

## **Bewertungsmatrix Szenarien Mittelstraße**

---

Die Sanierung und Umgestaltung der Mittelstraße bildet eines der zentralen Projekte des Rahmenplans für den Ortskern Schermbeck und steht seit Jahren im Focus der Ortsentwicklung. Von mehr oder minder allen Beteiligten wird dabei das enorme Verkehrsaufkommen auf der Mittelstraße beklagt. Grundlage für eine nachhaltige Aufwertung ist daher eine zukunftsweisende Verkehrslösung. Um diese zu finden erfolgt in dem vorliegenden Dokument eine Bewertung unterschiedlicher Verkehrsszenarien für die Mittelstraße, die auf den in der Vergangenheit diskutierten Lösungen beruhen, die neu aufgelegt, berechnet und untersucht wurden.

Die Führung bzw. Verlagerung des Busverkehrs aus der Mittelstraße bildet ein eigenes Thema und wird unabhängig von den bewerteten Szenarien analysiert.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen Kanalumbauarbeiten wird die Mittelstraße eine Vollsperrung von ca. zwei Jahren erfahren. Da mit diesen Arbeiten auch die Umgestaltung des Querschnitts der Mittelstraße verbunden ist, ist es sinnvoll sich im Vorfeld für ein Szenario zu entscheiden. Somit kann die Umgestaltung passgenau erfolgen.

Klarzustellen ist, dass bei allen Szenarien, die den MIV in der Mittelstraße reduzieren oder ausschließen, eine Umleitung des Verkehrsflusses auf die Straßen Schienebergstege/Kapellenweg erfolgt. Diese gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur wird heute im Vergleich mit der Mittelstraße wenig genutzt. Der Straßenzug ist jedoch in der Lage, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Im Vergleich mit der Mittelstraße ist der Straßenzug als Verkehrsstraße sogar deutlich besser geeignet, da die Querschnitte großzügiger dimensioniert und der Straßenraum klarer und übersichtlicher gegliedert sind. Zwar wohnen dort mit 289 Anwohnern insgesamt etwas mehr Menschen als in der Mittelstraße (212), dafür ist die Anwohnerdichte aufgrund deutlich größerer Grundstücke geringer als in der Mittelstraße. Vorgärten und Gartenflächen bilden einen zusätzlichen Puffer und Ausgleich gegen die Emissionen des Verkehrs. Das heißt, die Anwohner in Schienebergstege und Kapellenweg werden von den Emissionen des Verkehrs weniger stark betroffen, da sie über einen gewissen Schutz verfügen während die individuellen Belastungen der Anwohner der Mittelstraße etwas höher einzustufen sind.

### **Entwicklungsziele**

Die Neugestaltung der Mittelstraße zielt auf eine Aufwertung der Ortsmitte. Dazu gehören übergeordnete und allgemeine Ziele wie

- Schaffung einer lebenswerten und attraktiven Ortsmitte mit hoher Aufenthaltsqualität,
- Aufwertung und Erlebarmachung von Frei- und Grünflächen, Verbesserung von Wegen und Verbindungen,
- Stärkung eines lebendigen Mix aus Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie,
- Veränderung des Modal Split zugunsten des umweltverträglichen Verkehrsverbunds.

Zur Beurteilung der Szenarien hinsichtlich der Verkehrsführung im Ortskern, sind insbesondere die folgenden Aspekte und Ziele zugrunde zu legen:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf der Mittelstraße, Schaffung attraktiver Plätze und Verbindungen „ins Grüne“,
- Ausbau der Ortsmitte Mittelstraße als belebter und beliebter Treffpunkt,
- Verringerung des motorisierten Verkehrs in der Mittelstraße, Verbesserungen für Fahrradfahrer,
- Verträglicheres Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsträger, Verbesserung der Übersichtlichkeit und des Sicherheitsempfinden
- Bessere Ausnutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen.

## Szenarien

Die unten aufgelisteten Szenarien nehmen Bezug auf die in der Vergangenheit bereits diskutierten Verkehrsszenarien und werden um aktuelle Aspekte ergänzt. Die Parkraumsituation wird dabei nicht berücksichtigt, da sie unabhängig von der gewählten Verkehrsführung ist und flexibel gestaltet werden kann. Alle Szenarien, insbesondere die den Bewertungen zugrunde liegenden Rechenmodelle, berücksichtigen zukünftige Entwicklungen wie den geplanten Neubau Rewe-Markt sowie geplante Wohn- und Gewerbeentwicklungen.

1. Beibehaltung des **Zweirichtungsverkehrs** auf der Mittelstraße, die Verkehrsreduzierung erfolgt mit baulichen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung wie **Einengung** der Fahrbeziehungen, „Status Quo“
2. Beibehaltung des **Zweirichtungsverkehrs** auf der Mittelstraße; eine Verkehrsreduzierung erfolgt zusätzlich über **temporäre Sperrungen** z.B. an Markttagen, Wochenenden oder bei Festivitäten,
3. Beibehaltung des **Zweirichtungsverkehrs** auf der Mittelstraße; die Verringerung des MIV auf der Mittelstraße erfolgt über eine **Reduzierung der Linksabbiegebeziehungen** am Knotenpunkt Eler Straße / Mittelstraße,
4. Einrichtung einer **MIV Einbahnstraße** (Fahrtrichtung von Norden nach Süden) **Süd** in der Mittelstraße mit Fahrradstraße in beiden Richtungen,
5. Einrichtung einer **MIV Einbahnstraße** (Fahrtrichtung von Süden nach Norden) **Nord** in der Mittelstraße mit Fahrradstraße in beiden Richtungen,
6. Einrichtung einer **Fahrradzone** in der Mittelstraße (Sperrung für den Autoverkehr, Anlieger frei).
7. Einrichtung einer **Fahrradzone** in einem zentralen Teilbereich der Mittelstraße (Sperrung für den Autoverkehr, Anlieger frei)

## Kriterien

Für die Bewertung der aufgeführten Szenarien werden die folgenden, weitgehend objektiven Kriterien und Fragestellungen zugrunde gelegt. Zunächst wird die Auswirkung des gewählten Szenario auf die Entwicklung des MIV-Aufkommens bewertet.

- **MIV-Aufkommen Mittelstraße:** Werden der Motorisierte Individualverkehr in der Mittelstraße und die damit verbundenen Lärm- und Abgasemissionen reduziert?

- **MIV-Aufkommen Schienebergstege/Kapellenweg:** Steigt durch das gewählte Szenario die Verkehrsbelastung in der Schienebergstege bzw. in anderen Straßen? (O)

Im zweiten Schritt liegt der Fokus auf der Entwicklung der Qualitäten in der Mittelstraße.

- **MIV- Begegnungskonflikte:** Werden die Begegnungskonflikte des Motorisierten Individualverkehrs in den engen Querschnitten und vor Hindernissen in der Mittelstraße reduziert?
- **Fahrradverkehr:** Werden die Qualität der Radwegeverbindung in der Mittelstraße verbessert, die Sicherheit und Übersichtlichkeit für Radfahrer verbessert?
- **Aufenthaltsqualität für Fußgänger:** Werden die Rahmenbedingungen für Fußgänger, die (gefühlte) Verkehrssicherheit und Querungsmöglichkeiten in der Mittelstraße verbessert?
- **Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern:** Werden die Begegnungsmöglichkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmer verbessert und Konflikte reduziert?
- **Belebung der Mittelstraße:** Wirkt sich das gewählte Szenario positiv auf die Belebung und Lebendigkeit der Mittelstraße aus?
- **Gestaltungspotenzial:** Wird der Spielraum, der für eine Querschnittsaufteilung und die Gestaltung von Wegen und Plätzen verbleibt, verbessert?

Hier werden allgemeine Kriterien in die Bewertung der Szenarios eingebunden.

- **Nachhaltigkeit:** Stellt die gewählte Verkehrsführung eine stabile, dauerhafte und zukunftsweisende Lösung dar?
- **Ausnutzung Infrastruktur:** Wird die vorhandene Straßeninfrastruktur ihren Möglichkeiten entsprechend genutzt?

## Bewertung

Den verschiedenen Kriterien werden Bewertungen zugeordnet. In Abhängigkeit vom Zielerfüllungsgrad wird jeweils vergeben

- ○ für: keine bis höchstens geringfügige Verbesserung
- + für: Verbesserung der Situation
- ++ für: umfangreiche, deutliche Verbesserung.

Bei den Kriterien MIV-Aufkommen Schienebergstege/Kapellenweg erfolgt die Punktevergabe wie folgt:

- ○ für: deutliche Erhöhung des MIV-Aufkommens
- + für: Erhöhung des MIV-Aufkommens
- ++ für: überwiegend gleichbleibendes MIV-Aufkommen

## Bewertungsmatrix

Durch die Matrix erfolgt eine übersichtliche und vergleichbare Bewertung der Szenarien 1-7. Die Szenarien 1-3 gehen von einer Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs aus, 4 und 5 setzen auf Einbahnstraßenregelungen, 6 und 7 auf eine Sperrung der Mittelstraße für den Durchgangsverkehr.

Szenario Nr.	1	2	3	4	5	6	7
MIV-Aufkommen Mittelstraße	○	○	○	+	+	++	++
MIV-Aufkommen Schienebergstege	++	++	++	+	+	○	○
MIV- Begegnungskonflikte	○	○	○	++	++	++	++
Qualität Fahrradverkehr	○	○	○	+	+	++	++
Aufenthaltsqualität für Fußgänger	○	○	○	+	+	++	++
Verträglichkeit Verkehrsteilnehmer	○	○	○	+	+	++	++
Belebung der Mittelstraße	○	○	○	++	++	○	○
Gestaltungspotenzial	○	○	○	+	+	+	+
Nachhaltigkeit	○	○	+	++	++	○	○
Ausnutzung vorhandener Infrastruktur	○	○	○	++	++	+	+

## Fazit

Folgende Ergebnisse sind festzuhalten:

- Eine Beibehaltung des Zwei Richtungsverkehrs auf der Mittelstraße (Szenario 1-3) bringt keine Vorteile für die Mittelstraße, eine Verringerung der KFZ-Belastung ist damit nicht machbar.
- Die Sperrung der Mittelstraße für den Durchgangsverkehr und Einbahnstraßenregelungen führen demgegenüber zu deutlichen Entlastungen. Für eine nachhaltige Aufwertung der Mittelstraße gilt es zwischen diesen Varianten abzuwägen.
- Die Varianten Einbahnstraße zeigen deutliche Vorteile, wenn es um die Sicherung einer lebendigen Geschäftsstraße und der bestehenden gewerblichen Nutzungen geht.
- Die Stärken der Variante Sperrung der Straße für den KFZ-Verkehr liegen in der besseren Aufenthaltsqualität und den guten Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr.
- Die Mehrbelastung der Schienebergstege/Kapellenweg führt zu einer besseren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und beseitigt bestehende, einseitige Belastungen von Anwohnern der Mittelstraße.
- Temporäre Sperrungen bilden zusätzliche Regelungen, keine grundlegenden Lösungen. Sie sind auch in einer Einbahnstraße möglich.