



Endbericht

# Verkehrsentwicklungsplan

## Schalksmühle



Gemeinde Schalksmühle  
Fachbereich III - Planen und Bauen -  
Rathausplatz 1  
58579 Schalksmühle

---

## Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Alexander Reichert (Projektleiter)  
Markus Bednarek  
Maren Hinz  
Lara Wohland

## Bildnachweis

Alle Bildrechte liegen, soweit nicht anders angegeben, bei der Planersocietät.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

|  |            |
|--|------------|
| <b>Abbildungsverzeichnis</b>                                 | <b>4</b>   |
| <b>1 Ein neuer Verkehrsentwicklungsplan für Schalksmühle</b> | <b>7</b>   |
| 1.1 Prozessablauf und Planungsdialog                         | 8          |
| 1.2 Zentrale Erkenntnisse der Bestandsanalyse                | 9          |
| 1.3 Zielkonzept VEP Schalksmühle                             | 11         |
| <b>2 Handlungskonzept</b>                                    | <b>12</b>  |
| 2.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit                            | 15         |
| 2.2 Radverkehr   | 42         |
| 2.3 ÖPNV & Intermodalität                                    | 79         |
| 2.4 Kfz- & Wirtschaftsverkehr                                | 103        |
| 2.5 Querschnittsthemen                                       | 128        |
| <b>3 Integriertes Handlungskonzept</b>                       | <b>148</b> |
| <b>4 Fazit und Ausblick</b>                                  | <b>151</b> |

# Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Radfahrende vor dem Start in das Autofreie Volmetal .....   | 7  |
| Abbildung 2: Ablauf und Prozess .....  | 8  |
| Abbildung 3: Schematische Darstellung Zielkonzept VEP Schalksmühle.....  | 11 |
| Abbildung 4: Übersicht Handlungsfelder .....   | 12 |
| Abbildung 5: Darstellung der Steckbriefe und Kriterien zur Beschreibung der Maßnahmensteckbriefe .....   | 14 |
| Abbildung 6: Fußwegeverbindungen.....  | 22 |
| Abbildung 7: Einfahrsteine an Borden.....  | 24 |
| Abbildung 9: Umlaufsperrn an einem selbstständigen Geh-/Radweg.....  | 25 |
| Abbildung 8: Beispiel einer Wegweisung in Nantes .....   | 25 |
| Abbildung 10: Fahrbahnmarkierung um Aufmerksamkeit zu schaffen .....   | 26 |
| Abbildung 11: Fußwegeverbindung im Zentrum Schalksmühle .....  | 27 |
| Abbildung 12: Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen, um den Fußverkehr zu bevorzugen .....   | 28 |
| Abbildung 13: Barrierefreie Querungshilfe in Dortmund.....   | 29 |
| Abbildung 14: Fußwegeverbindungen in Heedfeld und Spormecke .....  | 30 |
| Abbildung 15: Vorgezogener Seitenraum in Dortmund.....   | 34 |
| Abbildung 16: Gehwegüberfahrt in Bielefeld.....  | 34 |
| Abbildung 17: Sitzmöglichkeiten oberhalb des Kreisverkehrs Hälverstraße/Bergstraße/Mühlenstraße .....  | 36 |
| Abbildung 18: Beispiel einer Wegeverbindung mit wassergebundener Decke.....  | 38 |
| Abbildung 19: Mobile Sitzelemente in Dessau .....  | 41 |
| Abbildung 20: Führungsformen nach Kfz-Stärke und Straßenraumverfügbarkeit nach ERA und gängigen Vorgaben.....  | 47 |
| Abbildung 21: Radverkehrszielnetz .....  | 48 |
| Abbildung 22: Beispiel der umgestalteten stillgelegten Erzbahntrasse zwischen Bochum und Gelsenkirchen.....  | 50 |
| Abbildung 23: Beispiel eines Brückenbauwerks für Radfahrende und zu Fuß Gehende.....   | 52 |
| Abbildung 24: Zielführung HV I.....  | 54 |
| Abbildung 25: Eigenständiger asphaltierter gemeinsamer Geh- & Radweg (links), eigenständig geführter gemeinsamer Geh- & Radweg mit wassergebundener Decke (rechts) ..... | 55 |
| Abbildung 26: Schutzstreifen bergab .....  | 57 |
| Abbildung 27: Beispiel eines Radfahrstreifens mit roter Markierung im Einmündungsbereich.....  | 58 |
| Abbildung 28: Aufmerksamkeit auf den Radverkehr mittels Fahrradpiktogramm .....  | 58 |
| Abbildung 29: Zielführung HV II.....   | 59 |
| Abbildung 30: Abbiegespur für den Radverkehr bei Einrichtung eines neuen Kreisverkehrs .....   | 61 |
| Abbildung 31: Verkehrsberuhigter Bereich für ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden .....   | 61 |
| Abbildung 32: Farbig hervorgehobene Furt an einer Querungshilfe .....  | 62 |
| Abbildung 33: Beleuchtung und Sitzmöglichkeit auf eigenständig geführten Geh- und Radwegen.....  | 63 |
| Abbildung 34: Zielführung HV III.....  | 64 |
| Abbildung 35: Zielführung HV IV .....  | 66 |

|  |     |
|--|-----|
| Abbildung 36: Schnurrenweg mit viel Potenzial für den Radverkehr .....   | 68  |
| Abbildung 37: Zielführung HV V.....  | 69  |
| Abbildung 38: Markierung und Wegweisung durch Piktogramme .....  | 72  |
| Abbildung 39: Wegweisungsmöglichkeiten.....  | 72  |
| Abbildung 40: Wettergeschützte Radabstellanlage.....   | 73  |
| Abbildung 41: Beispiel für sichere Fahrradboxen .....  | 74  |
| Abbildung 42: E-Bike Ladestation.....  | 77  |
| Abbildung 43: Markenlogo Corporate Design von mobil.nrw.....   | 82  |
| Abbildung 44: Beispiel für die Wegweisung an Mobilstation gemäß Gestaltungsleitfaden von mobil.nrw in Ibbenbüren<br>Laggenbeck .....   | 83  |
| Abbildung 45: Beispiel einer Haltestelle der BoGestra: gutes Erscheinungsbild, Ausstattung (Witterungsgeschützt,<br>Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Ausstattung ..... | 87  |
| Abbildung 46: Beispiel: Fahrradheckträger an einem Linienbus auf Sylt.....   | 90  |
| Abbildung 47: On-Demand Systematik .....   | 97  |
| Abbildung 48: E-Ladeinfrastruktur der STOAG im laufenden ÖPNV-Betrieb in Oberhausen .....  | 102 |
| Abbildung 49: Schematische Darstellung des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten .....  | 109 |
| Abbildung 50: Prüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den rot gefärbten Streckenabschnitten .....   | 110 |
| Abbildung 51: Einengung mit Pflasterbestand: Positivbeispiel aus Wetter a. d. Ruhr .....   | 112 |
| Abbildung 52: Beispiel einer Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt in Rudersberg.....  | 116 |
| Abbildung 53: Ortseingang Schalksmühle: Hohe Qualität und Wiedererkennungswert.....  | 117 |
| Abbildung 54: Beispiel für einen Mitfahrerparkplatz in Rheinland-Pfalz.....  | 118 |
| Abbildung 55: Parkplatz mit E-Ladesäule am Rathaus in Greven .....   | 131 |
| Abbildung 56: Parkplatz mit E-Ladesäule und integrierter Photovoltaikanlage in Bad-Berleburg.....  | 131 |
| Abbildung 57: Begehung im Rahmen eines Fußverkehrschecks in Beckum.....  | 132 |
| Abbildung 58: Beratungs- und Serviceangebot u. a. zur Förderung der Seniorenmobilität .....  | 135 |
| Abbildung 59: Impressionen des autofreien Volemtals 2019 .....   | 140 |
| Abbildung 60: E-Carsharing Fahrzeuge der Stadtwerke Unna.....  | 142 |
| Abbildung 61: Beispiele für schulisches Mobilitätsmanagement .....   | 144 |
| Abbildung 62: Maßnahmenübersicht .....   | 148 |
| Abbildung 63: Zeitliche Abfolge der Maßnahmen.....   | 149 |

## Tabellenverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Tabelle 1: Empfehlungen für die Fußverkehrsplanung nach Regelwerken .....              | 18 |
| Tabelle 2: Führungsformen für Radhaupttrouten (orientiert an ERA, RASt, RVR 2018)..... | 45 |
| Tabelle 3: Umstiegszeiten an der Haltestelle Rathaus gemäß NVP Märkischer Kreis .....  | 84 |

## Abkürzungsverzeichnis

|      |  |
|------|--|
| BAST | Bundesanstalt für Straßenwesen                 |
| DFI  | Dynamische Fahrgastinformationsanzeige         |
| LSA  | Lichtsignalanlage                              |
| MIV  | Motorisierter Individualverkehr                |
| MVG  | Märkische Verkehrsgesellschaft                 |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr                |
| RIN  | Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung |
| VEP  | Verkehrsentwicklungsplan                       |
| VRL  | Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe                |
| VRR  | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr                     |

# 1 Ein neuer Verkehrsentwicklungsplan für Schalksmühle

Demographischer Wandel, Klimawandel, wachsende Pendlerverflechtungen, das Aufkommen des Pedelecs, das Radfahren auch in Gemeinden mit Höhenunterschieden ermöglicht: Viele der derzeitigen Entwicklungen und Trends haben eine hohe Auswirkung auf die Mobilität. Dabei steht die Verkehrs- und Mobilitätsplanung vor großen Herausforderungen. Im Spannungsfeld zwischen einerseits steigenden Mobilitätsansprüchen und andererseits höheren Anforderungen an Sicherheit, Klimaschutz und Gesundheitsschutz gilt es, zukunftsfähige Lösungen zu finden, die von der Bürgerschaft getragen werden. Um sich zukunftsorientiert aufzustellen und sich auf die sich wandelnden Gegebenheiten einzustellen, hat die Gemeinde Schalksmühle daher beschlossen, ein Mobilitätskonzept für die nächsten 10 bis 15 Jahre aufzustellen. Der hier vorliegende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) soll die Grundlage für alle Mobilitätsentscheidungen der Gemeinde bilden. Es handelt sich hierbei um ein strategisch-konzeptionelles Planwerk für die Gemeinde Schalksmühle, das alle Verkehrsmittel sowohl einzeln als auch übergreifend betrachtet, bewertet und Ziele bzw. Perspektiven und auch Maßnahmen für die Verkehrsträger aufzeigt.

Der VEP ist somit der Nachfolger des VEP von 1993 für die Gemeinde Schalksmühle. Im Vergleich zu diesem haben sich jedoch die Schwerpunkte verschoben. Fokussierte sich der alte VEP insbesondere auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), wurde bei der Erarbeitung des aktuellen Plans auch im Austausch mit verschiedenen Akteuren deutlich, dass im Fokus insbesondere auch eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (umfasst: Öffentlicher Verkehr, Rad, Fuß und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel) stehen sollen. Themen wie Barrierefreiheit, die Elektrifizierung des Verkehrs oder das Entwickeln einer neuen Mobilitätskultur sollen in Schalksmühle deutlich vorangetrieben werden.

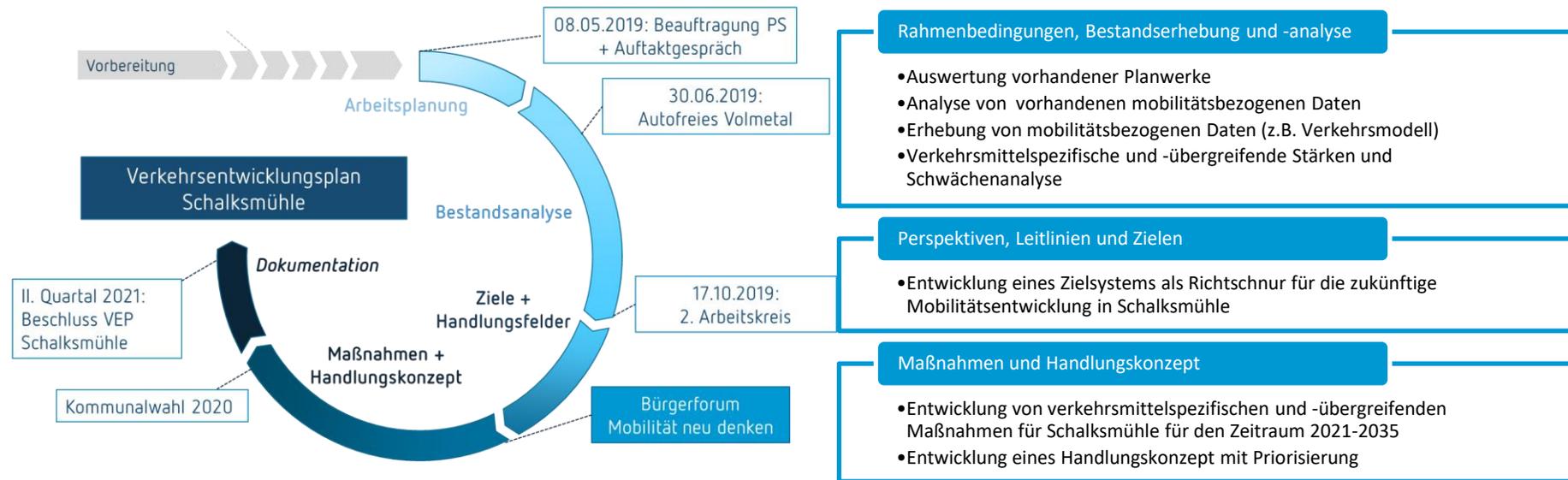
Wichtig in Schalksmühle ist dabei die Einbindung bestehender Konzepte, Planungen und Planwerke. So hat die Gemeinde bspw. mit dem Integrierten Handlungskonzept für den Ortskern, den Planungen für den Volmetalradweg oder dem nahezu abgeschlossenen Umbau (Stand: 01.2021) des Bahnhofes bereits wichtige Weichen für die Zukunft gestellt, auf die es aufzubauen gilt. Auch die Planungen auf Kreisebene, z. B. im Zuge des Nahverkehrsplan, oder auf regionaler Ebene (z. B. die geplanten bzw. diskutierten Veränderungen der Ticketstrukturen im ÖPNV) sind zu berücksichtigen bzw. einzuschätzen. Weiterhin gilt es, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Akteurinnen und Akteure einzubinden. Die Umsetzung eines Verkehrsentwicklungsplans kann nur gemeinsam mit der Bürgerschaft funktionieren. Der Erfolg von Maßnahmen im Mobilitäts- und Verkehrsangebot einer Gemeinde oder einer Stadt hängt maßgeblich vom Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger ab. Daher ist die eine Abstimmung mit den verschiedenen Betroffenen und Beteiligten von Anfang an unerlässlich. Prozessablauf und Planungsdialog sollen daher im Folgenden kurz aufgeführt werden.

Abbildung 1: Radfahrende vor dem Start in das Autofreie Volmetal



## 1.1 Prozessablauf und Planungsdialog

Abbildung 2: Ablauf und Prozess



Hinter dem Verkehrsentwicklungsplan steht ein rund zweijähriger Prozess, in dem gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren, der Gemeindeverwaltung und den Bürgerinnen und Bürger Herausforderungen, Ziele und Maßnahmen diskutiert wurden. Nach einer Einarbeitungsphase, in der die bestehenden Planwerke, Daten und Analysen ausgewertet wurden, fand mit dem Autofreien Volmetal eine erste offene Beteiligung statt. Während dieses auf Freizeit ausgerichteten Events, bei dem die B54 für den Pkw-Verkehr gesperrt wurde und ausschließlich mit dem Fahrrad zugänglich war, konnten die Bürgerinnen und Bürger mit den Planerinnen und Planern in Kontakt kommen und eigene Vorschläge für die Entwicklung von Schalksmühle einreichen. Schon bei dieser ersten Veranstaltung wurde deutlich, dass eine hohe Nachfrage nach besseren Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen in Schalksmühle bestand. Darüber hinaus wurden viele Probleme angesprochen, die aus dem hohen Pkw-Verkehr in Schalksmühle resultieren. In weiteren Runden mit der Verwaltung wurde daraufhin die Bestandsanalyse geschärft und ein Zielsystem für Schalksmühle entwickelt. Im Bürgerforum wurden dann die Ergebnisse vorgestellt und Maßnahmenansätze mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Zusätzlich bestand die Möglichkeit jederzeit eigene Eingebungen an die Planerinnen und Planer heranzutragen. Aufbauend auf dem zweiten Bürgerforum wurden dann die Ziele und Maßnahmen weiterentwickelt und mit den zuständigen Behörden und Aufgabenträgern diskutiert.

## 1.2 Zentrale Erkenntnisse der Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse der Bestandsanalyse verkehrsmittelspezifisch in einer Stärken-Schwächen Analyse kurz zusammengefasst. Die Stärken- und Schwächenanalyse diene als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte insbesondere der Entwicklung von Zielen und Maßnahmen. Eine ausführliche Fassung befindet sich im Zwischenbericht.



### Stärken

- Verkehrsberuhigung im Ortskern
- Neu gestaltete Aufenthaltsbereiche im Zentrum z. B. Volmepark, Bahnhof, Rathaus
- Straßenunabhängiges Freizeit- und Alltagswegenetz
- Schnurrenweg als Verbindungsachse zum Zentrum
- Treppen und Aufstiege als „Abkürzungen“ für den Fußverkehr
- Kaum Unfälle mit zu Fußgehenden auf dem Gemeindegebiet.

### Schwächen

- Höhenunterschiede und dezentrale Siedlungsstrukturen, dadurch kaum Alltagsmobilität vorhanden
- Fehlende oder nicht ausreichende Seitenräume entlang der Hauptverkehrsachsen
- Verkehrssicherheitsprobleme Schulverkehr Spormecke, fehlende Querungsmöglichkeiten und zu geringe Seitenräume entlang der Heedfelder Str.
- Barrierewirkung Bahnstrecke, fehlende Durchlässigkeiten zur Volme
- Fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum



### Stärken

- Sehr gute regionale und überregionale Anbindung
- Kurze Reisezeiten innerhalb der Gemeinde
- Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohnbereichen (Tempo 30)
- Neu gestaltete P+R-Anlage am Bahnhof als intermodale Schnittstelle
- Nutzung von Mitfahrerparkplätzen in Autobahnnähe möglich
- Keine Überbelastungen der Parkplätze oder auffällige Parksuchverkehre
- Lkw-Durchfahrtsverbote für sensible Wohnbereiche im Gemeindegebiet
- Nutzung von baulichen Veränderungen der Straßenführung, damit das Lkw-Durchfahrtsverbot eingehalten wird
- Abseits des übergeordneten Straßennetzes ist die Belastung mit Schwerverkehr in der Gemeinde Schalksmühle relativ gering

### Schwächen

- Hohe Verkehrsmengen auf Heedfelder Straße und Hälver Straße in Bereichen mit sensibler Nutzungsmischung
- Heedfelder Straße und Hälver Straße mit starker Barrierewirkung und Tempo 50
- Starke Nutzungskonflikte am Knotenpunkt zwischen B 54 und L 868 durch den dort situierten Volmepark
- verkehrsberuhigende Elemente sind teils in die Jahre gekommen (verwitterte bzw. abgefahrene Bodenmarkierungen, Bodenschwellen und Bodenkissen, fehlende oder nicht gepflegte Bepflanzung, abgenutzte Fahrbahnverschnenkungen)
- Öffentlicher Raum wirkt durch parkende Kfz überprägt
- Kein Parkleitsystem vorhanden
- Örtliche Einschränkungen durch parkende Kfz für andere Verkehrsteilnehmenden
- Öffentlicher Parkraum größtenteils nicht bewirtschaftet und gebührenfrei
- Großräumiger Schwerverkehr kann nicht aus den Ortsteilen Schalksmühle und Heedfeld herausgehalten werden, da dort Hauptverbindungsrouen liegen.



### Stärken

- Vorhandenes Radroutennetz: „Wegweisungsnetz Land NRW“ & „Radeln nach Zahlen“
- Geplanter Volmetalradweg als zentrale Verbindungsachse durch das Tal
- Höhenunterschiede und Waldwege im Radsport beliebt
- Potenzial für Freizeitrouten vorhanden (Kirchwege)
- Innerhalb der Ortsteile größtenteils 30-er Zone
- Umbau des Bahnhofs Schalksmühle: Planung beinhaltet moderne Fahrradabstellanlagen
- Aktionstage „Autofreies Volmetal“ werden von Radfahrenden angenommen
- Volmepark dient als Aufenthalts-/Pausenort (Knotenpunkt 4)
- Radabstellanlagen auf dem Rathausplatz

### Schwächen

- Höhenunterschiede zwischen den Gemeindeteilen
- Fehlende Anlagen für den Radverkehr
- Hohes Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden: Fahrradfahrende werden im Mischverkehr mit dem Kfz- oder Fußverkehr geführt.
- Vorhandene Straßen sind nicht für den Mischverkehr ausgerichtet
- Schmale Straßen erhöhen Unsicherheitsgefühl
- Wenige Fahrradabstellanlagen im Gebiet vorhanden, vor allem in Ortskern
- Beleuchtung der Straßen nicht ausreichend
- Plötzlich endende Gehwege „Radfahrer frei“, die das Ausweichen auf die Straße erzwingen



### Stärken

- Ausstattung beider Bahnhofpunkte
- Barrierefreiheit an beiden SPNV-Haltestellen
- Alle Ortsteile in Schalksmühle, die durch den ÖPNV erschlossen sind, sind ohne Umstieg an den Hauptort angebunden
- Gute Reisezeitdistanzen mit dem SPNV entlang der Hauptachse
- Starkes bürgerliches Engagement durch Bürgerbusverein
- Einsatz des Nachtbusses zu Sonderveranstaltungen

### Schwächen

- ÖPNV-untersorgte Bereiche im Gemeindegebiet (insb. Heedfeld)
- Keine Bedienung der Gemeinde Schalksmühle durch Schnellbuslinien
- Ankunft bzw. Reisezeiten passen nicht zu Arbeitszeiten an Gewerbestandorten
- Geringes Linienangebot
- Ausgedünntes Fahrtenangebot zu den Tagesrandzeiten und am Wochenende i. d. R. kein Nachtbusangebot
- Bedienungsstandards werden von einigen Linien insb. an Sonn- und Feiertagen nicht eingehalten
- Nutzerunfreundlich durch unregelmäßige und unübersichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten
- Abfahrtszeiten zwischen Zug und Bus sind nicht aufeinander abgestimmt
- Defizitär ausgestattete Bushaltestellen
- Undurchsichtige Tarifstrukturen

### 1.3 Zielkonzept VEP Schalksmühle

Die Ziele des VEP wurden in enger Abstimmung mit der Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Schalksmühle erarbeitet und diskutiert. Grundlage für die Zielentwicklung waren neben den Arbeitsbesprechungen mit der Verwaltung insbesondere zwei Öffentlichkeitsbeteiligungen, bei denen Bürgerinnen und Bürger ihre Perspektiven und Visionen für Schalksmühle darstellen konnten. Nach der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden anschließend zusammen mit der Verwaltung Oberziele und Unterziele entwickelt, die dann in der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt wurden.

Die Ziele sind die Leitplanken für das Maßnahmenprogramm und sollen bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen in den nächsten 10 bis 15 Jahren berücksichtigt werden. Sie sind also die Basis des kommunalen Handelns. Zu den übergeordneten Zielen gehört insbesondere die Einhaltung aller relevanten gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die Wahrung der Zielkonformität mit den bedeutsamen verkehrlichen Zielen des Landes NRW. Dies bedeutet beispielsweise, dass die Gemeinde Schalksmühle ihren Beitrag zur Erreichung nationaler Klimaschutzziele leistet sowie im geforderten Umfang und Zeitrahmen die Barrierefreiheit im Verkehr gewährleistet.

Die Gemeinde Schalksmühle wird die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Zielwirkung regelmäßig überprüfen und ggf. anpassen. Eine regelmäßige Evaluation, also eine Erfolgsüberprüfung des Verkehrsentwicklungsplanes, ist spätestens 2026 anzustreben.

Abbildung 3: Schematische Darstellung Zielkonzept VEP Schalksmühle



## 2 Handlungskonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem Zielkonzept (4 Zielfelder mit je 4 Unterzielen), das auf deutliche Verbesserungen für den Umweltverbund in Schalksmühle abzielt, wurden Handlungsfelder gebildet. Diese dienen dazu, Maßnahmenvorschläge zu strukturieren, und erlauben es zudem, auch Verbindungen zwischen den einzelnen Maßnahmenfeldern herzustellen. Während sich die ersten vier Handlungsfelder an den Hauptverkehrsmitteln orientieren und entsprechende verkehrsmittelbezogene Maßnahmen enthalten, ist das Handlungsfeld „Querschnittsthemen“ verkehrsmittelunabhängig bzw. übergreifend. Hierbei handelt es sich also um Querschnittsthemen wie die Förderung von E-Mobilität oder Elemente der Öffentlichkeitsarbeit und des Mobilitätsmanagements.

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Maßnahmenfelder definiert, die den Kern des Maßnahmenkonzepts bilden und Verbesserungen für den Umweltverbund in Schalksmühle anstoßen und fortführen sollen. Ebenso finden sich aber auch Maßnahmen zur Optimierung der bestehenden Rahmenbedingungen und Verkehrsflüsse sowie zur umwelt- und stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs in den Handlungsansätzen. Daraus ergibt sich ein großes Maßnahmenportfolio, das intensiv geprüft wurde.

Abbildung 4: Übersicht Handlungsfelder



Die Handlungsfelder wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: So existieren oftmals Schnittmengen, Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich auch inhaltlich überschneiden können. In Einzelfällen kann es sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilaspekten/-ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder im Ansprechen unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt werden.

Zum besseren Verständnis bezüglich der Umsetzung wurden die Maßnahmen in verschiedene Maßnahmenarten eingestuft. Hierbei wird unterschieden in Maßnahmenprogramm (kontinuierlicher Ansatz), Maßnahmenpaket (mehrere in Zusammenhang stehende Maßnahmen), bauliche und/oder organisatorische Einzelmaßnahme(n) und Daueraufgaben, die eine ständige Kontrolle benötigen.

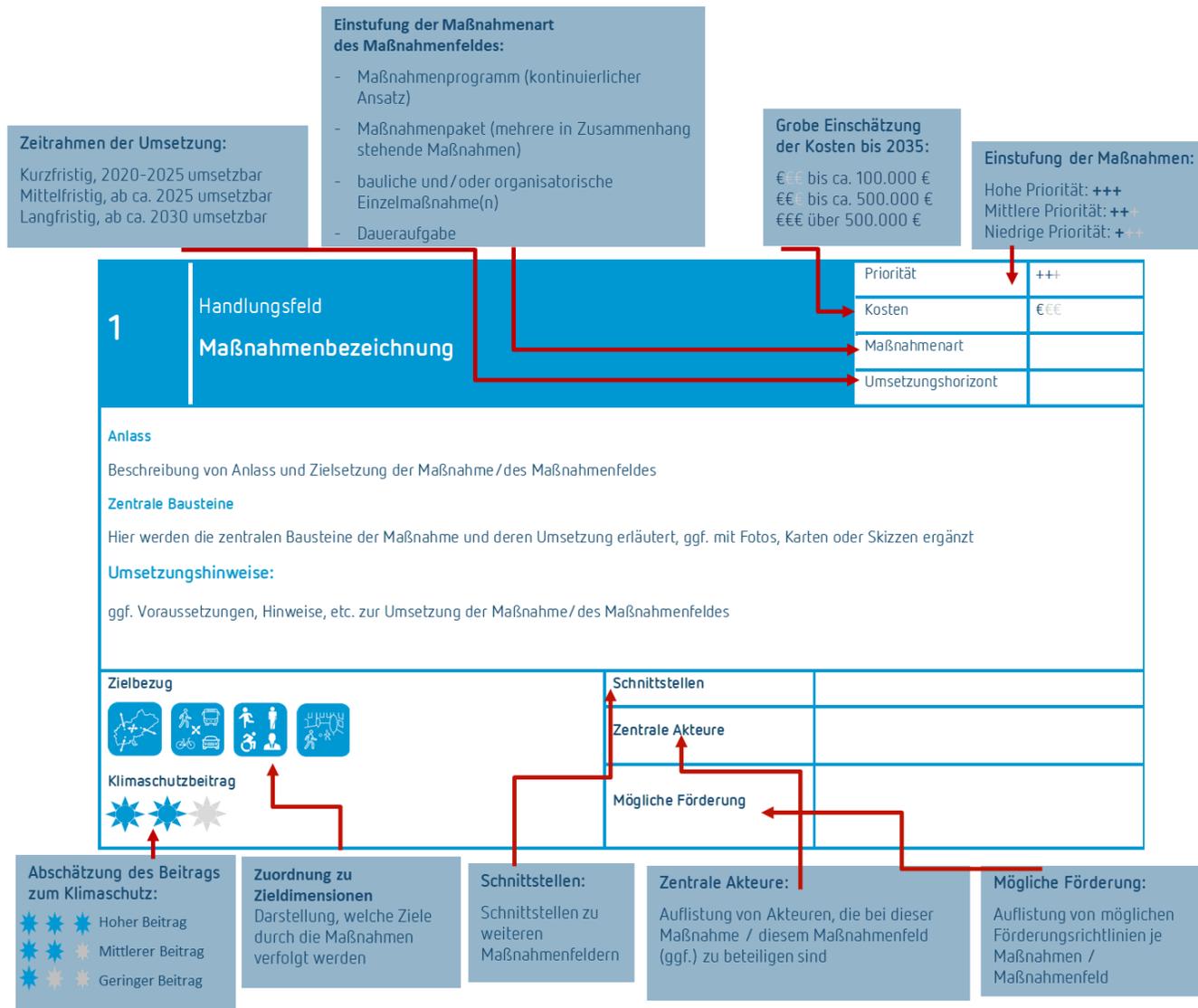
Da nicht alle Maßnahmen, Maßnahmenprogramme und -pakete aufgrund der personellen und finanziellen Ressourcen gleichzeitig angegangen werden können und gewisse Planungszeiträume einkalkuliert werden müssen, ist eine Priorisierung der Maßnahmen erforderlich. Die Priorisierung der Maßnahmenfelder erfolgt

dabei anhand einer Abwägung zwischen den einzelnen Maßnahmen, um die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen effizient zu nutzen. Maßgebend für die Einschätzung der Priorität ist dabei der zu erwartende Zielbeitrag, aber auch die Dringlichkeit des Maßnahmenfeldes, die sich aus den Analysen und auch den Eingaben der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben haben.

Nach einer kurzen Einleitung pro Handlungsfeld werden die einzelnen erarbeiteten Maßnahmenfelder im Folgenden in Form von detaillierten Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Diese enthalten Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung der Maßnahme sowie relevante Aspekte (z. B. Priorität, Kosten, involvierte Akteure, Schnittstellen, zeitlicher Rahmen, Klimaschutzbeitrag, Zielbezug.). Zum Teil wurden ergänzend Fotos, Karten oder Skizzen verwendet.

Nachfolgend wird der Aufbau der Steckbriefe erläutert:

Abbildung 5: Darstellung der Steckbriefe und Kriterien zur Beschreibung der Maßnahmensteckbriefe



## 2.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Alle Wege – auch die Fahrt mit dem Auto oder dem Bus – beginnen und enden zu Fuß. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende haben zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie angesichts einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Der Fußverkehr ist dennoch in der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten häufig lediglich als Randthema behandelt worden. Eine Stadt, Kommune oder Gemeinde lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus, weshalb Ortszentren und Einkaufszonen in der Regel als Fußgängerzonen ausgestaltet sind. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern können besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Stadt, Kommune oder Gemeinde ausmachen.

Auch das Zufußgehen besonders betreffende Aspekte wie die Barrierefreiheit gewinnen weiter an Bedeutung. Barrierefreiheit ermöglicht Mobilität für Menschen mit Einschränkungen und erhöht die Attraktivität der Wege für alle Menschen. Vor allem mit Blick auf den demographischen Wandel muss die Barrierefreiheit stets mitbedacht werden. Zu beachten sind aber auch weitere unterschiedliche Fußverkehrsgruppen (z. B. Kinder, Jugendliche, Spaziergängerinnen und Spaziergänger, Sporttreibende), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.

Vor diesem Hintergrund soll in Schalksmühle der Fußverkehr systematisch und ganzheitlich sukzessive gestärkt werden. Dabei ist der Fokus nicht einzig und alleine auf den Ortskern zu richten; vielmehr spielt der Fußverkehr insbesondere in den Teilbereichen eine Rolle, bspw. bei Betrachtungen auf Ortsteilebene oder Analysen des Umfelds sensibler Einrichtungen (z. B. Senioreneinrichtungen am Kreisverkehr Hälverstraße, Bergstraße, Mühlenstraße, Schulzentrum Löh oder Grundschule Spormecke).

Besonders weil die meisten Personen pro Tag mindestens einen Weg zu Fuß gehen, ist eine langfristige Ertüchtigung der entsprechenden Infrastrukturen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zu begleiten und aktiv voranzutreiben. Barrieren und Hindernisse (auch in kleinen Ausprägungen) sind im öffentlichen Raum zu vermeiden und kontinuierlich zu reduzieren. Auch entsprechende Hilfen und Unterstützungen vor allem hinsichtlich der topographischen Gegebenheiten im Gemeindegebiet sind im Rahmen einer barrierefreien Planung im öffentlichen Raum mitzudenken und durchzuführen.

Besondere Konfliktpunkte für den Fußverkehr – und damit systematisch bedeutende Barrieren – sind Querungen von Fahrbahnen. Das Bewegungsmuster von zu Fuß Gehenden lässt sich im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weniger leicht bündeln, was auf die hohe Umwegesensibilität zurückzuführen ist. Fußgängerfreundliche und regelmäßige Querungshilfen sind ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven und sicheren Fußwegenetzes und tragen dazu bei, Umwege zu vermeiden.

Darüber hinaus kann mit Komfotelementen und Attraktionen, beispielsweise hochwertigen Infopunkten, Ruhezeiten oder Spiel- und Sportgeräten, das Zufußgehen gefördert werden. Viel hängt auch von einer ganzheitlichen, hochwertigen Straßenraumgestaltung im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern ab. Die Standards der FGSV insbesondere bezüglich der Breite von Gehwegen sollten dabei entsprechend zugrunde gelegt werden. Diese werden nachfolgend erläutert.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Definition und Optimierung des Fußwegenetzes
- Attraktivitätssteigerung von Ortsteilzentren für mehr Aufenthaltsqualität und „Orte der kurzen Wege“
- Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr und parkenden Kfz
- Barrierefreiheit & Querungshilfen: Minderung der Trennwirkungen von Straßen und Schienentrassen; Nutzbarkeit der Seitenräume schaffen
- Nutzung und Ausbau vorhandener Verbindungen, die das Bewältigen der Topografie erleichtern

### Maßnahmenübersicht



#### A: Fußverkehr & Barrierefreiheit

##### 1. Schalksmühle zu Fuß: Barrierearme und attraktive Fußwege schaffen

- 1.1 Erarbeitung eines Hauptfußwegenetzes
- 1.2 Barrierearme & attraktive Fußwege im Gemeindezentrum Schalksmühle und im Ortsteil Heedfeld
- 1.3 Sichere & barrierearme Fußwege außerhalb der Siedlungsschwerpunkte

- 1.4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte
- 1.5 Einrichtung von Stadtmöbiliar (evtl. Sitz- und Spielrouten)
- 1.6 Kirchwege erhalten, instandsetzen und neue ermöglichen

##### 2. Stärkung der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum Schalksmühle

1

Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

**Schalksmühle zu Fuß: Barrierearme und attraktive Fußwege schaffen**

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe            |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Zu Fuß gehen alle Menschen, und wenn es nur der Weg zur nächsten Bushaltestelle ist. Um sicher und komfortabel am Zielort anzukommen, ist es wichtig, ein attraktives und durchgängiges Wegenetz in der Kommune bereitzustellen. Um jeder Person die Möglichkeit zu bieten, selbstständig am Alltag teilzunehmen, wozu auch eine eigenständige Fortbewegung gehört, ist die barrierefreie Gestaltung von Fußwegen und Querungen von großer Bedeutung. Hinzu kommt, dass das Zufußgehen die umweltfreundlichste Fortbewegungsart ist, da sie weder Schadstoffe noch Lärm verursacht.

Eine Kommune lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt oder Gemeinde bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus.

**Zentrale Bausteine**

Bei der Planung des Ausbaus vorhandener bzw. dem Neubau von Fußwegen müssen immer die unterschiedlichen Fußverkehrsgruppen betrachtet werden, da diese unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen (z. B. Kinder/Jugendliche, körperlich beeinträchtigte Personen, Sporttreibende). In der Fußverkehrsplanung spielt die ganzheitliche Betrachtung des Themas Barrierefreiheit eine wichtige Rolle, denn Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen (z. B. dauerhaft eingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrende oder sehbehinderte Menschen, aber auch Personen mit Kinderwagen, schweren Taschen o. ä.). Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen.

**Allgemeine Standards**

Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind rahmengebend für die Förderung des Fußverkehrs. Sie basieren auf den Ansprüchen der zu Fuß Gehenden und den allgemeinen Standards (z. B. Regelwerke EFA; RASt). Für die direkte, attraktive und sichere Gestaltung des Fußwegenetzes und der Fußwege sind die Grundsätze der Fußverkehrsplanung bezogen auf Fußwegebreiten und Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten in Tabelle 1 zusammengefasst.

Tabelle 1: Empfehlungen für die Fußverkehrsplanung nach Regelwerken

| Thematik   | Empfehlungen  | Anmerkungen  |
|--|---|--|
| <b>Fußwegenetz</b>   | Maschenweite 100 bis 150 m<br>beidseitige Gehwege   | Ausnahmen: außerorts oder an Straßen mit nur einseitiger Bebauung  |
| <b>Breite eigenständig geführte Fußwege</b>  | ≥ 2,50 m Regelmaß   | ≥ 3,00 m auf Hauptfußwegeachsen<br>≥ 1,50 m Ausnahme auf Straßen mit geringer Fußgängerfrequenz, z. B. Gewerbegebieten   |
| <b>zusätzliche Breitenanforderungen durch z. B. Aufenthalts- und Spielnutzungen an den Seitenraum – insb. für Geschäftsstraßen</b> | Flächen für Kinderspiel ≥ 2,00 m<br>Verweilflächen vor Schaufenstern ≥ 1,00 m<br>Sitzgelegenheiten ≥ 1,00 m<br>Geschäftsauslagen ≥ 1,50 m                           |  |
| <b>Breite von gemischten Fuß- und Radwegen</b>   | ≥ 2,50 m<br>Bei mittleren und hohen Fuß- und Radverkehrsmengen Zusatzbreiten (bis 2,00 m oder mehr), zudem i. d. R. Erweiterung seitliche Sicherheitsspielräume     | Einsatz möglichst nur außerorts, insb. im Ortskern Trennung des Fuß- und Radverkehrs<br>nur dort, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung beider Verkehrsarten gering sowie schutzbedürftige Personen selten sind<br>möglichst nicht auf Gefällstrecken > 3 %  |
| <b>Mittelinseln und -streifen</b>  | Überquerungsanlage für Fußgänger:<br>Breite = 2,00 m<br>Anlage unter Berücksichtigung der Breitenanforderungen von Radfahrern und Rollstuhlfahrern: Breite ≥ 2,50 m | Unterschreitung nur in Ausnahmefällen der (bspw. beengte Fahrbahn)<br>Mittelinseln: punktuell an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf und im Umfeld sensibler Einrichtungen<br>Mittelstreifen: an Hauptstraßen mit linearem Fußgängerquerungsbedarf<br>Einsatz vorgezogener Seitenräume bei anliegenden Parkständen |
| <b>Fußgängerüberwege</b>   | Einsatz im Nebenstraßennetz insb. an schutzbedürftigen Stellen (z. B. Kitas, Schulen, Senioreneinrichtungen)  | Einzelfallprüfung auf Grundlage VwV-StVO, R-FGÜ und RASt<br>innerorts nur an zweistreifigen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | Einsatz an Kreisverkehren ist Stand der Technik  | je nach örtlichen Verhältnissen Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen und/oder Mittelinseln/-streifen<br><br>klare Vorrangregelung an Kreisverkehren |
| <b>Fußgänger-Lichtsignalanlage (LSA)</b> | zyklische Beachtung der Fußgängerfreigabezeit in der Signalsteuerung<br><br>Fußgänger-Wartezeit max. 40 Sek. (Empfehlung FGSV, ERA), anzustreben sind geringere Wartezeiten<br><br>Bei Bedarfsampeln sind maximale Wartezeiten von 15 Sek. anzustreben | bei vorhandenen Mittelinseln ist die Freigabezeit für die Querung aller Fußverkehrs Furten in einer Grünphase zu ermöglichen                             |
| <b>Barrierefreie Gehwege</b>             | hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge   | Es sind Doppelquerungen in Form einer Nullabsenkungen und eines 6 cm Bordes überall dort anzustreben, wo es die Platzverhältnisse zulassen               |
| <b>Sitzgelegenheiten</b>                 | 50 m bis max. 100 m Abstand auf bedeutenden Fußwegeachsen  | Besonders auf Wegeverbindungen von Senioreneinrichtungen, da ältere Menschen häufiger Pausen benötigen   |
| <b>Steigungen</b>                        | Einsatz von Rampen:<br>Steigungswinkel $\leq 6\%$<br><br>begehbare Breite $\geq 1,20$ m  | Einrichtung eines Zwischenpodests, wenn Steigungsstrecke $> 6,0$ m<br><br>im Besten Fall mit Handlauf zu begleiten<br><br>rutschhemmende Oberfläche      |

|  |                           |   |
|--|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen   |
|  | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW  |
|  | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinien Nahmobilität, Investitions-kredit Kommunen – Barrierearme Stadt, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld |

## 1.1

## Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

## Erarbeitung eines Hauptfußwegenetzes

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig    |

**Anlass**

Während gesamtstädtische Netzkonzeptionen für den Rad-, Kfz-Verkehr und den öffentlichen Personennahverkehr weit verbreitete Bestandteile der Verkehrsplanung sind, stellen Fußwegenetze bisher eher eine Ausnahme dar. Das Fußwegenetz zielt im Gegensatz zu Straßen- oder Radverkehrsnetzen aber weniger auf die Verbindung der Gemeindeteile ab und ist daher nicht als gesamtstädtisches Netz zu verstehen. Vielmehr fokussiert es die Nahverbindung der Wohngebiete mit den Gemeindeteilzentren. Ziel der Netzkonzeptionen ist die nachhaltige Beachtung der Fußverkehrsbelange in zukünftigen Planungen.

**Zentrale Bausteine**

Mit dem vorliegenden Netz werden zentrale Quell- und Zielorte des Fußverkehrs (Wohnstandorte, Einkaufsmöglichkeiten, Haltestellen des ÖPNV, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen u. ä.) in den Gemeindeteilen Schalksmühle und Heedfeld miteinander verbunden. Die einzelnen Verbindungen werden gemäß ihrer Bedeutung unterschiedlichen Kategorien und Qualitätsmerkmalen zugewiesen. Die Realisierung der Qualitätsmerkmale sollte sukzessive bei ohnehin anstehenden Baumaßnahmen durchgesetzt werden. Weitere Ausdifferenzierungen des Netzes auf Gemeindeteil- und Quartiersebene sind im Laufe der weiteren Förderung des Fußverkehrs möglich (insbesondere bei der Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten).

**Komfortfußwege**

Befinden sich insbesondere in den Gemeindeteilzentren und ihrer unmittelbaren Umgebung. Deren attraktive Gestaltung soll nicht nur der Fußverkehrsförderung dienen, sondern auch die Aufenthaltsqualität steigern und damit den anliegenden Einzelhandels- und gastronomischen Nutzungen Vorteile bringen.

*Qualitätsmerkmale*

- möglichst 3,50 m Fußwegbreite (z. T. sind auch Shared-Space-Ansätze denkbar, gerade in Bereichen mit sehr schmalen Straßenräumen)
- Regelmäßige Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen
- Möglichst konfliktarme Führung (barrierefreie Wege, Knoten und Querungen, Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem

Kfz-Verkehr)

- Erhöhte Aufenthaltsqualität bspw. durch regelmäßige Sitz- und Spielgelegenheiten, angemessene Beleuchtung sowie eine verstärkte Begrünung
- Zentrale Ziele werden durch ein Wegweisungssystem beschildert.

### **Hauptfußwege**

Erweitern die Reichweite durch die direkte Anbindung der Gemeindeteilzentren mit weiteren wichtigen Quell- und Zielorten (bspw. Wohngebiete, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Freizeitwege). Dabei übernehmen sie eine gewisse Sammelfunktion.

#### *Qualitätsmerkmale*

- Mindestens 2,50 m Fußwegebreite (Regelmaß)
- Regelmäßige Querungsmöglichkeiten der Straßenzüge.
- Möglichst konfliktarme Führung (barrierefreie Wege, Knoten und Querungen, Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr).
- Angemessene Beleuchtung

### **Freizeitwege**

Stellen bestehende, meist straßenunabhängige Wegeverbindungen, die vorrangig zu Freizeit- und Erholungszwecken genutzt werden dar. Sie ergänzen das bestehende Wegenetz und übernehmen z. T. auch Gemeindeteilverbindende Funktionen.

#### *Qualitätsmerkmale*

- Möglichst 2,50 m Fußwegebreite
- Barrierefreie Gestaltung der Wege
- Attraktive Ruhe- und Verweilzonen (angemessene Beleuchtung, Sitz- und Spielgelegenheiten, Fitnessgeräte)
- Die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr ist bei ausreichender Breite möglich, sollte aber möglichst vermieden werden

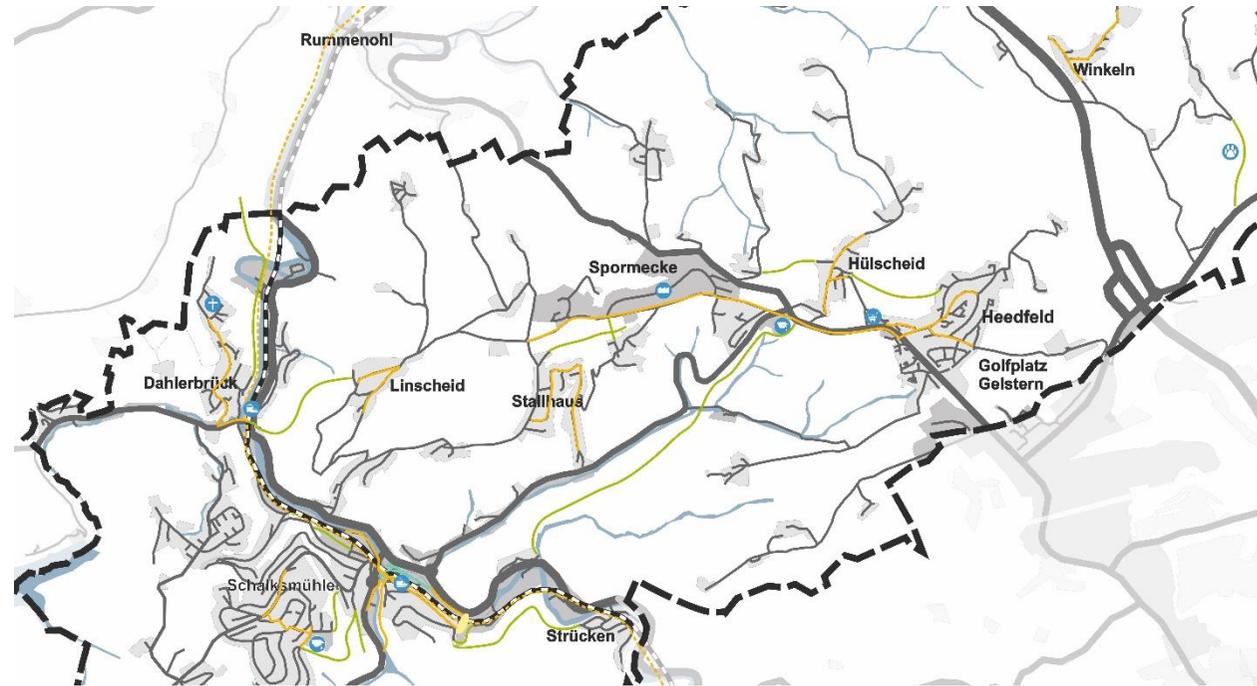
Abbildung 6: Fußwegeverbindungen

**Fußwegeverbindungen**

-  Komfortfußwege
-  Hauptfußwege
-  Hauptfußwege (Maßnahme Radverkehr)
-  Freizeitwege

**Einrichtungen**

-  Bahnhof
-  Schule
-  Nahversorgung
-  Gewerbestandort
-  Wildgehege
-  Brückenbauwerk (Maßnahme Radverkehr)



Quelle: Planersocietät in Anlehnung an EFA sowie RAST der FGSV

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinien Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

## 1.2

Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

**Barrierearme & attraktive Fußwege im Gemeindezentrum Schalksmühle und im Ortsteil Heedfeld**

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket          |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Um die oben beschriebene Erstellung eines Hauptwegenetzes für den Fußverkehr zu erläutern, werden die beiden Siedlungsschwerpunkte Schalksmühle und Heedfeld näher betrachtet. Wesentliches Kennzeichen des Zentrums von Schalksmühle ist der Bereich um den Bahnhof sowie der Rathausplatz. Diese weisen ein gewisses Aufwertungspotenzial (Begrünung, Barrierefreiheit, zeitgemäße Sitz- und Spielgelegenheiten) auf, größere Handlungsbedarfe liegen jedoch im direkten Umfeld und in deren Zuwegung (zu schmale Gehwege, eingeschränkte Attraktivität sowie Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr, fehlende Querungsmöglichkeiten). In Heedfeld fallen besonders die Verbindungen aus den Wohngebieten zum Einzelhandel sowie zur Grundschule auf.

**Zentrale Bausteine****Schalksmühle**

Für den Ortskern Schalksmühle ist zunächst ein Komfortfußweg vorgesehen, der durch den belebten Bereich entlang der Bahnhofstraße führt. Hier befinden sich unterschiedliche Geschäfte, die zum Flanieren einladen. Zudem wurden mit dem Bahnhofsumbau ein neuer zentraler Platz an der Bahnhofstraße sowie gegenüber dem bestehenden Zugang zum Volmepark geschaffen. Daher sollte der Bereich zwischen Hälverstraße und dem Parkhaus am Rathaus Berücksichtigung finden. Besonders der Rathausplatz bietet Potenzial, einen Ort mit großer Aufenthaltsqualität zu etablieren. Gegenüber des neuen zentralen Platzes, mittels Fußgängerbrücke über die Volme führend, besteht eine Verbindung zum Volmepark, der sowohl für Eltern mit ihren Kindern als auch für Menschen, die spazieren gehen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, zum Pausieren und Spielen einlädt. Daher sollte auch dieser einen besonderen Komfortweg darstellen, der den Park zielgerichtet und barrierefrei erreichen lässt. Neben den Komfortfußwegen werden mehrere Hauptfußwege definiert. Im Zentrum zählen dazu die Grabenstraße, Worthstraße, der Schnurrenweg, der zugleich eine besondere Freizeitstrecke darstellt, und Abschnitte der Volmestraße sowie der Hälverstraße. Der im Handlungsfeld Radverkehr vorgestellte Radweg entlang der Volme sollte ebenfalls in die Überlegung der Fußverkehrsführung integriert werden. Dieser kann besonders in den Gemeindekernen für den Fußverkehr eine attraktive Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs darstellen. Dabei ist zu beachten, dass eine gemeinsame Führung der beiden Verkehrsarten auch andere Ansprüche an den Ausbau stellt und nur umgesetzt werden kann, wenn die vorgegebenen Maße

eingehalten werden können. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr ist in diesem Fall innerorts zu empfehlen, um für den Radverkehr durchlässig zu bleiben. Die angesetzte Brücke über die Volme und die Bahnanlage stellen zudem eine Verbindung zur Worthstraße dar (vgl. Handlungsfeld Radverkehr). Da auch die Anbindung der Primusschule in die Wohnquartiere und zu den Bushaltestellen wichtig ist, werden hier einige Hauptfußwege beschrieben. Dazu zählen die Straße Löh im direkten Schulumfeld, die Bergstraße von Mollsiepen bis zur Abzweigung Eschenweg sowie eine Verbindung der beiden Straße, die entlang von vorhandenen eigenständigen Fußwegen zwischen den Wohnsiedlungen sowie Am Mathagen und dem Löher Weg verläuft. Um die in Maßnahme F 1.1 definierten Qualitätsmerkmale von Komfortfußwegen und Hauptfußwegen bestmöglich in den beschriebenen Bereichen zu erreichen, sind insbesondere die folgenden Maßnahmen zu prüfen:

### **Komfortwege**

#### Bahnhofstraße:

Durch den durchgeführten Umbau des Bahnhofs Schalksmühle erfährt die bereits eine Aufwertung des Platzes. Der Platz selbst stellt mittels einer Rampe eine Wegeverbindung zum Bahnhof dar. Der zentrale Platz bietet eine große Aufenthaltsfläche, die bereits mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet ist. Die Ausstattung mit Grünflächen sowie Spielmöglichkeiten (vgl. Maßnahme Einrichtung von Stadtmobiliar) würde einen attraktiven Raum schaffen. Des Weiteren sollte auf der Bahnhofstraße geprüft werden, ob die Möglichkeiten zur Verlagerung des Parkraumangebots auf umliegende Parkbauten, wie zum Beispiel die Parkgarage des Rathauses, bestehen. Besonders die markierten Stellplätze auf der Fahrbahn könnten eingespart werden. Das reduziert zum einen den Parksuchverkehr und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, mehr Raum für attraktive Aufenthalts- und Bewegungsflächen zu schaffen. Elemente der Umgestaltung sind barrierefreie Fußwege mit einer Breite von 3,50 m, (mobile) Begrünungselemente, Sitz- und Spielgelegenheiten sowie ein niveaugleicher Umbau. Dies ist besonders an den einzelnen Grundstückszufahrten zu berücksichtigen, die in Schalksmühle immer wieder zu Absenkungen auf dem Gehweg führen. Der Einsatz von Einfahrtsteinen an den Borden ermöglicht eine Zufahrt für den Kfz-Verkehr, ohne den gesamten Gehweg vollständig abzusenken. Um eine barrierefreie Führung von Personen mit einer Seheinschränkung zu gewährleisten, sollte besonders im Kernbereich von Schalksmühle das Blindenleitsystem ausgebaut werden. Beim Ausbau der zentralen Ziele – der Haltestellen, des Rathausplatzes und des zentralen Platzes – wurden taktile Leitelemente berücksichtigt. Für ein durchgängiges barrierefreies Netz ist eine Verknüpfung notwendig. Straßenverkehrsrechtlich sollte die Bahnhofstraße langfristig als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgewiesen werden.

Abbildung 7: Einfahrtsteine an Borden

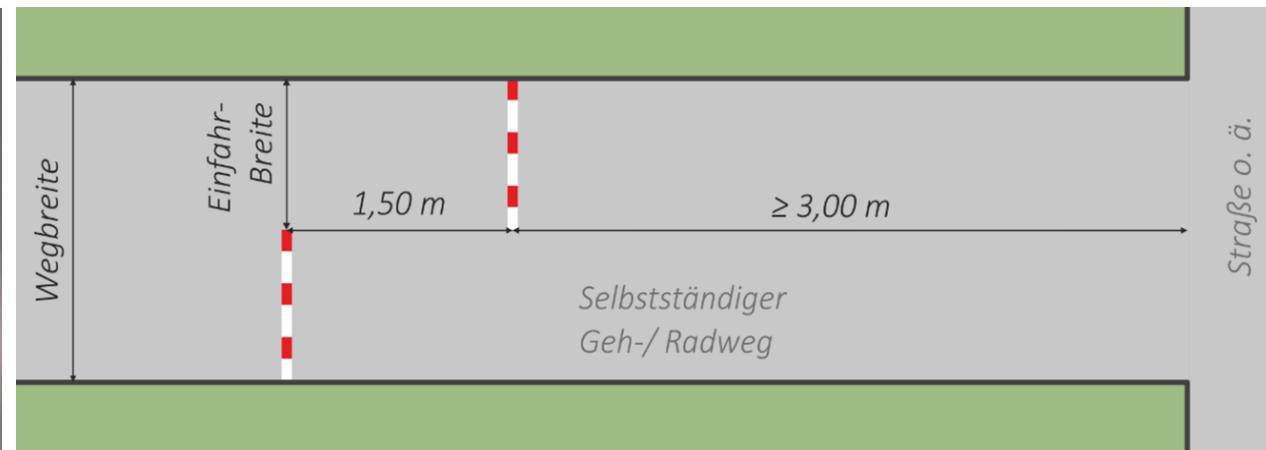


Verbindung Volmepark:

Der Volmepark stellt einen wichtigen Aufenthaltsort in Schalksmühle dar, der von allen Personengruppen gerne besucht wird. Ihm sollte eine hohe Verbindungsfunktion beigemessen werden. Besonders der barrierefreie Zugang ist zu berücksichtigen. Dazu zählen unter anderem der möglichst direkte Zugang ohne Barrieren zur Parkanlage sowie auch eine auffällige Wegweisung, die das Auffinden erleichtern. Die bereits vorhandene gemeindeeigene Beschilderung könnte zum Beispiel durch weitere Zielorte ergänzt werden. Das erleichtert besonders ortsfremden Personen das Auffinden bestimmter Einrichtungen. Die Parkanlage selbst ist bereits durch Wege mit einer barrierearmen ebenen Asphaltoberfläche ausgestattet. Eine Daueraufgabe ist es, für den Gehkomfort das Pflaster der Zuwegungen auf Oberflächenschäden zu überprüfen. Auch die vorhandenen Umlaufsperrn, die als Eingangstor zum Volmepark dienen, sind auf ihre Barrierefreiheit zu prüfen und ggf. auszubessern.

Umlaufsperrn, werden aus Sicherheitsgründen eingesetzt und sollten daher auch für blinde und sehingeschränkte Personengruppe wahrnehmbar sein. Damit ein einfaches Passieren von Menschen mit Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen möglich ist, muss der Abstand zwischen den Absperrerelementen 1,5 m betragen. Außerdem sollten sie visuell und kontrastierend gestaltet sein. Um eine Erkennung mit dem Langstock zu ermöglichen, ist als Tasthilfe eine Querstrebe in einer Höhe von max. 15 cm anzubringen.

Abbildung 9: Beispiel einer Wegweisung in Nantes    Abbildung 8: Umlaufsperrn an einem selbstständigen Geh-/Radweg



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 31

## Hauptfußwege

### Hälverstraße:

In diesem Straßenzug sind insbesondere Maßnahmen zur punktuellen Aufwertung zu prüfen: Begrünung, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen. Langfristig sollte der Wegfall von Stellplätzen bzw. deren Verlegung angestrebt werden. Besonders das erlaubte halbseitige Parken auf dem Gehweg in Kombination mit den vorhandenen mittig positionierten Laternen schränkt den Platz für den Fußverkehr ein. Ein Ausbau der Gehwege auf der Hälverstraße ist aufgrund der Zugangstreppen zu den Häusern, die ebenfalls zu einer Einschränkung der Wege beitragen, unverzichtbar. Zusätzlich sollte aus Sicherheitsgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in dem Bereich der Bebauung eingerichtet werden.

### Verbindung Löh und Bergstraße (Am Mathagen-Löher Weg):

Die Verbindung von der Sporthalle Löh bzw. der Primusschule Schalksmühle ist von der Straße Löh bis zur Bergstraße teilweise eigenständig geführt. Die Fußwegeverbindungen dienen zum großen Teil den besonders schutzbedürftigen Schülerinnen und Schülern und erfordern daher ein hohes Maß an Sicherheit. Besonders die Querungen der Straßen sind daher so zu kennzeichnen, dass sie auf den Schulverkehr hinweisen – das kann durch eine Beschilderung oder aber auch durch eine Fahrbahnmarkierung erfolgen. Zusätzlich müssen die vorhandenen Treppen barrierefrei ausgestattet werden. Im besten Fall sollten Treppen und Rampen in Kombination auftreten, damit für alle Nutzenden ein geeignetes Angebot besteht. Treppenanlage ohne Ausweichmöglichkeit stellen keine barrierefreie Anbindung dar. Können Rampen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht errichtet werden, sollte der Einsatz von anderen technischen Hilfsmitteln wie zum Beispiel Aufzügen in Betracht gezogen werden. (vgl. FGSV 2006: 93) Als Mindestbreite sollte für Rampen eine begehbare Breite von 1,20 m errichtet werden. Rampen wie Treppen sind mit rutschhemmenden Oberflächen zu errichten. Bei Treppenanlagen gilt es, die sichere und komfortable Nutzung zu beachten. Auf längeren Treppenanlagen sollte nach 15 bis 18 Stufen ein Podest das Ausruhen ermöglichen, ohne dass dabei andere zu Fuß Gehende behindert werden. Dazu sollten Podeste errichtet werden, die mindestens 1,35 m tief sind (vgl. FGSV 2006: 93). Um die Barrierefreiheit an Treppen einzuhalten, ist auch ein beidseitiger Handlauf sowie eine kontrastreiche Markierung der Stufen vorzuhalten.

Abbildung 10: Fahrbahnmarkierung um Aufmerksamkeit zu schaffen



### Hauptfußwege (Maßnahme Radverkehr):

Der im Handlungsfeld beschriebene Volmetalradweg kann eine Ergänzung für den Fußverkehr darstellen. Nicht nur der Radverkehr sollte eigenständig geführt werden, sondern auch für zu Fuß Gehende stellt eine eigenständige Führung einen besonders hohen Komfort dar. Es ist dementsprechend zu prüfen, ob hier eine getrennte Führung von Geh- und Radweg möglich ist, sodass Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten vermieden bzw. möglichst geringgehalten werden.

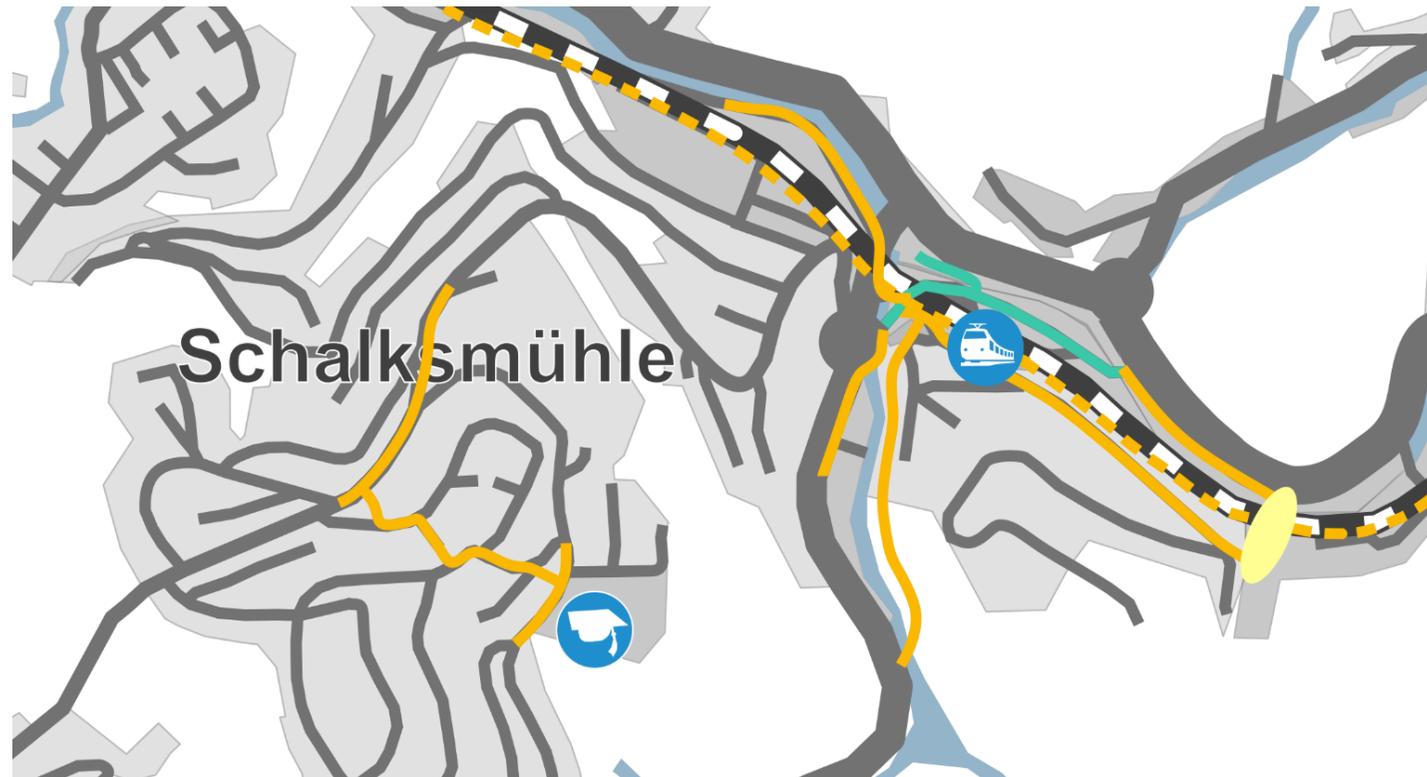
Abbildung 11: Fußwegeverbindung im Zentrum Schalksmühle

### Fußwegeverbindungen

-  Komfortfußwege
-  Hauptfußwege
-  Hauptfußwege  
(Maßnahme Radverkehr)

### Einrichtungen

-  Bahnhof Schalksmühle
-  Primusschule Schalksmühle
-  Brückenbauwerk  
(Maßnahme Radverkehr)



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage © Open Street Map Mitwirkende

## Heedfeld und Spormecke

Für das südliche Ortsteilzentrum, welches sich auf Heedfeld und auch Spormecke bezieht, sind vereinzelte Hauptfußwege vorgesehen, die besonders als Verbindung zwischen der Grundschule Spormecke und dem Wohngebiet Heedfeld sowie als Anbindung in das Gewerbegebiet Spormecke dienen. Eingeschlossen sind dabei die Straßen Ramsloh und Heedfelder Straße, die eine direkte Wegeverbindung darstellen. Zusätzlich zählen auch die Sterbecker Straße sowie die Amphober Straße und der Heckenweg zu dem Hauptfußwegenetz innerhalb Heedfelds. Diese sollten besonders in Bezug auf die Wohnsiedlungen und die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorger (ALDI, Landbäckerei, Sparkasse Heedfeld) betrachtet werden.

In den genannten Bereichen sollten insbesondere die folgenden Maßnahmen zur Erreichung der Qualitätsmerkmale geprüft werden:

### Hauptfußwege

#### Sterbecker Straße:

Auf der Sterbecker Straße sollte der Fußverkehr dringlich mehr Berücksichtigung finden. Im besten Falle sollte ein Gehweg auf beiden Seiten installiert werden. Durch die beengten Platzverhältnisse kann jedoch auch über die Verbreiterung des einseitig geführten Gehweges nachgedacht werden.

#### Heedfelder Straße:

Die Heedfelder Straße ist besonders für den Kfz-Verkehr ausgelegt, stellt aber auch für den Fußverkehr die einzige direkte Verbindung zwischen Heedfeld und Spormecke dar. Aus diesem Grund ist dem Fußverkehr an dieser Stelle besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Wie auch bei den Maßnahmen des Radverkehrs beschrieben, kann eine Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb Heedfelds auf 30 km/h zu mehr Sicherheit für den Fußverkehr führen. Mit der Umsetzung der bestehenden Planungen eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Sterbecker Straße und Heedfelder Straße wird der Verkehr zusätzlich entschleunigt. Zudem bietet der Bau eines Kreisverkehrs die Möglichkeit, durch das Anlegen von Fußgängerüberwegen eine bevorrechtigte Querung für zu Fuß Gehende an den einzelnen Armen des Kreisverkehrs zu schaffen. Innerhalb bebauter Gebiete sollten an Kreisverkehren die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen (vgl. FGSV 2006b: 21). Nach Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren sollten diese nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel nicht mehr als etwa 4,0 bis 5,0 m gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers abgesetzt sein.

Abbildung 12: Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen, um den Fußverkehr zu bevorzugen



Ein geringerer Abstand ermöglicht eine direktere Wegeführung für den Fußverkehr nahe der Kreisfahrbahn und verbessert die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und ausfahrendem Kfz.

Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr entlang der Heedfelder Straße auf dem gemeinsame Geh-/Radweg weitergeführt. Nach den ERA-Standards muss dieser eine Breite von 3,50 m aufweisen (vgl. Maßnahmenfeld Radverkehr). Um die geforderte Breite ausbauen zu können, ist ggf. der Grunderwerb landwirtschaftlicher Flächen vonnöten. Um die Sicherheit zu erhöhen und gleichzeitig den Lärm zu reduzieren, empfiehlt sich zudem die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h herabzusetzen, wenngleich die Ausbaubreiten eine Geschwindigkeit von 70 km/h zulassen. Besonders im Querungsbereich der Bushaltestelle empfiehlt sich die Geschwindigkeitsreduktion, da dort besonders die Schulkinder queren. Aufgrund der besonders schutzbedürftigen Schulkinder sollte langfristig über den Bau einer durch den Fußverkehr anzufordernden Lichtsignalanlage oder einer Mittelinsel nachgedacht werden. Diese kann auch an der Abzweigung Klagebach errichtet werden, um den fußläufigen Schülerverkehr aus Hülscheid ebenfalls eine Querungsmöglichkeit zu bieten. Bei der Umsetzung muss folglich der Ausbau des nördlichen Gehweges der Heedfelder Straße umgesetzt werden. Zudem sollte der sichere Schulweg mit den Kindern im Zuge der Verkehrserziehung gelernt werden.

#### Ramsloh:

Richtung Ramsloh ist die Fußverkehrsplanung mit der für den Radverkehr abgestimmt. Der Bereich der Sackgasse Spormecke entlang des Parkplatzes bis zur Straße Klagebach sollte zum Schutz der Grundschulkinder als verkehrsberuhigter Bereich deklariert werden. Um die Querung der Straße Klagebach barrierefrei zu gestalten, ist der Ausbau der Querungshilfe anzustreben, um sowohl den zu Fuß Gehenden als auch dem Radverkehr eine komfortable und sichere Querung zu ermöglichen. An Querungshilfen ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll (vgl. Abbildung 13). Ist eine getrennte Führung nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg im weiteren Verlauf auf der Straße Ramsloh ist für den Zweirichtungsverkehr auf 4,00 m auszubauen. Mit dem Ausbau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges wird der MIV mittels Bordsteinkanten vom Parken abgehalten. Der anschließende Gehweg auf der Straße Spormecke, der durch das zusätzliche Verkehrszeichen „Radverkehr frei“ gekennzeichnet ist, sollte auf mindestens 4,00 m gemäß ERA-Standard verbreitert werden, um den Konflikten im Zweirichtungsverkehr zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden entgegenzuwirken.

Abbildung 13: Barrierefreie Querungshilfe in Dortmund



Weitere Hauptfußwege:

Die restlichen als Hauptfußwege gekennzeichneten Abschnitte sollten langfristig an die Qualitätsmerkmale angepasst werden. Dazu kommen insbesondere Gehwegüberfahrten an Einmündungen von Nebenstraßen, Einrichtung weiterer Querungsstellen, Konzentration des Seitenraumparkens auf einer Seite und der Ersatz von Stellplätzen im Seitenraum durch Radabstellanlagen oder Begrünungselemente in Frage.

Abbildung 14: Fußwegeverbindungen in Heedfeld und Spormecke

**Fußwegeverbindungen**

 Hauptfußwege

**Einrichtungen**

-  Schule
-  Nahversorgung
-  Gewerbestandort



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage © Open Street Map Mitwirkende

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinien Nahmobilität, Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

## 1.3

## Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

## Sichere &amp; barrierearme Fußwege außerhalb der Siedlungsschwerpunkte

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket          |
| Umsetzungshorizont | mittel- bis langfristig |

**Anlass**

Während im Fußwegenetz Qualitätsmerkmale für die Hauptverbindungen definiert wurden, müssen Fußwege auch punktuell und abschnittsweise optimiert werden. Dabei stehen in Schalksmühle besonders die zu schmalen straßenbegleitenden Gehwege, die mangelhafte Oberflächenqualität der Wegeverbindungen sowie Netzlücken im Fußwegenetz im Vordergrund. Ziel ist eine flächendeckende Schließung von Netzlücken unter der Berücksichtigung der Barrierefreiheit.

**Zentrale Bausteine****Bestandsanalyse des Fußwegenetzes**

Um zielgerichtet die Fußwege zu optimieren, sollte aufbauend auf dem Fußwegenetz (vgl. Maßnahme Erarbeitung eines Hauptfußwegenetzes) eine weitere Arbeitsgrundlage geschaffen werden, auf Basis derer Handlungsnotwendigkeiten auch feingliedrig ermittelt werden können. Hierzu ist das existierende Fußwegenetz mit seinen Eigenschaften (Wegebreiten, Engstellen, Netzlücken) zu erfassen. Priorität haben hierbei zunächst die Wegeverbindungen des Fußwegenetzes, weitere stark frequentierte Bereiche sowie Bushaltestellen. Die Analyse sollte sich dabei auf die Wegeverbindungen inner- und außerhalb bebauter Bereiche beziehen. Die in 1.1 bezeichneten Freizeitwege gilt es mit einzubeziehen, da diese bereits als wichtige Verbindungen definiert wurden.

**Maßnahmen zur Optimierung von Fußwegen**

- Abbau von Barrieren (Barrieren auf Fußwegen, Angsträume wie beispielsweise Unterführungen, unbeleuchtete Wege o. Ä.)
- Fußgängerfreundliche Knotenpunkte (vgl. Maßnahme Fußgängerfreundliche Knotenpunkte)
- Abbau von Nutzungskonflikten

Barrieren können je nach Nutzungsgruppe vielschichtig sein: Es sind auf kleinräumiger Ebene Fußwegeverbindungen, die mobilitätseingeschränkten Personen durch unebene Oberflächen oder fehlende Leitsysteme Schwierigkeiten bereiten. Ebenso stellen stark befahrene Straßen Barrieren dar, deren Querung teilweise mit großen Gefahren verbunden ist. Neben diesen baulichen, sichtbaren Barrieren, gibt es aber auch mentale Barrieren: Unterführungen oder schlecht ausgeleuchtete Wege können Angsträume darstellen. Daher führt auch eine möglichst lückenlose Beleuchtung zum Abbau von Barrieren.

### Barrierefreie Fußwege

Im Rahmen von Um- und Neubauten sind einige Straßenzüge, wie etwa das Bahnhofsumfeld Schalksmühles, bereits barrierefrei gestaltet worden. Allerdings besteht noch kein programmatischer Ansatz, Wege und Plätze proaktiv barrierefrei umzugestalten. Dabei ist dies gerade in Bereichen notwendig, die von Mobilitätseingeschränkten stark frequentiert werden (z. B. Senioreneinrichtungen, Zuwegungen zu Haltestellen etc.). Neben Fußwegen, Querungen und Knotenpunkten sind auch die Zugänge zu Geschäften und Infrastruktureinrichtungen barrierearm zu gestalten. Hier besteht die Herausforderung, die Eigentümer bzw. Verantwortlichen einzubinden. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung oft auch die Nutzung für nicht Mobilitätseingeschränkte komfortabler gestaltet, z. B. durch ebene Wege, das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

### Bausteine für barrierefreie Fußwege

- Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweggestaltung: An Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ein System der Doppelquerung (vgl. Maßnahme Barrierearme & attraktive Fußwege im Gemeindezentrum Schalksmühle und im Ortsteil Heedfeld; ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer, ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde)
- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/ -armen öffentlichen Räumen: Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen, z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen o. ä.
- Bildung eines Beirats für Menschen mit Behinderungen und Einbezug in Partizipationsprozesse (Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse)

#### Zielbezug



#### Klimaschutzbeitrag



#### Schnittstellen

Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

#### Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb

#### Mögliche Förderung

FöRi Nahmobilität, Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

## 1.4

## Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

## Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

|                    |   |
|--------------------|---|
| Priorität          | +++   |
| Kosten             | €€€   |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket  |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig (2-3 Pilotprojekte), langfristig (übriges Gemeindegebiet) |

**Anlass**

Den Belangen von zu Fuß Gehenden kommt aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit und ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit bei der Gestaltung und Planung von Knotenpunkten sowie Lichtsignalanlagen eine hohe Bedeutung zu. Die Anforderungen an fußgängerfreundliche Knotenpunkte unterscheiden sich dabei je nach hierarchischer Bedeutung im Straßennetz. An Hauptverkehrsstraßen sind lange Wartezeiten an Ampeln, Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten, Umwege an Knotenpunkten sowie zu schmale und unsichere Mittelinseln zu vermeiden. Vor allem in Nebenstraßen mit besonderem Fußverkehrsaufkommen, punktuell auch im Hauptverkehrsstraßennetz, kommen dagegen auch Möglichkeiten bevorzogter Fußverkehrsquerungen in Betracht.

**Zentrale Bausteine**

Um Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen nahmobilitätsfreundlicher zu gestalten, sind folgende Maßnahmen zu empfehlen und je nach Situation auch in Kombination sinnvoll:

Lichtsignalanlagen – Verlängerung von Grün- bzw. Räumzeiten:

Eine Verlängerung von Grün-/Räumzeiten sollte vor allem an Orten mit hoher Frequentierung von sensiblen Fußgängergruppen (u. a. Schulverkehr, ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen) und an Orten mit hohem Querungsaufkommen angestrebt werden. Lange Wartezeiten ergeben sich in Schalksmühle bspw. an den Knotenpunkten Glörstraße/Volmestraße sowie Hälverstraße/Volmestraße. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob an neuralgischen Punkten die Einrichtung von getrennten Grünzeiten zwischen zu Fuß Gehenden (in Längsrichtung bzw. die Nebenrichtung querend) und rechtsabbiegenden Kfz möglich ist. An Mehrfachfurten ist eine „Querung in einem Zug“

anzustreben, das heißt, ohne Doppelwartezeiten an mehreren hintereinander rot geschalteten Fußgänger-Signalen. Dies verringert Wartezeiten und die Gefahr von Rotlichtverstößen durch zu Fuß Gehende.

Puffer in der Lichtsignalsteuerung, z. B. infolge einer rückläufigen Kfz-Verkehrsbelastung, sollten generell, d. h. unabhängig von der Sensibilität eines Raumes, zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und den Radverkehr genutzt werden.

#### Vorgezogene Seitenräume:

Mittels vorgezogener Seitenräume wird an Kreuzungen eine leichtere und sichere Querbarkeit der (Neben)-Straßen für den Fußverkehr erreicht (Überquerungsdistanz verringert sich, abbiegende Fahrzeuge fahren langsamer, Sichtbeziehungen werden verbessert). Zudem sind sie ein verkehrsberuhigendes Element bei der Einfahrt vom übergeordneten Netz in Neben- und Wohnstraßen. Sie sollten vorrangig an Orten eingesetzt werden, an denen besondere Anforderungen bestehen (z. B. Schulwege) und wo die räumlichen Gegebenheiten einen Einsatz ohne erhebliche Einschränkungen für abbiegende Fahrzeuge ermöglichen. Maßnahmen zur Barrierefreiheit (vgl. Maßnahme Sichere & barrierearme Fußwege außerhalb der Siedlungsschwerpunkte) sind als Standard zu integrieren. Im Rahmen anstehender Umbauarbeiten sollten vorgezogene Seitenräume grundsätzlich geprüft werden. In Schalksmühle bieten sich vorgezogene Seitenräume insbesondere im Schulbereich auf der Löh an. Auch Möglichkeiten auf der Bergstraße, die von vielen Kindern als Schulweg genutzt wird, sollten geprüft werden.

#### Gehwegüberfahrt

Während an den meisten Querungen und Knotenpunkten der Fußverkehr einen Höhenunterschied zwischen straßenbegleitendem Gehweg und Fahrbahn zu überwinden hat, ermöglichen Gehwegüberfahrten insb. an Übergängen vom Haupt- in das Neben-/Wohnstraßennetz sowie generell in Wohnstraßen eine ebenengleiche Querung für zu Fuß Gehende. Der dadurch entstehende Höhenunterschied für den Verkehr auf der Straße verdeutlicht die Vorrangstellung des Fußverkehrs und führt gleichzeitig zu einer Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs. Gehwegüberfahrten sind gut mit vorgezogenen Seitenräumen kombinierbar.

Abbildung 15: Vorgezogener Seitenraum in Dortmund



Abbildung 16: Gehwegüberfahrt in Bielefeld



Trennung von Fuß- und Radverkehr

Die Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist zur Erhöhung der Wegequalität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende auch an Knotenpunkten voranzutreiben. Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten, der insb. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn beinhaltet, dient gleichzeitig der Fußverkehrsförderung.

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Radverkehr, Kfz-Verkehr

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinien Nahmobilität, Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“

## 1.5

## Fußverkehr & Barrierefreiheit

### Einrichtung von Stadtmobiliar (evtl. Sitz- und Spielrouten)

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahmen         |
| Umsetzungshorizont | Mittel- bis langfristig |

#### Anlass

Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei und schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Schalksmühle verfügt mit dem Volmepark bereits über sehr gute Voraussetzungen, um solche Routen im Fußwegenetz zu integrieren. Kinder können sich mittels Spielrouten durch ihre Gemeinde „hindurchspielen“, was insb. in Verknüpfung mit Schulwegen ihre eigenständige Mobilität stärkt (Schulweg zur Primusschule bzw. Grundschule Spormecke) und dem „Elterntaxi“ entgegenwirkt (Synergien mit Mobilitätsmanagement in Schalksmühle etablieren und ausbauen - Intensivierung des schulischen Mobilitätsmanagements). Für mobilitätseingeschränkte Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßigen Verweilmöglichkeiten, auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element ihrer selbstbestimmten Mobilität. Sitz- und Spielrouten laden zum häufigeren Zufußgehen ein, was wiederum zu lebendigen öffentlichen Räumen und einer lebenswerten Gemeinde Schalksmühle beiträgt. Zur Einrichtung bieten sich Verbindungen zwischen Wohnquartieren und Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen an (bspw. Verbindung Im Löh – Ortszentrum – Volmepark – Netto Wansbeckplatz bzw. Edeka Clever oder Heedfeld Aldi Hülscheider Straße). Anhand eines Quartiers (wie z. B. das Neubaugebiet Stallhaus) kann ein Modellprojekt durchgeführt und in eine Öffentlichkeitskampagne eingebunden werden.

#### Zentrale Bausteine

Im öffentlichen Raum, prioritär in hervorgehobenen Fußgängerbereichen des Fußwegenetzes, sind weitere Sitzgelegenheiten, teilweise auch in Kombination mit Spielgelegenheiten zu empfehlen (wie bspw. oberhalb des Kreisverkehrs Hälverstraße/Bergstraße/Mühlenstraße). Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/oder als Hindernis für Falschparker nutzen lassen.

Abbildung 17: Sitzmöglichkeiten oberhalb des Kreisverkehrs Hälverstraße/Bergstraße/Mühlenstraße



Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe oder auch das wechselnde Angebot von schattigen und sonnigen Plätzen entscheidend.

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, private Baulastträger, Einzelhandel, Gastronomen |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität   |

## 1.6

## Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

## Kirchwege erhalten, instandsetzen und neue ermöglichen

|                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| Priorität          | +++                   |
| Kosten             | €€€                   |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket        |
| Umsetzungshorizont | Kurz- / Mittelfristig |

**Anlass**

In der Gemeinde Schalksmühle befinden sich zahlreiche sogenannte traditionelle Kirchwege, sowohl innerorts als auch außerorts. Diese stellen straßenunabhängige, schmale Wegeverbindungen mit unterschiedlichen Oberflächen und Eigentumsverhältnissen dar. Aktuell werden sie stellenweise schon als Fußwegeverbindung genutzt, an anderen Stellen sind sie noch nicht nutzbar. Insgesamt stellt deren Instand-/Inwertsetzung und Verknüpfung ein großes Potential für ein attraktives, engmaschiges Fußwegenetz dar. Sie verlaufen in der Regel entlang landwirtschaftlich genutzter Flächen oder Gärten und verbinden Wohngebiete. Insbesondere in den Hang- und Höhenlagen der Gemeinde, welche vordergründig durch Wohnsiedlungen geprägt sind, bieten solche Kirchwege die Möglichkeit, straßenunabhängig und mit einer Zeitersparnis aufgrund der kürzeren Wegelänge ans Ziel zu kommen. Allerdings fehlt es bisher an einer übergeordneten und koordinierten Strategie. Folgende Vorgehensweise wird empfohlen:

**Zentrale Bausteine****Analyse der Kirchwege**

Insbesondere Lage, Oberflächenbeschaffenheit, Eigentumsverhältnisse und Anknüpfungspunkte zum bestehenden Fußwegenetz in der Gemeinde Schalksmühle. Letztere sollten besonders hinsichtlich Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit analysiert werden.

**Zielkonzept erarbeiten**

Es werden ein Zielwegenetz und Standards in Bezug auf die Beschaffenheit der Kirchwege entwickelt. Hierbei sollten auch neue Verbindungen untersucht werden (z. B. neue fußläufige Wegeverbindung zwischen dem Neubaugebiet Stallhaus und dem Ortszentrum Schalksmühle und neue

Abbildung 18: Beispiel einer Wegeverbindung mit wassergebundener Decke



fußläufige Wegeverbindungen zu den Einzelhandelsangeboten). Ebenso sollten aber auch alte Verbindungswege in das Zielkonzept mit einfließen (bspw. Kirchweg zwischen Primusschule und Brucher Weg/Bergstraße).

**Maßnahmen zusammen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern auf Basis der Richtlinien des VEPs entwickeln**

Zur Instandsetzung und Qualifizierung bzw. Aufwertung der Kirchwege und der jeweiligen Verknüpfungspunkte werden priorisierte Maßnahmen erarbeitet (z. B. Ausschilderung, ggf. Schaffung neuer Verbindungen). In diesem Arbeitsschritt werden auch Verantwortlichkeiten für Pflege, Instandhaltung und Verkehrssicherheit mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern geklärt (u. a. rechtssichere Vereinbarung in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht).

**Umsetzungshinweise:**

Die Einbindung bürgerschaftlichen Engagements kann zu einer stärkeren Identifizierung der Beteiligten mit Schalksmühle führen und ggf. zur Entlastung des Gemeindehaushaltes beitragen. Als Vorbild kann hier die Gemeinde Alfter dienen, wo ein „Pättchen-Konzept“ entwickelt wurde (Pättchen ist ein Synonym für Kirchweg). Mehr als 70 solcher kleinen Pfade gibt es dort in und zwischen den Ortsteilen verteilt. Die Pättchen (Kirchwege) wurden von der Gemeinde begutachtet, deren Zustand in dem Konzept beschrieben, Eigentumsverhältnisse geklärt und Handlungsbedarf ermittelt. Die Pfade, die häufig benutzt werden, werden meistens auch von den Anwohnenden oder Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern auf eigene Kosten freigeschnitten und sauber gehalten, sodass die identitätsstiftenden Wege genutzt werden können. Nur in besonderen Fällen muss der Bauhof der Gemeinde aktiv werden.

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <p><b>Zielbezug</b></p>  <p><b>Klimaschutzbeitrag</b></p>  | <b>Schnittstellen</b>     | Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, private Eigentümerinnen & Eigentümer  |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität, Förderprogramm „Ländliche Wegenetzkonzepte und Flurbereinigerungsverfahren“ |

## 2

Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

**Stärkung der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum Schalksmühle**

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe            |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Das Ortszentrum Schalksmühles hat in den vergangenen Jahren einige Aufwertungen erfahren. Mit dem integrierten Handlungskonzept „Ortskern – Vitales Zentrum“ besteht bereits eine Planungsgrundlage, aus der einige Maßnahmen umgesetzt worden sind. Durch die Umgestaltung des Bahnhofes und des Umfeldes (inklusive der Abbindung der Straße Am Bahnhof) ergeben sich einerseits weitere Verbesserungen, andererseits aber auch neue Möglichkeiten, die in Teilbereichen eine Neuevaluierung des Ortskerns ermöglichen. Ziel ist es dabei die Fußverkehrsqualitäten im Ortskern weiter zu steigern und Barrieren abzubauen.

**Zentrale Bausteine****Entwicklung eines Parkraumkonzeptes inkl. Parkraumuntersuchung für den Ortskern**

Bei der Ortsbegehung konnte kein hoher Parkdruck im Ortskern festgestellt werden. Mehrere Stellplatzanlagen (z. B. Parkhaus Rathaus, Bahnhof) ermöglichen es, den Besuchenden im Zentrum kostenfrei zu parken. Zusätzlich ist an der Bahnhofstraße und den weiteren umliegenden Straßen das Seitenraumparken an vielen Stellen möglich. Dies führt insbesondere in den historisch geprägten Straßen mit geringen Querschnitten zu geringeren Qualitätsstandards für den Fußverkehr. Da sich mit den zusätzlich geschaffenen Parkmöglichkeiten am Bahnhof zukünftig weitere Optionen ergeben werden, sollte geprüft werden, ob insbesondere das Seitenraumparken im Zentrum zugunsten von breiteren Fußwegen, Begrünung, Spielelementen und zusätzlichen Sitzgelegenheiten reduziert werden kann. Da es hierzu kontroverse Meinungen innerhalb der Gemeinde gab, bietet es sich an, zunächst mittels einer Parkraumuntersuchung Bedarfe empirisch zu prüfen und darauf aufbauend ein Parkraumkonzept für den Ortskern zu entwickeln. Ziel muss es dabei sein, die Flanierqualitäten insbesondere entlang der Bahnhofstraße sowie im südlichen, historisch geprägten Kern zu erhöhen. Eine Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden ist dabei zu empfehlen.

**Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten auf den Plätzen**

Der Platz an der Mühlenstraße sowie der Platz an der Bahnhofsstraße und der Rathausplatz wurden in den vergangenen Jahren bereits aufgewertet. Zusätzliche Attraktionen sind z. B. mit dem Open-Air Kino hinzugekommen. Gastronomische Angebote, wie im integrierten Handlungskonzept vorgeschlagen, wurden bereits

durch ein Bauernlädchen und die Außengastronomie der Pizzeria erweitert. Weitere Aktivitäten und ein vielfältigeres Angebot insbesondere auf dem Rathausplatz sind zu prüfen. Auch kam in den Beteiligungsformaten der Wunsch nach weiteren Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten. Für den Rathausplatz sind mobile Sitzgelegenheiten zu bevorzugen, die bei Veranstaltungen verschoben bzw. komplett entfernt werden können.

**Erlebarmachung der Volme**

Die Volme tangiert den Ortskern im Norden. Aktuell ist die Volme im Zentrum nur an wenigen Stellen öffentlich erlebbar, so z. B. am Volmepark, der im Norden vom Ortskern eine hochwertige Freizeitfläche darstellt. Perspektivisch sollte daher der Ortskern (aber auch das gesamte Gemeindegebiet) zur Volme weiter geöffnet und die Volme erlebbar gemacht werden. Ein Programm, welches die Volme in die Gemeinde integriert, z. B. durch kleinere bauliche Veränderungen (Bänke mit Blick auf die Volme, Grüngestaltung neuer Fußwege entlang der Volme), durch temporäre Aktionen (Spielplatzaktionen am Wasserspiel im Sommer), aber auch durch Aktivitäten (z. B. gemeinsame Sportaktivitäten im Volmepark) können helfen, die Attraktivität der Wege zu steigern und somit auch Bereitschaft erhöhen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.

Abbildung 19: Mobile Sitzelemente in Dessau



**Barrierefreiheit im Ortskern**

Der gesamte Ortskern sollte barrierefrei gestaltet werden. Öffentlich zugängliche Gebäude müssen zugänglich sein. Rampen und Aufzüge sind bei Höhenunterschieden vorzusehen. Türen müssen auch für Rollstuhlfahrende passierbar sein. Wege, Querungen und Plätze müssen barrierefrei bzw. barrierearm gestaltet sein (vgl. Maßnahmenpaket 1). Ein Blindenleitsystem ist einzurichten. Informationen sollten nach dem Zwei-Sinne Prinzip (Sehen, Hören, Fühlen) bereitgestellt werden.

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen   |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Stadtmarketing, Gewerbetreibende, private Eigentümerinnen & Eigentümer, externer Gutachter |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität   |

## 2.2 Radverkehr

Wie bereits festgestellt wurde, spielt der Radverkehr in Schalksmühle bisher eine untergeordnete Rolle im Gemeindegebiet. Dabei stellt das Radfahren einen wesentlichen Teil der Antwort auf die aktuellen Probleme der Mobilität dar. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die innerorts mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist zugleich gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Kommune bei.

Der Radverkehr wird in Schalksmühle bisher infrastrukturell wenig berücksichtigt. Der motorisierte Kfz-Verkehr stellt das dominante Verkehrsmittel im Gemeindegebiet dar. Durch die Topografie ist das Fahrrad gegenüber dem Auto nur begrenzt konkurrenzfähig. Eine konsequente Radverkehrsförderung unter zusätzlicher Beachtung der topografischen Gegebenheiten ist eine große Herausforderung – besonders weil Radfahrende einen erhöhten Schutz und damit einhergehend auch mehr Platz an Steigungs- und Gefällestrrecken benötigen. Gleichzeitig eröffnen sich durch die stetige Weiterentwicklung und das wachsende Angebot an elektrisch betriebenen Fahrrädern neue Möglichkeiten der Radverkehrsförderung. Aber nicht nur die Politik muss davon überzeugt werden – auch in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger muss sich etwas ändern, damit Radfahren als vollwertige Verkehrsform anerkannt wird. Wirkungsvolle gemeindliche Kampagnen und Aktionen können zur Stärkung des Images einer Stadt bzw. Gemeinde als sogenannte „Fahrradstadt“ bzw. „Fahrradgemeinde“ beitragen. Zusätzlich sollten auch verschiedene Medien eingebunden werden, mit denen das Radfahren beworben werden kann.

Gleichzeitig muss eine Förderung des Radverkehrs durch Infrastrukturmaßnahmen, besonders der Ausbau der Netze sowie eine Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen, angestrebt werden. In vielen Straßenräumen existieren aktuell noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen, bspw. durch eine gemeinsame Führung der Radfahrenden mit dem Fußverkehr oder auch durch Oberflächenmängel auf bestehenden Radwegen. Daraus entstehen zahlreiche Konflikte, die die Verkehrssicherheit und den Nutzungskomfort im Radverkehr sowie bei den anderen Verkehrsteilnehmenden stark einschränken. Dort, wo es die Platzverhältnisse zulassen, sollte somit grundsätzlich eine eigenständige Führung des Radverkehrs entweder im Straßenraum oder im Seitenraum angestrebt werden. Ausgenommen werden können die Wohnbereiche, in denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorliegt. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist in diesen Bereichen zu bevorzugen.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, liegt der Fokus des Handlungsfeldes Radverkehr auf der Schaffung eines sicheren, möglichst lückenlosen Radwegenetzes sowie der Herstellung eines flächendeckenden Angebotes von entsprechend ausgebauten Radabstellanlagen. Des Weiteren wird das Maßnahmenfeld durch alternative Fahrradmöglichkeiten in Schalksmühle sowie den Radverkehr betreffende unterstützende Maßnahmen, wie etwa einem entsprechenden Serviceangebot und die Kommunikation ergänzt.

Zum Grundsatz der fahrradfreundlichen Verkehrsplanung gehört auch, dass eine Radverkehrsförderung finanzielle Ressourcen voraussetzt und dies nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für Personal und „weiche“ Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Eine Förderung im Radverkehr ist nur möglich, wenn entsprechende Mittel im Haushalt bereitgestellt werden. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird zur Umsetzung des Radwegenetzes für Aufsteigerkommunen ein jährliches Budget von 8 – 18 €/Einwohner & Jahr für infrastrukturelle Aufwendungen empfohlen (vgl. BMBVS). Das entspricht im Mittel einem Budget von rund 150.000 € jährlich für die Gemeinde Schalksmühle.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Hierarchisierung und Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes (Haupt- und Nebenrouten, Ausbaustandards, innerörtliche, möglichst umwegearme Radverbindungen) und Priorisierung von Handlungsbedarfen
- Vorhandene Wege ausbauen, um Konflikte zwischen den Verkehrsarten (MIV, Fußverkehr, Radverkehr) abzubauen
- Schaffung neuer Wege bzw. Nutzung der vorhandenen Freizeitwege (Waldwege) unter Berücksichtigung der Topografie: Besonders Ausbau des „Volmetalradweges“ verfolgen mit Möglichkeit der Verlängerung in nördliche Richtung
- Ausbau von Radabstellanlagen, insb. auch höherwertige für E-Bikes/Pedelecs
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

### Maßnahmenübersicht



#### B: Radverkehr

##### 1. Radverkehrsoffensive für Schalksmühle – Weiterentwicklung und Ausbau des Radwegenetzes

1.1 Hauptverbindung I: Volmetalradweg – Zentrale Achse und Verbindung zwischen Hagen und Brügge

1.2 Hauptverbindung II: Heedfeld Radweg: Lüdenscheid – Heedfeld – Schalksmühle

1.3 Hauptverbindung III: Heedfeld – Spormecke – Linscheid – Schalksmühle/Dahlerbrück

1.4 Hauptverbindung IV: Dahlerbrück – Glörtalsperre

1.5 Hauptverbindung V: Hälverstraße

1.6 Schaffen von Zubringern und Nebenverbindung

1.7 Beschilderung und Markierungen für den Radverkehr

##### 2. Aktionsprogramm: Fahrradabstellanlagen

##### 3. Förderung von Elektromobilität im Radverkehr

1

Radverkehr

## Radverkehrsoffensive für Schalksmühle – Weiterentwicklung und Ausbau des Radwegenetzes

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| Priorität          | +++           |
| Kosten             | €€€           |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe  |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig |

### Anlass

Die Bestandsanalyse für Schalksmühle hat gezeigt, dass das Verkehrsnetz für den Radverkehr in Schalksmühle nicht ausreichend ist. Ein geringer Ausbaustandard und viele Netzlücken senken die Attraktivität und stellen in einigen Bereichen z. B. untere Klagebach ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Das folgende Maßnahmenfeld greift diese Problematik auf. Ziel der Maßnahme sind infrastrukturelle Verbesserungen im definierten Radverkehrsnetz auf Basis von Standards, die den derzeitigen Richtlinien und Regelwerken (vorrangig ERA) entsprechen.

### Zentrale Bausteine

#### Weiterentwicklung des Hauptverbindungsnetzes

Der Radverkehr ist bislang unterrepräsentiert im Straßenraum. Um den Radverkehr zu fördern, gilt es in einem ersten Schritt, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Die Grundlage bildet dabei ein Hauptverbindungsnetz. Das Hauptverbindungsnetz verbindet wichtige Zielorte innerhalb der Gemeinde und hat zudem eine Anbindungsfunktion wichtiger überregionaler Quell- und Zielorte. Bestehende Fahrradrouten wurden dabei ebenso berücksichtigt wie die vorliegenden Radwegenetze (Radverkehrsnetz NRW und Knotenpunktnetz), die z.B. bereits Standards für den Radverkehr festlegen.

Das vorliegende Hauptverbindungsnetz hat somit die Funktion, Straßenräume festzulegen, die eine besonders hohe Bedeutung für den Radverkehr haben und daher prioritär auszubauen sind, um den Radverkehr in Schalksmühle effizient zu fördern. Weiterhin ist ein entsprechend hoher Standard anzustreben, der über die Mindestanforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinausgeht. Für das Haupttroutennetz (vgl. Abbildung 21) werden folgende Standards vorgesehen:

Tabelle 2: Führungsformen für Radhaupttrouten (orientiert an ERA, RASt, RVR 2018)

| Führungsform                              |  | Standardbreiten „Radhaupttroute“ |  |
|---|--|----------------------------------|--|
| Eigenständig<br>Zweirichtungsverkehr      | Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr | Innerorts                        | ≥ 4,00 m; ≥ 3,00 m an wenigen, einzelnen Engstellen  |
|   |  | Außerorts                        | ≥ 3,50 m ≥ 3,00 m an wenigen, einzelnen Engstellen   |
|   | Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr  | innerorts                        | ≥ 3,00 m (Rad) + ≥ 2,50 m (Fuß) *  |
|   |  | Außerorts                        | ≥ 3,00 m (Rad) + ≥ 2,00 m (Fuß)<br>≥ 2,50 m (Rad) an wenigen, einzelnen Engstellen *   |
| Straßenbegleitend<br>Einrichtungsverkehr  | Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr | Innerorts                        | i. d. R. kein Einsatz (nur bei sehr geringen Fußgängeraufkommen)<br>≥ 3,00 m<br>+ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn   |
|   |  | Außerorts                        | ≥ 3,00 m<br>+ 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bei ≥ 70 km/h VzU   |
|   | Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr  | Innerorts                        | ≥ 2,00 m (Rad) + ≥ 2,50 m (Fuß)<br>+ 0,50 -0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder<br>+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr *                   |
|   |  | Außerorts                        | ≥ 2,00 m (Rad) + ≥ 2,00 m (Fuß)<br>+ 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bei ≥ 70 km/h VzU *  |
| Straßenbegleitend<br>Zweirichtungsverkehr | Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr | Innerorts                        | i. d. R. kein Einsatz (nur bei sehr geringen Fußgängeraufkommen)<br>≥ 4,00 m; ≥ 3,00 m an wenigen, einzelnen Engstellen<br>+ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn  |
|   |  | Außerorts                        | ≥ 3,50 m, ≥ 3,00 m an wenigen, einzelnen Engstellen<br>+ 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bei ≥ 70 km/h VzU  |
|   | Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr  | Innerorts                        | ≥ 3,00 m (Rad) + ≥ 2,50 m (Fuß)<br>+ 0,50 -0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bei ≥ 50 km/h VzU oder<br>+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr * |

|                          |           |           |   |
|--------------------------|-----------|-----------|---|
|                          |           | Außerorts | ≥ 3,00 m (Rad) + ≥ 2,00 m (Fuß)<br>≥ 2,50 m (Rad) an wenigen, einzelnen Engstellen<br>+ 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bei ≥ 70 km/h Vzul *   |
| Radfahrstreifen          | Innerorts |           | 2,00 m<br>+ 0,50 - 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr   |
| Schutzstreifen           | Innerorts |           | (nur in Ausnahmefällen)<br>≥ 1,50 m<br>+ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr   |
| Fahrradstraße            | Innerorts |           | ≥ 3,50 m, wenn Pkw zugelassen ≥ 3,00 m, wenn Pkw nicht zugelassen<br>+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr   |
|                          | Außerorts |           | ≥ 3,00 m (abhängig von der Verkehrsmenge)   |
| Landwirtschaftliche Wege | Außerorts |           | ≥ 4,00 m (Rad- & landwirtschaftlicher Verkehr & geringer Fußverkehr)  |
| Mischverkehr             | Innerorts |           | Möglich bei: Tempo 50: bis 2.000 Kfz/24h (DTV)<br>Tempo-30-Zonen – zulässig, wenn keine Rechts-vor-Links Einmündungen anzutreffen sind (besser: Fahrradstraße)<br>Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (T 20) – zulässig<br>Verkehrsberuhigter Bereich – nur auf kurzen Abschnitten zulässig |
|                          | Außerorts |           | i. d. R. kein Einsatz<br>(bei Tempo 70 bis 800 Kfz/24h)   |

\* inkl. 0,30-0,60 m signifikanter Trennstreifen als Teil des Gehweges

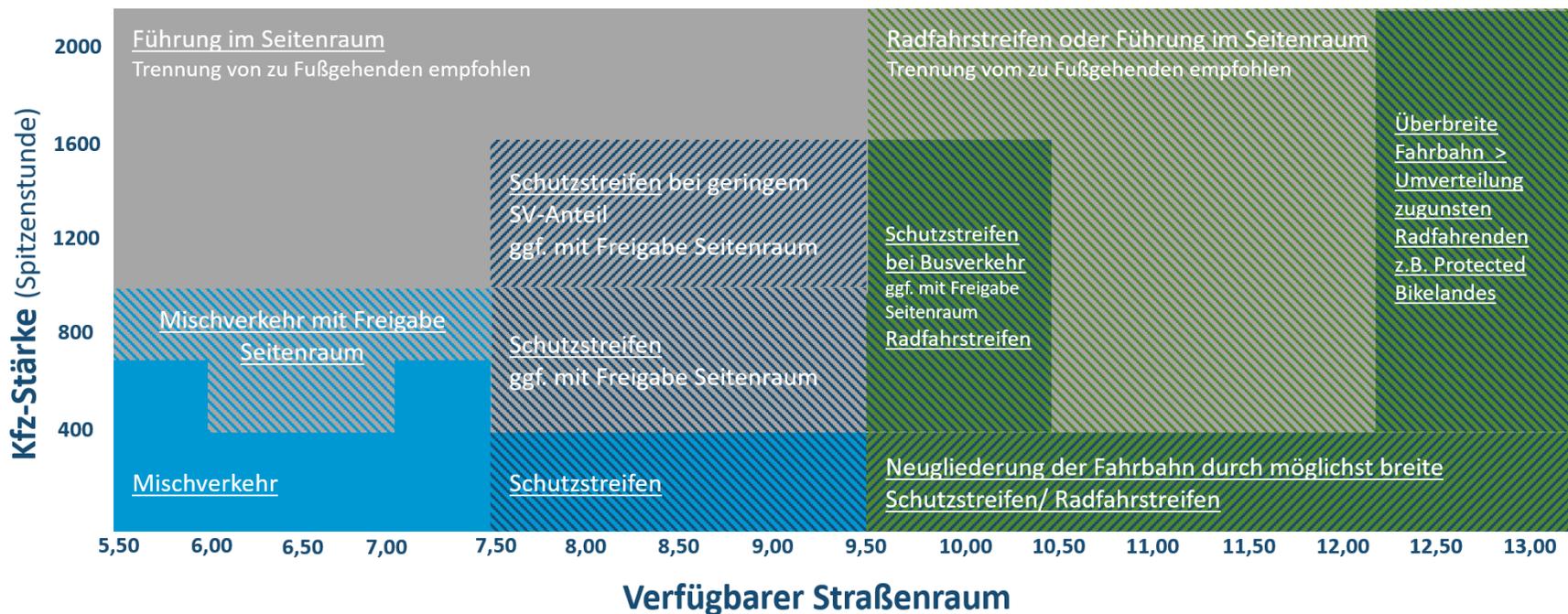
### **Wahl der Führungsform**

Die Wahl der Führungsform hängt im entscheidenden Maße von den Vor-Ort Verhältnissen ab (vgl. Abbildung 20). Generell ist es anzustreben, dass dort, wo die Straßenbreite es zulässt, ggf. unter Reduzierung der Fahrbahnbreite für den MIV, Radfahrstreifen umzusetzen. Ist mit einem hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen, besteht auch die Möglichkeit eines baulichen Radwegs im Seitenraum. Die Umverteilung des Raumes darf jedoch nicht zu Ungunsten des Fußverkehrs erfolgen. Sollte sich zwar die Fahrbahnbreite eingrenzen lassen, jedoch aufgrund von landwirtschaftlichen oder wirtschaftlichen Verkehren ein temporäres Überschreiten der Kfz-Fahrbahn von Nöten sein, kann auch ein Schutzstreifen angelegt werden. Ein Schutzstreifen darf im Bedarfsfall vom MIV überfahren werden.

Allerdings sollten Schutzstreifen gezielt eingesetzt und nicht zu klein dimensioniert werden, da sie durchaus kritisch zu werten sind, da sie zwar eine Raumtrennung von Rad/MIV suggerieren, jedoch unsichere Überholmanöver durch Platzmangel erzeugen können. Sollte keine eigenständige Führung möglich sein, muss der Radverkehr im Mischverkehr oder aber auf alternativen Verbindungen geführt werden. Dazu bieten sich Tempo 30-Abschnitte an, die besonders in den Wohngebieten Schalksmühles bereits umgesetzt sind. Bestrebungen des Bundesministeriums weisen darauf hin, dass zukünftig auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 leichter realisiert werden kann. In den Nebenstraßen kann bei hohem Radverkehrsaufkommen zudem die Straße zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Die Hauptverbindungen werden nachfolgend erläutert und exemplarisch mit einzelnen Beispielen zur Umsetzung der Standards unterlegt.

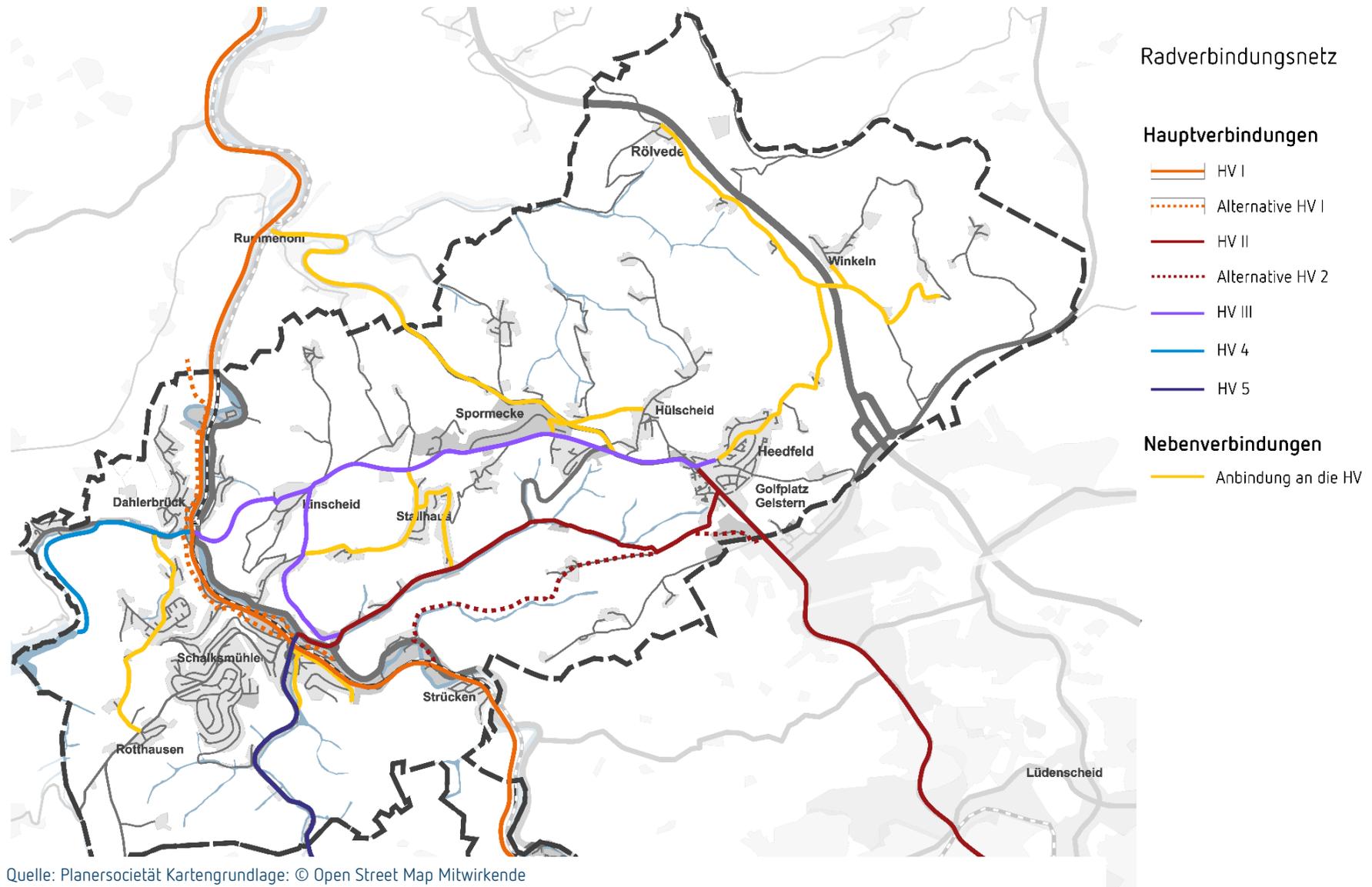
Abbildung 20: Führungsformen nach Kfz-Stärke und Straßenraumverfügbarkeit nach ERA und gängigen Vorgaben

## Empfohlene Führungsform (zweispurig, Tempo 50) innerorts



Quelle: Planersocietät nach ERA und gängigen Regelwerken

Abbildung 21: Radverkehrszielnetz



**Umsetzungshinweise:**

Neben einer organisatorischen Verankerung ist auch die Festlegung eines jährlichen Budgets zur Umsetzung des Radhauptverbindungsnetzes sinnvoll. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird zur Umsetzung des Radwegenetzes für Aufsteigerkommunen ein jährliches Budget von 8 – 18 €/Einwohner & Jahr für infrastrukturelle Aufwendungen empfohlen (vgl. BMBVS). Das entspricht im Mittel einem Budget von rund 150.000 € jährlich für die Gemeinde Schalksmühle.

Weiterhin ist die Festlegung von Prioritäten auch innerhalb des Hauptnetzes sinnvoll. Hierzu werden im Folgenden 5 Haupttrouten definiert und detaillierter beschrieben.

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW,

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

## 1.1

## Radverkehr

## Hauptverbindung I: Volmestraße /Volmetal, von Stephansohl bis Dahlerbrück

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

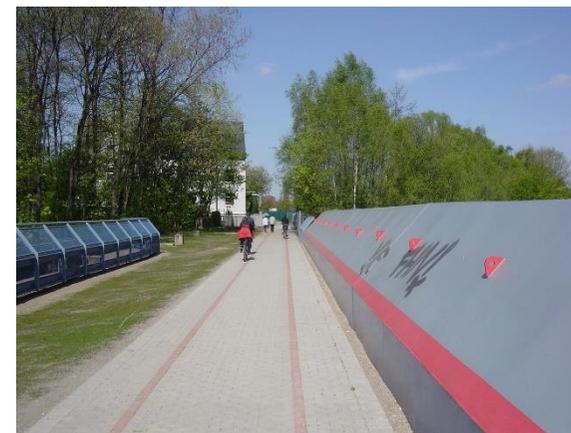
### Anlass

Die hier aufgezeigte Streckenführung verbindet innerörtlich die im (Volme)Tal gelegenen Ortsteile Stephansohl – Schalksmühle (Ortskern) – Dahlerbrück. Überwiegend dem Verlauf des sog. „Volmetalradweges“ folgend, wird dadurch gleichzeitig ein Anschluss an die überörtliche Verbindung über Lüdenscheid-Brücke, Halver-Oberbrücke bis nach Meinerzhagen realisiert. Um eine attraktive Verbindung mit dem Fahrrad in Richtung Norden zu ermöglichen, ist eine Weiterführung dieser Verbindung bis in den Stadtkern Hagen anzustreben. Diese Hauptverbindung hat damit das Potenzial, eine wichtige Achse für Fahrradpendelnde zu werden. Auch im Freizeitverkehr kann diese insbesondere aufgrund der geringen topographischen Unterschiede entlang der Volme touristische Anziehungskraft entfalten und einen Attraktivitätsgewinn darstellen.

### Zentrale Bausteine

Zentraler Baustein ist dabei die Realisierung des „Volmetalradweges“. Seinen Ursprung findet dieser im Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) „Oben an der Volme“, welches die Kommunen Meinerzhagen, Kierspe, Halver und Schalksmühle gemeinsam unter dem Dach der „Regionale 2013“ erarbeitet haben. Als Leitprojekt 1 „Volmeband“ soll der „Volmetalradweg“ das verbindende Element zwischen den Kommunen auch nach außen verdeutlichen. Die bislang erarbeiteten Planungen zeigen die grundsätzliche Machbarkeit des rd. 23 km langen „Volmetalradweges“ vom Bahnhof in Schalksmühle bis nach Meinerzhagen auf. Hinsichtlich des dabei vom Bahnübergang „Am Kamp“ in Lüdenscheid-Brücke bis zum Bahnhof in Schalksmühle über das stillgelegte zweite Gleis führende Teilstück des Radweges stehen die Kommunen im ständigen Austausch mit der Deutschen Bahn. Derzeit wird der Gestattungsvertrag, der Grundlage für die Nutzung sein wird, vorbereitet. Die einzelnen Teilbausteine der Hauptverbindung werden nachfolgend skizziert. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Überlegungen zum Volmetalradweg (Abschnitt I) wird im Folgenden ein möglicher Verlauf der Weiterführung bis zur Gemeindegrenze

Abbildung 22: Beispiel der umgestalteten stillgelegten Erzbahntrasse zwischen Bochum und Gelsenkirchen



in Dahlerbrück (Abschnitt II und III) skizziert. In Abschnitt IV wird eine Perspektive aufgezeigt, die räumlich über das Gemeindegebiet hinausgeht. Zu beachten ist dabei, dass insbesondere in den Übergängen zu den Nachbarkommunen entsprechende Absprachen zu treffen sind, damit ein nahtloser Übergang erfolgen kann.

#### Abschnitt I: Ortseingang aus Brügge bis BF Schalksmühle

Der Verlauf des ersten vorgestellten Abschnitts entspricht weitestgehend der geplanten Führung des „Volmetalradweges“. Der Fahrradweg soll vom Bahnhof bis nach Strücken weiter nach Brügge eigenständig im Zweirichtungsverkehr auf dem stillgelegten alten Bahngleis geführt werden. Die Nutzung der Bahntrasse zwischen Brügge und Schalksmühle ist angesichts der geplanten Führung auf einem Gleis der Deutschen Bahn komplex. Aktuell befinden sich die beteiligten Akteure (Straßen.NRW als Baulastträger, DB als Flächenbesitzer und die Kommunen als Planer) noch in der Abstimmung. Eine Umsetzung ist aber angesichts der hohen Signalwirkung für den Radverkehr und der hohen Nachfrage seitens der Bevölkerung deutlich zu empfehlen.

Der eigenständig geführte Fahrradweg sollte mindestens eine Breite von 3,00 m (vgl. Tabelle 2) aufweisen, im bebauten Bereich mit Fußverkehrsanteilen ist auf eine Trennung vom Fußverkehr zu achten. Da es sich im Streckenverlauf sowohl um Abschnitte innerorts als auch außerorts handelt, ist abzuwägen, welche Ausführungsbreiten geeignet sind. Wichtig ist zudem die Schaffung von verkehrssicheren Auf- und Abfahrten für den Radverkehr. Das umgebaute Gleis ist das B54-seitige Gleis, so dass viele Nutzungen im Umkreis der Trasse ohne eine Querung der Bahngleise zu erreichen sind. Mögliche Standorte für Auf- und Abfahrten in diesem Abschnitt sind die Ortsteile Strücken und Nieder-Wippeköhl sowie der Bereich B54/Fa. Jung.

Eine besondere Bedeutung könnte dieser Abschnitt des „Volmetalradweges“ zudem für die Familienzentrum Wansbeckplatz und das Jugendzentrum sowie für den dort angesiedelten Discounter Netto-Filiale an der B54 bekommen. Hier sind direkte Anbindungen an den Volmetalradweg zu empfehlen. Dies kann jedoch nur durch eine bauliche Überführung in Form eines Brückenbauwerks über die Volme realisiert werden. Für eine optimale Erschließung in die südlichen Wohngebiete (Am Roggenhagen) ist ein weiteres Brückenbauwerk über die Gleisanlagen anzudenken. Durch eine gemeinsame Nutzung mit den zu Fuß Gehenden wird eine Fußwegeverbindung sichergestellt. Hier sind jedoch die Höhenunterschiede und damit verbundenen hohen Kosten zu berücksichtigen.

Der derzeitige Bahnhofsumbau sieht am Bahnhof die Führung zur Worthstraße vor. Am Bahnhof ist eine Mobilstation geplant, damit ein attraktiver Umsteigepunkt für den Radverkehr entsteht.

Für diesen Abschnitt ist die Umsetzung des „Volmetalradweges“ prioritär zu empfehlen. Sollten sich Teilabschnitte nicht realisieren lassen, sind möglichst direkte Ausweichrouten mit geringen Höhenunterschieden zu prüfen. Eine Führung im Mischverkehr, wie auf Teilen der Volmestraße aktuell nötig, ist aus Verkehrssicherheitsaspekten aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen auch durch Schwerlastverkehre nicht zukunftsfähig.

Hier sollten Ausweichrouten über Nebenstraßen oder die Ertüchtigung von parallel geführten Forstwegen als Alternativen geprüft werden (z. B. Worthstraße über den Forstweg nach Strücken).

#### Abschnitt II: Bahnhof Schalksmühle bis Bahnhof Dahlerbrück

Nach der aktuellen Planung endet der „Volmetalradweg“ am Bahnhof Schalksmühle. Damit würde jedoch nur ein kleiner Teil der Schalksmühler Bevölkerung im nähräumlichen Umfeld an den neuen Radweg angebunden. Auch fehlt eine durchgängige Verbindung Richtung Hagen. Die weiteren Abschnitte sollten daher durchgängige, qualitativ hochwertige Verknüpfungen für den Radverkehr im und aus dem Schalksmühler Gemeindegebiet schaffen. Prioritär ist dabei eine Weiternutzung entlang des stillgelegten Gleises Richtung Hagen zu prüfen. Hier liegen geringe topographische Unterschiede vor und viele Siedlungsbereiche können erschlossen werden. An der Hälverstraße bietet sich eine Rückführung des Radverkehrs aus dem Mischverkehr auf die Trasse an. Der Zugang des nutzbaren stillgelegten Gleises von der Hälverstraße wird durch die bewegte Topografie erheblich erschwert bis unmöglich gemacht. Zusätzlich ist zu betonen, dass ein Radweg nicht an allen Stellen aufgrund der vorhandenen Breiten realisierbar erscheint. In diesem Fall sind Alternativrouten entlang der Trasse zu prüfen. Diese sollen im Folgenden skizziert werden. Selbst wenn sich eine Realisierung auf der Trasse in den nächsten Jahren realisieren lässt, sind die Alternativrouten ggf. kurzfristiger realisierbare Optionen für den Radverkehr.

Prioritär ist dabei eine Weiternutzung des stillgelegten Gleises Richtung Hagen zu prüfen. Hier liegen geringe topographische Unterschiede vor und viele Siedlungsbereiche werden erschlossen. An der Hälverstraße bietet sich eine Rückführung des Radverkehrs aus dem Mischverkehr auf die Trasse an. Dabei ist zu betonen, dass ein Radweg nicht an allen Stellen aufgrund der vorhandenen Breiten realisierbar erscheint. In diesem Fall sind Alternativrouten entlang der Trasse zu prüfen. Diese sollen im Folgenden skizziert werden. Selbst wenn sich eine Realisierung auf der Trasse in den nächsten Jahren realisieren lässt, sind die Alternativrouten ggf. kurzfristiger realisierbare Optionen für den Radverkehr.

Zwischen Hälverstraße und Asenbach sind hierbei verschiedene Optionen denkbar. Zu bevorzugen ist eine möglichst steigungsarme Führung entlang der Volme. Möglichkeiten sind hierbei die Jahnstraße und die Grabenstraße, die aber derzeit keine durchgängige Verbindung zur Asenbach besitzen. Die Straßen enden im westlichen Bereich, dort, wo die Jahnstraße nach der Unterführung in die Grabenstraße übergeht. Es gilt zu prüfen, ob die Umsetzung eines Radweges im Zweirichtungsverkehr mit wassergebundener Decke und Beleuchtung entlang der Bahntrasse möglich ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Böschung und des Werkgeländes (Falkenroth Umformtechnik), die Umsetzung mit einem höheren Aufwand und damit entstehenden Kosten verbunden ist.

Abbildung 23: Beispiel eines Brückenbauwerks für Radfahrende und zu Fuß Gehende



Sollte sich diese aufgrund der vorliegenden Restriktionen nicht umsetzen lassen, ist eine Führung entlang der Volmestraße (aufgrund der Verkehrsbelastungen weniger attraktiv) oder Friedhofstraße (Höhenunterschiede) zu prüfen.

Im weiteren Verlauf ergibt sich die Straße In der Lieth als Alternative zur Trasse. Das Ziel ist der Ausbau einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bzw. auf einer Fahrradstraße und einem eigenständig geführten Fahrradweg im Zweirichtungsverkehr. Die zwischen Asenbach und Glörstraße liegende Straße In der Lieth weist eine Fahrbahnbreite von 4,20 m auf, auf der der Radverkehr problemlos im Mischverkehr auf asphaltierter Straße geführt werden kann. Um den Radverkehr besonders herauszustellen, ist jedoch auf diesem Abschnitt eine Fahrradstraße anzustreben. In Fahrradstraßen haben Radfahrende besondere Rechte und sie ist im Grunde eine Straße ausschließlich für den Radverkehr, die durch den Kfz-Verkehr genutzt werden darf, sofern sie für diesen freigegeben ist. Hiermit wird dem Radverkehr eine besondere Bedeutung eingeräumt, indem sich der Kfz-Verkehr unterordnen muss. Durch die Feuerwehrausfahrt am Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Dahlerbrück lässt sich eine durchgehende Fahrradstraße allerdings nicht umsetzen. Aus diesem Grund ist im Bereich der Feuerwehrausfahrt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu empfehlen und nach der Feuerwehrausfahrt eine Fahrradstraße nach den oben genannten Kriterien (vgl. Tabelle 2) anzustreben. Der Fahrbahnbelag ist auf Unebenheiten und Schlaglöcher sowie hinreichende Fahrbahnbefestigung zu prüfen und ggf. auszubessern, um einen sicheren Weg für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewähren.

### Abschnitt III: Bahnhof Dahlerbrück bis Gemeindegrenze Schalksmühle

Auch im dritten Abschnitt bietet sich eine Führung auf der Trasse an, sofern realisierbar. Alternativ kann jedoch auch eine Führung neben der Trasse realisiert werden. Hierzu bietet sich eine Führung entlang des Mühlenweges an. Auf dem Mühlenweg ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt und die Durchfahrt von der Glörstraße nur für Anliegende erlaubt. Mit der Öffnung für den Radverkehr kann hier eine attraktive Verbindung abseits der B 54 geschaffen werden. Mit der Einführung einer Fahrradstraße entlang des Mühlenweges (ca. 400 m Länge) erhält der Radverkehr noch größere Aufmerksamkeit und komplementiert die vorherige empfohlene Führung des Radverkehrs auf einer Fahrradstraße auf der Straße In der Lieth. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass durch die topografischen Gegebenheiten, die Wegführung herausfordernd sein kann.

Im Anschluss kann der Radverkehr auf dem Wirtschaftsweg in Richtung Norden bis zum Gelände des Ruhrverbandes ausgebaut werden. Der Wirtschaftsweg muss entsprechend der aufgestellten Standards ausgebaut werden. Anzustreben ist ein eigenständig geführter Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, auf dem die beiden Verkehrsarten gemeinsam geführt werden. Da es sich um eine Verbindung außerhalb geschlossener Ortschaften handelt, ist dafür eine Breite von mindestens 3,00 m notwendig. Die Oberfläche des Radweges muss eben und ohne Gefahrenstellen wie etwa Wurzeln oder Steine ausgestattet sein. Um den naturnahen Charakter beizubehalten, ist eine wassergebundene Decke als Oberfläche zu empfehlen (vgl. Abbildung 25, rechts). Für einen größeren Komfort für den Radverkehr könnte die Fläche auch asphaltiert werden (vgl. Abbildung 25, links), was aber zu einer Erhöhung der versiegelten Fläche und folglich zu einer Minderung des Naturschutzes beitragen würde. In diesem Fall ist abzuwägen, wie groß der Einschnitt in die Natur und die damit verbundenen Folgen sind. Eine ausreichende (ggf. bedarfsgesteuerte) Beleuchtung ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Abbildung 24: Zielführung HV I

### Zielführung

#### Führungsform

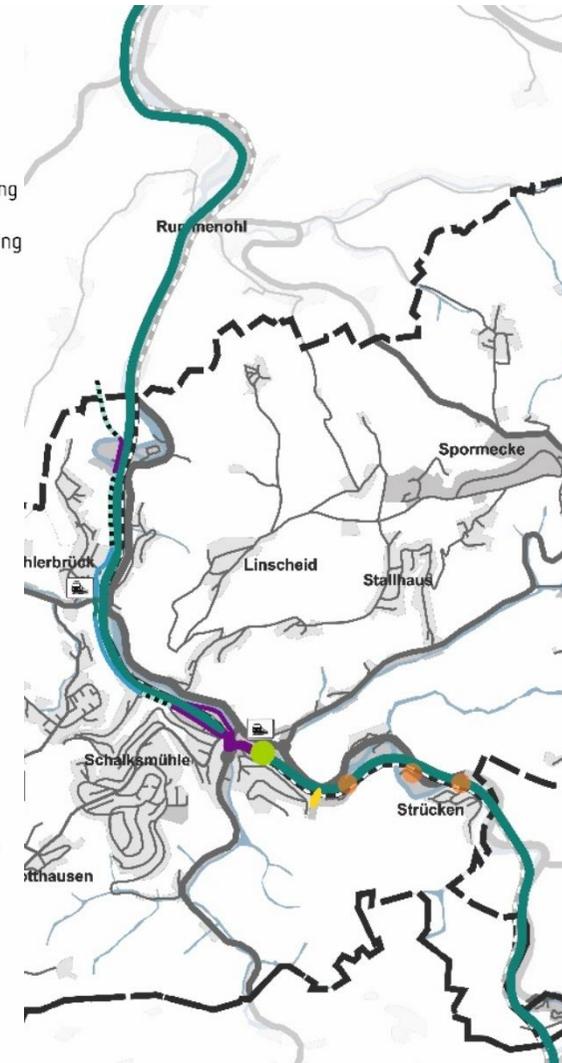
-  Eigenständige Führung
-  Eigenständige Führung (Waldgebiet)
-  Fahrradstraße
-  Mischverkehr

#### Infrastruktur

-  Auf- und Abfahrten
-  Brückenbauwerk
-  Mobilstation

#### Umsetzung

-  Prioritär
-  Alternativ/Sekundär



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abschnitt III: Gemeindegrenze Schalksmühle bis Hagen-Delstern

Das Radverkehrsnetz NRW weist die Verbindung von Dahlerbrück bis Hagen entlang der Bundesstraße 54 aus. Die Hauptverkehrsstraße verläuft größtenteils parallel zur Volme und führt unter anderem durch die Ortsteile Rummenohl und Dahl, die ebenfalls mit einer Haltestelle des ÖPNV ausgestattet sind. Dies stellt eine gute Grundlage für eine inter- und multimodale Verknüpfung (vgl. Kapitel 2.3) dar. Der Radverkehr wird aktuell auf der Straße im Mischverkehr geführt und genießt keinen besonderen Schutz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Bis Hagen-Delstern könnte die Option bestehen, den Radweg entlang der Trasse fortzuführen, ansonsten ist eine parallele Führung im Seitenraum der B54 oder neben der Trasse zu empfehlen. Da diese Verbindung nicht mehr auf Schalksmühler Gemeindegebiet verläuft, ist die Kommunikation und der Austausch der Kommunen hierbei anzustreben.

Abbildung 25: Eigenständiger asphaltierter gemeinsamer Geh- & Radweg (links), eigenständig geführter gemeinsamer Geh- & Radweg mit wassergebundener Decke (rechts)



**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC, Deutsche Bahn

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

## 1.2

## Radverkehr

## Hauptverbindung II: Heedfelder Straße: Lüdenscheid – Heedfeld – Schalksmühle

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

### Anlass

Aufgrund der hohen topographischen Unterschiede und den für Radfahrende wenig attraktiven Hauptverkehrsachsen nach Heedfeld ist der Gemeindeteil Heedfeld bislang wenig in die Radverkehrsplanungen einbezogen worden. Unter Berücksichtigung der Entwicklung im Bereich E-Mobilität und der Distanzen nach Lüdenscheid und Schalksmühle (jeweils ca. 5,5 km) sind jedoch zukünftig Radverkehrspotenziale zu erwarten, die aktiviert werden sollten. Um auch eine möglichst gute Anbindung mit dem Fahrrad in die jeweiligen Zentren zu schaffen und so den Radverkehr zu fördern, muss das Wegenetz auch hier entsprechend sicher und komfortabel ausgebaut werden. Eine große Herausforderung stellt dabei besonders die Verbindung zwischen Heedfeld und Schalksmühle dar. Die Verbindung des Zentrums mit dem Ortsteil Heedfeld ist für den MIV durch die Klagebach gesichert. Durch gegebene Topografie und das hohe Lkw-Aufkommen, stellt es für den Radverkehr allerdings ein großes Konflikt- und Gefahrenpotenzial dar. Um die Klagebach zu umgehen, sollte ein alternativer Fahrradweg geschaffen werden.

### Zentrale Bausteine

Im Folgenden wird der Verlauf der neuen Radroute skizziert. Start der neuen Radverbindung ist dabei der Ortskern in Schalksmühle. Um eine einheitliche Radverkehrsführung über das Gemeindegebiet Schalksmühles hinaus zu realisieren, ist ein kommunaler Austausch mit Lüdenscheid anzustreben

#### Abschnitt I: Volmestraße bis Heedfelder Straße

Die Klagebach ist die einzige Verbindung für den MIV zwischen Heedfeld und Schalksmühle. Demzufolge ist diese sowohl von dem Pkw- als auch von dem Lkw-Verkehr hochfrequentiert. Die hohe Verkehrsbelastung und gleichzeitige beengte Platzverhältnisse stellen eine große Herausforderung dar, zusätzlich Platz für den Radverkehr einzuräumen. Abschnittsweise ist die Herstellung eines Radfahrstreifens möglich, der aber durch den bereits genannten Platzmangel nicht durchgehend zu realisieren ist. Streckenabschnitte der Klagebach weisen bereits Seitenstreifen mit ausreichender Breite auf, die allerdings nicht als Fahrradweg ausgewiesen sind und zum Teil erhebliche Asphalt Schäden aufweisen. Um diese für den Radverkehr nutzbar zu machen, ist der Unterbau zu befestigen und eine Kennzeichnung als Radfahrstreifen erforderlich. Zum größten Teil ist es allerdings auf der Klagebach lediglich möglich, den Radverkehr auf der Fahrbahn

im Mischverkehr zu führen. Gemäß der ERA-Standards ist der Radverkehr außerorts von dem motorisierten Verkehr durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen. Da eine sichere Radverkehrsführung auf der Klagebach durch die gegebene Topografie nicht durchgehend möglich ist, wird eine alternative Routenführung empfohlen:

Abbildung 26: Schutzstreifen bergab



Alternativ zur Führung auf die hochfrequentierte und topografisch geprägte Klagebach ist die Möglichkeit der Weiterführung des Radverkehrs auf dem Lauenscheider Weg sowie anschließender Waldwege bis zur Volmestraße zu prüfen. Ein Ausbau eines ausgewählten Waldweges entlang des Kleinen oder Großen Klagebachs zu einem Zweirichtungs-Geh- und Radweg mit wassergebundener Decke ist anzustreben und bietet die Möglichkeit, die Klagebach zu umfahren. In diesem Fall sind besonders die Platzverhältnisse der angestrebten Ausbaubreiten sowie die Eigentumsverhältnisse zu überprüfen und mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung die Möglichkeiten eines Ausbaus abzuwägen. Ebenfalls ist auf möglichst steigungs-/gefällearme Strecken zu achten. Eine hinreichende Beleuchtung sowie Beschilderungen sind auf allen beschriebenen Wegen ebenfalls zu überprüfen und gegebenenfalls auszubauen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Als Startpunkt der Radroute könnte die Volmestraße dienen, da über die Straße Nieder-Wippeköhl eine Verknüpfung zum Volmetalradweg geschaffen werden kann. Durch einen straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg, der auf südlicher Seite der Volmestraße geführt wird, lässt sich das Netz für den Radverkehr an dieser Stelle schließen. Mit der Schaffung einer Auf- und Abfahrt zum Volmetalradweg auf Höhe des Betriebes „JUNG“ (vgl. Hauptverbindung I), wird die Netzlücke geschlossen. Auch wenn mit einer geringen Frequenz an zu Fuß Gehenden zu rechnen ist, sollte die Radverkehrsanlage eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr aufweisen und demnach gemäß des ERA-Standards eine Breite von 3,50 m aufweisen. An wenigen, einzelnen Engstellen ist auch eine schmalere Führung möglich, wenn dies den Ausbau des Weges ermöglicht.

#### Abschnitt IIa: Abzweig Richtung Ortsteil Heedfeld

Der Lauenscheider Weg führt bis zum Ortsteil von Heedfeld und sollte daher entsprechend bis Heedfeld für den Radverkehr ertüchtigt werden. Auf dem letzten Teilstück, bei dem es sich um eine Wohnstraße handelt, sollte hier durch Piktogramme auf die Bedeutung des Radverkehrs auf der Straße aufmerksam gemacht werden. Die Heedfelder Straße hat hingegen ein hohes Konfliktpotenzial. Die starke Topographie (4–5 %), die hohen Verkehrsbelastungen inklusive Schwerlastverkehr sowie die geringe Straßenraumbreite erschweren hierbei die Radverkehrsplanung. Von Seiten des Straßenbaulastträgers Straßen NRW wird die Ortsdurchfahrt aktuell überplant. Die Planungen sehen ebenfalls einen Radweg auf der Heedfelder Straße vor, der im Nachgang angelegt werden soll.

### Abschnitt IIb: Abzweig „Langenstück“ Richtung Lüdenscheid

Richtung Lüdenscheid wird der Radverkehr vom Lauenscheider Weg über das Langenstück auf die Golsberger Straße geführt. Letztgenannte Straßen dienen einzelnen Gewerbestandorten als Zufahrt und sind dementsprechend ausgebaut. Auf der Golsberger Straße ab der Zufahrt Langenstück bis in den Kreuzungsbereich zur Heedfelder Str. ist eine eigenständige Radverkehrsführung zu empfehlen. Um eine besondere Aufmerksamkeit und eine getrennte Führung für den Radverkehr zu schaffen, bietet sich ein Radfahrstreifen (vgl. Abbildung 27) an. Der Radverkehr wird so eindeutig von dem motorisierten Verkehr getrennt und erhält besonderen Schutz im Seitenraum. Auf der gesamten Strecke ist eine hinreichende Beleuchtung und Beschilderung zu berücksichtigen, um allen Verkehrsteilnehmenden auch in der Dunkelheit eine sichere Fortbewegung zu ermöglichen.

### Abschnitt III: Heedfelder Straße bis Lüdenscheid

Die schnellste Verbindung für den Radverkehr zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle bietet die Heedfelder Straße. Die Landesstraße führt, wie es der Straßename bereits beschreibt, in den Ortsteil Heedfeld. Da diese Strecke besonders vom MIV genutzt wird und kein Angebot für den Radverkehr vorhanden ist, stellt sie aktuell keine attraktive Verbindung für Fahrradfahrende dar.

Abbildung 28: Aufmerksamkeit auf den Radverkehr mittels Fahrradpiktogramm



Zu empfehlen sind daher die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nach Tabelle 2. Hierbei sollte der Charakter der Straße berücksichtigt und entsprechend hochwertige Angebote sollten geschaffen werden. Zu empfehlen ist insbesondere außerorts die eigenständige, parallele Führung im Seitenraum über einen Radweg. Durch die beengten Platzverhältnisse ist die Führung des Radverkehrs in den innerörtlichen Lagen problematisch. Hier sollte besonders durch Beschilderungen und Markierungen auf dem Radverkehr im Mischverkehr aufmerksam gemacht werden. Gehwege sollten für unsichere Radfahrende freigegeben werden und entsprechend eine ebene Asphaltoberfläche erhalten. Eine besondere Bedeutung auf dieser Achse hat dabei die Führung des Radverkehrs an Ein- und Ausfahrten. Durch den hohen Gewerbeanteil auf dieser Achse ist mit starken ein- und ausfahrenden Schwerlastverkehren zu rechnen. Auffällige Bodenmarkierungen können dabei helfen, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf den Radverkehr hinzuweisen (vgl. Abbildung 28).

Abbildung 27: Beispiel eines Radfahrstreifens mit roter Markierung im Einmündungsbereich



Abbildung 29: Zielführung HV II

**Führungsform**

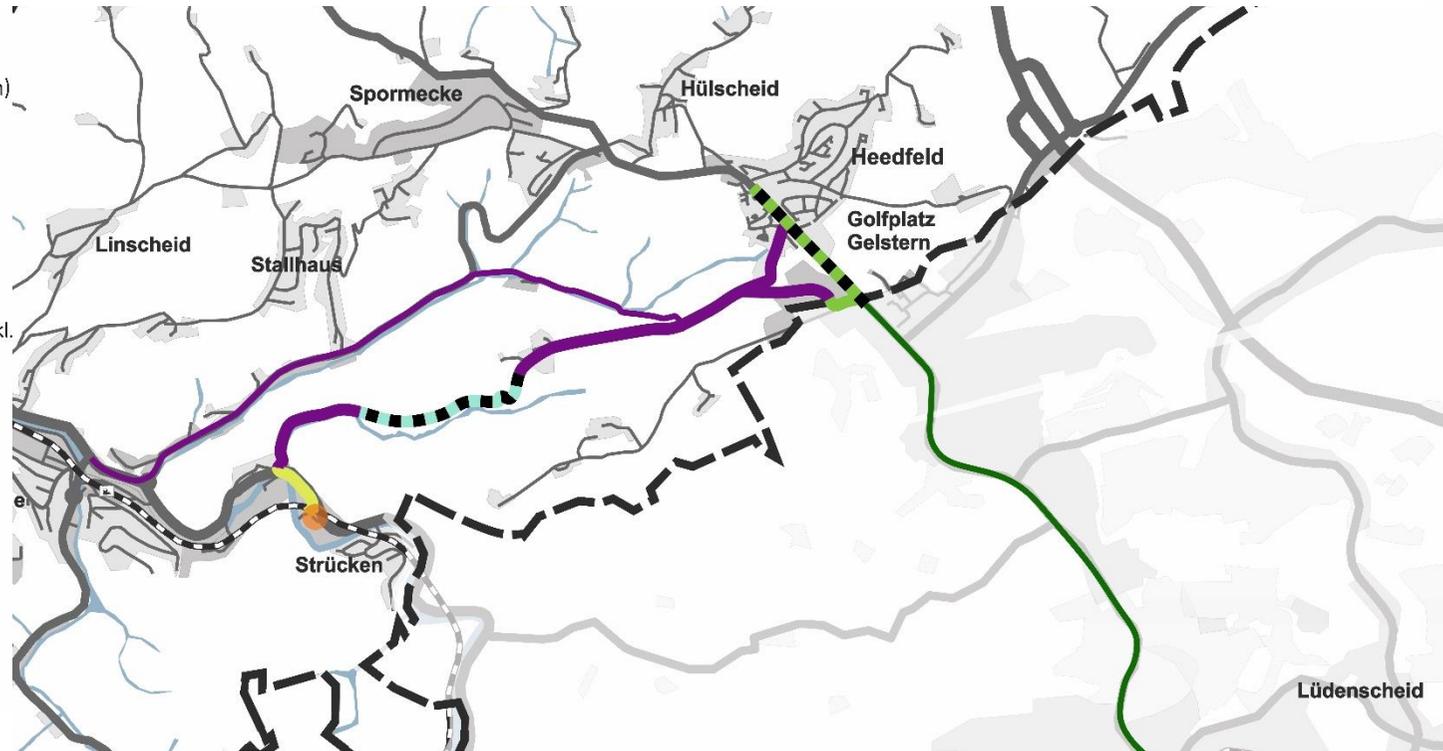
-  Straßenbegleitende Führung im Zweirichtungsverkehr(gemeinsam)
-  Straßenbegleitende Führung im Einrichtungsverkehr(getrennt)
-  Eigenständige Führung (Waldgebiet)
-  Radfahrstreifen
-  Planung Umbau Ortsdurchfahrt inkl. Fahrradweg (Straßen NRW)
-  Mischverkehr

**Infrastruktur**

-  Auf- und Abfahrten

**Umsetzung**

-  Prioritär
-  Alternativ/Sekundär



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

## 1.3

Radverkehr

## Hauptverbindung III: Heedfeld – Spormecke – Linscheid - Schalksmühle / Dahlerbrück

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

### Anlass

Um die kleineren Ortschaften im Gemeindegebiet mit dem Ortskern Schalksmühle einerseits und dem Ortsteil Heedfeld andererseits zu verbinden, führt die dritte Radhauptverbindung entlang von Spormecke und Kuhlenhagen sowie Linscheid. Auch das Gewerbegebiet Ramsloh wird somit mit dem Fahrrad erschlossen. Abseits der Klagebach wird eine Verbindung geschaffen, die mehr Sicherheit und Komfort für die Radfahrenden bietet. Auch die Topografie ist in diesem Bereich ausgeglichener und entsprechend leichter zu überwinden. Die beschriebene Verbindung stellt zudem eine Alternative für die Anbindung des Ortsteils Heedfeld wie im vorherigen Abschnitt beschrieben dar.

### Zentrale Bausteine

Die einzelnen Teilbausteine der Hauptverbindung werden im Folgenden skizziert:

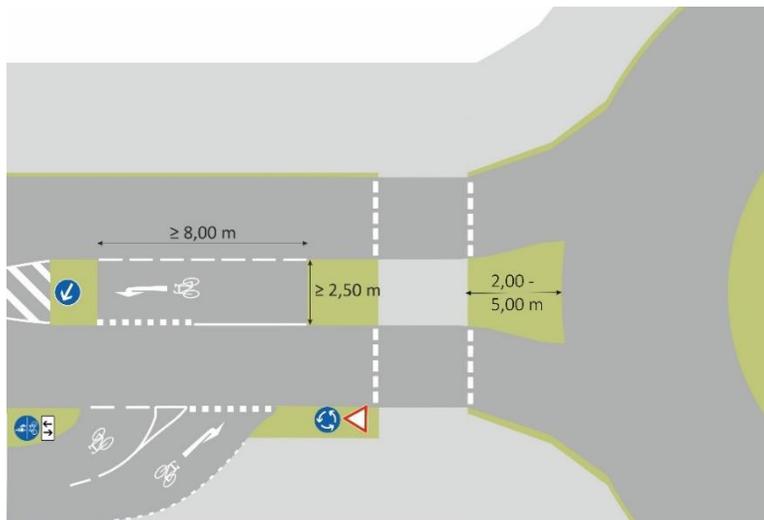
#### Abschnitt I: Heedfelder Straße von Sterbecker Straße - Spormecke - Klagebach

Wie bereits in HV II beschrieben, ist der Bereich Heedfelder Str. aus Sicht des Radverkehrs aktuell kritisch zu bewerten. Der seitens NRW geplante Umbau der Ortsdurchfahrt Heedfeld, der auch einen Fahrradweg einschließt, lässt auf eine sichere und komfortablere Radverkehrsführung auf der Heedfelder in Zukunft hoffen. Dies geht einher mit den Planungen, im Kreuzungsbereich Sterbecker Straße und Heedfelder Straße in Heedfeld einen Kreisverkehr zu planen, um den Verkehr zu entschleunigen und besser abwickeln zu können (vgl. Maßnahme Kreisverkehr Heedfelder Straße). Die Neuplanung ermöglicht auch eine Berücksichtigung des Radverkehrs. Aufgrund der Platzverhältnisse kommt nur die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn infrage. Radfahrstreifen und Schutzstreifen kommen in Kreisverkehren nach einer Einschätzung der FGSV (2010) aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht. Vielmehr ist im Einzelfall eine Prüfung vorzunehmen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn oder auf umlaufenden Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen zu führen ist. Um eine Gefährdung von Radfahrenden innerhalb des Kreisverkehrs im Mischverkehr zu vermeiden, ist der Innenring des Kreisverkehrs baulich anzulegen und nicht nur zu markieren, um so gefährlichen Überholmanövern entgegenzuwirken.

Die geplante Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr auf der Heedfelder Straße im Mischverkehr ist aus Sicherheitsgründen zu empfehlen. Um eine Weiterfahrt

auf dem bereits bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Heedfelder Straße in westliche Richtung zu ermöglichen, sollte der Radverkehr nach dem Kreisverkehr auf den gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt werden.

Abbildung 30: Abbiegespur für den Radverkehr bei Einrichtung eines neuen Kreisverkehrs



Quelle: Planersocietät nach FGSV (2010, 2006)

Fuß- und Radverkehrsaufkommen ist der unterdimensionierte gem. Geh-/Radweg akzeptabel. Langfristig sollte jedoch in Betracht gezogen werden, dass der Weg nach der Regelbreite ausgebaut wird. Das bietet sich an, wenn ohnehin Umbaumaßnahmen der Heedfelder Straße anstehen. Um die Sicherheit zu erhöhen und gleichzeitig eine Lärmreduktion herbeizuführen, empfiehlt sich außerdem die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h herabzusetzen.

Bis zur Grundschule Spormecke wird der Radverkehr auf dem gemeinsamen Weg für den Fuß- und Radverkehr geführt. Anschließend soll dieser über die Sackgasse Spormecke entlang des Parkplatzes zur Klagebach führen. Hier ist die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs (vgl. Abbildung 31) zu empfehlen, der zusätzlich einen Schutz für die Kinder der Grundschule Spormecke bietet. Um die Querung der Klagebach auch für den Radverkehr geschützter und komfortabler zu gestalten, ist der Ausbau der Querungshilfe anzustreben. Ein größerer Aufstellbereich und eine direkte Wegführung ist für die lückenlose Verbindung des Radwegenetzes

Das kann durch eine gesonderte Abbiegespur bzw. einen Aufstellbereich für den Radverkehr ermöglicht werden (vgl. Abbildung 30). Der Radverkehr kann sich dementsprechend nach der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr einordnen um die Straßenseite zu überqueren und zum gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und -radweg zu gelangen. Eine ausreichende Aufstellfläche ist zu beachten, damit auch mehrere Fahrräder warten können. Ist ein Ausbau der Straßenbreite an dieser Stelle nicht möglich, sollte der Radverkehr alternativ gemeinsam mit dem Fußverkehr über die Straße geführt werden. Es bietet sich ein Fußgängerüberweg (FGÜ) an, der die klare Bevorrechtigung des Fußverkehrs vor dem Kfz-Verkehr verdeutlicht. Allerdings muss der Radverkehr beim Überqueren des FGÜ straßenverkehrsrechtlich das Fahrrad schieben. Von dem Zweirichtungsweg kommend wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt, um anschließend mit dem Mischverkehr durch den Kreisverkehr geführt zu werden. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr entlang der Heedfelder Straße auf dem gemeinsame Geh-/Radweg weitergeführt. Nach den ERA-Standards muss dieser eine Breite von 3,50 m aufweisen (vgl. Tabelle 2). Um die geforderte Breite ausbauen zu können, sind angrenzende landwirtschaftliche Flächen ggf. zu erwerben. Da diese Umbaumaßnahme jedoch mit einem großen Kostenaufwand verbunden ist, sollte der Kosten-Nutzen-Faktor berücksichtigt werden. Bei dem aktuellen

Abbildung 31: Verkehrsberuhigter Bereich für ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden



notwendig. Der Fuß- und Radverkehr können zudem getrennt über die Klagebach geführt werden. Die Mittelinsel ist barrierefrei auszugestalten (vgl. Maßnahme Barrierearme & attraktive Fußwege im Gemeindezentrum Schalksmühle und im Ortsteil Heedfeld), um sowohl den zu Fuß Gehenden als auch dem Radverkehr eine barrierefreie Querung zu ermöglichen. Damit der Radverkehr sich an dem Knotenpunkt richtig verhält, ist zudem eine Ausweisung mittels Verkehrsschildes notwendig, um die Radfahrenden sicher über die Straße zu leiten.

#### Abschnitt II: Ramsloh - Klagebach über Gewerbering bis KNP Stallhaus/Kuhlenhagen

Der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg im weiteren Verlauf auf der Straße Ramsloh ist für den Zweirichtungsverkehr auf 4,00 m auszubauen. Aktuell ist dieser nur durch eine Fahrbahnmarkierung getrennt, was zu nicht erlaubtem Parken auf dem Radfahrstreifen seitens des Kfz-Verkehrs führt und somit eine Barriere für den Rad- und Fußverkehr darstellt. Mit dem Ausbau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges wird der MIV mittels Bordsteinkanten vom Parken abgehalten. Zusätzliche Kontrollen durch das Ordnungsamt können vonnöten sein. Der Kurvenbereich der Straßen Ramsloh und Ramsloher Wäldchen ist nur für den Fuß- und Radverkehr durchlässig. Eine Querungshilfe leitet diesen über die Straße und führt auf den Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist. Um zusätzlich auf den querenden Verkehr in Form von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aufmerksam zu machen, können die Furten der Mittelinsel farbig markiert werden (vgl. Abbildung 32).

Der anschließende Gehweg auf der Straße Ramsloh (Gewerbegebiet), der durch das zusätzliche Verkehrszeichen „Radverkehr frei“ gekennzeichnet ist, bietet sich an dieser Stelle an. Dem Radverkehr wird freigestellt, ob er im Mischverkehr auf der asphaltierten Straße fährt oder sich dem Fußverkehr im Gehweg unterordnet. Eine Benutzungspflicht ist mit der Ausweisung nicht verbunden. Vielmehr stellt diese Form der Führung ein weiteres Angebot, beispielsweise für unsichere Verkehrsteilnehmende dar. Die FGSV (2010) formuliert Anforderungen an Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“, da gerade hier das Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden groß ist. Die FGSV empfiehlt, dass Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ aufgrund des Konfliktpotenzials eine Mindestbreite von 2,50 m haben sollten. Zusätzlich sind die Einsatzgrenzen zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr (vgl. Tabelle 2) zu beachten. Um den Konflikten im Zweirichtungsverkehr zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden entgegenzuwirken, ist daher die Verbreiterung auf mindestens 4,00 m gemäß ERA-Standard anzustreben. Die Einmündungen entlang der Straße Ramsloh sind mittels farbiger Furtmarkierungen und nach Prüfen der Möglichkeiten mit Querungshilfen auszustatten. Dies stellt ein sicheres Queren für den Fuß- und Radverkehr dar.

Abbildung 32: Farbig hervorgehobene Furt an einer Querungshilfe



### Abschnitt III: KNP Stallhaus/ Kuhlenhagen bis KNP Zur Schönen Aussicht/Am Nocken

Die Straße Kuhlenhagen, die Richtung Linscheid führt, ist bisher ohne Radverkehrsanlage ausgestattet. Da es sich um einen Weg für die Kinder zum Schulbus handelt, bietet es sich an, den auf der Straße Ramsloh geführten Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist, fortzuführen. Das stellt eine sichere Verbindung für zu Fuß Gehende dar und bietet gleichzeitig die Möglichkeit für den Radverkehr, auf dem geschützten Gehweg zu fahren. Ein Ausbau von 4,00 m ist ebenfalls anzustreben, was den Erwerb eines Teils der landwirtschaftlichen Flächen bedeutet, um den Ausbau zu ermöglichen. Zudem ist eine Beleuchtung zu installieren. In Linscheid ist der Radverkehr im Mischverkehr auf der 4,00 m breiten Fahrbahn auf der Straße Zur Schönen Aussicht zu führen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie eine geringe Verkehrsbelastung ermöglicht dies problemlos. Anders als auf der Straße Am Nocken ist dort nicht mit Durchgangsverkehr zu rechnen.

### Abschnitt IV: Feldweg/Waldweg bis Dahlerbrück, Anbindung Volmetalradweg

Um ein durchgängiges Wegenetz zu schaffen, ist es anzustreben, den Ortsteil Dahlerbrück und den Ortskern von Schalksmühle mit einem Radweg von der Straße Zur Schönen Aussicht anzubinden. Es ist zu daher zu empfehlen, einen 3,50 m breiten Zweirichtungs-Geh- und Radweg über die Waldwege zu realisieren. Der Radweg sollte am Bahnhof Dahlerbrück enden, an dem die Verknüpfung zur HV I hergestellt und damit die Verbindung zum Ortskern von Schalksmühle sichergestellt wird. Eine ausreichende Beleuchtung sowie die Sicherstellung ebener Wege sind ebenfalls Voraussetzung zur Umsetzung. Um Radfahrenden und auch zu Fuß Gehenden Orte des Verweilens zu ermöglichen, sollten zusätzlich Bänke als Ruheorte eingerichtet werden.

Abbildung 33: Beleuchtung und Sitzmöglichkeit auf eigenständig geführten Geh- und Radwegen



Abbildung 34: Zielführung HV III

**Führungsform**

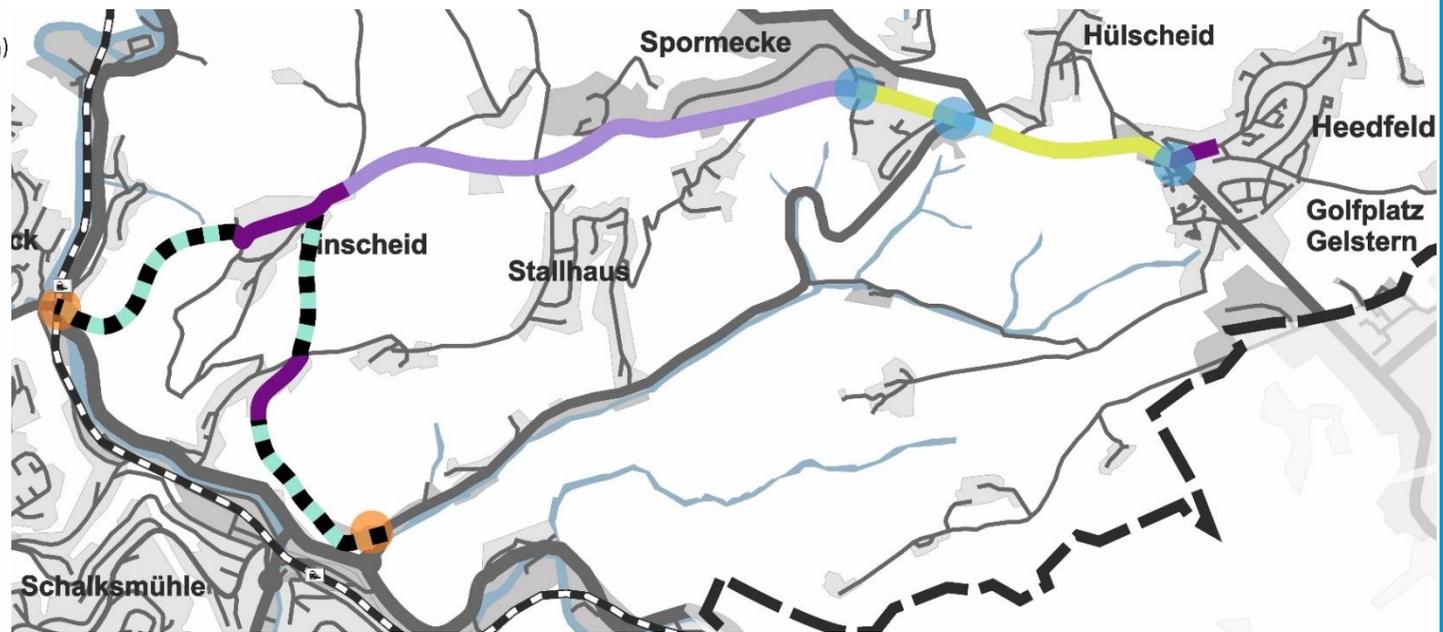
-  Straßenbegleitende Führung im Zweirichtungsverkehr(gemeinsam)
-  Eigenständige Führung (Waldgebiet)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Gehweg „Radverkehr frei“
-  Mischverkehr

**Infrastruktur**

-  Auf- und Abfahrten
-  Querungsanlage

**Umsetzung**

-  Prioritär
-  Alternativ/Sekundär



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

## 1.4

## Radverkehr

## Hauptverbindung IV: Dahlerbrück - Glörtalsperre

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

**Anlass**

Die Glörtalsperre, die sowohl auf Schalksmühler, Halveraner als auch auf Breckerfelder Gemeindegebiet liegt, ist ein beliebtes Freizeitziel zum Spazierengehen und auch zum Radfahren. So gibt es bspw. Freizeitrouten nach Halver und Kierspe, die entlang der Glör laufen. Aktuell ist die Talsperre hauptsächlich für den MIV erreichbar. Ziel soll es sein, dass Naherholungsgebiet besser mit dem Rad anzubinden. Die Anbindung erfolgt über Dahlerbrück und findet durch ihren hohen Freizeitwert ebenfalls Berücksichtigung in den Radverkehrshauptachsen.

**Zentrale Bausteine**Hauptanbindung:

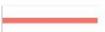
Die einzelnen Teilbausteine der Hauptverbindung werden im Folgenden skizziert: Die Glörtalsperre ist über die Glörstraße erschlossen. Diese ist besonders für den Kfz-Verkehr ausgelegt und bietet bisher keinen Schutz für andere Verkehrsteilnehmende. Besonders für Radfahrende ist die enge Fahrbahn unattraktiv. Mit der Ertüchtigung der Brücke am Bahnhof Dahlerbrück ist nördlich der Glörstraße ein gemeinsamer Geh-/Radweg geplant. Diesen gilt es nach der örtlichen Beschaffenheit fortzusetzen. Dort, wo es die Platzverhältnisse nicht zulassen, ist ein Schutzstreifen für den Radverkehr anzubringen, damit der motorisierte Verkehr auf die Nutzung der Straße vom Radverkehr aufmerksam gemacht wird. Im Bereich des Gewerbebetriebes VRV besteht die Möglichkeit der Nutzung eines Waldweges abseits der Glörstraße. Um diesen sicher zu erreichen, gilt es eine sichere Querung in Form einer Querungshilfe sicherzustellen. Der Waldweg zur Talsperre ist für den Radverkehr aufzuwerten. Es ist zu prüfen inwiefern sich ein 3,50 m breiter Zweirichtungs- Geh- und Radweg realisieren lässt. Mit dem Ausbau zu einem Fahrradweg mit einer wassergebundenen Decke, kann dem Radverkehr eine sichere Anbindung an die Glörtalsperre geboten werden. Eine ausreichende Beleuchtung muss die gefahrlose Fahrt bei Dunkelheit ermöglichen.

Weitere Zugänge:

Weiterhin soll die Zugänglichkeit auch aus Reeswinkel und Rotthausen hergestellt werden. Auch hier bestehen bereits über Waldwege entsprechende Zuwege, die es zu ertüchtigen gilt. So könnte vom Wanderparkplatz Rotthausen auch ein entsprechendes Angebot für Radtouristen geschaffen werden.

Abbildung 35: Zielführung HV IV

**Führungsform**

-  Straßenbegleitende Führung im Einrichtungsverkehr(gemeinsam)
-  Eigenständige Führung (Waldgebiet)
-  Schutzstreifen (1,50 m)

**Infrastruktur**

-  Querungsanlage

**Umsetzung**

-  Prioritär
-  Alternativ/Sekundär



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



Schnittstellen

Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, ADFC

Mögliche Förderung

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

## 1.5

## Radverkehr

### Hauptverbindung V: Hälverstraße

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

#### Anlass

Die Hälverstraße dient als Anbindung vom Ortskern Schalksmühles zur Bundesstraße B229 in Halver. Sie bindet einige Wohnhäuser sowie Gewerbebetriebe an und stellt zudem eine wichtige Verbindung zu dem Nahversorger ALDI dar. Die Hälverstraße ist gezielt auf den MIV ausgerichtet. Auch hier stellen die gegebenen bebauten Verhältnisse sowie die Topografie Schwierigkeiten für die Berücksichtigung des Radverkehrs dar. Bevorzugt sollten alternative Wege wie zum Beispiel der Schnurrenweg Berücksichtigung finden, um eine sichere Anbindung zu garantieren.

#### Zentrale Bausteine

##### Abschnitt 1: KNP Volmestraße - Grabenstraße

Von der mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Kreuzung sollte der Radverkehr direkt im Mischverkehr geführt werden, um ihn direkt sichtbar zu machen. Da es sich um eine hochfrequentierte Kreuzung handelt, die auch vom Schwerverkehr genutzt wird, kann der Gehweg für den Radverkehr mittels Verkehrszeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ benutzbar gemacht werden. Das ermöglicht unsicheren Radfahrenden die Nutzung des Gehweges, stellt aber keine Pflicht für andere Radfahrende dar. Zudem führt die Einführung einer Tempo 30- Zone in der gesamten Ortsmitte zu einer sicheren Fortbewegung für alle Verkehrsteilnehmenden. Gemäß der StVO gehört der Radverkehr auf die Straße. Er soll nur dann auf straßenbegleitenden Radwegen geführt werden, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht und das Platzangebot ausreichend ist. Das begrenzte Raumangebot in Ortslagen, wie auch in Schalksmühle, lässt eine separierte Radverkehrsführung in vielen Fällen nicht zu und bietet somit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

##### Abschnitt 2: Grabenstraße – Nahversorger ALDI Schalksmühle

Auch im weiteren Verlauf der Hälverstraße, bietet der Straßenquerschnitt keinen ausreichenden Platz für Radverkehrsanlagen. Zusätzlich wird der Seitenraum von Fahrzeugen als Stellplätze genutzt, auch in Bereichen, wo es nicht erlaubt ist. Teilweise werden dementsprechend zu Fuß Gehende auf die Straße gezwungen. Es ist ein großes Gefahren- und Konfliktpotenzial vorhanden, welches mit einer Temporeduzierung auf 30 km/h und eine Ordnung des Parkraumes in diesem

Abschnitt reduziert werden könnte. Besonders der Bereich der vorhandenen Wohnbebauung sollte dabei berücksichtigt werden. Wird die Geschwindigkeitsreduzierung nicht umgesetzt, sollte dringlich über den Wegfall von Stellplätzen diskutiert, zudem sollten vermehrte Kontrollen von Falschparkern angestrebt werden.

Zusätzlich zum zweiten Abschnitt der Hälverstraße, stellt der Schnurrenweg eine bereits vorhandene Möglichkeit zum Ausbau für den Radverkehr dar (vgl. Abbildung 36). Dieser ist aktuell nur ein Fußgängerweg, bildet aber eine attraktive Verbindung von der Mitte Schalksmühles bis zum Nahversorger Aldi. Der Weg ist bereits sehr gut ausgebaut und wird zudem ohnehin schon oftmals von Radfahrenden genutzt. Eine Überprüfung des Weges und die Freigabe für den Radverkehr stellen somit einen geringen Kosten- und Arbeitsaufwand dar.

### Abschnitt 3: Nahversorger ALDI Schalksmühle - Ortsausgang

Im dritten Abschnitt der Hälverstraße ist zu prüfen, ob die gegebenen Platzverhältnisse ausreichen, um einen Radfahrstreifen anzulegen. Es ist bereits ein Seitenstreifen markiert, der ausgeweitet und umfunktioniert werden kann, um so eine attraktivere Führung für den Radverkehr zu bieten. Der Radfahrstreifen sollte gemäß Tabelle 1 eine Mindestbreite von 1,85 m inklusive 0,50 m Abstand zum ruhenden Verkehr haben. Außerorts bietet sich bei hohen Geschwindigkeiten des fließenden Kfz-Verkehrs gemäß den Richtlinien auch eine Führung im Seitenraum auf einem gemeinsamen Geh- / Radweg an.

Abbildung 36: Schnurrenweg mit viel Potenzial für den Radverkehr



Abbildung 37: Zielführung HV V

**Führungsform**

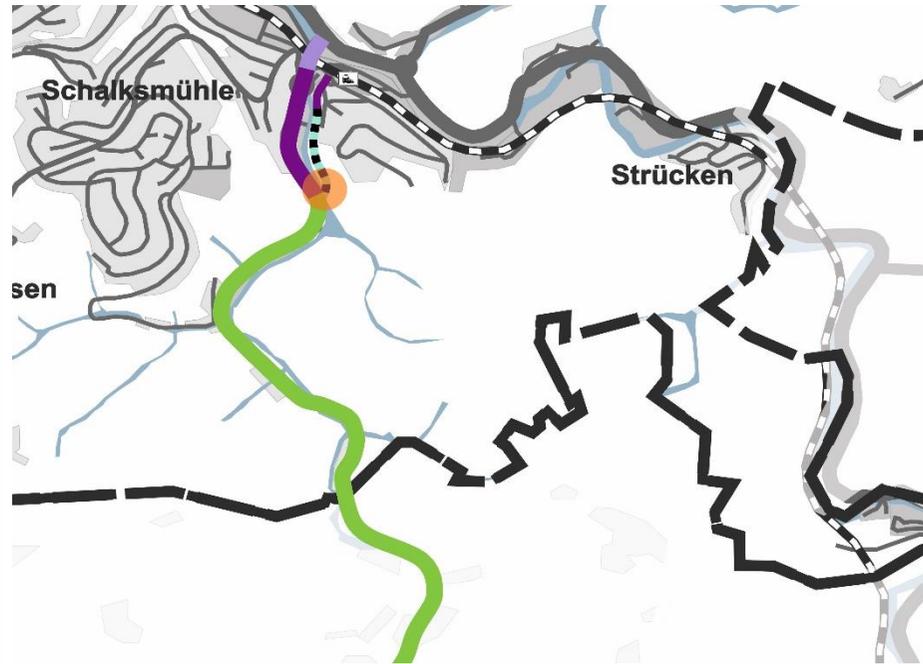
-  Eigenständige Führung (Waldgebiet)
-  Radfahrstreifen
-  Gehweg „Radverkehr frei“
-  Mischverkehr

**Infrastruktur**

-  Auf- und Abfahrten

**Umsetzung**

-  Prioritär
-  Alternativ/Sekundär



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>1.6</b><br><b>Radverkehr</b><br><b>Schaffen von Zubringern und Nebenverbindungen</b>   | Priorität                 | +++  |
|   | Kosten                    | €€€  |
|   | Maßnahmenart              | Maßnahmenpaket   |
|   | Umsetzungshorizont        | mittel- bis langfristig  |
| <p><b>Anlass</b></p> <p>Mit den Radhauptverbindungen in Schalksmühle wird bereits ein großer Teil des Gemeindegebietes erschlossen. Um auch die Verbindung zu den kleineren Ortsteilen sicherzustellen, sind weitere Anbindungen zu den Hauptachsen notwendig. Auch hier ist teilweise eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr mittels Ausbaus notwendig. Zusätzlich kann der Ausbau von Freizeitwegen eine Aufwertung für den Radverkehr erzielen. Bei den Verbindungsstrecken handelt es sich überwiegend um Wohnstraßen in 30er-Zonen oder vorhandene Wege für den Fußverkehr. Diese gilt es gemäß der ERA-Konformität zu überprüfen und ggf. anzupassen. In Bereichen der 30er Zone ist der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Um einen hohen Komfort für die Radfahrenden zu bieten, ist ein ebener Fahrbahnbelag sicherzustellen. Nachfolgend werden die Verbindungsstraßen aufgelistet, die ebenfalls für den Radverkehr nutzbar gemacht werden sollten und so ein lückenloses Netz in Schalksmühle ermöglichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reeswinkeler Weg</li> <li>• Worthstraße</li> <li>• Waldesruh</li> <li>• Stallhaus</li> <li>• Feldweg zwischen Berkey und Hülscheid</li> <li>• Heedfelder Straße Richtung Rummenohl</li> <li>• Sterbecker Straße und Sterbecke Richtung Winkeln</li> <li>• Rehweg und Rölvede</li> </ul> |                           |  |
| <b>Zielbezug</b><br> <br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br>   | <b>Schnittstellen</b>     | Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC   |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ |

## 1.7

## Radverkehr

## Beschilderung und Markierungen für den Radverkehr

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket          |
| Umsetzungshorizont | Mittel- bis langfristig |

**Anlass**

Um den Radfahrenden ein lückenloses Wegenetz, aber auch eine unkomplizierte Wegweisung zu Radabstellanlagen oder attraktiven Zielen zu ermöglichen, ist eine selbsterklärende, möglichst einfach gehaltene Beschilderung notwendig. Besonders durch die neu geschaffenen Haupt- und Nebenrouten besteht ein Bedarf nach zusätzlicher, verständlicher und einheitlicher Beschilderung. Die bereits vorhandene Beschilderung des Knotenpunktsystems sowie der landesweiten Radverkehrswegweisung NRW in Schalksmühle kann für eine bessere Orientierung und eine verbesserte Akzeptanz des Radverkehrs im Alltag ergänzt werden. Eine eigene Wegweisung mit besonderen Zielen bzw. die Information über Radabstellanlagen, Elektroladestationen für das Pedelec oder einer Radstation fördern den Radverkehr und machen ihn im Gemeindebild sichtbar. Besonders Personen, die nicht ortsansässig sind, werden zu ihrem Ziel geleitet und können zusätzliche Informationen zu anderen Zielorten erhalten. So wird neben dem Alltagsradverkehr auch der Tourismus gefördert.

**Zentrale Bausteine****Konzeption der Wegweisung**

Generell sind den kommunizierten Informationen wenig Grenzen gesetzt, so kann eine Kombination aus Schrift und Symbolik angewendet werden. Auf einen Wiedererkennungswert und einfaches Verständnis muss dabei geachtet werden. Ebenso ist eine „Informationsflut“ zu vermeiden. Um ein einheitliches Bild im Gemeindegebiet sicherzustellen, ist auch eine Kombination mit einem Wegweisungssystem für zu Fuß Gehende zu empfehlen. Neben den üblichen Wegweisern sind Markierungen auf dem Boden der Fahrradwege möglich, die die Radfahrenden zu bestimmten Zielorten leiten. Dieses ist kommunal abzustimmen und unter Berücksichtigung der StVO einzuführen. Bei der Ausarbeitung eines Wegweisungskonzeptes lassen sich besonders gut Bürgerinnen und Bürger einbinden, die sich in Schalksmühle bereits mit dem Fahrrad fortbewegen.

**Einsatzmöglichkeiten:**

Wegweisungssysteme sollten generell für die Haupt- und auch Nebenrouten eingesetzt werden. Sie dienen zur Orientierung im gesamten Gemeindegebiet. An Knotenpunkten und Abzweigungen ist die Wegweisung besonders wichtig. In den Ortsteilzentren können eine Markierung oder allgemeine Wegweisungssysteme, die zu Radverkehrs-Infrastrukturen führen, von besonderer Bedeutung sein, um die Orientierung zu erleichtern und schneller an das gesetzte Ziel zu gelangen. Eine touristische Wegweisung kann zudem Ortsfremde in den Ortskern von Schalksmühle leiten.

Abbildung 39: Wegweisungsmöglichkeiten



**Umsetzungshinweise:**

Es ist auf einen lückenlosen und gleichzeitig ausgeglichenen Informationsfluss zu achten. Die Haupt- und Nebenrouten, die für den Radverkehr von Bedeutung sind, sowie infrastrukturelle Angebote, sollten dabei Berücksichtigung finden. Dabei ist eine Balance zwischen notwendiger und ausreichender Wegweisung zu finden. Radfahrende müssen ihr Ziel problemlos erreichen können, ohne von Informationen irrefleitet zu werden. Neben sichtbaren Wegweisern und Markierungen können auch Übersichtskarten vom Gemeindegebiet aufgestellt werden, die Symbolik und Ziele beschreiben und erklären. Eine Broschüre, die wichtige Routen sowie Quellen und Ziele und auch Radabstellanlagen beinhaltet, kann ebenfalls erstellt und an touristischen Standorten ausgelegt werden.

Abbildung 38: Markierung und Wegweisung durch Piktogramme



**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Radverkehr

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC, Stadtmarketing, Radfahrende

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

## 2

## Radverkehr

## Aktionsprogramm: Fahrradabstellanlagen

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket          |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Ein umfangreiches, sicheres und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. In Schalksmühle lassen sich vereinzelt Abstellanlagen im Gemeindegebiet ausfindig machen und durch den Umbau des zentralen Bahnhofs sind weitere überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hinzugekommen. Um mehr Sicherheit, Ordnung und auch Schutz vor Umwelteinflüssen zu gewähren, sollte das Ziel qualitativ hochwertiger und witterungsgeschützter Anlagen für den Radverkehr im Vordergrund stehen. Zudem ist mit steigender Nachfrage ein Angebot für elektrisch betriebene Fahrräder in Form von Ladestationen zu berücksichtigen. Grundlegender Bedarf wird besonders an den Bahnhöfen und Ortsteilzentren sowie in Bereichen der Nahversorger gesehen. Es ist zu berücksichtigen, dass ein angestrebter steigender Radverkehrsanteil die Nachfrage an Abstellanlagen allgemein erhöhen wird. Eine regelmäßige Bedarfsprüfung kann Aufschluss über die Anzahl und Standorte der zu errichtenden Abstellanlagen geben.

**Zentrale Bausteine****Konzeption der Radabstellanlagen:**

An zukünftig steigende Ansprüche angepasste Radabstellanlagen sollten mindestens durch Anlehnbügel ausgebildet werden, um ein sicheres und schonendes Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit erwartbarer höherer Standzeit sollten weitere Ausrüstungsmerkmale ergänzt werden. Ein witterungsgeschützter Unterstand (vgl. Abbildung 40) ist dringend zu empfehlen sowie ein Kontingent

Abbildung 40: Wettergeschützte Radabstellanlage



an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitsstandard, wie z. B. Fahrradboxen (vgl. Abbildung 41). An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten sollten Fahrradabstellanlagen integriert werden, die auch Warte- und E-Lademöglichkeiten bieten.

### **Einsatzmöglichkeiten:**

#### Ortsteilzentren:

An zahlreichen Standorten insbesondere in Ortsteilzentren bestehen augenscheinlich Mängel bezüglich der Radabstellanlagen, meist fehlen sie komplett. Angesichts der angestrebten Erhöhung des Radverkehrsanteils sollten in jedem Ortsteilzentrum und an wichtigen Zielorten mindestens Anlehnbügel bereitgestellt werden. Eine nachgelagerte Prüfung bspw. auch anhand von Bürgerrückmeldungen kann aufzeigen, ob und wo weiterer Bedarf besteht. Das Bereitstellen von möglichen Ladestationen für Elektrofahrräder ist besonders aufgrund der höheren Potenziale für E-Mobilität ebenfalls zu berücksichtigen.

#### ÖPNV-Haltepunkte:

An wichtigen Umstiegsmöglichkeiten auf den ÖPNV ist eine Erweiterung ebenfalls zu prüfen. Als Indikator können hier Fahrgast- bzw. Ein- und Ausstiegszahlen der jeweiligen Haltepunkte dienen. Bei multimodalen Wegekettensystemen ist von längeren Standzeiten der Fahrräder auszugehen. Deshalb sind sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen hier wichtig. Im Zuge des geplanten sukzessiven barrierefreien Haltestellenausbaus sollte auch der intermodale Ausbau mittels Radabstellanlagen eingeplant werden. Hier bieten sich neben witterungsgeschützten Anlehnbügeln auch die Fahrradboxen an. Ein entsprechendes NWL-weites System für Fahrradboxen ist bereits in der Planung. Der VRR hat ein solches bereits mit „Dein Radschloss“.

#### Zentrale Einrichtungen:

An Schulen, am Rathaus, an Kirchen und an weiteren, zentralen öffentlichen Zielen des Alltagsverkehrs sind Radabstellanlagen in ausreichender Zahl herzustellen. Zu empfehlen sind hierbei überdachte Radanlehnbügel.

### **Umsetzungshinweise:**

Bei der Anzahl der einzurichtenden Fahrradabstellanlagen sollte eine Orientierung an der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) vorgenommen werden. Zudem kann eine Bürgerbeteiligung, zum Beispiel in Form einer Online-Befragung, Auskunft darüber geben, wo Bedarf an Abstellanlagen für Fahrräder besteht und in welchem Umfang eine Ausstattung gewünscht wird. Besonders vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung der Elektroräder sollten an wichtigen Zielorten Flächen für künftig notwendige Abstellanlagen mit Ladevorrichtungen vorgehalten werden bzw. entsprechende Infrastruktur in die Gemeinde integriert werden, wie etwa Lademöglichkeiten in Cafés.

Abbildung 41: Beispiel für sichere Fahrradboxen



Vor dem Hintergrund des Ziels einer Verbesserung der Luftqualität sollte zudem geprüft werden, ob eine Begrünung der Anlagen bspw. durch Berankung oder Dachbegrünung umsetzbar ist. Mit dem Aktionsprogramm kann sich die Gemeinde das Ziel setzen, jedes Jahr eine bestimmte Anzahl an neuen Radabstellanlagen (z. B. 20 Bügel pro Jahr) zu schaffen und dafür Haushaltsmittel vorzuhalten.

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | ÖV, Querschnittsthemen   |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft, Interessensgemeinschaften, Hotel- / Tourismus-Bereich   |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ |

## 3

## Radverkehr

## Förderung von Elektromobilität im Radverkehr

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| Priorität          | +++                  |
| Kosten             | €€€                  |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket       |
| Umsetzungshorizont | mittel - langfristig |

**Anlass**

Das Fahrrad liegt als klimaneutrale Alternative zum Kfz im Trend und stellt eine vergleichsweise preiswerte und zudem gesunde und umweltfreundliche Fortbewegungsart dar. Die Nutzung des Fahrrads ist vielseitig (Freizeit, Arbeitsweg, Einkauf, Transport) und kann zu einer verkehrlichen Entlastung im gesamten Gemeindegebiet beitragen. Die topographischen Gegebenheiten in Schalksmühle und die damit verbundene Kraftanstrengung beim Radfahren lassen viele Ortsansässige dennoch auf das Kfz ausweichen. Mittlerweile besteht neben dem üblichen Angebot von Fahrrädern, die alleine durch Muskelkraft betrieben werden, ein vielseitiges Angebot von Elektrofahrrädern. Bei einem Pedelec kann beispielsweise das eigenständige Treten durch einen Elektromotor stufenweise unterstützt werden. Das erleichtert die Bewältigung auch steiler Anstiege und kann zudem den Erschließungsradius im und außerhalb des Gemeindegebietes erweitern. Die Reichweite eines Pedelecs ist allerdings abhängig von der Steigung und dem eingestellten Unterstützungsgrad. Zudem können auch starke Windverhältnisse die Reichweite beeinflussen. Bei stetig starken Steigungen kann sich die Reichweite eines Pedelecs also deutlich teils unter 20km reduzieren. Durch die stetige Weiterentwicklung in der E-Mobilität wird sich die Reichweite aber in der Zukunft vermutlich noch ausweiten. Die in der Bestandsanalyse beschriebenen Pendlerströme aus Schalksmühle heraus bzw. nach Schalksmühle lassen weiterhin Potenzial für die Nutzung eines Pedelecs erwecken. Die täglichen Pendlerströme von rund 3.500 Einpendlerinnen und Einpendlern und 3.800 Auspendlerinnen und Auspendlern aus bzw. in das 7,5 km benachbarte Lüdenscheid, aber auch das ca. 11 km entfernte Hagen zeigen, dass ein Pedelec das Kfz für den Arbeitsweg ersetzen kann. Wie bei der Nutzung des konventionellen Fahrrads erfordert auch das Pedelec ein lückenlos ausgebautes Radnetz mit entsprechender sicherer Infrastruktur und zusätzlich ein Netz von Ladestationen.

## Zentrale Bausteine

### E-Fahrradverleihsystem

Lange Zeit galten Fahrradverleihsysteme als Thema für Großstädte, die bereits über ein hohes Radverkehrsaufkommen verfügen. Mittlerweile bieten Anbieter wie nextbike, der mittlerweile in großen Teilen von NRW agiert, entsprechende Angebote auch in eher dünn besiedelten Kreisen mit Höhenunterschieden an. So wird gerade im Rhein-Sieg-Kreis ein entsprechendes Fahrradverleihsystem implementiert, welches auch Gemeinden wie z. B. Ruppichteroth miteinbezieht. Ein Pedelec-Verleihsystem kann eine entsprechende Signalwirkung entfalten. Eine kreisweite Implementierung ist dabei zu bevorzugen. Mögliche Standorte für ein Verleihsystem sollten an den Radhauptverbindungen liegen. Zunächst bietet sich eine Station am Bf. Schalksmühle im Zuge der Einrichtung einer Mobilstation an. Weitere mögliche Standorte sind z. B. Dahlerbrück Bf., Glörtalsperre oder das Rathaus. Zum Start des Verleihsystems sind 10 E-Bikes vorzusehen.

### Anbindung der Gewerbestandorte (E-Bike-Leasing vom Arbeitgeber o. ä.)

Die Industriedichte der Gemeinde Schalksmühle ist die zweithöchste im Märkischen Kreis. Die Unternehmen der Metallbearbeitung und Elektroindustrie haben sich zu großen Teilen entlang der Volme, aber auch in den Höhengebieten Ramsloh und Heedfeld niedergelassen. Die großen Arbeitsstandorte können durch einen erhöhten Einsatz von Fahrrädern und Pedelecs das motorisierte Verkehrsaufkommen reduzieren. Zum einen kann als Bestandteil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, eine Beratung für den Aufbau eines Pedelec-Sharing-Systems innerhalb des Betriebs eingerichtet werden. Das kann Mitarbeitenden die Möglichkeit bieten, sich vom Betrieb angeschafften Pedelecs zu reservieren und für Dienstfahrten nutzen. Zusätzlich kann die Nutzung auch auf private Leihvorgänge ausgeweitet werden. Zum anderen kann über den Arbeitgeber auch ein Pedelec-Leasingmodell für die Mitarbeitenden angeboten werden. Es gibt bereits verschiedene Anbieter, die es Unternehmen ermöglichen, ein Rad-Leasing anzubieten (z. B. jobrad.org, businessbike.de, etc.). Um vermehrt Arbeitgeber und auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu erreichen, ist eine öffentlichkeitswirksame Berichterstattung, die Aufmerksamkeit schafft und Hinweise bietet, notwendig.

Abbildung 42: E-Bike Ladestation



## E-Ladeboxen

Potenzielle Fahrradpendelnde sind auf Infrastrukturen für E-Mobilität angewiesen. Pedelecs kosten mehr und sind schwerer, weswegen besonders die Abstellanlagen eine Herausforderung darstellen. Sinnvoll ist es daher, an den Bahnhöfen Fahrradboxen mit Lademöglichkeiten bereitzustellen. Auch an Cafés, Restaurants oder vor öffentlichen Einrichtungen können sich Lademöglichkeiten anbieten, insbesondere dann, wenn diese touristisch genutzt werden (siehe Radabstellanlagen)

### Umsetzungshinweise:

Die Förderung von E-Mobilität erfordert das Zusammenspiel von verschiedenen Akteuren. So sind insbesondere der Kreis (bei der Umsetzung des Bausteins Verleihsystem) und auch die Unternehmen vor Ort miteinzubeziehen. Da das Themenfeld relativ neu ist, empfiehlt sich zudem das Hinzuziehen weiterer Akteure aus der Region. So kann das Zukunftsnetz NRW hierbei besonders bei Fragen des betrieblichen Mobilitätsmanagements als Berater hinzugezogen werden. Zudem ist ein Austausch mit den Anbietern (z. B. nextbike, DeinRadschloss) nötig, um mögliche Potenziale besser abschätzen zu können.

|  |                           |   |
|--|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Querschnittsthemen  |
|  | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Sharing-Dienstleister, Energieversorger/Netzbetreiber, Hotel- / Tourismus-Bereich, Leasing-Unternehmen, ortsansässige Unternehmen  |
|  | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Dtl., progres.nrw - Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (städt. Fahrzeugflotte), Förderrichtlinie E-Mobilität |

## 2.3 ÖPNV & Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen - unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerscheinbesitz – eine umweltfreundliche Grundmobilität und somit auch die gesellschaftliche Teilhabe. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Der ÖPNV ist ein unverzichtbares Verkehrsmittel, einerseits aufgrund der hohen Pendlerverflechtungen ins Umland, andererseits auch durch die hohen topographischen Unterschiede, welche umweltfreundliche Alternativen zumindest für bestimmte Bevölkerungsgruppen einschränken.

Für Menschen, die bspw. Mobilitätseinschränkungen aufweisen oder sich in der Schule/Ausbildung befinden, zeichnet sich der ÖPNV in der Regel als das zentrale Fortbewegungsmittel aus; auch die bewusst auf das private Auto verzichtenden Bürgerinnen und Bürger sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen für den Bus- und Zugverkehr neben einer garantierten Grundmobilität gleichzeitig auch wichtige ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds. Häufig wird inzwischen die Bezeichnung „Rückgrat des Umweltverbunds“ verwendet. Insofern besteht der kommunale Auftrag, im Mindestfall ein akzeptables ÖPNV-Angebot im Rahmen der mobilitätsbezogenen Daseinsvorsorge bereitzustellen, besonders im Hinblick auf den prognostizierten demographischen Wandel in Schalksmühle. Um jedoch (mehr) Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen und eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern, bedarf es eines hohen Angebotsstandards sowie einer einfachen Systemzugänglichkeit.

Ein guter ÖPNV kennzeichnet sich durch mehrere wesentliche Bausteine, die allesamt zu einem hochwertigen, gut funktionierenden System beitragen. Dazu zählen neben der generellen Qualität des Angebots auch die Qualität und Zugänglichkeit von Verknüpfungspunkten, Haltestellen und Fahrzeugen, zeitlich attraktive, direkte Verbindungen sowie ein faires Tarifsystem und einfache Informationsmöglichkeiten. Oftmals fehlt auch das Bewusstsein für das vorhandene Angebot; zudem haftet dem ÖPNV – insbesondere im ländlichen Raum – zum Teil nach wie vor ein verstaubtes Image an, sodass auch weiche Maßnahmen (z. B. im Bereich des Marketings) die Nutzung des vorhandenen Angebots fördern können.

Um den ÖPNV in Schalksmühle perspektivisch zu verbessern, werden im Folgenden verschiedene Maßnahmen und Maßnahmenfelder aufgezeigt. Zu betonen ist dabei, dass die vorgestellten Maßnahmen meist nicht im direkten Zuständigkeitsbereich der Gemeinde liegen und somit Absprachen und Verhandlungen mit dem Kreis und den Verkehrsunternehmen und -verbänden nötig sind, um eine Umsetzung voranzutreiben.

## Zentrale Handlungserfordernisse

- Bessere Vernetzung der einzelnen Ortsteile (Erweiterung Linienangebot, Ausweitung der Zeiten, Bürgerbusangebot optimieren)
- Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV erhöhen
- Anpassen der Ankunftszeiten an z. B. Betriebszeiten des Gewerbestandortes; Verknüpfung SPNV & ÖPNV
- Ausbau/Optimierung intermodaler Schnittstellen
- Optimierung der Tarifverständlichkeit und -attraktivität
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

## Maßnahmenübersicht



### C: ÖPNV & Intermodalität

- |  |  |
|--|--|
| 1. Mobilstationen Bahnhof Schalksmühle und Dahlerbrück                   | 5. Anbindung von Schalksmühle an das Schnellbusnetz der MVG                                |
| 2. Reduzierung der Barrierewirkung der Tarifgrenze Westfalentarif-VRR    | 6. Ausweitung der Bedienzeit und Taktoptimierung   |
| 3. Optimierung der Haltestellen und Schaffung eines barrierefreien ÖPNVs | 7. Prüfung eines On-demand-Systems als Ergänzung und/oder Kooperation zu/mit dem Bürgerbus |
| 4. Fahrradmitnahme im Bus verbessern und vereinfachen                    | 8. Weiterentwicklung der Tarifstruktur   |
|  | 9. Modernisierung der Busflotte auf alternative  |

|   |  |                    |   |
|---|--|--------------------|---|
| <b>1</b>  | <b>ÖPNV &amp; Intermodalität</b><br><b>Mobilstationen Bahnhof Schalksmühle<br/>und Dahlerbrück</b> | Priorität          | +++   |
|   |  | Kosten             | €€€   |
|   |  | Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket  |
|   |  | Umsetzungshorizont | z. T. bereits in Umsetzung,<br>kurzfristig- mittelfristig |
| <p><b>Anlass</b></p> <p>Im Sinne einer kombinierten und effizienten Mobilität ist in Schalksmühle der Ausbau der Intermodalität – also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt - bzw. der Ausbau der Multimodalität – die Wahl verschiedener Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen – vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden. Dazu sind die Bahnhöfe als zentrale Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln entsprechend nach den in NRW geltenden Richtlinien und Leitlinien umzugestalten. Erste Schritte, die Bahnhöfe zu Mobilstationen umzubauen, sind bereits vollzogen.</p> <p>So befindet sich der Bahnhof Schalksmühle und seine angrenzende Umgebung bereits im Umbau. Der Bahnhof, der zukünftig den Ausgangspunkt des „Volmetalradwegs“ darstellen soll und zentral in Schalksmühle liegt, wird zukünftig viele Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation haben. Der Bahnhof wird barrierefrei, der P+R Bereich wird erneuert, Radabstellanlagen verbessert. Auch die fußläufige Zugänglichkeit aus dem Gemeindekern zum Bahnhof wird deutlich aufgewertet.</p> <p>Der Haltepunkt Dahlerbrück wurde 2012 nach den aktuellen Standards der vom Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebenen Barrierefreiheit umgebaut und verfügt bereits über den Großteil der Mindestanforderungen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation (Fahrkartenautomat, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformation). Somit bieten sich am Haltepunkt Dahlerbrück bereits gute Voraussetzungen für eine Qualifizierung als Mobilstation. Als größte Schwachstelle ist beim Haltepunkt Dahlerbrück die fehlende Radabstellanlage zu nennen. Diese gilt es einzurichten.</p> |  |                    |   |

## Zentrale Bausteine

### Einheitliche Gestaltung, Kundeninformationen und Leitsysteme

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein, der die Vernetzung von Mobilitätsangeboten unterstützt und die Nutzung deutlich vereinfacht. Sie müssen kreis- und landesweit einen einheitlichen Qualitätsstandard aufweisen und zudem für die Nutzenden durch eine einheitliche Gestaltung, eine einheitliche Kundeninformation und einem Leitsystem erkennbar sein. Gestaltung und Leitsystem zeichnen die einzelne Mobilstation auch als Teil eines (kommunalen) Verkehrsnetzes aus, in dem sich Kunden komfortabel orientieren können. Gestaltung, Information und Leitsystem sollten sich nach der neuen Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ (FöRi-MM) des Landes NRW am überarbeiteten Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen vom März 2019 orientieren.

### Ausstattung

Wegen der großen Heterogenität der Standorte und der Aufgaben einer Mobilstation definiert das Land NRW bislang noch keine einheitlichen Mindestanforderungen an die Ausstattung einer Mobilstation (teilweise geschieht dies aber z. B. über die Förderung NWL). Dies soll sich aber in naher Zukunft ändern.

Der vorliegende VEP beachtet die geplanten Mindestanforderungen einer Mobilstation und empfiehlt für den Bahnhof Schalksmühle sowie Dahlebrück folgende Mindestausstattung, welche zum Teil bereits umgesetzt wurden:

- Barrierefreiheit
- Sitzgelegenheiten
- Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand
- Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum
- Einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung (Corporate Design) durch Anwendung des Gestaltungsleitfadens des Landes NRW für Mobilstationen
- Fahrgastinformationsanzeiger, Informationsvitrinen und Uhr
- B+R-Anlage mit verschließbaren Sammelabstellanlagen und/oder Fahrradboxen und/oder überdachten (soweit baulich realisierbar) Stellplätzen
- Mobilfunkempfang oder WLAN zur Nutzung digitaler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobilstation
- Sauberkeit

Abbildung 43: Markenlogo Corporate Design von mobil.nrw



Quelle: Gestaltungsleitfaden mobil.nrw

Nachfolgend werden weitere Ausstattungselemente für die Mobilstation am Bahnhof Schalksmühle empfohlen:

- E-Ladesäulen:

Mit der Installation von E-Ladesäulen entsteht ein weiteres Mobilitätsangebot am Bahnhof. Der Standort bietet sich insofern an, da bspw. P+R-Nutzende ihr Fahrzeug über einen längeren Zeitraum abstellen und die Akkus während dieser Abstellzeit wieder aufgeladen werden können. Gleichzeitig wird somit das erste Angebot einer öffentlichen Lademöglichkeit in Schalksmühle, sodass vermehrt Anreize zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden.

- Gepäckschließfächer mit Elektroanschluss:

Für Mobilstationen mit Pendlerfunktion und der Nähe zu touristischen Angeboten (Rad- und Wanderwege im Gemeindegebiet) bieten sich smarte multifunktionale Schließfächer an, die per Zugangscode geöffnet werden können. Hier können neben Gepäckstücken auch Kleidungsstücke oder Utensilien gelagert werden, die für die nächste Wegetappe nicht gebraucht werden. Mit Hilfe des zusätzlich vorhandenen Elektroanschlusses können Elektrogeräte und Akkus wie z. Bsp. Akkus von E-Bikes/Pedelecs bis zur Rückkehr geladen werden.

- Fahrradverleihmöglichkeit:

Durch die Anbindung der Mobilstation an ein Verleihsystem kann das Fahrrad auf der ersten und letzten Meile genutzt werden, ohne dass man selbst ein Fahrrad besitzen muss. Eine vielfältige Auswahl von Rädern, aber auch von Lastenrädern und Pedelecs bietet für jede Zielgruppe und jeden Anlass das passende Fahrzeug (für Kurzzeit- und Spontanutzende, Touristen, Gruppen etc.). Idealerweise kann die Reservierung und Ausleihe mit Hilfe einer App oder eines E-Tickets des Westfalentarifs und VRR unterstützt werden. Denkbar sind auch vergünstigte Nachtтарife, sodass bspw. Pendelnde das Rad für die letzte Meile nach Hause nutzen, es zu Hause stehen lassen und es am nächsten Tag zur Anreise zur Mobilstation wieder nutzen, wie es bspw. die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) im ländlichen linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis anbietet.

Abbildung 44: Beispiel für die Wegweisung an Mobilstation gemäß Gestaltungsleitfaden von mobil.nrw in Ibbenbüren Laggenbeck



### Verbesserung der Übergänge zwischen SPNV und straßengebundenen ÖPNV

Der SPNV und der straßengebundene ÖPNV sind aktuell nicht optimal aufeinander abgestimmt. Bspw. die Linie 85, die in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der Haltestelle „Am Rathausplatz“ hält, hat in Fahrtrichtung Schalksmühle insgesamt zehn unterschiedliche Ankunftszeiten. So entstehen längere Wartezeiten von über 30 Minuten und hieraus resultierend: längere Reisezeiten. Ziel ist es daher die Übergänge zwischen Bussen und Bahnen möglichst nahtlos zu gestalten. Die Umstiegszeiten sollten dabei möglichst komfortabel sein (5-12 Minuten beim Umstieg zwischen Bus und Bahn, 3-10 Minuten beim Umstieg Bus und Bus). Der straßengebundene ÖPNV sollte eine gewisse Karenzzeit berücksichtigen, um auf leicht verspätete Bahnen warten zu können. Alle Buslinien, welche die beiden SPNV-Haltestellen anfahren, sollten hinsichtlich der Optimierung der Umstiegszeiten überprüft werden. Im NVP des Märkischen Kreises wurde bereits festgestellt, dass nahezu alle Umsteigebeziehungen nicht den zeitlichen Standards entsprechen.

#### Umsetzungshinweise:

Als wichtiger Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität werden Mobilstationen von Land und Bund mit verschiedensten Programmen und Förderungen unterstützt (ÖPNVG NRW, FöRi Nahmobilität, FöRi MM sowie Programme zum Klimaschutz und zur Elektromobilität). Eine Bewerbung um Fördermittel sollte seitens der Gemeinde Schalksmühle möglichst frühzeitig vorgenommen werden.

Tabelle 3: Umstiegszeiten an der Haltestelle Rathaus gemäß NVP Märkischer Kreis

| Linie (von/nach) | Linie (nach/von)  | Tatsächliche Umstiegszeit in Minuten |
|------------------|-------------------|--------------------------------------|
| 85 Halver        | 87 Lüdenscheid    | 0/0                                  |
| 85 Halver        | 87 Lüdenscheid    | 14/14                                |
| 85 Halver        | RB 52 Lüdenscheid | 24/3                                 |
| 87 Lüdenscheid   | RB 52 Dortmund    | 57/36                                |
| 87 Schalksmühle  | RB 52 Dortmund    | 11/50                                |
| 87 Schalksmühle  | RB 52 Lüdenscheid | 24/3                                 |

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | DB, NWL, MVG, Gemeinde Schalksmühle, weitere private Baulastträger, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Stadtmarketing |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement  |

|   |  |                         |     |
|---|--|-------------------------|-----|
| <h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">2</h1> | ÖPNV & Intermodalität<br><b>Reduzierung der Barrierewirkung der Tarifgrenze Westfalentarif-VRR</b> | Priorität               | +++ |
|   | Kosten   | €€€                     |     |
|   | Maßnahmenart   | Einzelmaßnahme          |     |
|   | Umsetzungshorizont   | mittel- bis langfristig |     |

**Anlass**

Ein Großteil der Pendlerinnen und Pendler pendelt täglich in das VRR-Gebiet. Zwar gibt es die Möglichkeit den Übergangstarif zu nutzen, der z. B. die beiden Oberzentren Dortmund und Hagen einschließt, jedoch gilt dies nicht für Binnenfahrten im VRR-Raum (wodurch Wegeketten z. B. innerhalb von Hagen erschwert werden) oder Fahrten in andere Städte der Metropole Ruhr wie z. B. Bochum. Auch Fahrten aus dem VRR nach Schalksmühle sind nur mit einem zusätzlichen Westfalenticket möglich. Angesichts der Orientierung des gesamten Märkischen Kreises auf den VRR-Raum ist die Zuordnung zum Westfalentarif für die Bewohnerinnen und Bewohner des Märkischen Kreises nicht günstig. Die Organisationsstrukturen reduzieren die Attraktivität des ÖPNV.

**Zentrale Bausteine**

Langfristig sollte die Gemeinde Schalksmühle zusammen mit dem Kreis die Zugehörigkeit zum VRR-Raum anstreben. Dies stärkt auch die Regionalbahn nach Dortmund. Kurz- und mittelfristig ist ein Abbau der Tarifgrenzen anzustreben. Die Bestrebungen des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes und des Landes NRW, die Tarife zu vereinheitlichen (z. B. Kilometer/Zeittarife) sind von Seiten der Gemeinden im Märkischen Kreis zu begrüßen. Zu nennen ist insbesondere das geplante nextTicket, das nach Luftlinie abgerechnet werden soll.

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



|                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| <b>Schnittstellen</b>     | Querschnittsthemen              |
| <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, VRR, NWL |
| <b>Mögliche Förderung</b> |                                 |

|          |   |                    |                         |
|----------|---|--------------------|-------------------------|
| <b>3</b> | <b>ÖPNV &amp; Intermodalität</b>  | Priorität          | +++                     |
|          | <b>Optimierung der Haltestellen und Schaffung eines barrierefreien ÖPNV</b> | Kosten             | €€€                     |
|          |   | Maßnahmenart       | Maßnahmenprogramm       |
|          |   | Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass bei der barrierefreien Infrastruktur vor allem im Busnetz noch erheblicher Ausbaubedarf besteht. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt als Zieljahr für ein barrierefreies Bahn- und Busangebot das Jahr 2022 vor. Bis dahin wird aller Voraussicht nach nicht jede Haltestelle im Gemeindegebiet von Schalksmühle barrierefrei umgebaut werden können. Es gilt daher weiterhin, auf Basis der Nutzungsfrequenz und Bedeutung der Haltestellen Prioritäten zu definieren und begründete Ausnahmen festzulegen. Ebenso ergab die Bestandsanalyse, dass die Ausstattung der Bushaltestellen in Schalksmühle nicht mehr dem heutigen Standard im ÖPNV entspricht. Sie sind teilweise defizitär ausgestattet (z. B. fehlender Witterungsschutz, keine Sitzmöglichkeiten, analoge Informationen und keine dynamischen Fahrgastinformationen etc.) und weisen ein unattraktives Erscheinungsbild auf. Fehlende Barrierefreiheit, die schlechte Ausstattung sowie das unattraktive Erscheinungsbild der meisten Haltestellen im Gemeindegebiet sind keine gute Werbung für die Nutzung des ÖPNV, sodass sich ein dringender Handlungsbedarf ergibt.

**Zentrale Bausteine**

**Bushaltestellenausstattung erheben und priorisieren**

Die Bushaltestellen im Gemeindegebiet weisen mitunter deutliche Unterschiede in den Bereichen Komfort, Ausstattungsqualität, baulicher sowie optischer Zustand und in der Barrierefreiheit auf. In diesem Zusammenhang ist der Ist-Zustand zu erheben und daraufhin eine Priorisierung von Maßnahmenbedarfen vorzunehmen. Vordringend sollten hierbei die Verbindungshaltestellen bzw. Haltestellen mit einem erhöhten Linienaufkommen untersucht werden. Namentlich sind dies vor allem die Haltestellen „Strücken“, „Ramsloh“, „Spormecke“, „Heedfeld“, „Gewerbegebiet Heedfeld“, „Brucher Weg“, welche hinsichtlich Barrierefreiheit, Komfort, Ausstattungsqualität, baulicher sowie optischer Zustand, aber auch Erreichbarkeit/Wahrnehmung prioritär untersucht und im Nachgang umgebaut werden sollten.

### Einheitliches Erscheinungsbild und einheitliche Ausstattung

Festlegung einheitlicher baulicher und optischer Qualitäten der Haltestellen als Visitenkarte von Schalksmühle (Entwicklung Corporate Design in Zusammenarbeit mit der MVG) sowie Festlegung einheitlicher Ausstattungsmerkmale mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und ÖV-Informationen. Anlehnung an das Positivbeispiel Haltestelle „Rathausplatz“. Abweichend vom NVP wird ein Witterungsschutz an allen Haltestellen vorgeschlagen.

### Barrierefreien ÖV schaffen

Barrierefreier Umbau aller Haltestellen im Gemeindegebiet gemäß Priorisierung sowie die ausschließliche Nutzung von barrierefreien Fahrzeugen wie vom NVP des Märkischen Kreis vorgegeben (Niederflurfahrzeuge ohne Stufen im Türbereich, Fahrzeugboden entspricht der Höhe der Einstiegskante, optische und akustische Haltestellenanzeige im Fahrzeug, Mehrzweckbereiche in Türnähe, einfach zu erreichende Haltewunschknöpfe, ausfahrbare Rampen für Rollatoren und Rollstühle). Lediglich auf explizit ausgewiesenen und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten mit bedarfsgesteuerten Angeboten und Bürgerbussen kann von der Anforderung abgewichen werden, Fahrzeuge mit Niederflurtechnik oder stufenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür einzusetzen.

### Umsetzungshinweise:

Beachtung: Barrierefreiheit bezieht sich nicht nur auf die Fahrzeuge und die Haltestelle selbst, sondern auch auf die Zugänglichkeit dorthin. So müssen z. B. bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen sichere und barrierefreie Quermöglichkeiten (vgl. Maßnahmenfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit) vorhanden sein, bei schmalen Straßen sind ggf. Gehwegverbreiterungen oder alternative Maßnahmen erforderlich (z. B. Mischflächen), bei Verknüpfungspunkten muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei sind. Synergieeffekte mit weiteren Maßnahmen aus dem Themenfeld Fußverkehr können sinnvoll genutzt werden.

Abbildung 45: Beispiel einer Haltestelle der BoGestra: gutes Erscheinungsbild, Ausstattung (Witterungsgeschützt, Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Ausstattung



Die Lösung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insb. Radfahrenden im Seitenraum (z. B. durch Herstellung einer verkehrssicheren Führung von Radverkehrsanlagen an Haltestellen) muss bedacht werden.

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, MVG, Landesbetrieb Straßen.NRW, Märkischer Kreis, private Baulastträger   |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung), Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement |

## 4

## ÖPNV &amp; Intermodalität

## Fahrradmitnahme im Bus verbessern und vereinfachen

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahme |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig    |

**Anlass**

Neben der Nutzung von Fahrradabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personennahverkehr kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein, weil z. B. keine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist oder das Fahrrad an der Zielhaltestelle wieder benötigt wird. Hierzu ist grundsätzlich eine Mitnahme im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind oftmals klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z. B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck). Darüber hinaus stellen die Höhenunterschiede von Schalksmühle ein Nutzungshemmnis für den Radverkehr dar. Auch wenn durch das Aufkommen von Pedelecs die Bereitschaft steigt, längere Distanzen und auch Steigungen in Kauf zu nehmen, ist zu erwarten, dass die topographisch-strukturellen Herausforderungen Schalksmühles dazu führen, dass das Fahrrad nicht für alle Personengruppen interessant wird.

**Zentrale Bausteine**

Durch die bewegte Topographie sind in großen Teilen des Gemeindegebietes Höhenunterschiede zu überwinden, vor allem zwischen dem im Volmetal liegenden Zentrum von Schalksmühle und dem höher gelegenen Heedfeld, dem zweitgrößten Ortsteil der Gemeinde. Diesem Umstand könnten die vermehrt in den angesprochenen Bereichen verkehrenden Busse dadurch Rechnung tragen, dass eine zusätzliche Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder integriert wird. Hierzu kommen entweder Fahrradanhänger oder -heckträger bzw. innovative Aufhängevorrichtungen (z. B. Fahrrad2Go [1]) im Innenraum in Frage. Letztere können die Flächenkonkurrenz im Innenraum reduzieren. Hierbei sollte berücksichtigt werden, dass insbesondere bei der Nutzung von Fahrradanhängern und/oder -heckträgern zum Einstieg zusätzliche Haltezeit notwendig wird. Gleiches gilt – wenn auch in etwas geringerem Maße – bei der Nutzung von Aufhängevorrichtungen im Innenraum. Dementsprechend sollte sorgfältig geprüft werden, ob der Nutzen durch die erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeit den Zeitverlust aufwiegt.

Der NWL als Aufgabenträger hat das Potenzial der Fahrradmitnahme ebenso erkannt und bietet seit dem 01.08.2020 ein vereinfachtes Ticketangebot für die Fahrradmitnahme an: Es gibt nur noch zwei Preisstufen: eine Stadt/Gemeinde im WestfalenTarif oder das gesamte Netz Westfalen. Zudem sind die dazugehörigen Preise harmonisiert worden und nun für den ganzen WestfalenTarif-Raum einheitlich. Fast alle Preise konnten dabei gesenkt werden.

Die Einführung eines 30 Tage Tickets für das Fahrrad (ab einem frei wählbaren Start-Tag um 00:00 Uhr, 30 Tage lang bis um 03:00 Uhr am 31. Tag) alternativ zu einem monatlichen Fahrrad Abo bietet einen zusätzlichen Anreiz zur Mitnahme des Fahrrads. Diese Maßnahme zielt sowohl auf den Alltags-, als auch auf den touristischen Verkehr ab.

### Zentrale Bausteine

- Prüfung aller im Gemeindegebiet verkehrender Buslinien hinsichtlich der Ausweitung des Angebotes der Fahrradmitnahme im Busverkehr Identifizierung von besonders (saisonal) nachfragestarken Buslinien.
- Prüfung des Einsatzes von größeren Mehrzweckflächen für Fahrräder in Bussen sowie von Fahrradträgern an Bussen oder Fahrradanhängern.
- Ausweitung des Angebotes der Fahrradmitnahme im Busverkehr.
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Fahrradträgern oder Fahrradanhängern beim Bürgerbus
- Prüfung der dauerhaften kostenlosen Fahrradmitnahmemöglichkeit; alternativ: Beibehaltung und Optimierung der am 01.08.2020 eingeführten Vereinfachung der Tarife und -tickets zur Fahrradmitnahme

### Umsetzungshinweise:

Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn/Bus soll auch für Nutzende möglich sein, die am Zielort erneut ihr Fahrrad nutzen möchten. Dennoch soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben – ein Zielwiderspruch. Hierzu könnte von der Gemeinde Schalksmühle in Zusammenarbeit mit der MVG und ggf. mit einem privaten Anbieter ein neues Service- und Mobilitätsangebot entwickelt werden, bei dem Fahrgästen zusätzlich zum Ticket ein vergünstigtes

Abbildung 46: Beispiel: Fahrradheckträger an einem Linienbus auf Sylt



Faltrad oder ein E-Scooter zur Verfügung gestellt würde. Diese können zusammengeklappt als Gepäckstück transportiert werden. Entsprechend entfallen die Restriktionen des Beförderungsvorrangs und eine uneingeschränkte Mitnahme ist möglich.

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Radverkehr, Querschnittsthemen                                |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, MVG, Stadtmarketing, Tourismus-Bereich |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> |   |

**Klimaschutzbeitrag**



## 5

## ÖPNV &amp; Intermodalität

## Anbindung von Schalksmühle an das Schnellbusnetz der MVG

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahme          |
| Umsetzungshorizont | mittel- bis langfristig |

**Anlass**

Durch den Anschluss an das Schienennetz hat Schalksmühle bereits in vielen Teilen eine gute regionale Anbindung. Die Analyse zeigte jedoch, dass dies je nach Ortsteil variieren kann. Insbesondere im Umkreis von Heedfeld ist die Anbindung als deutlich schlechter zu bewerten. Heedfeld hat eine starke Orientierung Richtung Ortskern und Lüdenscheid. Um die Konkurrenzfähigkeit zum MIV zu erhöhen, ist die Prüfung einer Schnellbuslinie bzw. einer Expresslinie zwischen dem Gemeindekern und Lüdenscheid über Heedfeld zu empfehlen, um eine Alternative zum MIV zu entwickeln. Aktuell verkehrt dort nur die Linie 87 durch Stallhaus, zu bestimmten Zeiten noch mit einer Schleife durch Linscheid. Sie weist damit längere Fahrtzeiten und ein ungenügendes Reisezeitverhältnis zum MIV vor.

**Zentrale Bausteine**

Für eine optimierte und bessere Verbindung ist ein Anschluss von Schalksmühle an das bestehende Schnellbusnetz zu prüfen und eine Linie zwischen Schalksmühle nach Lüdenscheid über Heedfeld im Nahverkehrsplan perspektivisch zu berücksichtigen. Parallel gilt es, den aktuell im Nahverkehrsplan verfolgten Prüfungsauftrag einer Expresslinie 87 weiterzuerfolgen oder Alternativen zu prüfen, die eine direkte, umwegfreie Verbindung zwischen Heedfeld und Schalksmühle Bahnhof über die Klagebach realisieren. Möglich sind hierbei beispielsweise eine alternative Anbindung von Linscheid bzw. Stallhaus und dem angrenzenden Gewerbegebiet Ramsloh, die nicht von der Linie 87 durchgeführt wird, eine neue Linienführung und/oder bedarfsgesteuerte Angebotsformen (vgl. Maßnahme Prüfung eines On-Demand-Systems als Ergänzung und/oder Kooperation zu/mit dem Bürgerbus).

Perspektivisch wird eine direkte, umwegfreie Verbindung zwischen Schalksmühle, Heedfeld und Lüdenscheid vor allem hinsichtlich der Erweiterung des Gewerbegebiets Heedfeld als wichtig zur Erreichung der Mobilitätsziele erachtet. Durch die Ansiedlung von Gewerbetreibenden wächst die Anzahl der Arbeitsplätze in den kommenden Jahren sukzessive an. Bis 2035 werden bis zu ca. 2.000 neue Arbeitsplätze im Gemeindegebiet prognostiziert.

|  |                           |  |
|--|---------------------------|--|
| <p><b>Zielbezug</b></p>  <p><b>Klimaschutzbeitrag</b></p>  | <b>Schnittstellen</b>     | Querschnittsthemen                           |
|  | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, MVG |
|  | <b>Mögliche Förderung</b> |  |

## 6

## ÖPNV &amp; Intermodalität

## Ausweitung der Bedienzeit und Taktoptimierung

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Priorität          | +++             |
| Kosten             | €€€ / €€€       |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahmen |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig   |

**Anlass**

Die aktuellen Bedienzeiten des ÖPNV beschränken sich häufig auf die Hauptverkehrs- bzw. Schulzeiten. In den Nebenzeiten ist das Angebot stark reduziert. Die Attraktivität des ÖPNV ist am Wochenende und in den Nebenzeiten deutlich verringert (und dadurch das Gesamtsystem). Der NVP des Märkischen Kreises stellt diesbezüglich fest: „Alle in Schalksmühle verkehrenden Linien ergeben trotz ihrer Überlagerung an Wochentagen und Samstagen Abweichungen von den Bedienungsstandards in allen Verkehrszeiten. An Sonntagen wird der Standard außerhalb des Linienverlaufs der Buslinie 87 nicht erfüllt.“ Eine Ausweitung der Bedienzeiten im vorhandenen Netz könnte den ÖPNV für Pendlerinnen und Pendler (besonders vor dem Hintergrund der Flexibilisierung der Arbeitszeiten), aber auch für Freizeit- und Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer attraktiver machen und so mehr Bürgerinnen und Bürger zu einem teilweisen bis vollständigen Verkehrsmittelwechsel bewegen.

Ebenso erschweren unregelmäßige und unübersichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten die spontane Nutzung. Die Linie 57 hält bspw. innerhalb der Bedienzeit in Richtung Rummenohl stündlich zur Minute 12 am Rathausplatz. Zusätzlich verkehrt die Linie zu acht unterschiedlichen Tageszeiten am Rathausplatz. Ein weiteres Beispiel ist die Linie 85 mit der Endstation Rathausplatz. Innerhalb der Bedienzeit wird die Haltestelle Rathausplatz regelmäßig angefahren, aber fast nie zur gleichen Minute. Erst ab 15 Uhr kommt der Bus stündlich zur Minute 11 am Rathausplatz an. Insgesamt weist die Linie 14 unterschiedliche Ankunftszeiten innerhalb der Bedienzeit vor. Dieser Fakt ist sehr nutzerunfreundlich und schreckt neue ÖPNV-Nutzende sowie Gelegenheitsnutzende ab. Selbst für tägliche Nutzende sind die Fahrpläne schwer zu lesen und zu verstehen, sodass sich daraus ein weiteres Nutzungshemmnis ergibt.

**Zentrale Bausteine**

**Entwicklung im Linienverkehr, Taktoptimierung und Reduzierung von Nutzungshemmnissen**

Die Fahrtenhäufigkeit ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Busverkehrs und trägt dazu bei, den Busverkehr als attraktive Alternative zur Nutzung des Autos zu etablieren. In Zusammenarbeit mit der MVG soll das Angebot von regulärem Buslinienverkehr in seiner Systematik gestärkt werden. Mittelfristig sollten alle Gemeindeteile und Wohngebiete mindestens im 30-min-Takt (zwei Abfahrten die Stunde) zur Hauptverkehrszeit angebunden sein. Des Weiteren sollte das Gemeindegebiet an das Schnellbusnetz der MVG angeschlossen sein (vgl. Maßnahme „Anbindung von Schalksmühle an das Schnellbusnetz der MVG“).

Heute weist das Gemeindegebiet vereinzelt noch Bedienungslücken durch fehlende Haltestellen (bspw. in Heedfeld und Linscheid: Entfernung zur Haltestelle zwischen ca. 500 – 750 m) oder ungünstige Fahrzeiten (z. B. Taktzeit/Schichtzeit Gewerbegebiet Heedfeld Linie 87 ungünstig) auf. Diese Bedienungslücken sind zu schließen. Des Weiteren sollte das Neubaugebiet Stallhaus mit einer zusätzlichen Haltestelle angebunden werden, um eine Entfernung der Siedlung zur nächsten Bushaltestelle von maximal 300 m zu garantieren.

Zudem sollen die Betriebszeiten auf 06 bis 22 Uhr an Werktagen verlängert werden. Ebenso ist das Fahrplanangebot dabei grundsätzlich auf Samstag sowie Sonn- und Feiertage auszuweiten (vor allem Linie 85), um insgesamt die spontane Nutzbarkeit des Busverkehrs zu verbessern. Die Ausweitung der Bedienzeit und eine möglichst einheitliche Linienführung zu allen Verkehrszeiten aufgrund der leichteren Merkbarkeit für den Fahrgast und für leichtere Kommunikation & Marketing sollte das Ziel sein.

**Umsetzungshinweise:**

Die Gemeinde Schalksmühle sollte sich an den Märkischen Kreis als Aufgabenträger des Nahverkehrs wenden, die genannten Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung und zur Attraktivitätssteigerung zu prüfen und wenn möglich in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Querschnittsthemen                           |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, MVG |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> |  |

## 7

## ÖPNV &amp; Intermodalität

## Prüfung eines On-Demand-Systems als Ergänzung und/oder Kooperation zu/mit dem Bürgerbus

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Priorität          | +++               |
| Kosten             | €€€               |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenprogramm |
| Umsetzungshorizont | langfristig       |

**Anlass**

Der 1988 als Pilotprojekt gestartete Bürgerbus ergänzt den Buslinienverkehr im Gemeindegebiet von Schalksmühle. Das konstant hohe Fahrgastaufkommen weist darauf hin, dass der Bürgerbus in Schalksmühle sehr akzeptiert ist und vor allem in den Außenbereichen der Gemeinde genutzt wird. Gerade Bewohnende in den peripheren und dispers besiedelten Teilgebieten von Schalksmühle sind auf den Bürgerbus angewiesen und können somit den ÖPNV nutzen und somit auch ohne privaten Pkw mobil sein.

Die Entwicklung zeigt, dass ein flexibles System eine sinnvolle Ergänzung zu den klassischen Buslinien darstellt und unter guten Nutzungsbedingungen angenommen wird. Insbesondere zur Schwachverkehrszeiten besteht so die Möglichkeit, ÖPNV anzubieten. In der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung soll der Bürgerbus daher weiterhin eine starke Rolle übernehmen, zusätzlich soll ein On-Demand-Angebot geschaffen werden, welches sukzessive noch flexibler und komfortabler genutzt werden kann. Es sollte eine Ausdehnung des Betriebsgebiets in die Region in Kooperation mit der MVG, dem Kreis und den umliegenden Kommunen („Oben an der Volme“) umgesetzt werden und ein kundenorientiertes und flächiges Angebot ohne starren Fahrplan bzw. feste Linienverläufe geschaffen werden.

Das On-Demand-Angebot sollte online, per App und über die Gemeinde Schalksmühle buchbar sein und sich von festen Abfahrtszeiten und Haltestellen lösen. Neben den bestehenden physischen Haltestellen sollten virtuelle Haltestellen (etwa an Straßenkreuzungen) das Netz stark verdichten. Eine Vorbestellung wird ohne feste Vorlaufzeit möglich, es wird angezeigt, wann sich das nächste Fahrzeug nähert.

Im Rahmen des Landeswettbewerbs Mobil.NRW wird ein On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum in Meinerzhagen-Valbert bis Mitte 2023 getestet. Meinerzhagen ist eine Teilnehmerkommune beim Zusammenschluss „Oben an der Volme“. Die praktischen Erkenntnisse und Erfahrungen sollen bei der Umsetzung der Maßnahme mit einfließen.

## Zentrale Bausteine

### On-Demand-Konzept erarbeiten

- Prüfung zur schrittweisen Entwicklung eines On-Demand-Angebots mit Ausweitung auf ein kreisweites Angebot oder innerhalb der Region "Oben an der Volme" mit der MVG
- Erarbeitung eines Konzepts (ggf. in Zusammenarbeit mit einem externen Gutachter) zur schrittweisen Entwicklung eines On-Demand-Angebots
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Bürgerbusverein: Systematiken können voneinander profitieren; ggf. weiterer Einbezug lokaler (Taxi-)Unternehmen
- Weiterentwicklung zur Buchung über App, Anfrage an und Kooperation mit Unternehmen für Ridesharing-Lösungen. Vorbild können z. B. der EcoBus Südniedersachsen, FreYFahrt, Freyung, das ioki Shuttle Wittlich sein. Technologiepartner könnten z. B. IOKI, door2door oder VIA sein.
- Ziel: Einrichtung eines On-Demand-Angebots im Schalksmühler ÖPNV, das flexibel auf die Fahrgastwünsche durch den Charakter von Direktverbindungen und bedarfsgerechten Fahrtrouten reagieren kann.
- Prüfung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativer Antriebsform (vgl. Maßnahme Modernisierung des Busflotte auf alternative Antriebsform)

### Umsetzungshinweise:

Die Gemeinde Schalksmühle könnte mit Meinerzhagen diesbezüglich eine Vorreiterrolle im Kreis einnehmen. Ebenso ist die Initiierung eines Pilotprojekts in Zusammenarbeit mit Hochschulen oder weiteren Wissenschafts-Akteuren denkbar.

Abbildung 47: On-Demand Systematik



|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br>  <br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Querschnittsthemen   |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, MVG, Bürgerbusverein, Technologie- und/oder Wissenschaftspartner (z. B. IOKI, door2door, VIA)   |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen §14, Förderrichtlinie eTicketing und digitale Vernetzung im ÖPNV, Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“, Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ |

## 8

## ÖPNV &amp; Intermodalität

## Weiterentwicklung der Tarifstruktur

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

**Anlass**

Tarifsysteme stehen immer im Spannungsfeld zwischen „möglichst einfach“ (jede Fahrt zum selben Preis), „möglichst gerecht“ (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit) und „möglichst wirtschaftlich“ (Kostendeckung). An dieser Stelle ist es unvermeidbar, dass ein möglichst gerechtes Tarifsystem immer eine gewisse Komplexität aufweist. Spiegelt sich diese Komplexität auch beim Fahrkartenkauf durch den Kunden wider, schreckt dies gerade potenzielle Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind, was ein weiteres großes Nutzungshemmnis darstellt. Ansatzpunkte können neue technische Möglichkeiten für die Fahrtberechtigungen und den Ticketerwerb sein. Mobilcards/ -apps, wie sie beispielsweise bereits in Hannover (GVH MobilCard) oder Hameln (MobilCard Hameln) eingesetzt werden, stellen hierzu eine gute Möglichkeit dar.

**Zentrale Bausteine**

Die Einflussnahme der Gemeinde Schalksmühle auf die Preisstrukturen im ÖPNV sind beschränkt. Entsprechend sollte die Gemeinde im Rahmen der Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans und in Verhandlungen mit der MVG, dem NWL und dem VRR auf die Umsetzung der folgenden Bausteine hinwirken:

**Elektronisches Preis- und Abrechnungssystem (MobilCard)**

- Einführung eines elektronischen Fahrscheins in Verbindung mit einem neuen Abrechnungssystem (An- und Abmeldung zu Beginn und am Ende einer Fahrt; Software-basierte Tarifberechnung)
- Ausrüstung aller Busse mit Terminals in den Türbereichen zur An- und Abmeldung
- Ausweitung der Terminals auf Bahnhöfe zur Einbindung inner-städtischer SPNV-Fahrten
- Zugangsmöglichkeit über Chipkarte und App
- Integration der kontaktlosen Bezahlungsmöglichkeit Vpay.
- Beibehaltung des Fahrkartenkaufs im Fahrzeug als (zumindest mittelfristige) Alternative für weniger Smartphone-/ technikaffine Kunden.

- Integration von einfachen verbundübergreifenden Angeboten. (siehe Reduzierung der Barrierewirkung der Tarifgrenze Westfalentarif-VRR)

#### Transparente, attraktive und zielgruppenspezifische Tarife

- Mittel- bis langfristige Einführung eines Kilometerkostensatzes, der auf Luftlinienkilometern basiert (zwischen Start- und Endhaltestelle) und ggf. nach Bahn und Bus unterscheidet
- Bereitstellung strukturierter und leicht verständlicher Buchungsmöglichkeiten für weiterführende Angebote wie z.B. Freizeit-, Wochenend-, Veranstaltungs-, Gruppen- und Familientarife
- Langfristiges Ziel ist die Umstellung des bestehenden Fahrkartensystems aus tariflichen Strukturen und den bisherigen Vertriebswegen der Fahrkarten auf das neue Preis- und Abrechnungssystem zur Vermeidung paralleler Kostenstrukturen
- Vermarktung der neu geschaffenen Angebote

#### Tarifangeboten für bestimmte Zielgruppen

- Einführung von Tarifangeboten für bestimmte Zielgruppen wie Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren oder Einkommensschwache durch z. B. dauerhaft nutzbare Schülertickets für alle, Seniorenticket, Sozialticket etc.

#### Zielbezug



#### Klimaschutzbeitrag



#### Schnittstellen

Querschnittsthemen

#### Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, NWL, MVG, Märkischer Kreis, Stadtmarketing

#### Mögliche Förderung

Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse), Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“

## 9

## ÖPNV &amp; Intermodalität

## Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsform

|                    |                           |
|--------------------|---------------------------|
| Priorität          | +++                       |
| Kosten             | €€€                       |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenprogramm         |
| Umsetzungshorizont | Mittelfristig-langfristig |

**Anlass**

Mit dem Busverkehr gehen Emissionen einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung sowie der Luftreinhaltung zu verringern gilt. Dazu ist eine Umrüstung und Modernisierung der im Gemeindegebiet verkehrenden Busflotte unumgänglich.

Ab 2021 verpflichtet die Europäische Union die Länder, Städte und Verkehrsunternehmen dazu, dass 22,5 % aller Neuanschaffungen emissionsfrei sind (2021-2025: 45 %, Clean Vehicle Directive). Bei zukünftigen Neuanschaffungen sind daher insbesondere Elektro-Hybrid- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge zu berücksichtigen. Diese sind aktuell z. T. noch sehr kostenintensiv und nicht immer marktreif. Dementsprechend ist eine Umstellung mittelfristig im Rahmen der ohnehin turnusmäßigen Neubeschaffungen von Fahrzeugen umzusetzen. Mit fortlaufender technischer Entwicklung (insbesondere Batterietechnik) und steigender Fahrzeugverfügbarkeit sind sinkende Anschaffungskosten zu erwarten.

Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie für alternative Antriebe im Märkischen Kreis erarbeitet. Im Rahmen der Studie sollen die Einsatzmöglichkeiten verschiedener emissionsfreier Antriebstechnologien im straßengebundenen ÖPNV auf die Umsetzbarkeit hin geprüft sowie die betriebliche und finanzielle Umsetzung von alternativen Antriebstechnologien untersucht werden.

Neben der Anschaffung der Busse ist vor allen Dingen der Umbau der Werkstätten, Depots, von Pausenparkplätzen sowie Betriebsabläufen von hoher Bedeutung. Hier müssen entsprechende Lade- bzw. Tankinfrastrukturen geschaffen werden (vgl. Maßnahme E-Mobilität in Schalksmühle fördern). Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen zudem geschult werden. Bei diesen Prozessen soll die Gemeinde Schalksmühle unterstützend und beratend agieren. Entsprechende Flächenverfügbarkeiten und -bedarfe sind frühzeitig mit der MVG abzustimmen. Hierbei kann die Gemeinde eine Vorreiterrolle im Märkischen Kreis einnehmen.

**Zentrale Bausteine**

**Mittelfristig**

- Erstellung einer detaillierten Machbarkeitsstudie bzgl. der zu verfolgenden Antriebsart auf dem Gemeindegebiet mit dem Ziel, ab 2025 einige Buslinien im Gemeindegebiet von Schalksmühle mit alternativem Antrieb zu betreiben
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen mit alternativer Antriebsform beim On-Demand-Angebot bzw. Bürgerbusangebot
- Prüfung der Flächenverfügbarkeiten für Lade- bzw. Tankinfrastruktur im Gemeindegebiet von Schalksmühle zur Anpassung der Betriebsabläufe (Standzeiten von Bussen im Umlauf an Lade-/Tankzonen)
- Pilot-/Testphase zur Prüfung der Umsetzbarkeit

**Langfristig**

- Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe auf Grundlage der Testphase

Abbildung 48: E-Ladeinfrastruktur der STOAG im laufenden ÖPNV-Betrieb in Oberhausen



**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, MVG, Märkischer Kreis

**Mögliche Förderung**

Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse), Förderprogramm Anschaffung von Elektrobusen im öffentlichen Personennahverkehr

## 2.4 Kfz- & Wirtschaftsverkehr

Der motorisierte Kfz-Verkehr steht bislang im Vordergrund von vielen Planungen und ist im Gemeindegebiet omnipräsent. Die Ursachen hierfür liegen u. a. in der geographischen und topographischen Lage sowie der Siedlungsstruktur von Schalksmühle und dem Umland. Wie bereits erläutert, besitzt die Gemeinde Schalksmühle aufgrund der Größe und der dezentralen Siedlungsstruktur ein sehr weiträumiges Straßennetz, welches die verschiedenen Siedlungsbereiche der Gemeinde alle gut miteinander verbindet. Darüber hinaus bietet das gut ausgebaute regionale und innergemeindliche Straßennetz sehr gute Kfz-Erreichbarkeiten mit kurzen Fahrzeiten sowohl für Wege innerhalb der Gemeinde als auch für Pendlerverkehre bspw. von und nach Lüdenscheid, aus dem und in das direkt angrenzende Umland sowie für Wege in Richtung des Ruhrgebiets oder nach Siegen. Aufgrund der Angebotssituation anderer Verkehrsträger und der aktuellen Reisezeitvorteile des Kfz gegenüber den anderen Verkehrsträgern werden die Wege von und nach Schalksmühle sowie innerhalb der Gemeinde überwiegend mit Kraftfahrzeugen absolviert.

Die Verkehrsanlagen und Straßenräume sind deswegen sehr stark an die Belange des Kfz-Verkehrs angepasst. Hieraus resultieren vor allem auf den Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde vergleichsweise hohe Verkehrsbelastungen und Verkehrsemissionen (Luftschadstoffe, Lärm). Die Verkehrsbelastungen betreffen vor allem die Heedfelder Straße (L 561) in Heedfeld sowie die Hälverstraße (L 868) im Ortszentrum, die beide als Ortsdurchgangsstraßen fungieren. Negative Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs führen so zu erheblichen Belastungen im Gemeindegebiet. Beide Ortsdurchfahrten sind durch eine sensible Mischnutzung geprägt und dementsprechend besonders schützenswert. Dennoch führen die Verkehrsmengen durchgängig zu hohen Belastungen, woraus sich ein dringender Handlungsbedarf ergibt.

Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr unterscheidet sich von den vorhergenannten Handlungsfeldern. Während die Handlungsfelder Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr nach Anreizen zur verstärkten Nutzung streben, wären Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmen, die zu einer verstärkten Nutzung des Kfz bzw. des Pkw führen, mit einer Vielzahl der formulierten Ziele des VEP nicht zu vereinbaren. Vielmehr stehen Optimierungen der bestehenden Rahmenbedingungen und Verkehrsflüsse sowie umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Vordergrund der Handlungsansätze. Auch infrastrukturelle Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsströmen, zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in bestimmten Korridoren oder auch eine Reorganisation des ruhenden Verkehrs gehören zum Maßnahmenportfolio, das intensiv geprüft wurde.

Bei allen Maßnahmen und dem Planungshorizont des VEP muss berücksichtigt werden, dass auch zukünftig motorisierte Individualverkehre und Wirtschaftsverkehre stattfinden werden. Das Ziel ist daher nicht die Unterbindung von Kfz-Verkehren, sondern ihre Reduzierung durch attraktive Alternativen sowie die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung aller verbleibenden Kfz-Fahrten.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Ausbau des Kreisverkehrs Heedfelder Straße für eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs unter Berücksichtigung des Fuß- /Radverkehrs
- Wohnquartiere optisch verkehrsberuhigt gestalten und aufwerten, zudem Geschwindigkeitsreduzierungen
- Temporeduzierende Maßnahmen an sensiblen Bereichen
- Bedarfsanalyse und ggf. Entfall von Stellplätzen zur optischen Aufwertung sowie zur besseren Verträglichkeit der einzelnen Verkehrsarten
- Parkraummanagement sowie der Ausbau von Mitfahrerparkplätzen und ggf. Bewirtschaftung von Stellplätzen
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung der Klagebach

### Maßnahmenübersicht



#### D: Kfz- & Wirtschaftsverkehre

- |   |  |
|---|--|
| 1. Kreisverkehr Heedfelder Straße                                     | 5. Mitfahrerparkplätze   |
| 2. Einführung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Gemeindegebiet | 6. Integrierte Knotenpunktgestaltung                               |
| 3. Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren                               | 7. Parkraumbedarfsanalyse und Verbesserungen im Parkraummanagement |
| 4. Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge optimieren           | 8. Straßenraumgestaltung Klagebach                                 |

1

Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

**Kreisverkehr Heedfelder Straße**

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahme |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig    |

**Anlass**

Der Ortsteil Heedfeld ist stark durch verkehrsbedingte Emissionen (Abgase und Lärm) geprägt. Über 13.000 Kfz passieren im Querschnitt den Ortsteil der Gemeinde Schalksmühle über die Heedfelder Straße (L 561), wodurch sich eine räumliche Barriere im Ortskern ergibt. Eine sichere Querung der Heedfelder Straße ist nur an der Fußgänger LSA zwischen Sterbecker Straße und Alte Hülscheider Straße möglich. Zusätzlich ergibt sich aufgrund der sensiblen Nutzungsmischung aus Wohnen, Versorgung und Freizeit entlang der Heedfelder Straße ein hohes Konfliktpotenzial. Des Weiteren ist die Kreuzungssituation am Knotenpunkt Heedfelder Straße/Sterbecker Straße vor allem für Linksabbiegende aus und auf der Sterbecker Straße erschwert, besonders zu Stoßzeiten im alltäglichen Berufsverkehr.

**Zentrale Bausteine****Konflikte am Knotenpunkt entschärfen**

Zur Entschärfung der allgemein sehr konfliktbehafteten Situation in Heedfeld soll die LSA entfallen und eine Kreisverkehrsanlage am Knotenpunkt Heedfelder Straße/Sterbecker Straße installiert werden. Durch Kreisverkehre ergeben sich weniger Konfliktpunkte zwischen Verkehrsteilnehmenden im Vergleich zu einer Kreuzung; es entfallen insbesondere Mehrfachkonflikte und die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte.

### **Geschwindigkeiten reduzieren, Verbesserungen für weitere Verkehrsteilnehmende schaffen**

Zusätzlich verbessert sich die Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aufgrund geringer Geschwindigkeiten und den bedingten kooperativen Verkehrsverhalten. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit verringert sich auch die Belastung der verkehrlichen Emissionen. Die vergleichsweise einfachen und übersichtlichen Verkehrsverhältnisse sowie die geringen Geschwindigkeiten tragen aktiv zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bei gleichzeitiger Beibehaltung des stetigen Verkehrsflusses bei. Die Installation des Kreisverkehrs an diesem Knotenpunkt korreliert mit der Maßnahme „Einführung weiterer tempo-reduzierender Maßnahmen im Gemeindegebiet“ mit der Prüfung der abschnittweisen Einführung von Tempo 30 auf der Heedfelder Straße. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Schaffung von Verbesserungen für weitere Verkehrsteilnehmende, wird die Prüfung von Kreisverkehren an weiteren Knoten im Gemeindegebiet wie bspw. Heedfelder Straße/Hülscheider Straße oder Heedfelder Straße/Klagebach empfohlen.

### **Vorteile eines Kreisverkehrs nutzen**

Im Vergleich zu LSA-gesteuerten Knoten ist in der Regel weniger Fläche zu versiegeln. Gleichzeitig können Kreisverkehre im Betrieb und in der Unterhaltung weniger kostenintensiv sein als LSA. Des Weiteren entfallen wie bereits erläutert Kreuzungskonflikte. Durch Bevorrechtigung des Fußverkehrs und bei einer den Richtlinien entsprechenden Radverkehrsführung ergeben sich zusätzlich Vorteile für den Fuß- und Radverkehr. Zudem können Kreisverkehre bei entsprechender Gestaltung einen identitätsstiftenden Charakter entwickeln, wie es am Kreisverkehr Volmestr./Klagebach und Hälverstr./Bergstr. bereits der Fall ist.

### **Umsetzungshinweise:**

#### **Bau des Kreisverkehrs nach den aktuellen Richtlinien der Regelwerke**

Nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV können Kreisverkehre mit einem Außenradius von 26 bis 40 m eine Gesamtverkehrsstärke (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) von 15.000 bis 25.000 Kfz pro Tag zügig und mit geringen Wartezeiten abwickeln. Die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrszählungen legen dar, dass die Verkehrsmenge einer Installation einer Kreisverkehrsanlage nicht entgegensteht.

Der Kreisverkehr soll den aktuellen Standards der FGSV entsprechen. Dies bedeutet unter anderem, dass

- die Befahrbarkeit von allen zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen sicherzustellen ist (ggf. durch befestigte Flächen im Seitenraum);
- die Gewährleistung von optimalen Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr sowie dem Fuß-/Radverkehr gegeben ist;
- das Überfahren der Kreisverkehrsinsel (oder von Teilen davon) nur im Notfall erfolgen sollte; daher sind entsprechende Maßnahmen einzusetzen, die das Überfahren unattraktiv machen (z. B. erhöhter Kreisinnenring, Verwendung von Kopfsteinpflaster im Innenring).
- an den Knotenarmen möglichst eine durchgängige Bevorrechtigung des Fußverkehrs erfolgen sollte (durch FGÜ); die Führung des Radverkehrs soll im Mischverkehr erfolgen, d.h. auf der Fahrbahn, was bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h empfohlen wird. Falls möglich/notwendig, ist eine sichere Überleitung des Radverkehrs vom Seitenraum (z. B. Hochbordradweg) in den Fahrbahnverkehr vor der Kreisverkehrszufahrt herzustellen.

#### Zielbezug



#### Klimaschutzbeitrag



#### Schnittstellen

Fußverkehr, Radverkehr

#### Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, Landesbetrieb Straßen.NRW

#### Mögliche Förderung

Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau

## 2

Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

## Einführung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Gemeindegebiet

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Priorität          | +++             |
| Kosten             | €€€             |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahmen |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig     |

### Anlass

Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 gemäß StVO erweitert worden, ihre Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z. B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Seniorenheimen) ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen „Gefahrenlage“ für bestimmte Rechtsgüter die Regel (Verkehrssicherheit, Ordnung des Verkehrs, Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Arten- oder Biotopschutz). So können z.B. auch an Stellen, an denen keine separate sichere Radverkehrsführung hergestellt werden kann, Geschwindigkeiten reduziert werden. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren die Einführung für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen weiter erleichtert wird.

Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit (Aufprallgeschwindigkeit bei einem Unfall), der Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe) sowie der Integration weiterer Verkehrsarten wie bspw. den Radverkehr sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in einigen Abschnitten der Gemeinde Schalksmühle zu prüfen. Dabei sollten zunächst die sensiblen Bereiche (Umfeld Bildungs-, Pflege- und Betreuungseinrichtungen) überprüft werden. Um den Kfz-Verkehr flüssig abzuwickeln, ist von häufigen Tempowechseln abzusehen und eine möglichst einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßenzügen anzustreben.

### Zentrale Bausteine

#### Prüfung zur Einführung von neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen im Gemeindegebiet

- Prüfung zur Einführung von Tempo 30 auf der Hälverstraße zwischen Knoten Hälverstraße/Volmestraße und Aldi (Hälverstraße 51)
- Prüfung zur Einführung von Tempo 30 auf der Heedfelder Straße zwischen Knoten Heedfelder Straße/Rosenweg/Heedfeld und Heedfelder Straße/Hülscheider Straße (Synergieeffekte mit Maßnahme „Kreisverkehr Heedfelder Straße“)
- Prüfung zur Einführung von Tempo 30 auf der Volmestraße zwischen Knotenpunkt Volmestraße/Klagebach und Volmestraße/Hälverstraße
- Prüfung zur Einführung von Tempo 30 auf der Klagebach zwischen dem ehemaligen Firmengelände „Berker“ und Kreisverkehr Volmestraße/Klagebach
- Prüfung zur Einführung von Tempo 50 auf der Heedfelder Straße zwischen Ortsausgang Heedfeld und Knoten Heedfelder Straße/Klagebach
- Prüfung zur Einführung von Tempo 50 auf der Glörstraße zwischen Ortsausgang und Parkplatz Glör

### Prüfung zur Einführung von neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen im Gemeindegebiet

Auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll, aber aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich „Freiwillig Tempo 30“ oder ggf. auch „Freiwillig Tempo 40“ an. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Radverkehrsförderung ist Tempo 30 (mit Verkehrszeichen 274) aber auch hier mittel- bis langfristig vorzuziehen.

Die Stadt Offenburg machte im Rahmen eines Modellprojektes gute Erfahrungen mit freiwilligen Tempobeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen. Unterstützt durch Markierungen, Spruchbänder und/oder Geschwindigkeitsdisplays konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Kfz um 5 bis 8 km/h gesenkt, die Lärmbelastungen entsprechend vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

#### Umsetzungshinweise:

Mit Perspektive auf die Zukunft können sich, abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO, zusätzliche Anwendungsspielräume für Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben – auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo 30 als Maßnahme zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen, aber auch der Belange des Busverkehrs, der ebenfalls von Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betroffen sein kann.

Abbildung 49: Schematische Darstellung des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

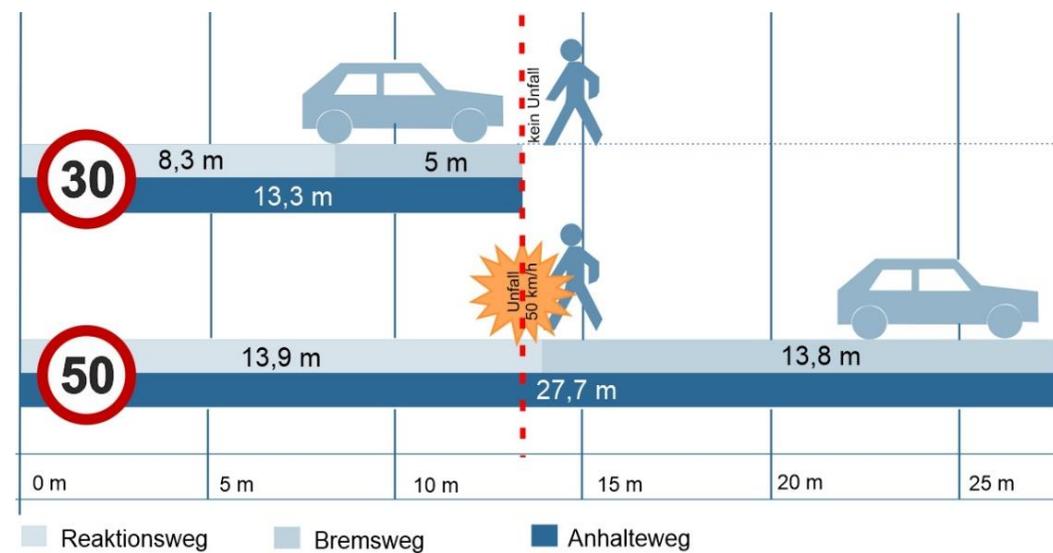
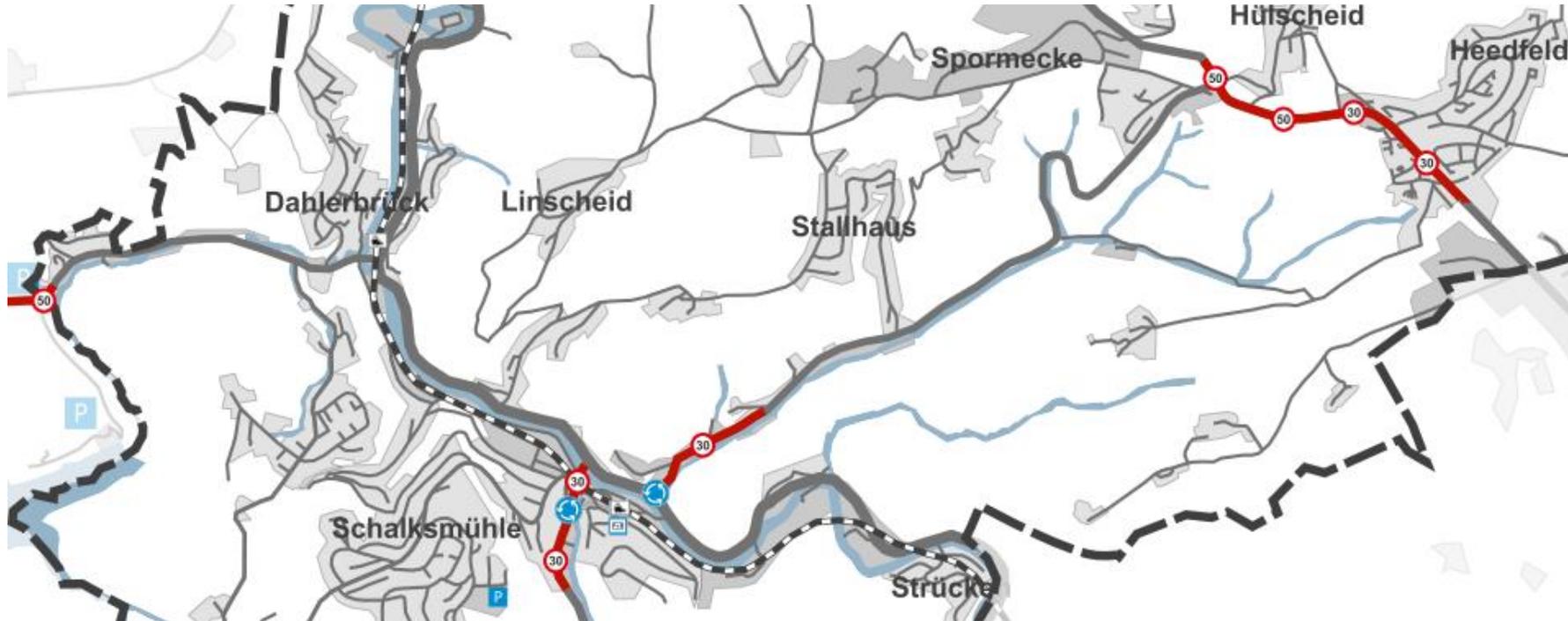


Abbildung 50: Prüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den rot gefärbten Streckenabschnitten



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Zielbezug



Klimaschutzbeitrag



Schnittstellen

Fußverkehr, Radverkehr

Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Bezirksregierung, Landesbetrieb Straßen.NRW

Mögliche Förderung

## 3

## Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

## Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€ / €€€               |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe            |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum von Anwohnenden. Neben der Funktion als Verkehrsstraße, hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint, übernehmen Wohnstraßen insbesondere sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Dies betrifft beispielweise ein einfaches Gespräch mit dem Nachbarn oder spielende Kinder auf den Straßen des Wohnumfelds. Insbesondere für Kinder sind Straßen im Wohnumfeld ein täglicher Erfahrungs- und Spielraum mit vielseitiger sozialer Interaktion. Eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr in Wohnstraßen ist optisch und auch funktional unattraktiv.

Die Gestaltung der geschwindigkeitsreduzierten Bereiche entspricht im Gemeindegebiet weitgehend den entsprechenden Gestaltungsprinzipien. So werden in den verkehrsberuhigten Bereichen häufig Mischverkehrsflächen ausgewiesen, die eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmenden vorsehen und eine gegenseitige Rücksichtnahme forcieren. Ebenso wird häufig mit unterschiedlichen Farbgebungen des Fahrbahnbelags versucht, die Aufmerksamkeit an Gefahrenstellen zu erhöhen und somit die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die Gestaltung der Tempo 30-Zonen bzw. der verkehrsberuhigten Bereiche im Gemeindegebiet wirkt jedoch zum Teil mittlerweile etwas „in die Jahre gekommen“ (verwitterte bzw. abgefahrene Bodenmarkierungen, Bodenschwellen und Bodenkissen, fehlende oder vertrocknete Bepflanzung, unattraktive Fahrbahnverschwenkungen), so dass dort ein Handlungsbedarf besteht. Die grundlegende Installation von verkehrsberuhigenden Maßnahmen vor allem auf Straßen im Wohnumfeld ist seitens der Gemeinde konsequent weiter zu verfolgen. Neben kostenintensiveren Möglichkeiten, die für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Bestandsstraßen, die kurzfristig umgesetzt und im Problemfall wieder abgeändert oder rückgängig gemacht werden können. Wichtig ist dabei eine in der Gemeinde, idealerweise im Kreis einheitliche Vorgehensweise (z.B. gleiche Piktogramme, Farben etc.), um den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern die Nutzung des Straßenraumes zu erleichtern.

## Zentrale Bausteine

### Empfehlungen für neue Wohnquartiere/neue Wohnstraßen

Bei Neubaugebieten ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau zu empfehlen. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für Verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo 30-Zonen sinnvoll. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden.

Je nach Größe des Wohnquartiers sollte auf eine möglichst direkte und attraktive Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV geachtet werden.

### Empfehlungen für Maßnahmen in bestehenden Wohnstraßen

Für bestehende Wohnstraßen ist ein nahezu vollständiger Umbau aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umzusetzen und für einige Gemeindebereiche mit ihrem städtebaulich gewachsenen Erscheinungsbild auch nicht immer wünschenswert. Es bieten sich punktuelle Maßnahmen (Versätze, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen, etc.) an. Diese werden nachfolgend dargestellt:

Abbildung 51: Einengung mit Pflasterbestand: Positivbeispiel aus Wetter a. d. Ruhr



#### Zielbezug



#### Klimaschutzbeitrag



#### Schnittstellen

Fußverkehr, Radverkehr

#### Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle

#### Mögliche Förderung

Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau

**Markierung**



- Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte, Einmündungsbereiche

**Einengung**



- Verengung der Fahrspur durch Begrünungselemente oder Radabstellanlagen
- Geschwindigkeitsreduzierung

**Querungsstellen**



- Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA

**Sitz- & Spielgelegenheiten**



- Kleine Spielelemente zur Förderung der Aufenthalts- und Spielqualität

**Fahrradstraße**



- Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs

**Bodenschwellen/ -kissen**



- Fahrbahnerhebungen zur Temporeduzierung des Kfz-Verkehrs

**Aufpflasterung**

- Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten
- Mit Höhenunterschied oder nur Belagswechsel

**Pflasterung & Einengung**

- Am Quartierseingang zur Verdeutlichung der Aufenthaltsbetonung und erhöhten Achtsamkeit

**Gehwegüberfahrt**

- Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende
- Verkehrsberuhigung, Straßennetzhierarchisierung

**Niveaugleicher Umbau**

- Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung
- Insbesondere in Neubaugebieten, aber auch im Bestand

**Abbindung von Straßen**

- Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen für mehr Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Widerstands für Kfz, durchlässig für Fuß- und Radverkehr

**Spiel- / Aufenthaltsbereiche**

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche

## 4

## Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

## Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge optimieren

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€ / €€€               |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenprogramm       |
| Umsetzungshorizont | mittel- bis langfristig |

**Anlass**

Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge in der Gemeinde Schalksmühle trägt nicht unbedingt zu einer Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen bei und ermöglicht nur einen geringen Wiedererkennungseffekt von Schalksmühle bzw. der einzelnen Ortsteile. Des Weiteren ergeben sich starke Nutzungskonflikte auf den Ortsdurchfahrten Hälverstraße und Heedfelder Straße durch die vorhandene Wohnbebauung. Auf der Hälverstraße kommt es zudem zu Konflikten, die durch Parken im öffentlichen Seitenraum entstehen und den eh schon knappen verfügbaren Straßenraum zusätzlich beengen. Ein weiterer Konfliktpunkt ist, dass die Ortsdurchfahrten eine hohe Trennwirkung haben. Dies erschwert die nicht-motorisierte Fortbewegung durch fehlende Querungsmöglichkeiten.

**Zentrale Bausteine****Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung**

Bauliche und gestalterische Maßnahmen sowie verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen wie Parkverbote können zur Verkehrsberuhigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität an den entsprechenden Ortsdurchfahrten beitragen. Bauliche Maßnahmen können z. B. Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen oder Kreisverkehre an Ortseingängen sein, die Pkw-Fahrende einbremsen und auf die neue Verkehrssituation aufmerksam machen. Ein Beispiel dafür ist die Ortseingangssituation am Knotenpunkt Heedfelder Straße/Hülscheider. Hier sollten die genannten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Optimierung des Knotenpunkts geprüft werden. Ebenso führen Temporeduzierungen zu einer Verkehrsberuhigung und erlauben auch anderen Verkehrsteilnehmenden den Verkehrsraum aktiver und sicherer zu nutzen (vgl. Maßnahme Einführung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Gemeindegebiet). Bei der Planung der Maßnahmen sollte, sofern möglich, der Radverkehr insofern berücksichtigt werden, dass dieser störungsfrei fahren kann. Bei allen Planungen ist zudem eine ungehinderte Fahrt für Rettungs- und wo nötig für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu gewährleisten.

### Trennwirkungen minimieren

Im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrten bietet es sich an, einen niveaugleichen Ausbau des Straßenraums im Einzelfall zu prüfen, um die heutige Trennwirkung der Straßen in Teilen auflösen zu können. Dies ist besonders in Abschnitten mit sensiblen Nutzungen und oder in Abschnitten mit erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen der Fall. Dies gilt aber auch für Abschnitte, auf denen aufgrund entsprechender Nutzungen oder wichtiger Verbindungsachsen zukünftig mit einem erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. So bieten sich Teile der Hälverstraße (zwischen Bachstraße und Volmestr) beispielsweise an diese nach dem Berner Modell umzugestalten und eine niveaugleichen, gemeinsamen Verkehrsraum zu schaffen (z.B. Ortsdurchfahrt Rudersberg).

Abbildung 52: Beispiel einer Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt in Rudersberg



Quelle: Ortsdurchfahrten gestalten. Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten, Verkehrsministerium Baden-Württemberg

**Verkehrssicherheit verbessern**

An Eng- und Gefahrenstellen, unübersichtlichen Stellen und Kreuzungen sollte eine sich vom sonstigen Straßenbelag abhebende Gestaltung vorgenommen werden (z. B. Aufpflasterung, farbiger Asphalt), um die Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden für die besondere Situation zu erhöhen. Dies dient einer weiteren Verkehrsberuhigung und trägt damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität bei.

**Wiedererkennungswert erhöhen**

Um den Wiedererkennungswert der einzelnen Ortsteile zu erhöhen, bietet es sich an, die Ortsteileingänge mit ortsteiltypischen Elementen zu gestalten. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume und/oder Pflanzen oder auch Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein wie bspw. am Kreisverkehr Volmestraße/Klagebach. Auch bestimmte ortsstiftende Elemente (wie z. B. Schalksmühle als die Handballgemeinde an der Volme) als grundsätzliches Symbol der Gemeinde Schalksmühle zu definieren und weitere ortsteilspezifische Elemente zu erarbeiten, werten den Straßenraum auf. Dies sollte zunächst in einem Ortsteil als Pilotprojekt mit breit angelegtem Beteiligungsprozess getestet und dann - je nach Erfahrungen - auf die anderen Ortsteile ausgeweitet werden.

Abbildung 53: Ortseingang Schalksmühle: Hohe Qualität und Wiedererkennungswert



**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



**Schnittstellen**

Fußverkehr, Radverkehr

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast); ggf. ortsansässige Unternehmen

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau

## 5

## Kfz & Wirtschaftsverkehr

### Mitfahrerparkplätze

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Priorität          | +++             |
| Kosten             | €€€             |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahmen |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig   |

#### Anlass

Die Analyse zeigt, dass die Gemeinde Schalksmühle mit dem Parkplatz Nord, dem Schützenplatz und dem naheliegenden Pendlerparkplatz Lüdenscheid Nord bereits über drei potenzielle Mitfahrerparkplätze verfügt. Diese gilt es im Sinne einer Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades im Pendlerverkehr zu steigern.

#### Zentrale Bausteine

#### Folgende Parkplätze wurden untersucht:

- Der Schützenplatz eignet sich aufgrund der nicht optimalen Lage im Herzen Heedfelds nur begrenzt als Mitfahrerparkplatz. Vielmehr sollten hier höherwertige Nutzungen angestrebt werden.
- Der Parkplatz Lüdenscheid Nord ist grundsätzlich geeignet, jedoch bedeutet dies Umwege für die Pendlerinnen und Pendler, die insbesondere bei zeitsensiblen Alltagswegen nicht gerne in Kauf genommen werden. Der Parkplatz ist daher eher Wanderparkplatz als Pendlerparkplatz.
- Der Parkplatz Nord, welcher am verkehrsgünstigsten direkt an der Autobahnauffahrt Richtung Dortmund gelegen ist, wurde ebenfalls untersucht. Der Ausbauzustand erfüllt jedoch aktuell nicht die Erfordernisse an einen Mitfahrerparkplatz. Das Stellplatzangebot ist begrenzt, ausreichende Beleuchtung fehlt, das Sicherheitsempfinden ist durch die fehlende Sichtachse zur Straße L692 und die Bewaldung eingeschränkt (potenzieller Angstrraum).

Abbildung 54: Beispiel für einen Mitfahrerparkplatz in Rheinland-Pfalz



Quelle: LBM RP

**Empfehlungen für den Standort Parkplatz Nord**

- Bedarfsangepasste Beleuchtung auf dem gesamten Parkplatz
- Information und Beschilderung des Parkplatzes ab Heedfelder Str.
- Erhöhung der Sichtbarkeit des Parkplatzes zur Straße, Schaffung von Sichtachsen
- Bedarfsanalyse: zusätzlicher Parkraum
- Optional: Einrichtung einer Notrufsäule

**Zielbezug****Klimaschutzbeitrag****Schnittstellen**

ÖPNV, Querschnittsthemen

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW, private Baulastträger

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau

## 6

## Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

## Integrierte Knotenpunktgestaltung

|                    |                              |
|--------------------|------------------------------|
| Priorität          | +++                          |
| Kosten             | €€€ / €€€                    |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahmen              |
| Umsetzungshorizont | vom Handlungsbedarf abhängig |

**Anlass**

Die Knotenpunkte im Gemeindegebiet sind zumeist auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Einige Knotenpunkte weisen Mängel hinsichtlich der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsarten sowie einer direkten Wegführung (insbes. im Fuß- und Radverkehr) auf. Durch die beabsichtigte integrierte Gestaltung werden Knotenpunkte zu sicheren und für alle Verkehrsarten gut nutzbaren Bestandteilen der Verkehrsinfrastruktur und fügen sich in das jeweilige städtebauliche Umfeld ein.

**Zentrale Bausteine**

Die integrierte Knotenpunktgestaltung berücksichtigt die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsarten an den jeweiligen Knotenpunkten im Gemeindegebiet und bringt sie vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbunds und der Verkehrssicherheit in Einklang (siehe auch Maßnahme Fußverkehr & Barrierefreiheit)

**Prämissen der Knotenpunktgestaltung**

- Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit: gemäß VwV-StVO ist die Verkehrssicherheit bei der Gestaltung von Knotenpunkten höher zu bewerten als das Fließen des Verkehrs.
- Stärkung der Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und zur Steigerung der Verkehrssicherheit.
- Klare Kommunikation: Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten müssen durch entsprechende Beschilderungen und oder Fahrbahnmarkierungen klar erkennbar sein. Dabei ist aus Sicht des Fußverkehrs die sichere Querbarkeit aller Knotenarme zu gewährleisten.
- Direkte Wegführung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen.
- Barrierefreie Gestaltung durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen

- Sichere Aufstell- und Schutzräume: ausreichend dimensionierte Bereiche für den Radverkehr (zunehmend Lastenräder, Anhänger zu erwarten) und Fußverkehr (Kinderwagen, Rollatoren)

Wie diese Prämissen der Gestaltung von Knotenpunkten konkret aussehen können und wo vorrangige Handlungsbedarfe bestehen, wird anhand der folgenden Tabelle dargestellt.

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Fußverkehr, Radverkehr  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Landesbetrieb Straßen.NRW (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast)  |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität, Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ |

### Signalisierte Knotenpunkte



Direkte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn



Indirektes Linksabbiegen



Rund-um-Grün für zu Fuß Gehende



Übergang Fußgängerzone / Hauptverkehrsstraße

### Kreisverkehre



Seitenraumführung Radverkehr  
- Kein Vorrang an Knotenarmen



Seitenraumführung Radverkehr  
- Vorrang Fuß- und Radverkehr an Knotenarmen



Mischverkehrsführung Radverkehr  
FGÜ an Knotenarm



Minikreisverkehr im Wohnquartier

## Nicht signalisierte Knoten



Aufstellfläche für Radverkehr



Querungshilfe an Knotenpunkt



Haltlinien verdeutlichen die Vorfahrtsregelung



Aufpflasterung reduziert die Geschwindigkeit

## 7

Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

**Parkraumbedarfsanalyse und Verbesserungen im Parkraummanagement**

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket          |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

**Anlass**

Insgesamt stehen dem Kfz-Verkehr laut Verwaltung ca. 1.100 öffentliche Stellplätze im Gemeindegebiet zur Verfügung, wovon ca. 140 mittels Parkscheibenregelung bewirtschaftet werden (Werktags max. 60 min, 8–18 Uhr). Neben straßenbegleitendem Parken existieren größere Parkplätze wie z. B. am Volmepark oder die Parkfläche unterhalb der Primusschule. An einigen Stellen im Gemeindegebiet werden zusätzliche Parkplätze geschaffen z. B. am neu gestalteten Bahnhof. Oft gibt es ein Missverhältnis zwischen Parkraumangebot und Parkraumnachfrage zu Gunsten des Kfz-Verkehrs. Um den tatsächlichen Bedarf an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu erheben, wird die Durchführung einer Parkraumbedarfsanalyse empfohlen. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Entwicklung einer Parkraumstrategie in der Gemeinde. Die Parkraumstrategie zielt nicht darauf ab, neue und zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen. Vielmehr soll der Parkdruck in sensiblen Räumen reduziert werden, indem der Parkdruck besser verteilt wird und Alternativen ausgebaut werden. Ein Beispiel ist hierfür der Gemeindekern, der über eine ausreichende Anzahl von Sammelanlagen verfügt, jedoch zusätzlich Seitenraumparken erlaubt wird.

Besonders bei der Anordnung von Parkraum im öffentlichen Straßenraum kommt es zu Defiziten in der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit Rad/Fuß, Gefahren beim Ausstieg) bzw. der Verkehrsabwicklung (Störeinflüsse beim Ein-/Ausparken). Zudem steht der Flächenverbrauch in Konkurrenz zu städtebaulichen Qualitäten und adäquaten Fuß- und Radverkehrsanlagen (bspw. auf der Hälverstraße). Grundsätzlich sollte der ruhende Kfz-Verkehr im privaten Raum und in öffentlichen Parkbauten konzentriert werden. Dadurch können Parkstände im öffentlichen Raum zu Gunsten der Verkehrssicherheit und attraktiver Flächen für den Fuß- und Radverkehr reduziert werden. Die Umnutzung von ehemaligen Parkständen eröffnet neue Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in Einzelhandelslagen sowie in Wohnquartieren.

**Zentrale Bausteine****Parkraumbedarfsanalyse**

Die Durchführung einer Parkraumerhebung im Gemeindekern und an relevanten Parkplätzen im Gemeindegebiet zur Ermittlung der aktuellen Situation sollte kurzfristig ermittelt werden. Diese hat mehrere entscheidende Vorteile. Durch ihren empirischen Charakter können auf Basis von Daten seriöse Ableitungen

über den Parkraumbedarf getroffen werden. Besonders beim Thema Parkraum sind häufig unterschiedliche Ansichten bei Bürgerinnen und Bürgern, aber auch bei Händlerinnen und Händler festzustellen. So wird in vielen Räumen gleichzeitig eine Parkraumverknappung, als auch die Schaffung von Parkraum gefordert, so auch in Schalksmühle beobachtet. Durch eine Parkraumerhebung wird analytisch ein Ist-Zustand ermittelt auf dem aufbauend eine Parkraumstrategie entwickelt werden kann, die Folgendes beinhalten sollte:

*Neuordnung der Parkmöglichkeiten*

Es gilt den Parkraum im Gemeindekern effizient zu nutzen und auch zu bündeln. Seitenraumparken ist insbesondere in beengten Lagen mit hohem Nahmobilitätsanteil nicht zu empfehlen. Eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf Parkieranlagen oder in den privaten Raum ist dem vorzuziehen. Dahingehend gilt es insbesondere auf der Bahnhofstraße eine Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs im Sinne einer Nahmobilitätsförderung aufbauend auf der Parkraumbedarfsanalyse zu prüfen.

*Anlieferbereiche beachten*

In diesem Zuge gilt es zudem die Anlieferverkehre zu berücksichtigen. Ebenerdige Be-/Entladebereiche müssen weiterhin sichergestellt werden. Dies kann im Gemeindekern aber auch z.B. speziell ausgewiesenen Entladezonen erfolgen (z.B. in den Nebenzeiten).

*Parkleitsystem integrieren*

Eine intuitive Wegweisung durch ein statisches Parkleitsystem auf Grundlage der festgestellten nachfragestarken Parkräume vermeidet die Belastung sensibler Bereiche durch Parksuchverkehr bzw. die Anfahrt zum Parken.

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| <b>Zielbezug</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Fußverkehr, Radverkehr, Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, externer Gutachter   |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Für Parkleitsystem: Modellprojekte „Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung“ |

**Klimaschutzbeitrag**  


## 8

## Kfz &amp; Wirtschaftsverkehr

## Straßenraumgestaltung Klagebach

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | langfristig    |

**Anlass**

Die Klagebach stellt eine besondere städtische Herausforderung in Schalksmühle dar. Dies liegt einerseits an den topographischen Bedingungen, als auch an der engen Bebauung entlang der Straße. Im unteren Teil der Klagebach hinter der Kreuzung Volmestraße entstehen so Konflikte zwischen dem fließenden und ruhenden MIV-Verkehr, dem Güterverkehr, dem Radverkehr und dem Fußverkehr. Eine Umgestaltung ist im Rahmen der Möglichkeiten aufgrund der Gegebenheiten aus Verkehrssicherheitsaspekten zu empfehlen.

**Zentrale Bausteine**

Die Rahmenbedingungen der Klagebach zeigen, dass nicht alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen berücksichtigt werden können. Zur Spitzenstunde fahren derzeit rund 800 Kfz auf der Straße. Dies bedingt auf Basis der gängigen Richtlinien und Regelwerke folgende Mindeststandards:

- Da die Kreisstraße weiterhin für den Linienbusverkehr und für den Schwerlastverkehr (Vorgabe vom Märkischen Kreis) zugänglich bleiben soll, ist eine Herstellung einer Fahrbahn von mind. 6,50 Meter für den KFZ-/Linienbusverkehr (7,50 Meter mit Schutzstreifen) zu empfehlen.
- Die dargelegten Verkehrsstärken inkl. Schwerlastanteil legen eine separate Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nahe: Anlegung beidseitiger Radfahrstreifen (2,50 Meter) oder Schutzstreifen (mind. 1,50 Meter + 0,50 Meter zum ruhenden Verkehr)
- Aufgrund der Bebauung sind Anlagen für den Fußverkehr zu errichten. Mindestbreiten Seitenraum: in bebauten Gebieten: 2,50 Meter, in Ausnahmefällen: 1,50 Meter
- Zudem sind Parkflächen für den ruhender Verkehr zu berücksichtigen.

Eine Bereitstellung dieser Räume würde eine Mindestbreite der Straße von 10,50 Meter ohne ruhenden Verkehr implizieren. Die Straße ist jedoch an vielen Stellen untermaßig, teils z. B. hinter Abzweig Schulstraße sogar nur circa 8,00 Meter breit. Aus diesem Grund sind folgende Empfehlungen für die Klagebach zu geben:

- Schaffung einer separaten, komfortablen alternativen Führung des Radverkehrs zwischen Heedfeld und Schalksmühle (vgl. Steckbrief Radverkehr 1.2). Eine eigenständige Führung des Radverkehrs ist kaum zu realisieren. Eine Führung im Seitenraum ist aufgrund der zu erwartenden Konflikte mit dem Fußverkehr ebenfalls nicht zu bevorzugen.
- Abschnittsbezogene Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Tempo 30 zwischen Kreisverkehr Volmestraße und dem ehemaligen Gelände der Firma Berker; Begründung: Verkehrssicherheit Nahmobilität sowie Lärminderung
- Umgestaltung Straßenräume durch weiche Separation zwischen Fahrbahn und Seitenraum, Trennung durch entsprechende Poller (siehe auch Beispiel Rudersberg)
- Schaffen von ausreichenden Querungsmöglichkeiten
- Kein öffentlicher, ruhender Verkehr an den Engstellen; Ziel: Parken auf privaten Grundstücken

**Zielbezug**



**Klimaschutzbeitrag**



|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Schnittstellen</b>     | Fußverkehr / Radverkehr / Querschnittsthemen                          |
| <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, externer Gutachter           |
| <b>Mögliche Förderung</b> | Förderrichtlinie Nahmobilität, Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau |

## 2.5 Querschnittsthemen

Die Querschnittsthemen des VEPs Schalksmühle stehen im Handlungskonzept in engem Zusammenspiel mit den vorher genannten Themenfeldern. Die Querschnittsthemen umfassen neben planerisch-baulichen Aktivitäten insbesondere Handlungsmöglichkeiten aus den Bereichen Organisation, Koordination und Öffentlichkeitsarbeit. Eine Vielzahl dieser Maßnahmen (etwa das Thema Verkehrssicherheit) geht somit über das planerische Handeln der Gemeinde Schalksmühle hinaus und erfordert intensiven Dialog mit anderen Akteuren und deren Mitwirkung. Nachhaltige Erfolge lassen sich vor allem dann erzielen, wenn die Gemeinde Schalksmühle die Rolle des Impulsgebers und Koordinators übernimmt – hierzu ist ggf. auch ein erhöhter Personaleinsatz notwendig.

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen und die Vorteile bei den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern bekannt sind und wahrgenommen werden (sich somit also das tatsächliche Mobilitätsverhalten ändert). Grundlage dafür sind – neben den „harten“ Maßnahmen in Form von Infrastrukturmaßnahmen und -verbesserungen – auch die sog. „weichen“ Faktoren bzw. der nicht-investive Bereich. Hilfsmittel hierbei sind vor allem verkehrsmittelübergreifende Informationen und Beratung. Auch durch bessere Koordination und Bekanntmachung der Angebote der unterschiedlichen Verkehrsträger sollen die Verkehrsteilnehmenden zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Dafür werden wird der Umweltverbund mit einem Katalog an Maßnahmen gestärkt und so zu einer praktikablen Alternative zum eigenen Pkw. Mithilfe einer dauerhaften öffentlichen Präsenz von Mobilitätsthemen in Form von spezifischen Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, können die Mobilitätsangebote nachhaltig bekannt gemacht und etabliert werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen oder innovativen Angeboten abgebaut werden.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Förderung alternativer Antriebsformen, insb. der E-Mobilität
- Sichtbarkeit des Umweltverbundes sowie alternativer Antriebsformen durch Kampagnen und Teilnahme von Wettbewerben fördern
- Mobilitätsmanagement etablieren (u.a. Mobilitätsstandards einführen, Seniorenmobilität fördern)
- Stärkung von Alternativen zum MIV
- Stärkung des Rad- und Wandertourismus

### Maßnahmenübersicht



#### E: Querschnittsthemen

- |  |   |
|--|---|
| 1. E-Mobilität in Schalksmühle fördern                   | 5. Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds |
| 2. Teilnahme beim Fußverkehrs-Check NRW                  | 6. Mobilitätsmanagement in Schalksmühle etablieren und ausbauen       |
| 3. Angebote zur Förderung der Seniorenmobilität          | 7. Stärkung des Rad- und Wandertourismus                              |
| 4. Mobilitätsstandards für Entwicklungsgebiete festlegen |   |

|   |  |                    |                              |
|---|--|--------------------|------------------------------|
| 1   | Querschnittsthemen<br><b>E-Mobilität in Schalksmühle fördern</b> | Priorität          | +++                          |
|   |  | Kosten             | €€€                          |
|   |  | Maßnahmenart       | Daueraufgabe                 |
|   |  | Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfris-<br>tig |
| <p><b>Anlass</b></p> <p>Auch wenn das Ziel der Bundesregierung, eine Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen bis 2020 zu erreichen, deutlich gescheitert ist (ca. 239.000/VDA 2020), ist die Elektromobilität auf dem Vormarsch. Mit rund 76 % (Elektrofahrzeuge) mehr Neuzulassungen 2019 geht der Trend im Gegensatz zum konventionellen Pkw (+5 %) deutlich nach oben (KBA 2020). Hybride zeigen mit 84 % sogar noch höhere Zuwachszahlen. Aktuelle Erhebungen (Mobilität in Deutschland, 2017) zeigen, dass Elektrofahrzeuge insbesondere in Mittelstädten, Kleinstädten und Dörfern genutzt werden. Rund 90 % dieser Nutzerinnen und Nutzer haben eine Lademöglichkeit auf dem Privatgrundstück. Im Gegensatz zu den Metropolen handelt es sich hierbei meist um den Zweit- bzw. Drittwagen der Haushalte, der subsummiert wird.</p> <p><b>Zentrale Bausteine</b></p> <p>Erarbeitung eines kommunalen E-Mobilitätskonzepts zur Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge sowie die Einrichtung einer Kompetenzstelle für alternative Antriebe im Kfz-Verkehr sowie der Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur (ggf. zukünftig auch für gas-/wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) im öffentlichen Raum. Hierbei sollen auch die neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen, z. B. Ausweisung gesonderter Stellplätze für Elektrofahrzeuge genutzt werden. Weiterhin ist die neue EU-Gebäudeeffizienz-Richtlinie zu berücksichtigen, nach der zukünftig bei Gebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen bei Um- und Neubau 10 % der Parkplätze mit E-Ladesäulen versehen werden müssen. Zudem sind bei 20 % der Parkplätze eine Vorverkabelung zu installieren, um diese später weiter auszubauen können.</p> <p><b>Potenziale aktivieren</b></p> <p>Schalksmühle hat grundsätzlich ein hohes Potenzial für Elektromobilität. Die Bebauungsstrukturen in Schalksmühle sind eher aufgelockert. Viele Einwohnerinnen und Einwohner haben zudem Platz auf dem eigenen Grundstück Ladeinfrastruktur zu schaffen. Die Pkw-Besitzquote ist relativ hoch. In Schalksmühle besitzen viele Haushalte mehrere Pkws. Dieses Potenzial zu aktivieren, ist Aufgabe der Gemeinde Schalksmühle. Elektromobilität hat immer noch ein Akzeptanzproblem.</p> |  |                    |                              |

Reichweitenangst spielt dabei eine große Rolle, gerade hinsichtlich der großen Höhenunterschiede in der Region, welche die Verbräuche schwerer abschätzbar machen. Die Analyse der Pendlerinnen und Pendler zeigen jedoch deutlich, dass die zurückgelegten Distanzen mit der heutigen Generation von E-Fahrzeugen ohne Probleme zu überwinden sind. Auch andere Argumente gegen die Elektromobilität lassen sich häufig widerlegen.

### **Informationsangebot ausbauen**

Ziel muss es daher im ersten Schritt sein ein Informationsangebot zu schaffen, welches über die Vor- und Nachteile der Elektromobilität im Gemeindegebiet berät (Kompetenzstelle). Hierbei sollten auch Fördermöglichkeiten aufgezeigt werden. Die Beratung sollte langfristig über eine Erstberatung hinausgehen und die Bürgerinnen und Bürger von der Idee über die Anschaffung bis hin zum Betrieb begleiten. Hierzu gehört auch das Anstoßen von Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge (bspw. im Sinne einer Kampagne „Schalksmühle fährt elektrisch“)

### **Ladeinfrastruktur schaffen und beispielhaft vorangehen**

Darüber hinaus sollte die Gemeinde als gutes Beispiel vorangehen und die Elektromobilität sichtbar fördern und in das Gemeindebild integrieren. Dies kann z. B. dadurch geschehen, dass Fahrzeuge der öffentlichen Hand einen entsprechenden alternativen Antrieb besitzen. Öffentlich zugängliche Ladesäulen wie z. B. am Rathaus bereits geplant, sind ein guter Schritt Reichweitenängste zu nehmen und das Interesse an Elektromobilität zu fördern. Eine Kooperation mit ortsansässigen Netzbetreiber ist zu empfehlen. Alternative Antriebe sind idealerweise im gesamten Kreisgebiet zu fördern. Die Gemeinde Schalksmühle kann dabei eine Vorreiterrolle innerhalb des Märkischen Kreises einnehmen. Bei Um- und Neubauten wird die Gemeinde zukünftig 10 % aller Stellplätze mit Ladesäulen ausstatten.

Abbildung 55: Parkplatz mit E-Ladesäule am Rathaus in Greven



Abbildung 56: Parkplatz mit E-Ladesäule und integrierter Photovoltaikanlage in Bad-Berleburg



**Umsetzungshinweise:**

Ausarbeitung eines E-Mobilitätskonzept als Grundlage für die strukturierte Umsetzung des Maßnahmenfeldes

|  |                           |  |
|--|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Kfz-Verkehr  |
|  | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Märkischer Kreis, Energieversorger / Netzbetreiber, Gewerbetreibende, Hotel- / Tourismus-Bereich, private Baulastträger   |
|  | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Dtl., progres.nrw - Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (städt. Fahrzeugflotte), Förderrichtlinie E-Mobilität, für Private: Zuschuss für den Kauf und Anschluss von Ladestation der KfW <sup>1</sup> |

**Klimaschutzbeitrag**



<sup>1</sup> [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-\(440\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-(440)/)

## 2

## Querschnittsthemen

## Teilnahme beim Fußverkehrs-Check NRW

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Einzelmaßnahme |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig    |

**Anlass**

Die Fußverkehrs-Checks haben sich insgesamt als partizipatives Verfahren sowie als Einstiegsinstrument für eine kommunale Fußverkehrsförderung bereits in Baden-Württemberg seit 2015 sehr bewährt und sind sowohl in der Medienanalyse als auch in der kommunalen Reflexion als sehr gelungen eingeschätzt worden. Die Fußverkehrs-Checks bildeten damit einen wichtigen Meilenstein zur systematischen Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg und konnten zur Sensibilisierung der Akteure auf kommunaler und Landesebene für Fußverkehrsbelange beitragen.

Das Bundesland NRW folgt dem Vorbild von Baden-Württemberg und führt seit dem Jahr 2019 ebenfalls Fußverkehrs-Checks durch. Mit den Fußverkehrs-Checks wird in NRW ebenfalls ein landesweiter Weg eingeschlagen, um Fußverkehrsbelange auf kommunaler Ebene zu thematisieren und in das alltägliche Verwaltungshandeln zu implementieren.

**Zentrale Bausteine**

Fußverkehrs-Checks bieten die Möglichkeit, einen Prozess zur Förderung des Fußverkehrs in der Gemeinde Schalksmühle zu initiieren, erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen, die Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu sensibilisieren und gleichzeitig die Zielgruppe (besser) zu beteiligen. Mithilfe des Leitfadens vom Zukunftsnetz Mobilität NRW kann ein Fußverkehrs-Checks selbstständig durchgeführt werden - oder die Gemeinde bewirbt sich um eine professionelle Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und einem Fachbüro. Dieses Angebot wird jährlich für zwölf Mitgliedskommunen kostenlos möglich gemacht. Das Angebot ist für Mitgliedskommunen kostenlos.

Abbildung 57: Begehung im Rahmen eines Fußverkehrschecks in Beckum



**Umsetzungshinweise:**

Voraussetzung: Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW (ist in Schalksmühle gegeben)

**Zielbezug****Klimaschutzbeitrag****Schnittstellen**

Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Stadtmarketing

**Mögliche Förderung**

keine Kosten bei erfolgreicher Bewerbung am landesweiten Wettbewerb

## 3

## Querschnittsthemen

## Angebote zur Förderung der Seniorenmobilität

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Priorität          | +++          |
| Kosten             | €€€          |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig  |

**Anlass**

Der generelle Trend der Alterung der Gesellschaft macht sich auch in der Gemeinde Schalksmühle bemerkbar. Wie bereits festgestellt wurde, hat sich der Altersdurchschnitt in den letzten zehn Jahren von 42,8 Jahre (2007) auf 45,8 (2017) deutlich erhöht und somit ist auch die Anzahl der Seniorinnen und Senioren in Schalksmühle gestiegen. Insgesamt sind mehr als 22 % der Bevölkerung 65 Jahre oder älter. Auch für die Zukunft prognostizieren viele Studien einen starken Anstieg des Anteils der über 65-Jährigen (Bertelsmann Stiftung: + 15 % bis 2030, IT NRW: + 21 % bis 2030). Dies weist auf eine hohe Dringlichkeit hin, Mobilitätsoptionen für Ältere abseits des Pkws zu stärken, da diese vermehrt in ihrer Alltagsmobilität eingeschränkt sind. Vor allen in den Öffentlichkeitsbeteiligungen wurde dieser Aspekt häufig thematisiert und von Betroffenen dargestellt, was einen dringenden Handlungsbedarf deutlich macht. Zur Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe sollte daher diesen Personenkreis bestmögliche Hilfestellung gegeben werden.

**Zentrale Bausteine****Informationsangebot ausbauen**

Neben baulichen Maßnahmen zum Abbau von Barrieren wie z. Bsp. Absenkung der Bürgersteige in Querungs- und Kreuzungsbereichen (siehe Maßnahmenfeld Fußverkehr) wird empfohlen, Beratungs- bzw. Serviceangebote sowie den erfolgreichen Bürgerbus als Servicebus für mobilitätseingeschränkte Personen anzubieten. Beratungs- und Serviceangebote sollten sich dabei auf folgende Aspekte beziehen:

- ÖPNV-Nutzung: Schulungsangebote für Rollatoren, Busfahrten, Tarife- und Ticketkauf (siehe auch Einführung von Tarifangeboten für bestimmte Zielgruppen), Reisebegleitung/Haltestellenlotsen
- Fahrsicherheitstraining für Senior\*innen (<https://www.dvr.de/download/flyer-sht-sicher-mobil.pdf>)
- Spezielle E-Bike/Fahrrad Schulungen und Training (z. B. ehrenamtlich durchgeführt von engagierten Bürger\*innen und/oder der Polizei und/oder Kreisverkehrswacht)

- Regelmäßige Organisation der Veranstaltungsreihe „sicher-mobil“ (moderierte Gesprächsrunden zur sicheren Mobilität im Alter) der deutschen Verkehrswacht und des deutschen Verkehrssicherheitsrates (<https://www.dvr.de/programme/aeltere-menschen/>, <https://www.dvr.de/download/broschuere-sicher-mobil.pdf>)
- Ausarbeitung und Verteilung speziell auf Senior\*innen zugeschnittener Gemeindepläne für den Rad- und Fußverkehr
- Verteilung von Informationsangeboten zur Mobilität im Alter durch die Gemeinde Schalksmühle (bspw. Flyer „Beweglich bleiben!“ vom DVR, <https://www.dvr.de/download/flyer-beweglich-bleiben.pdf>)

Abbildung 58: Beratungs- und Serviceangebot u. a. zur Förderung der Seniorenmobilität

#### Bürgerbus als Servicebus für spezielle Möglichkeiten:

- Mitnahme von „Lotsen“, die während der Fahrt über Mobilitätsangebote für Senior\*innen informieren bzw. den Senior\*innen beratend bei Mobilitätsfragen zur Seite stehen. Als Vorbild kann hier das Projekt „Mobisaar“ aus dem Saarland dienen, welches sich als Ziel gesetzt hat, mobilitätseingeschränkten Menschen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern. Die in „Mobisaar“ entwickelten Dienstleistungen und Techniken tragen dazu bei, Barrieren im ÖPNV zu überwinden und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebotes zu verbessern (<https://www.mobisaar.de>)
- Direkte Anfahrt des Servicebusses von Senioreneinrichtungen in Schalksmühle wie bspw. den Seniorenpark Reeswinkel um informierend tätig zu werden
- „Schnupperfahrt im Bürgerbus“, einmalige kostenlose Mitfahrt im Bürgerbus, damit sich die Senior\*innen mit den Gegebenheiten und dem Angebot auseinandersetzen können
- Servicebus als Anlaufstelle für einen Austausch (Feedback, neue Ziel- oder Routenoptionen, etc.) da Senior\*innen vermehrt den persönlichen Servicekontakt suchen



**Umsetzungshinweise:**

Die Durchführung des Servicebusses sollte in enger Abstimmung mit dem Bürgerbusverein Schalksmühle, weiteren ehrenamtlichen Helfenden sowie der MVG und Gemeindevertreter\*innen erfolgen. Durch die sehr gute Annahme des Bürgerbusangebots und der funktionierenden ehrenamtlichen Abläufe in Schalksmühle, ist davon auszugehen, dass weiteres Potenzial für ehrenamtliches bürgerliches Engagement in Schalksmühle vorhanden ist (wie bspw. beim „Auto-freien Volmetal“ zu erkennen) und die Durchführung keiner besonderen Mehrkosten bedarf. Generell bedarf es im Vorfeld einer Abstimmung aller Angebote und der Maßnahmen mit allen möglichen Kooperationspartnern.

**Zielbezug****Klimaschutzbeitrag****Schnittstellen**

Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV

**Zentrale Akteure**

Gemeinde Schalksmühle, MVG, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Stadtmarketing

**Mögliche Förderung**

Förderrichtlinie Nahmobilität

## 4

## Querschnittsthemen

## Mobilitätsstandards für Entwicklungsgebiete festlegen

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | kurzfristig    |

**Anlass**

In der Gemeinde Schalksmühle gibt es bisher keine verbindlichen mobilitätsbezogenen Vorgaben für die Gestaltung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten bzw. grundsätzlich Entwicklungsgebieten. Aufgrund der Tatsache, dass auf der Fläche der Gemeinde in den kommenden Jahren neue Wohnflächen wie bspw. an der Rotthausener Straße oder in Hülscheid sowie Gewerbeflächen (Erweiterung Gewerbegebiet Heedfeld) entstehen werden, können verbindliche mobilitätsbezogene Vorgaben für Entwicklungsgebiete jedoch zu einer deutlichen Veränderung des Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner- und Nutzerschaft beitragen und so Verkehrsproblematiken gar nicht erst entstehen lassen. Ebenso können solche Vorgaben genutzt werden, damit Entwicklungsgebiete hinsichtlich der Mobilität zukunftsorientiert gestaltet werden.

**Zentrale Bausteine**

Hierfür gibt es unterschiedliche Handlungsansätze:

**Im Vorfeld: Hinweise zur Ausweisung von Entwicklungsgebieten**

Ausweisung von Entwicklungsgebieten nur an verkehrlich gut integrierten Standorten, in Bezug auf klein- und großräumige Verkehrsbeziehungen und besonderem Fokus auf den Umweltverbund.

**Mobilitätsstandards**

- Barrierefreie, niveaugleiche Straßenraumgestaltung (siehe Maßnahmen zum Fußverkehr)
- Schaffung von attraktiven Fuß- und Radwegeanbindungen (siehe Maßnahmen zum Radverkehr).
- Berücksichtigung von Stellplätzen für Carsharing und Anforderungen an die Bedürfnisse von E-Fahrzeugen (siehe Maßnahme E-Mobilität in Schalksmühle fördern, Integration von Car-Sharing Anbieter, Anpassung Stellplatzsatzung)

### Mögliche Hinweise/Vorgaben für Bauherren

- Beteiligung von Bauherren an den Kosten für die Errichtung von ÖPNV-Haltestellen, Carsharing-Angeboten und attraktiven öffentlichen Fahrradabstellanlagen.
- Ausreichendes Angebot an zeitgemäßen und gut zugänglichen Radabstellanlagen für die Bewohnerschaft sowie eine gewisse Anzahl an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen für Besucherinnen und Besucher schaffen

### Mobilitätsstandards für Wohnnutzung:

- Hinwirken, dass ab einer bestimmten Anzahl an Wohneinheiten ein (E-)Lastenrad zur Verfügung steht.
- Schaffung von Paketablagemöglichkeiten bspw. in Form von Quartiersboxen oder Paketkästen vor Wohnhäusern

### Mobilitätsstandards für Gewerbliche Nutzung:

- Fahrradfreundliche Strukturen schaffen: Duschen und Umkleiden für Mitarbeitende ab einer bestimmten Größe des Betriebs, das Aufladen von E-Bikes ermöglichen, Fahrradservicestation einrichten (Luftpumpe, Schraubendreher, Flickzeug, Inbusschlüssel-Satz, Zange, Reifenheber, Öl, Reinigungsmittel, etc.)
- Schaffung von Parkplätzen für elektrobetriebene Fahrzeugen mit E-Ladesäulen
- Anpassung der Arbeitszeit an ÖV-Verbindungen
- Sobald es ein Fahrradverleihsystem in Schalksmühle gibt, sollten sich ab einer bestimmten Anzahl von Betrieben bzw. Beschäftigten die Betriebe an der Errichtung einer Fahrradverleihstation finanziell beteiligen

#### Zielbezug



#### Klimaschutzbeitrag



#### Schnittstellen

Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr

#### Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, private Eigentümerinnen & Eigentümern, Gewerbetreibende, Zukunftsnetz Mobilität NRW

#### Mögliche Förderung

Förderrichtlinie Nahmobilität

5

Querschnittsthemen

## Öffentlichkeitskampagnen zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe            |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

### Anlass

Der VEP Schalksmühle setzt verstärkt auf Anreize den Umweltverbund stärker zu nutzen. Doch dieser ist in Schalksmühle teilweise noch schwach repräsentiert. Es ist daher zu empfehlen durch eine Öffentlichkeitskampagne den Umweltverbund stärker in den Fokus zu rücken. Die Kampagne hilft einerseits dabei Angebote des Umweltverbundes in der Öffentlichkeit präsenanter darzustellen, andererseits kann dadurch auch die Akzeptanz von Maßnahmen gesteigert werden. Dies ist insbesondere dort relevant, wo verschiedene Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden aufeinandertreffen (z.B. in beengten Straßenräumen). Mit dem Zukunftsnetz NRW besteht hier bereits ein starker Partner, der entsprechende Angebote für Gemeinden und Städte anbietet. Weitere Partnerinnen und Partner sind z.B. die ortsansässigen Verkehrsunternehmen, lokale Akteure oder der Kreis.

### Zentrale Bausteine

#### Marketing und Information

Basis einer guten Kommunikationsstrategie ist die Entwicklung eines gemeinsamen Programmes für die Mobilitätswende. Darunter fallen Handlungsleitfäden zur öffentlichen Pressearbeit, einheitliche Designs, professionell aufbereitete Informationen zu Aktivitäten und Neuigkeiten sowie Informationen zur Nutzung von Angeboten und Dienstleistungen. Der Umfang zeigt, dass dies am besten abgestimmt mit dem Kreis und zusammen mit dem Verkehrsunternehmen sowie lokalen Akteuren wie den Betreibenden des Bürgerbusses vorangetrieben wird. Eine dauerhafte Begleitung auf dem Gemeindegebiet und eine klare Zuständigkeit innerhalb der Verwaltung ist dabei zu empfehlen.

- Sensibilisierung für Klimaschutz & Verkehrswende; Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten: Information und Ansprache (auch Information zu veränderten Verkehrsregelungen).
- Die Informationen sollten über eine Vielzahl von Kanälen kommuniziert werden:
- Nutzung von Social Media und klassischen Printmedien
- Informationen im öffentlichen Raum: Digitale Infobildschirme, aber auch über Plakate an Haltestellen, etc.

- Aufbau einer internet- und appbasierten Mobilitätsplattform: Mitfahrerbörsen, Aufbau eines Ideen- und Mängelmelders für Schalksmühle bzw. den Kreis, etc.
- Zielgruppenspezifische Angebote: Seniorinnen und Senioren, Neubürgermarketing, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Schulisches Mobilitätsmanagement (siehe Steckbrief Mobilitätsmanagement in Schalksmühle etablieren und ausbauen, Steckbrief Angebote zur Förderung von Seniorenmobilität)

**Aktionen**

Neben dem steten Informationsangebot bietet sich eine Fortführung oder Neueinführung von regelmäßig speziellen Aktionen und Events, wie bspw.:

- Weiterführung des Autofreien Volmetals, Ausweitung der Thematik des Autofreien Volmetals: hier können neue Mobilitätsformen, wie Carsharing, Ridesharing und Lastenräder vorgestellt und getestet werden; es sollten aber auch weitere Klimaschutzthemen mit integriert werden, um die Sensibilität für das Thema zu steigern
- weitere Teilnahme und intensive Bewerbung und Aufklärung bei der europäischen Mobilitätswoche
- Aktionstag kostenloser ÖPNV (zu größeren Festivitäten, wie bspw. das Open-Air-Kino auf dem Rathausplatz, etc.)
- Teilnahme am internationalen Parking-Day
- Angebote für Verkehrssicherheit schaffen, bspw. E-Bike-Schulungen für Seniorinnen und Senioren in Zusammenarbeit mit Polizei und Kreisverkehrswacht

Abbildung 59: Impressionen des autofreien Volemtals 2019



|  |                                  |  |
|--|----------------------------------|--|
| <p><b>Zielbezug</b></p> <p><b>Klimaschutzbeitrag</b></p> | <p><b>Schnittstellen</b></p>     | <p>Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV</p>  |
|  | <p><b>Zentrale Akteure</b></p>   | <p>Gemeinde Schalksmühle, ADFC sowie weitere Interessensvertretende, MVG, Kreis, Polizei, Einzelhandelsvertreter, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW</p> |
|  | <p><b>Mögliche Förderung</b></p> | <p>Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p>   |

## 6

## Querschnittsthemen

## Mobilitätsmanagement in Schalksmühle etablieren und ausbauen

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Priorität          | +++                     |
| Kosten             | €€€                     |
| Maßnahmenart       | Daueraufgabe            |
| Umsetzungshorizont | kurz- bis mittelfristig |

### Anlass

In Schalksmühle gibt es aktuell kaum Formen des Mobilitätsmanagements. Die bestehenden bisherigen Aktivitäten sollen ausgebaut und vor allem ausgeweitet werden. Das Ziel ist die Entwicklung einer gemeindeweiten gemeinsamen Strategie des Mobilitätsmanagements. So lassen sich die unterschiedlichen Aktivitäten erfassen und koordinieren. Dadurch sollen mehr Potenziale und Synergieeffekte ausgeschöpft werden, indem alle bereits aktiven Akteure sowie mögliche, interessierte Neueinsteiger ihre Aktivitäten und Kräfte bündeln und möglichst auf gemeinsamen Zielvorstellungen basierend kooperieren.

Hierbei soll das Mobilitätsmanagement in Betrieben, öffentlichen Einrichtungen und kommunalen Verwaltungen ansetzen. Vor allem bei der Mobilität der Mitarbeitenden, bei der Parkraumausstattung, bei Dienstreisen sowie beim Fuhrpark gibt es Möglichkeiten ein Mobilitätsmanagement anzuwenden und zu etablieren.

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Unternehmen soll sich die Rolle der Gemeinde Schalksmühle vor allem auf eine Beraterfunktion sowie als Initiator, Unterstützer und ggf. Koordinator von Pilotprojekten fokussieren. Im schulischen Mobilitätsmanagement sind Schulen und Eltern systematisch zu ermutigen, Maßnahmen zu realisieren, welche eine eigenständige, sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern. Synergieeffekte ergeben sich v. a. mit der Schulwegsicherheit und der Straßenraumgestaltung. Hier sollten die bereits bestehenden Bemühungen der Gemeinde Schalksmühle intensiviert werden.

Auch durch die eigenen Handlungen der Gemeinde Schalksmühle sollten die Grundlagen des Mobilitätsmanagements weiter gestützt werden. Im kommunalen Mobilitätsmanagement kann die Gemeindeverwaltung – als wichtiger Arbeitgeber und Vorbild – direkt in den eigenen Strukturen tätig werden und Konzepte und Maßnahmen mit einer breiten öffentlichen Reichweite umsetzen. Das aufzubauende verwaltungsinterne Mobilitätsmanagement stellt einen guten Ausgangspunkt für weitere bzw. verstärkte Maßnahmen und Aktivitäten dar. Die Gemeinde sollte diesbezüglich selbstbewusst als gutes Vorbild vorangehen und bei Betrieben und Schulen effektivere Überzeugungsarbeit leisten.

## Zentrale Bausteine

### Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Insbesondere Schaffung einer zentralen Stelle für das Thema Mobilität auf Gemeinde oder Kreisebene. Ausbau der fach- und ämterübergreifenden Zusammenarbeit in Bezug auf einzelne Projekte (im Sinne von flexiblen Teams aus verschiedenen Fachbereichen, siehe dazu auch Zukunftsnetz Mobilität NRW). Insbesondere werden die folgenden Aspekte empfohlen:

- Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe und der weitgehende Ersatz der Dienstwagenflotte durch Carsharing-Fahrzeuge
- Bei Dienstreisen ist der Umweltverbund verstärkt zu nutzen einhergehend mit Ausbau und stärkerer Bewerbung des Job-Tickets
- Mobilitätsbefragungen und darauf aufbauenden Beratungen können die Mitarbeitenden der Verwaltung von den Vorzügen eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens überzeugen
- Nutzung von Dienst-Pedelecs, Ausbau Radinfrastruktur (Abstellanlagen, Bereitstellung von Duschräumen, etc.)
- Finanzierungs- und Anreizmodelle für Mitarbeitende (Leasing Diensträder, E-Fahrzeuge)
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Mitfahrerparkplätze, Mitfahrerbörse: perspektivisch ausweitbar auf komplette Gemeinde Schalksmühle)
- Teilnahme bei Programmen wie „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Evaluation und Marketing

Abbildung 60: E-Carsharing Fahrzeuge der Stadtwerke Unna



### Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die Gemeinde Schalksmühle koordiniert und zielgerichtet ihr Engagement zur aktiven Ansprache und Beratung von ansässigen Betrieben erhöhen. Die Gemeinde muss aktiv auf potenzielle Akteure zugehen, Interesse wecken und Vorteile aufzeigen. Dazu sind eigene (Pilot-)Projekte oder (Beratungs-)Programme zu entwickeln und umzusetzen. Um möglichst große Effekte zu erzielen, sollte neben Einzelberatungen auch ein

standortbezogenes Mobilitätsmanagement (z. B. für das Gewerbegebiete Heedfeld) entwickelt bzw. koordiniert werden. Dies wird umso wichtiger hinsichtlich der prognostizierten Ansiedlung von Gewerbetreibenden im Gewerbegebiet Heedfeld. Langfristig sind selbstlaufende Organisationsstrukturen in den Betrieben anzustreben. Begleitend ist eine nutzerfreundliche Infrastruktur und Serviceangebote (v. a. für Radverkehr und ÖPNV) z. B. an den Gewerbestandorten herzustellen. Auch dies kann in Kooperation mit ansässigen Unternehmen und anderen Akteuren erfolgen.

Alle Prozesse und Projekte sollten nach Möglichkeit evaluiert und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Dadurch lassen sich zum einen Imagegewinne für die Gemeinde Schalksmühle und die beteiligten Unternehmen generieren als auch weitere Akteure und Projektpartner gewinnen. Insbesondere werden die folgenden Aspekte empfohlen:

- Strategisches Vorgehen seitens der Gemeinde zum Anstoß betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen und -konzepten bei ansässigen Unternehmen
- gezielte Ansprache und Erstberatung von Betrieben, aktive Information und Beratung, Aufzeigen von Vorteilen, Kontaktvermittlung und Wissenstransfer
- Beratung von Unternehmen für betriebsinterne Mobilitätsanalysen der Beschäftigten-, Dienst- und Wirtschaftsverkehre; Beratung für darauf aufbauende Mobilitätskonzepte
- Teilnahme (auch Leitung und Initiierung) an Netzwerktreffen;
- gemeinsame Ausarbeitung und Umsetzung von Pilotprojekten mit Unternehmen
- Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z. B. Nutzung von E-Bikes, E-Fahrzeugen, Carsharing, Jobticket und Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung/Mitfahrerparkplätze, Home-Office-Programmen, etc.)
- Zertifikatslehrgänge „betriebliche/r Mobilitätsmanager/in“ in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Öffentlichkeitswirksame Auszeichnung von Betrieben mit einem Label
- Sicherstellung eines geeigneten Infrastrukturangebotes
- Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit

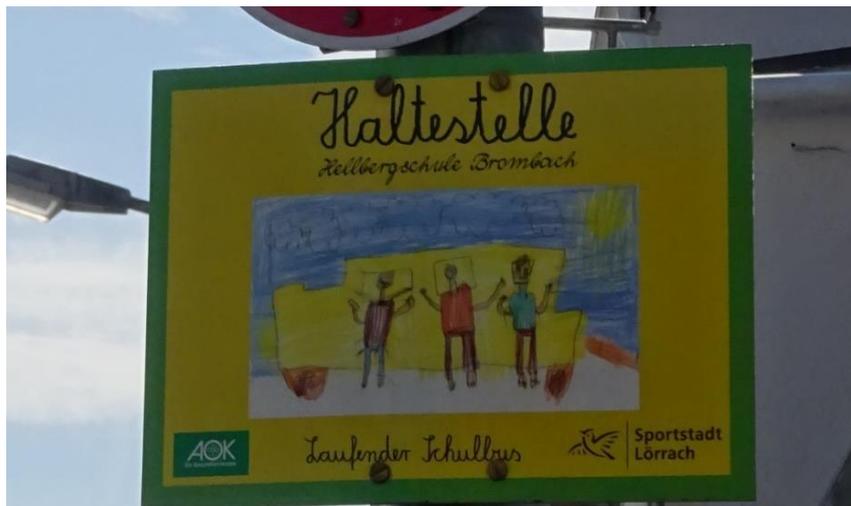
Grundlegend sollte die Gemeindeverwaltung Schalksmühle eine Vorbildfunktion innehaben, um betriebliches Mobilitätsmanagement im Gemeindegebiet voranzutreiben. Um die Unternehmen zur Teilnahme zu bewegen, können neben den aufgezeigten Vorzügen auch Anreize über die Stellplatzsatzung gewährt werden. Die Musterstellplatzsatzung NRW, die als Grundlage für die Berechnung von MIV-Stellplätzen in NRW dient, enthält verschiedene Möglichkeiten durch Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds die bereitzustellende Stellplatzanzahl zu reduzieren. Darunter fallen auch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

### Intensivierung des schulischen Mobilitätsmanagements

Die Gemeinde tritt weiterhin aktiv an Schulen heran und unterstützt diese bei der strategischen Entwicklung und regelmäßigen Durchführung von Maßnahmen. Es bedarf eines dauerhaften Kontakts und der Kommunikation insbesondere hinsichtlich:

- Aktive Ansprache der Schulen zur Erarbeitung von Schulwegeplänen, gemeinsame Erarbeitung von Schulwegplänen (Fortführung der bestehenden Aktivitäten)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Aufklärung bzw. Fortführung bereits angestoßener Projekte: z. B. Aktionswoche „eigenständige, umweltbewusste Mobilität“ oder „Schulwegsicherheit“; Aktion „Mein Schulweg“: geführte Begehung mit Kindern/Eltern; Busfahren lernen; Eltern aufklären
- Weiterführung der Teilnahme der Schulen an der europäischen Mobilitätswoche
- Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Eltern-Hol- und Bringverkehr: z. B. Flyer und Infomaterial; Schulstartpaket „Mobilität“; Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder Schulfesten (Kooperation z. B. mit Polizei, Verkehrswacht, VCD, ADFC)
- Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen: Abstimmung mit Schulen und Anwohnenden
- Anregung und Unterstützung bei Organisation „Walking Bus“: Bereitstellung von Leitfäden (vgl. VCD-Vorlagen), Organisationshilfe und fester städtischer Ansprechpartner

Abbildung 61: Beispiele für schulisches Mobilitätsmanagement



### Einführung eines Neubürgermarketings

Informationsangebot für Neubürgerinnen und Neubürger bzgl. der Angebote und Möglichkeiten des Umweltverbunds je nach Wohnstandort (analog oder web-basiert)

#### Zielbezug



#### Klimaschutzbeitrag



#### Schnittstellen

Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr

#### Zentrale Akteure

Gemeinde Schalksmühle, Wirtschaftsförderung, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Gewerbetreibende, Stadtmarketing, Schulverwaltung, Schulen, ehrenamtliche Helfer\*innen

#### Mögliche Förderung

Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Förderrichtlinie Betriebliches Mobilitätsmanagement, Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm (schulisches Mobilitätsmanagement)

## 7

## Querschnittsthemen

## Stärkung des Rad- und Wandertourismus

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Priorität          | +++            |
| Kosten             | €€€            |
| Maßnahmenart       | Maßnahmenpaket |
| Umsetzungshorizont | mittelfristig  |

**Anlass**

Durch die starke industrielle Prägung von Schalksmühle und der Umgebung fanden Naherholung und Tourismus bislang wenig Aufmerksamkeit, obwohl die Region mit einer attraktiven Kultur- und Naturlandschaft in räumlicher Nähe zu Ballungsgebieten aufwarten kann. Die Gemeinde Schalksmühle und die angrenzende Umgebung bieten eine Vielzahl interessanter Naherholungsangebote mit Wander- und Radwegen, welche mit dem Besuch von Industriedenkmalern, historischen Gebäuden sowie Seen und Talsperren mit entsprechenden Wassersportangeboten kombiniert werden können. Unmittelbar in der Region bzw. angrenzend liegen die Talsperren Fürwigge, Jubach, Bigge, Lister, Genke, Glör, Kerspe, Ennepe.

**Zentrale Bausteine**

Aufbau einer eigenen Touristeninformation (oder Entwicklung als Region), weiterführend stetige Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial/Informationsbroschüren und Angeboten zum Rad- und Wandertourismus auf dem Gemeindegebiet. Wo möglich, sollten Synergieeffekte genutzt und der Ressourceneinsatz optimiert werden. Dies ist sowohl in Hinsicht auf die zu nutzenden Informations- und Datensysteme (z. B. Tourenplaner, Datenbanken auf der Gemeindehomepage oder auf der Homepage von Oben an der Volme) als auch auf die Nutzbarkeit der Mobilitätsangebote (z. B. Angebotsverbesserung für Touristen sowie für die einheimische Bevölkerung) zu sehen. Ausbau der touristischen Rad- und Wanderroutenführung: Ausweisung von thematischen Rundwanderwegen und Lückenschlüsse, Verknüpfung bestehender Wander- und Radwege mit überregionalen Wander- und Radwegen, attraktives Wegenetz innerhalb der Gemeinde und Verknüpfung der Hotspots durch Wegweisung und Beschilderung, Einrichtung von spezieller touristischer Infrastruktur und Schaffung spezieller Angebote für die Zielgruppen (Verortung von Routeneinstiegspunkten, Gepäcksafes, Infotafeln, etc.), Förderung von Gastronomie entlang der Wander- und Radwege.

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| <b>Zielbezug</b><br><br><b>Klimaschutzbeitrag</b><br> | <b>Schnittstellen</b>     | Kfz-Verkehr/ Fußverkehr/ Radverkehr/ Querschnittsthemen  |
|   | <b>Zentrale Akteure</b>   | Gemeinde Schalksmühle, Stadtmarketing, „Oben an der Volme“, Sauerland-Tourismus, Freizeit- und Touristikverband Märkisches Sauerland |
|   | <b>Mögliche Förderung</b> | Förderprogramm „Leben auf dem Land“, Förderprogramm „Ländliche Wegenetzkonzepte und Flurbereinigungsverfahren“                       |

## 3 Integriertes Handlungskonzept

Um die zuvor beschriebenen Handlungs- und Maßnahmenfelder zu einem stimmigen und auf die Ziele des Mobilitätsentwicklungskonzepts abgestimmten Gesamtkonzept weiterzuentwickeln, wurde das integrierte Handlungskonzept erarbeitet. Dazu wurden zunächst die einzelnen Maßnahmenfelder auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und anschließend priorisiert. Die entsprechenden Priorisierungen, Kosten und Klimabeiträge sind in den entsprechenden Steckbriefen festgehalten. Eine Übersicht über die Maßnahmen inkl. Priorisierung ist rechts dargestellt. Aufbauend darauf wurde eine Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzepts erarbeitet (siehe folgende Seiten). Diese zeitliche Abfolge berücksichtigt einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Hierbei muss betont werden, dass einige Maßnahmen als Daueraufgaben zu verstehen sind. Einige Maßnahmen erfordern zudem einen deutlich längeren Vorlauf, weil die Rahmenbedingungen derzeit noch nicht gegeben sind oder noch Abstimmungsbedarfe mit überregionalen Akteuren erfordern (z.B. Straßen.NRW). Andere orientieren sich an anderen Planwerken. So ist die Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen sehr stark an den kommenden Nahverkehrsplan gebunden, in dem die Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan einfließen sollten.

Abbildung 62: Maßnahmenübersicht

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p> <b>A: Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schalksmühle zu Fuß: Barrierearme und attraktive Fußwege schaffen ★★★</li> <li>1.1 Erarbeitung eines Hauptfußwegenetzes ★★★</li> <li>1.2 Barrierearme &amp; attraktive Fußwege im Gemeindezentrum Schalksmühle und im Ortsteil Heedfeld ★★★</li> <li>1.3 Sichere &amp; barrierearme Fußwege außerhalb der Siedlungsschwerpunkte ★★</li> <li>1.4 Fußgängerfreundliche Knotenpunkte ★★★</li> <li>1.5 Einrichtung von Stadtmobiliar (evtl. Sitz- und Spielrouten) ★★</li> <li>1.6 Kirchwege erhalten, instandsetzen und neue ermöglichen ★★</li> <li>2. Stärkung der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum Schalksmühle ★★★</li> </ol> | <p> <b>B: Radverkehr</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Radverkehrsinitiative für Schalksmühle – Weiterentwicklung und Ausbau des Radwegenetzes ★★★</li> <li>1.1 Hauptverbindung I: Hauptverbindung I: Volmestraße/Volmetal, von Stephansohl bis Dahlerbrück ★★★</li> <li>1.2 Hauptverbindung II: Heedfelder Straße: Lüdenscheid – Heedfeld – Schalksmühle ★★★</li> <li>1.3 Heedfeld – Spormecke – Linscheid – Schalksmühle/Dahlerbrück ★★★</li> <li>1.4 Hauptverbindung IV: Dahlerbrück - Glörtalsperre ★★</li> <li>1.5 Hauptverbindung V: Hälverstraße ★★</li> <li>1.6 Schaffen von Zubringern und Nebenverbindung ★★</li> <li>1.7 Beschilderung und Markierungen für den Radverkehr ★★</li> <li>2. Aktionsprogramm: Fahrradabstellanlagen ★★★</li> <li>3. Förderung von Elektromobilität im Radverkehr ★★</li> </ol> | <p> <b>C: ÖPNV &amp; Intermodalität</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilstationen Bahnhof Schalksmühle und Dahlerbrück ★★★</li> <li>2. Reduzierung der Barrierewirkung der Tarifgrenze Westfalentarif-VRR ★★</li> <li>3. Optimierung der Haltestellen und Schaffung eines barrierefreien ÖPNVs ★★★</li> <li>4. Fahrradmitnahme im Bus verbessern und vereinfachen ★★</li> <li>5. Anbindung von Schalksmühle an das Schnellbusnetz der MVG ★★</li> <li>6. Ausweitung der Bedienzeit und Taktoptimierung ★★</li> <li>7. Prüfung eines On-demand-Systems als Ergänzung und/oder Kooperation zu/mit dem Bürgerbus ★★</li> <li>8. Weiterentwicklung der Tarifstruktur ★★</li> <li>9. Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsform ★★</li> </ol> |
| <p> <b>D: Kfz- &amp; Wirtschaftsverkehr</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kreisverkehr Heedfelder Straße ★★★</li> <li>2. Einführung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Gemeindegebiet ★★★</li> <li>3. Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren ★★★</li> <li>4. Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge optimieren ★★★</li> <li>5. Mitfahrerparkplätze ★★★</li> <li>6. Integrierte Knotenpunktgestaltung ★★★</li> <li>7. Parkraumbedarfsanalyse und Verbesserungen im Parkraummanagement ★★★</li> <li>8. Straßenraumgestaltung Klagebach ★★★</li> </ol>   | <p> <b>E: Querschnittsthemen</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. E-Mobilität in Schalksmühle fördern ★★★</li> <li>2. Teilnahme beim Fußverkehrs-Check NRW ★★★</li> <li>3. Angebote zur Förderung der Seniorenmobilität ★★★</li> <li>4. Mobilitätsstandards für Entwicklungsgebiete festlegen ★★★</li> <li>5. Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds ★★★</li> <li>6. Mobilitätsmanagement in Schalksmühle etablieren und ausbauen ★★★</li> <li>7. Stärkung des Rad- und Wandertourismus ★★</li> </ol>   |   |

**Erläuterung**

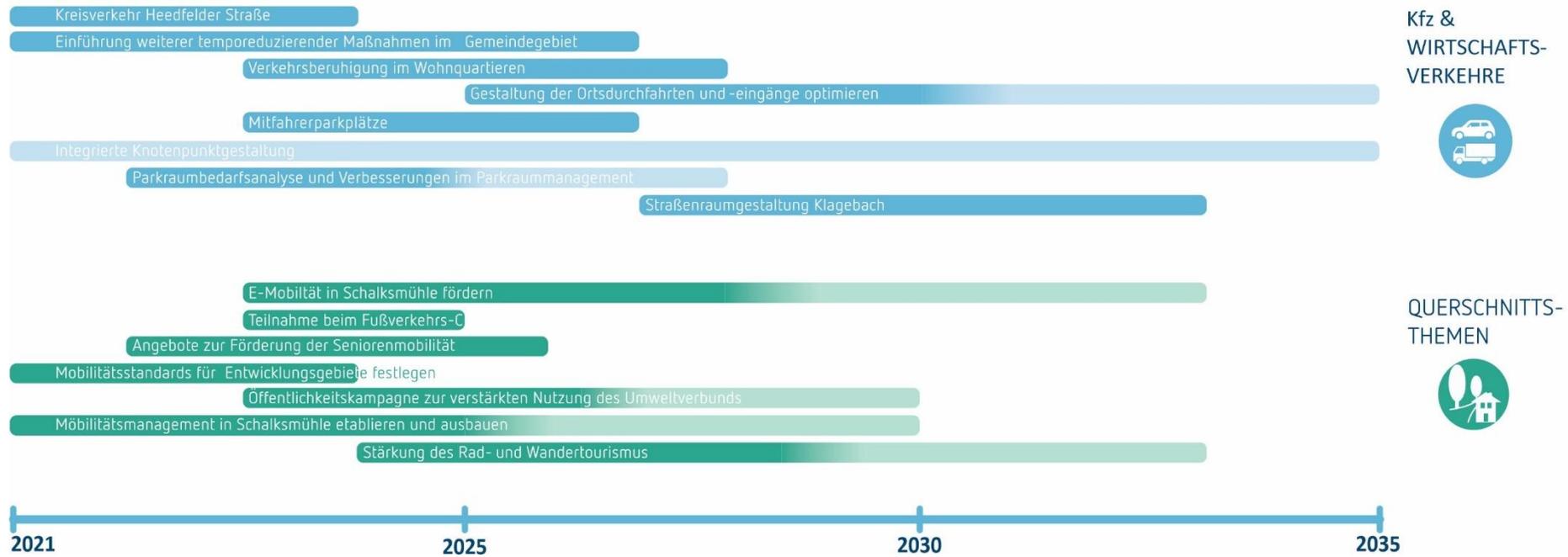
★★★ Priorität (niedrig/mittel/hoch)

Abbildung 63: Zeitliche Abfolge der Maßnahmen

## Integriertes Handlungskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Schalksmühle





## 4 Fazit und Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan für Schalksmühle ist kein Schlussstrich unter einen Prozess, sondern sollte als Startschuss dienen, die Mobilitätsstrukturen in Schalksmühle zu erneuern. Der Verkehrsentwicklungsplan ist als lebendiges Planwerk zu verstehen. Die Rahmenbedingungen werden sich bis 2035 stetig ändern. Neue EU-Richtlinien wie die Gebäudeeffizienzrichtlinie, die Vorgaben setzen, die geplanten Umsetzungserleichterungen z.B. bei Geschwindigkeitsreduzierungen oder die neuen Fördermöglichkeiten z.B. im Bereich der Intermodalität sorgen für stetigen Anpassungsbedarf und werden zukünftig auch die Möglichkeiten erweitern, die Verkehrswende in Schalksmühle voranzutreiben. So gilt es den Verkehrsentwicklungsplan in regelmäßigen Abständen neu zu bewerten. Als Anker dient dabei das Zielsystem, dass dem Verkehrsentwicklungsplan einen klaren Rahmen vorgibt und erlaubt, neue Maßnahmenideen zu bewerten und bestehende Maßnahmen auf ihren Wirkungserfolg zu evaluieren.

Damit das Handlungskonzept umgesetzt werden kann, sind die Akteure maßnahmen- und handlungsfeldbezogen miteinzubeziehen. Insbesondere im Themenfeld ÖPNV, aber auch auf den überörtlichen Straßen ist die Gemeinde Schalksmühle auf andere Akteure z.B. die Verkehrsunternehmen, den Kreis oder die Straßenbaulastträger angewiesen. Daher ist dieser Verkehrsentwicklungsplan auch als ein Impuls nach außen zu verstehen mit dem die Gemeinde die notwendigen Maßnahmen benennt, um die Verkehrswende in Schalksmühle voranzutreiben. Die Gemeinde Schalksmühle wird mit diesem Programm auf die einzelnen Akteure zugehen und sich für die bereits teilweise diskutierten Vorschläge und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes eintreten. So hat die Gemeinde Schalksmühle alleine zwar kaum einen Einfluss auf die Tarifstrukturen und –grenzen im VRR/NWL-Gebiet, doch gleichen sich die festgestellten Problematiken im gesamten Kreis und teils über die Kreisgrenzen hinaus, so dass hier es gilt zukünftig Interessen zu bündeln und diese gemeinsam zu vertreten. Das Einholen starker Partnerinnen und Partner ist eine Kernherausforderung für viele Mobilitätsfragestellungen. Durch die Stärkung der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit z.B. im Zukunftsnetz NRW werden zukünftig sich neue Impulse für Schalksmühle ergeben.

Neben der Suche nach Partnerinnen und Partnern außerhalb der Gemeinde steht aber besonders die Zusammenarbeit mit den Akteurinnen und Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Die Gemeinde Schalksmühle ist eine schon heute eine starke Gemeinschaft, die bereits mit dem Bürgerbus aufgezeigt hat, wieviel Engagement im Mobilitätsbereich bereits in der Bürgerschaft vorliegt. Hier hat die Gemeinde die Möglichkeit die erzeugte Aufbruchsstimmung des Verkehrsentwicklungsplanes zu nutzen. Schnell, umsetzbare Projekte, wie die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen oder die Förderung von Pedelecs sind dabei genauso wichtig, wie das Aufzeigen von größeren Visionen in Form von Umbaumaßnahmen von Straßenräumen z.B. auf der Hälverstraße oder der Klagebach, die einen längeren Umsetzungshorizont haben.

Eines zeigt der Plan aber auch: Viele Maßnahmen des Handlungskonzeptes erfordern ein hohes personelles und finanzielles Budget. Daher können nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden. Die Priorisierung der Maßnahmen sollte dabei anhand von verschiedenen Faktoren erfolgen z.B. dem Wirkungsgrad,

der Komplexität der Umsetzbarkeit oder dem zur Verfügung stehenden Budget. Ein erster Vorschlag hierzu wurde im Handlungskonzept getätigt. Zuletzt ist zu betonen, dass der Verkehrsentwicklungsplan Teil einer Fachplanung ist. Aufgabe der Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist somit auch ein Reagieren auf weitere Entwicklungen im Gemeindegebiet z.B. in der Landschafts-, Umwelt- oder Stadtplanung. So müssen die verschiedenen Konzepte der Fachplanungen ineinandergreifen und aufeinander aufbauen. Dies betrifft auch kreisweite oder regionale Konzepte (z.B. Oben an der Volme).