

Gemeinde Schalksmühle

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan Schalksmühle

Ergebnisdokumentation



Forum der Grundschule Spormecke am 15.01.2020

Hintergrund

Gesellschaftliche, städtebauliche und wirtschaftliche Veränderungen erfordern ein neues Planwerk in Schalksmühle. Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahre 1993 wird diesen Entwicklungen nicht mehr gerecht und soll nun aktualisiert und auf eine neue Grundlage gestellt werden.

Um Schalksmühle in Sachen Mobilität zukunftsweisend auszurichten, wird aktuell ein neuer VEP für Schalksmühle erarbeitet, welcher einen Zeithorizont von jetzt bis 2030 + behandeln wird. Mit diesem Plan wird eine Strategie für die zukünftige Mobilität in Schalksmühle festgelegt, um ein nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Menschen in der Gemeinde Schalksmühle zu schaffen und eine bedarfsgerechte, bezahlbare (Verkehrs-)Infrastruktur zu entwickeln.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und Ortsansässige einzubeziehen, werden in verschiedenen Phasen des Erarbeitungsprozesses Beteiligungsmöglichkeiten angeboten. Nachdem bereits beim „Autofreien Volmetal“ ein Stand vom Gutachterbüro „Planersocietät“ angeboten wurde, an dem sich die Bürger*innen über den VEP informieren und sich mit den anwesenden Gutachtern austauschen konnten, folgt mit der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Grundschule Spormecke ein weiterer Partizipationsbaustein im Rahmen der Erarbeitung. Der Ablauf und die Ergebnisse aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung werden in diesem Dokument zusammengefasst.

Ablauf

Die Veranstaltung wird durch den Bürgermeister der Gemeinde Schalksmühle, Herrn Schönenberg, eröffnet. Er begrüßt die Anwesenden und ruft dazu auf sich in sämtlichen Prozessen aktiv zu beteiligen. Der Bürgermeister übergibt das Wort an den zuständigen Projektleiter des beauftragten Gutachterbüros Planersocietät, Herrn Reichert, welcher ebenfalls die Anwesenden begrüßt und einige Personen aus dem Publikum nach den Erwartungen der heutigen Veranstaltung befragt. Nach der kurzen Kennenlernphase hält Herr Reichert einen Impulsvortrag zum Thema „Mobilität neu denken“.

Nach einer kurzen Vorstellung der Planersocietät stellt Herr Reichert die Gründe für die Aufstellung eines neuen VEPs in Schalksmühle dar. Zudem gibt er einen Überblick über aktuelle Trends und Veränderungen in der Mobilität, neue gesetzliche Vorgaben und Richtlinien sowie Chancen und Möglichkeiten in der Verkehrsplanung und für Schalksmühle. Nach einem kurzen Rückblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des „Autofreien Volmetals“ stellt Herr Reichert die bereits ausgearbeiteten Zieldimensionen für den VEP Schalksmühle vor:

- Verkehr verträglich abwickeln, Erreichbarkeit sichern
- Umweltverbund stärken & Verkehrsmittel vernetzen
- Gesellschaftliche Teilhabe sichern & Zugang zu Mobilität sicherstellen
- Lebenswerte & attraktive Stadträume schaffen
- Verkehrssicherheit erhöhen & eine Mobilitätsstruktur des Miteinander fördern

Anschließend wird der Teilnehmerkreis in Kleingruppen gesplittet, um gemeinsam im Hinblick auf die fünf Zieldimensionen an den drei separaten Tischen zu folgenden Themen zu diskutieren:

- Arbeiten und Lernen in Schalksmühle – Wie kann die Alltagsmobilität neu gestaltet werden? Betreut durch Gutachter Herrn Bednarek
- Wie kann das Zentrum als Einkaufs- und Verweilraum weiterentwickelt werden? Betreut durch Gutachter Herrn Reichert
- Wie kann das Rad als Freizeit- und Alltagsverkehrs in Schalksmühle etabliert werden? Betreut durch Gutachterin Frau Wohland

Die Ergebnisse der Diskussionen in den Kleingruppen sind nachfolgend aufgeführt und spiegeln die Einschätzungen der Teilnehmenden wider.

Arbeiten und Lernen in Schalksmühle – Wie kann die Alltagsmobilität neu gestaltet werden?

An diesem Thementisch gibt es vier Kategorien mit Maßnahmenvorschlägen zur Beantwortung der Einstiegsfrage:

Pendeln mit Bus und Bahn (ÖPNV) – Taktung erhöhen – Fahrzeit verkürzen

Vorschläge:

- Schnellbuslinie über Schalksmühle
 - Ausweitung der Bedienzeit
 - Erhöhung der Taktung
 - Pendlerfreundliches Tarifsystem
 - (Tarif-)grenzenübergreifende Zusammenarbeit
 - Entwicklung On-Demand-Angebote
 - Anbindung von bisher unerschlossenen bzw. defizitär erschlossenen Bereichen
 - Zusammenarbeit mit Schulen und Arbeitgebern
-
- Aus Sicht der Anwesenden am Thementisch besteht ein großer Handlungsbedarf im Themenfeld ÖPNV, wenn dieser vollwertig in der Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger von Schalksmühle integriert werden soll. Ein wesentlicher Kritikpunkt ist die Zahlgrenze bzw. Wabenstruktur in Schalksmühle. Dadurch, dass Schalksmühle nicht zum VRR gehört, ergeben sich bei grenzübergreifenden Fahrten in den VRR sofort höhere Kosten, ausgenommen vom „Anschluss-Ticket“. Viele Anwesende wissen nicht, dass es solch ein Ticket gibt und diejenigen, die darüber Bescheid wissen, sind der Meinung, dass der Erwerb des Tickets viel zu schwierig und kundenunfreundlich ist.

Eine transparente Preisgestaltung und aktive Bewerbung des Tickets ist laut den Anwesenden wünschenswert.

- Im Zusammenhang damit steht auch, dass die Planungen hinsichtlich des ÖPNV als gesamte Strategie betrachtet werden soll und die kleineren Gemeinden integriert werden müssen. Ebenso sollten eine bessere Kommunikation und Planung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsverbänden stattfinden.
- Die ÖPNV-Planung im Märkischen Kreis fokussiert sich größtenteils auf die Städte Iserlohn und Lüdenscheid, kleinere Orte wie Schalksmühle werden in die Planung kaum miteinbezogen. Dies ist nicht hilfreich um den ÖPNV in die Alltagsmobilität von Schalksmühle integrieren zu können. Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die Verwaltung der Gemeinde Schalksmühle eine stärkere Rolle bei der ÖPNV-Planung im Märkischen Kreis einnimmt. Die Anliegen der vermeintlich kleineren Gemeinde Schalksmühle müssen beachtet werden. Ein gutes Beispiel hierfür sind fehlende Wendeschleifen für kleine Teilbereiche der Gemeinde. Durch Änderungen von Besitzverhältnissen, dürfen an einigen Stellen die Busse nicht mehr über privates Gelände fahren und wenden. Anstatt, dass Lösungen für die Problematiken gefunden werden (bspw. neue Wendeschleifen bauen, kleinere Fahrzeuge einsetzen), wird stattdessen der Gemeindeteil nicht mehr angefahren und so das vermeintliche Problem „gelöst“.
- Schnelle ÖPNV-Verbindungen, die eine kurze Fahrzeit garantieren und wenige Haltestellen, dafür aber wichtige Haltestellen wie bspw. Gewerbegebiete für Pendler*innen, anfahren sehen die Teilnehmenden am Thementisch als Möglichkeit wie der ÖPNV mehr in die Alltagsmobilität integriert werden kann. Schnellbuslinien über Schalksmühle sollten diesbezüglich angedacht werden.
- Eine Optimierung der Taktung und der Anschlussmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn in Schalksmühle sollte vorgenommen werden. Die Teilnehmenden berichten, dass durch die teils nicht abgestimmten Umstiegszeiten Verbindungen nicht attraktiv sind. Entweder ist diese zu kurz und bei einer Verspätung muss bis zu einer Stunde auf den nächsten Bus gewartet werden oder die Umstiegszeit ist zu lang, so dass der ÖPNV keine Alternative zum MIV ist, da die Reisezeit zum Ziel schlichtweg zu lange dauert.
- Das Bürgerbus-Angebot wird von den Teilnehmenden als gute Ergänzung zum ÖPNV angesehen. Eine Weiterentwicklung hinsichtlich On-Demand-Verkehre ohne feste Taktung und ohne festem Linienverlauf wird als skeptisch angesehen und man glaubt nicht, dass solche verkehre in Schalksmühle integriert werden können. In Deutschland bisher durchgeführten Pilot-Projekte zum On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum sollen aber weiter beobachtet werden und die Initiierung eines Pilotprojektes in Schalksmühle mit den Erfahrungen aus anderen Pilot-Projekten um es wenigstens mal auszuprobieren, wird von einigen Teilnehmenden als wünschenswert angesehen.

Park & Ride, Park & Bike – Verkehrsmittel kombiniert nutzen

Vorschläge

- Ausweitung von Park & Ride (neue Standorte finden)
 - Bahnhof Schalksmühle als intermodaler Schnittpunkt
 - Pendlerparken mit Fahrradverleihsystem verknüpfen (Park & Bike)
 - Übergreifende Zugangsarten (z.B. Mobilcard)
 - Elterliche Hol- und Bringzonen
- Um den starken aus bzw. einpendelnden Verkehr zu minimieren, könnten Pendlerparkplätze im Gewerbegebiet Heedfeld integriert werden, damit der Verkehr auf der Heedfelder Straße minimiert werden kann. Busse für Auspendelnde sollen diese vom Zentrum aus direkt über die Klagebach in Autobahnnähe bringen, von wo diese dann bspw. mit Fahrgemeinschaften weiterfahren können. Für Einpendelnde soll es einen Busverkehr geben, der diese auf direktem Weg über das Gewerbegebiet Spormecke in Richtung der Betriebe im Volmetal bringt.
 - Einigkeit herrscht beim Thema Zugangsberechtigung/Zugangsarten: Es muss möglich sein, dass jegliche Angebote um Verkehrsmittel kombiniert nutzen zu können, mit einer App/mit einem Bezahlvorgang/mit einem Automaten je nach Zielgruppe durchgeführt werden kann.
 - Elterliche Hol- und Bringzonen wurden im Rahmen der im Sommer durchgeführten internationalen Mobilitätswoche laut Stadtverwaltung kaum angenommen. Es liegt an der Verwaltung, weiter positive Werbung für solche Aktionen zu betreiben, da aktuell die Zeit dafür ist, dass ein Umdenken hinsichtlich Mobilität stattfindet. Um die Alltagsmobilität in Schalksmühle zu ändern, bedarf es einen Ausbruch aus dem Teufelskreis (siehe Abbildung) des elterlichen hol- und Bringverkehrs. Dies kann weitere positive Effekte zur Alltagsmobilität nach sich ziehen.

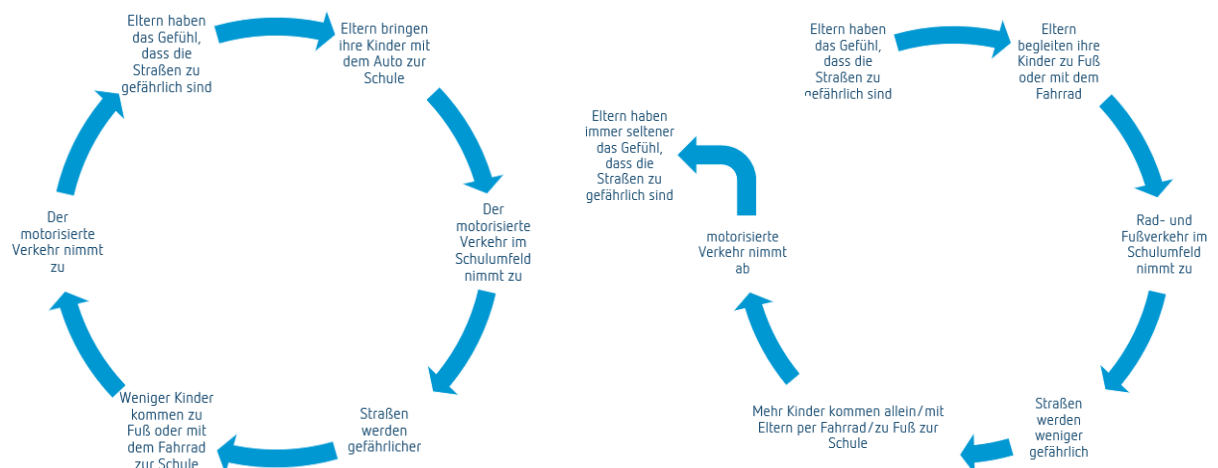


Abb. 1: Elternverkehre: Grenzen durchbrechen

Umsteigen aufs Fahrrad/E-Bike – Alternative zum MIV und ÖV

Vorschläge:

- Für Arbeitnehmende und Schülerinnen und Schüler attraktive Verbindungen nach aktuellen Standards ausbauen
 - Radwegeverbindungen außerhalb des Straßennetzes schaffen
 - Qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten an Gewerbe- und Schulstandorten
-
- Einige Teilnehmenden schlagen vor, die sog. „Kirchwege“ (Trampelpfade) zwischen den einzelnen Ortsteilen/Siedlungen fahrrad- und fußgängerfest umzugestalten (Bsp. zwischen Linscheid und Stallhaus), damit die Fahrrad- und Zufußgehenden direkte Verbindungsmöglichkeiten fernab der Straße haben und keine Umwege auf der Straße fahren/gehen müssen. So könnte man Radwegeverbindungen außerhalb des Straßennetzes schaffen“.
 - Aktuell findet Radfahren in Schalksmühle, nach Meinung der Anwesenden, unter „Lebensgefahr“ statt. Sie sind aber überzeugt, dass sofern es ein adäquates und sicheres Angebot an Radwegen gibt, diese auch genutzt werden und der Anteil der pendelnden Arbeitnehmende und Schülerinnen und Schüler steigen wird und das Radfahren einen wichtigen Platz in der Alltagsmobilität einnehmen kann. Nur wenn ein Angebot vorhanden ist, kann es auch genutzt werden. Der Trend von E-Bikes zeigt, dass auch in Schalksmühle mit topographischen Hindernissen, Radverkehr möglich und gewollt ist.

Mobilitätsmanagement – Weitere Anreize zum Umstieg schaffen

Vorschläge:

- Attraktivierung des Job-Tickets: stärker bewerben, Tarifgrenzen und Übergänge optimieren
 - Einrichtung von Mitfahr-/Pendler-/Eltern-Börsen
 - Weitere Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei Betrieben fördern
 - Standortbezogene Mobilitätskonzepte (z. Bsp. Gewerbegebiete)
 - Schulwegplanung
 - Positives Marketing & Kommunikation
-
- Die Anwesenden sind der Meinung, dass ein Job-Ticket deutlich attraktiver werden muss. Aktuell ist insbesondere aufgrund des fehlenden ÖPNV-Angebotes das Job-Ticket kaum interessant. Es müsste zudem eine preisliche Anpassung geben. Aktuell passen die Bedienzeiten nicht zu den Arbeitszeiten der Unternehmen in Schalksmühle. Eine Verantwortung läge da aber auch bei den ortsansässigen Unternehmen, welche flexibler bei den Arbeitszeiten sein müssten. Die Einrichtung von Mitfahr-/Pendler-/Eltern-Börsen wird als sehr positiv angesehen und könnte einen guten Beitrag zur Verbesserung der Alltagsmobilität mit vergleichsweise wenig Aufwand leisten. Hier sollte die Gemeinde voran gehen und ein Portal im Internet öffnen, welches Web oder aber auch App-basiert funktionieren soll.

- Verkehrsplanung darf nicht an den Gemeindegrenzen aufhören. Wichtig zur Verbesserung der Alltagsmobilität ist die gemeinsame Planung mit angrenzenden Gemeinden und Städten. Eine sog. „Inselplanung“ (jeder plant für sich) soll vermieden werden. Es ist für die Alltagsmobilität nicht förderlich, dass gut geplante und ausgebaute Radwege an der Gemeindegrenze aufhören und es dann bspw. ab Lüdenscheid keine Radverkehrsinfrastruktur mehr gibt.
- Schulwegplanung sollte in Schalksmühle verstärkt durchgeführt werden. Wie bereits thematisiert gehört vor allem ein stetiger Informationsfluss für die Eltern dazu. Als positives Beispiel wird in diesem Zusammenhang die Kita-Planung genannt. Der Standort an der der Primusschule im Löh wird ausgebaut, damit mehr Kinder Platz in der Kita finden. Der Standort wurde u.a. deswegen ausgesucht, da dort durch die Primusschule bereits ein Verkehrsknotenpunkt vorhanden ist, und somit Verkehrswege kanalisiert werden. Daraus entsteht auch wieder ein Potenzial zur Nutzung von Elternbörsen, wo tagesabwechselnd Eltern mehrere Kinder zur Schule bzw. zur Kita bringen und sich die Mitfahrerquote erhöht und sich das gesamte Verkehrsaufkommen verringert.
- Alle Teilnehmenden sind sich einig, dass ein VEP niemals alleine für sich stehen kann und dadurch ein Wandel in der Alltagsmobilität stattfinden wird. Die Änderung ist ein stetiger Prozess und es bedarf hinsichtlich des VEPs ein positives Marketing und Kommunikation. Diese beiden Punkte müssen eine Daueraufgabe in der Verwaltung einnehmen, damit alte Nutzergewohnheiten abgelegt werden können und sich die Alltagsmobilität hinsichtlich umweltfreundlicherer Verkehrsträger ändern kann.

Sonstiges

- Von einigen Teilnehmenden wird eine Umgehungsstraße um Heedfeld herum vorgeschlagen, da es nach ihrer Meinung nach die einzige Alternative darstellt, den MIV aus Heedfeld heraus zu halten, weil es keine Alternativen zum MIV – auch in Zukunft nicht- geben wird, die Heedfeld vernünftig entlasten könnte.
- Ebenso wurde der Bau eines Kreisverkehrs in Heedfeld (Heedfelder Straße) von den Anwesenden diskutiert. Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass der Bau eines Kreisverkehrs nicht als alleinige Maßnahme gesehen werden kann. Beim Bau des Kreisverkehrs muss ebenso der Rad- und Fußverkehr berücksichtigt und nach aktuellen Standards integriert werden, so dass der Kreisverkehr nicht als alleiniger Vorteil für den MIV gesehen werden kann. Ebenso sollte im Zuge der Maßnahme geprüft werden, ob innerhalb Heedfelds das Tempo auf maximal 30 km/h reduziert werden kann und vor der Grundschule die erlaubte Geschwindigkeit auf maximal 50 km/h gesenkt werden kann. Mit Hilfe von Maßnahmenbündel soll der MIV unattraktiv gemacht werden, so dass sich daraus eine Reduzierung der Verkehrsmenge ergeben kann.

Wie kann das Zentrum als Einkaufs- und Verweilraum weiterentwickelt werden?

Dieser Thementisch erörtert die aufgestellten Ziele anhand des Zentrums in Schalksmühle. Die Teilnehmenden haben hierbei die Möglichkeit anhand einer Karte konkrete Verbesserungsvorschläge einzureichen oder auch auf Mängel hinzuweisen. Zu Beginn der Runde wird dabei zunächst ange-regt über das neue Bahnhofsumfeld und die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Zentrum diskutiert. Durch die Unterbrechung der Straße „Am Bahnhof“ für den Pkw-Verkehr, die Schaffung eines Durchgangs am Bahnhof und der neuen Park & Ride Anlage erhoffen sich die Anwesenden neue Qualitäten im Zentrum. Nachdem alle Anwesenden auf einen Wissensstand gebracht worden sind, wird dann über die Möglichkeiten im Zentrum nachgedacht.

- Generell wird im Zentrum Handlungsbedarf gesehen. Der Vorschlag des Gutachters, dass durch die neu geschaffenen Parkplätze auch Parkplätze auf der Bahnhofstraße entfallen könnten, wird eher skeptisch gesehen. Die Einzelhändler seien auf diese angewiesen. Insbesondere vor dem Bäcker kommt es häufig zu illegalen Parkvorgängen, weil die Parkplätze vor der Tür nicht ausreichen. Allerdings könnten sicher punktuell auf der Bahnhofstraße Parkplätze entfallen, sofern eine sinnvolle Neunutzung angedacht würde.
- Die Idee einer autofreien Bahnhofstraße wird kurz besprochen, wird jedoch mehrheitlich von den Anwesenden aus den oben genannten Gründen als kritisch gesehen.
- Die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds sollte in jedem Fall als Chance erachtet werden, das Zentrum weiter zu denken und auch die Anbindung neu zu überdenken.
- Hierbei ist vor allem eine Anbindung des Nettos für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen. Auch hierzu sind die Meinungen unterschiedlich. So gibt es Teilnehmende, welche die derzeitige Anbindung über die Volmestraße als ausreichend betrachten. Mehrheitlich wird sich jedoch eine qualitätsvollere oder separate Führung für den Fuß- und Radverkehr gewünscht. Eine Anbin-dung an den Volmetalradweg, der nach jetzigem Stand am Park & Ride Parkplatz enden soll, ist dabei zu prüfen.
- Der Volmetalradweg als neue Achse soll jedoch in den Augen der Teilnehmenden nicht am Parkplatz enden, vielmehr soll sich der Radweg hier verzweigen und die verschiedenen Stadt-teile anbinden.
- Vorhandene Verbindungen wie der Schnurrenweg sind dabei für den Radverkehr zu qualifizie-ren. Dieser wird als attraktive, zentrale Verbindungsachse für den Fuß- und Radverkehr gese-hen. Es besteht Konsens, dass dies eine Maßnahme für den VEP Schalksmühle sein sollte.
- Innerhalb des Zentrums fehlen Sitzmöglichkeiten am Wasserspielplatz auf dem Rathausplatz. Dieser wird von Eltern mit Kindern gut angenommen, es fehlen jedoch Sitzmöglichkeiten in di-rekter Umgebung
- Eine Öffnung des Zentrums zur Volme sowie die Aufwertung der Böschung könnte eine attrak-tive neue Naherholungsachse zum Spielplatz Schalksmühle schaffen, welche die Aufenthalts-qualität im Zentrum nachhaltig erhöhen würde. Dazu müsste jedoch die aktuelle Bebauung auf-gebrochen werden.

- Thema sind auch die Kreuzungen an der Hälverstraße. Zu Hauptverkehrszeiten kommt es hier vermehrt zu Verzögerungen im Verkehrsfluss.
 - An der Kreuzung Volmestraße/Hälverstraße wird ein Kreisverkehr vorgeschlagen. Dies sollte vom Planungsbüro geprüft werden. Manche Teilnehmende zweifeln an, ob dies die Situation für den Fuß- und Radverkehr verbessert.
 - An der Kreuzung Bahnhofstraße/Hälverstraße kommt die Idee auf, das Linksabbiegen auf der Hälverstraße Richtung Aldi zu verbieten. Der Rückstau habe in der Vergangenheit teils bis zur Volmestraße gestanden. Dadurch würde auch das Zentrum entlastet, da so die Zufahrt an der Volmestraße zum Zentrum vermehrt genutzt würde und der Durchgangsverkehr so reduziert werden könnte.
- Auch die Erreichbarkeit des Zentrums aus den höhergelegenden Gemeindeteilen ist ein Thema. Hierbei wird die Frage aufgeworfen, ob nicht der Ausbau der bestehenden Waldwege z.B. entlang der Klagebach geeigneter wäre, als der Ausbau der Straßen.
- Die Klagebach sei dabei ein besonders kritischer Fall. Hier wird der vorhandene geringe Raum für Zufußgehende durch Mülltonnen zusätzlich verengt. Hier sollte eine Lösung mit dem Entsorgungsunternehmen gefunden werden, die verhindert, dass Mülltonnen teils mehrere Tage den Gehweg blockieren. Dieser wird aufgrund der gefährlichen Straßensituation häufig auch von Fahrradfahrenden genutzt.
- Um den Durchgangsverkehr im Zentrum auch durch begleitende Maßnahmen zu senken, bringt ein Teilnehmender den Vorschlag ein, einen Einkaufs(bürger)-bus einzurichten, der alle drei Nahversorger im Zentrum und die umliegenden Gemeindeteile verbindet.

Wie kann das Rad als Freizeit- und Alltagsverkehrs in Schalksmühle etabliert werden?

Die Kleingruppe erörtert die oben genannte Fragestellung auf der Grundlage von Beispielen aus anderen Städten als Impulsgeber sowie anhand von Leitfragen in Bezug auf den Radverkehr in Schalksmühle. Zudem ist eine Kartengrundlage bereitgestellt, die das Eintragen von neuen Ideen sowie Stärken und Schwächen des Radverkehrs in der Gemeinde ermöglicht. Nachfolgend werden die Beiträge zusammenfassend dargestellt.

Vorschläge Allgemein

- Allgemein sollte das Ziel sein das Interesse am Radverkehr in der Verwaltung erhöhen und dieses repräsentieren, damit dies auch von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen wird
- Auch das Informieren und Sensibilisieren über vorhandene Radverkehrsanlagen bei den Anwohnenden sollte im Vordergrund stehen, damit diese nicht etwa von Kfz zugeparkt werden.
- Es sollte eine Priorisierung der Maßnahmen für den Radverkehr stattfinden, um die Umsetzung zu erleichtern. Laut einer Teilnehmerin gab es bereits für den VEP des Jahres 1993 viele Ideen und Maßnahmvorschläge, die den Radverkehr betrafen. Durch die große Anzahl an Maßnahmen erschien es aber schwierig den Anfang zu einer Umsetzung zu finden. Eine entsprechende Maßnahmenpriorisierung würde diesen Prozess erleichtern.
- Es sollte mehr mit Markierungen sowohl auf der Fahrbahn, als auch in Form von Verkehrsschildern auf die Radfahrenden aufmerksam gemacht werden. Oftmals werden vorhandene (vermeintliche) Radfahrstreifen von Kfz zugeparkt. Eine Wiederkehrende Markierung auf der Fahrbahn, in Form von Piktogrammen oder einer roten Markierung, würde den Bereich als Fahrradweg deutlich kennzeichnen.
- Möglichkeiten sollen geprüft werden, wo die Straßenbreite einen Schutzstreifen gemäß StVO zulassen würde und ggf. sollte dieser dementsprechend angelegt werden.
- Es gibt keine sicheren Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr, was besonders bei älteren Menschen ein Unsicherheitsgefühl entstehen lässt. Es werden mehr Querungsmöglichkeiten gefordert, die sich eventuell auch mit dem Fußverkehr kombinieren lassen können.
- Die Möglichkeit die Geschwindigkeit an markanten Stellen zu Gunsten des Radverkehrs auf 30 km/h zu reduzieren, führt zu Diskussionen in der Kleingruppe. Zum Teil wird die Möglichkeit als sehr positiv angesehen, da bei geringeren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs die gemeinsame Führung im Mischverkehr durchaus angenommen und akzeptiert werden würde. Auf der anderen Seite möchten die Personen aber, wenn sie Auto fahren, auch schnell von A nach B kommen. Sie sehen daher eine Ausweitung von 30 km/h in den Wohngebieten als positiv an (sofern dies nicht schon besteht), fordern aber die Hauptverbindungen (z.B. Klagebach) als „schnelle“ Verbindung bestehen zu lassen.
- Es muss gemeindeübergreifend gedacht werden. Ein in Schalksmühle beginnender Radweg sollte nicht an der Gemeindegrenze enden, sondern weitergeführt werden. Man fordert eine bessere Kommunikation und Absprache zwischen den Kommunen, um eine zusammenhängende Infrastruktur für den Radverkehr herzustellen.
- Es wird der Vorschlag von Tunnellösungen eingebracht, um die topografischen Gegebenheiten zu umgehen.
- Für den Freizeitradverkehr sollten Fahrradrundwege in Schalksmühle eingerichtet werden.
- Die Anwesenden befürworten die Möglichkeit, dass Firmen ein E-Bike-Leasing (oder auch andere Fahrräder) anbieten.

- Es wird der Vorschlag eines Shuttle-Services eingebracht, der Personen mit ihrem Fahrrad zu einer Fahrradrouten oder anderen fahrradfreundlichen Standorten bringt, damit von dort aus eine Strecke gefahren werden kann.
- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr getrennte Fahrradwege, abseits der Kfz. Sie sehen aber wenige Möglichkeiten, dieses im Gemeindegebiet umzusetzen. Sie wünschen sich dennoch zumindest eine Trennung von Kfz und Rad mittels Grünstreifen. Diese würde zum einen das Sicherheitsgefühl stärken und zum anderen den Lärmpegel mindern.
- Allgemein wird gewünscht, dass, nach Möglichkeit, der Radverkehr eine eigene Lobby erhält und sichere Radwege mit ausreichender Fläche gebaut werden. Zudem sollte es zukünftig keine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs geben, da dies, aus Erfahrung der Beteiligten gesprochen, zu vielen Konflikten führt.

Vorschläge mit örtlichem Bezug

- Es fehlen an mehreren Stellen im Gemeindegebiet Verkehrsschilder, die Fahrradwege auch als diese ausweisen. Ein Beispiel dafür ist der Fahrradweg auf der Spormecke. Es sollte überprüft werden, an welchen Stellen eine Anlage für den Radverkehr vorhanden, aber nicht ausgewiesen ist und ggf. um eine Beschilderung ergänzt werden.
- Der geplante Kreisverkehr in Heedfeld sollte unbedingt die Radfahrenden mit Berücksichtigen und dementsprechende Anlagen mit in die Planung einbeziehen, da dieser auf einer wichtigen Radverkehrsrouten in Richtung Lüdenscheid liegt.
- Streckenabschnitte der Klagebach weisen Seitenstreifen auf, die breit genug sind für den Radverkehr. Allerdings befinden sich zum Teil große Asphalt Schäden auf diesen Wegen. An dieser Stelle wird gefordert, den Unterbau der Seitenstreifen zu befestigen und den Asphalt zu erneuern. Andere Strecken im Gemeindegebiet weisen ähnliche Gegebenheit auf, die es zu überprüfen gilt. Zudem sollten diese, wie in den allgemeinen Vorschlägen beschrieben, eine Markierung bekommen.
- Um bereits im Stadtkern von Schalksmühle auf den Radverkehr aufmerksam zu machen und eventuell Radwegeverbindungen anzuzeigen, sollte die Markierung eines Schutzstreifens dort beginnen. Dies sensibilisiert den Kfz-Verkehr und schafft ein Sicherheitsgefühl bei den Radfahrenden.
- Der vorhandene Gehweg in Richtung Rummenohl, sollte um einen Fahrradweg erweitert werden.
- Das Schaffen von Anbindungen zu bestehenden Fahrradwegen, wie etwa der Radweg „Ennepe Runde“, sollte für den Freizeitverkehr im Vordergrund liegen. Schalksmühle liegt unweit vieler schöner Fahrradwege, die aber schlecht zu erreichen sind, da die Infrastruktur fehlt.
- Zudem sollte die Anbindung des geplanten Volmetalradweges auch in nördlicher Richtung gedacht werden. Dies würde eine Verbindung in Richtung Hagen sicherstellen.
- Der vorhandene Schnurrenweg (Fußgängerweg) sollte für den Radverkehr ausgebaut werden. Dafür ist es notwendig den Weg zu befestigen und auch zu verbreitern und diesen zu beleuchten. Zudem bestehe die Möglichkeit, den Schnurrenweg als Radweg in Richtung Halver zu erweitern.
- An bedeutenden Stellen, wie etwa den Bahnhöfen Schalksmühle und Dahlerbrück oder auch dem Kernbereich Schalksmühle, werden sich sichere Fahrradabstellanlagen gewünscht. Die bisher wenig vorhandenen Radabstellanlagen im Gemeindegebiet seien unzureichend (für bestimmte Reifen z.B. zu schmal). Für Personen mit einem elektrisch betriebenen Fahrrad sollte es zudem die Möglichkeit geben, den Fahrrad-Akku in einem Schließfach sicher aufzuladen.

- Auf der Hälverstraße befinden sich, laut Angabe der Beteiligten, mehrere Poller in den Kurvenbereichen des Fahrradweges, sodass die Radfahrenden auf die Straße ausweichen müssen. Würde man die Poller in Richtung Straße versetzen, wäre ausreichend Platz vorhanden und zusätzlich eine Trennung der Verkehrsteilnehmenden gegeben. Es gibt weitere Bereiche im Gemeindegebiet, die mit störenden Pollern ausgestattet sind.
- Die Verbindung von Lindscheid in Richtung Holthausen sollte mit Fahrradweg oder zumindest Schutzstreifen ausgebaut werden, da dort die Bedingungen für das Radfahren gut sind (wenig Steigung). Zudem handelt es sich hierbei auch um eine zentrale Gehwegverbindung zu dem Schulbus. An dieser Stelle wird mehr Sicherheit für Radfahrende, aber auch für zu Fuß Gehende gefordert. Der Weg sollte (besser) beleuchtet werden.
- Die Straße Kuhlenhagen ist von Feldern umgeben, die vor der Erntezeit die Sichtverhältnisse, besonders im Kurvenbereich, stark einschränken. An dieser Stelle sollten daher Gehwege angebracht werden oder andere Möglichkeiten geschaffen werden, um die Sichtachsen zu verbessern.
- Die Kreuzung an dem Autobahnkreuz 13 Lüdenscheid-Nord wird als Problemstelle angesehen, da dort kein Fahrradweg vorhanden ist und die Radfahrenden die Brücke auf der Straße (L692) im Mischverkehr überqueren müssen. Dies wird als gefährlich eingestuft. An dieser Stelle sollte eine Alternativroute oder eine Anlage für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstige Anmerkungen

- Gute Radwegeverbindung im Norden von Schalksmühle aus Wiblingwerde kommend in Richtung des Wildgeheges Mesekendahl.
- Gute Radwegeverbindung von Dahlerbrück in Richtung Linscheid über die Linscheider Straße, allerdings ab Linscheid in Richtung Gewerbegebiet Holthausen gibt es eine Lücke im Netz.

Abschluss

In einer plenaren Schlussrunde werden die wichtigsten Ergebnisse der Kleingruppenarbeit präsentiert. Abschließend wird den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, letzte Rückfragen zu klären.

Die Gemeinde Schalksmühle sowie das Büro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Beteiligung und die hilfreichen Beiträge. Bei weiteren Rückfragen, Ideen und Vorschlägen wenden Sie sich bitte an:

Ralf Bechtel - Technisches Bauamt der Gemeinde Schalksmühle - r.becht@schalksmuehle.de

Alexander Reichert – Projektleiter VEP Schalksmühle Planersocietät – reichert@planersocietaet.de