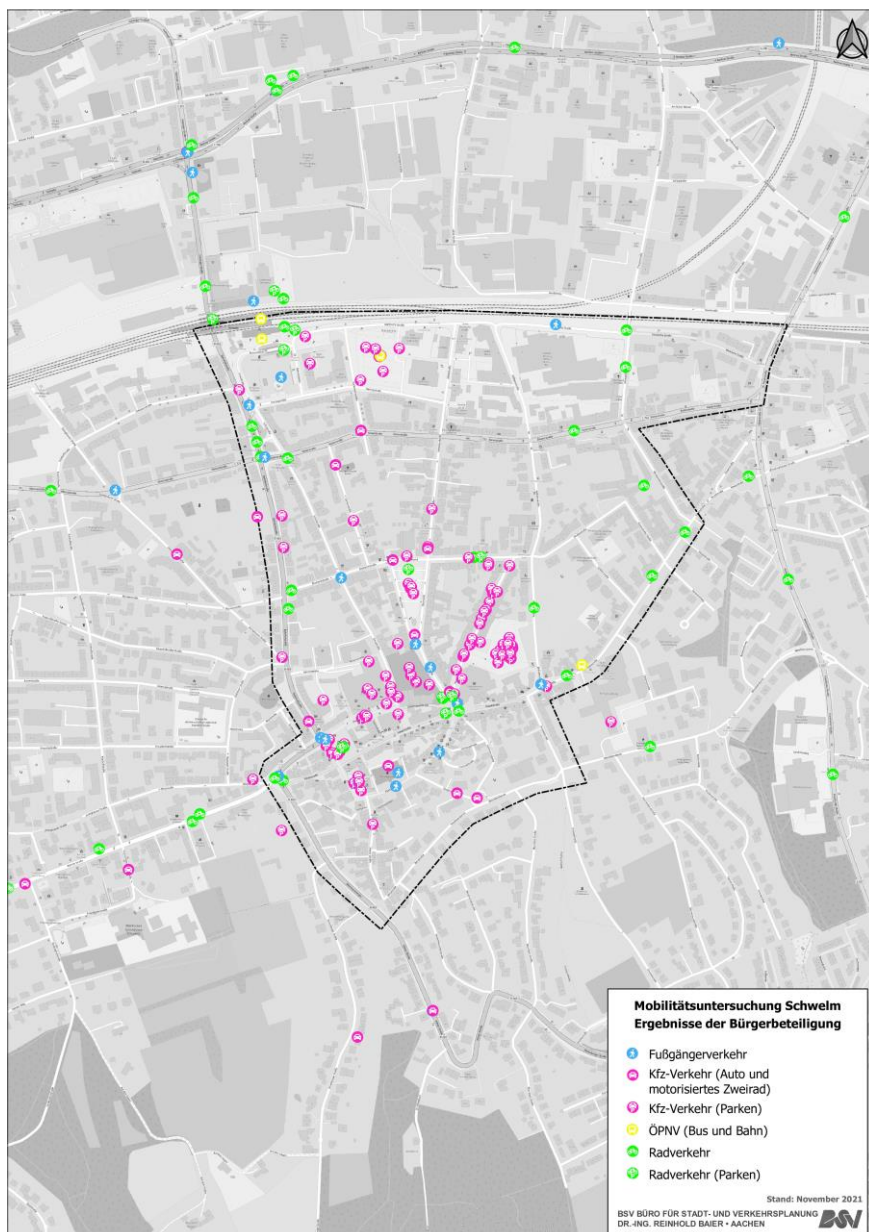


Bahn-Nutzer/-in, als Autofahrer/-in bzw. Motorradfahrer/-in, als Anwohner/-in) und die Verkehrsart, zu der die Mitteilung gemacht wurde, abgefragt. Differenziert wurde zwischen den Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Radverkehr, Radverkehr (Parken), ÖPNV (Bus und Bahn), Kfz-Verkehr (Parken) und motorisiertes Zweirad. Daraufhin sollte die Verortung konkretisiert und die eigentliche Mitteilung über die Auswahl eines Themenfelds und zugehörige Aspekte gemacht werden. Sowohl bei der Verortung als auch bei dem Aspekt „Sonstiges“ war eine Freitexteingabe möglich.

Die abgegebenen Erstmitteilungen konnten von anderen Bürgerinnen und Bürgern eingesehen und bewertet werden, und zwar im Sinne von „Ich stimme zu“ (im Weiteren als „positiv“ bezeichnet) bzw. „Ich stimme nicht zu“ (im Weiteren als „negativ“ bezeichnet). Es wurden insgesamt 274 Bewertungen (positiv und negativ) abgegeben. Die meisten Bewertungen wurden zum Kfz-Verkehr (Parken) abgegeben. Neben reiner Zustimmung und überwiegender Zustimmung, wurden einige Erstmitteilungen jedoch auch kontrovers bis ablehnend bewertet.

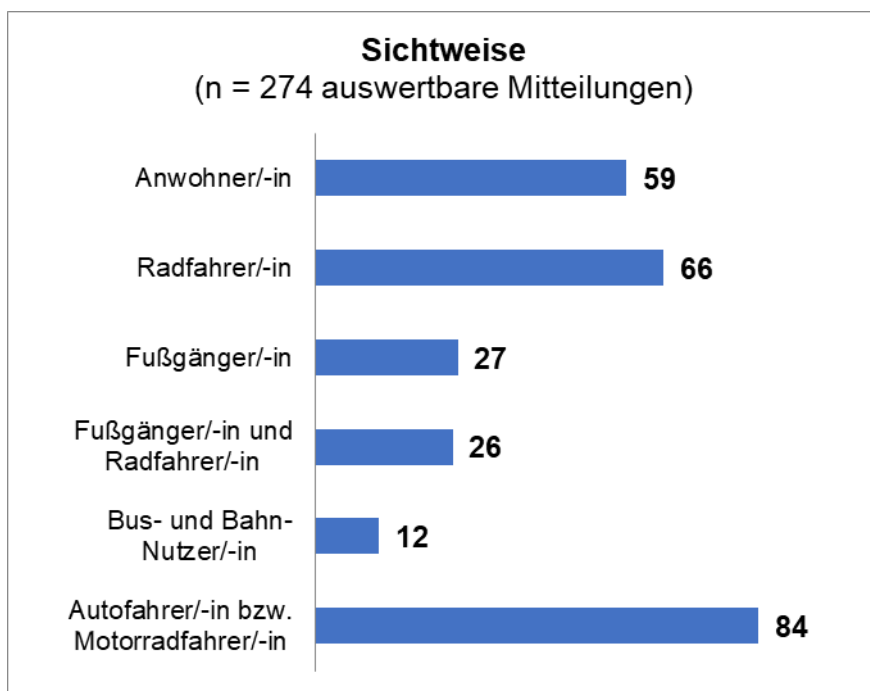
Für eine aussagekräftige Auswertung der Erstmitteilungen mussten die „Rohdaten“ fachlich aufbereitet werden. Als Aufbereitung ist in einem ersten Schritt die Durchsicht jeder verorteten Mitteilung im Hinblick auf die korrekte Zuordnung der vorgegebenen Verkehrsarten, Themenfelder und Aspekte zu verstehen. Für einige Mitteilungen ergab sich hier ein Anpassungsbedarf, damit die inhaltliche Mitteilung mit den vorgegebenen Kategorien übereinstimmte. In einem weiteren Aufbereitungsschritt wurden die eingetragenen Freitexte (im Feld „Verortung“ oder unter „Sonstiges“) aller Erstmitteilungen auf weiterführende Anregungen, Hinweise oder Informationen geprüft. Hierbei finden sich erfahrungsgemäß, so auch für die Beteiligung in Schwelm, einige Erstmitteilungen, die in den Freitexten ergänzende Informationen erhalten, die dann zu einer eigenen Mitteilung umgewandelt werden mussten, um bei der Auswertung ausreichend berücksichtigt werden zu können.

Nach Aufbereitung der Rohdaten konnten 274 Mitteilungen in der Auswertung berücksichtigt werden. Diese Mitteilungen wurden zunächst im Hinblick auf die Sichtweise und die Verkehrsart der Mitteilung dargestellt. Jede Mitteilung besitzt die Zuordnung zu einem Themenfeld der jeweiligen gewählten Verkehrsart. Den Themenfeldern sind weitere Details (Aspekte) zugeordnet, die die konkreten Kritikpunkte oder Anregungen betreffen. Demnach kann eine verortete Mitteilung mehrere Aspekte aufgreifen, die in der weiteren Auswertung separat aufgezeigt werden. Ein Übersichtsplan der verorteten Mitteilungen kann Anhang 1 entnommen werden. Aus Bild 2 können exemplarisch die Verortungen der Mitteilungen für die Schwelmer Innenstadt entnommen werden. Darüber hinaus sind die verkehrsmittelspezifischen Auswertungen in den jeweiligen Unterkapiteln in Kapitel 3 sowie in Kapitel 4.4 zum ruhenden Kfz-Verkehr enthalten. Eine detaillierte Auflistung der genannten Themenfelder und Aspekte sowie die Freitexteingaben der Bürgerinnen und Bürger können Anhang 2 entnommen werden. Bei den Freitexten fand keine Bearbeitung statt.



**Bild 2: Ergebnisse der Online-Beteiligung – Ausschnitt Innenstadt**

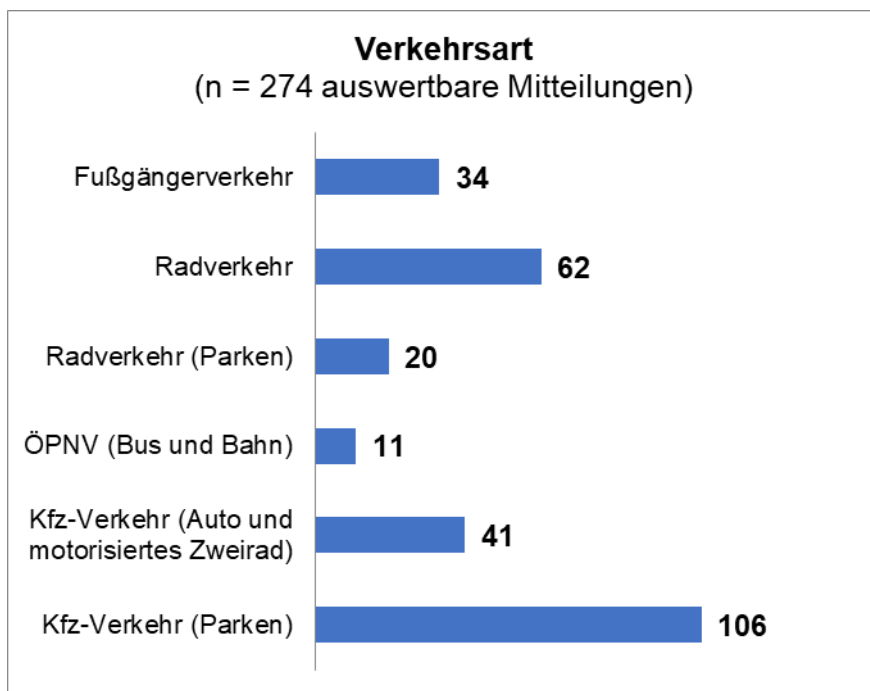
Die meisten verorteten Mitteilungen wurden aus Sicht eines Autofahrers/einer Autofahrerin bzw. eines Motorradfahrers/ einer Motorradfahrerin (84 Mitteilungen) getätigt. Gefolgt von Mitteilungen von Radfahrern/Radfahrerinnen (66 Mitteilungen) und Anwohner/innen (59 Mitteilungen). Aus der Sicht von Bus- und Bahnnutzer/innen wurden lediglich 12 Mitteilungen gemacht. Aus Bild 3 kann die Verteilung der Sichtweisen entnommen werden.



**Bild 3: Ergebnis der Online-Beteiligung: Sichtweise**

Die meisten Mitteilungen zum Stadtgebiet Schwelm beziehen sich auf den ruhenden Kfz-Verkehr (106 Mitteilungen, fast 40 %). Hierbei liegt die Vermutung nahe, dass die eher ungewöhnlich hohe Beteiligung von Kfz-Fahrer/innen und zum ruhenden Kfz-Verkehr mit den zum Zeitpunkt der Online-Beteiligung sehr intensiv diskutierten Entwicklungen der Neuen Mitte Schwelm, mit Neubau des Rathauses und Kulturhauses und Entfall von öffentlichen Kfz-Stellplätzen auf dem Wilhelmsplatz, zusammenhängt. Zudem gab es unmittelbar vor dem Start der Beteiligung einen eher kritischen Presseartikel zum „Stellplatznachweis für Neue Mitte“, der die Schwelmer Bürgerinnen und Bürger aktivierte insbesondere zu diesem Thema ihre Meinung mitzuteilen.

Mit bereits deutlich weniger Mitteilungen (62 Mitteilungen) stellt die Verkehrsart Radverkehr die am zweithäufigsten genannte Verkehrsart dar. Insbesondere der ÖPNV spielt eine eher untergeordnete Rolle. Die Verteilung der Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsarten kann Bild 4 entnommen werden.



**Bild 4: Ergebnis Online-Beteiligung: Verkehrsart**

## 2.2 Akteursgespräche

Neben der Beteiligung der allgemeinen Bürgerschaft wurden auch Gespräche mit ausgewählten Akteuren zur heutigen und zukünftigen (verkehrlichen) Situation in Schwelm geführt. Relevante Akteure waren dabei Vertreter der Politik der Stadt Schwelm, die Radwegekommission sowie das Stadtmarketing Schwelm und die Werbegemeinschaft. Diese Interessensgruppen wurden daher im Rahmen von unterschiedlichen Beteiligungsformaten separat an der Erstellung des Parkraum- und Mobilitätskonzepts beteiligt.

### 2.2.1 Workshops mit politischen Vertreterinnen und Vertretern

Im Rahmen der Bestandsanalyse (Ende 2021 und Anfang 2022) wurde schwerpunktmäßig die Entwicklung der Neuen Mitte Schwelm und damit verbundenen Stellplatzbedarfen bzw. der Nutzungskonkurrenzen in der Innenstadt diskutiert. Dazu fand im Oktober und November 2021 jeweils ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik statt. In dieser Arbeitsgruppe wurde die Verortung der notwendigen Pkw-Stellplätze für den Rathausneubau und das Kulturhaus unter Berücksichtigung der Belange der Innenstadtbesucher/innen erarbeitet.

Im Zuge der Aufstellung von Leitzielen wurde die genannte Arbeitsgruppe aus politischen Vertreterinnen und Vertretern erneut eingeladen, um über die ersten Vorschläge zu Zielsetzungen und zugehörigen Handlungsfeldern zu diskutieren. Dazu wurde zunächst der im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelte Handlungsbedarf für die einzelnen Verkehrsarten aufgezeigt. Die Ergebnisse aus dem Workshop-Termin wurden im Nachgang in die politische Beschlussvorlage zu den Leitzielen für das Parkraum- und Mobilitätskonzept eingearbeitet und im Februar 2023 vom Rat der Stadt Schwelm beschlossen.

Im März 2023 fand ein weiterer Workshop mit der politischen Arbeitsgruppe statt. Darin wurden, aufbauend auf den beschlossenen Leitzielen, Vorschläge für Handlungsfelder und Maßnahmen

vordiskutiert, damit diese im zeitlich folgenden Workshop mit der Bürgerschaft vor- und zur Diskussion gestellt werden konnten.

### 2.2.2 Radwegekommission

Am 28.06.2023 fand ein Akteursgespräch mit dem Vorsitzenden der Radwegekommission statt. Ziel des Termins war die finale Abstimmung zu Handlungsempfehlungen, die im Rahmen des Parkraum- und Mobilitätskonzepts erarbeitet wurden. Der thematische Schwerpunkt des Termins lag auf dem Radverkehr. Hierbei wurden insbesondere die möglichen Trassenverläufe zwischen den Freizeitradwegen im innerstädtischen Straßennetz thematisiert. Sowohl die Schaffung einer Ost-West-Achse in Richtung Schwarzbachtrasse als auch die Anbindung zwischen Radweg unter dem Karst und Schwelmer Innenstadt wurden in der Konzepterstellung bei der Formulierung von Handlungsempfehlungen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die möglichen Alternativen für die Führung des Radverkehrs zwischen Bahnhof und Fußgängerzone diskutiert und abgewogen.

Neben Aspekten zum Radverkehr wurde insbesondere der Teilbereich Neumarkt/Römerstraße thematisiert. Hierbei wurden übergeordnete Mobilitätsentwicklungen (z. B. Elektromobilität) und konkrete Wünsche, wie die Verkehrsberuhigung des Bereichs durch die Anordnung von Tempo 30 oder einer „Spielstraße“ (verkehrsberuhigter Bereich), die Unterbringung von E-Ladestationen für Pkw und Fahrrad und die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen am neuen Rathaus thematisiert. Alle genannten Aspekte wurden daher in der weiteren Konzepterstellung geprüft und berücksichtigt.

Neben dem durchgeführten Gespräch mit dem Vorsitzenden der Radwegekommission, wurden im Rahmen der Konzepterstellung bereits vorliegende Planungsansätze und -vorschläge der Radwegekommission gesichtet und berücksichtigt. In Bezug auf die zukünftige Konkretisierung von Planungen zum Radverkehr in der Stadt Schwelm wird daher vorgeschlagen neben den in Kapitel 7.2 ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen die Radwegekommission und deren Planungsansätze weiterhin zu beteiligen.

### 2.2.3 Werbegemeinschaft und Stadtmarketing

Im Nachgang zum ersten Workshop mit der Bürgerschaft, haben sich Akteurinnen und Akteure der Werbegemeinschaft Schwelm e. V. sowie des Stadtmarketings Schwelm zusammengeschlossen und Vorschläge für die zukünftige Mobilitäts- und Parkraumentwicklung in der Schwelmer Innenstadt ausgearbeitet. Diese Ideen wurden vor Ort im Rahmen einer Präsentation vorgestellt. Die Vorschläge bzw. Wünsche für die Innenstadt wurden dabei verkehrsmittelspezifisch zusammengestellt.

Themenschwerpunkt war der ruhende Kfz-Verkehr in der Innenstadt. Die Kernaspekte waren dabei:

- Einführung (zwei) einheitlicher und flächendeckender Park(raumbewirtschaftungs)konzepte,
- Optimierung der Aufteilung vorhandener Parkmöglichkeiten,
- Schaffung neuer Parkflächen auf nichtgenutzten Flächen in der Innenstadt.

Zudem wurden Vorschläge für eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Erweiterung Fußgängerzone, bauliche Elemente), eine Loop-Erschließung der Innenstadt im ÖPNV sowie der Errichtung von kleineren, dezentralen Fahrradabstellmöglichkeiten vorgestellt.

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurden wesentliche Inhalte der vorgestellten Ideen im Maßnahmenkonzept aufgegriffen. Der Vorschlag der Werbegemeinschaft Schwelm e. V. für die Loop-Erschließung der Innenstadt und möglichen Haltestellen kann aus Anhang 3 entnommen werden.

### **2.3 Workshops mit der Bürgerschaft**

Die erste Beteiligung der Bürgerschaft fand im Sommer 2021 im Rahmen der Online-Beteiligung statt. Dabei konnten die Schwelmer Bürgerinnen und Bürger Mitteilungen zu Mängeln und Problempunkten im Stadtgebiet machen. Diese Hinweise wurden in der Bestandsanalyse aufgegriffen.

Im Zuge der Erstellung eines Maßnahmenkonzepts (vgl. Kapitel 7 und Kapitel 8) wurden die Bürgerinnen und Bürger zu zwei Workshops im Ratssaal der Stadt Schwelm empfangen. Im ersten Workshop am 19. April 2023 wurden zunächst die Analyseergebnisse aus den Begehungen vor Ort, allen relevanten Unterlagen sowie der Parkraumnachfrageerhebung aus September 2021 vorgestellt. Daraufhin wurden die beschlossenen Zielsetzungen sowie zugehörige Handlungsfelder erläutert und ein Überblick über die relevanten Planungsgrundlagen des Parkraum- und Mobilitätskonzepts gegeben. In Kleingruppen konnten die Teilnehmenden anschließend an verkehrsmittelspezifischen Stationen die vorgestellten Handlungsfelder diskutieren, Fragen stellen und Anregungen für den weiteren Arbeitsprozess geben.

Als Ausblick des ersten Workshops wurde sowohl eine Validierung der ersten Parkraumnachfrageerhebung als auch die Einzelbeteiligung des Stadtmarketings und der Werbegemeinschaft Schwelm festgelegt.

In einem zweiten Workshop wurde zunächst der Arbeitsstand zusammengefasst. Dazu wurde der vorangegangene Beteiligungsprozess sowie Projektmeilensteine anhand eines Zeitstrahls präsentiert. Unterteilt in die Themenschwerpunkte Mobilität und Parken wurden daraufhin die erarbeiteten Handlungsempfehlungen für die Stadt Schwelm vorgestellt. In Kleingruppen erhielten die Teilnehmenden anschließend die Möglichkeit Fragen zu den Konzeptinhalten zu stellen und ergänzende Anmerkungen zu Maßnahmen und Konkretisierungsvorschlägen zu machen. Der zweite Themenblock der Veranstaltung bestand aus der Vorstellung und Diskussion der ausgearbeiteten Schlüsselprojekte, die als Detailplanung die Konzeptphilosophie anhand ausgewählter Teilbereiche (Lageplan Maßstab 1:500) verdeutlichen. Als Ausblick wurde der angestrebte Konzeptabschluss, im Sinne der Beschlussfassung des Stadtrats, kommuniziert.

Die Hinweise und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger sind im Nachgang zum Workshop gesammelt und im Rahmen der tabellarischen Übersicht mit Konkretisierungsvorschlägen aus den Beteiligungen berücksichtigt worden.

### 3 Bestandsanalyse gesamtstädtische Mobilität

Die Bestandsaufnahme beinhaltet neben verkehrsmittelspezifischen Analysen zum Fußgängerverkehr (Kapitel 3.1), Radverkehr (Kapitel 3.2) und ÖPNV (Kapitel 3.3) auch Analysen zum Kfz-Verkehr (Kapitel 3.4). Die Inhalte zum ruhenden Kfz-Verkehr sind dabei im Wesentlichen, aufgrund der Unterteilung des Konzepts in die Bausteine gesamtstädtische Mobilität und innerstädtisches Parken, in einem separaten Kapitel (Kapitel 4) aufgezeigt.

#### 3.1 Fußgängerverkehr

Fußgängerverkehr findet vor allem im Umfeld von Ansammlungen publikumsintensiver Einrichtungen, von Schulen (Grundschulen und weiterführende Schulen), Haltestellen sowie großen Arbeitsstandorten statt. Unter Berücksichtigung dieser Standorte erfolgt in der Bestandsanalyse eine Ableitung des relevanten Wegenetzes für Fußgänger im Hauptverkehrsstraßennetz und auf relevanten ergänzenden Nebenstraßen.

##### 3.1.1 Erkenntnisse aus dem ISEK

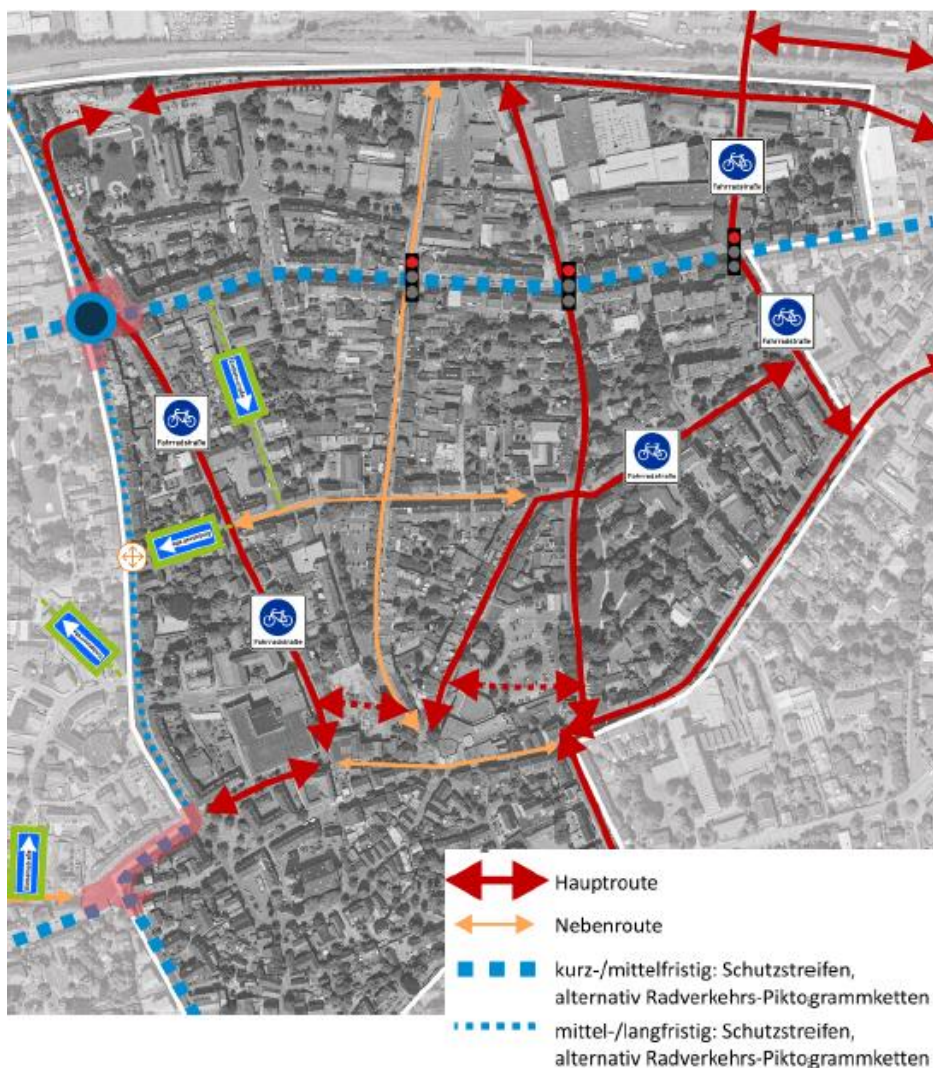
Das Untersuchungsgebiet des ISEK der Stadt Schwelm aus dem Jahr 2019 umfasst den Kernbereich der Innenstadt. Weite Teile dieses Gebietes sind auch im Fußverkehrsnetz mit aufgenommen, sodass die aufgezeigten Mängel und bereits vorgeschlagene Maßnahmen für den Fußgängerverkehr zusammenfassend dargestellt werden.

Im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum und Verkehr“ werden Maßnahmen beschrieben, die sich mit der Aufwertung von Platz- und Straßenbereichen (u. a. Bahnhofsumfeld und Fußgängerzone) sowie mit Wegeachsen im Fuß- und Radverkehr befassen.

In der Fußgängerzone geht es dabei vorrangig um die Reduzierung von Barrieren. Dazu gehören Umgestaltung des Oberflächenbelags, Schaffung von Sitzmöglichkeiten sowie Anpassung von Ladeneingängen. Darüber hinaus soll die Aufenthaltsqualität durch bessere Außengastronomie, Spielpunkte und punktuelle Umgestaltungen gesteigert werden. Ergänzend zur Fußgängerzone sollen weitere bereits vorhandene Platzbereiche aufgewertet werden. Dabei besonders relevante Themenfelder sind die Außengastronomie, die Aufenthaltsqualität für alle Menschen, der ruhende Kfz-Verkehr sowie die Förderung von fußverkehrsfreundlichen Wegeverbindungen innerhalb der Innenstadt (z. B. zum Bahnhof Schwelm). Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der gestalterischen Aufwertung des Bahnhofsumfelds. Hier sollen neben der grundsätzlichen Stärkung des Gefühls der sozialen Sicherheit (durch z. B. Beleuchtung) weitere Spiel- und Freizeitangebote geschaffen werden. Zudem soll der Standort Bahnhof im Hinblick auf die zukünftige Mobilität zu einer Mobilitätsstation ausgebaut werden und die Wegeverbindungen zur Kernstadt verbessert werden.

Zu Maßnahmen punktueller Aufwertung für den Fußgängerverkehr gehören Neubau- und Markierungsmaßnahmen von Querungsanlagen sowie die Optimierung bereits bestehender Querungshilfen mit Augenmerk auf die Thematik Barrierefreiheit. Dabei werden die Achsen Bismarckstraße und Moltkestraße sowie Kaiserstraße und Bahnhofstraße besonders hervorgehoben (vgl. Bild 5).



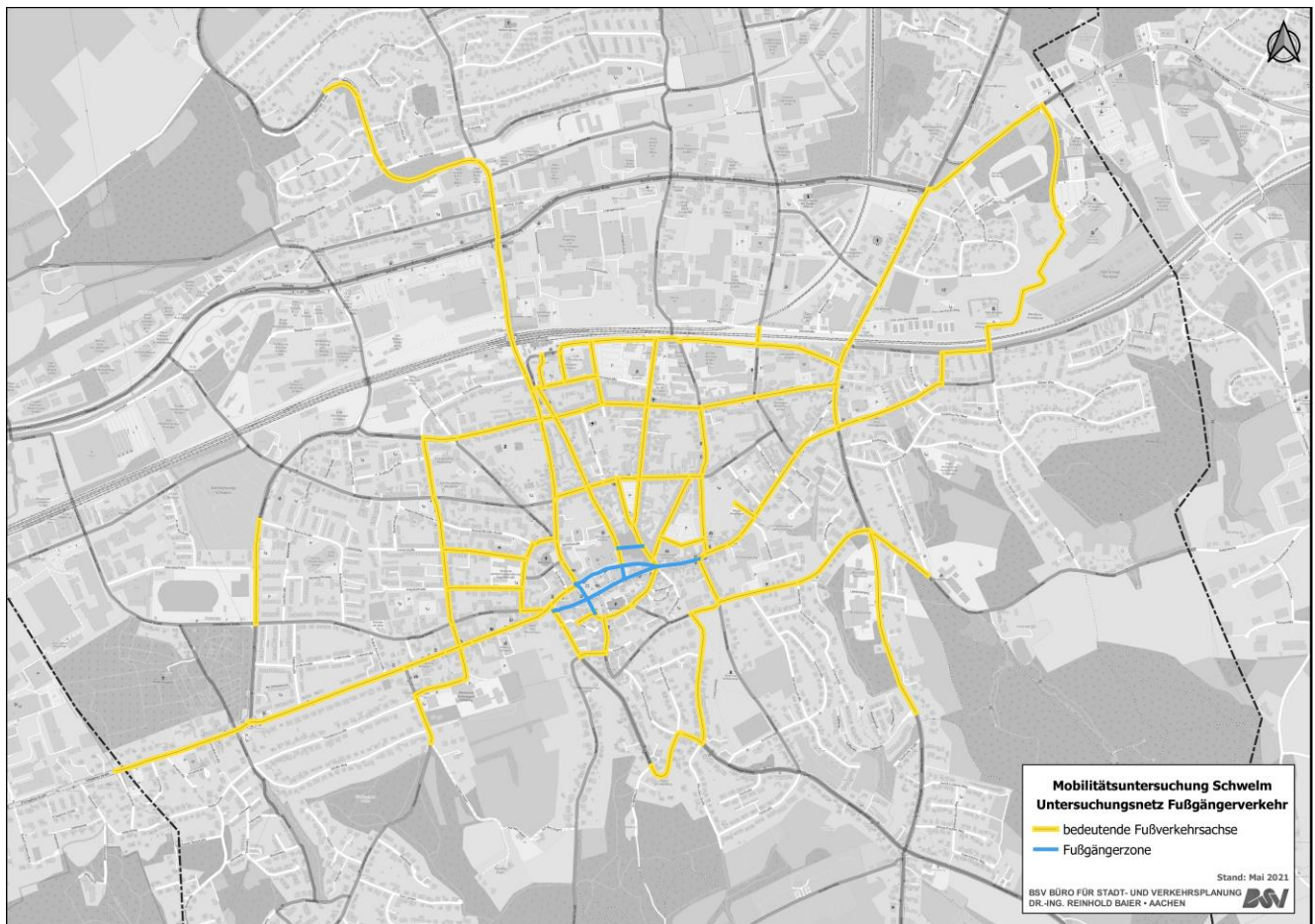


**Bild 5: Plandarstellung Fußgänger- und Radverkehrsachsen aus dem ISEK, 2019**

### 3.1.2 Ableitung eines Fußverkehrsnetzes

Das Untersuchungsnetz im Fußverkehr berücksichtigt im Kerngebiet der Innenstadt die Netzstruktur der Fußwegeverbindungen. Dort spielt insbesondere der Fußgängerlängsverkehr (entlang einer Achse) eine Rolle. Dieses Netz kann durch weitere relevante Fußverkehrsachsen ergänzt werden. Darüber hinaus enthält das vorgeschlagene Untersuchungsnetz Streckenabschnitte (z. B. Barmerstraße und Hattingerstraße) auf denen der erhöhte Querungsbedarf zu einer Einbeziehung in Bestandsanalyse und Maßnahmenkonzept führt.





**Bild 6: Abgeleitetes Fußverkehrsnetz Schwelm (Kartengrundlage: Open Street Map Foundation)**

### 3.1.3 Analyse des abgeleiteten Fußverkehrsnetzes

Die Analyse der Situation im Fußgängerverkehr erfolgt durch Luftbildanalysen und im Rahmen von ergänzenden Begehungen vor Ort. Hierbei werden insbesondere die Qualität der vorhandenen Anlagen für den Fußgängerverkehr, die Querungssituation und Aufenthaltsqualität in Bezug zu vorhandenen Nutzungen sowie bestehende Netzlücken identifiziert. Zudem erfolgt die Überprüfung der sozialen Sicherheit (Konflikt- und Angsträume) und der Barrierefreiheit auf relevanten Wegebeziehungen.

Abgesehen von der Fußgängerzone der Schwelmer Innenstadt, findet der Fußgängerverkehr im Stadtgebiet im Seitenraum des Straßennetzes statt. Dabei ist entlang von Verbindungsachsen zwischen relevanten Quell- und Zielpunkten der Längsverkehr vorrangig zu betrachten. Im unmittelbaren Umfeld von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie weiteren publikumsintensiven Nutzungen sind zudem der Querungsbedarf sowie die vorhandenen Querungshilfen zu bewerten.

Grundsätzlich ist im Zusammenhang mit der Analyse des Fußgängerverkehrs die Thematik Barrierefreiheit zu betrachten. Die Teilhabe aller Menschen am täglichen Leben unabhängig von der körperlichen und geistigen Konstitution (Inklusion), ist ein Grundrecht. Dabei kommt eine barrierefreie Verkehrsinfrastruktur nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute, sondern auch der übrigen Bevölkerung.



Beispiele aus dem Untersuchungsgebiet des Fußgängerverkehrs in der Schwelmer Innenstadt können Bild 7 bis Bild 10 entnommen werden.



**Bild 7: Schmalere Gehweg auf der Schulstraße**



**Bild 8: Einbauten und Parken auf dem Gehweg Bahnhofstraße (Höhe Bismarckstraße)**



**Bild 9: Fehlende Querungsstelle Schulstraße über die Kaiserstraße**



**Bild 10: Fehlender Querungsbereich am Südenende Neumarkt Richtung Fußgängerzone**

Die am häufigsten identifizierten Mängel im Fußgängerverkehr sind:

- fehlende oder mangelhafte Querungshilfen,
- fehlende direkte Wegeführungen,
- schmale Gehwege (häufig zwischen Häuserfassade und parkenden Fahrzeugen),
- Einbauten oder Hindernisse auf Gehwegen (z. B. Poller, Grünbewuchs).

#### 3.1.4 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung konnten Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln gemacht werden. Zum Fußgängerverkehr wurden einige Mitteilungen gemacht, die sich auf das zuvor definierte Fußverkehrsnetz beziehen.

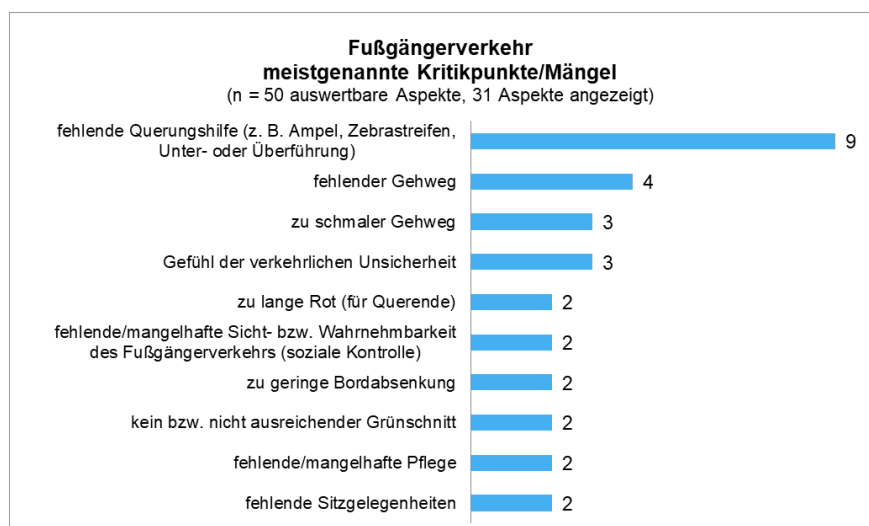
So wurden Mitteilungen von Bürgerinnen und Bürgern gemacht, die die Achse Schulstraße vom Bahnhof bis zur Innenstadt betreffen. Dort wurden lediglich die Querungssituationen an der Herzogstraße, der Kaiserstraße und der Bismarckstraße bemängelt, Mitteilungen oder Hinweise zum Längsverkehr wurden nicht genannt.

Außerdem wurden Mitteilungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im gesamten Kernbereich der Innenstadt gemacht. Diese betreffen insbesondere den Altmarkt und äußern den Wunsch auf Erweiterung der Fußgängerzone in Richtung Neumarkt und Kirchstraße/Kirchplatz. Der Bereich der Kirchstraße wird dabei jedoch kontrovers bewertet. Ein weiterer Schwerpunkt liegt dabei auf der Verbesserung bzw. dem barrierefreien Ausbau der Oberflächen in der Fußgängerzone.

Weitere Mitteilungen betreffen den Knotenpunktbereich Talstraße/Hattinger Straße/Berliner Straße. Dort wird die Querungssituation für den Fußgängerverkehr (auch Radverkehr) als unsicher bewertet, zudem wurde der Gehweg der südlichen Zufahrt der Hattinger Straße als zu schmal bewertet.

In der Bürgerbeteiligung wurden für den Schülerverkehr relevante Gefahrenstellen genannt. So wird die Lichtsignalanlage an der Bahnhofstraße/Untermauerstraße zunächst als unsicher bewertet, die vorhandene gemeinsame Führung mit den Radverkehr wird jedoch kontrovers beurteilt. Ebenso wird der Knotenpunktbereich Hauptstraße/Wilhelmstraße als unsicher bewertet, da die hier nicht vorhandene Querungshilfe eine Unfallgefahr darstellt.

Weitere Mitteilung betreffen nicht unmittelbar das zuvor definierte Fußverkehrsnetz, beziehen sich jedoch häufig auf fehlende oder mangelhafte Querungsanlagen für den Fußverkehr im klassifizierten Straßennetz (u. a. Talstraße und Am Ochsenkamp). Die meistgenannten Kritikpunkte bzw. Mängel zum Fußgängerverkehr können Bild 11 entnommen werden.



**Bild 11: Ergebnisse Online-Beteiligung Fußgängerverkehr (Kritikpunkte und Mängel)**

### 3.2 Radverkehr

Die Betrachtung des Radverkehrs erfolgt auf kommunaler Ebene. Es wird unter Berücksichtigung der vorhandenen überregionalen Planungen und des Radverkehrsnetz NRW ein Bezug zu benachbarten Kommunen bzw. der Region hergestellt.

#### 3.2.1 Radverkehrskonzept des Regionalverband Ruhr (RVR)

Das Regionale Radwegenetz dient als Grundlage der Radverkehrsinfrastruktur in der Metropole Ruhr. Ursprünglich fokussierte sich das Regionale Radwegenetz auf den Freizeitverkehr und damit verbundenen Planungen zu Radschnellwegen. Mit der Weiterentwicklung des Konzepts im Jahr 2018 soll auch der Alltagsradverkehr stärker berücksichtigt werden. Dazu gilt es das bestehende Netz für den Alltagsradverkehr zu verbessern und Synergieeffekte für das Freizeitradwegenetz zu berücksichtigen.

Es wurden alle Städte und Gemeinden der Metropole Ruhr in das Regionale Radverkehrsnetz eingebunden. Die Binnenerschließung ist dabei grundsätzlich auf kommunaler Ebene verortet, es werden jedoch überörtlich relevante Wegeverbindungen definiert, die den Anforderungen der Radfahrenden im Alltagsradverkehr entsprechend anzupassen sind. Auf Grundlage von Definition von Qualitätsstandards und einer Potenzial- und Bestandsanalyse wurden bei der Konzeptionierung Handlungsbedarfe abgeleitet. Unterschieden werden dabei Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken, Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen sowie ein grundsätzlicher Handlungsbedarf bezüglich der Qualitätsstandards. Die Qualitätsstandards ergeben sich aus einer übergeordneten Definition von Radhaupt- und Radschnellverbindungen und Radverbindungen.

Dem Regionalen Radwegenetz können explizit punktuelle Maßnahmen und Streckenmaßnahmen für das Schwelmer Stadtgebiet entnommen werden. Dabei sind eine Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt sowie die Anbindung der Innenstadt an den neu gebauten Radweg in Richtung Gevelsberg als Radhauptverbindungen definiert. Verbindungen in Richtung Süden nach Beyenburg und Radevormwald werden als Radverbindungen deklariert.

Konkrete Handlungsbedarfe bestehen demnach auf der Barmer Straße bis zum Knotenpunkt Bahnhofstraße/Untermauerstraße. Dieser Abschnitt bedarf einem Ausbau. Die Bahnhofstraße ab dem zuvor genannten Knotenpunkt bis zum Bahnhof wird mit einer fehlenden Realisierbarkeit der Qualitätsstandards gemäß einer Radhauptverbindung vermerkt. Hier sind alternative Varianten der Radwegführung zu berücksichtigen. Für eine Radhauptverbindung in Richtung Ennepetal ist die Umsetzung von Qualitätsstandards entlang der Märkischen Straße und der Hagener Straße notwendig. Ebenso ist der Anschluss an den Radweg unter dem Karst über die Prinzenstraße an die Qualitätsstandards anzupassen. Entlang der Radverbindung in Richtung Süden sind auf der Kölner Straße bzw. Winterberger Straße bis zum Knotenpunkt Winterberger Straße/Frankfurter Straße/Beyenburger Straße Schutzstreifen zu markieren. Im weiteren Verlauf der Beyenburger Straße und der Winterberger Straße sind gemäß dem regionalem Radwegenetz neue Radverkehrsanlagen zu schaffen.

Die für das Schwelmer Stadtgebiet vorgeschlagenen Elemente sind im Folgenden dargestellt:

- Führung des Radverkehrs durch die Schwelmer Innenstadt entlang der Untermauerstraße, Römerstraße und Prinzenstraße als Alternative für den Radverkehr als ungeeignet eingestufte Bahnhofstraße,
- Anbindung des zukünftigen Radwegs unter dem Karst an die Innenstadt über die Prinzenstraße mit Markierung eines Radfahrstreifens,
- Schaffung der Ruhr zu Ruhr Verbindung im Radwegenetz über die Rheinische Straße und die Metzger Straße und über Vörfken (Alternative Führung entlang Talstraße ab Knotenpunkt Ruhrstraße/Talstraße/Carl-vom-Hagen-Straße),
- Markierung eines Schutzstreifens entlang der Obermauerstraße und Winterberger Straße,
- Radwegtrasse in östlicher Richtung an der Märkischen Straße abzweigend in Richtung Gevelsberg und Ennepetal,
- Anbringen von Hinweisschildern zum Schwelmer Bahnhof als „Knotenpunkt“ der neuen Radwegesystematik.

### 3.2.2 Ableitung eines kommunalen Radverkehrsnetzes

Für den Radverkehr liegt aktuell keine kommunale Netzdefinition vor. Lediglich das landesweite Radverkehrsnetz NRW sowie das regionale Radverkehrskonzept der Metropole Ruhr (abrufbarer Arbeitsstand derzeit Juni 2018) bieten hier einen ersten Ansatz. *„Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft. Es handelt sich um ein Netz, das primär dem täglichen Bedarf dient, z. B. für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Zusätzlich berücksichtigt es die Belange des Freizeitradfahrens, indem dieses Netz*

um hochwertige und überregionale touristische Routen ergänzt wird.“<sup>1</sup>

„Die Grundlage für die Konzeption eines regionalen Radwegenetzes für den Alltag ist die Festlegung von Achsen, die tatsächlich eine Bedeutung für die Region haben. Daher werden im ersten Arbeitsschritt in einer GIS-Datenbank alle Ober-, Mittel- und Grundzentren im Verbandsgebiet durch Luftlinien miteinander verbunden. Das daraus entstehende Luftliniennetz ist die Grundlage für die Entwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz. Jede Luftlinie bedeutet nach der Umlegung bzw. der Konkretisierung im Straßen- und Wegenetz auch nur eine regionale Radverbindung. Dieser Grundsatz ermöglicht die Entwicklung eines Radnetzes, das die Interessen der Kommunen weitestgehend gleichberechtigt berücksichtigt.“<sup>2</sup>

In beiden Fällen handelt es sich um übergeordnete Radverkehrsverbindungen. Vor diesem Hintergrund wurde zunächst ein eigenes kommunales Wunschliniennetz (Luftlinienverbindungen zwischen den für den Radverkehr relevanten Quell- und Zielpunkten im Stadtgebiet sowie zu benachbarten Kommunen) unter Berücksichtigung des Straßen- und Wegenetzes aufgestellt und im nächsten Schritt geprüft, inwieweit das Radverkehrsnetz NRW und das regionale Radverkehrsnetz Metropole Ruhr dieses bedienen kann.

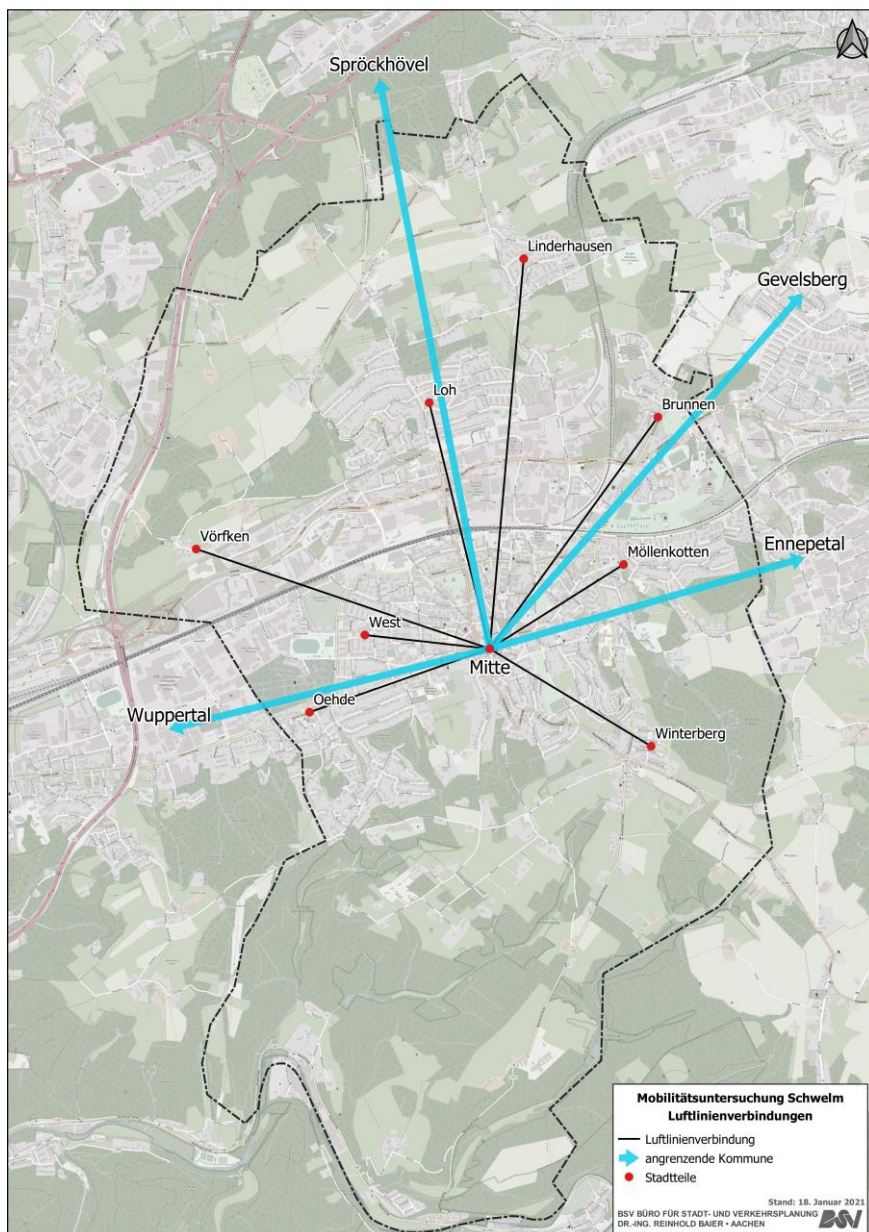
Das entwickelte kommunale Wunschliniennetz (Luftliniennetz) verbindet die Stadtmitte mit den Ortsteilzentren. Für den Stadtteil West übernehmen die Ortsteilzentren West und Oehde jeweils eine zentralörtliche Funktion. Für den Ortsteil Möllenkotten gilt entsprechendes für die Ortsteilzentren Möllenkotten und Winterberg. Der Stadtteil Süd besitzt aufgrund seiner sehr ländlich geprägten Struktur kein Ortsteilzentrum mit zentralörtlicher Funktion (Bild 12).

---

<sup>1</sup> Zitat aus [www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de).

<sup>2</sup> Zitat aus dem Berichtsentwurf zum regionalen Radwegenetz in der Metropole Ruhr.





**Bild 12: Luftliniennetz Schwelm (Kartengrundlage: Open Street Map Foundation)**

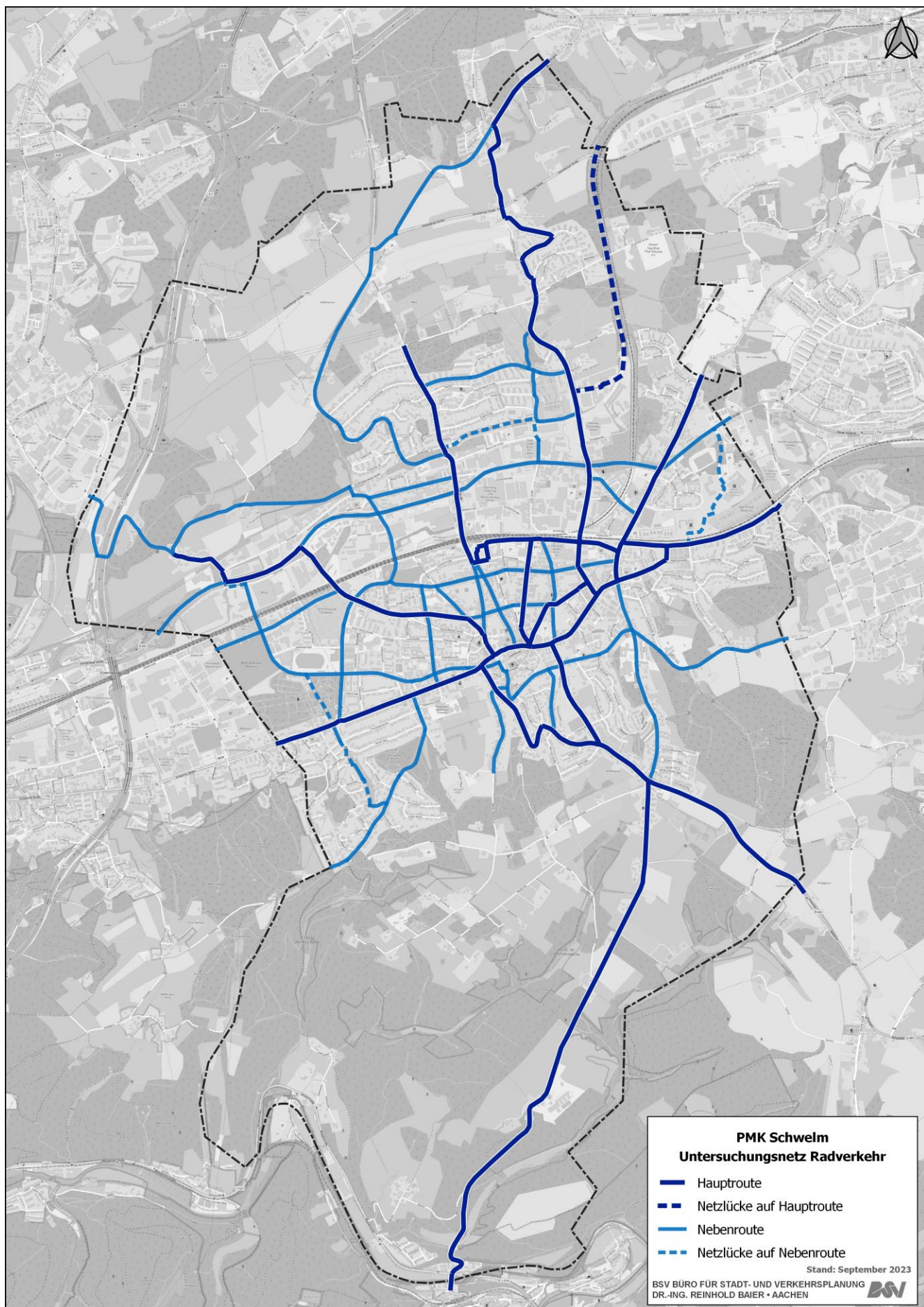
Die Verbindungen des Wunschliniennetzes wurden für das Stadtgebiet von Schwelm mit Hilfe des Radroutenplaners NRW auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz übertragen. Die aus dem Routenplaner ausgegebenen Routen führen häufig an Hauptverkehrsstraßen entlang, weil diese in der Regel die direktesten und kürzesten Verbindungen darstellen.

In einem weiteren Schritt wurde geprüft, ob die so ermittelten Routen alle bedeutenden Quell- und Zielpunkte (z. B. Stadtteilzentren, Nahversorgungszentren, Schulen, Freizeiteinrichtungen) sowie geplante Entwicklungen (z. B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) anbinden. Bedarfsweise wurden Anpassungen vorgenommen. Zur Nachverdichtung dieses Netzes erfolgte eine Ergänzung durch Neben- und Erschließungsrouten.

Diese Verbindungen dienen zumeist der inneren Erschließung der Stadtteile oder als alternative Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Das Untersuchungsnetz enthält an einigen Stellen auch Netzlücken, die auf Anregung der Radwegekommission und politi-

schen Anträgen zukünftig geschlossen werden sollen. Zudem enden Routen teilweise ohne weiteren Netzzusammenhang, da im weiteren Verlauf keine Erschließung mehr vorhanden und auch kein weiter entfernt liegendes Ziel auf der Route liegt.





**Bild 13: Abgeleitetes Radverkehrsnetz (Kartengrundlage: Open Street Maß Foundation)**

Das in Bild 13 dargestellte Untersuchungsnetz für den Radverkehr verbindet die Stadtmitte mit den definierten Ortsteilzentren sowie relevante Wegebeziehungen zu benachbarten Kommunen mit Hilfe des Hauptnetzes. Die Ortsteile untereinander werden über das Nebennetz an die entsprechend nächstgelegenen Ortsteilzentren angebunden. Im Hinblick auf die Hierarchisierung ist zudem zu nennen, dass Straßenabschnitte, die aus dem Radverkehrsnetz NRW bzw. dem Radwegenetz Metropole Ruhr übernommen wurden, in der Zuordnung nicht zwangsläufig dem Haupttroutennetz zugewiesen sind. Demnach können Abschnitte aus dem Radverkehrsnetz NRW als Nebenroute definiert sein, was mit einer abweichenden Relevanz einer Strecke im Freizeitradnetz (Radverkehrsnetz NRW) und dem Alltagsradnetz zu begründen ist. Des Weiteren ist ein Streckenabschnitt auf der Bahnhofstraße (zwischen Herzogstraße und Haynauer Straße) trotz Zugehörigkeit zum Radverkehrsnetz NRW und Radwegenetz Metropole Ruhr als Nebenroute definiert. Im Rahmen des ISEK wurde bereits eine parallel verlaufende Wegeverbindung als Hauptroute festgelegt. Zu diesem Zeitpunkt führte die Hauptroute über die Schulstraße.

*Hinweis:*

*Im Laufe der Konzepterstellung und im Zuge der dabei durchgeführten Bürger- und Expertenbeteiligung wurden punktuell Anpassungen bei der Zuweisung von Haupt- bzw. Nebenrouten im Radverkehrsnetz vorgenommen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Verlagerungen von Hauptrouten auf parallel verlaufende Bestandsstraßen, die im Sinne der Maßnahmenplanung als geeigneter identifiziert wurden. Eine solche Verlagerung wurde beispielsweise von der Schulstraße auf die Mittelstraße vorgenommen, da in weiteren Konzeptinhalten die Mittelstraße als Fahrradachse identifiziert wurde.*

### 3.2.3 Analyse des Radverkehrsnetzes

Für das abgeleitete Radverkehrsnetz wurde eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Radverkehrsführung durchgeführt. Die Bestandsaufnahme vor Ort basiert zum einen auf der für den Kfz-Verkehr durchgeführten Video-Befahrung. Zum anderen wurden alle weiteren, für den Radverkehr relevanten Strecken erfasst. Im Hinblick auf die Radverkehrsplanung wurden u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Art der Radverkehrsführung und Konfliktbereiche mit anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. bei gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr) dokumentiert.

In einem weiteren Analyseschritt wurden die im Stadtentwicklungskonzept 2009 und integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Innenstadt (ISEK) 2019 festgelegten Maßnahmen sowie die aus den weiteren Materialien erkenntlichen Planung der Stadt Schwelm verortet und nachrichtlich übernommen oder in die Netzplanung integriert. Der weitere Teil der Bestandsanalyse konzentrierte sich auf die Erfassung der bereits festgelegten Netzabschnitte.

In der Bestandsanalyse konnten bereits relevante Querschnittsthemen für den Radverkehr definiert werden, die näher untersucht wurden.

- Konflikte mit dem Fußgängerverkehr (gemeinsame Führung),
- Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr,

- Durchlässigkeit (z. B. („unechte“) Einbahnstraßen, Sackgasen, Umlaufsperrern, Höhendifferenzen),
- Fehlende/unterdimensionierte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen,
- Fehlende Querungsmöglichkeiten insbesondere auf definierten Haupttrouten des Radverkehrs,
- Netzlücken für den Radverkehr
- Grünfläche Haus Martfeld,
- Friedhof/Jesinghauser Straße bis Eulenweg,
- Brücke über Schwelme zwischen Saarstraße und Talstraße.
- Fehlende Verknüpfung von Alltags- und Freizeitradwegenetz
- Radweg unter dem Karst mit Verbindung zur Nordbahntrasse und der Schwelmer Innenstadt.

So ist festzustellen, dass im Stadtgebiet bislang fast keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zu finden sind. Eine Benutzungspflicht gilt beispielsweise auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg an der Südseite der Talstraße zwischen der Stadtgrenze zu Wuppertal und dem Knotenpunkt Talstraße/Carl-vom-Hagen-Straße/Ruhrstraße (außerorts) sowie im südlichen Seitenraum der Hauptstraße zwischen Emil-Rittershaus-Straße und dem Knotenpunkt mit der Bundesstraße.

Weitere Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen finden sich auf der Barmer Straße sowie der Hauptstraße westlich der Innenstadt (vgl. Bild 14) als auch auf einzelnen weiteren Abschnitten der Hauptstraße östlich der Innenstadt (zwischen Kreishaus und Markgrafenstraße und zwischen Berliner Straße und Stadtgrenze, vgl. Bild 15). Diese Anlagen sind für den Radverkehr nicht benutzungspflichtig, stellen jedoch einen gewissen Schutz bei Fahrt auf Fahrbahnniveau dar. Die vorhandenen Schutzstreifen im Schwelmer Stadtgebiet verlaufen häufig neben Parkbuchten bzw. markiertem Fahrbahnparken des ruhenden Kfz-Verkehrs, sodass grundsätzlich ein Sicherheitsraum (Sicherheitstrennstreifen) zwischen Radverkehrsführung und Parken benötigt wird.





**Bild 14: Überleitung Schutzstreifen auf getrennten Geh- und Radweg auf Hauptstraße (Nähe heutiges Rathaus) in Fahrtrichtung Innenstadt**



**Bild 15: Schutzstreifen neben Parkbuchten auf Hauptstraße Fahrtrichtung Möllenkotten**

Auf einigen weiteren Streckenabschnitten im Untersuchungsnetz sind Gehwege mit Freigabe des Radverkehrs vorzufinden. Häufig handelt es sich bei solchen Freigaben um Gehwege, die aufgrund eines hohen Kfz-Verkehrsaufkommens in Kombination mit geringen Fahrbahnbreiten, zum Schutz des Radverkehrs freigegeben wurden. Auf dem Gehweg können durch die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Fuß- und Radverkehr (besonders durch E-Bikes/Pedelecs) jedoch ebenfalls Konfliktsituationen entstehen.



**Bild 16: Freigabe Gehweg für Radverkehr auf Bahnhofstraße gegenüber der Einfahrt zum Parkhaus Schwelm-Center**



**Bild 17: Markierung und Beschilderung zur Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung einer Einbahnstraße (Beispiel Blücherstraße)**

Die Plandarstellungen zu den vorhandenen Radverkehrsanlagen und bereits vorhandenen Tempo 30-Zonen in Schwelm können Anhang 4 entnommen werden.

Im Schwelmer Stadtgebiet finden sich darüber hinaus einige Einbahnstraßen sowie sogenannte „unechte“ Einbahnstraßen, bei denen die Einfahrt an einem Ende nicht erlaubt ist, und Straßen mit Durchfahrtsbeschränkung, die dann i.d.R. für Anlieger und Radverkehr freigegeben sind. Die Einfahrtsbeschränkungen stellen an den meisten Knotenpunkten in Schwelm nur für den motorisierten Individualverkehr eine Barriere dar, da dort einzelne Verkehrsmittel (z. B. Linienverkehr, Radverkehr) durch Zusatzzeichen

freigegeben sind. Um die durchgängige Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten sollten, sofern die Querschnitte dies zulassen, alle Einbahnstraßen und Ein-/ Durchfahrtsbeschränkungen für den Radverkehr freigegeben werden. Insbesondere in den Knotenpunktbereichen sollte dann auf die zugelassenen Wegeverbindungen und Verkehrsmittel hingewiesen werden.

Auf Grundlage eines politischen Beschlusses, initiiert von der Radwegekommision der Stadt Schwelm, wird derzeit die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr durch die Verwaltung überprüft. Es sind auch bereits Positivbeispiele für die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung einer Einbahnstraße in Schwelm vorhanden (vgl. Bild 17).

Beispiele für Einfahrtsbeschränkungen, bei denen der Radverkehr jedoch freigegeben ist, sind:

- Am Ochsenkamp, Einfahrt Blücherstraße
- Hattinger Straße, Einfahrt Metzer Straße
- Bahnhofstraße, Einfahrt Schützenstraße

Ein Beispiel für eine Einfahrtsbeschränkung für alle Verkehrsmittel findet sich am Knotenpunkt Saarstraße/Blücherstraße.

#### 3.2.4 Verknüpfung Alltags- und Freizeitradwegenetz

Für die Stadt Schwelm ist die Nähe zur touristisch relevanten Nordbahntrasse in Wuppertal und die Anbindung über den Radweg unter dem Karst nach Gevelsberg und die damit verbundene Anbindung an das bestehende regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr von besonderer Bedeutung, weshalb die Verknüpfungspunkte von Alltags- und Freizeitradwegenetz näher untersucht werden.

Im Radverkehrsnetz der Stadt Schwelm sind einige Netzlücken vorhanden. Die Radwegeverbindung von der Einmündung Haßlinghauser Straße kommend besitzt noch keine festgelegte Trassierung bis zur Nordbahntrasse in Wuppertal. Die im Regionalen Radwegenetz aufgezeigten Routen führen von der Haßlinghauser Straße über das ehemalige Bahnhofsgelände Loh und die Metzer Straße. Im weiteren Verlauf werden Routen entlang der Bundesstraße sowie über den Siedlungsbereich Vörfken, der jedoch aufgrund der Höhenunterschiede einen „ambitionierten Trassenverlauf“ darstellt, aufgezeigt.

Diese Routenverläufe stellen zunächst rein touristische Angebote dar. Um den Alltagsradverkehr zu berücksichtigen, ist eine Routenführung durch das nördliche Stadtgebiet nicht ausreichend. Insbesondere die Anbindung der Schwelmer Innenstadt ist ergänzend zu berücksichtigen.

#### 3.2.5 Ergebnisse der Online-Beteiligung

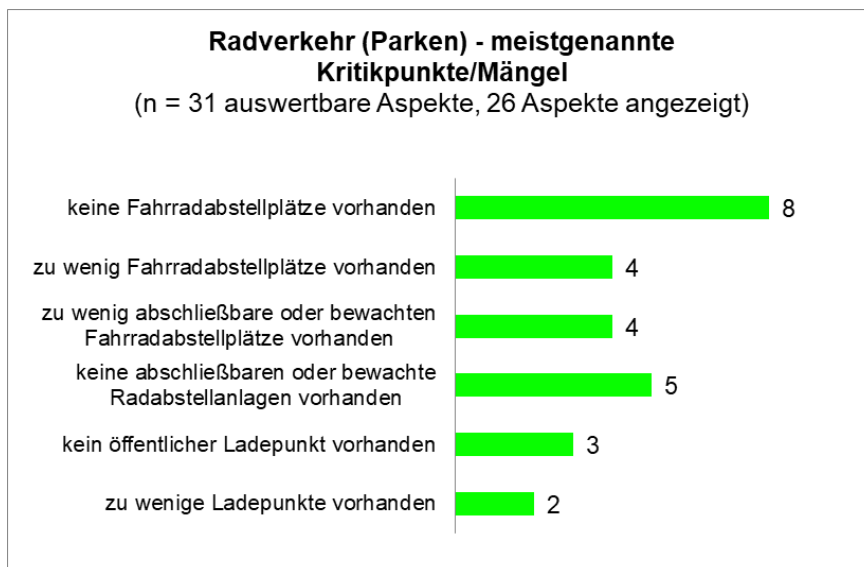
Im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung konnten Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln gemacht werden. Zum Radverkehr wurden einige Mitteilungen gemacht, die sich auf das zuvor definierte Radverkehrsnetz beziehen, darüber hinaus aber auch weitere Bereiche des Stadtgebiets betreffen. Ein Großteil der Mitteilungen betrifft die Hauptverkehrsstraßen sowie die Innenstadt.

Es wurden Mitteilungen zur Hauptstraße und im weiteren Verlauf der Barmer Straße sowie zur Bahnhofstraße und Talstraße bezüglich der vorhandenen Radverkehrsanlagen gemacht. Mit großem Abstand zu anderen Kritikpunkten wurden fehlende Radverkehrsanlagen bemängelt (vgl. Bild 18).



**Bild 18: Ergebnisse Online-Beteiligung Radverkehr (Kritikpunkte und Mängel)**

Neben Mitteilungen zum fließenden Radverkehr wurden auch 31 Mitteilungen zum ruhenden Radverkehr gemacht. Hierbei wurden fast ausschließlich Mitteilungen in der Schwelmer Innenstadt verortet. Schwerpunktbereiche sind dabei der Bürgerplatz und der Bahnhof. Die Kritikpunkte und Mängel beziehen sich hauptsächlich auf fehlende oder zu wenige Fahrradabstellplätze (vgl. Bild 19). An bestimmten Standorten wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger neben einfachen Fahrradabstellanlagen auch abschließbar oder bewachte Fahrradparkmöglichkeiten.



**Bild 19: Ergebnisse Online-Beteiligung Radverkehr (Parken) (Kritikpunkte und Mängel)**

### 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Schwelm liegt im Ennepe-Ruhr-Kreis, der Mitglied des VRR ist. „Für die Angebote des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV), Bus- und Straßenbahnverkehr, liegt die Aufgabenträgerschaft beim Ennepe-Ruhr-Kreis. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt hingegen Aufgabenträgerschaft beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).“<sup>3</sup> In diesem Zusammenhang sind die Aufgabenträger dazu verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Für die Stadt Schwelm ist der Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis 2016 (3. Fortschreibung) relevant, der das Bahn- und Busangebot analysiert und darauf aufbauend ein Konzept für Bahn und Bus entwickelt.

Zur Konkretisierung der Maßnahmen für Korridore und Teilräume wurden zudem Detailkonzepte entwickelt. Auch für Schwelm liegt eine Detailkonzept vor, das die Achse Bochum-Schwelm-Ennepetal betrifft.

Die Analyseergebnisse werden aus dem vorliegenden NVP nachrichtlich übernommen. Des Weiteren wird der Umsetzungsstand der ÖPNV-Konzepte aus dem NVP zusammengetragen und darauf aufbauend die Analyseergebnisse reflektiert (Welche Verbesserungen haben sich durch den bisherigen Umsetzungsstand ergeben?). Darüber hinaus wird geprüft, welche Mängel in Bezug auf den ÖPNV aus Bürger- und Akteurssicht vorliegen. Um die Relevanz der benannten Mängel zu identifizieren, erfolgt auch hier eine Gegenüberstellung der benannten Mängel und dem vorhandenen ÖPNV-Angebot.

#### 3.3.1 Analyse des Nahverkehrsplans

Der ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität und Vernetzung der Region. Daher ist es das Ziel ein flächendeckendes, attraktives und vertaktetes Angebot zu schaffen. Aufgrund von demographischen Veränderungen und verändertem Mobilitätsverhalten muss das ÖPNV-Angebot fortlaufend

<sup>3</sup> Zitat aus dem Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhrkreis 2016 (3. Fortschreibung)

angepasst werden. Wichtige Bausteine sind die Verbesserung der Barrierefreiheit, bessere Marktausschöpfung, die Einbindung in multimodale Mobilität sowie die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV. Das Nahverkehrsangebot ist zudem wirtschaftlich zu gestalten. Dazu gehören der verstärkte Einsatz bedarfsgesteuerter Angebotsformen sowie Beschleunigungsmaßnahmen.

Gemäß der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans besteht für die Stadt Schwelm eine sehr gute Verbindungsqualität im ÖPNV zu der Stadt Düsseldorf.

Grundsätzlich gilt, je geringer der derzeitige ÖV-Anteil am Modal Split ist, desto größer das Steigerungs- und Verlagerungspotenzial. Bei einer Abschätzung dieser Potenziale muss der Anstieg des Pedelec-Besitzes berücksichtigt werden. Zudem spielt das Potenzial der Intermodalität, auch mit geeigneten Abstellmöglichkeiten für Pedelecs, eine besondere Rolle.

Besonderes Verlagerungspotenzial zur Nutzung des ÖPNV besteht für die Stadt Schwelm auf der Relation nach Ennepetal, bei der die Verbindungsqualität der Stadtmitten bereits heute gut ist. Hier sind Fahrpreis und Reisezeit in etwa gleich zum MIV zu bewerten. Eine Feinerschließung der Stadtteile Schwelms ist jedoch für zusätzliche Potenzialabschöpfung notwendig. Zwischen den Städten Schwelm und Gevelsberg besteht ebenfalls eine gute Verbindungsqualität, aber auch hier wird der Binnenverkehr kritisiert.

Im Bus- und Bahnangebot gilt es die Umsteigebeziehungen an Hauptverknüpfungspunkten im Stadtgebiet zu gewährleisten. Die Umstiege sollen gesichert und mit möglichst geringer Wartezeit erfolgen. Der Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis definiert drei Kategorien um Umsteigepunkte entsprechend der Anzahl an Umsteiger sowie der Umsteigemöglichkeiten zu kategorisieren. Zur ersten Kategorie zählen demnach Hauptumsteigepunkte mit Verknüpfung von Schnellverkehr mit mehreren Buslinien und mindestens 1.000 Einsteigern pro Tag. Für die Stadt Schwelm erfüllt lediglich der Bahnhof mit zugehörigen Bushaltestellen diese Kriterien. Zu der zweiten Kategorie gehören Verknüpfungspunkte von mehr als zwei Buslinien (oder höherwertigen Angeboten) bei mindestens 500 Einsteigern pro Tag. Diese Kriterien treffen in der Stadt Schwelm auf keine Haltestelle zu. Der dritten Kategorie wird die Haltestelle Markt zugeordnet. Diese ist somit ein Verknüpfungspunkt von mindestens zwei Buslinien (oder höherwertigen Angeboten) bei mindestens 200 Einsteigern pro Tag.

Für die Infrastruktur im ÖPNV legt der Nahverkehrsplan grundsätzliche Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur fest. Demnach definiert die Ausstattung und Optik der Haltestellen in hohem Maße die Beförderungsqualität des ÖPNV-Systems. Die Gestaltung ist an den Bedürfnissen der Nutzer auszurichten und abhängig vom Fahrgastaufkommen, der Anzahl an angebundenen Linien sowie vom Umsteigeaufwand. Für Haltestellenneubauten und grundhafte Ausbauten sind definierte Ausstattungsstandards einzuhalten. Diese beziehen sich unter anderem auf eine barrierefreie Gestaltung. Für die Stadt Schwelm werden in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans sechs Haltestellen für einen barrierefreien Ausbau priorisiert.



Das Konzept für den Schienen- und Busverkehr im Nahverkehrsplan sieht Anpassungen für die Anbindung einiger Haltestellen in der Stadt Schwelm und die Verbindungen in umliegende Kommunen vor. Dazu zählen Anpassungen der Taktungen und Fahrpläne, der Linienführung und der Verknüpfung von Buslinien. Darüber hinaus wird der Abbau überhöhter Fahrpreise im VRR als notwendige Maßnahme zur Attraktivierung des ÖPNV genannt. Einige der entwickelten Konzepte werden detailliert erläutert.

Das Detailkonzept zum ÖPNV im Nahverkehrsplan für die Stadt Schwelm betrifft die Achse Bochum – Schwelm – Ennepetal. Hierbei weist die Potenzialanalyse Potenziale auf dem Korridor Bochum – Hattingen – Haßlinghausen – Schwelm auf, die durch Maßnahmen im Linienkonzept ausgeschöpft werden können. Dazu wird eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots zwischen Bochum Hbf und Schwelm vorgeschlagen. Diese erfolgt als gemeinsames Konzept aus den Linien SB37 (Bochum Hbf. – Ennepetal Busbf.) und 557 (Haßlinghausen Busbf. – Schwelm, Blücherstr.).

- Ausweitung auf einen Halbstundentakt werktags in der Haupt- und Nebenverkehrszeit zwischen Hattingen Mitte und Haßlinghausen Busbf.
- Verknüpfung der Verstärkerfahrt des SB37 mit der Linie 557 für Halbstundentakt bis Schwelm Bf./westliche Schwelmer Innenstadt.
- Annäherung an Halbstundentakt zwischen Haßlinghausen Busbf. und Schwelm Bf. durch Leistungsausweitung der Linie 557 in der Nebenverkehrszeit an Samstagen.
- Linie SB37 zwischen Bochum Hbf. – Haßlinghausen Busbf. mit Verknüpfung der Linie 557 in Richtung Schwelm in der Schwachverkehrszeit.

### 3.3.2 Schienenpersonennahverkehr

In Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die Erschließungs- und Verbindungsqualität des Bahnhofs Schwelm zu analysieren. Dieser ist gemäß Nahverkehrsplan als Hauptumsteigepunkt mit Verknüpfung von Schnellverkehr mit mehreren Buslinien und mindestens 1.000 Einsteigern pro Tag definiert.

Der Bahnhof Schwelm wurde zwischen November 2020 und März 2021 barrierefrei ausgebaut. Dazu gehörte die Erneuerung des Bahnsteigs an Gleis 3/4 und der Einbau eines Aufzugs. Zudem hat die Deutsche Bahn das Blindenleitsystem am Bahnsteig erneuert. Die Modernisierung wurde im 2. Quartal 2021 abgeschlossen.<sup>4</sup>

Am Bahnhof Schwelm verkehren drei Regionalexpresslinien (RE4, RE7 und RE13), keine Regionalbahnlinie und zwei S-Bahn-Linien (S8 und S9). Aus den Regionalexpresslinien ergeben sich Anbindungen nach Krefeld, Rheine bzw. Münster, Dortmund, Aachen, Hamm (Westf.) und Venlo (NL). Durch die S-Bahn-Linien werden zusätzlich Hagen, Mönchengladbach und Recklinghausen angebunden. Alle Bahnlinien verkehren werktags zur Hauptverkehrszeit und in den Abendstunden im 1-Stunden-Takt je Fahrtrichtung. Auf dem Korridor zwischen Hagen Hauptbahnhof und Wuppertal

<sup>4</sup> Presseinformation zu Bahnsteigarbeiten in Schwelm und erforderlichen Ersatzverkehr mit Bussen der Deutschen Bahn vom 06.11.20, [deutschebahn.com](http://deutschebahn.com)

Hauptbahnhof wird durch die gemeinsame Streckenführung eine Taktverdichtung auf bis zu fünf Fahrten je Stunde erreicht. Ergänzt wird das SPNV-Angebot durch lokale und regionale Buslinienverbindungen.



**Bild 20:** Busbahnhof und Bahnhofsgebäude Schwelm

Im Schwelmer Stadtgebiet gibt es zusätzlich zum Bahnhof in der nördlichen Innenstadt noch den S-Bahnhof Schwelm-West, der von den zuvor genannten S-Bahn-Linien S8 und S9 bedient wird. Diese bieten Anbindung an Hagen, Mönchengladbach, Recklinghausen, Wuppertal, Düsseldorf, Essen und Gevelsberg.

### 3.3.3 Linienbusverkehr

Für den Linienbusverkehr legt der Nahverkehrsplan neben dem Bahnhof Schwelm die Bushaltestelle Markt in der Innenstadt als Verknüpfungspunkt mit hoher Einsteigerzahl und direkter Nähe zur Altstadt und der Fußgängerzone fest. An der Bushaltestelle am Bahnhof verkehrt ein Großteil des städtischen Linienbusverkehrs, betrieben durch die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH.

An der Haltestelle am Bahnhof Schwelm verkehren die Buslinien 550, 556, 557, 565, 566, 568, 586, 608 und SB37. Diese erschließen das Schwelmer Stadtgebiet und stellen eine Anbindung an die angrenzenden Kommunen dar. Die Linien 557, 568 und SB37 stellen dabei eine Anbindung der Schwelmer Mitte in die nördlichen Stadtteile sowie weiter nach Sprockhövel, Ennepetal und Bochum dar. Die Linien 550, 556 und 566 verbinden die Schwelmer Mitte, mit Erschließung des westlichen und östlichen Stadtgebiets, mit den benachbarten Kommunen Ennepetal, Gevelsberg und Breckerfeld. Eine weitere Ost-West Verbindung stellt die Linien 608 zwischen Wuppertal und Ennepetal dar. Darüber hinaus wird das südliche Schwelmer Stadtgebiet nur über zwei Linien (565 und 586) mit wenigen Fahrten pro Tag bzw. nur an Schultagen erschlossen.

Die Haltestelle Markt wird, bis auf die Ausnahme der Linien 550 und SB37, von den gleichen Buslinien bedient wie die Haltestelle Bahnhof. Die Fahrzeit auf dieser Relation beträgt zudem rund 4-5

Minuten. Die Linien 550 und SB37 bieten jedoch eine Anbindung an die Haltestelle Kreishaus in östlicher Lage zur Fußgängerzone und binden damit ebenfalls die Altstadt an den Bahnhof an.

Im Stadtgebiet sind zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein Anteil von 43 % der Haltestellen barrierefrei ausgebildet. Für die Haltestellen Schwelm Markt, Kreishaus, Möllenkotten, Potthoffstraße, Nordstraße und Friedhof wurde eine Priorität im Hinblick auf einen barrierefreien Ausbau festgelegt. Die genannten Haltestellen sind zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme vor Ort bereits alle barrierefrei ausgebaut. Einige verfügen zudem über einen überdachten Wartebereich.

Neben der Priorisierung von Haltestellen im Stadtgebiet, die vorrangig barrierefrei auszubauen sind, gibt der Nahverkehrsplan Empfehlungen, in welchen Siedlungsbereichen ebenfalls ein barrierefreier Ausbau mindestens einer Haltestelle zu prüfen ist. Zu diesen Siedlungsbereichen gehören Linderhausen und Winterberg.

### 3.3.4 Mobilitätsstationen

In Bezug auf den ÖPNV gewinnen sogenannte Mobilitätsstationen als intermodale Verknüpfungspunkte zunehmend an Bedeutung. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem die Stadt Wetter (Ruhr) Mitglied ist, zeigt hierzu in einem Gestaltungsleitfaden sowie einem Handbuch Mobilitätsstationen die Rahmenbedingungen für die Ausstattung und die Gestaltung von Mobilitätsstationen auf. Die bisherigen Recherchen haben gezeigt, dass der VRR sich für die Einrichtung von Mobilitätsstationen einsetzt, jedoch noch keine konkreten Mobilitätsstationen umgesetzt sind. Vor diesem Hintergrund wird geprüft, ob sich für die Stadt Schwelm ein Bedarf für eine Mobilitätsstation ablesen lässt.

Die Grundlage für die Errichtung einer Mobilitätsstation stellt das Angebot von alternativen Mobilitätsoptionen dar. In Schwelm gibt es bislang weder ein öffentliches Carsharing- noch ein Bikesharing-Angebot.

#### Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen

Das vom VRR erarbeitete verbundweite Konzept für die Errichtung von Mobilstationen analysiert potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen im gesamten Verbundgebiet. Besonders geeignete Standorte für die Errichtung zeichnen sich durch eine hohe Verknüpfungsfunktion im ÖPNV aus. Diese Standorte eignen sich besonders als Schnittstelle für die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsträgern. Durch diese Verknüpfung werden intermodale Wegeketten gefördert. Gemäß dem Leitfaden des Landes Nordrhein-Westfalen muss ein Standort besondere Kriterien erfüllen, um das Potenzial für eine Mobilitätsstation zu besitzen. Neben der Verknüpfung mehrerer ÖPNV-Linien, die in regelmäßigem Takt verkehren, muss eine geeignete Haltestelle entsprechende Zahlen an umsteigenden Fahrgästen aufweisen. Darüber hinaus muss der Zugang zu einem Schnellverkehrsmittel vorhanden sein. Dazu zählen neben dem SPNV auch Schnellbuslinien.

Für die Stadt Schwelm hat der VRR als potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen den Bahnhof Schwelm und die Haltestelle Markt identifiziert. Am Bahnhof Schwelm besteht bereits eine Verknüpfung von SPNV und Linienbusverkehr. An der Haltestelle

Markt verkehren mehrere Buslinien. In einem Steckbrief wurden die an den beiden Standorten bereits vorhandenen Ausstattungselemente und die bei Errichtung einer Mobilitätsstation notwendigen Elemente aufgezeigt. Hierbei wird zwischen Mindestausstattung und Elementen mit hoher, mittlerer und geringer Notwendigkeit unterschieden. Der Bahnhof Schwelm besaß im Frühjahr 2020 alle Elemente, bis auf eine digitale Fahrgastinformation an den Bahnsteigen und einer Stele mit entsprechenden Informationen und Wegweisung zur Mobilitätsstation, bereits alle Elemente der Mindestausstattung. Zudem sind bereits Elemente hoher, mittlerer und geringer Notwendigkeit vorhanden. An der Haltestelle Markt sind nur wenige Elemente der Mindestausstattung bereits vorhanden. Es fehlen B+R-Abstellplätze, eine Stele, digitale Fahrgastinformationen, eine Uhr und ein Umgebungsplan. Weitere individuelle Ausstattungselemente sind bereits vorhanden, andere bislang nicht.

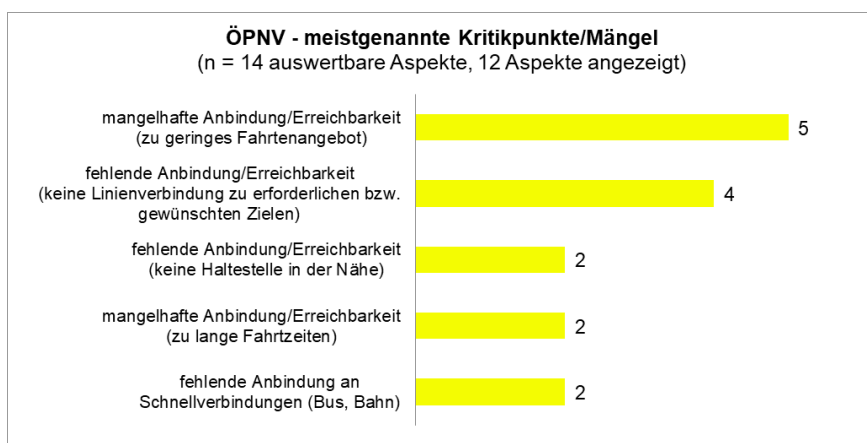
Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung für das Parkraum- und Mobilitätskonzept für die Stadt Schwelm werden die Potenziale der beide Standortvorschläge bewertet, sodass Handlungsempfehlungen für weitere Mobilitätsangebote gemacht werden können.

#### Mobilitätsstation ISEK

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt Schwelm wurde als Maßnahme im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum und Verkehr“ bereits die Errichtung einer Mobilitätsstation am Schwelmer Bahnhof entwickelt. Als Ergebnisziel wurde dabei die allgemeine Aufwertung des Bahnhofs durch die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr, Einrichtung eines Carsharing-Angebots, Angebote in Bezug auf E-Mobilität (Ladesäulen E-Kfz) sowie Hervorhebung der Bedeutung als attraktiver Umstiegs- und Verknüpfungspunkt für Ein- und Auspendler. Der Bahnhof Schwelm wurde im Jahr 2022 durch einen privaten Investor gekauft. Im Zuge der Renovierung und Entwicklung des Schwelmer Bahnhofs ist die Umsetzung einer Mobilitätsstation geplant. Gemäß aktuellem Kenntnisstand sind weitere Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr und Radverkehr, die Einrichtung eines Fahrradgeschäfts mit Werkstatt, die Einrichtung eines Carsharing-Angebots und Angebote in Bezug auf E-Mobilität (Ladesäulen E-Kfz) geplant.

#### 3.3.5 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung konnten Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln gemacht werden. Zum öffentlichen Personenverkehr wurden nur wenige Mitteilungen gemacht, die sich jedoch über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Die häufigsten Kritikpunkte sind dabei das Fehlen oder die mangelhafte Gestaltung von Anbindungen und Erreichbarkeiten im ÖPNV (vgl. Bild 21).



**Bild 21: Ergebnisse Online-Beteiligung zum ÖPNV (Kritikpunkte und Mängel)**

### 3.4 Kraftfahrzeugverkehr (MIV)

Die Bestandsanalyse zum Kfz-Verkehr beschränkt sich im Rahmen des Mobilitätskonzepts auf den fließenden Verkehr. Der ruhende Verkehr wird für die Innenstadt im innerstädtischen Parkraumkonzept (siehe Kapitel 3.4.3) bearbeitet.

#### 3.4.1 Festlegung des relevanten Straßennetzes

Zur Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs erfolgt zunächst die Erfassung des relevanten innergemeindlichen Straßennetzes. Dieses besteht aus den klassifizierten Straßen mit übergeordneter Bedeutung (Bundes- und Landesstraßen), den Kreisstraßen und den Gemeindestraßen. In Bezug auf die Gemeindestraßen beschränkt sich die weitere Betrachtung auf das Hauptverkehrsstraßennetz und diejenigen Straßen mit hoher innergemeindlicher Bedeutung (z. B. Straßen mit ÖPNV oder Straßen, über die das Radverkehrsnetz NRW verläuft). Ergänzt wird dieses in Bild 22 dargestellte Netz durch relevante Erschließungsstraßen, die sich u. a. an den Linienführungen wichtiger Quell- und Zielpunkte bzw. Buslinien orientieren.

#### 3.4.2 Analyse des festgelegten Straßennetzes

In Ergänzung zur Darstellung des klassifizierten Straßennetzes, mit Abgrenzung der Ortsdurchfahrten, wird eine videogestützte Befahrung des festgelegten Straßennetzes durchgeführt. Hierbei werden die straßenräumlichen und städtebaulichen Randbedingungen aufgenommen, wie z. B. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Knotenpunktart und -regelungen, Lage und Art von Querungsstellen, aber auch bauliche Randnutzungen.

Im Stadtgebiet Schwelm sind alle Stadtteile über das klassifizierte Straßennetz aus Bundes- und Landesstraßen miteinander verknüpf. Eine Feinerschließung der Ortsteilzentren erfolgt zudem über weitere Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen.

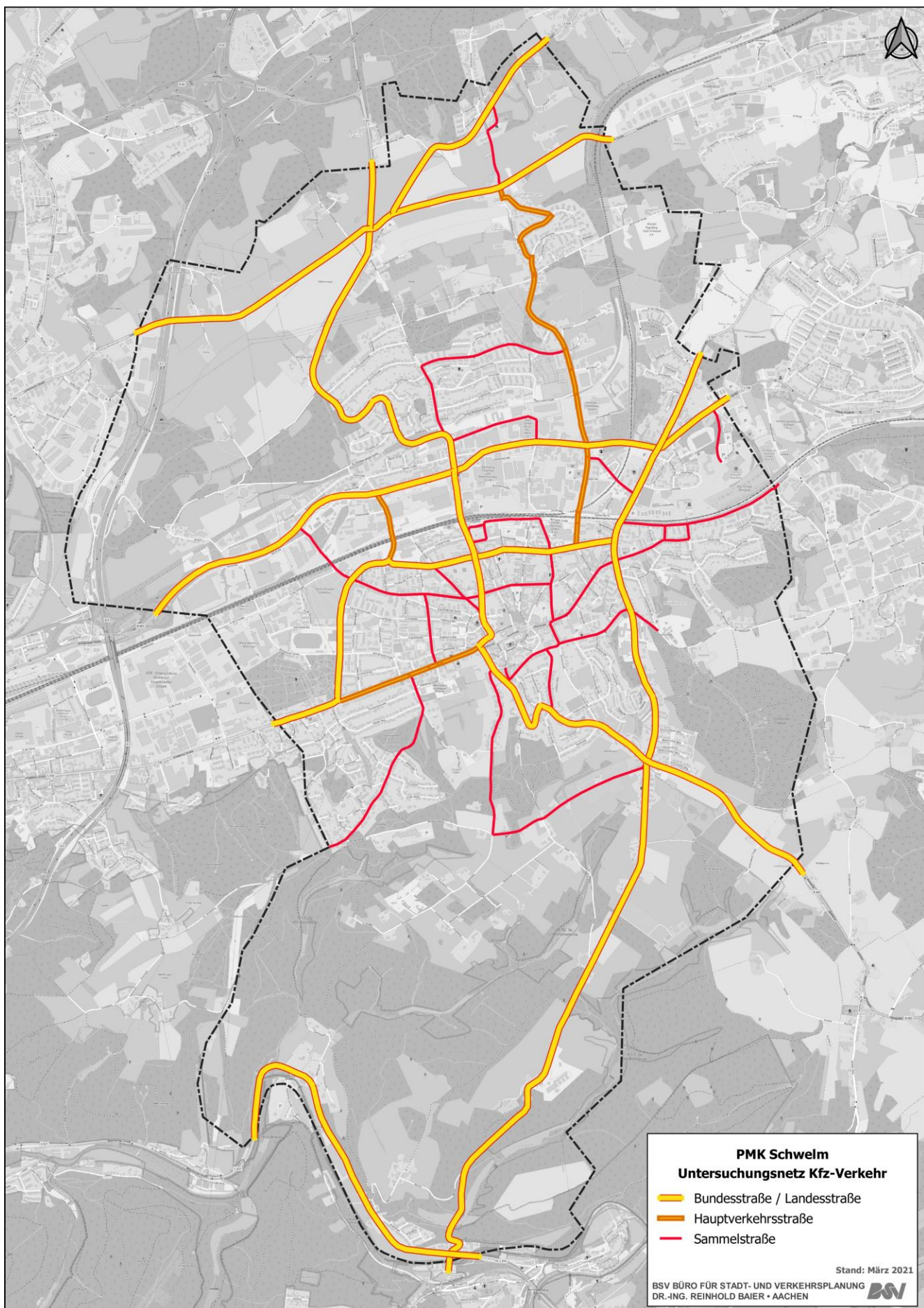
Die B 483 verbindet die Städte Schwelm, Ennepetal-Königsfeld, Radevormwald und Hückeswagen miteinander und verläuft von der Stadtgrenze zu Wuppertal im Westen auf Schwelmer Stadtgebiet durch die Stadtteile Vörfken, Loh und Mitte, als Grenze zwischen den Stadtteilen Möllenkotten und Süd nach Ennepetal. In Wuppertal geht die B 483 über in die B 7.

Die wesentlichen Analyseergebnisse sind im Folgenden aufgezeigt:

- Kfz-Verkehr auf der Strecke ist dominantes Verkehrsmittel,
- häufig hohe Verkehrsbelastung und begrenzter Straßenraum im klassifizierten Straßennetz,
- viele Parkmöglichkeiten in der Innenstadt erzeugen Verkehr in den umliegenden Straßen,
- teilweise hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten (vgl. Anhang 5).

In Bezug auf das Thema Elektromobilität sind in Schwelm bislang keine öffentlichen Angebote vorhanden. Im Zuge des Verkaufs des Bahnhofsgebäudes und den Aktivitäten des Investors, sowie im Zusammenhang mit den durch das Parkraumkonzept für die Schwelmer Innenstadt geführten Gesprächen und Diskussionen sind jedoch erste Planungsansätze und Ideen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur aufgekommen.





**Bild 22: Relevantes Straßennetz (Kartengrundlage: Open Street Map Foundation)**

### 3.4.3 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung konnten Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln gemacht werden. Zum fließenden Kfz-Verkehr wurden insgesamt 78 auswertbare Mitteilungen gemacht, die sich räumlich sehr auf die Hauptverkehrsachsen und den Innenstadtbereich beziehen. Am häufigsten wird dabei die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und eine insgesamt zu hohe Verkehrsbelastung bemängelt.



**Bild 23: Ergebnisse Online-Beteiligung zum fließenden Kfz-Verkehr (Kritikpunkte und Mängel)**



## 4 Bestandsanalyse innerstädtisches Parken

Der relevante Untersuchungsraum für das Parkraumkonzept lässt sich aus der vorhandenen Raumnutzungsstruktur ableiten. Zu Parkraumproblemen kommt es, wenn zu wenig Parkraum für eine Nutzung zur Verfügung steht und/oder Parkraumkonkurrenzen bestehen, d. h. unterschiedliche Nutzergruppen Parkraum zu gleichen Zeiträumen beanspruchen. Vor diesem Hintergrund orientiert sich die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets zunächst an den Grenzen des ISEK. In diesem Raum finden sich zahlreiche Überlagerungen öffentlicher und privater Nutzungen.

Innerhalb dieses Untersuchungsraums zeichnen sich allerdings auch infolge der geplanten Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt von Schwelm Überlagerungstendenzen unterschiedlicher Intensität ab. Vor diesem Hintergrund wurde für die Analyse des ruhenden Kfz-Verkehr eine Unterteilung in zwei Bereiche vorgenommen. Zum einen gibt es Straßenabschnitte und Parkflächen mit dichtem Geschäftsbesatz und/oder publikumsintensiven Nutzungen, die eine erhöhte Parkraumnachfrage erwarten lassen. Dazu zählt vor allem die Kernstadt einschließlich der Fußgängerzone. Zum anderen gibt es Straßenabschnitte und Parkflächen, die an die zentralen Bereiche anschließen und gegebenenfalls als Parkraum für Innenstadtbesucherinnen und -besucher genutzt werden und/oder an denen Einrichtungen mit hohem Besucherverkehr liegen, wie z. B. Bahnhof, oder Gastronomie.

Die Grundlage für die Bewertung der Nachfragesituation im ruhenden Kfz-Verkehr bildet zunächst das vorhandene Parkraumangebot. Darauf aufbauend können Nachfrageerhebungen durchgeführt werden, die eine qualitative und quantitative Bewertung von Parkraumauslastung und Nutzungskonflikten ermöglicht. Ergänzend werden die theoretischen Grundlagen einer Parkraumbewirtschaftung erläutert, damit darauf aufbauend im Maßnahmenkonzept Handlungsempfehlungen formuliert werden können.

### 4.1 Parkraumangebot und -bewirtschaftung

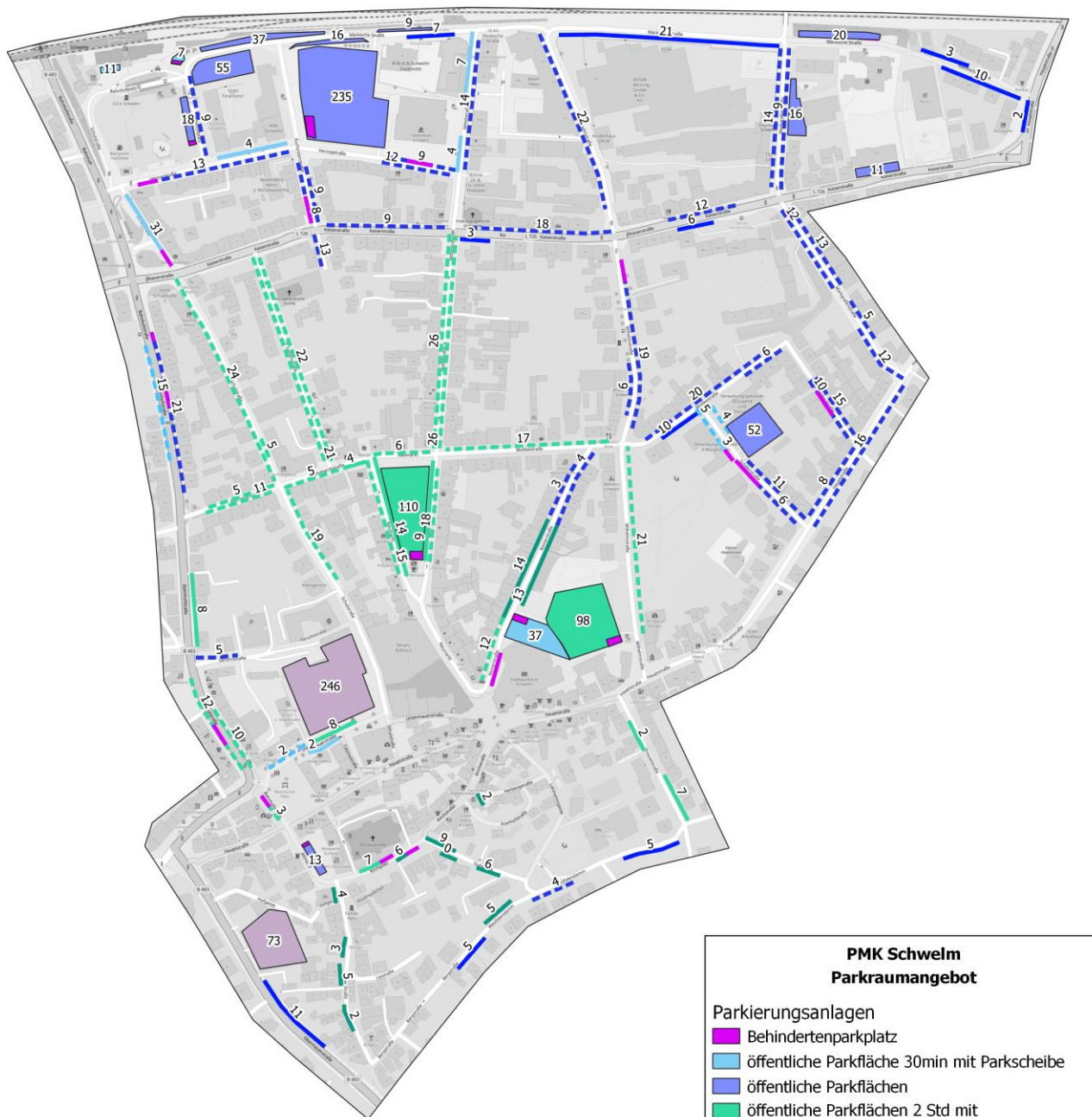
Für die Erstellung eines Parkraumkonzepts für die Schwelmer Innenstadt wurde, gemäß den Abgrenzungen des ISEK-Untersuchungsgebietes, zunächst das öffentliche Parkraumangebot erfasst. Dabei wurden alle Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum sowie auf öffentlich zugänglichen Plätzen berücksichtigt. Die Parkhäuser Schwelm-Center und Mühlenteich sind nicht Teil der Parkraumnachfrageerhebung und wurden daher im Rahmen des Angebots nicht im Detail erfasst.

#### 4.1.1 Bestandsaufnahme

Sowohl die Angebotserfassung als auch die Nachfrageerhebung erfolgte unter Berücksichtigung von örtlichen Rahmenbedingungen. So werden Einschränkungen im Parkraumangebot aufgrund von Baustelleneinrichtungen (u. a. Neubau Rathaus und Kulturhaus) berücksichtigt. In Bezug auf das öffentliche Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wurden folgende Informationen erfasst:

- Anzahl Parkstände/Stellplätze,
- Lage am Fahrbahnrand bzw. Seitenraum oder auf Platzfläche,
- Bewirtschaftungsform,
- Bewirtschaftungszeitraum,
- Sonderparkgenehmigungen (z. B. Bewohnerparken),
- Zeitliche Einschränkungen (z. B. Haltverbot),
- Sonderstellplätze (z. B. Behindertenstellplätze).

Ergänzend zu den Parkmöglichkeiten im Straßenraum, wurden die beiden sehr zentralen und bewirtschafteten Parkplätze Neumarkt und Wilhelmsplatz (einschließlich Sparkasse) sowie die am Rand des Untersuchungsgebietes liegenden, unbewirtschafteten Parkplätze am Hallenbad und an der Schillerstraße berücksichtigt.



**PMK Schwelm  
Parkraumangebot**

**Parkierungsanlagen**

- Behindertenparkplatz
- öffentliche Parkfläche 30min mit Parkscheibe
- öffentliche Parkflächen
- öffentliche Parkflächen 2 Std mit Parkscheibe Mo.-Fr. 8-18h Sa. 8-14h
- Parkhäuser

**Straßenraum**

- Behindertenstellplätze
- Bewohnerparken
- unbewirtschaftet
- unbewirtschaftet (zeitl. eingeschränkt)
- Parkscheibe (zeitl. eingeschränkt)
- Parkscheibe
- Parkscheibe, Bewohner frei (zeitl. eingeschränkt)
- Parkscheibe, Bewohner frei

Stand: September 2022

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN

**Bild 24: Parkraumangebot**

Das in Bild 24 dargestellte Parkraumangebot sowie die darin enthaltene jeweilige Bewirtschaftungsform bilden die Bestandssituation zum Zeitpunkt der Angebotsaufnahme im Herbst 2021 ab. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und Entwicklungen können sich in der Zwischenzeit punktuell Änderungen ergeben haben.

*Hinweis:*

*Durch die fortschreitende und wechselnde Baustellensituation rund um den Rathausneubau und das Kulturhaus, ist es notwendig eine maßgebende Ausgangssituation für die weiteren Analysen und Bewertungen zu definieren. Für den ruhenden Kfz-Verkehr wurde daher die Bestandssituation zum Zeitpunkt der ersten Parkraumnachfrageerhebung im Herbst 2021 festgelegt.*

Eine Besonderheit in Bezug auf die Anordnung von Haltverboten im Straßenraum besteht in der Schwelmer Innenstadt durch die Betriebszeiten der Straßenreinigung. Demnach ist für einen Großteil der Straßenabschnitte in einem regelmäßigen Rhythmus ein Haltverbot von meist einer oder zwei Stunden angeordnet, damit der Straßenreinigungsdienst problemlos den jeweiligen Fahrbahnrand säubern kann. Eine Plandarstellung kann Anhang 6 entnommen werden.

Der ruhende Kfz-Verkehr in der Schwelmer Innenstadt ist entweder unbewirtschaftet oder mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Die zulässige Höchstparkdauer beträgt derzeit zwei Stunden und in fast allen bewirtschafteten Bereichen gibt es Sonderparkberechtigungen für Bewohnerinnen und Bewohner. Eine Plandarstellung der derzeit vorhandenen drei Bewohnerparkzonen kann Anhang 7 entnommen werden.

Das privat betriebene Parkhaus Schwelm-Center besitzt eine Vielzahl an Stellplätzen und ist tagsüber kostenpflichtig nutzbar. Nach einer Stunde kostenfreiem Parken sieht der Tarif einen Euro pro angefangene Stunde und einen Maximalpreis von 10 Euro vor. Die Tiefgarage Mühlenteich ist ganztägig kostenpflichtig nutzbar. In der Tarifstruktur kostet die erste Stunde 0,50 Euro. Eine Parkdauer von zwei Stunden kostet 1,50 Euro und jede weitere Stunde (tagsüber) einen Euro. Der Maximalpreis variiert nach Tages- bzw. Nachtzeit und Wochentag. Die Höchstparkdauer beträgt 28 Tage. Beide privat betriebenen Parkierungsanlagen können in der weiteren Konzepterstellung, aufgrund der fehlenden Daten, nur bedingt einbezogen werden.

#### 4.1.2 Theoretische Grundlagen zur Parkraumbewirtschaftung

Von Parkraumbewirtschaftung ist die Rede, wenn Stellplätze, Parkstände oder Parkierungsanlagen entweder über zeitliche oder monetäre Beschränkungen reguliert sind. Eine Parkraumbewirtschaftung ist grundsätzlich dann sinnvoll, wenn in einem bestimmten Gebiet ein hoher Parkdruck herrscht oder verschiedene Nutzergruppen um die vorhandenen Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs konkurrieren.

Eine Parkraumbewirtschaftung in einer Innenstadt dient folgenden übergeordneten Zielen:

- Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit für Bewohnerinnen und Bewohner in innerstädtischen Bereichen,
- Gewährleistung und Erleichterung der Zugänglichkeit für Kundinnen und Kunden bzw. Besucherinnen und Besucher der Innenstadt,
- Parkzweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage zur Verhinderung von Langzeit- und Dauerparken.

Die gängigsten Bewirtschaftungsformen sind Parkscheiben, Parkscheine (u. a. Automaten, Handyparken) und Schrankenanlagen.

Als zeitliche Bewirtschaftung wird i.d.R. eine Parkscheibenregelung umgesetzt. Diese stellt die für den Betreiber (z. B. die Stadt) zunächst einfachste und kostengünstigste Form der Bewirtschaftung dar, da bis auf eine Beschilderung keine infrastrukturellen Maßnahmen vorzusehen sind. Dabei können Nutzerinnen und Nutzer ihr Fahrzeug in den entsprechenden Flächen bzw. in den ausgewiesenen Abschnitten kostenfrei, jedoch für eine definierte Höchstparkdauer, parken. Höchstparkdauern können dabei variieren und stehen meist in direkter Abhängigkeit zu den angrenzenden Nutzungsstrukturen.

Als monetäre Parkraumbewirtschaftung wird, insbesondere im öffentlichen Straßenraum und auf oberirdischen Parkplätzen, häufig eine Parkscheinregelung umgesetzt. Hierbei ist das Abstellen des Kfz grundsätzlich kostenpflichtig. Über eine Kurzzeitregelung, in der keine Kosten anfallen, ist hier in Abhängigkeit von den unmittelbar angrenzenden Nutzungen zu entscheiden. Denkbar sind ein kostenfreies Parken von 15 Minuten oder 30 Minuten über eine Schnelltaste („Brötchentaste“) oder ein anderer definierter Zeitraum, in dem das Parken kostenfrei ermöglicht werden soll (z. B. zur Steigerung der Akzeptanz bei Umstellung der Bewirtschaftungsform oder als Förderung eines lokalen Kaufverhaltens).

Sowohl bei Parkscheiben- als auch bei Parkscheinregelungen stellt die Kontrolle der Einhaltung den aufwändigsten Aspekt dar. Besonders bei Parkscheiben können zudem Verstöße häufig nur schwer erkannt und geahndet werden, da der Beweis einer „weitergedrehten Parkscheibe“ nur schwer möglich ist.

Unabhängig von der Bewirtschaftungsform des öffentlichen Raums, ist ein Bewirtschaftungszeitraum festzulegen. Dieser kann sich beispielsweise an den Öffnungszeiten des Einzelhandels oder anderer relevanter Nutzungen orientieren. In den Nachtstunden sind in Mischgebieten vorrangig Bewohnerfahrzeuge anzutreffen.

Für Parkieranlagen, die idealerweise eine Zu- und Ausfahrt besitzen, bietet sich eine monetäre Bewirtschaftung über eine Schrankenanlage an. Dabei erhalten Nutzende bei der Einfahrt ein Parkticket, das bezahlt oder entwertet werden muss, um die Parkieranlage verlassen zu können. Eine solche Form der Bewirtschaftung besitzt einen größeren finanziellen und betrieblichen Aufwand (u. a. Infrastruktur) als Parkschein- oder Parkscheibenregelungen, benötigt jedoch einen deutlich geringeren Überwachungsaufwand hinsichtlich der Einhaltung von Höchstparkdauern.



## 4.2 Parkraumnachfrageerhebung

Im innerstädtischen Untersuchungsgebiet wurden zu zwei Zeitpunkten während der Projektbearbeitung Nachfrageerhebungen durchgeführt. Auf Wunsch der Bürgerschaft und zur Validierung der ersten Nachfrageerhebung (Herbst 2021), die zu einem Zeitpunkt stattgefunden hat, an dem zwar keine Beschränkungen im Zuge der Corona-Pandemie mehr bestanden, jedoch nicht eindeutig nachweisbar ist, ob die Pandemie weiterhin einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerschaft hatte, wurde im Sommer 2023 eine Validierungserhebung durchgeführt. Bei der zweiten Erhebung wurden ausgewählte, relevante Parkierungsanlagen und Straßenzüge erneut erhoben. Beide Nachfrageerhebungen fanden unter möglichst gleichen Rahmenbedingungen – Dienstag (Markttag) – statt.

Im Zuge der Auswertungen und Nachfrageanalysen erfolgt daher zusätzlich ein Abgleich zwischen den beiden durchgeführten Erhebungen.

Zur Erhebung der tatsächlichen Parkdauern der abgestellten Fahrzeuge im zentralen Innenstadtgebiet mit dichtem Geschäftsbesatz (im Weiteren als „zentrale Innenstadt“ bezeichnet), wurde eine stündliche Kennzeichenerfassung durchgeführt. Die Gewählten Zeitschnitte waren 5:00 Uhr und 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Aus dieser Form der Nachfrageerhebung können Kategorisierungen in Nutzergruppen über die Parkdauern und -zeiten abgeleitet werden.

Die Parkdauern unterteilen sich in vier Kategorien. Unterschieden werden Kurz-, Mittel- und Langzeitparker sowie Bewohner/innen. Die Kategorisierung der erhobenen Kennzeichen erfolgt dabei zum einen darüber, wie häufig ein Fahrzeug auf demselben Stellplatz oder Parkstand angetroffen wurde, zum anderen über die Uhrzeit, zu der ein Fahrzeug angetroffen wurde. Demnach werden alle Fahrzeuge, die bei der „Nullerhebung“ um 5:00 Uhr angetroffen wurden als Bewohnerfahrzeuge kategorisiert, unabhängig davon wie lange diese abgestellt waren.

Für die übrigen Kategorien erfolgt die Einteilung gemäß Tabelle 1.

**Tabelle 1: Kategorisierung der Nutzergruppen**

Parkdauer	Nutzergruppe
einmal angetroffen	Kurzzeitparker
zwei- bis dreimal angetroffen	Mittelzeitparker
vier- oder mehrmals angetroffen	Langzeitparker
mind. um 5:00 Uhr angetroffen	Bewohner/in

In den Randbereichen des Untersuchungsgebiets (im Weiteren als „erweiterte Innenstadt“ bezeichnet) wurde eine Belegungszählung zu sechs Zeitschnitten durchgeführt, die eine Bewertung der Auslastung zulässt.

Für alle betrachteten Parkierungsanlagen und Straßenabschnitte wurden die Auslastungen zu den einzelnen Zeitschnitten in Übersichtsplänen dargestellt. Die Plandarstellung können Anhang 8 (Erhebung 2021) und Anhang 9 (Erhebung 2023) entnommen werden. Die Auslastungen der Parkierungsanlagen und für den zentralen Bereich auch die Kategorisierung der parkenden Fahrt-

zeuge nach Nutzergruppen wurden ergänzend in Diagrammen aufbereitet.

Auf Wunsch der Bürgerschaft und zur Validierung der Ergebnisse aus dem Jahr 2021 wurde am 13.06.2023 eine zweite Parkraumnachfrageerhebung durchgeführt. Um die Ergebnisse in Bezug auf unterschiedliche Parameter vergleichen zu können, wurden relevante Straßenabschnitte und Parkierungsanlagen ausgewählt und erneut die Nachfrage erhoben. Die Erhebung fand unter gleichen Rahmenbedingungen und mit der gleichen organisatorischen Struktur, wie bereits im Jahr 2021, statt. Die erhobenen Straßenabschnitte und Parkierungsanlagen sind:

- Neumarkt (Parkplatz und Straßenraum),
- Römerstraße von Neumarkt bis Moltkestraße,
- Wilhelmsplatz (Parkplatz ohne Sparkasse),
- Wilhelmstraße zwischen Hauptstraße und Moltkestraße,
- Moltkestraße zwischen Wilhelmstraße und Neumarkt,
- Bismarckstraße zwischen Neumarkt und Bahnhofstraße,
- Schulstraße zwischen Untermauerstraße und Kaiserstraße,
- Gartenstraße zwischen Bismarckstraße und Kaiserstraße,
- Parkplatz Hallenbad.

Die Auslastungen der betrachteten Bereiche können, analog zu den Plandarstellungen der Nachfrageerhebung aus dem Jahr 2021, Anhang 9 entnommen werden.

### **4.3 Analyse der Parkraumnachfrage**

Die Analyse und Bewertung der erhobenen Bestandssituation benennen zunächst bestehende Konflikte und konkrete Problembe-  
reiche. Zunächst wird die Bestandssituation im Hinblick auf die Verfügbarkeit von freien Stellplätzen und Parkständen, insbesondere für die Einzelhandelsnutzung in der zentralen Innenstadt, bewertet.

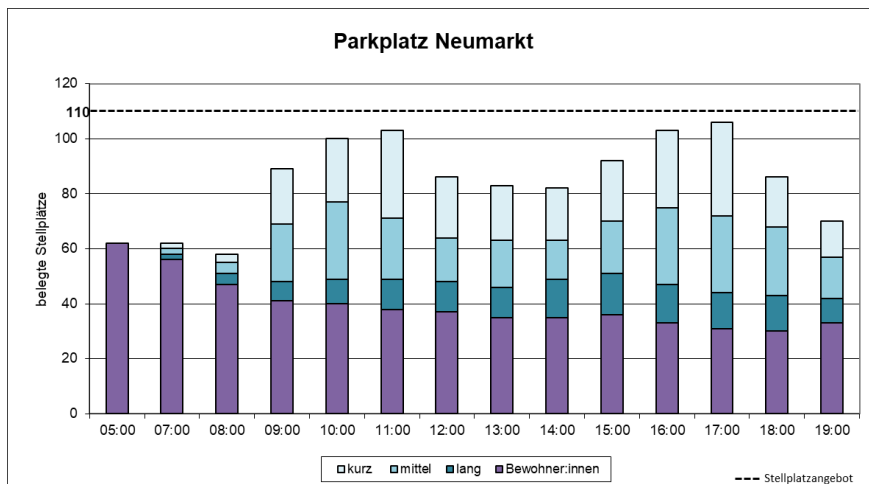
Um bestehende Konflikte, insbesondere zwischen den Nutzergruppen der Anwohnenden und der Innenstadtbesucher/innen, zu identifizieren, werden beide Nachfrageerhebungen gleichermaßen herangezogen, wobei die Erhebungen aus dem Jahr 2023 aufgrund der Aktualität als aussagekräftiger zu bewerten sind.

Zur zentralen Innenstadt im Sinne der Parkraumnachfrage gehören die städtischen Parkierungsanlagen Neumarkt und Wilhelmsplatz, der Parkplatz an der Sparkasse sowie der unmittelbar angrenzende und überwiegend mit Parkscheibe bewirtschaftete Straßenraum. Im Folgenden sind die Analyseergebnisse für die Parkplätze Neumarkt und Wilhelmsplatz aufgezeigt. Anschließend wird die Nachfragesituation des Parkplatzes am Hallenbad sowie der Straßenraum in der zentralen und der erweiterten Innenstadt analysiert.

#### **4.3.1 Parkplatz Neumarkt**

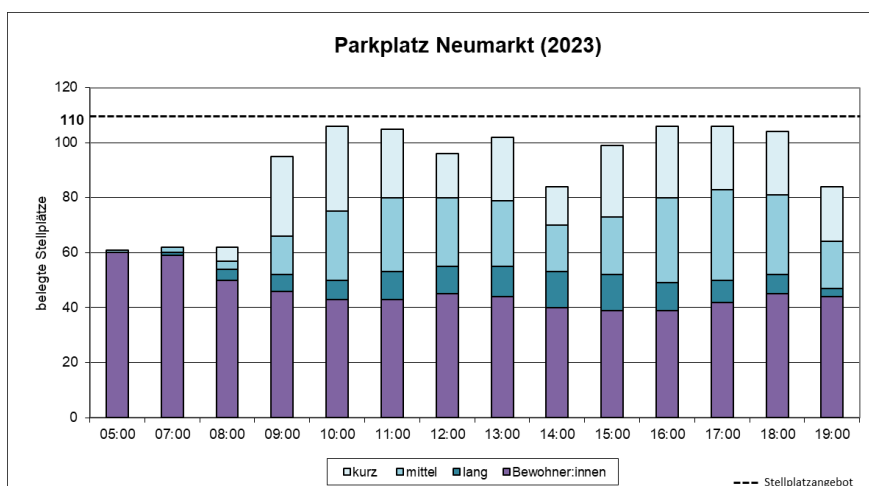
Der Parkplatz Neumarkt besitzt zu beiden Erhebungszeitpunkten eine Kapazität von 110 Stellplätzen. Im Jahr 2021 lag die maxima-

le Auslastung bei rund 95 % und es wurden viele Langzeit- und Dauerparker identifiziert. Es konnte festgestellt werden, dass über 20 % der Fahrzeuge ganztägig nicht bewegt wurden. Darüber hinaus ist erkennbar, dass es ausgeprägte Vormittags- und Nachmittagsnachfragespitzen gibt.



**Bild 25: Auslastung Parkplatz Neumarkt 2021**

Bei der Erhebung im Jahr 2023 lag die maximale Auslastung des Parkplatzes Neumarkt in der gleichen Größenordnung, wie bereits im Jahr 2021 (rund 95 %). Es wurden ebenfalls viele Langzeit- und Dauerparker identifiziert. Abweichend von der Erhebung im Jahr 2021 wurden weniger stark ausgeprägte Nachfragespitzen vorgefunden und die Anzahl an Fahrzeugen, die dauerhaft unbewegt waren, stieg auf rund 25 % an. Zudem konnte festgestellt werden, dass der Parkplatz über den gesamten Erhebungstag dauerhaft zu mindestens 35 % durch Fahrzeuge von Bewohnerinnen und Bewohner belegt war. Dabei handelt es sich sowohl um Fahrzeuge, die dauerhaft abgestellt waren, als auch um solche, die zwischenzeitlich bewegt wurden.



**Bild 26: Auslastung Parkplatz Neumarkt 2023**

In der Gesamtbetrachtung wurde demnach in beiden Parkraumerhebungen eine hohe Grundauslastung festgestellt. Zudem wurden bei beiden Erhebungen ungefähr gleich viele Bewohnerfahrzeuge in der „Nullerhebung“ um 5:00 Uhr erfasst. Betrachtet man die vor-

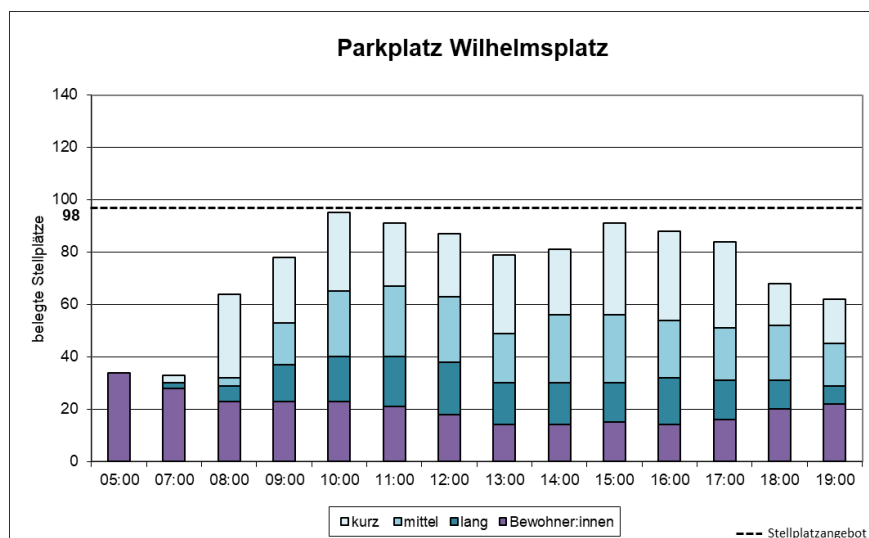
dersten vier Reihen (direkte Nähe zur Fußgängerzone) sind rund 30 % der Stellplätze dauerhaft durch unbewegte Fahrzeuge belegt und stehen zu keinem Zeitpunkt für Besucherverkehre zur Verfügung, obwohl es sich bei den vordersten Reihen des Neumarkts um besonders attraktive Parkmöglichkeiten für Besucherinnen und Besucher der Fußgängerzone handelt.

Darüber hinaus wurden für den Neumarkt insgesamt vergleichbare Anteile an Überschreitungen der Höchstparkdauer festgestellt. Mindestens alle in Bild 25 und Bild 26 in Dunkelblau dargestellten Belegungen fangen für einen Zeitraum von mehr als 3 Stunden statt, sodass hier definitiv eine Überschreitung der zulässigen zwei Stunden abzulesen ist.

#### 4.3.2 Parkplatz Wilhelmsplatz

Der Parkplatz Wilhelmsplatz besitzt zu beiden Erhebungszeitpunkten unterschiedliche Kapazitäten aufgrund der Baustellensituation des Kulturhauses. Im Jahr 2021 wurde eine Kapazitätsgrenze von 98 Stellplätzen und im Jahr 2023 von 133 Stellplätzen ermittelt. Diese Kapazitäten sind im Hinblick auf die fehlende Markierung der einzelnen Stellplätze als Schätzung aufgrund der am Erhebungstag vorgefundenen Anordnung der parkenden Fahrzeuge zu verstehen.

Im Jahr 2021 lag die maximale Auslastung des Wilhelmsplatzes bei über 95 % (bezogen auf 98 Stellplätze). Es konnte festgestellt werden, dass ab ca. 9:00 Uhr lediglich noch rund 20 % der Stellplätze von Bewohnerfahrzeugen belegt waren und darunter fast keine ganztägig unbewegten Fahrzeuge waren.

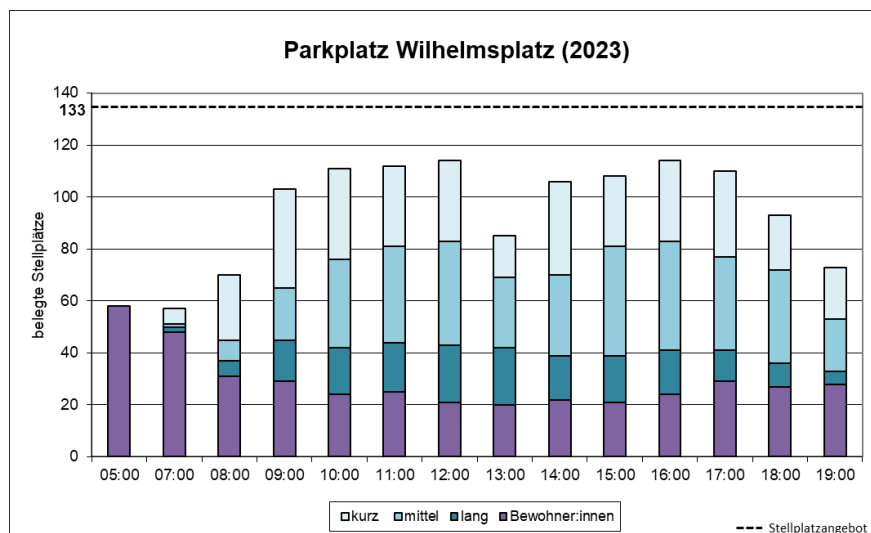


**Bild 27: Auslastung Parkplatz Wilhelmsplatz 2021**

Bei der Erhebung im Jahr 2023 wurde bei einer Kapazität von 133 Stellplätzen eine maximale Auslastung von rund 85 % ermittelt. Vergleichbar mit der Erhebung aus dem Jahr 2021 wurden erneut ab 9:00 Uhr lediglich noch rund 20 % Bewohnerfahrzeuge angetroffen, von denen zudem fast keins über den Tag unbewegt blieb.

Ein Konfliktpunkt aus der fehlenden Markierung und der vorgefundenen Baustellensituation war eine Fehleinschätzung bzw. Falscheinschätzung der Nutzenden des Parkplatzes in Bezug auf freie Parkmöglichkeiten. Trotz grundsätzlich verfügbaren Flächen hätten keine weiteren Fahrzeuge parken können, da einige Nut-

zende jedoch trotzdem Ihre Fahrzeuge abgestellt haben, kam es zu der Situation, dass einige Fahrzeuge zugeparkt waren und den Parkplatz zeitweilig nicht verlassen konnten (vgl. Bild 29).



**Bild 28: Auslastung Parkplatz Wilhelmsplatz 2023**



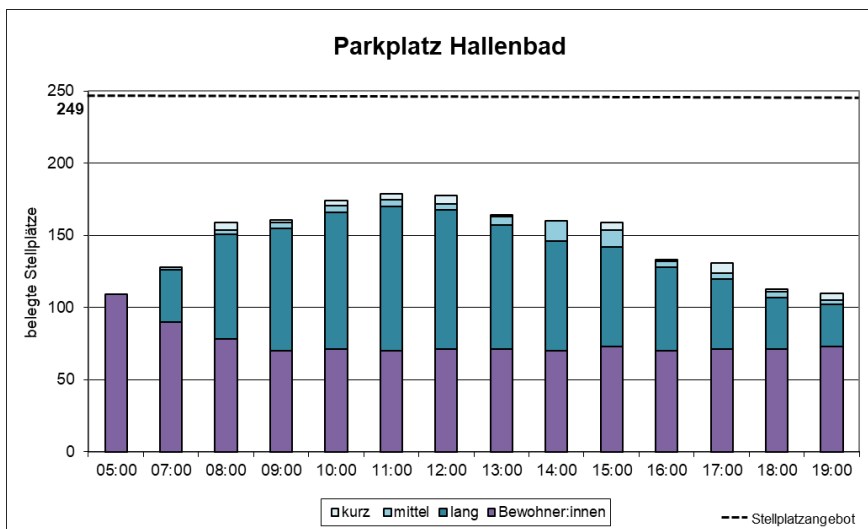
**Bild 29: „Gegenseitiges Einparken“ durch Falschnutzung von Flächen**

Wie auf dem Neumarkt wurden für den Wilhelmsplatz zu beiden Erhebungszeitpunkten vergleichbare Anteile an Überschreitungen der Höchstparkdauer festgestellt. Mindestens alle in Bild 27 und Bild 28 in Dunkelblau dargestellten Belegungen fanden für einen Zeitraum von mehr als 3 Stunden statt, sodass hier definitiv eine Überschreitung der zulässigen zwei Stunden abzulesen ist.

#### 4.3.3 Parkplatz Hallenbad

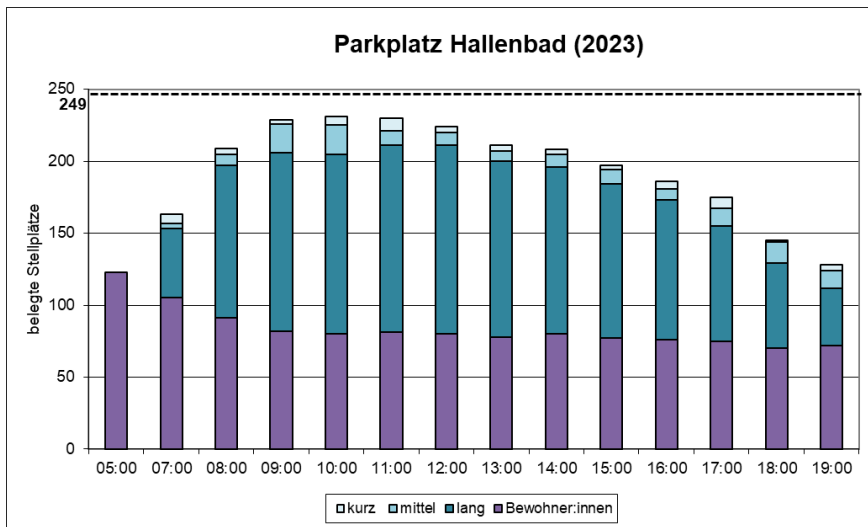
Der Parkplatz am Hallenbad wurde zu beiden Erhebungszeitpunkten mit einer Kapazität von 249 Stellplätzen definiert. Im Jahr 2021 lag die maximale Auslastung des Parkplatzes bei rund 70 %. Dabei wurden auffällig viele Langzeit- und Dauerparker identifiziert und rund 20 der angetroffenen Fahrzeuge wurden gantztägig nicht bewegt.





**Bild 30: Auslastung Parkplatz Hallenbad 2021**

Im Jahr 2023 wurde für den Parkplatz am Hallenbad eine maximale Auslastung von über 90 % ermittelt. Die Anzahl an erhobenen Bewohnerfahrzeugen lag in der gleichen Größenordnung wie bereits im Jahr 2021. Im Vergleich zur ersten Erhebung wurden im Jahr 2023 jedoch noch mehr Langzeitparker angetroffen. Hier liegt die Vermutung nahe, dass es sich bei den Fahrzeugen, aufgrund der Nutzungszeiten, um Pendlerfahrzeuge von Bahnnutzenden handelt. Insgesamt war der Parkplatz zu keinem Zeitpunkt weniger als 45 % ausgelastet.



**Bild 31: Auslastung Parkplatz Hallenbad 2023**

Die deutlich höhere Gesamtauslastung des Parkplatzes im Jahr 2023 lässt darauf schließen, dass besonders die Pendlerverkehre von Bahnnutzenden im Jahr 2021 nicht als repräsentativ zu bewerten sind. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrageergebnisse im Jahr 2023 die tatsächlichen Pendlerverkehre abbilden.

#### 4.3.4 Straßenraum

Zum Zeitpunkt der Nachfragerhebung 2021 standen im Straßenraum der Bewohnerparkzone C insgesamt 123 Parkstände zur Verfügung, welche mit Parkscheibe bewirtschaftet und für Bewohnerfahrzeuge freigegeben sind. Die maximale Auslastung dieser Parkzone war um 5:00 Uhr mit fast 90 % vorzufinden. Zu dieser

Parkzone können in der Gesamtheit keine Aussagen zu den Nutzergruppen gemacht werden, da bestimmte Straßenabschnitte lediglich mit einer Belegungszählung erhoben wurden.

In der Bewohnerparkzone A, die grundsätzlich auch die Parkplätze Neumarkt und Wilhelmsplatz umfasst, standen im Jahr 2021 im öffentlichen Straßenraum insgesamt 266 Parkstände mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen zur Verfügung. Die maximale Auslastung dieser Zone von rund 75 % wurde um 17:00 Uhr erhoben.

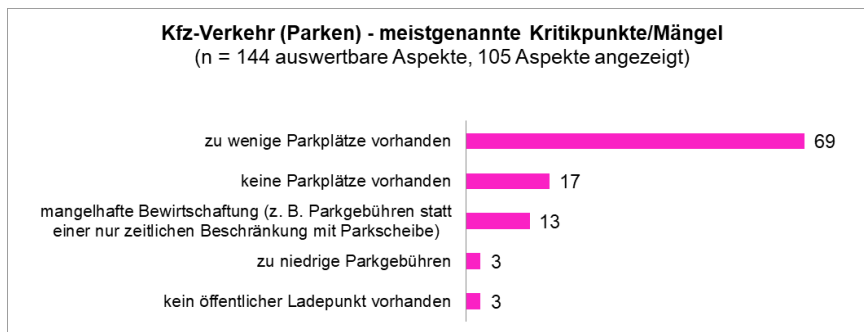
In Bewohnerparkzone B stehen im Jahr 2021 insgesamt 87 Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Hier besteht ebenfalls ein Mix aus verschiedenen Formen der Parkraumbewirtschaftung. Die höchste Auslastung kann um 18:00 Uhr identifiziert werden.

Die Auslastungsdiagramme zu den Bewohnerparkzonen A bis C aus der Erhebung im Jahr 2021 können Anhang 10 entnommen werden.

Die Nachfragesituation im öffentlichen Straßenraum entspricht grundsätzlich der zu erwartenden Verteilung aufgrund der angrenzenden Nutzungen und vorhandenen Bewohnerparkzonen. Demnach besteht besonders in den Straßenabschnitten Schulstraße, Gartenstraße und Mittelstraße (zwischen Bismarckstraß bzw. Moltkestraße und Kaiserstraße) in den Morgenstunden eine besonders hohe Nachfrage durch Bewohnerinnen und Bewohner. Der Parkdruck reduziert sich im Laufe des Vormittags und bleibt bis zum späten Nachmittag in einer Auslastung von maximal rund 70 %. Ab dem späten Nachmittag ist ein Anstieg der Parkraumnachfrage zu erkennen. Die Vermutung liegt nahe, dass ab ca. 16:00 Uhr eine Überlagerung der Parkraumnachfrage von Bewohnerinnen und Bewohnern und Besuchenden der Innenstadt stattfindet. Besonders auf der Schulstraße kann eine hohe Parkraumauslastung aufgrund von Überlagerungen ermittelt werden. Auf der Wilhelmstraße finden beispielsweise kaum Überlagerungseffekte statt. Hier ist jedoch ergänzend festzustellen, dass bei einer übermäßig großen Anzahl die zulässige Höchstparkdauer überschritten wird, sodass deutlich weniger Parkwechsel stattfinden können.

#### **4.4 Ergebnisse der Online-Beteiligung**

Im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung konnten Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln gemacht werden. Zum ruhenden Kfz-Verkehr wurden insgesamt die meisten Mitteilungen gemacht. Insgesamt konnten 144 Mitteilungen in die Auswertung einfließen. Räumlich betrachtet, bezieht sich ein Großteil der Mitteilungen auf die Schwelmer Innenstadt, aber auch das Wohngebiet im Süden des Ortsteils Loh kann als kleinerer Schwerpunktbereich identifiziert werden. Die mit deutlichem Abstand am häufigsten genannten Kritikpunkte beziehen sich auf das Parkraumbangebot (zu wenig Parkplätze vorhanden). Hierzu wurde auch eine Vielzahl an ergänzenden Freitexteingaben gemacht. Die Übersicht der meistgenannten Kritikpunkte und Mängel kann Bild 32 entnommen werden. Die ergänzenden Freitexteingaben können Anhang 2 entnommen werden.



**Bild 32: Ergebnisse Online-Beteiligung zum ruhenden Kfz-Verkehr (Kritikpunkte und Mängel)**

## 5 SWOT-Analyse

Als Basis für die Definition von Leitzielen, der Ableitung von Entwicklungspotenzialen und der Formulierung von Handlungsempfehlungen wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts eine Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse erstellt werden.

Die Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme und -analyse („objektive Bewertung“) sowie der Bürgerbeteiligung zur Mängelidentifikation und -lokalisierung („subjektive Bewertung“) wurden über eine SWOT-Analyse mit Darstellung der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Risiken für die einzelnen Verkehrsmittel zusammengeführt. Die SWOT-Analyse dient zum einen der Positionsbestimmung (Beschreibung des Ist-Zustands über die Stärken und Schwächen) und zum anderen der Strategieentwicklung (Aufzeigen des Handlungsbedarfs unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen).

Die Bewertung erfolgt dabei sowohl allgemein für das Stadtgebiet als auch differenziert nach den folgenden Verkehrsarten:

- Fußverkehr,
- Radverkehr,
- ÖPNV,
- Kfz-Verkehr (fließend),
- Kfz-Verkehr (ruhend).

### 5.1 Aufbau und Herleitung

Grundlage für die SWOT-Analyse bildet das im Rahmen der Bestandsanalyse aufgenommene Foto- und Videomaterial sowie die Auswertungsergebnisse der Beteiligungen von Akteurinnen und Akteuren, der Politik und der Bürgerschaft. Für die Stadt Schwelm besitzen die analysierten Stärken und Schwächen grundsätzlich eher einen Bezug zum Kernbereich der Stadt oder einem bzw. mehreren der umliegenden Ortsteile. In den nachfolgenden Tabellen sind die gesamtstädtischen Analyseergebnisse zusammengefasst aufgezeigt.

Die Stärken und Schwächen wurden dabei sowohl aus vorliegenden Konzepten, z. B. ISEK und Stadtentwicklungskonzept, übernommen und um Ergebnisse der durchgeführten Bestandsanalyse ergänzt.

## 5.2 Allgemeine Stärken und Schwächen

Tabelle 2: Allgemeine Stärken und Schwächen

Stärken	Schwächen
Innenstadt als räumlicher Mittelpunkt der Stadtstruktur	Funktionale Straßenräume bieten geringe bis keine Aufenthaltsqualität
Kompakte Siedlungsstruktur innerhalb der Innenstadt und den Ortsteilen	Bahntrasse, Bundesstraße und Gewerbeband (West) als Barriere der Siedlungsstruktur
Attraktive Wohnangebote in der Altstadt (ISEK)	Für Nahmobilität unattraktive Wege ins Zentrum
Kurze Wege in der Altstadt (ISEK)	Für Nahmobilität unattraktive Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen
Teilweise hohe Durchgrünung in der Altstadt (ISEK)	Häufig Flächenkonflikte zwischen den Verkehrsmitteln
Vielfältige Einkaufsmöglichkeiten (ISEK)	
Zentralisierung der Verwaltung durch Rathausneubau	
Schaffung neuer kultureller Angebote durch den Neubau des Kulturhauses	

Aus den aufgezeigten allgemeinen Stärken und Schwächen bezüglich der Mobilitätsentwicklung der Stadt Schwelm lassen sich zunächst Chancen und Risiken in Bezug auf die Frequentierung der Innenstadt ableiten. Im Zuge des Rathausneubaus und der Schaffung neuer Kultur- und Bildungsangebote durch das Kulturhaus an einem zentralen Standort in der Innenstadt, werden voraussichtlich mehr Bürgerinnen und Bürger die Schwelmer Innenstadt besuchen. Diese Besuche können bei einem attraktiven Einzelhandels- und Gastronomieangebot neue bzw. regelmäßige Kundinnen und Kunden bedeuten. Die Herausforderungen für die Innenstadt bestehen in einer Attraktivierung des Einzelhandels und der Gastronomie durch Gewährleistung der Erreichbarkeit unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sowie einer Attraktivierung der vorhandenen Angebote und Aufenthaltsqualitäten. Ein Risiko besteht darin, dass die Innenstadt mit den zu erwartenden zusätzlichen Verkehren umgehen muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Verkehre nicht ausschließlich den Kfz-Verkehr betreffen, vielmehr auch zusätzliche ÖPNV-Nutzende und Radfahrende berücksichtigt werden müssen.

In Bezug auf das gesamte Stadtgebiet stellt die kompakte Stadtstruktur mit kurzen Wegen eine besondere Chance auf die Nutzung des Umweltverbunds dar. Als Herausforderung ist dabei die Topografie des Stadtgebiets in Richtung Norden und Süden, von der Innenstadt betrachtet, zu sehen. Das Risiko in der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (z. B. Fahrrad) besteht auch darin, dass die Stadt nur bedingt einen Einfluss auf die bauliche Gestaltung und verkehrsrechtliche Anordnungen auf einigen zentralen Hauptverkehrsstraßen besitzt, da die Bundes- und Landesstraßen nicht in städtischer Baulast liegen.

Aufbauend auf die genannten allgemeinen und verkehrsmittelspezifischen Stärken und Schwächen der Stadt Schwelm, wurden



Chancen und Risiken formuliert, die im Weiteren die Grundlage für die Definition von Leitzielen und Handlungsfeldern darstellen.

### 5.3 Verkehrsmittelspezifische Stärken und Schwächen

Tabelle 3: Stärken und Schwächen zum Fußverkehr

Stärken	Schwächen
<p>Bahnhof mit Innenstadtlage und in fußläufiger Nähe zur Fußgängerzone</p> <p>Kompakte Siedlungsstruktur innerhalb der Innenstadt mit kurzen Wegen</p> <p>Grundsätzlich vorhandenes Wegenetz für den Fußverkehr in der zentralen Innenstadt (Fußgängerzone, verkehrsberuhigte Bereiche, teilweise Tempo 30-Zonen mit baulichen Gehwegen)</p>	<p>Häufig fehlende Barrierefreiheit im Altstadtbereich (Kopfsteinpflaster, Stufen zu Läden, keine taktilen Elemente, keine Bordabsenkungen)</p> <p>Fußwegeverbindung von Parkmöglichkeiten (z. B. Neumarkt, Mühlenteichplatz) und vom Bahnhof wenig attraktiv</p> <p>In Teilen geringe Aufenthalts- und Nutzungsqualität von öffentlichen Plätzen und Fußgängerzone</p> <p>Fehlende/ zu schmale/ häufig zugeparkte Wegeinfrastruktur für Fußverkehr</p> <p>Wichtige Wegeachsen für Fußverkehr nicht offensichtlich</p> <p>Hauptverkehrsstraßen mit erheblicher Barrierewirkung für Fußverkehr</p> <p>Konfliktträchtige gemeinsame Wegeführung mit dem Radverkehr</p>

In der Schwelmer Innenstadt sind viele der oberirdischen Flächen durch den Kfz-Verkehr genutzt. Dabei spielen nicht nur Straßen und Wege für den fließenden Kfz-Verkehr, sondern auch Platzflächen, die derzeit zum Parken genutzt werden, eine große Rolle. Für diese Flächen besteht eine besondere Chance zur Aufwertung. Eine solche Aufwertung kann durch Flächenumverteilung bzw. -umnutzung aber auch durch eine attraktivere Gestaltung der vorhandenen Nutzung erfolgen.

Weitere Chancen sind zudem bei den vorhandenen Wegeverbindungen zu sehen. Vorhandene Gehwege können durch das Freihalten von Hindernissen (z. B. Einbauten, parkenden Fahrzeugen) bereits ohne größere bauliche Anpassungen aufgewertet werden. Eine besondere Herausforderung besteht hierbei in der Durchgängigkeit des Fußwegenetz. Es besteht das Risiko, dass weiterhin eine zerschneidende Wirkung durch die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehr besteht.

Tabelle 4: Stärken und Schwächen zum Radverkehr

Stärken	Schwächen
<p>Potenzial der regionalen Anbindung an das Alltags- und Freizeitradwegenetz</p> <p>Gute Voraussetzungen für Verbindungen im Radverkehr innerhalb der Stadt</p>	<p>Hauptverkehrsstraßen besitzen keine oder mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur</p> <p>Radverkehr wird in Knotenpunkten häufig nicht ausreichend berücksichtigt</p> <p>Einige Einbahnstraßen in Gegenrichtung und Einfahrts-/Durchfahrtsbeschränkungen nicht für Radverkehr freigegeben</p> <p>Anbindung an das regionale Fahrradnetz verbesserungswürdig</p> <p>Verbindung zwischen zentralen Bereichen verbesserungswürdig</p> <p>Wichtige Wegeachsen für den Radverkehr nicht offensichtlich</p> <p>Hauptverkehrsstraßen mit erheblicher Barrierewirkung für den Radverkehr</p> <p>Fehlende/ zu schmale/ häufig zugeparkte Wegeinfrastruktur für Radverkehr</p> <p>Attraktive Anbindung des Radverkehrs an regionale Freizeitrouten fehlt</p> <p>Ausbaufähiges Angebot an Radabstellanlagen (z. B. Qualität)</p> <p>Konfliktträchtige gemeinsame Wegeführung mit dem Fußverkehr</p>

Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes bietet ein besonders großes Potenzial bei der Steigerung des Radverkehrsanteils im Alltagsradverkehr. Die Herausforderung besteht darin das Angebot an Radverkehrsinfrastruktur und radverkehrsnahen Serviceleistungen (z. B. Abstellmöglichkeiten, Reparaturangebote) auszubauen und besonders auf kurzen innerstädtischen Wegen zu attraktivieren. Die Nutzung des Fahrrads sollte perspektivisch eine realistische Alternative zur Nutzung des Pkw darstellen. Das Risiko bei der Radverkehrsförderung besteht darin die häufig begrenzten Flächen möglichst bedarfsgerecht und zugleich zukunftsorientiert umzuverteilen.

Tabelle 5: Stärken und Schwächen zum ÖPNV

Stärke	Schwäche
Grundsätzlich vorhandene Verknüpfung der Innenstadt und des Bahnhofs	Anbindung der Ortsteile hinsichtlich Erschließung und Taktung ausbaufähig
Funktionale Straßenräume bieten bislang gute Voraussetzung für Busverkehre	Geringe öffentliche Wahrnehmung der Haltestellen des ÖPNV
Gute regionale ÖPNV-Erreichbarkeit	Eingeschränkte Anbindung in Randbezirken
Gute Bahnanbindung Richtung Düsseldorf/Wuppertal und Hagen	Häufig Flächenkonflikte zwischen den Verkehrsmitteln
Bahnhof in fußläufiger Nähe zur Kernstadt	

Eine Chance für den ÖPNV ist in der Weiterentwicklung und dem Ausbau der bedarfs- und nachfrageorientierten Umsetzung von Angebot zu sehen. Besonders im ländlich geprägten Raum (Ortsteile) stellt die Einrichtung eines öffentlichen Linienbusangebots ein besonderes Risiko für den Betreiber/das Verkehrsunternehmen dar. Die Herausforderung besteht darin die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, z. B. der Innenstadt, durch öffentliche Verkehrsangebote zu gewährleisten. Durch die geringe Anzahl an Fahrgästen besonders in Nebenverkehrszeiten ist die Durchführung von Linienangeboten häufig nicht wirtschaftlich umsetzbar. Eine Chance können hier On-Demand- oder Shuttle-Angebote darstellen.

Darüber hinaus können Mitfahrangebote und Sharing-Optionen die Angebotspalette an Mobilitäts Optionen erweitern.

Tabelle 6: Stärken und Schwächen zum fließenden Kfz-Verkehr

Stärken	Schwächen
Sehr gute Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz	Straßenraum- und Platzgestaltung zumeist auf fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet
Derzeitige Flächenverteilung sehr auf den Kfz-Verkehr geprägt	Wenige Straßenabschnitte mit reduzierter Geschwindigkeit (z. B. Tempo 30) innerorts
	Gestaltung breiter Straßenquerschnitte regt zu Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an
	Hohe Verkehrsbelastung an Bundes- Landes und Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigt die Wohnqualität
	Straßenraumgestaltung stellt Barrieren in Stadtgestaltung dar

Die Herausforderung besteht darin, dass die vorhandenen Flächen bedarfsgerecht- und gleichzeitig zukunftsorientiert umverteilt werden. Dabei ist grundsätzlich die Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Pkw zu gewährleisten. Eine Chance ist darin zu sehen, dass die Förderung von alternativen Mobilitäts Optionen und der Umstieg einiger Nutzenden, weg vom privaten Pkw, das Verkehrsaufkommen insbesondere in der Schwelmer Innenstadt so reduziert, dass die Nutzerinnen und Nutzer, die auf das Auto angewiesen sind, schneller und mit weniger Hürden ihr Ziel erreichen können.

Für die Schwelmer Innenstadt ist zukünftig das Risiko zu berücksichtigen, dass die neuen Nutzungen in der Kernstadt (Rathaus und Kulturhaus) zu einem Anstieg des Kfz-Verkehrsaufkommens führen, wenn keine Angebote zum Umstieg auf andere Verkehrsarten geschaffen werden.

**Tabelle 7: Stärken und Schwächen zum ruhenden Kfz-Verkehr**

<b>Stärke</b>	<b>Schwäche</b>
<p>Zentral gelegene öffentliche Parkhäuser besitzen großes Potenzial (Schwelm-Center, Mühlen- teichplatz)</p> <p>Gebührenfreies Straßenraumparken wirkt attraktiv auf Innenstadtbesucherinnen und -besucher</p>	<p>Zentrale öffentliche Plätze werden als Parkflächen genutzt und schränken so die städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität ein</p> <p>Schlechter baulicher Zustand und unattraktive Zu-/Ausfahrt des Parkhauses Schwelm-Center</p> <p>Gestaltungsdefizite großer Stellplatzanlagen</p> <p>Große Anzahl an Stellplätzen und Parkständen in der zentralen Innenstadt verstärken die Quell- und Zielverkehre im Kfz-Verkehr</p> <p>Hoher Parkdruck im öffentlichen Raum</p> <p>Nutzungskonflikte in der zentralen Innenstadt (Anwohnende und Besuchende)</p>

Für Schwelm besteht eine besonders große Chance zur Verbesserung der Parkraumsituation in der Innenstadt durch die stärkere Einbindung der vorhandenen Parkhäuser in ein Parkraumkonzept. Dabei besteht die Herausforderung, dass die Parkhäuser derzeit in einem eher unattraktiven Zustand sind und durch die privaten Betreiber nur bedingt eine Einflussnahme der Stadt auf die zukünftige Entwicklung der Anlagen besteht.

Eine unmittelbare Einflussnahme seitens der Stadt Schwelm besteht für die zentral gelegenen, städtischen Parkplätze. Die im Bestand stark ausgelasteten Parkplätze besitzen neben der hohen Nachfrage auch häufig Nutzungskonflikte. Im Zuge des Parkraumkonzepts hat die Stadt Schwelm die Chance aktiv auf die Bedürfnisse der konkurrierenden Nutzergruppen einzugehen. Die Herausforderung dabei besteht darin, dass für jede Nutzergruppe die Bedürfnisse zu identifizieren sind und durch regulierende Maßnahmen entsprechende Eingriffe und Umverteilungen des ruhenden Kfz-Verkehrs erfolgen müssen.

Das Risiko bei aktiven Eingriffen in das Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr besteht darin, dass diese nur wirksam sind, wenn zeitgleich Angebote für alternative Mobilitätsoptionen geschaffen und letztendlich genutzt werden.

## 6 Leitziele

Die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts basiert auf dem Nachhaltigkeitsgedanken unter Einbeziehung des Klimaschutzes. Zudem soll die ökonomische Situation der Stadt einbezogen werden.

Es erfolgt zunächst eine Recherche und Zusammenstellung der bereits vorliegenden Ziele in Bezug auf Verkehr und Mobilität. Diese werden mit dem Nachhaltigkeitsgedanken abgeglichen. Anschließend erfolgt die Ausarbeitung eines ersten Vorschlags für stadtspezifische Leitziele.

### 6.1 Bestehende Ziele zu „Verkehr und Mobilität“

Die Stadt Schwelm besitzt auf städtischer Ebene das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt der Stadt Schwelm aus dem Jahr 2019, in dem als Handlungsfeld der öffentliche Raum und Verkehr betrachtet wird und aus dem u. a. die Maßnahme zur Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraum- und Mobilitätskonzepts hervorgeht. Auf städtischer Ebene liegen keine weiteren aktuellen Konzepte vor, denen Zieldefinitionen im Bereich „Verkehr und Mobilität“ entnommen werden können.

Auf Kreisebene liegt das integrierte Klimaschutz- und Anpassungskonzept (2018), das jedoch allgemeine, nicht verkehrsspezifische Zielsetzungen für den Klimaschutz definiert sowie die 3. Nahverkehrsplanfortschreibung (2016) vor und es wird derzeit ein Mobilitätskonzept für den Ennepe-Ruhr-Kreis erarbeitet. In diesem Zuge gab es im Jahr 2021 eine Mobilitätsbefragung in den zugehörigen Kommunen, deren Auswertung mittlerweile vorliegt.

Auf regionaler Ebene können darüber hinaus verschiedene vorliegende Konzepte als Grundlage zur Festlegung einer stadtspezifischen Zielsetzung herangezogen werden. Dabei handelt es sich um das regionale Mobilitätsentwicklungskonzept Metropole Ruhr (2021), die Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr (beschlossen 2019) mit dem zugehörigem Umsetzungskonzept (2022) sowie das Handlungsprogramm zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr (2018).

Das ISEK für die Schwelmer Innenstadt formuliert ein übergeordnetes Leitbild für die zukünftige Entwicklung. Als Zielformulierungen für die Entwicklung der Schwelmer Innenstadt wurden fünf Handlungsfelder definiert:

*„Neue Mitte Schwelm: Die Innenstadt von Schwelm ist ein urbanes Zentrum zwischen Tradition und Moderne. Die Altstadt, attraktive Wohnangebote, kurze Wege, eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit teilweise hoher Durchgrünung, vielfältige Einkaufsmöglichkeiten sowie eine lebendige Stadtgesellschaft machen die Innenstadt lebenswert.“*

Der Maßnahmenschwerpunkt liegt im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum und Verkehr“. Darin werden dem definierten Wirkungsziel „Der öffentliche Raum bietet eine hohe Aufenthaltsqualität sowie ein attraktives Wohn- und Standortumfeld und wird den Anforderungen zukunftsweisender Mobilität gerecht“ eine Vielzahl (insgesamt 19) spezifischer Maßnahmen zur Erreichung von Ergebniszielen zugeordnet. Diese Maßnahmen lassen sich in folgende Themengebiete einordnen:

- Fußgängerzone,
- Aufwertung von Platz- und Straßenbereichen,
- Bahnhofsumfeld,
- Fußwegeachsen,
- Radverkehrsachsen,
- punktuelle Straßenraumaufwertungen,
- Mobilität- und Parkraumkonzept.

Unter dem Leitbild „Vernetzte Metropole Ruhr“ wurde im Jahr 2021 das regionale Entwicklungskonzept für die Metropole Ruhr aufgestellt. Darin enthalten sind sechs Leitsätze, die das Leitbild konkretisieren. In dieser Zielformulierung sind bereits alle weiteren, bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden regionalen Zielsetzungen berücksichtigt:

- „Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr“,
- „Die in sich vernetzte Metropole Ruhr“,
- „Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr“,
- „Raumdifferenzierte Mobilität in der Metropole Ruhr“,
- „Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr“,
- „Mobilität für alle in der Metropole Ruhr“.

Die ersten beiden Ziele befassen sich dabei mit der Mobilität und Erreichbarkeit im Wirtschafts- und Personenverkehr, Ziel drei mit der Stärkung des leistungs- und umweltverträglichen Wirtschaftsverkehrs und das vierte Ziel mit bedarfsgerechter Mobilität. Darüber hinaus werden im fünften Ziel der Umwelt- und Klimaschutz und im sechsten Ziel die Barrierefreiheit berücksichtigt.

**Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt** (aufgestellt 2019)

**Regionales Entwicklungskonzept für die Metropole Ruhr** (aufgestellt Ende 2021)



Zur Förderung des Radverkehrs auf regionalen Radwegeverbindungen wurden im Rahmen der Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr Qualitätsstandards definiert, ein Radwegenetz geplant und mit Potenzialen hinterlegt, sodass auf Grundlage der Bestandssituation der Handlungsbedarf abgeleitet werden konnte. Das dabei verfolgte Gesamtziel ist die weitere Qualifizierung des Netzes für Alltagsmobilität unter Ausnutzung von Synergieeffekten für das Freizeitwegenetz. Als Ergebnis sollte dabei ein Zukunftskonzept für den Radverkehr in der Metropole Ruhr entstehen.

Das zugehörige Umsetzungskonzept aus dem Jahr 2022 dient darüber hinaus der konkretisierten Projekt-Priorisierung sowie dem Vorantreiben der vorbereitenden Planungen für den Bau der Radwegeinfrastruktur.

In der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ennepe-Ruhr-Kreis sind die verkehrlichen Ziele auf Kreisebene, mit Schwerpunkt auf den öffentlichen Verkehr, zusammengefasst. Das oberste Ziel ist der Beitrag des ÖPNV zur Mobilität und Verkehrsvernetzung der Region. Diesem untergeordnet werden weitere Zielsetzungen für das Handlungskonzept zur Ausgestaltung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis genannt:

- bedürfnisorientierte Mobilitätsangebote entsprechend der definierten Kreisstandards,
- Berücksichtigung von rechtlichen Grundsätzen und Zielsetzungen,
- Anpassung an Veränderungen bei den Mobilitätsbedürfnissen,
- Verbesserung der Barrierefreiheit,
- bessere Marktausschöpfung und wirtschaftliche Effizienz,
- Rückführung des Angebots auf tatsächlichen Bedarf,
- Schaffung/Stärkung konkurrenzfähiger und attraktiver Alternativen zum MIV,
- bedarfsgesteuerte Angebotsformen zu nachfrageschwachen Zeiten bzw. in nachfrageschwachen Räumen,
- Einbindung des ÖPNV in eine multimodale Mobilität und eine integrierte Verkehrsplanung,
- ÖPNV als Beitrag zur klimaschonenden Mobilität,
- stärkere Verknüpfung von ÖPNV und nachhaltigen Flächen- und Siedlungsentwicklungen.

## 6.2 Leitziele und Handlungsfelder

In verschiedenen vorliegenden Konzepten der letzten Jahre wurden bereits Ziele im Bereich „Verkehr und Mobilität“ definiert. Bei diesen bestehen keine grundsätzlichen Widersprüche. Allen gemein ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bzw. Verkehrsmittel, wobei der Fokus bei den regionalen Konzepten zunächst auf einer verkehrsmittelunabhängigen Mobilitätsförderung liegt und durch verkehrsmittelspezifische Konzepte zu Verkehrsmitteln des Umweltverbunds konkretisiert wird. Auf städtischer Ebene liegen durch das ISEK bereits Maßnahmenanregungen zum Thema Ver-

**Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr** (beschlossen 2019)

**Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr – Umsetzungskonzept** (aufgestellt 2022)

**3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ennepe-Ruhr-Kreis** (aufgestellt 2016)

kehr und Mobilität vor. Darin wird jedoch auch explizit auf die Notwendigkeit einer weiteren Ausarbeitung im Rahmen eines Parkraum- und Mobilitätskonzepts verwiesen.

Als Leitziele für das Parkraum- und Mobilitätskonzept der Stadt Schwelm werden Aspekte zum Fußverkehr, zum Radverkehr, zu öffentlichen und alternativen Mobilitätsangeboten sowie zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr definiert.

### **Leitziel „Verbesserung von erkennbaren, barrierefreien und sicheren Fußwegeverbindungen in der Innenstadt und in Stadtbereichen mit höher Fußverkehrsrelevanz“**

Ziel ist die Verbesserung der Situation für den Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet, um insbesondere auf kurzen Wegen die Nutzung des MIV zu reduzieren und die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Mögliche Handlungsfelder sind:

- Attraktive, hochwertige, sichere und barrierefreie Gehwege, insbesondere auf wichtigen Fußwegeachsen,
- verkehrssichere und erkennbare Querungsstellen für den Fußverkehr,
- möglichst konfliktarme Fußwegeachsen (Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, Hindernisse, Barrierefreiheit),
- Vermeidung von gemeinsamen Führungen mit dem Radverkehr im Innenstadtbereich,
- Fußwegweisung in der Innenstadt (z. B. von und zu Parkierungsanlagen).
- Schließung von Netzlücken im Fußgänger- und Radverkehr.

### **Leitziel „Schaffung eines sicheren, durchgängigen und schnellen Radverkehrsnetzes auf gesamtstädtischer Ebene“**

Besonders auf innerstädtischen Wegeverbindungen kann der Radverkehr eine attraktive und zeiteffiziente Alternative zum MIV darstellen. Die Voraussetzung dafür ist eine sichere, durchgängige und direkte Radverkehrsinfrastruktur. Dazu zählen neben den Radverkehrsanlagen auch attraktive und zentrale Radabstellanlagen.

Mögliche Handlungsfelder sind:

- Schaffung von attraktiven, schnellen und direkten Radhaupt- und Radnebenrouten zu relevanten Quell- und Zielorten für den Alltagsradverkehr,
- Schaffung eines Grundangebots an Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen,
- Schaffung von alternativen Radwegeverbindungen (Nebenrouten) abseits der hochfrequentierten Hauptverkehrsstraßen,
- Errichtung von sicheren und nach Möglichkeit witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen an frequentierten Quell- und Zielstandorten,
- Anbindung der Innenstadt an das übergeordnete (Freizeit-) Radnetz,

- Schließung von Netzlücken im Fußgänger- und Radverkehr.

### **Leitziel „Verbesserung von öffentlichen Verkehrsangeboten und Ausweitung von alternativen, öffentlich zugänglichen Mobilitätsformen“**

Die Stadt Schwelm kann Anpassungen des öffentlichen Verkehrsangebots nur bedingt beeinflussen. Aufgabenträger ist der Ennepe-Ruhr-Kreis, der auch die Fortschreibungen des Nahverkehrsplans vornimmt. Die Stadt Schwelm sollte sich auf Grundlage der städtebaulichen Entwicklungen (z. B. Rathaus, Schwelmer Bahnhof) aktiv in die Öffentlichkeits- und Politikbeteiligung für den nächsten Nahverkehrsplan einbringen und die Kommunikation mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis bezüglich sinnvoller und notwendiger Anpassungen im ÖPNV und möglichen Angebotserweiterungen durch On-Demand-Verkehre suchen.

Mögliche Handlungsfelder sind:

- Überprüfung der vorhandenen Buslinienanbindungen,
- Überprüfung der Einführung von On-Demand-Angeboten oder ähnlichen Angeboten zur Verknüpfung der Innenstadt mit dem Bahnhof Schwelm,
- Überprüfung der Linienführungen, Bedienzeiten und Taktungen bei der Erschließung der Ortsteile.

### **Leitziel „Optimierung des Kfz-Verkehrsnetzes in Bezug auf die Verträglichkeit mit weiteren Verkehrsmitteln“**

Die Betrachtung des Kfz-Verkehrs erfolgt im Sinne der Gewährleistung der Erreichbarkeit aller notwendiger Ziele. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts erfolgt die Betrachtung auf gesamtstädtischer Ebene. In Verbindung mit dem ruhenden Kfz-Verkehr wird ausschließlich die Schwelmer Innenstadt betrachtet.

Es werden vorrangig die Wechselwirkungen der verschiedenen Verkehrsarten berücksichtigt. Maßnahmen zum allgemeinen Kfz-Verkehr ergeben sich vor allem durch notwendige Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr.

Mögliche Handlungsfelder für den fließenden Kfz-Verkehr sind:

- Überprüfung und Anpassung der Wegeführung und Freigaben/Durchfahrtssperren für den Kfz-Verkehr,
- Überprüfung und Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten,
- Überprüfung und Erstellungen eines KFZ-Zielnetzes (Stichwort: hierarchisiertes Geschwindigkeitsnetz) mit flächendeckend Tempo 30-Zonen im Kernbereich der Innenstadt (ausgenommen hiervon sind klassifizierte Straßen),
- Einführung von Regelungen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im zentralen Stadtgebiet.

### **Leitziel „Differenzierte Parkraumbewirtschaftung im zentralen Innenstadtbereich“**

Im Rahmen des Parkraumkonzepts ist ein innerstädtisches Parkraummanagement als wesentlicher Ansatz zur Verkehrsvermeidung (Reduzierung des Parksuchverkehrs), Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und zur Schaffung von Freiräumen z. B. auf Plätzen für andere Nutzungen zu sehen. Es beinhaltet die Optimierung der Bewirtschaftung des Parkraumangebots in zentralen Innenstadtbereichen mit hoher Parkraumnachfrage.

Mögliche Handlungsfelder zum ruhenden Kfz-Verkehr sind:

- Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet des Parkraumkonzepts,
- Überprüfung und Anpassung der bestehenden Bewohnerparkzonen,
- Abwägung zur Einführung einer monetären Parkraumbewirtschaftungen im Kernbereich der Innenstadt,
- Optimierung der Parkregelungen im direkten Umfeld des Schwelmer Bahnhofs,
- Einführung von regelmäßigen Kontrollen zu neu eingeführten Regelungen,
- Optimierung der Beschilderungen zur Parkraumausweisung und Kennzeichnung der Bewirtschaftungsformen (Stichwort: Übersichtlichkeit und Vereinheitlichung).

## 7 Handlungsempfehlungen und Maßnahmenkonzept

Im Zuge der Entwicklung von Handlungsempfehlungen wurden für die Stadt Schwelm zu den fünf verkehrsmittelspezifischen Leitziele konkrete Handlungsfelder ausformuliert. Diese Handlungsfelder werden als Steckbriefe ausgearbeitet.

**Tabelle 8: Übersicht verkehrsmittelspezifische Steckbriefe**

<b>Fußgängerverkehr</b>	
	<b>Handlungsfeld</b>
F1	Attraktive, hochwertige, sichere und barrierefreie Gehwege
F2	Verkehrssichere und barrierefreie Querungsstellen für den Fußgängerverkehr
F3	Konfliktarme Fußwegeachsen
F4	Gemeinsamen Führungen von Fußgänger- und Radverkehr im Innenstadtbereich
F5	Fußwegweisung in der Innenstadt
F6	Schließung von Netzlücken im Fußgänger- und Radverkehr
<b>Radverkehr</b>	
	<b>Handlungsfeld</b>
R1	Differenziertes Netz mit Radhaupt- und Radnebenrouten für den Alltagsradverkehr
R2	Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen
R3	Radverkehrsinfrastruktur abseits von Hauptverkehrsstraßen
R4	Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielstandorten
R5	Anbindung der Innenstadt an das übergeordnete (Freizeit-) Radnetz
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
	<b>Handlungsfeld</b>
Ö1	Überprüfung der Linienführungen, Bedienzeiten und Taktungen im ÖPNV
Ö2	Überprüfung der Einführung von On-Demand-Angeboten und alternativen Mobilitätsangeboten
<b>Kfz-Verkehr (fließend)</b>	
	<b>Handlungsfeld</b>
K1	Überprüfung und Anpassung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr (Kfz-Zielnetz)
K2	Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im zentralen Stadtgebiet
<b>Kfz-Verkehr (ruhend)</b>	
	<b>Handlungsfeld</b>
P1	Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
P2	Optimierung der Beschilderungen zur Parkraumausweisung und Kennzeichnung der Bewirtschaftungsformen
P3	Regelmäßige Parkraumkontrollen

Tabelle 8 zeigt die Übersicht der Steckbriefe. Die Steckbriefe selbst befinden sich in den folgenden Kapiteln unter den Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten.

Die Steckbriefe stellen in ihrer Struktur zunächst die Hintergründe und eine Kurzbeschreibung des jeweiligen Handlungsfelds dar. Darauf aufbauend werden die konkreten Zielsetzungen und Gestaltungsmöglichkeiten formuliert. Zu jedem Handlungsfeld gibt es zudem Hinweise für die Umsetzung.

Ergänzend zu den Steckbriefen wurden in den jeweiligen verkehrsmittelspezifischen oder verkehrsmittelübergreifenden Kapiteln textliche Erläuterungen zu ausgewählten Themenfeldern sowie tabellarische Handlungsempfehlungen ausgearbeitet.

In einem zweiten Teil des Maßnahmenkonzepts werden darauf aufbauend verkehrsmittelspezifische Maßnahmenpläne, auf Grundlage der verorteten Mitteilungen aus der Online-Beteiligung sowie aus den zwei Workshops sowie den Bestandsanalysen, mit Einzelmaßnahmen erstellt. Diese Einzelmaßnahmen werden darüber hinaus in einem Maßnahmenkatalog tabellarisch dargestellt.

Der dritte Teil des Maßnahmenkonzepts besteht aus Detailplanungen zu ausgewählten Schlüsselprojekten, die im Maßstab 1:500 in Lageplänen ausgearbeitet wurden und besonders die Konzeptphilosophie, unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden, darstellen sollen. Die planerischen Ideen der Schlüsselprojekte werden ergänzend textlich erläutert.

Aufgrund der differenzierten Analysen und der detaillierteren Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Innenstadt, werden die Handlungsfelder zum ruhenden Kfz-Verkehr in einem eigenständigen Kapitel betrachtet und als Parkraumkonzept ausgearbeitet.



## 7.1 Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr wurde im Rahmen der Bestandsanalyse ein Fußgängerverkehrsnetz im zentralen Stadtgebiet untersucht. Auf Grundlage von relevanten Quell- und Zielorten sind für dieses definierte Untersuchungsnetz nun Maßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Fußgängerverkehr ausgearbeitet worden.

Maßnahmenvorschläge für den Fußgängerverkehr orientieren sich an den Bedarfen der zu Fuß Gehenden. Die konsequente Förderung des Fußgängerverkehrs bzw. der Nahmobilität trägt am stärksten zur Erfüllung des Leitziels „Verbesserung von erkennbaren, barrierefreien und sicheren Fußwegeverbindungen in der Innenstadt und in Stadtbereichen mit höher Fußverkehrsrelevanz“ bei.

Der Fokus der Handlungsempfehlungen liegt auf der sicheren Führung des Fußgängerverkehrs im Längs- und Querverkehr. Dies steigert die Attraktivität. Wichtig ist insbesondere die Erschließung von wichtigen Quellen und Zielen innerhalb des zentralen Stadtgebiets aber weiterführend auch innerhalb der Ortsteile von Schwelm. Hierfür ist auch die Anlage von sicheren Querungsmöglichkeiten entlang von Hauptverkehrsstraßen und im Bereich von Knotenpunkten oder wichtigen Bushaltestellen besonders hervorzuheben.

Ergänzend zu den Ausführungen in den Steckbriefen zum Fußgängerverkehr werden im Folgenden ausgewählte Themenfelder ergänzend erläutert, um die Verständlichkeit der nachfolgenden Handlungsempfehlungen (vgl. Kapitel 7.1.3) zu gewährleisten.

### 7.1.1 Barrierefreiheit

Dem Thema Barrierefreiheit sollte in Schwelm eine besondere Bedeutung zukommen. Eine sichere und barrierefreie Mobilität ist für alle Verkehrsarten und Wegeverbindungen anzustreben. Die Steckbriefe zu den Handlungsfeldern „F1 – Attraktive, hochwertige, sichere und barrierefreie Gehwege“ und „F2 – Verkehrssichere und barrierefreie Querungsstellen für den Fußgängerverkehr“ enthalten die wesentlichen Grundlagen für eine barrierefreie Gestaltung des Fußgängerverkehrsnetzes.

Im Fokus von Maßnahmen zur Barrierefreiheit liegt der Abbau von Barrieren in Knotenpunktbereichen und an Querungsstellen sowie eine konsequente barrierearme Umgestaltung des Fußgängerwegenetzes und Ausbau der Bushaltestellen in Schwelm (vgl. Kapitel 7.3).

Es wird empfohlen, in Zusammenarbeit mit den örtlichen Behindertenverbänden und weiteren relevanten Akteuren, ein Leitsystem mit taktilen Bodenindikatoren entlang der identifizierten zentralen Fußgängerwegeachsen in Schwelm anzulegen. Die genaue Linieneinführung ist mit den genannten Akteuren zu planen und abzustimmen. Ein solches Netz an Leiteinrichtungen bietet mobilitäts eingeschränkten Personen eine bessere Orientierung und unterstützt damit die unabhängige Mobilität dieser Personengruppe.

## 7.1.2 Steckbriefe

<b>Fußgängerverkehr</b>	
F1	Attraktive, hochwertige, sichere und barrierefreie Gehwege
<b>Hintergrund</b>	
<p>Im Hinblick auf die Nutzbarkeit des Seitenraums für den Fußgängerverkehr muss dieser eine ausreichende Nutzungsbreite aufweisen. In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die räumlichen Nutzeransprüche des Fußgängerverkehrs festgehalten. In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) sind die Anforderungen an die Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen beschrieben (Seitenraumbreiten sowie Querungshilfen).</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Eine der Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen stellt eine angemessene Dimensionierung dar. Dies ist bedingt durch unterschiedliche Verhaltensweisen und Ansprüche der Fußgänger. Je nach Alter oder gesundheitlicher Verfassung sind der Raumbedarf und das Gehverhalten der Personen unterschiedlich. Bei der Bemessung ist zu beachten, dass zu Fuß Gehende häufig nebeneinander gehen und/ oder Gegenstände wie Taschen, Schirme etc. mit sich führen. Darüber hinaus müssen mobilitätseingeschränkte Personen mit Gehstock, Rollator oder Rollstuhl sowie Personen mit Kinderwagen o. ä. ebenfalls ausreichend Platz haben.</p> <p>Das Mindestmaß der Seitenraumbreite von 2,50 m (Regelfall) leitet sich über den Platzbedarf von zwei nebeneinander gehenden Personen und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab. Das Maß berücksichtigt aber auch den Flächenbedarf von mobilitätseingeschränkten Personen. In Abhängigkeit der vorhandenen Randnutzung und dem damit verbundenen erwarteten Fußgängerverkehrsaufkommen sind zusätzlich zu dem Regellaß noch Breitenzuschläge erforderlich.</p> <p>Um die Eingriffe in den Verkehrsraum auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, sollen die Möglichkeiten zur Anpassung der Gehwegbreiten auf die neuen Qualitätsanforderungen im Zuge von geplanten Baumaßnahmen stets geprüft werden. Bei nicht ausreichenden Platzkapazitäten ist zu prüfen, ob Eingriffe in die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs Abhilfe schaffen können (Einzelfallentscheidung). Im Zuge von Verbreiterungen sind stets die Belange der Barrierefreiheit (Querbezug zu F6) sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Querbezug zu F9) zu berücksichtigen.</p> <p><u>Barrierefreiheit</u></p> <p>Ziel einer barrierearmen Gestaltung ist, dass allen Nutzergruppen ohne Erschwernis und ohne fremde Hilfe die Nutzung der Straßenräume ermöglicht wird. Im Sinne eines „Designs für Alle“ sollen Straßenräume so gestaltet werden, dass alle Menschen sich möglichst sicher und selbstbestimmt bewegen können.</p> <p>Eine barrierearme Gestaltung sollte daher bei allen zukünftigen Planungen im Straßenraum als Querschnittsthema mitbetrachtet und mitgeplant werden. Neben der Neuplanung von barrierearmen Stadt- und Straßenräume ist es für eine zukünftige barrierearme Gestaltung von zentraler Bedeutung auch die bestehende Infrastruktur sukzessive an die Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen anzupassen. Insbesondere an stark frequentierten Fußgängerverkehrsanlagen, Querungsstellen oder Anlagen des ÖPNV (z. B. Bushaltestellen) ist es notwendig, vorhandene Barrieren abzubauen und den Straßenraum entsprechend nachzurüsten.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Attraktivierung der Fußgängerverkehrsverbindungen</li> <li>➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Infrastruktur</li> <li>➡ Verbesserung des allgemeinen Komforts im Fußgängerverkehr</li> </ul>	
<b>Gestaltungsmöglichkeit</b>	
<p>Für eine ausreichende Dimensionierung eines Gehwegs benennen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) aus dem Jahre 2006 sowie die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) aus dem Jahr 2002 das <b>Regellaß von 2,50 m</b>. Dieses ergibt sich aus dem Begegnungsfall von zwei zu Fuß Gehenden (1,80 m), einem Abstand zur Hauswand (0,20 m) sowie einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn (0,50 m).</p> <p>Je nach Situation kann eine <b>Ausweitung dieser Grundanforderungen</b>, bspw. bei einem außergewöhnlich hohen Fußgängeranteil mit erhöhten Ansprüchen an Fläche und Ausstattung (z. B. Traglasten, Rollstuhl, eingeschränkte körperliche Fähigkeiten etc.), erforderlich sein.</p>	

Nutzung der Randbebauung	Breite
(überwiegend) Wohnnutzung, nur vereinzelt Geschäfte oder Gastronomie in den Erdgeschossen	2,50 m
Mischnutzung mit überwiegend Geschäften oder Gastronomie in den Erdgeschossen	3,50 m
Mischnutzung mit durchgängigem Geschäftsbesatz oder Gastronomie in den Erdgeschossen	4,50 m
Mischnutzung mit Büros, Verwaltungen und Wohnen, nur vereinzelt Geschäfte/Gastronomie in den Erdgeschossen	2,50 m
sonstige Nutzungen, beispielsweise (überwiegend) gewerbliche Nutzungen	2,50 m

Gehwegbreiten in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzung (Grundlage: RASt, 2006)

### Barrierefreiheit

Zentrale Aspekte einer barrierearmen Umgestaltung des Straßenraums sind u. a.:

- Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten für die sichere Überquerung von Rollstühlen und Rollatoren,
- Einbau taktiler Elemente als Leit- oder Warneinrichtungen für sehbehinderte Menschen (Bodenindikatoren),
- taktile und akustische Signalgeber an Lichtsignalanlagen,
- kontrastreiche Gestaltung des Straßenraums (insbesondere an Treppenanlagen und sonstigen Anlagen des Fußgängerverkehrs).

Weitere Literatur und Regelwerke: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H-BVA (FGSV)

Für mobilitätseingeschränkte Personen bedeuten insbesondere Treppenanlagen ein Hindernis, das beispielsweise mit Kinderwagen nur mit großer Anstrengung (hinauf- oder hinabtragen) oder erheblichem Aufwand (Umweg) überwunden bzw. umgangen werden kann.

### **Umsetzungsprogramm**

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

## Fußgängerverkehr

F2 Verkehrssichere und barrierefreie Querungsstellen für den Fußgängerverkehr

### Hintergrund

Zu Fuß Gehende müssen zur Zielerreichung auch die Straßenseite wechseln. Die Notwendigkeit einer Überquerungsanlage sowie die Art der Überquerungsanlage wird dabei aus den vorhandenen Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr, der verkehrsrechtlichen Situation, der städtebaulichen Situation, der Bedeutung für den Fußgängerverkehr und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgeleitet. Jede Anlagenart besitzt bestimmte Einsatzbereiche.

Ergänzend zum übergeordneten Prüfauftrag aller Querungsstellen im Stadtgebiet gehen aus der Online-Bürgerbeteiligung konkrete Prüfungsbedarfe zu Querungsstellen im gesamten Stadtgebiet hervor.

### Kurzbeschreibung

Querungsstellen dienen dazu, zu Fuß Gehenden die verkehrssichere Überquerung durch eine Verkürzung oder Unterteilung des Fahrbahnquerschnitts zu erleichtern. Jede Anlagenart besitzt bestimmte Einsatzbereiche.

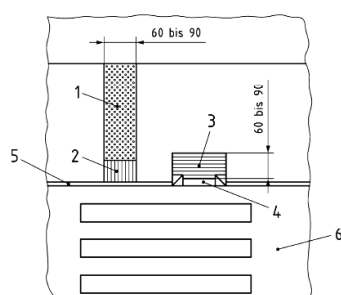
Überquerungsanlagen für den Fußgängerverkehr sind dort vorzusehen, wo ein besonderer Querungsbedarf besteht oder die Verkehrsstärke im Querschnitt über 1000 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h oder mehr als 500 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h beträgt. Darüber hinaus sind Überquerungsanlagen bei einem hohen Aufkommen schutzbedürftiger zu Fuß Gehender (Kinder, Senioren) unabhängig von der Verkehrsstärke sinnvoll.

Bauliche Unterstützungen von Überquerungsstellen dienen dazu, diese optisch hervorzuheben (gute Erkennbarkeit und Sichtbarkeit tagsüber und nachts), fahrdynamische Wirkungen zu erzielen (z. B. Auf-/Plateaupflasterung) oder die Überquerung in zwei Abschnitte zu teilen (Mittelinsele).

Sichere Querungsstellen müssen zudem für sehingeschränkte Personen auffindbar sein. Hierfür sind taktile Leitelemente zur Führung anzubringen. An Lichtsignalanlagen sind zudem akustische Elemente oder aber Vibrationsplatten zu berücksichtigen (vgl. F1).

Durch die Ausgestaltung von Bordabsenkungen an den Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn wird eine problemlose Querung der Fahrbahn für geheingeschränkte Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Damit die Übergänge aber auch für Seheingeschränkte ausreichend erkennbar sind, sind getrennte Querungsstellen bzw. zumindest eine Bordhöhe von 3-6 cm als Kompromiss anzulegen.

### Bodenindikatoren an Querungsstellen (DIN 32984:2011-10)

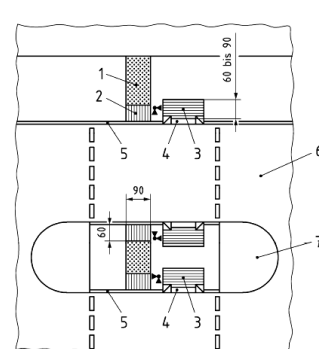


Neben allen Bodenindikatorflächen sind, falls erforderlich, Begleistreifen anzuordnen (siehe 4.3 und 4.6)

#### Legende

- |                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| 1 Auffindestreifen | 4 Nullabsenkung |
| 2 Richtungsfeld    | 5 Bord 6 cm     |
| 3 Sperrfeld        | 6 Fahrbahn      |

Bild 15 — Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe an Fußgängerüberweg



Maße in Zentimeter

Neben allen Bodenindikatorflächen sind, falls erforderlich, Begleistreifen anzuordnen (siehe 4.3 und 4.6)

#### Legende

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1 Auffindestreifen | 5 Bord 6 cm   |
| 2 Richtungsfeld    | 6 Fahrbahn    |
| 3 Sperrfeld        | 7 Mittelinsel |
| 4 Nullabsenkung    |               |

Bild 18 — Querung mit differenzierter Bordhöhe und Mittelinsel

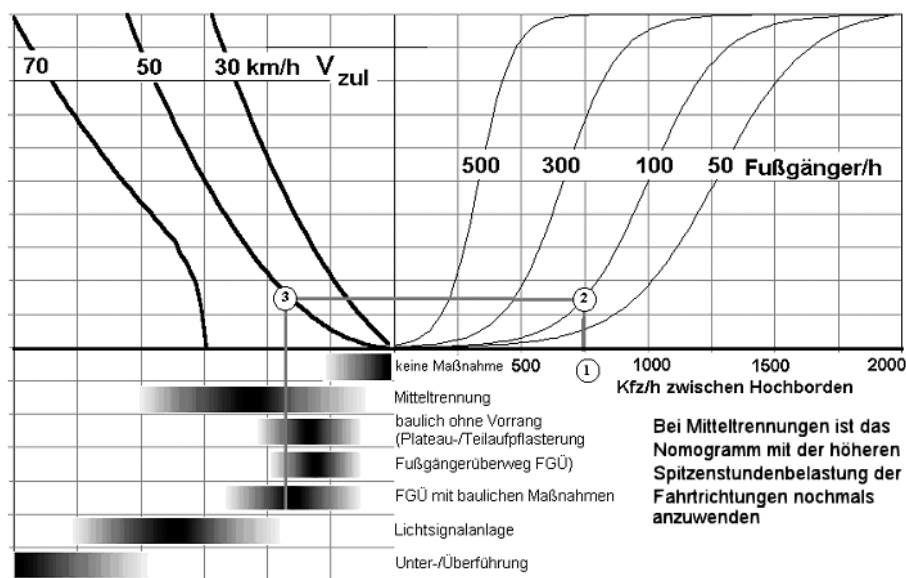
Unterschieden werden Überquerungsstellen mit Mitteltrennung, mit Aufpflasterung, vorgezogene Seitenräume, Fußgängerüberwege, Kombinationen daraus sowie Lichtsignalanlagen und Über-/Unterführungen.

### Zielsetzung

- ➡ Attraktivierung der Fußgängerverkehrsverbindungen
- ➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Infrastruktur
- ➡ Verbesserung des allgemeinen Komforts im Fußgängerverkehr

## Gestaltungsmöglichkeiten

Die Auswahl einer geeigneten Querungshilfe in Abhängigkeit von zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Aufkommen im Fußgängerverkehr erfolgt zunächst über ein Auswahldiagramm gemäß der RASt.



Ablesebeispiel: 1) 750 Kfz/h Spitzenstundenbelastung im Querschnitt  
 2) 100 Fußgänger in der Spitzenstunde  
 3) Geschwindigkeit 50 km/h

Auswahl:

- Mitteltrennung (Insel oder Streifen)  
 Mit Spitzenstundenbelastung einer Fahrtrichtung: Keine weitere Maßnahme
- Bauliche Maßnahme ohne Vorrang, Plateau- / Teilaufpflasterung
- Fußgängerüberweg
- Fußgängerüberweg mit baulichen Maßnahmen

Quelle: RASt 2006

### Mittelinsel/-streifen

Mittelinseln/-streifen stellen eine bauliche Überquerungsanlage dar. Diese können punktuell oder linienhaft errichtet werden. Für die Lage der Überquerungsanlage ist die möglichst direkte Verbindung der häufigsten Fußgängerüberquerungslinien zu wählen.

Die Fahrtstreifen können im Bereich der Mittelinsel mit oder ohne Verschwenkung geführt werden. Als seitliche Sicherheitsabstände sind jeweils 0,50 m zu den Fahrtstreifen einzuhalten. Darüber hinaus ist die Wartefläche ausreichend groß (mindestens 2,00 m x 4,00 m, bei erhöhtem Fußgängeraufkommen größer) zu gestalten.

### Fußgängerüberweg

Bei Fußgängerüberwegen haben zu Fuß Gehende einen nach StVO geregelten Vorrang beim Queren der Fahrbahn. Diese Art der Überquerungsanlage stellt eine komfortable Überquerungsmöglichkeit an bedeutenden Wegebeziehungen dar. Sie können auch in Einmündungsbereichen oder an kleinen Kreisverkehren mit starkem Fußgängerverkehr als Vorrangregelung eingesetzt werden. Fußgängerüberwege sind mit den Verkehrszeichen 293 und 350 StVO anzuordnen, müssen innerhalb geschlossener Ortschaften liegen ( $V_{zul} \leq 50$  km/h) und gut erkennbar (beleuchtet, sichtbar) sein. Sie dürfen nur an Stellen mit einem Fahrtstreifen je Fahrtrichtung und nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg vorhanden ist, angelegt werden. Für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen sollte der Fußgängerquerverkehr gebündelt auftreten und in der Regel die in der R-FGÜ (2001) angegebenen Fußgängerverkehrsstärken aufweisen.

### Kombination Fußgängerüberweg mit baulicher Überquerungshilfe:

Fußgängerüberwege können gut mit baulichen Anlagen (Mittelinsel, vorgezogenem Seitenraum und Teilaufpflasterung) kombiniert werden, wenn dies aufgrund der örtlichen und/oder verkehrlichen Voraussetzungen erforderlich ist. Das Ziel dabei ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr.

Als besonders günstige Kombination gilt die Verbindung von Fußgängerüberwegen und Mittelinseln. An diesen Querungsstellen können sich die Fußgänger getrennt auf die einzelnen Fahrtrichtungen des Kfz-Verkehrs konzentrieren und besitzen dabei noch den Vorrang aufgrund des Fußgängerüberweges. Zudem erhöht sich bei dieser Kombination der Überquerungsanlagen der Einsatzbereich hinsichtlich Verkehrsstärken bis zu 750 Kfz/h je Richtung.

**Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA):**

An F-LSA erfolgt der Betrieb i.d.R. als Anforderungsanlage. Sie werden in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den Verkehrsstärken des Kfz- und des Fußgängerverkehrs eingesetzt. Eine signaltechnische Sicherung der Überquerungsstelle ist generell bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erforderlich, wenn keine Unter- und Überführung vorhanden ist. Bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h z. B. bei stündlichen Kfz-Verkehrsstärken von 1.000 Kfz/h und Fußgängerverkehrsstärke  $\geq 100$  Fg/h wird eine F-LSA empfohlen. Bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist eine F-LSA in der Regel entbehrlich.

Unterhalb der Belastungsbereiche, in denen eine LSA empfohlen wird, kann gemäß RASt (2006) deren Einsatz zur Sicherung besonders schutzbedürftiger zu Fuß Gehender zweckmäßig sein (Sicherung von Schulanfänger, hoher Querungsbedarf von Senioren z. B. in der Umgebung von Altenheimen, Zuwegung von Einrichtungen für Menschen mit Behinderung). Gemäß der RiLSA (2015) beträgt die Mindestsperrzeit für alle Verkehrsteilnehmende 1 s und die Mindestfreigabezeit 5 s. Die Wartezeit für zu Fuß Gehende sollte möglichst kurz sein und maximal 70 s betragen, kürzere Zeiten erhöhen die Akzeptanz. Für F-LSA gibt es verschiedene Steuerungsvarianten (z. B. vollständige Signalfolge, Dunkelanlage mit Rot oder Dunkel als Grundstellung für den Fußgängerverkehr).

Neben den Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende an Knotenpunkten (Kreuzungen und Kreisverkehren), sind auf längeren Abschnitten ohne Knotenpunkte zusätzliche Querungshilfen einzurichten. Dies gilt insbesondere bei entsprechenden Seitenraumnutzungen und sonstigen ersichtlichen Wegebeziehungen von zu Fuß Gehenden, die eine Querung der Straße erfordern.

**Umsetzungsprogramm**

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel bis hoch			



<b>Fußgängerverkehr</b>	
F3	Konfliktarme Fußwegeachsen
<b>Hintergrund</b>	
<p>Im Fußgängerverkehr lassen sich unterschiedliche Zielgruppen mit unterschiedlichen Quell- und Zielpunkten, aber auch unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastrukturgestaltung differenzieren. Diese Zielgruppendifferenzierung wurde bereits bei der Definition des Fußgängerverkehrsnetzes im zentralen Stadtgebiet (vgl. F5) berücksichtigt.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Zur Gewährleistung einer möglichst konfliktfreien Nutzbarkeit der Infrastruktur für den Fußgängerverkehr gilt es das Fußwegenetz durchgängig und sicher begehbar zu gestalten. Aspekte, die dafür eine Rolle spielen sind neben ausreichenden Breiten und der barrierefreien Gestaltung (vgl. F1) auch die Durchlässigkeit (vgl. F6), die verkehrliche (vgl. F4) und soziale Sicherheit sowie das Freihalten der Wegeverbindungen von Einbauten und Hindernissen. Auch die Pflege und Instandhaltung der Fußgängerverkehrsinfrastruktur ist für die Konfliktfreiheit wichtig.</p> <p>Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr sind vielschichtig. Sie umfassen neben der baulichen Gestaltung (vgl. F1 und F2) auch die Netzdurchlässigkeit und die Querbarkeit von Straßen.</p> <p><u>Einbauten und Hindernisse</u></p> <p>Vor allem in engen Straßenräumen (z. B. in historisch gewachsenen Stadtteilen) können Gegenstände auf dem Gehweg (z. B. Werbeständer oder Geschäftsauslagen, abgestellte Zweiräder, verkehrswidrig abgestellte Pkw) die Barrierefreiheit im Längsverkehr ohne ausreichende Ausweichmöglichkeiten einschränken. Diese sind nach Möglichkeit zu entfernen (Identifizierung über Kontrollen).</p> <p><u>Soziale Sicherheit</u></p> <p>Zur Gewährleistung einer sozialen Sicherheit müssen Verkehrsanlagen angstfrei erlebbar sein. Dies spielt vor allem für den Fußverkehr, aber auch den Radverkehr, eine zentrale Bedeutung.</p> <p>Ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit kann durch eine angemessene Gestaltung und Beleuchtung von Fußgängerverkehrsanlagen erreicht werden, sodass die Aspekte Sauberkeit und Einsehbarkeit gewährleistet werden können. Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr sollten möglichst so gestaltet sein, dass sie sowohl von außen als auch von der Fahrbahn aus gut einsehbar sind. Hierdurch wird eine gewisse soziale Kontrolle ermöglicht.</p> <p>Oftmals werden vor allem Zwischen- und Verbindungswege vernachlässigt, obwohl sie im Hinblick auf die Durchgängigkeit für den Fußgänger- und Radverkehr eine hohe Bedeutung haben.</p> <p><u>Pflege und Instandhaltung</u></p> <p>Grundsätzlich gehört die Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur zu den Daueraufgaben einer Stadtverwaltung. Zur Gewährleistung der Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur sind die Teilaspekte Kontrolle und Unterhaltung sowie die Reinigung kontinuierlich und der Winterdienst bedarfsorientiert durchzuführen. Auch die Grünpflege von städtischen Anlagen spielt für die verkehrliche Sicherheit eine große Rolle. So ist ein regelmäßiger Grünschnitt besonders zur Gewährleistung der Einsehbarkeit von Verkehrsflächen ausschlaggebend.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
→	Gewährleistung der Nutzbarkeit
→	Gewährleistung einer verkehrssicheren Infrastruktur
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>	
<p>Zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit sind regelmäßige Kontrollen in Bezug auf Sauberkeit, Beleuchtung und Einsehbarkeit (Grünbewuchs) durchzuführen. Bei identifizierten Defiziten sind Sichtbarrieren (z. B. dichtes Buschwerk) zu entfernen, vorhandene schwache Leuchtmittel zu ersetzen, falsch platzierte Leuchten zu versetzen oder fehlende Leuchten zu installieren.</p>	

**Kontrolle und Unterhaltung**




- Kontrolle und ggf. Instandsetzung der Oberflächen (Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr, Haltestellen, Fahrbahn)
- Kontrolle und ggf. Instandsetzung der Beleuchtung
- Kontrolle und ggf. Instandsetzung der Beschilderung und Wegweisung

**Reinigung und Winterdienst**

- Reinigung der Haltestellenbereiche
- Reinigung der Gemeindestraßen und Gemeindeverbindungsstraßen durch die Stadt Schwelm
- Reinigung der Straßen, die überwiegend von den Anliegern selbst genutzt werden, durch die Anlieger selbst
- Reinigung (Sommer- und Winterdienst) gehört zu den Aufgaben der Anlieger (Übertragung der Reinigung auf die Anlieger ist nach Straßenreinigungsgesetz NRW (§ 4 Abs. 1 StrReinG NRW) erlaubt und in der kommunalen Straßenreinigungssatzung verankert).

**Umsetzungsprogramm**

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel-hoch			

<b>Fußgängerverkehr</b>	
F4	Gemeinsamen Führungen mit dem Radverkehr im Innenstadtbereich
<b>Hintergrund</b>	
<p>Um Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu vermeiden, sollen benutzungspflichtige gemeinsame Führungen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken und mit einer ausreichenden Nutzungsbreite eingesetzt werden (nutzungsabhängige Einsatzgrenzen sind in ERA enthalten).</p> <p>Zudem kann in Bereichen, in denen gemeinsam genutzte Verkehrsflächen vorhanden sind (z. B. verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone mit Freigaben für weitere Verkehrsteilnehmende) eine gegenseitige Rücksichtnahme durch optische Gestaltung unterstützt werden.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p><u>Gemeinsame Führung im Seitenraum</u></p> <p>Außerorts wird aufgrund der verkehrlichen und sozialen Sicherheit eine Führung auf straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen im Zweirichtungsbetrieb als Standard angestrebt. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine beleuchtete Alternativroute auszuweisen. (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010)</p> <p>Nur dort wo Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist, sollte innerorts eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrende und Zu Fuß Gehende vorgesehen werden. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen ist in Knotenpunktbereichen eine gemeinsame Markierung der Furt vorzusehen.</p> <p>Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehwegs sollten dann auch den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z. B. Bordabsenkungen an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen. Die Freigabe des Gehwegs erfolgt auch an Streckenabschnitten, an denen eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich ist und bei ausreichender Breite des Gehwegs eine Netzlücke für den Radverkehr besteht und geschlossen werden soll. Der Radfahrende muss hier Rücksicht auf den Fußgängerverkehr nehmen.</p> <p><u>Gemeinsame Verkehrsflächen</u></p> <p>Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche sind besondere Aufenthaltsbereiche für zu Fuß Gehende ohne bzw. mit geringem allgemeinen Kfz-Verkehr oder Radverkehr. Sie eignen sich vor allem bei einer sehr hohen Anzahl von zu Fuß Gehenden von und zu ausgeprägten Einzelquellen und -zielen, wie bspw. einem Straßenabschnitt mit beidseitigem Geschäftsbesatz. Die Anordnung einer Fußgängerzone erfordert stets eine Abwägung zwischen Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr und Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr bzw. Radverkehr.</p> <p>Um Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden sind besonders die Zugangsbereiche entsprechend zu gestalten. Hierbei muss für alle Verkehrsteilnehmenden unmittelbar erkennbar sein, welche Flächen genutzt werden dürfen und wo besonders Rücksicht genommen werden muss.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li> Schließung von Netzlücken</li> <li> Gewährleistung einer konfliktarmen Verkehrsführung</li> <li> Gewährleistung einer verkehrssicheren Infrastruktur</li> </ul>	
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>	
<p><u>Gemeinsame Führung im Seitenraum</u></p> <p>Eine gemeinsame Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im Seitenraum kann mit Benutzungspflicht durch das Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder ohne Benutzungspflicht durch Zeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ ausgewiesen werden. Die Breite hängt von Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt mindestens 2,50 m.</p> <p><u>Gemeinsame Verkehrsflächen</u></p> <p>Neben dem Fußgängerverkehr spielt in zentralen Innenstadtbereichen insbesondere der Radzielverkehr eine große Rolle. Dieser besitzt ebenso Einzelziele im entsprechenden Bereich (z. B. Fußgängerzone), die mit möglichst geringen Restfußwegen erreicht werden wollen. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Gestaltung des Straßenraums eine Freigabe für den fließenden Radverkehr zulässt. Insbesondere die Zugangsbereiche sind dann baulich und optisch so zu gestalten, dass allen Verkehrsteilnehmenden die notwendige Rücksichtnahme verdeutlicht wird.</p>	

Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel bis hoch			

<b>Fußgängerverkehr</b>	
F5	Fußwegweisung in der Innenstadt
<b>Hintergrund</b>	
<p>Vor allem für Ortsunkundige ist eine Wegweisung von Bedeutung, um sich auch ohne technische Hilfsmittel (z. B. Smartphone) im Stadt-/Ortsteil zurecht zu finden. Neben einer überschaubaren, übersichtlichen Straßenraumgestaltung hilft eine Wegweisung bei der Zielauffindung. Dies gilt nicht nur für Einzelziele, sondern auch für das Auffinden von Mobilitätsangeboten (z. B. Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Parkhäuser). Sie sind möglichst sichtbar im Straßenraum anzuordnen oder entsprechend auszuschildern.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Die Unterstützung ist eine wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs, die durch übersichtliche und verständliche Gestaltung der Wegeführung in Verbindung mit Wegweisung in zentralen Stadtstrukturen gewährleistet wird.</p> <p>Kommt ein Wegweisungssystem zum Einsatz sind die in das System aufzunehmenden Zielpunkte festzulegen, damit die Inhalte in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und ggf. angepasst werden können. Im Hinblick auf den Aufwand und die Übersichtlichkeit sollte sich das System auf die wichtigsten und publikumsintensiven Einrichtungen beschränken. Auch eine räumliche Beschränkung auf Gebiete mit einer hohen Dichte an entsprechenden Zielen ist ratsam, da hier mit einem ausreichend hohen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.</p> <p>Für die Stadt Schwelm wird empfohlen ein einheitliches „Besucherleitsystem“ in der Innenstadt mit Augenmerk auf die Wegeverbindungen zwischen Parkieranlagen und ÖPNV-Haltestellen sowie dem Innenstadtkern zu erarbeiten und umzusetzen. Dabei sollten so wenig wie möglich, aber so viele Schilderstandorte wie nötig eingebunden werden. Die Gestaltung des Leitsystems ist einheitlich und wiedererkennbar zu gestalten. Im Falle einer wegweisenden Beschilderung muss in jedem Fall auch die Kontrolle und Pflege gewährleistet sein.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
➡	Verbesserung der Orientierung (v. a. für Ortsunkundige)
➡	Unterstreichung der Relevanz des Fußgängerverkehrs
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>	
<p>Grundsätzlich ist die Mitnutzung der allgemeinen Wegweisung für den fahrenden Verkehr eine Option. Für die Innenstadt von Schwelm wird jedoch empfohlen eine eigenständige Wegweisung für den Fußverkehr zu entwickeln und umzusetzen.</p> <p><b>Mögliche Zielorte sind:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einkaufszentren (z. B. Schwelm-Center),</li> <li>• Bahnhöfe/Haltestellen,</li> <li>• Parkieranlagen (z. B. Neumarkt, Wilhelmsplatz),</li> <li>• Sport- und Freizeiteinrichtungen (z. B. Hallenbad, Sportplätze/-hallen),</li> <li>• Sehenswürdigkeiten (z. B. Altstadt, Kirchen),</li> <li>• Öffentliche Toilettenanlagen.</li> </ul> <p>Besonders an Standorten, die Ausgangspunkte für Wege zu Fuß darstellen, sollte das Wegweisungssystem um Stadtpläne und Orientierungstafeln ergänzt werden, auf denen alle wichtigen Einrichtungen und Zielorte erkennbar sind.</p> <p>Zu beachtende Faktoren bei der Einrichtung einer Wegweisung sind bspw., dass die Wegweiser an Verzweigungspunkten mit der Kennzeichnung wichtiger Ziele aufgestellt werden. Außerdem sollten die Wegweiser nicht in den lichten Raum des Gehweges reinragen und dabei gut lesbar und einheitlich gestaltet sein. Die Anbringung von Wegweisern an Verzweigungspunkten mit Kennzeichnung wichtiger Ziele ist vorzunehmen. Die Wegweiser dürfen dabei nicht in den lichten Raum des Gehweges reinragen und müssen gut lesbar und möglichst einheitlich gestaltet sein.</p> <p>Folgende Faktoren sind dabei zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestentfernung zum Ziel etwa 300 m (Genauigkeit etwa 50 m)</li> <li>• Ziele nach 1. Fernziel, 2. Zwischenziel und 3. Nahziel systematisch ordnen</li> <li>• Einheitliche Farb- und Textgestaltung</li> </ul>	

Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel			

<b>Fußgängerverkehr</b>	
F6	Schließung von Netzlücken im Fußgänger- und Radverkehr
<b>Hintergrund</b>	
<p>Netzlücken für den Fußgänger- und Radverkehr entstehen insbesondere dort, wo auch Netzunterbrechungen für den Kfz-Verkehr bestehen. Diese können in unterschiedlichen Formen auftreten. So stellen Sackgassen häufig nicht nur die Unterbrechung im Kfz-Verkehrsnetz, sondern auch der Wegeführung für zu Fuß Gehende und Radfahrende dar. Dies äußert sich durch fehlende, schlecht ausgebaute oder schwer zugängliche Wege (z. B. Absperrungen) als Weiterführung der Sackgassen. Im Radverkehr stellen darüber hinaus Einbahnstraßenregelungen häufig eine Netzlücke dar, da explizit eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung angeordnet werden muss, damit der Radfahrende die Einbahnstraße auch in Gegenrichtung befahren darf.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p><u>Netzdurchlässigkeit</u></p> <p>Der Fußgänger- und Radverkehr sind umwegempfindlich. Vor diesem Hintergrund ist für beide Verkehrsarten die Durchlässigkeit im Wegenetz und die entsprechende Kennzeichnung zu sichern. In Bezug auf die Wegeführung außerhalb des Wegenetzes für den Kfz-Verkehr sind demnach Vorkehrungen zu treffen. So ist am Anfang einer Sackgasse durch eine Beschilderung zu kennzeichnen, ob für die Verkehrsteilnehmenden am Ende eine Durchwegung vorhanden ist. Zudem sind Einbauten (z. B. Poller, Umlaufsperrern), die die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs unterbinden sollen, so auszugestalten, dass sie von Fuß- und Radverkehr problemlos zu überwinden sind. Hierbei sind besonders zu Fuß Gehende mit Kinderwagen oder Rollatoren, Rollstuhlfahrende oder Radfahrende mit Kinderanhängern oder Lastenfahrrädern zu berücksichtigen.</p> <p>Im Bereich von Treppenanlagen gilt es für mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrende möglichst Alternativen (z. B. Rampen oder ausgeschilderte kleinräumige Umfahrungen) anzubieten.</p> <p><u>Separate Geh- und Radwege</u></p> <p>Neben der begleitenden Führung entlang des Kfz-Sträßennetzes sind besonders Wegeverbindungen für den Fußgänger- und Radverkehr abseits der Kfz-Infrastruktur zu schaffen. Solche Wegeverbindungen dienen der direkten und konfliktfreien Führung des Fußgänger- und Radverkehrs. Netzlücken im Bestandsnetz sind im Hinblick auf einen Lückenschluss zu überprüfen.</p> <p><u>Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung</u></p> <p>Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) soll der Radverkehr grundsätzlich Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung nutzen können, sofern dies aus Sicherheitsgründen vertretbar ist. Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist die Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h zulässig. Die notwendige Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m (mind. 3,00 m) mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder erhöhtem Schwerverkehrsanteil ist eine Fahrgassenbreite von mehr als 3,50 m vorzuhalten. Geringere Breiten sind nur im Einzelfall, bei geringen Verkehrsstärken oder einer kurzen Abschnittslänge zulässig.</p> <p>Zu prüfen ist, ob eine Aufhebung der Einbahnregelung für den Radverkehr möglich ist. Ist dies der Fall und die Fahrgassenbreite ermöglicht eine Öffnung, ist die Radverkehrsführung zu überprüfen (i. d. R. im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn, in Ausnahmefällen baulicher Radweg oder Radfahrstreifen). Gegebenenfalls können ergänzende Maßnahmen notwendig sein.</p> <p>Die Umsetzbarkeit der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung ist im Einzelfall zu entscheiden. Zur Unterstützung des Netzcharakters sind vergleichbare Rahmenbedingungen und einheitliche Regelungen und Gestaltung innerhalb einer Stadt anzustreben. (Quelle: ERA 2010)</p> <p>Es gilt alle vorhandenen Einbahnstraßen im Stadtgebiet in Bezug auf die Möglichkeiten einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu überprüfen.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Schaffung eines durchgängigen und erkennbaren Wegenetzes</li> <li>➡ Steigerung der Direktheit</li> <li>➡ Reduzierung der Umwege</li> </ul>	



<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>				
<p>Um Netzlücken für den Fußgänger- und Radverkehr zu schließen, sind Wegeverbindung über das Kfz-Straßennetz hinaus zu identifizieren und entsprechend für die Nutzung durch Zu Fuß Gehende und Radfahrende herzurichten und auszuweisen. Zusammenfassend sind dazu folgende Maßnahmentypen sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennzeichnung der Durchlässigkeit an relevanten Entscheidungspunkten</li> <li>• Überprüfung und ggf. Rückbau von Einbauten und Hindernissen (z. B. Poller, Umlaufsperrern, Höhendifferenzen)</li> <li>• Schaffung von Wegeverbindungen für den Fußgänger- und Radverkehr am Ende von Sackgassen für den Kfz-Verkehr</li> <li>• Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn</li> <li>- Markierung eines Schutzstreifens oder Radfahrstreifens in Gegenrichtung</li> <li>- Baulicher Radweg in Gegenrichtung</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Umsetzungsprogramm</b>				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel			

### 7.1.3 Handlungsempfehlungen

Die in Tabelle 9 dargestellten Handlungsempfehlungen sind als zusammenfassende Darstellung der betrachteten Handlungsfelder zum Fußgängerverkehr zu verstehen. Sie stellen die Grundlage für weitere Handlungsschritte in Schwelm dar und sind punktuell bereits als konkrete Maßnahmenvorschläge zu verstehen.

**Tabelle 9: Handlungsempfehlungen Fußgängerverkehr**

Handlungsempfehlung	Verweis Steckbrief
Durchführung von Fußverkehrs-Checks	./.
Stärkung der Schulstraße als Fußverkehrsachse zwischen Bahnhof und Fußgängerzone	F1, F2
Überprüfung der Oberflächengestaltung in der Fußgängerzone unter Berücksichtigung der historischen Bedeutung und Belange der Barrierefreiheit	F1, F2, F3
Erarbeitung und Umsetzung eines Leitsystems mit taktilen Bodenindikatoren	F1, F2, F5
Erarbeitung und Umsetzung eines Besucherleitsystems (Wegweisungssystem) für die Innenstadt	F3, F5
Überprüfung aus Ausbau von signalisierten Knotenpunkten (Vollsignalisierung für den Fußgängerverkehr)	F2
Überprüfung vorhandener Querungsstellen (besonders Fußgängerüberwege) bezüglich Sichtbeziehungen	F2

## 7.2 Radverkehr

Für den fließenden Radverkehr wurde bereits im Rahmen der Bestandsanalyse ein Radverkehrsnetz aus bestehenden lokalen und regionalen Netzdefinitionen abgeleitet, welches die Grundlage für weitere Untersuchungen darstellte. Im Zuge der Abstimmung zur Maßnahmenentwicklung sind noch punktuelle Anpassung eingearbeitet worden.

Entsprechend den Netzdefinitionen und auf Grundlage der definierten Zielsetzung und Handlungsfelder ist die Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet von Schwelm auszubauen. Im gesamten Haupt- und Nebenroutennetz sind in Abhängigkeit von der Straßenklassifizierung und den städtebaulichen Randbedingungen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durch Schaffung einer sicheren, direkten und schnellen Radverkehrsinfrastruktur zu erarbeiten und umzusetzen. Aufgrund einer begrenzten Flächenverfügbarkeit kann die Realisierung von Radverkehrsanlagen häufig nur durch Flächenumverteilung zwischen den Verkehrsarten, meistens zu Lasten des Kfz-Verkehrs, erfolgen. Hier ist im Einzelnen zu prüfen, ob Parkstände des ruhenden Kfz-Verkehrs oder Fahrstreifen des fließenden Kfz-Verkehrs entfallen müssen.

In den Steckbriefen zu den Handlungsfeldern des Radverkehrs sind die Umsetzungsvoraussetzungen und -bedingungen für alle Arten von Radverkehrsanlagen aufgezeigt. Darüber hinaus werden im Folgenden einzelne Themenschwerpunkte konkreter erläutert und anschließend Handlungsempfehlungen zum Radverkehr formuliert.

### 7.2.1 Freizeit- und Alltagsradverkehrsnetz

Bei der Anbindung des städtischen Radverkehrsnetzes an regionale Freizeitradwege sind insbesondere die Schwarzbachtrasse, die Nordbahntrasse und der Radweg unter dem Karst zu berücksichtigen. Auf dem Stadtgebiet ergeben sich daraus grundsätzlich notwendige Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse zwischen Innenstadt und nördlichem bzw. südlichen Stadtteilen, in Ost-Westverbindung zwischen der Nordbahntrasse und dem Radweg unter dem Karst sowie zwischen Innenstadt und Schwarzbachtrasse.

#### Anbindung Schwarzbachtrasse

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der Radwegekommision wurde für die Anbindung der Schwarzbachtrasse eine Führung des Radverkehrs von der Innenstadt, über die Weststraße und Jesinghauser Straße bis zum Hauptfriedhof identifiziert. Gewünscht ist eine Anbindung an die Straße In der Fleute, die sich bereits außerhalb des Schwelmer Stadtgebiets befindet. Insbesondere im Bereich des Friedhofs ist die Wegeführung aufgrund von Eigentumsverhältnissen problematisch. Hier sind weitere Abstimmungen mit den Eigentümern durchzuführen und die Entwicklungen im Bereich In der Graslake weiter zu verfolgen.

#### Anbindung Radweg unter dem Karst und Nordbahntrasse

Für die Ost-West-Verknüpfung des Radwegs unter dem Karst und der Nordbahntrasse sind noch unterschiedliche Trassenführungen in der Diskussion. Eine Entscheidung für bzw. gegen eine der Optionen hängt zum jetzigen Zeitpunkt von mehreren Einflussfaktoren ab. Neben Eigentumsverhältnissen im Bereich Prinzenstraße/Rheinische Straße/Loher Straße und Verkehrssicherheitsaspekten im Bereich Gustav-Heinemann-Straße spielen auch topografische Herausforderungen und fehlende bauliche Verbindungen eine Rolle bei der Entscheidung für einen Trassenverlauf.

Es wird empfohlen in enger Abstimmung mit der Radwegekommision und unter regelmäßiger und aktiver Einbindung der Öffentlichkeit die möglichen Optionen und noch ausstehende Entscheidungen bezüglich der Einflussfaktoren abzuwägen. Zudem ist hierbei die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie mit Variantenanalyse und Planungsvorschlägen eines Fachbüros zu diskutieren.

#### Anbindung Innenstadt

In Bezug auf die Anbindung an den Radweg unter dem Karst ist zunächst die Führung zwischen dem Verknüpfungspunkt an der Haßlinghauser Straße und dem Knotenpunkt Prinzenstraße/Märkische Straße zu thematisieren. Die Weiterführung in Richtung Innenstadt wird im weiteren Konzeptverlauf betrachtet.

Die Streckenabschnitte auf der Haßlinghauser Straße und im Weiteren auf der Prinzenstraße sind im Hinblick auf die Einrichtung einer Radverkehrsführung zu prüfen (vgl. Steckbriefe zum Radverkehr in Kapitel 7.2.5). Die dazu auszubauenden Verknüpfungen zu einer Ost-West-Achse in Richtung Nordbahntrasse sind abhängig vom tatsächlich realisierbaren Trassenverlauf im Bereich Robert-Frese-Straße oder Rheinische Straße.

### 7.2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist besonders für das Nebenstraßennetz, abseits der Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs, geeignet. Sie dienen der attraktiven Wegeführung des Radverkehrs mit möglichst großer Direktheit und ohne größere Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmenden und lassen sich problemlos in ein Netz aus Tempo 30-Zonen einbinden.

Straßen, auf denen die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen wird, sind besonders im Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr am Fahrbahnrand sowie die Freigabe für den fließenden Kfz-Verkehr genau zu prüfen.

Fahrradstraßen sind nach Möglichkeit in Kreuzungsbereichen zu bevorzugen. Dies kann über Markierung (auch Roteinfärbung) im Kreuzungsbereich und Beschilderung gekennzeichnet werden. Sofern allgemeiner Kfz-Verkehr zugelassen werden soll, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung eingeführt oder beibehalten werden kann (z. B. Mittelstraße).

Im ersten Schritt wird empfohlen auf den Haupt- und Nebenrouten im Nebenstraßennetz zu prüfen, ob und unter welchen Rahmenbedingungen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden, Fahrradstraßen eingerichtet werden können.

Eine exemplarische Fahrradstraßengestaltung ist im Detail im Schlüsselprojekt Mittelstraße zwischen Märkische Straße und Neumarkt ausgearbeitet (vgl. Kapitel 9.2).

Alle Handlungsempfehlungen zu Fahrradstraßen sind in Tabelle 10 dargestellt.

**Tabelle 10: Handlungsempfehlungen Fahrradstraßen**

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Anmerkung</b>
Märkische Straße	Prinzenstraße bis Bahnhof	Ost-West-Wegeachse zur Erreichung der Innenstadt vom Bahnhof und aus dem nördlichen Stadtgebiet bzw. vom Radweg unter dem Karst
Mittelstraße	Märkische Straße bis Kaiserstraße	Wegeführung zwischen der Innenstadt (Neumarkt) und dem Bahnhof bzw. dem nördlichen Stadtgebiet
Mittelstraße	Kaiserstraße bis Neumarkt	Wegeführung zwischen der Innenstadt (Neumarkt) und dem Bahnhof bzw. dem nördlichen Stadtgebiet
Weststraße	Hauptstraße bis Potthoffstraße	Parallelachse im Nebenstraßennetz zur Hauptstraße zwischen der Bundesstraße (Untermauerstraße bzw. Obermauerstraße) und der Stadtgrenze nach Wuppertal
Jesinghauser Straße	Potthoffstraße bis Friedhof	Parallelachse im Nebenstraßennetz zur Barmerstraße zwischen der Bundesstraße (Untermauerstraße bzw. Obermauerstraße) und der Stadtgrenze nach Wuppertal

### 7.2.3 Ruhender Radverkehr

Die sinnvollen Standorte für Fahrradabstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone sind in Abstimmung mit relevanten Akteuren (u. a. Radwegekommission, Werbegemeinschaft Schwelm e. V., Stadtmarketing Schwelm) identifiziert worden. Demnach sollen Fahrradabstellanlagen am Märkischen Platz, an der Ecke Casinostraße/Hauptstraße, an der Ecke Schulstraße/Hauptstraße, an der Ecke Untermauerstraße/Hauptstraße/Neumarkt (Bürgerplatz), an

der Ecke Hauptstraße/Drosselstraße sowie auf dem zukünftigen Rathausplatz, vor dem Schwelm-Center und im Bereich des Kulturhauses entstehen.

Die korrekte Dimensionierung der Abstellanlagen ist für jeden dieser Standorte individuell zu ermitteln. Sie hängt dabei von der verfügbaren Fläche und von dem zu erwartenden Bedarf ab. Dabei sind insbesondere die unmittelbar angrenzenden Nutzungen und die Anbindung an das Wegenetz für den Radverkehr zu berücksichtigen (vgl. Steckbrief R4).

Die Stadt Schwelm hat in Anlehnung an die Planungen zum Radweg unter dem Karst und unter Berücksichtigung von Hinweisen aus der Radwegekommision ein Modell für einen Fahrradbügel (vgl. Bild 33) ausgewählt, der zukünftig im Stadtgebiet zum Einsatz kommen soll. Das Modell besitzt einen zusätzlichen Zwischenbügel, sodass auch kleine Fahrräder oder Lastenfahrräder problemlos angeschlossen werden können.






**Bild 33: Fahrradbügel-Modell für die Stadt Schwelm**  
(Quelle: Stadtverwaltung Schwelm)

#### 7.2.4 Radserviceeinrichtungen

Zur Förderung des Radverkehrs gehören neben der Verbesserung der Infrastruktur auch ergänzende Maßnahmen und Angebote, die insbesondere auf die Steigerung des Komforts abzielen. Zu solchen Maßnahmen zählen beispielsweise punktuelle Serviceangebote. In der Umsetzung sollen die Serviceangebote allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Touristen zur Verfügung stehen. Sie sollten sichtbar installiert oder mit Hilfe von Wegweisern gut auffindbar sein.

Zu den punktuellen frei zugänglichen Serviceangeboten gehören beispielsweise Reparatur- und Luftpumpenstationen sowie Automaten mit Fahrradzubehör (z. B. Flickzeug, Fahrradschlauch, Ventil). Diese Angebote können flexibel im Stadtgebiet, auch in Kooperation mit lokalen Unternehmen (z. B. Fahrradhändler) installiert werden. Auch Gepäckschließfächer sind für Radfahrende attraktiv und lassen sich mit Lademöglichkeiten gut kombinieren. Potenzielle Standorte für Radservicestationen sind zentrale Punkte oder aber bedeutende Verkehrsknotenpunkte im Stadtgebiet (z. B. Neumarkt, Bahnhof). Darüber hinaus eignen sich auch Freizeitziele mit Aufenthaltszeiten für die Einrichtung von Lademöglichkeiten und Serviceangeboten. Potenzielle Standorte für Radservicestationen können auch in Kooperation mit der Touristeninformation identifiziert werden. Es ist zu empfehlen, dass in unmittelbarer Nähe zu den Radservicestationen stets Möglichkeiten für Fahrradparken vorgehalten werden.

## 7.2.5 Steckbriefe

<b>Radverkehr</b>	
<b>R1</b>	Differenziertes Netz mit Radhaupt- und Radnebenrouten für den Alltagsradverkehr
<b>Hintergrund</b>	
<p>Während geübte schnelle Radfahrende oftmals die direkten Verbindungen im Hauptverkehrsstraßennetz nutzen, fühlen sich ungeübte langsame Radfahrende abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes wohler. Parallel zu Hauptverkehrsstraßen verlaufende Erschließungsstraßen sind im Hinblick auf die Ausbaumöglichkeit als Fahrradstraßen zu prüfen, um so ein attraktives Verbindungsnetz zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt zu erhalten.</p> <p>Für die Stadt Schwelm wurde ein Untersuchungsnetz für den Radverkehr festgelegt. Das daraus abgeleitete Radverkehrsnetz (Wunschliniennetz) wurde auf Grundlage von Luftlinienverbindungen zwischen der Stadtmitte und den Ortsteilen sowie bereits bestehende Netzdefinitionen im regionalen Radwegenetz der Metropolregion Ruhr, dem Radverkehrsnetz NRW sowie dem Untersuchungsnetz des ISEK der Stadt Schwelm aufgestellt. Das so entstandene Netz wurde daraufhin in Haupt- und Nebenrouten unterteilt, um die Wegeverbindungen für den Radverkehr zu identifizieren, die am besten für den Alltagsradverkehr geeignet sind.</p> <p>Der Abgleich der Radverkehrsnetzdefinition mit der tatsächlich Routenwahl (abgeleitet aus Heatmap und Knotenstromzählungen zum Radverkehr in der Innenstadt) und dem zu Beginn aufgestellten Wunschliniennetz zeigt, dass punktuelle Anpassungen in der Netzdefinition erfolgen müssen, um den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen zu entsprechen.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Das Radhauptnetz stellt die möglichst direkten Verbindungen dar. Die Radhaupttrouten überlagern sich dabei nur abschnittsweise mit den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs. Das Nebenroutennetz stellt eine Alternative zum Hauptnetz oder ergänzende Verbindungen dar. In Einzelfällen besteht die Möglichkeit, dass eine Führung der Haupttroute abseits der klassifizierten oder höher belasteten Straßen notwendig wird.</p> <p>Anforderungen an ein Radverkehrsnetz:</p> <p><b>Zusammenhang:</b> Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile und wichtigen Nachbarorte verbindet und erschließt.</p> <p><b>Direktheit:</b> Für den Alltagsradverkehr werden immer möglichst direkte Routen angeboten. Umwege werden minimiert. Innerhalb der Ortslagen wird eine hohe Netzdichte gewährleistet.</p> <p><b>Attraktivität:</b> Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass sie sich in die Umgebung einpassen und das Radfahren attraktiv macht. Hierzu zählen eine geringe Lärm- und Abgasbelastung sowie die Führung durch ein möglichst reizvolles städtebauliches und landschaftliches Umfeld.</p> <p><b>Sicherheit:</b> Auf den Radverkehrsverbindungen ist durchgängig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Auf verkehrsarmen Wegen spielt auch der Aspekt der sozialen Kontrolle eine wichtige Rolle (Führung entlang angebauter Straßen, Beleuchtung, etc.).</p> <p><b>Komfort:</b> Die Führungsform der Radfahrenden ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss, was insbesondere durch die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und eine anspruchsgerechte Befahrbarkeit (Belagsqualität) erreicht wird.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li> Attraktivierung der Wegeverbindungen des Radverkehrs</li> <li> Festlegung von Handlungsprioritäten für Maßnahmen des Radverkehrs</li> <li> Festlegung von zielgruppenspezifischen Radverbindungen</li> </ul>	
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>	
<p>Für das definierte Radhaupt- und Radnebenroutennetz ist die Wahl der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der verkehrlichen Situation zu treffen. Aus Angaben zur Netzfunktion im Kfz-Verkehr (Hauptverkehrs- oder Nebenstraßennetz), zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsbelastung erfolgt eine Vorauswahl der möglichen Führungsformen (vgl. Steckbrief R2 und Steckbrief R3). Die Umsetzbarkeit im Bestand erfordert zudem eine Überprüfung der Flächenverfügbarkeit bzw. Straßenraumbreite.</p>	



Umsetzungsprogramm				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

Radverkehr	
R2	Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen
Hintergrund	
<p>Die Wahl der Radverkehrsführung an Straßen muss die verkehrliche Situation berücksichtigen. Mit den Angaben zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsbelastung erfolgt eine Vorauswahl der möglichen Führungsformen. Die Umsetzbarkeit im Bestand erfordert zudem eine Überprüfung der Flächenverfügbarkeit bzw. Straßenraumbreite.</p>	
Kurzbeschreibung	
<p>Im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz wird die Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen als wiederkehrende Entwurfs Elemente bevorzugt. Der Ausbau mit den Regemaßen sollte angestrebt werden (Radfahrstreifen zukünftig 2,00 m bei <math>V_{max} = 50</math> km/h; Schutzstreifen 1,50 m). Hierbei ist die verbleibende Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen (Radfahrstreifen: mind. 5,50 m; Schutzstreifen: mind. 4,50 m).</p> <p>Bei Seitenraumführungen ist der Zweirichtungsbetrieb aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs sowie aus Sicherheitsgründen (für den Kfz-Verkehr unerwartete Herkunftsrichtung des Radverkehrs) zu vermeiden.</p> <p><u>Radverkehrsführung an Knotenpunkten</u></p> <p>Grundsätzlich ist auf sichere Querungsstellen abhängig von der Radverkehrsführung zu achten.</p> <p>Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen.</p> <p>Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. (Quelle: ERA 2010)</p>	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Attraktivierung der Wegeverbindungen des Radverkehrs</li> <li>➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur</li> <li>➡ Verbesserung des Komforts im Radverkehr</li> </ul>	
Gestaltungsmöglichkeiten	
<p><b>zweistreifige Straßen</b></p> <p>Belastungsbereiche I und II: Führung im Mischverkehr grundsätzlich möglich (Klasse II mit zusätzlichen Angeboten).</p> <p>Belastungsbereich III: Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr ggfs. aus Sicherheitsgründen geboten. Mischverkehr nur bei günstigen Randbedingungen und flankierenden Maßnahmen (z. B. Schutzstreifen).</p> <p>Belastungsbereiche IV: Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen geboten.</p>	

### Schutzstreifen

Der Schutzstreifen stellt auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einen Teil der Fahrbahn dar und darf vom Kfz-Verkehr nur im Bedarfsfall befahren werden. Auf Schutzstreifen darf nicht gehalten und nicht geparkt werden.

Schutzstreifen haben eine Regelbreite von 1,50 m und werden durch Leitlinien (Z 340 StVO) mit Schmalstrich von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden. Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn muss bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m betragen, um den Begegnungsfall im Pkw-Verkehr zu ermöglichen. Die Restfahrbahnbreite bei einstreifigen Richtungsfahrbahnen darf 2,25 m nicht unterschreiten. Auf der Restfahrbahn darf bei einer Breite von weniger als 5,50 m keine Leitlinie markiert werden. Bei angrenzenden Parkstreifen ist ein Sicherheitsraum von 0,50 m (0,75 m bei Schrägparken) vorzusehen. Schutzstreifen können auf vierstreifigen Straßen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist.

In Bereichen von Kreuzungen und Einmündungen sind die Markierungen fortzusetzen. Zudem können Piktogramme zur Kennzeichnung der Radverkehrsanlage verwendet werden. In Bereichen von Mittelinseln sind Schutzstreifen zu unterbrechen, sofern die erforderlichen Fahrbahnbreiten nicht ausreichen.

Schutzstreifen bieten die Möglichkeit der einseitigen/ alternierenden Führung. Hierbei wird der Schutzstreifen auf einer Fahrbahnseite markiert, wobei in regelmäßigen Abständen (80 m – 200 m) ein Seitenwechsel der Schutzstreifenmarkierung erfolgen soll. Der Seitenwechsel wird bei vorhandenen Einmündungen jeweils nach der Einmündung vorgenommen.

Bei Schutzstreifen kann der Seitenraum zwar grundsätzlich für den Radverkehr in nichtbenutzungspflichtiger Form freigegeben werden. Auf eine für den Kfz-Verkehr „sichtbare“ Doppelstruktur sollte aber möglichst verzichtet werden. Dies gilt vor allem für die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Dies erleichtert sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr die Orientierung und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

### Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch das Verkehrszeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen auf Fahrbahnniveau. Radfahrstreifen werden mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet. Die Benutzungspflicht kann zusätzlich als Markierung auf den Radfahrstreifen aufgebracht werden. Der Radfahrstreifen darf vom Kfz-Verkehr im Längsverkehr nicht befahren und nur zum Ein- und Abbiegen oder Erreichen von Parkständen überquert werden. Radfahrstreifen sind grundsätzlich im Einrichtungsverkehr befahrbar.

Radfahrstreifen sollen inklusive der Breitstrichmarkierung gemäß Planungsstandards der neuen ERA (in Erarbeitung) 2,00 m breit sein. Bei besonders hohen Kfz- oder Radverkehrsstärken, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 50 km/h oder vermehrter Nutzung durch Fahrräder mit Anhänger sollte die Mindestbreite eines Radfahrstreifens 2,00 m betragen. Zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (0,50 m) vorzusehen. Ein Radfahrstreifen rechts neben Parkständen ist zu vermeiden. Angrenzende Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen entspricht nach den RASt 3,25 m.

Zur Überquerung von Knotenpunktarmen werden Radfahrstreifen auf Radfahrerfurten geführt. Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtsstraßen und an Lichtzeichenanlagen zu markieren.

### Straßenbegleitende Radwege/Baulich angelegter Radweg

Bauliche Radwege im Seitenraum sind benutzungspflichtig, wenn sie durch das Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder das Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“ angeordnet sind. Ohne diese Kennzeichnung gilt keine Benutzungspflicht.

Gemäß Planungsstandards der neuen ERA (in Erarbeitung) ist bei den Breiten für Radverkehrsanlagen zwischen getrennter und gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr sowie zwischen Radschnell-, Raddirekt- und Radverbindungen zu unterscheiden.

Die Regelbreite für Einrichtungradwege beträgt 2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsbelastung) und der Sicherheitstrennstreifen bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzendem Längsparken beträgt 0,75 m (0,50 m bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen und/oder geringer Radverkehrsbelastung). Die Regelbreite soll durchgängig zur Verfügung stehen (keine Einbauten) und Höhenunterschiede zwischen angrenzenden Geh- und Aufenthaltsflächen sind wegen Sturzgefahr des Radverkehrs zu vermeiden. In Problembereichen (Einmündungen oder Grundstückszufahrten) können Furten oder Überfahrten zusätzlich durch das Sinnbild „Fahrrad“ oder bei benutzungspflichtigen Radwegen durch Markierung des Zeichens 237 verdeutlicht werden.

### 1. Getrennter Geh-/Radweg

Bei getrennten Geh- und Radwegen richten sich die Breiten der Radverkehrsanlage nach der zuvor genannten Funktion der Radverkehrsverbindung sowie der Unterscheidung zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungsverkehren. Die Planungsstandards der neuen ERA (in Erarbeitung) geben dabei eine Breite von 2,00 m für Radverbindungen und Raddirektverbindungen und von 3,00 m für Radschnellverbindungen im Einrichtungsverkehr vor. Für den Zweirichtungsverkehr ist jeweils eine Breite von 1,00 m zusätzlich vorzusehen. Für Gehwege ist eine Regelbreite von 2,50 m vorzusehen. Eine Kombination aus den Mindestmaßen für Geh- und Radweg ist zu vermeiden. In Knotenpunktbereichen sind getrennte Furten für Fuß- und Radverkehr zu markieren.

### 2. Gemeinsamer Geh- und Radweg

Nur dort wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist, sollte eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrende und zu Fuß Gehende vorgesehen werden. Diese kann mit Benutzungspflicht durch das Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder ohne Benutzungspflicht durch das Zeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei ausgewiesen werden. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen ist in Knotenpunktbereichen eine gemeinsame Markierung der Furt vorzusehen.

Die Breite hängt von der Funktion der Radverkehrsverbindung ab und beträgt im Einrichtungsverkehr mindestens 2,50 m für Radverbindungen und 3,00 m für Raddirektverbindungen bzw. 4,00 m für Radschnellverbindungen. Im Zweirichtungsverkehr sind für Raddirekt- und Radschnellverbindungen jeweils 1,00 m zusätzlich vorzusehen, wobei bei Raddirektverbindungen außerorts auch 3,50 m aus ausreichend erachtet werden.

### Umsetzungsprogramm

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

<b>Radverkehr</b>	
<b>R3</b>	Radverkehrsinfrastruktur abseits von Hauptverkehrsstraßen
<b>Hintergrund</b>	
<p>Während geübte schnelle Radfahrende oftmals die direkten Verbindungen im Hauptverkehrsstraßennetz nutzen, fühlen sich ungeübte langsame Radfahrende abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes wohler. Parallel zu Hauptverkehrsstraßen verlaufende Erschließungsstraßen sind im Hinblick auf die Ausbaumöglichkeit als Fahrradstraßen zu prüfen, um so ein attraktives Verbindungsnetz zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt zu erhalten.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz soll eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 angestrebt werden. Zudem können Fahrradstraßen den Komfort für den Radverkehr auf radverkehrsrelevanten Relationen (z. B. Schülerradrouten) erhöhen.</p> <p><u>Tempo 30-Zone</u></p> <p>Konventionelle Tempo 30-Zonen dienen einer gebietsbezogenen (flächigen) Verkehrsberuhigung. Aufgrund der geltenden Rechts-vor-Links-Regel an Knotenpunkten, wird der Verkehrsfluss immer wieder abgebremst. Da alle Fahrzeuge gleichberechtigt sind, gilt dies sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr.</p> <p><u>Fahrradstraße</u></p> <p>Fahrradstraßen sind mit dem Zeichen 244 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Kfz-Verkehr ist nur mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO zugelassen. Die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr liegt bei 30 km/h. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.</p> <p>In Kreuzungsbereichen ist der Fahrradstraße, sofern möglich, mittels Beschilderung Vorrang zu gewähren. Die Bevorrechtigung gilt jedoch für den gesamten auf der Fahrradstraße zugelassenen Fahrzeugverkehr. Zu Steigerung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden können Kreuzungsbereiche zudem mit einer Rotmarkierung versehen werden.</p> <p><u>Fahrradzone</u></p> <p>Soll der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr einen gewissen Vorrang haben, ist dies seit der StVO-Novellierung 2020 über die Ausweisung einer Fahrradzone möglich. Hier muss anderer Fahrzeugverkehr über Zusatzzeichen zugelassen werden. Analog zur Tempo 30-Zone gelten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie die Rechts-vor-Links-Regel an Knotenpunkten. Eine weitere Bevorrechtigung des Radverkehrs ist nicht möglich, im Gegensatz zur konventionellen Tempo 30-Zone dürfen Radfahrende in der Fahrradzone aber nebeneinander fahren. Eine flächendeckende Umwidmung bestehender Tempo 30-Zonen in Fahrradzonen wird für nicht sinnvoll erachtet. Es gelten die gleichen Anordnungsregeln wie für Tempo 30-Zonen.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Attraktivierung der Wegeverbindungen des Radverkehrs</li> <li>➡ Bündelung des Radverkehrs im Nebenstraßennetz des Kfz-Verkehrs</li> <li>➡ Festlegung von Handlungsprioritäten für Maßnahmen des Radverkehrs</li> </ul>	

## Gestaltungsmöglichkeiten

Unabhängig davon, ob es sich um eine Tempo 30-Zone, eine Fahrradzone oder eine Fahrradstraße handelt, sollte die verkehrsrechtliche Anordnung im Hinblick auf den Wiedererkennungseffekt über die straßenräumliche Gestaltung ablesbar sein. Hierzu sollten nach Möglichkeit jeweils spezifische Gestaltungselemente definiert und einheitlich im Stadtgebiet zum Einsatz kommen. Eine reine Beschilderung wird als nicht ausreichend erachtet. In Bezug auf Fahrradstraßen bedeutet dies eine baulich auffällige Gestaltung der Anfangs- und Endknotenpunkte (z. B. vorgezogene Seitenräume als bauliche Einengung unterstützt durch eine farbliche Oberflächengestaltung wie Rotmarkierung mit Piktogramm). Bei einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße sind auch die Zwischenknotenpunkte entsprechend zu gestalten (z. B. Anhebung des Knotenpunktbereichs unterstützt durch eine farbliche Oberflächengestaltung wie Rotmarkierung mit Piktogramm).

### Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen beschränkt sich auf das Erschließungsstraßennetz. Die straßenraumbreite sollte 4,00 m betragen mindestens jedoch 3,50 m mit einem Abstand von 0,75 m zu Parkständen.



**Regel- und Mindestbreiten von Fahrradstraße (Quelle: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Bergische Universität Wuppertal und DifU, 2021)**

### Umsetzungsprogramm

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

<b>Radverkehr</b>	
R4	Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielstandorten
<b>Hintergrund</b>	
<p>Für die Attraktivität der Fahrradnutzung ist nicht nur eine qualitativ hochwertige Infrastruktur an Radverkehrsanlagen ausschlaggebend. Insbesondere die Möglichkeiten das Fahrrad am Zielort zentral, sicher und witterungsgeschützt abzustellen trägt zur Radverkehrsförderung bei. Die Lage und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen sind dabei wesentlich von der zugehörigen Nutzergruppe abhängig. Die Nutzergruppe und damit verbundene Fahrtzwecke besitzen einen direkten Einfluss auf die Zentralität, Dimensionierung und Ausstattungselemente der Fahrradabstellanlage.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p><u>Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen</u></p> <p>Die Verbesserung des Fahrradparkens gehört zu einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass ergänzend zu weiteren Maßnahmenbereichen durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielorten zusätzliche Potenziale für die Fahrradnutzung im Alltag erschlossen werden können. Relevante Aspekte bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen sind insbesondere Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz und Standsicherheit.</p> <p>Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an ÖPNV-Haltestellen besteht überwiegend tagsüber und für eine längerfristige Dauer. Die erforderliche Kapazität hängt stark von der Funktion der Haltestelle sowie der Lage im Stadt-/Tarifgebiet ab.</p> <p>Für Bahnhöfe können kein Parkzeitraum und keine Parkdauer als „üblich“ festgelegt werden. Es kann jedoch von einer überwiegend langfristigen Abstelldauer ausgegangen werden, sodass insbesondere ein Witterungsschutz sowie Schutz vor Vandalismus und Diebstahl ausschlaggebend für die dortige Gestaltung einer Fahrradabstellanlage (Bike+Ride-Anlage) sind. Darüber hinaus ist aufgrund starker Verkehrsströme verschiedener Verkehrsteilnehmender besonders auf eine konfliktfreie An-/Abfahrt der Fahrradabstellanlagen zu achten.</p> <p>An Bahnhöfen oder wichtigen ÖPNV-Haltestellen sind für unterschiedliche Ansprüche der Nutzer sowohl für öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen (Anlehnhalter) als auch für geschlossene Abstellanlagen (Fahrradboxen) vorzusehen. Auch extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängern sollten berücksichtigt werden. Zusätzlich ist hier ein Angebot von Ladeinfrastrukturen für E-Bikes zu prüfen.</p> <p><u>Fahrradabstellanlagen an neuralgischen Punkten</u></p> <p>Für publikumsintensive Nutzungen ist i. d. R. eine Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen vorzusehen. Dazu zählen punktuelle Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, kleinere Freizeiteinrichtungen wie Spiel- und Sportplätze sowie städtische Einrichtungen.</p> <p>In Innenstadtbereichen und insbesondere in Fußgängerzonen ist zu prüfen, ob punktuelle Bedarfe an Abstellanlagen gebündelt werden sollten oder ob ein dezentrales Konzept mit weniger Fahrradbügeln an mehr Standorten sinnvoll ist. Bei der Errichtung von Fahrradbügeln in der Fußgängerzone ist die Freigabe dieser für den Radverkehr zu berücksichtigen. Abstellanlagen am Rand der Fußgängerzone vermitteln klar erkennbar eine Abtrennung zwischen Bereichen, in denen der Radverkehr fahren darf und Bereichen in den ausschließlich Fußgängerverkehr zugelassen ist. Bei Errichtung von Einzelstandorten in der Fußgängerzone ist durch sichtbare Beschilderung und Kontrollen sicherzustellen, dass der Radverkehr nicht regelwidrig bis zu diesen Abstellmöglichkeiten fährt und daraus Konflikte mit dem Fußgängerverkehr entstehen.</p> <p>Grundsätzlich sollten bei Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen eine gewisse Anzahl an Abstellplätzen für Lastenräder und Fahrradanhängern berücksichtigt werden, da diese Spezialfahrräder mehr Fläche und entsprechende Anschlussmöglichkeiten benötigen.</p> <p>Unabhängig von der Wahl des Standortkonzepts von Fahrradbügeln, sollte an relevanten Zugangsbereichen (z. B. Neumarkt und Wilhelmsplatz) geschlossene Abstellanlagen vorgesehen werden. An solchen Standorten können zudem Serviceangebote und Lademöglichkeiten als Zusatzangebot integriert werden.</p> <p><u>Fahrradabstellanlagen an Schulen</u></p> <p>Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an Schulen (v. a. weiterführende Schulen) besteht regelmäßig tagsüber und über eine längere Dauer. Die Fahrradabstellanlagen an Schulen besitzen erhöhte Anforderungen an Witterungsschutz und Einsehbarkeit. Von daher wird das Basisangebot ohne Witterungsschutz als nicht geeignet eingestuft. Darüber hinaus ist besonderer Wert auf eine verkehrssichere Gestaltung der Zu- und Ausfahrten der Abstellanlagen sowie einer dezentralen Anordnung zu legen. Aufgrund der starken Konzentration der Verkehrsströme der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu Schulbeginn und Schulende ist</p>	



auf eine angemessene Gestaltung der Fahrgassen zu achten. Eine dezentrale Anordnung kann die Verkehrsströme entflechten (Steigerung der Verkehrssicherheit) und eine bessere Erreichbarkeit der einzelnen Abstellanlagen auf dem Schulgelände sicherstellen.

### Zielsetzung

- ➡ Gewährleistung der Nutzbarkeit
- ➡ Schaffung einer möglichst diebstahl- und vandalismussicheren Infrastruktur

### Gestaltungsmöglichkeiten

Als geeignete Fahrradabstellanlage wird der Anlehnhalter empfohlen. Anlehnhalter stützen den Fahrradrahmen an mindestens zwei Punkten und bieten so einen guten Halt. Ein Anlehnhalter bietet in der Regel zwei Fahrrädern einen Standplatz. Rahmen und Räder lassen sich gut anschließen, so dass ein guter Diebstahlschutz gewährleistet ist. Sie sind robust, kostengünstig und i. d. R. stadtgestalterisch verträglich integrierbar. Für die Stadt Schwelm wurde im Zuge der Umsetzung des Radwegs unter dem Karst eine standardisierte Gestaltungsform des Anlehnhalters als Stadtmöblierung festgelegt.

Insbesondere an Standorten mit Einzelhandelsnutzungen (z. B. am Rand von Fußgängerzonen), im Bereich von Kindereinrichtungen oder mit starker touristischer Nutzung sollte wegen zu erwartender Fahrradzubehöre (z. B. Körbe, Kindersitze, Packtaschen) ein erhöhter Achsabstand der Fahrradhalter vorgesehen werden.

### Umsetzungsprogramm

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

<b>Radverkehr</b>				
R5	Anbindung der Innenstadt an das übergeordnete (Freizeit-)Radnetz			
<b>Hintergrund</b>				
<p>Aufgrund der steigenden Bedeutung des Radverkehrs und der Realisierung neuer Freizeitradverkehrsverbindungen in der Region (Radverkehrsverbindungen mit touristischem Zweck, z. B. Radweg unter dem Karst) sollte das Alltagsradwegenetz der Stadt Schwelm durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angebunden werden. Dazu sind zunächst die relevanten Verknüpfungspunkte zu identifizieren.</p>				
<b>Kurzbeschreibung</b>				
<p>Verknüpfungspunkte sind dort zu finden, wo das Haupt- bzw. Nebenroutennetz des Alltagsradverkehrs auf das Netz des Freizeitradverkehrs trifft bzw. mit diesem parallel verläuft. Diese Strecken können entweder im Bestand vorhandene Straßenabschnitte sein, die ggf. für ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen optimiert werden müssen oder Netzlücken, deren Trassenverlauf noch festzulegen sind.</p> <p>Die Unterscheidung von Freizeit- und Alltagsradverkehrswegen ist notwendig, da die Nutzergruppen unterschiedliche Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur besitzen. Der Freizeitradverkehr besitzt vorrangig ein Interesse an regionalen und überregionalen Wegeverbindungen, die komfortabel, aber erlebnisreich zu befahren sind. Die Attraktivität der Umgebung besitzt hierbei eine große Rolle. Zudem sind Ruhe- und Serviceangebote entlang der Strecken sowie eine gut erkennbare und verständliche Wegweisung wichtig. Für den Alltagsradverkehr ist i.d.R. die Direktheit der Wegeverbindung die höchste Priorität. Eine ebenfalls wichtige Anforderung ist die objektive und subjektive Sicherheit.</p>				
<b>Zielsetzung</b>				
<p>⇒ Nutzergruppenspezifische Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur</p> <p>⇒ Gewährleistung einer verkehrssicheren Infrastruktur</p> <p>⇒ Attraktivierung von Zielen im Stadtgebiet für Freizeitradverkehre</p>				
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>				
<p>Der Alltagsradverkehr legt besonderen Wert auf eine schnelle, direkte und verkehrssichere Wegeföhrung. Außerdem sollten möglichst alle Quell- und Zielpunkte im Stadtgebiet gut erreichbar sein.</p> <p>Neben den Anforderungen, die der Alltagsradverkehr an die Radverkehrsinfrastruktur stellt, gibt es andere Nutzergruppen, die andere Anforderungen an die Infrastruktur stellen. Im Freizeitradverkehr spielen Schnelligkeit und Direktheit eine untergeordnete Rolle. Vielmehr müssen die Wege im Radverkehrsnetz gut befahrbar und möglichst abseits der Hauptverkehrsstraße des Kfz-Verkehr mit hohem Erlebniswert liegen. Zudem ist eine klar erkennbare und verlässliche Wegweisung ausschlaggebend.</p> <p><u>Anforderungen des Freizeitradverkehrs:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Befahrbarkeit (u. a. ebene, griffige, breite Verkehrswege)</li> <li>▪ Geringe Begegnung mit dem Kfz-Verkehr (getrennte Föhrung)</li> <li>▪ Hoher Erlebniswert</li> <li>▪ Verlässliche Wegweisung</li> <li>▪ Ruhebereiche (z. B. Sitzmöglichkeiten mit Witterungsschutz)</li> </ul> <p>Eine Verknüpfung der Freizeit- und Alltagsradverkehrsnetze erfolgt überall dort, wo regionale und überregionale Wegeverbindungen, die explizit für den Freizeitradverkehr angelegt wurden oder als solche ausgewiesen sind, auf das Alltagsradverkehrsnetz und somit das Haupt- und Nebenstraßennetz trifft. An diesen Verknüpfungspunkten ist die weitere Wegeföhrung baulich, markierungstechnisch und über eine entsprechende Wegweisung zu kennzeichnen.</p>				
<b>Umsetzungsprogramm</b>				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	gering-mittel			

### 7.2.6 Handlungsempfehlungen

Die in Tabelle 11 dargestellten Handlungsempfehlungen sind als zusammenfassende Darstellung der betrachteten Handlungsfelder zum Radverkehr zu verstehen. Sie stellen die Grundlage für weitere Handlungsschritte in Schwelm dar und sind punktuell bereits als konkrete Maßnahmenvorschläge zu verstehen.

**Tabelle 11: Handlungsempfehlungen Radverkehr**

Handlungsempfehlung	Verweis Steckbrief
Umsetzung eines Radhauptnetzes mit Vorrangrouten für den Radverkehr (z. B. Fahrradstraßen)	R1,R2,R3
Erstellung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts	Alle
Überprüfung und Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	R1
Überprüfung und regelwerkskonforme Erneuerung der vorhandenen Radverkehrsführungen auf Fahrbahnniveau (z. B. Hauptstraße)	R2,R3
Identifizierung von geeigneten Standorten in der Innenstadt und ggf. Ortsteilzentren zur Errichtung von Radservicestationen	./.
Identifizierung, bauliche Überprüfung und ggf. Anpassung der Verknüpfungspunkte zwischen Freizeit- und Alltagsradverkehrsnetz	R5
Überprüfung und bedarfsgerechte Ergänzung des Wegweisungssystem im Radverkehrsnetz NRW	R5
Beteiligung an der regionalen Planung der Ost-West-Achse zwischen Radweg unter dem Karst und Nordbahntrasse mit der Radwegekommission unter Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligungen	R5
Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Variantenanalyse und Detailplanung) für die Ost-West-Achse zwischen Radweg unter dem Karst und Nordbahntrasse	R5

## 7.3 Öffentlicher Verkehr

Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖV) ist in Zusammenhang mit der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten zu betrachten. Eine gezielte Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs an Haltestellen des ÖV kann nachhaltig das Potential des ÖV steigern. Zunächst sind daher wichtige Haltestellen des ÖV in den Stadt-/Ortsteilen und insbesondere im zentralen Stadtgebiet, barrierefrei auszubauen und ggfs. mit Querungshilfen auszustatten, damit eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen gewährleistet ist. Zusätzlich ist zu prüfen, an welchen Haltestellen größere Potenziale für die Nutzung des Fahrrads für den Weg von und zur Haltestelle bestehen. An diesen Haltestellen sind qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

### 7.3.1 On-Demand-Verkehr

Ergänzend zum „klassischen ÖPNV“ in Schwelm, bieten die Stadtstrukturen der Schwelmer Innenstadt Potenziale für On-Demand-Verkehre.

Unter On-Demand-Verkehren versteht man vollständig flexible Fahrtenangebote im öffentlichen Verkehr. Dabei gibt es in der Regel keinen festen Fahrplan und keine Linienwegbindung, die Fahr-

ten werden nur nach Bedarf durchgeführt und die genutzten Fahrzeuge sind häufig Kleinbusse oder Pkw.

Die On-Demand-Angebote sollen das vorhandene ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Zeiten oder in der Fläche ergänzen und stellen daher besonders für die Feinerschließung oder die letzte Meile eine interessante Angebotsform dar.

Die Tarifstruktur hängt sehr stark von der Betreiberstruktur ab und bewegt sich häufig zwischen den Tarifen des Nahverkehrs und Kosten einer Taxifahrt. Als Betreiber können ÖPNV-Akteure, aber auch private Anbieter agieren.

In der Schwelmer Innenstadt besteht insbesondere auf der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone ein Optimierungsbedarf bezüglich der Anbindung an den ÖPNV. Die vorhandenen Linienverkehre erschließen die zentrale Innenstadt lediglich am Rande. Die Haltestelle Kreishaus befindet sich am östlichen Rand und die Haltestelle Schwelm Markt am westlichen Rand der Innenstadt. Besonders das Schwelm-Center, der neue Rathausstandort sowie das neue Kulturhaus sind nur bedingt mit dem Linienbusverkehr erreichbar.

### 7.3.2 Sharing-Angebote

Auf Grundlage der derzeitigen Entwicklungen am Bahnhof in Schwelm und den Ideen für die umliegenden Flächen um das Bahnhofsgebäude, sind nachhaltige Mobilitätsoptionen mitzudenken. Der Schwelmer Bahnhof bietet als Standort besonders großes Potenzial für die Umsetzung von Pilotprojekten zu alternativen Mobilitätsformen.

Insbesondere die räumliche Verknüpfung von ÖPNV, Radverkehr, Ladeinfrastruktur und weiteren Mobilitätsangeboten an einem Standort, wie dem Schwelmer Bahnhof, besitzt großes Potenzial für die zukünftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung für die Stadt.

Das Angebot von Carsharing-Fahrzeugen kann zunächst in Form eines Pilotstandorts umgesetzt werden. Dabei sind eine attraktive Lage, leicht verständliche und anwendbare Buchungsmöglichkeiten sowie eine gute Öffentlichkeitsarbeit ausschlaggebend. Perspektivisch können aufbauend auf einem einzelnen erfolgreichen Carsharing-Standort weitere Standorte im Stadtgebiet identifiziert und realisiert werden.

Bezüglich weiterer Sharing-Optionen sind tiefergehende Potenzialabschätzungen vorzunehmen. Die Umsetzung eines Bikesharing-Angebots in Schwelm wäre grundsätzlich denkbar, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig. In Anlehnung an die Überlegungen zu einem Carsharing-Standort am Bahnhof, wäre auch eine Fahrradverleihstation in diesem Umfeld denkbar. Alternativ könnte das Stadtgebiet in ein Netz aus Verleihstationen eines in der Region bereits aktiven Betreibers (z. B. metropolradruhr) eingebunden werden.

## 7.3.3 Steckbriefe

<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
Ö1	Überprüfung der Linienführungen, Bedienzeiten und Taktungen im ÖPNV
<b>Hintergrund</b>	
<p>Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Angebotsattraktivität. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit muss die Fahrzeit möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein.</p> <p>Die Angebotsqualität des ÖPNV wird im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans analysiert (Erschließung, Bedienung, Verbindung). Die Aufstellung und Fortschreibung obliegt dem Aufgabenträger, d. h. dem Ennepe-Ruhr-Kreis.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p><u>ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten</u></p> <p>In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV (Linienbusverkehr) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird, sind die Fahrzeiten im Linienbusverkehr vom allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. Kfz-Verkehrsfluss abhängig. Dadurch können in den Hauptverkehrszeiten ungewollte Verzögerungen an Knotenpunkten sowie Probleme beim Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr entstehen.</p> <p>Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit müssen diese möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein. Um dies trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr zu priorisieren. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwege) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung von verbotswidrigem Parken am Fahrbahnrand) erzielt werden.</p> <p>Eine Beschleunigung des ÖPNV kann neben den organisatorischen und ordnenden Maßnahmen insbesondere durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden. Bei Umgestaltungen und Neuanlagen von Haltestellen sollen in Abhängigkeit der Bedingungen vor Ort die Möglichkeiten zur Verlegung der Haltestellen vor eine Lichtsignalanlage (ermöglicht eine signaltechnische Priorisierung des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt) oder zur Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps (erspart das Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr) geprüft werden. Im Idealfall wird der Linienbusverkehr auf Bussonderfahrstreifen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.</p> <p><u>Barrierefreier Ausbau von Haltestellen</u></p> <p>Die Haltestellen stellen den Zugang zum öffentlichen Personenverkehr dar. Um dessen Nutzungsmöglichkeit grundsätzlich gewährleisten zu können, muss die Infrastruktur der Haltestelle barrierefrei sein, gepflegt und Instand gehalten werden. Für die ungehinderte Nutzbarkeit der Haltestellen sind die Haltestellen sowie die An- und Abfahrtsbereiche freizuhalten. Im Hinblick auf die Attraktivität spielt auch die Modernität der Ausstattungselemente eine Rolle.</p> <p>Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist gesetzlich gefordert (Personenbeförderungsgesetz) und bis 2022 vollständig umzusetzen. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen erleichtert nicht nur mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen den Zugang und den Einstieg, sondern allen ÖPNV-Nutzenden. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen liegt in kommunaler Zuständigkeit.</p> <p>Die noch nicht barrierefrei umgebauten Haltestellen/-punkte sind unter Berücksichtigung der festgelegten Priorisierung anzugehen. Die Herstellung der Barrierefreiheit bezüglich der Zuwegung erfolgt über die Umsetzung der Handlungsansätze des Fußgängerverkehrs.</p> <p><u>ÖPNV-Anbindungen der Schulen</u></p> <p>Kinder und Jugendliche sind in Bezug auf eine eigenständige Mobilität auf den Umweltverbund (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) angewiesen. Vor allem in Bezug auf weiterführende Schulen kommt dem ÖPNV durch weitere Entfernungen eine besondere Bedeutung zu. Eine attraktive ÖPNV-Anbindung der Schulen erfordert sowohl eine Abstimmung der Busfahrzeiten mit den Schulzeiten (Schulanfang und -ende) als auch eine gute Linienverlaufsplanung, damit die Fahrzeit zum MIV konkurrenzfähig bleibt.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
➡	Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Linienbusverkehrs
➡	Gewährleistung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV für alle

### Gestaltungsmöglichkeiten

Jegliche Anpassungsvorschläge der Stadt Schwelm sowie der Bürgerschaft sollten nach Prüfung durch die Stadtverwaltung an den Aufgabenträger weitergegeben und im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingebracht werden. Darüber hinaus sollte die Stadt Schwelm prüfen, ob es Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Stadtgebiet gibt, die durch Eigeninitiative oder in Kooperation mit möglichen externen Betreibern, unabhängig vom ÖPNV-Aufgabenträger, realisiert werden können oder sollten.

#### Barrierefreier Ausbau von Haltestellen



Die noch nicht barrierefrei umgebauten Haltestellen/-punkte sind unter Berücksichtigung der festgelegten Priorisierung anzugehen. Die Herstellung der Barrierefreiheit bezüglich der Zuwegung erfolgt über die Umsetzung der Handlungsansätze des Fußgängerverkehrs.

#### ÖPNV-Anbindungen der Schulen

Es wird empfohlen einen Austausch zwischen den Schulen und dem Ennepe-Ruhr-Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV unter Beteiligung der Stadtverwaltung zu initiieren, um den Bedarf und die Möglichkeiten gemeinsam zu eruieren.

### Umsetzungsprogramm

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel			

<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
Ö2	Überprüfung der Einführung von On-Demand-Angeboten und alternativen Mobilitätsangeboten
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Als Alternativen zum klassischen ÖPNV gibt es eine Vielzahl an Mobilitätsformen, die zur Gewährleistung der Mobilität, mit einer besonderen Flexibilität und Wahlfreiheit für die Nutzenden, beitragen. Losgelöst von festen Fahrplänen, festen Routenvorgaben oder einer möglichst hohen zeitgleichen Nachfrage, können Bedarfsverkehre, Shuttle-Angebote oder Sharing-Angebote den Mobilitätswünschen der Schwelmer Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besuchern nachkommen.</p> <p><u>On-Demand-Verkehr</u></p> <p>Als On-Demand-Verkehre bezeichnet man jegliche Bedarfsverkehre im privaten oder gewerblichen Bereich. Im privaten Bereich sind darunter Mitfahrten, Fahrgemeinschaften und Ridesharing zu verstehen. Gewerbliche Bedarfsverkehre sind hingegen rechtlich eindeutig definiert, obwohl es keine allgemeingültige und übergreifende Definition gibt.</p> <p>Merkmale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentlich verfügbar für alle Personengruppen</li> <li>▪ Hoher Grad an Flexibilität</li> <li>▪ Bedarfsgesteuerte Fahrtroute/-zeit</li> <li>▪ Automatisierte Betriebsprozesse</li> </ul> <p><u>Shuttle-Verkehr</u></p> <p>Die Einrichtung von On-Demand-Angeboten bietet sich vorrangig für Nebenverkehrszeiten, zur Anbindung ländlicher Regionen oder Stadt-Umland-Räumen an. Für Relationen, auf denen ganztägig eine Nachfrage zu erwarten ist bzw. auf denen eindeutig identifizierbare Start- und Zielpunkte liegen, bietet sich ein Shuttle-Verkehr mit feststehenden Haltestellen/-punkten und einem festen Linienverlauf an.</p> <p>Merkmale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentlich verfügbar für alle Personengruppen</li> <li>▪ Fest vorgegebener Linienverlauf und regelmäßige Taktung</li> <li>▪ Als Schleifenerschließung („Loop“) umsetzbar</li> <li>▪ Besonders geeignet auf klar definierten Quell-/Zielrelationen</li> </ul> <p><u>Sharing-Angebote</u></p> <p>Neben den On-Demand-Angeboten als Ergänzung zum klassischen Linienbusverkehr und einem Shuttle-Verkehr für die Feinerschließung der Innenstadt können auch alternative Mobilitätsformen die Förderung einer nachhaltigen Mobilität beitragen. Sharing-Angebote ermöglichen eine individuelle und flexible Erreichung des Wunschziels. Die Art des genutzten Sharing-Verkehrsmittels spielt dabei im Hinblick auf eine Vielzahl an Faktoren eine Rolle. Zunächst bestimmt das Angebot die Verkehrsmittelwahl. Darüber hinaus kann die Wahl der Sharing-Option u. a. vom Wegezweck, dem Wegeziel und persönlichen Faktoren abhängen. Die üblichen Sharing-Angebote sind Carsharing, Bikesharing (auch Lastenradsharing).</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
	Gewährleistung der Mobilität abseits des MIV
	Schaffung bedarfsgerechter und flexibler Mobilitätsangebote



## Gestaltungsmöglichkeiten

### Bausteine alternativer Mobilitätsangebote:

- On-Demand-Verkehr zur Anbindung der Stadt-/Ortsteile
- Loop- bzw. Shuttle-Verkehr zur Feinerschließung von Gebieten
- Stationsgebundene Sharing-Angebote (z. B. Carsharing, Bikesharing)

### Organisations- und Bedienformen von On-Demand-Verkehren:

**Bestellfahrten:** Mobilitätsdienstleistung von einer Person oder einer Gruppe, die gewinnbringend durchgeführt wird. (z. B. klassische Taxiverkehre, Uber, Free Now Ride)

**Sammelfahrten:** Bündelung von unabhängigen Fahrtwünschen zu einer Tour, die gewinnorientiert sein können aber nicht müssen.

**Mitfahrten:** Privat angebotene, aber öffentlich verfügbare Mobilitätsdienstleistung mit der Möglichkeit zur Zusammenführung von Fahrtangeboten/-wünschen ohne Gewinnerzielungsabsicht. (z. B. Fahrgemeinschaft, BlaBlaCar)

Für die Ergänzung des vorhandenen Linienverkehrs in der Schwelmer Innenstadt ist zunächst der tägliche räumliche und zeitliche Bedarf eines öffentlichen Verkehrsangebots zu ermitteln. Auf Basis der Potenzialabschätzung sind weitere Konzeptionierungen vorzunehmen. In Abhängigkeit von einem möglichen (privaten) Betreiber ist zu prüfen, ob ein dauerhaftes Shuttle-Angebot eingerichtet werden sollte oder ob ein Kombinationsangebot z. B. mit fester Linienführung aber bedarfsorientierten Fahrzeiten sinnvoller ist.

Unabhängig von einem zusätzlichen öffentlichen Verkehrsangebot ist für die Stadt Schwelm die Realisierung von verschiedenen Sharing-Angeboten zu prüfen. Ein Carsharing-System könnte beispielsweise in Kooperation mit bekannten öffentlichen Anbietern, z. B. Cambio-Carsharing, oder durch einen privaten Betreiber umgesetzt werden.

Im verbundweiten Konzept zur Errichtung von Mobilitätsstationen im VRR sind die Haltestellen des ÖPNV Schwelm Bahnhof und Schwelm Markt als Standorte für Mobilitätsstationen identifiziert worden. Für die Haltestelle Bahnhof sind demnach Elemente mit unterschiedlich hoher Notwendigkeit nachzurüsten. An der Haltestelle Markt wurden hingegen individuelle Anforderungen benannt, die teilweise bereits vorhanden sind, größtenteils jedoch nachgerüstet werden müssten. Für beide Haltestellen wurden Ausstattungselemente wie Car- und Bikesharing, E-Ladeinfrastruktur sowie Radserviceeinrichtungen benannt.

## Umsetzungsprogramm

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel			

### 7.3.4 Handlungsempfehlungen

Die in Tabelle 12 dargestellten Handlungsempfehlungen sind als zusammenfassende Darstellung der betrachteten Handlungsfelder zum ÖPNV zu verstehen. Sie stellen die Grundlage für weitere Handlungsschritte in Schwelm dar und sind punktuell bereits als konkrete Maßnahmenvorschläge zu verstehen.

**Tabelle 12: Handlungsempfehlungen ÖPNV**

<b>Handlungsempfehlung</b>	<b>Verweis Steckbrief</b>
Überprüfung der Anbindung der Stadt-/Ortsteile an den Linienbusverkehr (z. B. Linderhausen)	Ö1
Überprüfung der Taktung der bestehenden Linienbusanbindungen der Stadt-/Ortsteile und Abwägung des Nachfragepotenzials	Ö1
Einbringung von Anpassungsbedarfen in der ÖPNV-Erschließung in den nächsten Nahverkehrsplan	Ö1
Identifizierung einer sinnvollen Linienführung und sinnvoller Haltestellen für einen Loop- oder Shuttle-Verkehr (Schleifenerschließung der Innenstadt zwischen Bahnhof und zentralen POI's)	Ö2
Barrierefreier Ausbau von allen Haltestellen im Stadtgebiet	Ö1
Einführung eines Carsharing-Angebots am Bahnhof als Pilotstandort	Ö2
Ermittlung der Umsetzungspotenziale eines Bikesharing-Angebots (Verweis: Mobilitätsstation)	Ö2
Evaluation bei der Einführung von Sharing-Angeboten und bedarfsgerechte Erweiterung der Angebotsstruktur	Ö2
Überprüfung und Ausbau des Schwelmer Bahnhofs und der Haltestelle Markt als Mobilitätsstationen gemäß der identifizierten Ausstattungselemente im verbundweiten Konzept zur Errichtung von Mobilitätsstationen (VRR)	Ö2
Stärkung von alternativen Mobilitätsangeboten/Nahmobilitätsangeboten in Bewohnerparkzonen (Alternative zum privaten Pkw-Besitz)	Ö2, P1

## 7.4 Kfz-Verkehr

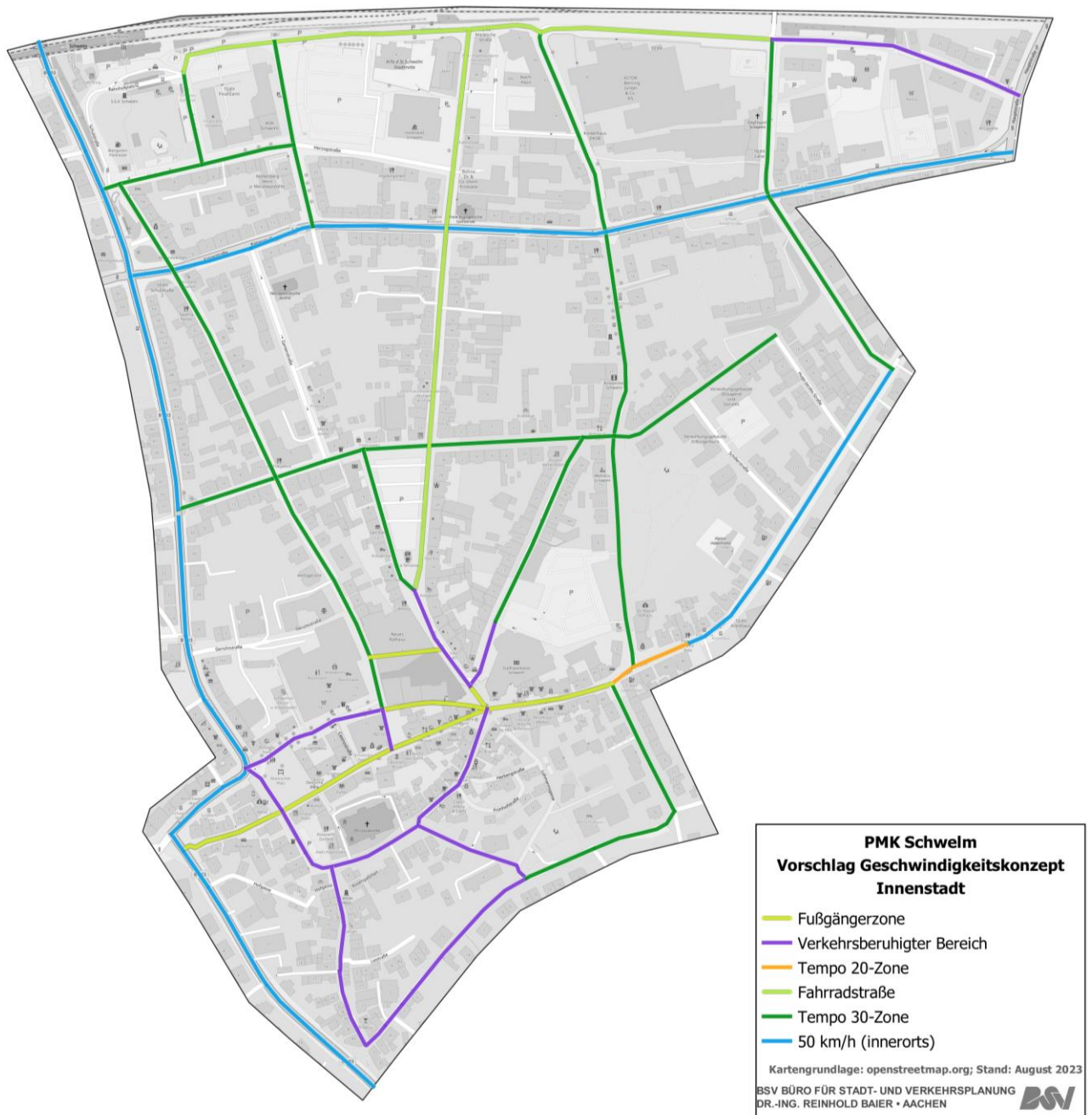
Das Straßennetz der Stadt Schwelm ist im Bestand sehr stark auf den Verkehrsablauf im MIV ausgelegt. Infrastruktur für den Fußgängerverkehr ist zwar grundsätzlich vorhanden, besonders im Querverkehr besteht jedoch an einigen Stellen Verbesserungsbedarf. Für den Radverkehr findet sich nur vereinzelt Infrastruktur im Stadtgebiet, dann häufig gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn (Schutzstreifen) oder gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr im Seitenraum (gemeinsamer Geh- und Radweg, Gehweg Rad frei).

Im Zuge einer Stärkung des Umweltverbunds sind nun die vorhandenen, begrenzten Flächen im öffentlichen Straßenraum umzuverteilen. Auswirkungen können sich dabei auf die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr oder auf die Anzahl an Fahrstreifen im fließenden Kfz-Verkehr ergeben.

### 7.4.1 Geschwindigkeitskonzept

Für den fließenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt wird ein Geschwindigkeitskonzept vorgeschlagen, das für alle Straßen, die keine klassifizierten Straßen oder Hauptverkehrsstraßen sind, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Einbindung in eine Tempo 30-Zone erfolgen sollte. Für die als Sammelstraßen identifizierten Straßen (z. B. Bismarckstraße, Wilhelmstraße und Westfalendamm) ist die Einbindung in die Zonengeschwindigkeit genauer zu prüfen, wird jedoch grundsätzlich auch empfohlen, da auch weitere Sammelstraßen bereits im Bestand in Tempo 30-Zonen liegen.

Aus Bild 34 kann der Vorschlag für das Geschwindigkeitskonzept in der Innenstadt entnommen werden. Streckenabschnitte, die nicht dargestellt sind, sind nicht Teil des Untersuchungsgebiets.



**Bild 34: Vorschlag für das Geschwindigkeitskonzept in der Innenstadt**

## 7.4.2 Steckbriefe

<b>Kfz-Verkehr (fließend)</b>				
K1	Überprüfung und Anpassung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr (Kfz-Zielnetz)			
<b>Hintergrund</b>				
<p>Das anhaltende Wachstum des Kfz-Verkehrsaufkommens führt zur Verschärfung der Verkehrsprobleme in den Stadtzentren. Die verkehrliche Führung des Kfz-Verkehrs ist hierbei wesentlich für die Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten und für einen geordneten Verkehrsablauf.</p> <p>Ziel ist die stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Absicherung aller Verkehrsteilnehmender, so dass niemand zu Schaden kommt und es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten gibt („Vision Zero“). Für eine erfolgreiche Umsetzung der Vision Zero ist ein kontinuierliches Monitoring der straßenräumlichen Situationen erforderlich, welches alle Gefahren, die vom fließenden Kfz-Verkehr ausgehen, im Blick hat. Insbesondere sollte auf innerörtlichen Abschnitten mit Hilfe verschiedener Maßnahmen und Kontrollen versucht werden, kontinuierlich die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs abzusenken.</p>				
<b>Kurzbeschreibung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung des Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr (zulässige und tatsächliche Geschwindigkeit)</li> <li>▪ Überprüfung der Verkehrsführung/Erschließung (z. B. Einbahnstraßen, Durchfahrtsverbote, Fahrradstraßen, Anlieger frei)</li> <li>▪ Überprüfung von Knotenpunkten in Bezug auf verkehrliche Probleme</li> <li>▪ Kontrolle von Verkehrsverhalten (u. a. Geschwindigkeitsverstöße, zulässige Abbiegebeziehungen)</li> <li>▪ Durchführung von Verkehrsbeobachtungen zur Verifizierung von Problemen</li> <li>▪ Erstellung von Leistungsnachweisen für Knotenpunkte zur Identifizierung von Handlungsbedarfen</li> </ul> <p>Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung umfassen die Anordnung von reduzierten Geschwindigkeiten (z. B. Tempo 20 oder Tempo 30-Zonen), bauliche Maßnahmen im Straßenraum sowie Kontrollmaßnahmen.</p>				
<b>Zielsetzung</b>				
<p>➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur</p> <p>➡ Gewährleistung der Erreichbarkeit für den MIV unter Berücksichtigung der Belange weiterer Verkehrsarten</p>				
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>				
<p><u>Verkehrsberuhigung</u></p> <p>Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche sind besondere Aufenthaltsbereiche für zu Fuß Gehende ohne bzw. mit geringem allgemeinen Kfz-Verkehr. Sie eignen sich vor allem bei einer sehr hohen Anzahl von zu Fuß Gehenden von und zu ausgeprägten Einzelquellen und -zielen, wie beispielsweise einem Straßenabschnitt mit beidseitigem Geschäftsbesatz. Die Anordnung einer Fußgängerzone erfordert stets eine Abwägung zwischen Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr und Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr.</p> <p>Soll der Kfz-Verkehr nicht gänzlich ausgeschlossen werden, aber dennoch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr erzielt werden, kann eine Verkehrsberuhigung durch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichs geschaffen werden, bei dem die gemeinsame und gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer gilt („Shared Space“-Prinzip). Auch hier ist ein hohes Aufkommen im Fußgängerverkehr erforderlich, damit der gemeinschaftliche Nutzungsbedarf erkennbar ist.</p> <p><u>Weitere Maßnahmen zur Anpassung des Kfz-Straßennetzes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung und Anpassung des Einbahnstraßensystems</li> <li>▪ Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. Geschwindigkeitskonzept)</li> <li>▪ Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen</li> <li>▪ Anordnung von Durchfahrtsverboten für den allgemeinen Kfz-Verkehr</li> </ul>				
<b>Umsetzungsprogramm</b>				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

<b>Kfz-Verkehr</b>				
K2	Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im zentralen Stadtgebiet			
<b>Hintergrund</b>				
Neben der Gewährleistung der Erreichbarkeit aller Quell- und Zielorte für den allgemeinen Kfz-Verkehr, sind insbesondere in der Innenstadt die Belange weiterer Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Das Straßennetz der Stadt Schwelm ist im Bestand sehr stark auf den Verkehrsablauf im MIV ausgelegt. Im Zuge des Mobilitätskonzepts soll der Umweltverbund gefördert werden.				
<b>Kurzbeschreibung</b>				
Die Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens steht in unmittelbarer Verbindung zur Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten. Grundsätzlich können zwei Betrachtungsfälle unterschieden werden. Zum einen sollen Maßnahmen auf das heutige bzw. kurzfristige Mobilitätsverhalten der Menschen abzielen. Ziel dabei ist es, dass einzelne Fahrten zukünftig nicht mehr mit dem privaten Pkw durchgeführt werden, da es geeignete und attraktive Alternativen gibt. Zu diesem Zeitpunkt besitzt ein Haushalt möglicherweise noch zwei oder mehr private Pkw, die jedoch seltener genutzt werden. Langfristig sollte die Änderung des Mobilitätsverhaltens, im Sinne eines regelmäßigen Umstiegs auf alternative Mobilitätsformen, einen Einfluss auf den Pkw-Besitz haben.				
<b>Zielsetzung</b>				
<p>➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur</p> <p>➡ Förderung einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl</p>				
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>				
Mögliche Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen, funktionieren nach dem Push- und Pull-Prinzip. Es ist eine Kombination aus restriktiven Maßnahmen (Push), die beispielsweise aktiv in den Komfort bei der Nutzung des privaten Pkw eingreifen, und Angeboten von flexiblen und attraktiven Alternativen (Pull) auf der gewünschten Relation.				
<u>Restriktive Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs:</u>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkere Berücksichtigung der Belange des Umweltverbunds beim Straßenausbau</li> <li>▪ Entschleunigung des Kfz-Verkehrs</li> <li>▪ Reduzierung des Parkraums/Einrichtung von Parkverboten</li> <li>▪ Erhöhung der Geschwindigkeitskontrollen</li> <li>▪ Anpassung von Parkgebühren (u. a. Anwohnerparken)</li> </ul>				
<u>Maßnahmen zu Angeboten und zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens:</u>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung des Besetzungsgrades (z. B. bei Beschäftigten)</li> <li>▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten</li> <li>▪ Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen (Aufenthaltsqualität)</li> </ul>				
<b>Umsetzungsprogramm</b>				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	mittel-hoch			

### 7.4.3 Handlungsempfehlungen

Die in Tabelle 13 dargestellten Handlungsempfehlungen sind als zusammenfassende Darstellung der betrachteten Handlungsfelder zum fließenden Kfz-Verkehr zu verstehen. Sie stellen die Grundlage für weitere Handlungsschritte in Schwelm dar. Für den fließenden Kfz-Verkehr ergeben sich häufig weitere Anpassungsbedarfe, wenn Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs umgesetzt werden sollen.

Tabelle 13: Handlungsempfehlungen Kfz-Verkehr

Handlungsempfehlung	Verweis Steckbrief
Überprüfung und Erneuerung der Markierung von Fahrstreifen und Verkehrsführungen, insbesondere in Knotenpunktbereichen (z. B. Untermauerstraße)	K1, K2
Überprüfung von konfliktträchtigen Knotenpunkten durch Verkehrsbeobachtungen oder Leistungsnachweise	K2
Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. Geschwindigkeitskonzept)	K1

## 7.5 Weitere Handlungsempfehlungen

### 7.5.1 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume kann dann über verschiedene Indikatoren beurteilt werden. Dies sind vor allem eine große Anzahl von Menschen in Gruppen, verschiedene Altersstufen, unterschiedliche Aktivitäten und eine soziale Kommunikation.

Eine attraktive Innenstadt als Wohn-, Arbeits- und Freizeitumfeld bietet Lebens- und Bewegungsraum für alle Bevölkerungsgruppen. Hierzu gehören neben Erholungs- und Spielflächen auch attraktiv gestaltete Plätze im öffentlichen Raum. Diese dienen der Bevölkerung als Treffpunkte zum Verweilen und sozialen Miteinander. Hierzu gehört auch die Möglichkeit zur Veranstaltung von Festen (z. B. Heimatfest). Zudem gehören bspw. die Schaffung breiterer Gehwege als „Flaniermeile“, der Ausgleich von Höhenunterschieden durch Treppenstufen und Rampen, die Bereitstellung von Bänken oder die Reduzierung von Fahrbahnbreiten dazu. Diese dient u. a. der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und somit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit.

Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann, ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Dabei lassen sich manchmal Sitz- und Spielelemente auch kombinieren (z. B. Balancierbalken, der auch als Bank genutzt werden kann).

Im Hinblick auf die Erweiterung des Angebots an Sitz- und Spielgelegenheiten sind zunächst die relevanten Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen von älteren Menschen und Kindern zu identifizieren. Erste Hinweise geben Nutzungseinrichtungen, die für Senioren (Senioreneinrichtung, kirchliche Einrichtung) oder für Kinder (schulische Einrichtung, Freizeiteinrichtung) von Bedeutung sind. Im Idealfall erfolgt die Identifizierung im Rahmen eines partizipativen Prozesses (z. B. Fußverkehrs-Check) gemeinsam mit der Zielgruppe der älteren Menschen oder der Kinder – ggf. gemeinsam mit deren Eltern. Im nächsten Schritt muss dann erarbeitet werden, an welchen Punkten eine Aufstellung von Sitz- und Spielgelegenheiten sinnvoll möglich ist. Hierbei sollte die Aufenthaltsqualität des Umfelds sowie die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des Aufstellungsortes berücksichtigt werden. Die Barrierefreiheit



(Freihaltung von Fußgängerachsen) darf jedoch durch die Aufstellung nicht beeinträchtigt werden.

### 7.5.2 Mobilitätsmanagement

Die Schaffung von attraktiven Angeboten im Umweltverbund bildet die allgemeine Grundlage zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. In Zusammenarbeit mit relevanten Akteurinnen und Akteuren sind neue Projektideen (z. B. Einrichtung, Mobilitätszentrale, Mobilitäts-App, Elektromobilität, nutzergruppenspezifisches Mobilitätsmanagement) zu entwickeln.

Die Schaffung von attraktiven Angeboten bedarf nicht nur einem Anstoß seitens der Stadtverwaltung und Einbindung relevanter Akteure, vielmehr müssen Projektideen kontinuierlich weiterverfolgt und optimiert werden. Die Verwaltung sollte hierbei eine Vorbildfunktion einnehmen. Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement bedarf einer regelmäßigen Evaluierung geschaffener Angebote, aber auch Überprüfung weiterer notwendiger Aktivitäten zur Steigerung der Nachfrage nach bestehenden Angeboten.

Mögliche Formen des Mobilitätsmanagements sind:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement.
- Schulisches Mobilitätsmanagement (z. B. Schulwegpläne, Fahrradtraining, Mobilitätsschulung, Schulwegdetektive, Laufbus).
- Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (u. a. Seniorinnen und Senioren, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen).
- Verkehrsmittelspezifisches Mobilitätsmanagement (z. B. Busstraining, E-Bike-/Pedelectraining, Testfahrten mit Sharing-Fahrzeugen).
- Kommunikationskampagnen zur Förderung objektiver und subjektiver Sicherheit im Straßenverkehr.

### 7.5.3 E-Ladeinfrastruktur

Bei E-Ladeinfrastruktur ist zunächst zwischen Lademöglichkeiten für E-Pkw und E-Bikes zu unterscheiden. Für beide Infrastrukturen bestehen unterschiedliche Potenziale. Die Wahl geeigneter Standorte hängt zudem von verschiedenen Rahmenparametern ab.

#### Pkw-Ladeinfrastruktur

Insbesondere auf den zentralen städtischen Parkplätzen und in den Wohnstraßen der Innenstadt besteht ein hohes Potenzial zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Pkw. Zum einen stellen Besucherinnen und Besucher der Innenstadt eine potenzielle Nutzergruppe für Ladeinfrastruktur dar, zum anderen kann das Angebot von Ladeinfrastruktur an Wohnstandorten mit Bebauungsstrukturen, die häufig keine Stellplätze auf privaten Flächen beinhalten, die Anschaffung von E-Fahrzeugen bei den Anwohnenden steigern.

#### E-Bike-Ladeinfrastruktur

Im Gegensatz zu E-Pkw ist für Pedelects eine flächendeckende Ladeinfrastruktur auf Grund der ausreichenden Reiseweiten für

alltägliche Fahrradwege sowie der einfachen und schnellen Aufladung über eine konventionelle Steckdose (u. a. zuhause oder am Arbeitsplatz) nicht zwingend notwendig.

Für eine gute Sichtbarkeit und die Zugänglichkeit eines öffentlichen Angebots (vor allem für Ortsfremde) wird die Installation von Ladeinfrastruktur für Pedelecs an wichtigen Punkten im Stadtgebiet (ähnlich zu den Fahrradabstellanlagen) empfohlen. Grundsätzlich lässt sich Ladeinfrastruktur für Pedelecs gut mit weiteren Radservicestationen (vor allem Gepäckaufbewahrung) kombinieren.

## 8 Handlungsempfehlungen und innerstädtisches Parkraumkonzept

Eine zentrale Maßnahme zur Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehr ist das kommunale Parkraummanagement bzw. die Etablierung von Bewohnerparkzonen. Das Bewohnerparken ist dabei als Teil einer kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsstrategie zu sehen. Die Stadt Schwelm besitzt in der Innenstadt bereits eine Einteilung von drei Bewohnerparkzonen. Zudem ist in den entsprechenden Straßenabschnitten und auf den enthaltenen Parkplätzen eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe vorhanden.

Für eine Parkraumkonzeptionierung wurden Bereiche mit konkurrierender Parkraumnachfrage identifiziert (v. a. Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen/Besorgung, Freizeit), für die anschließend eine detaillierte Analyse durchgeführt wurde. Für die Analyse wurde das Parkraumangebot (Anzahl Parkstände), die Art der Bewirtschaftung (ohne Regelung, Parkscheibenregelung) sowie die Parkraumnachfrage (Belegung, ggf. mit Belegungsdauer) für den öffentlichen Straßenraum und im Gebiet vorhandene öffentlich zugängliche Parkflächen zu mehreren Zeitabschnitten erfasst und ausgewertet. Als Gebietsentwicklungen wurden zudem die Neubauten des Rathauses und des Kulturhauses berücksichtigt. Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Anpassungsnotwendigkeiten abgeleitet (Bewohnerparkzonen, Bewirtschaftungsgebiet, Bewirtschaftungsform, Wegweisung).

Insbesondere in direkter Nähe zur Fußgängerzone haben die Nachfrageerhebungen aus den Jahren 2021 und 2023 einen besonders hohen Parkdruck ergeben. Auffällig ist hier auch die häufige Überschreitung der zulässigen Höchstparkdauer von zwei Stunden. Insgesamt ist jedoch zu sagen, dass im betrachteten Untersuchungsgebiet immer freie Parkstände oder Stellplätze vorhanden sind.

Demnach gilt Parkraumbewirtschaftung als regulierende Maßnahme für ein nachhaltiges und positives Zukunftsbild einer Stadt oder eines Quartiers. Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie Abwägungen bei der Neuaufteilung von Straßenräumen sind den Bewohnenden der Quartiere umfassend zu kommunizieren.

Die Akzeptanz für Bewohnerparkgebühren kann essenziell durch eine transparente Darstellung der Reinvestitionen gesteigert werden. Denkbar sind hierbei politische Zweckbindungen für die Förderung des Umweltverbands, die Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. effektivere Nutzung bestehender Parkierungsanlagen, sowie die Förderung von Sharing-Angeboten.

Um Konflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und anderen Verkehrsarten zu vermeiden, ist es wichtig klare und allgemeinverständliche Regeln für das Abstellen von Kfz zu etablieren und deren Einhaltung mit Hilfe regelmäßiger Kontrollen zu überwachen. Ziel ist es, den Straßenraum möglichst verträglich für alle Verkehrsarten zu gestalten und die Behinderung anderer Verkehrsteilnehmenden durch den parkenden Kfz-Verkehr zu verhindern.

## 8.1 Steckbriefe

<b>Kfz-Verkehr Parken</b>	
<b>P1</b>	<b>Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt</b>
<b>Hintergrund</b>	
<p>Kfz müssen am Quell- und Zielort abgestellt werden (ruhender Kfz-Verkehr). Dabei sind verschiedene Nutzeransprüche zu unterscheiden. Während Anwohnende ihre Fahrzeuge auf privatem Grund oder im direkten Wohnumfeld abstellen und vor allem abends am Wohnstandort parken, haben Kunden/Besuchende in der Regel keinen festen Parkstand, wollen aber auch in unmittelbarer Nähe des Zielorts parken. Sie müssen sich im öffentlichen Straßenraum einen verfügbaren und geeigneten Parkstand suchen (Parksuchverkehr).</p> <p>Kommunen besitzen über das Parkraummanagement einen Einfluss auf den Parksuchverkehr, das Parkverhalten sowie die Verkehrsnachfrage und sogar die Verkehrsmittelwahl. Wesentliche Bausteine sind die Steuerung des Angebots und der Nutzung von öffentlichen und privaten Stellplätzen.</p>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	
<p>Parkraummanagement setzt sich aus vier Bausteinen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebotssteuerung (rechtliche Vorgaben),</li> <li>▪ Parkraumbewirtschaftung (privat, öffentlich zugänglich, öffentlich),</li> <li>▪ Informations- und Leitsysteme (z. B. Parkleitsystem),</li> <li>▪ Parkraumbewirtschaftung.</li> </ul> <p>Änderungen beim Parkraumbewirtschaftung werden sich zunächst im Rahmen des Parkraum- und Mobilitätskonzepts auf abschnittswisen Entfall von Parkmöglichkeiten in der Innenstadt im Zuge von Maßnahmen zur Förderung vom Fußgänger- und Radverkehr beschränken. Perspektivisch sollte nach Änderung des Bewirtschaftungskonzepts und unter Berücksichtigung weiterer Entwicklungen der Innenstadt (u. a. Bahnhof, Hallenbad) eine weitere Reduzierung der Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr zur Steigerung der Aufenthaltsqualität angestrebt werden.</p> <p>Die Festlegung einer Parkraumbewirtschaftung ist dabei kein einmaliger Planungsvorgang, sondern sollte aufgrund von Entwicklungsprozessen im Stadtgebiet einem stetigen Controlling (Analyse von Parkraumbewirtschaftung und -nachfrage mit anschließender zielgerichteter Anpassung der Steuerung) unterzogen werden.</p> <p><u>Bewohnerparken</u></p> <p>Parkraumbewirtschaftung gilt als ein Baustein eines kommunalen Parkraummanagements. Zum einen können durch geeignete Parkraumbewirtschaftung insbesondere in Bereichen, in denen verschiedene Nutzergruppen um den vorhandenen Parkraum konkurrieren, Interessenskonflikte reduziert werden. Zum anderen stellt die Parkraumbewirtschaftung eine Maßnahme zur Zielerreichung bei der Städtebau- und Mobilitätsentwicklung dar.</p> <p>Ein Element der Parkraumbewirtschaftung ist die „Sonderparkberechtigung“, zu der das Bewohnerparken zählt. Dies ist durch die StVO bzw. die VwV-StVO geregelt und kann angeordnet werden, wenn in einem städtischen Quartier ein erheblicher Parkraumangel, aufgrund fehlender privater Stellflächen und eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks, besteht.</p> <p>Mögliche Anordnungsprinzipien für Bewohnerparken sind das Trennprinzip, das Mischprinzip und das Wechselprinzip. Beim Trennprinzip werden Parkstände im öffentlichen Raum – straßenzug- oder parkplatzweise – exklusiv für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert. Andere Nutzergruppen müssen auf die übrigen öffentlichen Parkstände ausweichen. Diese können durch Parkgebühren oder Parkdauerbeschränkungen ebenfalls bewirtschaftet werden. Durch das Trennprinzip lässt sich die Parkraumnachfrage durch fremde Nutzergruppen in einem Gebiet steuern. Beim Mischprinzip werden die Bewohnerinnen und Bewohner grundsätzlich von vorhandenen Parkregelungen befreit. Beim Wechselprinzip gilt diese Befreiung nur zu bestimmten Uhrzeiten. Dadurch wird eine bessere Bedienung der Parkraumnachfrage insbesondere von gebietsfremden Kurzzeitparkern ermöglicht.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<p>➡ Reduzierung des Parksuchverkehrs</p> <p>➡ Steuerung des Angebots und der Nutzung von öffentlichen Parkmöglichkeiten</p>	

## Gestaltungsmöglichkeiten

Für die Schwelmer Innenstadt setzt sich die Parkraumbewirtschaftung aus drei Zonen und vier Bewirtschaftungskonzepten zusammen. Im Rahmen von Evaluationen ist nach Umsetzung von Neuerungen und relevanten Entwicklungen (z. B. Bahnhof) zu prüfen, ob weitere Anpassungen notwendig sind.

### Bewirtschaftungsformen

Als Zonen lassen sich unbewirtschaftete Bereiche, Bereiche mit Beschränkung der Parkdauer (Parkscheibe) und Bereiche mit Parkgebühren (Parkschein, perspektivisch Schrankenanlagen) unterscheiden. Im Sinne des Bewirtschaftungskonzepts lässt sich zudem der mit Parkgebühren bewirtschaftete Bereich noch in Haupttarif und Kurzzeitparken (30 Minuten) unterteilen.

Eine Anpassung des Bewirtschaftungskonzepts wird nur durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit von der Bürgerschaft akzeptiert. Der Grundstein für die Akzeptanz einer monetären Bewirtschaftung wurde bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erstellung des Parkraum- und Mobilitätskonzepts gelegt.

### Informations- und Leitsysteme

Ergänzend zu einer umfassenden Information über die Einführung von Änderungen sollte eine dauerhaft verfügbare Information zu den bestehenden Regelungen und Zonenabgrenzungen vorhanden sein. Zu solchen Informationen zählen, neben Online-Präsenz, Aushängen und Flyern auch lokale, im Straßennetz verfügbare Informationen. Bereits heute besitzt die Stadt Schwelm ein Beschilderungssystem, das externe Besucherinnen und Besucher in das Stadtzentrum leitet und in der Kernstadt Hinweise auf vorhandene Parkierungsanlagen gibt. Dieses Wegweisungssystem ist in Bezug auf Änderungen im Parkraumangebot und unter Berücksichtigung von Nutzungskonzepten regelmäßig zu überprüfen und ggf. anzupassen.

### Nutzungskonzept

Als Nutzungskonzept zum Parken in der Innenstadt sind Überlegungen zur Unterbringung von bestimmten Nutzergruppen zu verstehen. Ziel des Parkraumkonzepts ist die Attraktivierung der Innenstadt für Kundinnen und Kunden unter Berücksichtigung der Belange von Anwohnenden und Beschäftigten der Innenstadt. Die Konzeptideen basieren auf der Entzerrung der Nutzergruppen. Beschäftigte der Innenstadt, die über einen längeren Zeitraum anwesend sind, sollen zukünftig auf den entfernteren Parkierungsanlagen (z. B. Parkplatz Hallenbad) untergebracht werden, damit Stellplätze in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone durch Kundinnen und Kunden nutzbar sind. Über die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen zum Parken in nähergelegenen Zonen und der Möglichkeit einer Anmietung von Stellplätzen sind weitere Gespräche notwendig.

## Umsetzungsprogramm

Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

<b>Kfz-Verkehr Parken</b>				
P2	Optimierung der Beschilderungen zur Parkraumausweisung und Kennzeichnung der Bewirtschaftungsformen			
<b>Hintergrund</b>				
<p>Kfz müssen am Quell- und Zielort abgestellt werden (ruhender Kfz-Verkehr). Dabei sind verschiedene Nutzeransprüche zu unterscheiden. Während Anwohnende ihre Fahrzeuge auf privaten Grund oder im direkten Wohnumfeld abstellen und vor allem abends am Wohnstandort parken, haben Besucherinnen und Besucher in der Regel keinen festen Parkstand, wollen aber auch am liebsten in unmittelbarer Nähe des Zielorts parken. Sie müssen sich im öffentlichen Straßenraum einen verfügbaren und geeigneten Parkstand suchen (Parksuchverkehr).</p>				
<b>Kurzbeschreibung</b>				
<p>Eine Optimierung der Beschilderung zur Parkraumausweisung und Kennzeichnung der Bewirtschaftungsform setzt sich aus Maßnahmen zur Wegweisung und Handlungsempfehlung zur Verbesserung von Verständlichkeit und Erkennbarkeit der geltenden Regelung zusammen.</p> <p>Die vorhandene Beschilderung der Regelungen für den ruhenden Kfz-Verkehr ist an vielen Stellen unverständlich und überladen.</p>				
<b>Zielsetzung</b>				
<p>➡ Reduzierung des Parksuchverkehrs</p> <p>➡ Verbesserung der Erkennbarkeit und Verständlichkeit von Regelungen</p>				
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>				
<u>Beschilderung</u>				
<p>Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und auf öffentliche Parkieranlagen sollten möglichst erkennbar und übersichtlich beschildert werden. Denkbar sind dabei Zonenbeschilderungen (z. B. eingeschränkte Haltverbotszone), die angeordnet sind, wo in eine Zone eingefahren wird. In dieser gelten dann überall die gleichen Regelungen. Sonderparkberechtigungen können hierbei über Zusatzzeichen gekennzeichnet werden. Für die Straßenreinigung können weiterhin abschnittsweise Haltverbotsschilder aufgestellt werden.</p>				
<u>Wegweisung</u>				
<p>Mit Hilfe eines städtischen Parkleitsystems wird der Parksuchverkehr möglichst stadtverträglich zu den großen Parkieranlagen (Parkhäuser und Parkplätze) geführt. In Ergänzung dazu soll eine angepasste Parkraumbewirtschaftung (siehe Steckbrief P1) eine Nutzung der großen, am Rande der Innenstadt liegenden Parkieranlagen vor allem von Langzeit- und Dauerparkern bewirken, sodass die kleineren Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Besucherinnen und Besucher sowie Kurzzeitparker zur Verfügung stehen.</p>				
<b>Umsetzungsprogramm</b>				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			

<b>Kfz-Verkehr Parken</b>				
P3	Regelmäßige Parkraumkontrollen			
<b>Hintergrund</b>				
Verkehrsrechtliche Anordnungen zeigen erst dann ihre volle Wirksamkeit, wenn sie auch eingehalten werden. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmende, sodass ein rücksichtvolles Miteinander im Straßenverkehr gewährleistet werden kann. Falsch abgestellte Fahrzeuge können die Wegedurchlässigkeit und/oder die Barrierefreiheit einschränken und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten Personen verängstigen.				
<b>Kurzbeschreibung</b>				
Unabhängig von der Art der Parkraumbewirtschaftung gehört eine konsequente Parkraumkontrolle zu einem Parkraumkonzept. Nur Kontrollen ermöglichen der Stadt die Einhaltung von geltenden Regelungen. Die Kontrollen sollten sich dabei nicht ausschließlich auf die Überprüfung der Einhaltung von Parkzeiten und Parkgebühren beziehen. Vielmehr sollte die Präsenz des Ordnungsamtes auf die Verkehrssituation für den Fußgänger- und Radverkehr verbessern. Dazu wird allgemein eine Intensivierung der Parkraumkontrolle empfohlen, sodass die Verkehrsinfrastrukturanlagen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden uneingeschränkt genutzt werden können				
<b>Zielsetzung</b>				
<p>➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur</p> <p>➡ Förderung eines regelkonformen Verkehrsverhaltens</p>				
<b>Gestaltungsmöglichkeiten</b>				
<p>Die Mitarbeitenden des Ordnungsamtes sind bereits heute mit der Überprüfung der Einhaltung der geltenden Parkscheibenregelung in der Schwelmer Innenstadt beauftragt. Bei Einführung neuer Bewirtschaftungsformen ist das beauftragte Personal entsprechend zu schulen.</p> <p>Bei Einführung von digitalen Zahlungsformen sind zudem entsprechende Kontrollmöglichkeiten, z. B. mobile Geräte, auf denen alle relevanten Informationen abrufbar sind, vorzuhalten. Gegebenenfalls ist es bei Parkscheinautomaten in Kombination mit mobilen Zahlungsoptionen sinnvoll ein Dienstleistungsunternehmen mit der Wartung und vor Ort Kontrolle zu beauftragen. Die Optionen sind im Rahmen der Umsetzung von Neuerungen zu eruieren.</p>				
<b>Umsetzungsprogramm</b>				
Zeithorizont	Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittel- bis langfristig	Daueraufgabe
Umsetzungspriorität	hoch			



## 8.2 Allgemeine Maßnahmen

Neben der Optimierung des Zonen- und Bewirtschaftungskonzepts und Betrachtung von konkreten Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf die zentralen Parkieranlagen in der Innenstadt werden für die Stadt Schwelm weitere Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr empfohlen. Diese Maßnahmen ergeben sich vorrangig aus der Betrachtung des begrenzten Straßenraums im Hinblick auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

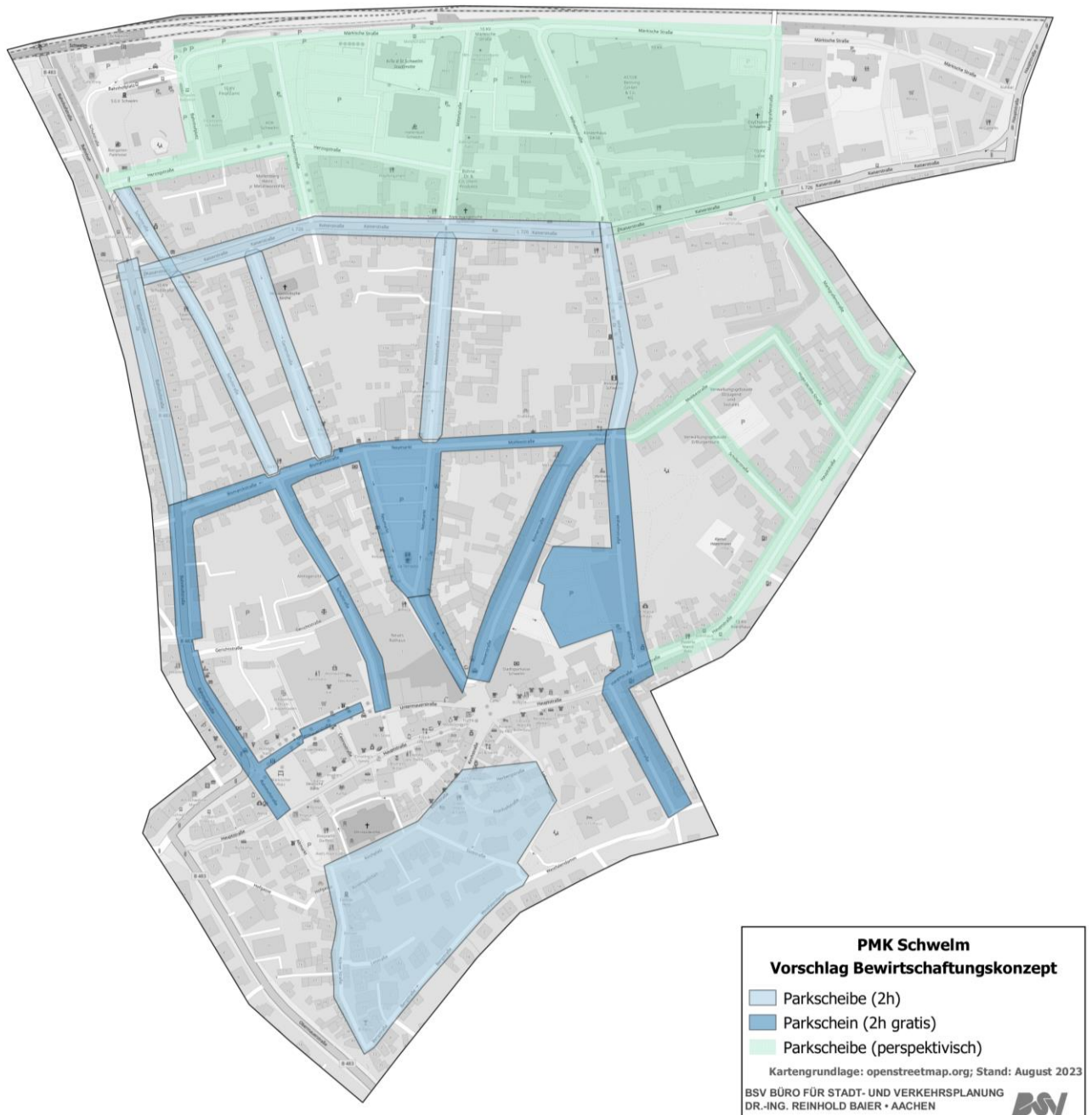
Die im Folgenden aufgezeigten Handlungsempfehlungen betreffen zunächst die Schwelmer Innenstadt, sind jedoch grundsätzlich auf weitere Anwendungsfälle im Stadtgebiet übertragbar.

- Begrünung der Straßenräume durch z. B. Baumscheiben,
- Aufhebung halbseitiges Gehwegparken zugunsten der Gehwegbreiten,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs bei Sanierung.

## 8.3 Zonen- und Bewirtschaftungskonzept

Die Zonenabgrenzung des Bewohnerparkens sollte im Sinne einer Transparenz gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern erfolgen. Die Ergebnisse der durchgeführten Parkraumerhebungen zeigen, dass die derzeitige Zonenabgrenzung nicht ideal auf die Belange der einzelnen Nutzergruppen (u. a. Anwohnende, Beschäftigte, Kundinnen und Kunden) zugeschnitten ist. Darüber hinaus können auf Grundlage der genannten Ergebnisse und aus den umfassenden Rückmeldungen aus der Bürgerschaft und von Interessensvertretern der Innenstadt Handlungsempfehlungen für die Anpassung des Bewirtschaftungskonzepts in der Innenstadt gemacht werden.

Mögliche Formen der Parkraumbewirtschaftung umfassen die zeitliche Beschränkung der Parkdauer (Parkscheibe), Sonderparkberechtigungen (z. B. Bewohnerparken), Parkgebühren (Parkschein) oder Zugangsbeschränkungen (z. B. Beschränkung von zusammenhängenden Parkflächen).



**Bild 35: Vorschlag für die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt**

### 8.3.1 Parkscheibenregelung

Die Schwelmer Innenstadt wird im Bestand mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Die zulässige Höchstparkdauer beträgt derzeit zwei Stunden und in allen bewirtschafteten Bereichen gibt es Sonderparkberechtigungen für Bewohnerinnen und Bewohner.

Insbesondere auf den Parkieranlagen Neumarkt und Wilhelmsplatz kommt es gemäß den Parkraumerhebungen und den Informationen der Stadtverwaltung regelmäßig zu Überschreitungen der zulässigen Höchstparkdauern. Dabei wird häufig die Parkscheibe „weitergedreht“. Ein solches regelwidriges Verhalten ist durch das Ordnungsamt der Stadt Schwelm nur schwer erkennbar und lässt sich im Zweifel nicht beweisen. Durch die verlängerten Parkzeiten gibt es einen geringeren Wechsel in den Parkvorgän-

gen. Dieses regelwidrige Langzeitparken in der zentralen Innenstadt führt dazu, dass Kundinnen und Kunden des Einzelhandels und der Dienstleistungseinrichtungen in und um die Fußgängerzone auf bereits stark ausgelastete Parkieranlagen treffen und schwieriger einen Stellplatz finden.

In Straßenräumen, die nicht in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone liegen, funktioniert die bestehende Parkscheibenregelung besser als an den zentraleren Standorten. Der Großteil der abgestellten Fahrzeuge sind Bewohnerfahrzeuge. Hierbei finden sich sowohl Fahrzeuge, die in ihren Nutzungsmustern einer berufstätigen Person entsprechen (Auspendelnde) aber auch unbewegten und kurzzeitig bewegte Bewohnerfahrzeuge. Pauschal lässt sich eine Auslastung von durchgängig rund 30 % der Parkstände (im Bereich zwischen Bismarckstraße und Neumarkt und Kaiserstraße) durch Bewohnerfahrzeuge ermitteln. Die übrigen Parkstände sind im Tagesverlauf überwiegend durch kurz- und mittellang abgestellte Fahrzeuge belegt.

Es wird empfohlen die Parkscheibenregelung für die Straßenräume nördlich der Bismarckstraße, Neumarkt und Moltkestraße beizubehalten und punktuell sogar zu erweitern. Im Vergleich zur Bestandssituation sollten die Parkstände an der Bahnhofstraße, der nördliche Bereich der Schulstraße, die Kaiserstraße zwischen Bahnhofstraße und Wilhelmstraße sowie die Wilhelmstraße zwischen Moltkestraße und Kaiserstraße in das bewirtschaftete Gebiet eingebunden werden.

Der Vorschlag für die Zonenabgrenzung kann Bild 35 entnommen werden.

### 8.3.2 Parkscheinregelung

Im zentralen Innenstadtbereich wird zukünftig eine Bewirtschaftung mit Parkschein empfohlen. In Abstimmung mit relevanten Akteuren der Schwelmer Innenstadt und im Hinblick auf die Attraktivität der Innenstadt im Vergleich zu umliegenden Kommunen wurden dazu konkrete Gestaltungsmöglichkeiten erarbeitet. Die technische Umsetzung einer Parkscheinregelung ist in Rahmen des späteren Umsetzungsprozesses zu erarbeiten.

#### Gebietsabgrenzung

Die Parkscheinregelung wird im Wesentlichen für die zentrale Innenstadt vorgeschlagen. Dabei sind alle Straßenabschnitte nördlich der Fußgängerzone bis einschließlich Bismarckstraße, Neumarkt und Moltkestraße sowie zwischen Bahnhofstraße und Wilhelmstraße, beide miteingeschlossen, einzubinden. Ebenso einzubinden sind die Parkmöglichkeiten auf dem Märkischen Platz sowie dem Neumarkt und dem Wilhelmsplatz. Ausgenommen von dem Gebiet mit Parkscheinregelung sind die privaten Parkieranlagen der Sparkasse und des Schwelm-Centers. Die Abgrenzung kann Bild 35 entnommen werden.

Die Handlungsempfehlungen für die städtischen Parkplätze Neumarkt und Wilhelmsplatz werden in Kapitel 8.5 näher ausgeführt.

#### Tarifkonzept

Das Tarifkonzept der Parkscheinregelung setzt sich aus zwei Bausteinen zusammen. Neben einer übergeordneten Tarifstruktur sind

Kurzzeitparkplätze einzurichten. Mögliche Standorte sind im Bereich des neuen Rathauses, am Kulturhaus und auf der Untermauerstraße am Märkischen Platz. Hier ist eine Höchstparkdauer von 30 Minuten (kostenfrei) vorgesehen, die über Parkscheinautomaten und eine App geregelt werden sollen.

Die übergeordnete Tarifstruktur sieht zudem für die ersten zwei Stunden kostenfreies Parken<sup>5</sup> (wie im Bestand) vor. Auch für diesen Zeitraum ist dann ein Parkschein am Parkscheinautomaten oder per App zu lösen. Dies kann über eine programmierte Schnellauswahl am Automaten im Sinne einer „Brötchentaste“ (hier: Schnellausgabe eines kostenfreien Parkscheins für 2h) erfolgen. Sollte die Parkdauer von zwei Stunden überschritten werden, ist ein kostenpflichtiger Parkschein nachzulösen. Die regelkonforme Nutzung dieser Regelung kann nur durch die Verknüpfung mit einer Kennzeichenerfassung oder über Schrankenanlagen – die jedoch vorrangig für in sich erschlossene Parkieranlagen denkbar sind – funktionieren.

Für die Tarifstruktur wird im Anschluss an den kostenfreien Zeitraum eine Gebühr von 0,50 € je angefangenen 30 Minuten vorgeschlagen. Zudem sollte entweder eine Höchstparkdauer (z. B. maximal vier oder fünf Stunden) oder eine Tarifgrenze (z. B. ab der fünften Stunde 1,00 € pro 30 Minuten) eingeführt werden.

Ob es zukünftig weiterhin einen Bewirtschaftungszeitraum (derzeit 8:00 bis 18:00 Uhr) geben soll, ist im Rahmen des Umsetzungsprozesses zu diskutieren. Es ist davon auszugehen, dass eine Bewirtschaftung zwischen 8:00 und 18:00 Uhr bzw. 20:00 Uhr eine ausreichende Reduzierung der Konflikte zwischen Anwohnenden und Externen erzielt.

## 8.4 Sonderparkberechtigungen

Innerhalb bewirtschafteter Bereiche können Sonderparkberechtigungen für verschiedene Nutzergruppen sinnvoll sein. Im Bestand gibt es in den Innenstadtbereichen mit Parkscheibenregelung bereits ein Bewohnerparken. Die Anwohnenden können gegen eine monatliche Zahlung von 30 € eine Parkerlaubnis für die Zone erhalten, in der sich ihr Wohnsitz befindet. Neben Berechtigungen für Anwohnende gibt es auch die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen für Handwerkerfahrzeuge, Beschäftigte oder Besuchende auszugeben.

### 8.4.1 Bewohnerparken

Um den Belangen der Anwohnenden in Bezug auf ihre im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge gerecht zu werden, ist zunächst die Zonenabgrenzung anzupassen. Besonders in der Bewohnerparkzone C (Schulstraße, Gartenstraße und Mittelstraße) sowie auf der Kaiserstraße und dem Abschnitt der Schulstraße, zwischen Herzogstraße und Kaiserstraße, besteht in den frühen Morgenstunden (5:00 Uhr und 7:00 Uhr) ein besonders hoher Parkdruck. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei den parkenden Fahrzeugen um größtenteils Bewohnerfahrzeuge handelt. In der Parkzone B befinden sich überwiegend Parkstände ausschließlich für die Bewohnenden. Es wird empfohlen diese Exklu-

<sup>5</sup> Dieser Vorschlag wurde auch im Zuge der Abstimmung mit der Werbegemeinschaft Schwelm e. V. eingebracht.

sivität der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr der Anwohnenden beizubehalten.

In den übrigen beiden Bewohnerparkzonen sind alle mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkstände und Stellplätze für Bewohnerfahrzeuge der entsprechenden Zone freigegeben.

Neben der Zonenabgrenzung spielen häufig die Nutzungskonflikte zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern und Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt eine wichtige Rolle. Insbesondere in der Innenstadt konnten zu den stärksten Nachfragezeiten (Vormittag ca. 11 Uhr und Nachmittag ca. 17 Uhr) hohe Auslastungen sowohl durch externe Fahrzeuge als auch Bewohnerfahrzeuge festgestellt werden.

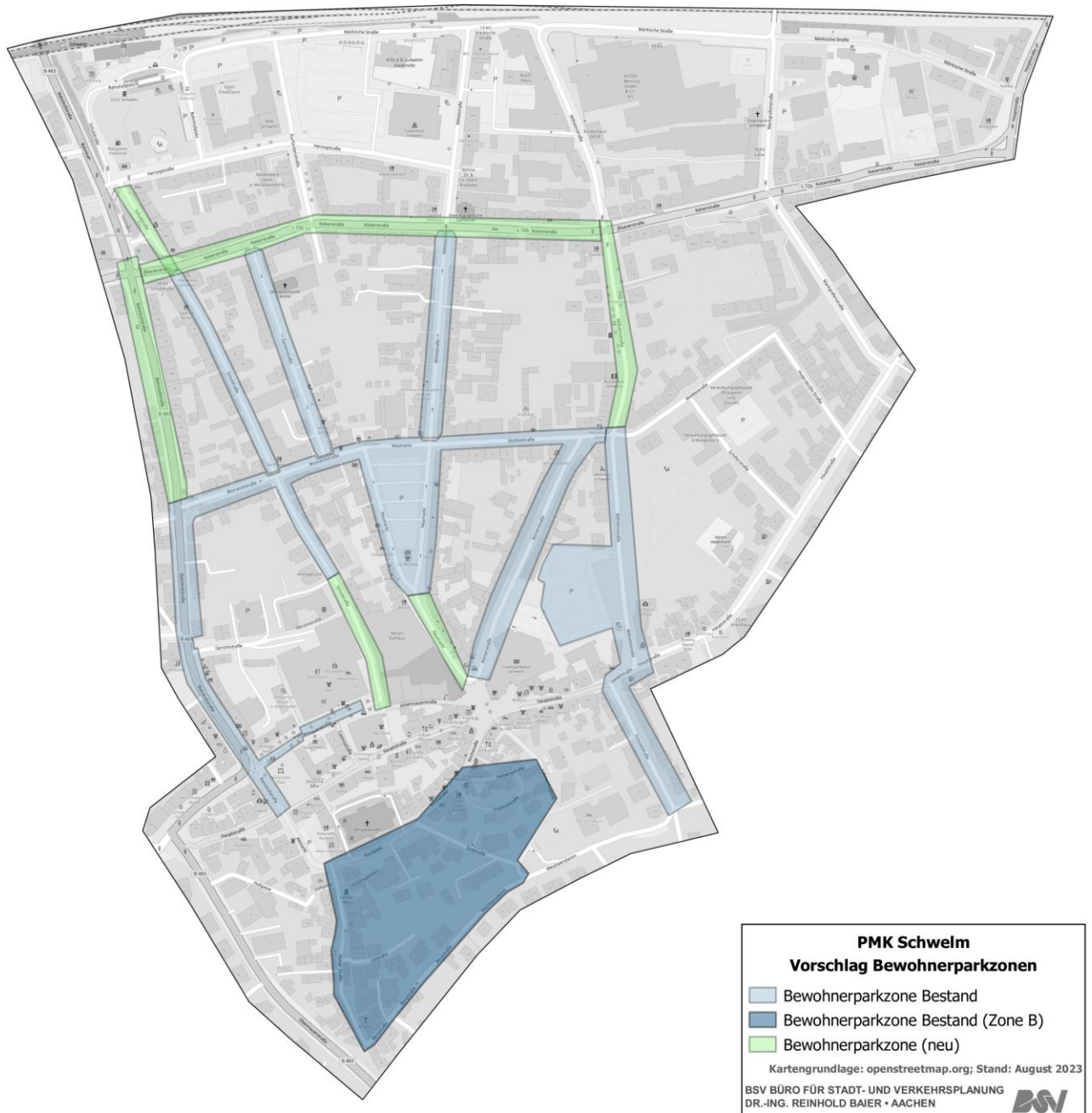
Für die zentrale Innenstadt wird empfohlen eine Differenzierung von Parkständen und Stellplätzen mit und ohne Bewohnerfreigabe einzuführen. Dabei sind besonders Flächen, die tagsüber attraktiv für den Besucherverkehr der Fußgängerzone sind, von „Dauerparkern“ freizuhalten.

In Verbindung mit der Anpassung der Bewohnerfreigaben wird empfohlen, einige Straßenabschnitte und Parkmöglichkeiten exklusiv für Bewohnerparken auszuweisen. Dies sollte insbesondere dort umgesetzt werden, wo häufige Parkwechsel stattfinden und es Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr oder Radverkehr im Mischverkehr oder auf Fahrbahnniveau gibt.

Ein sinnvoller Bereich, in dem eine Differenzierung von für Bewohnende freigegebenen, nicht freigegebenen und exklusiven Parkmöglichkeiten umgesetzt werden sollte ist der Neumarkt. Der Parkplatz besitzt ein besonders hohes Potenzial für Besucherverkehre und es sind weitestgehend konfliktfreie Parkvorgänge möglich. In den Straßenräumen am Neumarkt (westlich und östlich des Parkplatzes) hingegen besteht ein höheres Konfliktpotenzial bei Parkvorgängen am Fahrbahnrand. Hier wird die Ausweisung von exklusiven Parkständen für Bewohnerfahrzeuge empfohlen.

Der Vorschlag für die zukünftige Abgrenzung der Bewohnerparkzonen der Innenstadt kann Bild 36 entnommen werden. Demnach wird empfohlen den Bereich der Schulstraße, zwischen Herzogstraße und Kaiserstraße, sowie die Kaiserstraße zwischen Bahnhofstraße und Wilhelmstraße (gemäß Kapitel 8.3.1 mit Parkscheibenregelung) in die Bewohnerparkzone einzubinden. Zudem wird mindestens eine Zusammenführung der bisherigen Zone A und C (zentrale und nördliche Innenstadt, vgl. Anhang 7) empfohlen, sodass zukünftig eine Bewohnerparkzone zwischen Fußgängerzone bis einschließlich Kaiserstraße und eine im Bereich südlich der Fußgängerzone besteht. Es ist zu prüfen, ob die Ausweisung einer einzigen großen Bewohnerparkzone sinnvoll ist.

Die Ziele der Regelungen für das Bewohnerparken sind die Verbesserung der Verständlichkeit und Schaffung einer Transparenz für alle Nutzenden.



**Bild 36: Vorschlag für die Abgrenzung der Bewohnerparkzonen (hellblau und grün als Zone 1 und dunkelblau als Zone B)**

Eine Erweiterung der Bewohnerparkzonen bis zum Bahnhof bzw. bis zur Markgrafenstraße ist abhängig von weiteren Planungen zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt.

#### 8.4.2 Ausnahmegenehmigungen

Für die Schwelmer Innenstadt ist auch zukünftig zu gewährleisten, dass Bewohnende einer bewirtschafteten Zone ihr Fahrzeug mit einer Sonderparkberechtigung abstellen können. In Bezug auf weitere Nutzergruppen, die eine Ausnahmegenehmigung erhalten können, sind weitere Prüfungen vorzunehmen und Gespräche mit relevanten Akteuren zu führen. Handwerkerfahrzeuge können in der Regel ohne besondere Ausnahmegenehmigung für die Dauer ihrer dienstlichen Tätigkeiten innerhalb von Parkzonen parken.

Im Zuge der detaillierten Ausarbeitung des zukünftigen Bewirtschaftungskonzepts in der Innenstadt ist zu eruieren, ob bspw. für Beschäftigte in der Innenstadt ein Kontingent an Ausnahme genehmigungen z. B. für das Parken auf dem Neumarkt oder dem Wilhelmsplatz bereitgestellt werden kann. Dadurch könnten Wechselwirkungen zwischen Anwohnenden und Beschäftigten optimal genutzt werden, da die Stellplätze häufig nur nachts von Anwohnenden benötigt werden, da das Fahrzeug tagsüber für den Arbeitsweg genutzt wird. Diese Kapazitäten könnten dann bspw. als Kontingent für Beschäftigte bereitgestellt werden. Hier bedarf es weiterer Untersuchungen der Nutzungszeiten und Nutzergruppen im ruhenden Kfz-Verkehr.

## 8.5 Parkieranlagen

Ergänzend zu den vorherigen Ausführungen zum Zonen- und Bewirtschaftungskonzept, werden im Folgenden noch zusätzliche Erläuterungen zu den Parkieranlagen formuliert.

### 8.5.1 Wilhelmsplatz

Durch den Neubau des Kulturhauses an der Römerstraße und der Einrichtung von zugehörigen Parkflächen im Bereich des Wilhelmsplatzes, stehen auf dem Wilhelmsplatz zukünftig weniger Parkmöglichkeiten für den allgemeinen Kunden- und Besucherverkehr zur Verfügung.

#### *Hinweis:*

*Die Parkraumnachfrageerhebung im Jahr 2023 fand zu einem Zeitpunkt statt, an dem die Flächen für das Kulturhaus bereits beansprucht wurden und das Parken auf dem Wilhelmsplatz bereits eingeschränkt war. Bei der Erhebung wurde festgestellt, dass das heutige unmarkierte Parken zu regelwidrigen Parkvorgängen führt. So wurden Fahrzeuge aufgrund der fehlenden Markierung und der neuen Platzstruktur am Erhebungstag von anderen Fahrzeugen zugeparkt.*

Für den Wilhelmsplatz wird zunächst empfohlen eine Markierung der Stellplätze auszuarbeiten und umzusetzen. Dabei sind die topografischen Gegebenheiten der Platzfläche zu berücksichtigen. Ob eine Markierung des Parkplatzes zu einem geringeren oder größeren Stellplatzangebot führt, ist ohne detaillierte Ausarbeitung nicht abzuschätzen. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit der Parkieranlage sollte jedoch unbedingt eine Markierung erfolgen. Darüber hinaus bietet der Wilhelmsplatz ein besonderes Potenzial zur Entwicklung eines geordneten Parkplatzes. Es wird empfohlen auch hinsichtlich der Schaffung von mehr Stellplätzen den Wilhelmsplatz neu zu gestalten. Hierzu wird die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse unter Berücksichtigung aller relevanten Rahmenparameter empfohlen.

### 8.5.2 Bahnhof und Hallenbad

Die Parkmöglichkeiten am Bahnhof und der Parkplatz am Hallenbad sind derzeit weitestgehend unbewirtschaftet. Im Bahnhofsumfeld gibt es für Park-and-Ride ausgewiesene Parkflächen und auch der Parkplatz am Hallenbad wird, gemäß den Ergebnissen der Parkraumnachfrageerhebungen, von externen Langzeitparkern genutzt. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um Pendlerinnen und Pendler des ÖPNV handelt.



Der Parkplatz am Hallenbad bietet besonders hohe Potenziale für Bahnpendler/innen aber auch für Beschäftigte der Innenstadt. Im Bewirtschaftungskonzept (vgl. Kapitel 8.3) wurde bereits aufgezeigt, dass die zentrale Innenstadt zukünftig einer Bewirtschaftung zugeführt werden soll, die ein Langzeitparken – außer von Bewohnerinnen und Bewohnern - nicht mehr ermöglicht. Da davon auszugehen ist, dass nicht alle Beschäftigten der Innenstadt zukünftig auf alternative Mobilitätsformen umsteigen wollen und können, sind auch für diese Nutzergruppen Parkmöglichkeiten vorzuhalten.

In Abhängigkeit von den zukünftigen Plänen und Entwicklungen des Investors am Bahnhof und den Nutzungsentwicklungen im unmittelbaren Umfeld dieses Standorts sind bauliche Erweiterungen der Parkierungsanlagen zu prüfen.

### 8.5.3 Neumarkt

Der Neumarkt ist als besonders attraktive Parkierungsanlage in der Innenstadt zu sehen. Hier treffen besonders viele unterschiedliche Interessen von Nutzergruppen aufeinander. Der Parkplatz wird stark durch Anwohnende nachgefragt. Darüber hinaus stellt er für Kundinnen und Kunden der Fußgängerzone das erste Ziel bei der Parkplatzsuche dar. Im Zuge der Anpassung der Bewirtschaftungsformen in der Innenstadt, soll der Neumarkt zukünftig eine Parkscheinregelung (vgl. Kapitel 8.3.2) erhalten.

Für den Neumarkt wird zukünftig eine Erschließung über die westliche Straße empfohlen. Dazu erfolgte eine Umstrukturierung der Parkstände und eine Aufhebung der Einbahnrichtung auf der westlichen Straße. Auf der östlich angrenzenden Straße werden zukünftig reine Bewohnerparkstände am Fahrbahnrand vorgesehen. Um die Nutzungskonflikte auf dem Parkplatz zu reduzieren, wird empfohlen, nur noch die nördlichsten beiden Stellplatzreihen auf dem Neumarkt für Bewohnerparken freizugeben. Dadurch wird eine ganztägige Blockade der attraktiven ersten Reihen unterbunden. Denkbar wäre eine Freigabe des Neumarkts für Bewohnerfahrzeuge in den Nachtstunden. Der Neumarkt ist Teil der Betrachtungen im Rahmen der Schlüsselprojekte. In diesem Zusammenhang werden räumliche und bauliche Anpassungen vorgeschlagen. Die umfassenden Planungsgedanken sind in Kapitel 9.2.2 formuliert.

### 8.5.4 Parkhäuser

Neben den städtischen Parkierungsanlagen und den Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum bietet die Schwelmer Innenstadt auch weitere Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr in attraktiver Lage zur Fußgängerzone. Die Parkhäuser Schwelm-Center und Mühlenteich liegen beide unmittelbar an Zugängen zur Fußgängerzone und sind über das klassifizierte Straßennetz erreichbar. Beide Parkhäuser werden privat betrieben, sodass Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen nicht in den Tätigkeitsbereich der Stadtverwaltung Schwelm fallen. Im Sinne der Attraktivitätssteigerung der Parkhäuser sollten jedoch Modernisierungen vorgenommen werden, um den ruhenden Kfz-Verkehr aus dem öffentlichen Raum in dafür besser geeignete Parkbauten zu verlagern.

In Bezug auf die Einbindung in ein innerstädtisches Parkraumkonzept wird empfohlen, Gespräche mit den Parkausbetreibern be-

züglich der Tarifstrukturen und Wegweisung zu führen. Darüber hinaus sollte die Stadt Schwelm aktiv auf die Parkhausbetreiber zugehen und Abstimmung zu geplanten und möglichen Modernisierungsmaßnahmen durchführen. Eine Sanierung des Parkhauses am Schwelm Center ist vom Betreiber angekündigt worden.

## 8.6 Beschilderung und Parkleitsystem

Die Schwelmer Innenstadt besitzt bereits ein Wegweisungssystem für den ruhenden Kfz-Verkehr. Diese Beschilderung weist neben den Hinweisen auf einen allgemeinen Zielpunkt, z. B. Bahnhof, Altstadt, auf eine geeignete Parkierungsanlage hin. Neben den ausgewiesenen Parkierungsanlagen befindet sich jedoch auch ein großes Angebot an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Um eine bessere Übersicht über die Parkmöglichkeiten und geltenden Regelungen zu erhalten, werden im Folgenden zwei Bausteine näher betrachtet. Zum einen gilt es die Beschilderung der geltenden Regelungen einheitlicher und übersichtlicher zu gestalten, zum anderen ist das vorhandene Wegweisungssystem zu prüfen und anzupassen.

### 8.6.1 Beschilderung

Die Beschilderung der Bewirtschaftungsform und Sonderberechtigungen sollen vereinheitlicht werden. Die heutige Beschilderungsstruktur ist teilweise überladen und unverständlich. Insbesondere die Vielzahl an Haltverboten zu kurzen Zeiträumen, die aus den Uhrzeiten und Tagen für die Straßenreinigung resultieren, führen zu unübersichtlichen Beschilderungen.

Es wird empfohlen, die bewirtschafteten Bereiche als Zonen mit eingeschränktem Haltverbot auszuweisen. Diese Beschilderung gilt dann für die ganze Zone und muss nicht an jedem Knotenpunkt wiederholt werden. Im gesamten Gebiet gilt dann lediglich die Erlaubnis gemäß geltender StVO-Regeln zu halten. Das Zonenhaltverbot kann durch verschiedene Zusatzzeichen ergänzt werden. So kann im Bereich der Parkscheibenregelung die Freigabe für Bewohnende und die Freigabe für Parkvorgänge bis zu zwei Stunden bei Nutzung der Parkscheibe ergänzt werden. Im Bereich der Parkscheinregelung kann diese entsprechende Regelung als Zusatzzeichen ergänzt werden. In Straßenabschnitten, in denen das Parken ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner erlaubt werden soll bzw. diese Nutzergruppe ausgeschlossen werden soll, kann ebenfalls über die Zusatzzeichen die entsprechende Regelung kommuniziert werden.

### 8.6.2 Wegweisung

Erste Beschilderungen zum Park-and-Ride am Bahnhof gibt es bspw. schon auf der Talstraße. Weitere Parkmöglichkeiten in der Innenstadt sind dort noch nicht ausgewiesen, lediglich Hinweise auf den Zielort „Zentrum“ sind dort beschildert.

Im Zuge eines innovativen und an die örtlichen Gegebenheiten angepassten Parkleitsystems, sind zunächst die einzubindenden Parkierungsanlagen festzulegen. Es wird empfohlen alle größeren Parkierungsanlagen einzubinden. Dabei ist im Detail zu berücksichtigen, welche Nutzergruppen zukünftig in welchen Bereichen, also auf welchem Parkierungsanlagen untergebracht werden sollen.

Für die Schwelmer Innenstadt wird ein statisches Parkleitsystem empfohlen, das nach Möglichkeit über die derzeitige wegweisende Beschilderung hinausgeht. Einzubinden sind dabei folgende Parkierungsanlagen:

- Parkplatz am Hallenbad
- Park-and-ride am Bahnhof
- Wilhelmsplatz
- Neumarkt (Parkplatz)
- Parkhaus Schwelm-Center
- Parkhaus Mühlenteich

Eine Vorwegweisung sollte zudem bereits im übergeordneten Hauptstraßennetz erfolgen.

## 8.7 Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen im Rahmen des Parkraumkonzepts für die Schwelmer Innenstadt setzen sich aus Maßnahmen zusammen, die unmittelbar den ruhenden Kfz-Verkehr betreffen und die sich unmittelbar auf den ruhenden Kfz-Verkehr auswirken (Wechselwirkungen).

Handlungsempfehlung	Verweis Steckbrief
Neustrukturierung des Parkens am Fahrbahnrand durch Einbringung von Begrünung (Baumscheiben) in regelmäßigen Abständen	P1
Überprüfung und abschnittsweiser Entfall des halbseitigen Gehwegparkens	P1
Identifizierung von Platzflächen mit Potenzial zur Steigerung der Aufenthaltsqualität unter möglichem Entfall von Kfz-Parken	P1
Perspektivischer Entfall bzw. Neuordnung des straßenbegleitenden ruhenden Kfz-Verkehrs zugunsten der Gehwegbreiten und der Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur	P1
Einführung von Parkgebühren im zentralen Innenstadtbereich (Abgrenzung auf Bild 35 entnehmen)	P1
Anpassung der Beschilderung der Bewirtschaftungsform als Zonen (Eingeschränktes Haltverbot + Zusatzzeichen)	P1
Mindestens Zusammenführung und punktuelle Erweiterung der Bewohnerparkzonen C und A (Abgrenzung auf Bild 36 entnehmen), ggf. Ausweisung einer einzigen Bewohnerparkzone	P1,P2
Differenzierung der Stellplätze auf dem Neumarkt zwischen Bewohner frei und nur Parkschein	P1
Einführung von Straßenabschnitten mit reinem Bewohnerparken	P1
Ausarbeitung eines detaillierten, statischen Parkleitsystems unter Berücksichtigung der zukünftigen Bewirtschaftungsformen	P2
Durchführung einer erneuten Parkraumnachfrageerhebung nach ca. 3 Jahren nach Änderung des Bewirtschaftungskonzepts	P1, P3
Durchführung von Gesprächen mit Vertretern der Innenstadt zur Unterbringung von Beschäftigtenfahrzeugen (z. B. Ausnahmegenehmigung, Stellplatzanmietung, letzte Meile)	P1
Durchführung weiterer Untersuchungen zur Einführung von Ausnahmegenehmigungen für Beschäftigte der Innenstadt	(P1)
Markierung der Stellplätze auf dem Wilhelmsplatz	P1 ,P2

Erarbeitung eines Konzeptes zur Neu- bzw. Umgestaltung des Wilhelmsplatzes unter Abwägung der Belange der Verkehrsteilnehmenden	P1 ,P2
Überprüfung auf Einrichtung einer Schrankenanlage als Bewirtschaftungsform auf dem Wilhelmsplatz	P1
Durchführung von Gesprächen mit den Parkhausbetreibern Schwelm-Center und Mühlen- teich zu Tarifstrukturen und Modernisierungsmaßnahmen	P1, P2

## 9 Konkretisierung der Handlungsempfehlungen

Als Ergänzung zu den in Kapitel 7 und Kapitel 8 aufgezeigten Handlungsempfehlungen bezüglich gesamtstädtischer Mobilität und innerstädtischem Parken, werden im Folgenden Konkretisierungen dieser Empfehlungen im Form von Detailplanungen (Schlüsselprojekte) und Konkretisierungsvorschlägen gemacht.

Die Schlüsselprojekte sollte dabei die Konzeptphilosophie verdeutlichen und aufzeigen, wie die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln planerisch berücksichtigt werden können. Die Auswahl der betrachteten Teilbereiche erfolgte dabei in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung.

Die Konkretisierungsvorschläge stellen zudem aus der Beteiligung der Bürgerschaft abgeleitete Maßnahmenvorschläge dar.

### 9.1 Konkretisierungsvorschläge

Ergänzend zu den verkehrsmittelspezifischen Steckbriefen, weiterführenden Erläuterungen und allgemeinen Handlungsempfehlungen, werden die Rückmeldungen und Anregungen aus der Bürgerschaft (Online-Beteiligung und Workshops) in verortete Maßnahmenvorschläge überführt. Einzelmaßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind nicht Bestandteil dieses Katalogs. Entsprechende Rückmeldungen aus der Bürgerschaft wurden im Rahmen der Ausarbeitungen zum Parkraumkonzept (vgl. Kapitel 8) berücksichtigt. Die Maßnahmenvorschläge sind als mögliche Konkretisierungsvorschläge zu verstehen und müssen im Weiteren von der Stadtverwaltung geprüft, abgewogen und bei Bedarf detailliert weiter geplant werden.

Hinweise, die bereits im Rahmen der Online-Beteiligung genannt und in einem der beiden durchgeführten Workshops erneut thematisiert wurden, sind nicht mehrfach in der Tabelle aufgeführt. Ergänzend zu den konkreten Maßnahmenvorschlägen wurde wiederholt als übergeordneter Wunsch bei der Maßnahmenumsetzung die Berücksichtigung der Besonderheiten der Stadt Schwelm geäußert. Die Bürgerschaft wünscht sich, dass Maßnahmen in einer stadtspezifischen Dimensionierung und Priorisierung verfolgt werden. Die tabellarische Übersicht der Konkretisierungsvorschläge kann Anhang 11 entnommen werden.

### 9.2 Schlüsselprojekte

Im Rahmen von Detailbetrachtungen werden für Teilbereiche des Schwelmer Stadtgebiets drei Schlüsselprojekte ausgearbeitet. Dabei handelt es sich um Lagepläne im Maßstab 1:500, die eine Grobplanung zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen, vorrangig des Fuß- und Radverkehrs, enthalten. Die aufgezeigten Planungsansätze sollen als Beispielplanungen auch für weitere Abschnitte im Straßennetz und Teilbereiche im Stadtgebiet anwendbar sein. Zudem sind die Detailplanungen eher als Vorschläge für mögliche Umgestaltung und verkehrliche Anpassungen im Stadtgebiet, als eine konkrete Umsetzungsplanung zu verstehen.

In Abstimmung mit der Stadt Schwelm wurden als Schlüsselprojekte folgende Teilbereiche ausgewählt:

- Märkische Straße und Mittelstraße bis Neumarkt,
- Neumarkt (Parkplatz und Straßenräume) und Römerstraße bis zum Kulturhaus,
- Knotenpunkt Berliner Straße/Brunnenstraße/Milsper Straße/Hauptstraße.

Die Plandarstellungen zu den im Folgenden erläuterten Planungsvorschlägen können Anhang 12 entnommen werden.

Neben den dargestellten Planungsvorschlägen sollten in den weiteren Planungsstufen grundsätzlich auch Umweltaspekte wie Klima, Grün- bzw. Freiraumgestaltung berücksichtigt werden. Wichtige Faktoren sind hierbei Entsiegelung, Bepflanzung einschließlich Grünflächen sowie Maßnahmen für ein Risikomanagement im Hinblick auf Starkregen (Stichwort: „Schwammstadt“). Neben dem Thema Starkregen sollte zudem auch das Thema Hitze beachtet werden. Es sollte immer geprüft werden, ob eine Umsetzung entsprechend des „Cool-Street-Gedankens“ bzw. des Ansatzes „BlueGreenStreets“ folgend möglich ist.

### 9.2.1 Märkische Straße und Mittelstraße bis Neumarkt

Der Planungsvorschlag sieht eine Fahrradstraßenachse als Verbindung zwischen dem Bahnhof bzw. dem nördlichen Stadtgebiet und der Schwelmer Innenstadt auf der Märkischen Straße (Prinzenstraße bis Bahnhof) und der Mittelstraße zwischen Märkische Straße und Kaiserstraße sowie zwischen Kaiserstraße und Neumarkt vor. Der Kfz-Verkehr soll über ein Zusatzzeichen freigegeben werden.

Die Fahrradstraßen sind mit einer 4,00 m breiten Kernfahrbahn und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu Gehwegen bzw. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken am Fahrbahnrand zu gestalten.

Am Knotenpunkt Märkische Straße/Mittelstraße sollte eine Rechtsvor-Links-Regelung gelten, da hier zwei gleichrangige Fahrradstraßen verknüpft werden. An den beiden Knotenpunkten Mittelstraße/Herzogstraße und Mittelstraße/Neumarkt/Moltkestraße hat die Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen Vorrang. Die Knotenpunktbereiche sollten dabei rot eingefärbt werden, um diesen Vorrang zu verdeutlichen.

Am Knotenpunkt Mittelstraße/Kaiserstraße bleibt die Lichtsignalanlage bestehen und die Fahrradstraße unterbrochen. Da die Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung auf der Mittelstraße vorgesehen ist, ist der Einfahrtbereich für den Radverkehr am Knotenpunkt mit der Kaiserstraße durch entsprechende Markierungen zu kennzeichnen.

Die Herzogstraße wird gemäß dem empfohlenen Geschwindigkeitskonzept für die Innenstadt als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

In Bezug auf die Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs am Fahrbahnrand wird auf der gesamten Mittelstraße die Markierung eines einseitigen Längsparkstreifens mit Kennzeichnung der einzelnen Parkstände vorgeschlagen. Die Parkstände sollten dabei zur Aufwertung des Straßenraums durch Bäume unterbrochen sein.

### 9.2.2 Neumarkt und Römerstraße

Im Anschluss an die Fahrradstraße auf der Mittelstraße wird die Weiterführung der Fahrradstraße im östlichen Straßenraum des Neumarkts empfohlen. Der Abschnitt der Fahrradstraße am Neumarkt sollte eine Einbahnstraßenregelung haben, die für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben ist und in Fahrtrichtung Norden lediglich eine Freigabe für Anlieger ermöglicht. Im Knotenpunktbereich mit der Moltkestraße sind, ergänzend zur Rotfärbung, entsprechende Beschilderungen der zulässigen Fahrbeziehungen für alle Verkehrsarten vorzusehen. Auf der Fahrradstraße im Bereich des Neumarkts sollte zukünftig ausschließlich Bewohnerparken verortet sein, da dies die einzige Nutzergruppe ist, die diesen Abschnitt zukünftig nutzen darf, Lieferverkehre sollten für bestimmte Zeitbereiche freigegeben werden.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sollte der Parkplatz Neumarkt in Bezug auf seine Erschließung angepasst werden. Es wird empfohlen, den Parkplatz über einzelne Schleifen zu erschließen, die über die westliche Seite des Neumarkts angebunden werden. Dazu ist die dortige Fahrbahn zukünftig im Zweirichtungsverkehr befahrbar auszugestalten.

Ab der südlichen Spitze des Parkplatzes wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches empfohlen. Die straßenräumliche Gestaltung wäre hier anzupassen und die Kernfahrbahn einzuschränken. Die gewonnene Fläche kann für Stadtmobiliar und Fahrradparken genutzt werden, aber auch Umweltaspekte sind zu beachten und mögliche Flächen für Entsiegelung und Bepflanzungen vorzusehen.

Im Bereich des Rathausneubaus wird die Markierung und Ausweisung von Kurzzeitparken (maximal 30 Minuten) empfohlen. Auf der Römerstraße sollte der verkehrsberuhigte Bereich südlich der Zufahrt zum Sparkassenparkplatz beginnen bzw. enden und in eine Tempo 30-Zone übergehen.

### 9.2.3 Knotenpunkt Berliner Straße/Brunnenstraße/Milsper Straße/Hauptstraße

Als Beispiel für die Detailplanung eines komplexen Knotenpunkts unter stärkerer Berücksichtigung des Radverkehrs wurde der Knotenpunkt Berliner Straße/Brunnenstraße/Milsper Straße/Hauptstraße ausgewählt. Hier wird der Radverkehr in den Zufahrten zum Knotenpunkt auf der Fahrbahn geführt. Im Knotenpunktbereich ist aufgrund der vorhandenen Strukturen eine Überleitung des Radverkehrs in den Seitenraum sinnvoll. So könnte eine Erschließung aller Fahrbeziehungen gewährleistet werden. Bauliche Anpassungen am Querschnitt des vorhandenen Straßenraums wären im Bereich des Rechtsabbiegestreifens in der Berliner Straße sowie im Zuge der Einrichtung einer Mittelinsel zur Querung für Fuß- und Radverkehr vor dem Bypass auf der Milsper Straße notwendig. Darüber hinaus enthält der Planungsvorschlag die Markierung von Schutzstreifen auf der Hauptstraße in Richtung Innenstadt.



## 10 Umsetzungen und Evaluation

Das Parkraum- und Mobilitätskonzept für die Stadt Schwelm ist als Rahmenkonzept für die zukünftige Mobilitätsplanung der Stadt zu sehen. Die in Kapitel 7 und 8 aufgezeigten Handlungsempfehlungen sowie die tabellarischen Konkretisierungsvorschläge aus der Beteiligung der Bürgerschaft (Online-Beteiligung und zwei Workshops) sind dabei als Basis für weitere Konzeptionierungen und konkrete verkehrliche Planungen zu verstehen.

### 10.1 Maßnahmenpriorisierung

In Bezug auf eine mögliche Priorisierung von Handlungsfeldern und Maßnahmenansätzen werden der Verwaltung im Rahmen des Parkraum- und Mobilitätskonzepts Hinweise zur Definition von Umsetzungshorizonten sowie eine Priorisierungsstruktur an die Hand gegeben. Diese Strukturen soll dazu dienen, die aufgezeigten Handlungsempfehlungen hinsichtlich ihrer zu erwartenden Wirkung sowie eines realistischen Umsetzungshorizontes zu bewerten.

#### 10.1.1 Umsetzungshorizont

Als Grundlage für eine später notwendige Priorisierung von Maßnahmen, sind zunächst Umsetzungshorizonte für die im Parkraum- und Mobilitätskonzept enthaltenen Handlungsempfehlungen zu definieren. Der Verwaltung der Stadt Schwelm wird empfohlen die aufgezeigten Handlungsempfehlungen im Einzelnen zu prüfen und jeder Empfehlung einen realistischen Zeithorizont für die Umsetzung zuzuweisen.

Der Zeithorizont kann sich hierbei auf die erwartete Fertigstellung einer Maßnahme oder auch bereits auf die Durchführung eines Detailplanungsprozess beziehen. Eine Einstufung des Zeithorizonts erfolgt in der Regel qualitativ und kann wie folgt differenziert werden:

- **Sofortmaßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme wird unmittelbar nach Konzeptabschluss begonnen und soll innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden.
- **Kurzfristige Maßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme erfordert einen Zeitbedarf von rund drei Jahren.
- **Mittelfristige Maßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme erfordert einen Zeitbedarf von rund fünf Jahren.
- **Langfristige Maßnahme:** Die Konkretisierung bzw. Umsetzung einer Maßnahme erfordert einen Zeitbedarf von mehr als fünf Jahren.

Darüber hinaus gibt es immer auch Daueraufgaben, bei denen die Umsetzung der Maßnahme nicht an einen Umsetzungszeitpunkt geknüpft ist. Vielmehr handelt es sich um Maßnahmen, die durchgängig und dauerhaft umzusetzen sind.

### 10.1.2 Wirkungsabschätzung

Eine Wirkungsabschätzung ist als Weiterführung der im Parkraum- und Mobilitätskonzept aufgezeigten Handlungsempfehlungen vorzunehmen. Sie ist durch die Stadtverwaltung Schwelm vorzunehmen, sobald einzelne Handlungsempfehlungen aufgegriffen und zu Maßnahmen konkretisiert werden.

Es wird empfohlen die Wirkung an die Erfüllung der Leitziele zu knüpfen. Maßnahmen, die demnach einen besonderen Einfluss auf die Erfüllung der Zielsetzung besitzen, sollten entsprechend mit einer hohen Wirkung abgeschätzt werden.

Eine mögliche Einteilung der Wirkungen kann in einer 3-Stufen-Skala erfolgen:

- **gering:** Die Erreichung der verknüpften Ziele hängt nicht maßgeblich von der verfolgten Maßnahme ab.
- **mittel:** Die Erreichung der verknüpften Ziele hängt deutlich, jedoch nicht maßgeblich von der verfolgten Maßnahme ab.
- **hoch:** Die Erreichung der verknüpften Ziele hängt maßgeblich von der verfolgten Maßnahme ab.

### 10.1.3 Regelbasierte Priorisierung

Die Priorisierung der Maßnahmen kann auf Grundlage der definierten Umsetzungshorizonte und der Wirkungsabschätzung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmen erfolgen. Eine Möglichkeit der regelbasierten Priorisierung kann Tabelle 14 entnommen werden.

**Tabelle 14: Regelbasierte Abschätzung einer Priorisierung**

		Umsetzungshorizont			
		Sofortmaßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wirkungsabschätzung Handlungsfeld	gering	hoch	mittel	gering	gering
	mittel		hoch	mittel	
	hoch		hoch	mittel	

## 10.2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Bereits im Rahmen der Konzepterstellung fand eine wiederholte und umfassende Beteiligung der Bürgerschaft und relevanter Akteursgruppen statt. In Bezug auf die Konkretisierung und Umsetzung von Maßnahmen, die zukünftig aus den Handlungsempfehlungen des Parkraum- und Mobilitätskonzepts abgeleitet werden, ist diese transparente und aktive Öffentlichkeitsarbeit fortzusetzen.

Ausschlaggebend für die Akzeptanz von baulichen und verkehrlichen Veränderungen sowie eine perspektivische Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten der Schwelmer Bürgerinnen und Bürger, ist eine rechtzeitige Beteiligung relevanter Interessensgruppen. Dazu zählen neben der allgemeinen Öffentlichkeit, und den

Vertreterinnen und Vertretern der Politik, auch Expertenrunden, wie beispielsweise die Radwegekommission, die Werbegemeinschaft und das Stadtmarketing der Stadt Schwelm.

Die Kommunikationsstrategie sollte die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen der strategischen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Außendarstellung zusammenfassen. Bei der Wahrnehmung von verkehrlichen Veränderungen durch Maßnahmenumsetzung sollte ein Zusammenspiel aus sachlicher Wissensvermittlung (u. a. Umsetzungsstand, weitere Planungen, Angebotsbestand, Verkehrsregeln) und emotionaler Überzeugung (u. a. Aufklärung, Kampagnen, Wettbewerbe) verfolgt werden.

Insbesondere bei begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen sind die Kommunikationsinhalte sowie die einzusetzenden Medienkanäle genau zu planen und kontinuierlich anzupassen. Im Allgemeinen ist auf eine barrierefreie Kommunikation zu achten. Dies gilt nicht nur für gedruckte Medien, sondern vor allem auch für die städtische Internetseite. Aspekte wie einfache Sprache oder Skalierbarkeit der angebotenen Inhalte sind hier zu berücksichtigen

### **10.3 Monitoring**

Maßgeblich für den langfristigen Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen, unabhängig davon, ob es sich dabei um infrastrukturelle oder verhaltensspezifische Maßnahmen handelt, ist eine regelmäßige und umfassende Evaluation der Auswirkungen und Einflüsse der Maßnahmen.

Dazu sind neben der Funktionalität von baulichen und verkehrsrechtlichen Änderungen insbesondere die Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger zu betrachten. Die umgesetzten Maßnahmen sollten dabei die aufgestellten Zielsetzungen verfolgen. Die Evaluation sollte sowohl durch Prüfung durch die Stadtverwaltung als auch durch die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen, da eine erfolgreiche Verkehrsentwicklung nur durch das Verständnis und die Akzeptanz der Bürgerschaft erreicht wird.

**Anhang**