

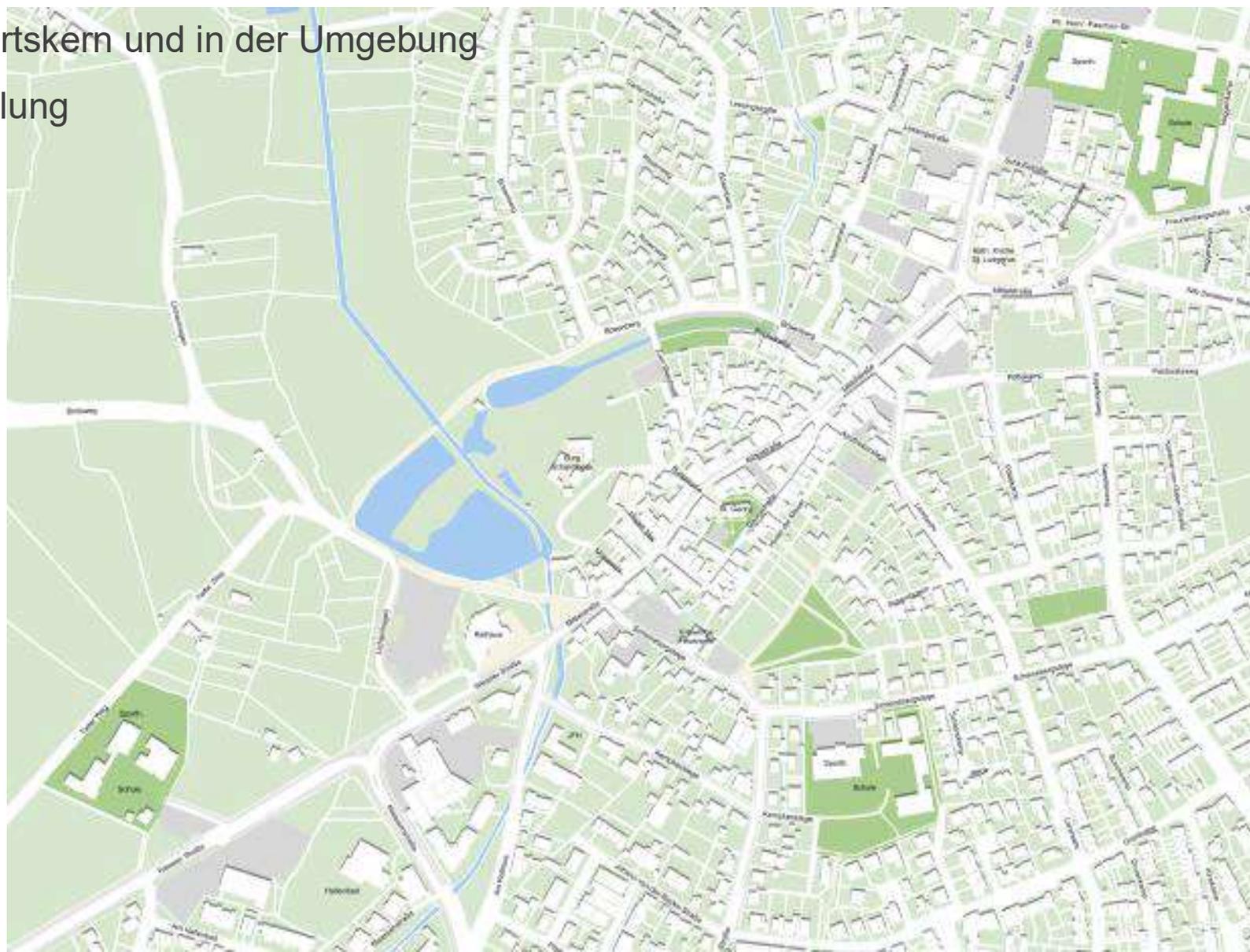
Quelle: Junker + Kruse

ZWISCHENSTAND

Städtebaulicher Rahmenplan für den Ortskern von Schermbeck

Gliederung

- Einführung
- Verkehr mit Fokus Mittelstraße
- Grünräume im Ortskern und in der Umgebung
- Quartiersentwicklung
- Ausblick



EINFÜHRUNG



Ausgangslage

- Historischer Ortskern: gemischte Nutzungen und Verkehr
- Erweiterter Ortskern: Einzelhandel, Schulen, Rathaus
- Schermbeck im Grünen mit vielfältiger, grüner Infrastruktur
- Mittelstraße: Aushängeschild vs. Verkehr
- Hoher Freizeitwert
- Rahmenplan mit Bürgerbeteiligung



Beteiligungsformate

- Zwei Veranstaltungen vor Ort als Markt der Ideen
- Zahlreiche Beiträge via Postkarten und Mails
- Ca. 2.500 Beiträge auf der Online-Plattform, ca. 1.200 Besucher,
- Insgesamt ca. 2.900 Beiträge, ca. 1.500 Personen wurden erreicht



Beteiligungsformate

Einheitliches Meinungsbild

- Qualifizierung bereits vorhandener Grün- und Freizeitflächen
- Öffentliche Zugänglichkeit der Burganlage

- Verbesserung Mittelstraße, derzeitige Gestaltung nicht zukunftsfähig
- **Deutliche Reduzierung des MIV auf der Mittelstraße**
- Temporäre Reduzierung auch von den Gewerbetreibenden für gut befunden

- Ausbau und Verbesserung des Fahrradnetzes in Schermbeck



Beteiligungsformate

Differenziertes Meinungsbild zur innerörtlichen Verkehrsführung

- Fußgängerzone in einem Teilstück der Mittelstraße
- Einbahnstraßenregelung in der Mittelstraße
- Temporäre Sperrungen, Markttage oder Wochenende

- Stärkere Nutzung Schienebergstege/Kapellenweg durch den MIV
- Öffnung der Marellenkämpe für den Durchgangsverkehr



Rahmenplan - Vorentwurf

- Ortsmitte Mittelstraße
- Verkehrsplanung integriert
- Ortsmitte im Grünen
- Grüner Ring und Mühlenbach
- Quartiersentwicklung zwischen Rathaus und Gemeinschaftsgrundschule



VERKEHR UND MITTELSTRAÙE



Bewertung der Szenarien Mittelstraße: Ziele

- Erhöhung Aufenthaltsqualität, lebendiger Treffpunkt
- Verringerung motorisierter Verkehr in der Mittelstraße
- Verbesserungen für Fahrradfahrer
- Verträglicheres Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsträger
- Bessere Ausnutzung Verkehrsinfrastruktur



Bewertung der Szenarien Mittelstraße: Kriterien

MIV-Aufkommen

- Mittelstraße
- Schienebergstege und Andere

Qualitäten der Mittelstraße

- MIV-Begegnungskonflikte
- Fahrradverkehr
- Aufenthaltsqualitäten
- Konflikte Verkehrsteilnehmer
- Belebung der Mittelstraße
- Gestaltungspotenzial

Allgemeine Kriterien

- Nachhaltigkeit
- Ausnutzung der Infrastruktur



Szenarien Mittelstraße, Bewertung:

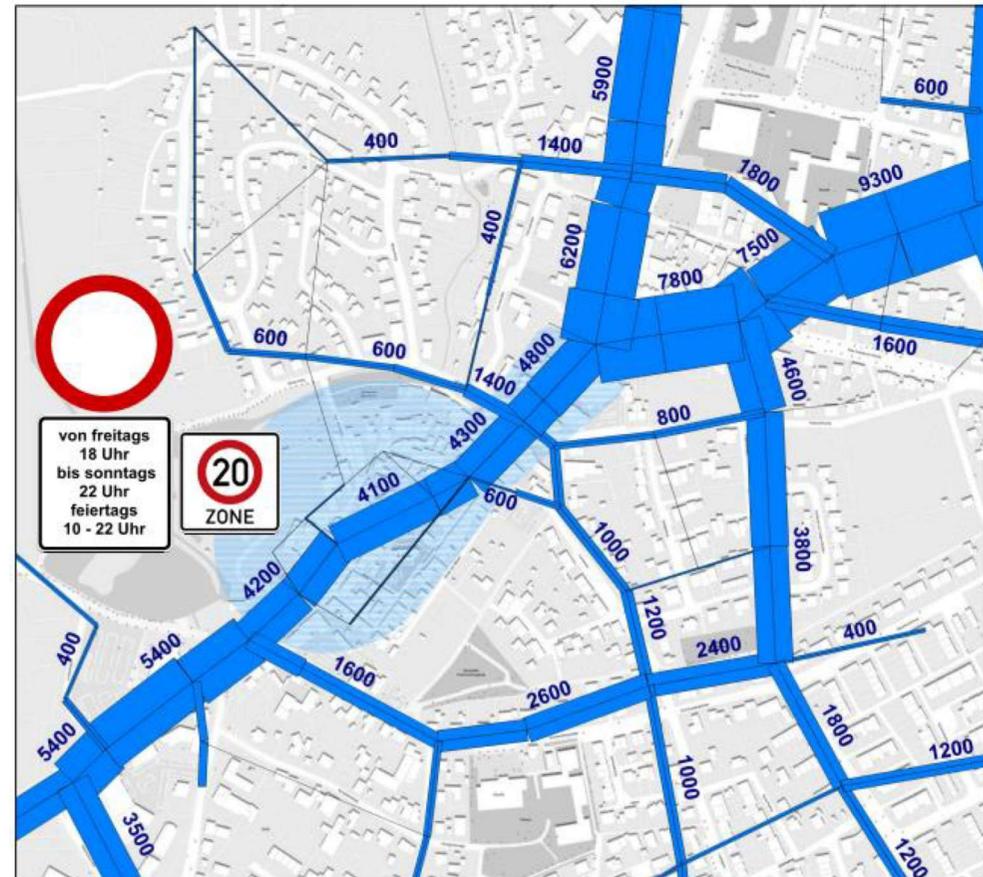
- **Zweirichtungsverkehr:** 1| Status quo – 2| temporäre Sperrungen – 3| Abbiegeverbote
- **Einbahnstraße:** 4| Einbahnstraße Süd – 5| Einbahnstraße Nord
- **Anlieger frei, Sperrung KFZ-Verkehr:** 6| Fahrradbereich – 7| Teilspernung

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	○	○	○	++	++	+	+

Szenarien Mittelstraße

Szenario 2 – Temporäre Sperrungen

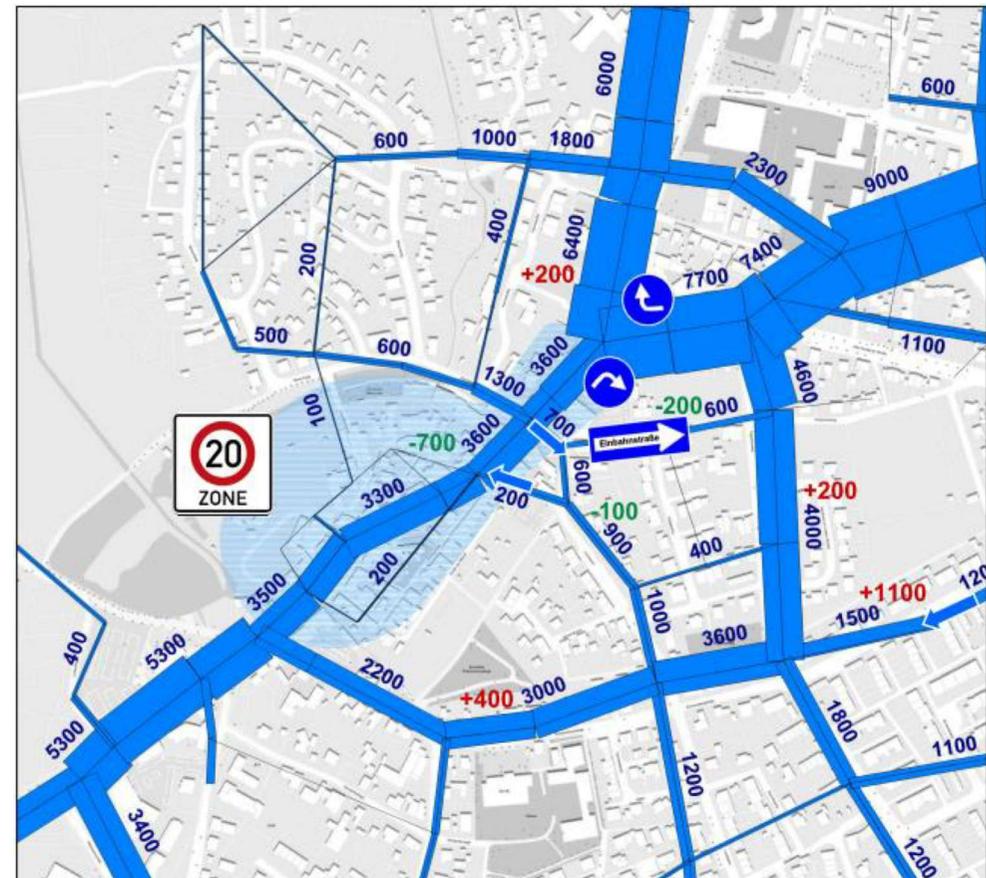
- Auch Szenario 2 findet heute schon statt. Die Ausweitung von Sperrungen ist möglich, doch immer von aktuellen Befindlichkeiten abhängig – es bleibt beim Verkehrsversuch.
- Im Regelfall bleiben alle Belastungen bestehen. Ein spürbarer Effekt wird nur durch eine Sperrung „tagsüber“ erreicht, wenn alle unterwegs sind. Eine solche Regelung ist kaum konsequent durchzuhalten.
- Grundsätzlich erfolgt keine nachhaltige sondern nur eine temporäre Verbesserung, die jederzeit wieder verändert werden kann.
- Die Variante stellt keine „Lösung“ da sondern ist lediglich eine ergänzende Maßnahme.



Szenarien Mittelstraße

Szenario 3 – Umbau Knoten Erler Straße

- Der Umbau des Knoten Erler Straße reduziert den Verkehr in der Mittelstraße. Allerdings ist der Effekt eher geringfügig und nicht grundlegend.
- Begegnungskonflikte in Engstellen und gestalterische Probleme bleiben bestehen. Die „gefühlte“ Sicherheit und Komfort für Fußgänger und Fahrräder werden nicht verbessert.
- Daher ist auch diese Variante zu „halbherzig“ und bringt zu wenige, positive Effekte für die Mittelstraße.



Szenarien Mittelstraße

Zwei-Richtungsverkehr - Fazit

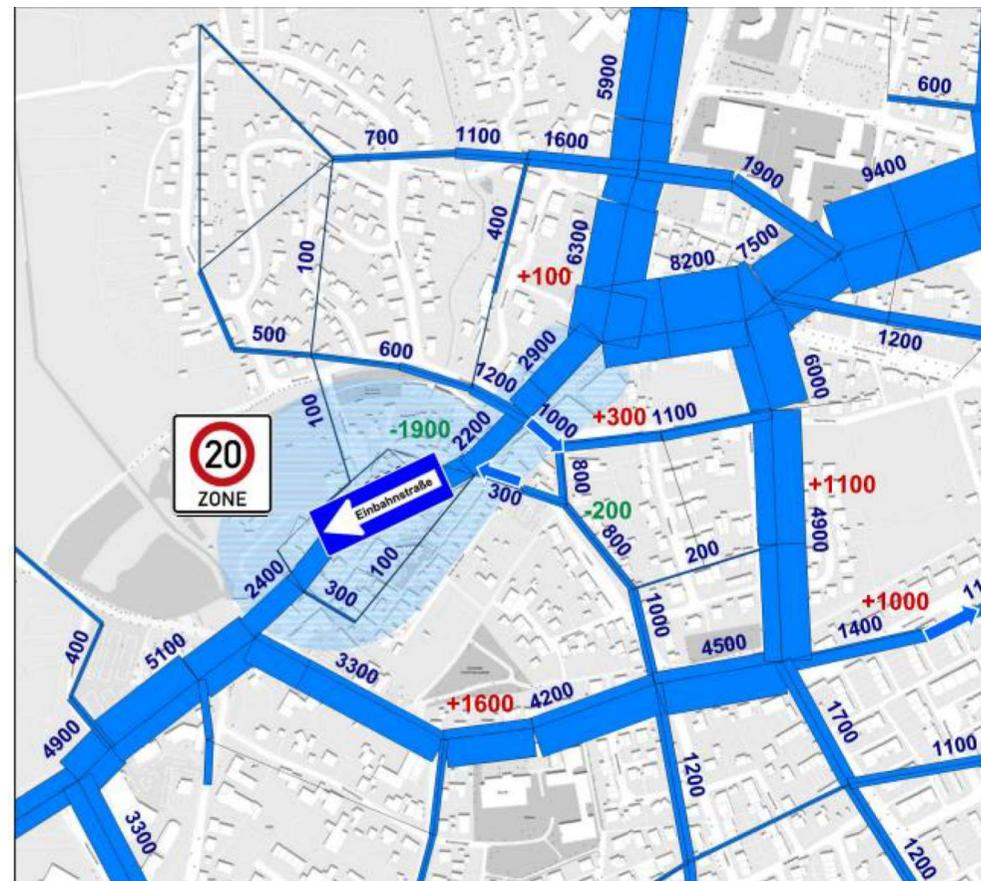
- Die Beibehaltung des Zwei-Richtungsverkehrs wird höchstens geringfügige Verbesserungen für die Mittelstraße erbringen. Die eigentlichen Defizite der Straße bleiben vollständig erhalten.
- Gleichzeitig bleibt die vorhandene Infrastruktur in der Schienebergstege „untergenutzt“. Die Straße wurde als Verkehrsstraße errichtet, die Gebäude liegen mit Abstand zur Straße.
- Während die Anlieger Schienebergstege/ Kapellenweg profitieren, werden Anwohner und Besucher der Mittelstraße benachteiligt.



Szenarien Mittelstraße

Szenario 4 und 5 – Einrichtungslösungen

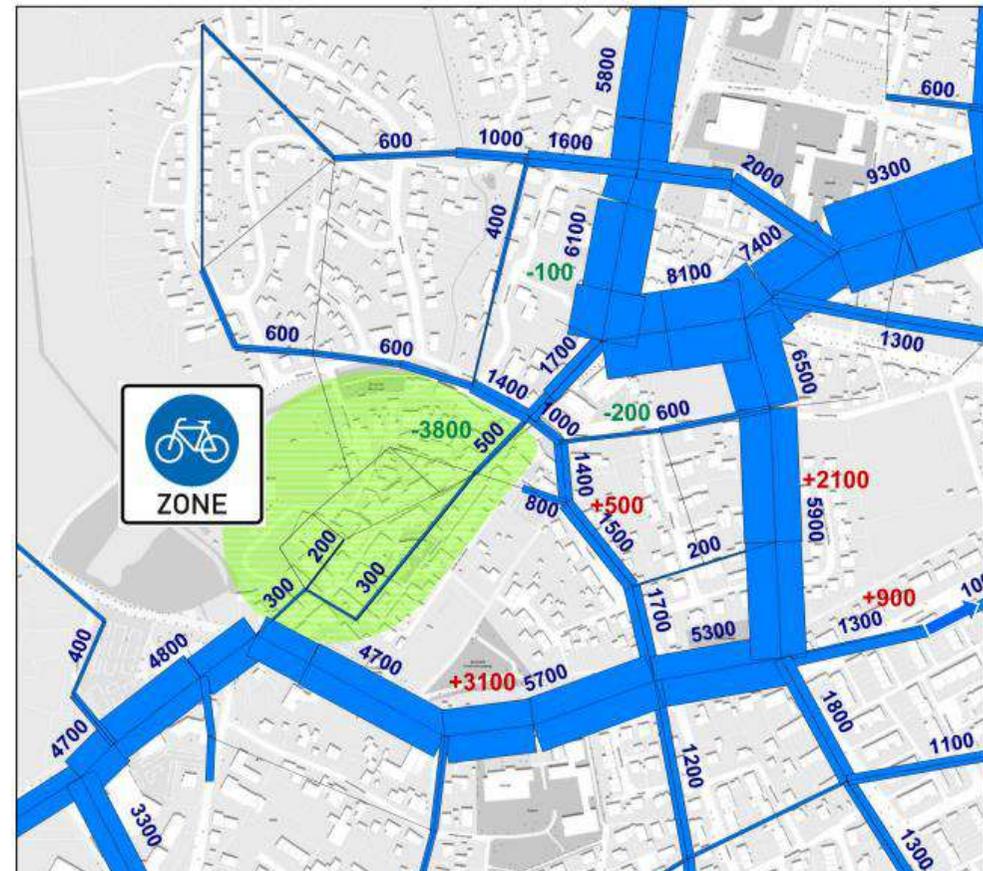
- Eine Einbahnstraße in der Mittelstraße wird zu deutlichen Entlastungen vom MIV führen.
- Komfort, Sicherheit und Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger und Radfahrer werden erhöht, die Möglichkeiten für eine Gestaltung verbessert.
- Gleichzeitig bleibt der lebendige Eindruck der Straße bestehen.
- Schienebergstege/Kapellenweg können aufgrund des Ausbaus den Verkehr besser verkraften als die enge Mittelstraße.
- Die Maßnahme wird den Bereich Schienebergstege/Kapellenweg im Vergleich zu heute mehr belasten. Im Gegenzug werden Anwohner der Mittelstraße sowie Besucher der Ortsmitte „entlastet“.



Szenarien Mittelstraße

Szenario 6 und 7 – Sperrung für den MIV

- Die Sperrung der Mittelstraße für den MIV führt dort zu einer umfangreichen Entlastung.
- Aufenthaltsqualitäten, Komfort und Sicherheiten für Fußgänger und Fahrradfahrer werden grundlegend neu aufgestellt.
- Aber: Weder das Fußgängeraufkommen noch der Fahrradverkehr genügen dem Anspruch an eine lebendige Geschäftsstraße.
- Es besteht die Gefahr, dass der Ortskern oft leer und ausgestorben wirkt.
- Die Anlieger Schienenbergstege/Kapellenweg werden durch diese Lösung am stärksten in Mitleidenschaft gezogen.



Szenarien Mittelstraße Fazit

- Die Einbahnstraßenführung bietet unter Abwägung aller Vor- und Nachteile die beste Lösung für den Ortskern.



GRÜNRÄUME



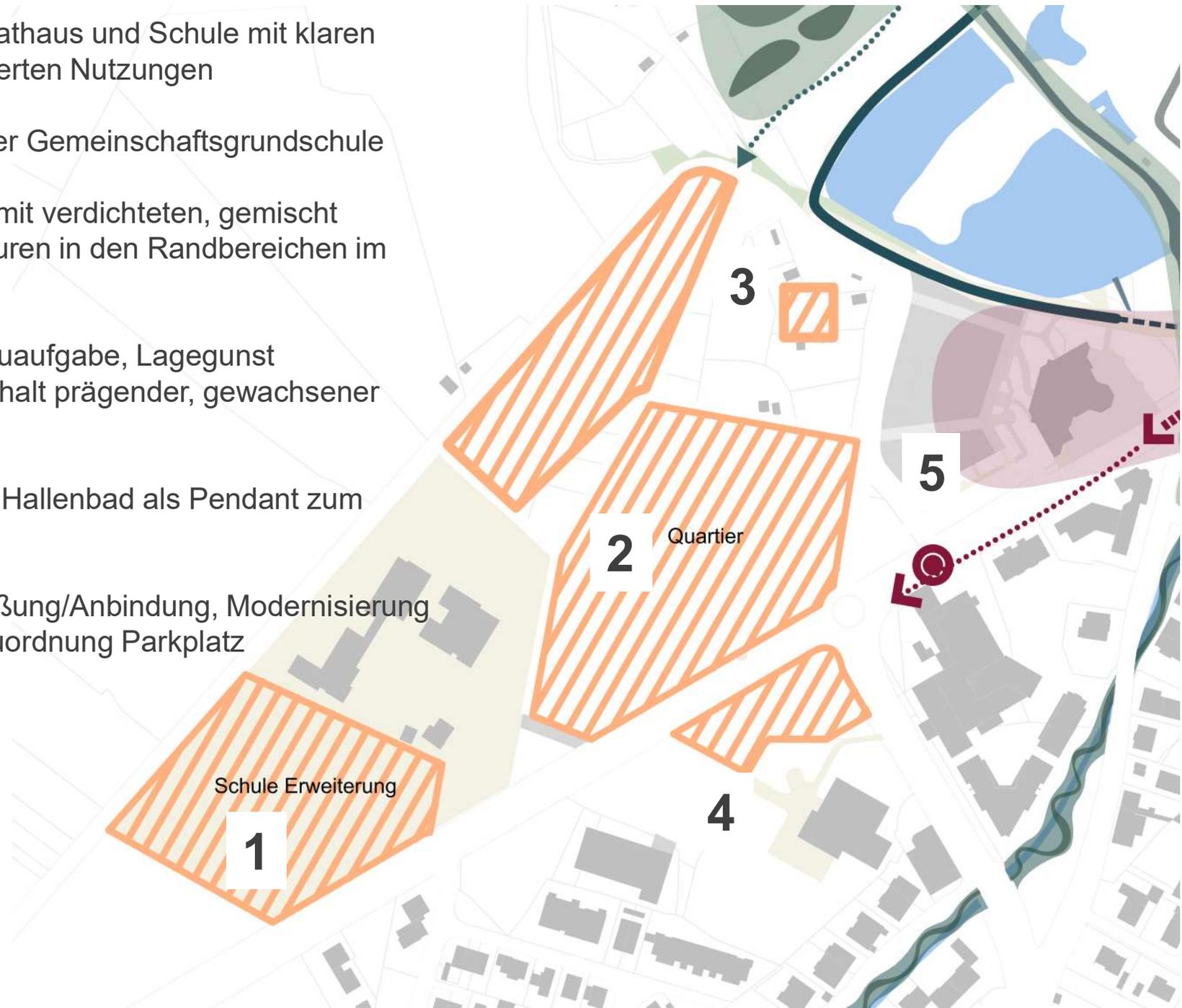
QUARTIERSENTWICKLUNG



Quartiersentwicklung zwischen Rathaus und Schule

Quartier zwischen Rathaus und Schule mit klaren Konturen und integrierten Nutzungen

- 1. Erweiterung der Gemeinschaftsgrundschule
- 2. Wohnquartier mit verdichteten, gemischt genutzten Strukturen in den Randbereichen im Südosten
- 3. Besondere Bauaufgabe, Lagegunst Mühlenteiche, Erhalt prägender, gewachsener Grünstrukturen
- 4. Bebauung am Hallenbad als Pendant zum Wohnquartier
- 5. Neue Erschließung/Anbindung, Modernisierung Busbahnhof, Neuordnung Parkplatz



Quartiersentwicklung zwischen Rathaus und Schule

Quartier zwischen Rathaus und Schule mit klaren Konturen und integrierten Nutzungen

- 5. Neue Erschließung/Anbindung, Modernisierung Busbahnhof, Neuordnung Parkplatz



Quartiersentwicklung zwischen Rathaus und Schule

Konkretisierung

- Nutzungen: Schule, Hallenbad, Rathaus, Wohnen, Dienstleistung, Hotel, Gastronomie am Mühlenteich
- Bauformen: „herkömmliches“ Wohnen, Modellprojekte wie Mehrgenerationenwohnen, genossenschaftliches Wohnen, Seniorenwohnen, Bebauungsdichte
- Mobilität: Neuer Kreisverkehr, Erschließung Busbahnhof, Mobilitätskonzept für ein Zukunftsquartier, Anforderungen an den ruhenden Verkehr
- Baurecht
- Qualität: Verfahren zur Qualitätssicherung, Konkretisierung Rahmenplan, Wettbewerb o. Ä.



AUSBLICK



Weiteres Vorgehen

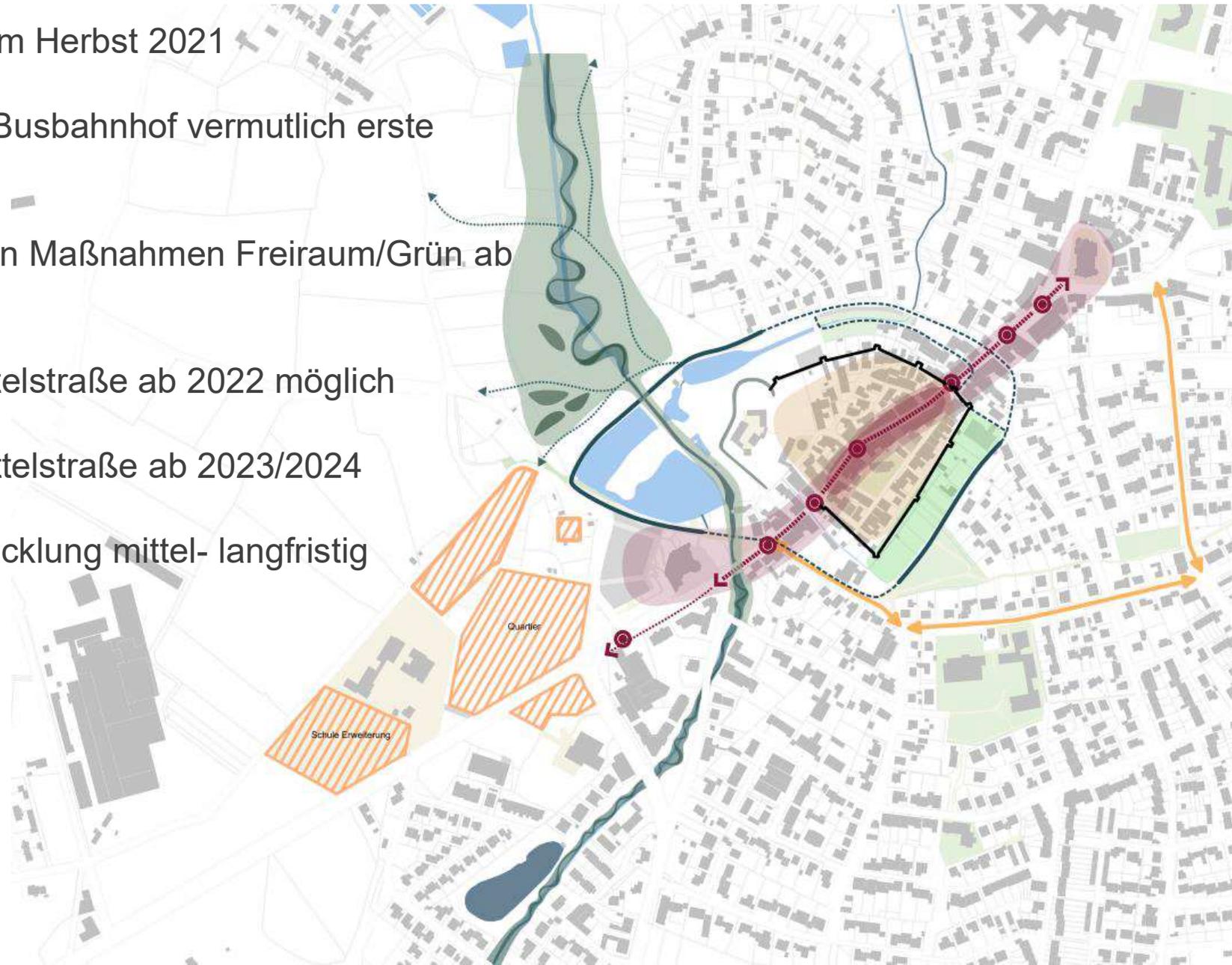
- Vorentwürfe für Vertiefungsbereiche
- Abstimmung mit der Gemeinde
- Bürgerveranstaltung, Online-Beteiligung über INKA im Frühjahr
- Fertigstellung Rahmenplan



Weiteres Vorgehen

Zeitplanung

- Förderantrag im Herbst 2021
- Kreisverkehr, Busbahnhof vermutlich erste Maßnahme
- Umsetzung von Maßnahmen Freiraum/Grün ab 2022
- Sanierung Mittelstraße ab 2022 möglich
- Gestaltung Mittelstraße ab 2023/2024
- Quartiersentwicklung mittel- langfristig





Quelle: Junker + Kruse

ZWISCHENSTAND KONZEPT

Städtebaulicher Rahmenplan für den Ortskern von Schermbeck