



Schwerte fahrradfreundlich !

Grundsätzliches

Schwerte ist gekennzeichnet durch einen teils mittelalterlichen Stadtkern, sich anschließende Wohn- und Industriegebiete sowie Außenbezirke (Geisecke, Westhofen, Holzen, Ergste und Villigst). Eine Hauptachse für den Durchgangsverkehr ist die B236 von DO-Berghofen bis Ergste. Viele Straßen sind nicht nur in Stoßzeiten durch Kraftverkehr sehr stark belastet. Die Radverkehrsinfrastruktur ist uneinheitlich und unzureichend entwickelt. Beim Fahrradklima-Test des ADFC 2020 belegte Schwerte in der Gruppe 20.-50.000 Einwohner lediglich Rang 348 von 415 bundesweit bzw. 98 von 116 in NRW. Abgas- und Lärmemissionen sind nicht nur auf der B236 zu hoch und deutlich zu reduzieren.

Für die dringend gebotene Verkehrswende bedarf es auch in Schwerte einer grundlegenden Verstärkung der vorhandenen Verkehrsberuhigungsansätze. Das vom Rat der Stadt am 11.05.2016 verabschiedete Mobilitätskonzept 2025 sieht zwar bereits die Einrichtung von **Fahrradstraßen** vor; diese sind gedacht mit Vorrang des Fahrradverkehrs und grundsätzlichem Ausschluss von Kraftverkehr (außer Anwohnerzuwegung). Im Jahr 2021 hat sich die Situation für Fahrradfahrende jedoch nicht durchgreifend gebessert, auch wenn die Geschwindigkeit immerhin auf mehreren Straßen im Stadtbereich auf 30 km/h beschränkt wurde. Nachfolgend wird ein Vorschlag unterbreitet, der dem Fahrradverkehr eine sichere Zukunftsperspektive ermöglicht und zur erforderlichen Reduzierung des individuellen Kraftverkehrs beiträgt.

Die Straßen in Schwerte sind in aller Regel nicht breit genug, um den Fahrradverkehr vom Kraftverkehr zu trennen. Daher wird auf einigen Strecken im Innenstadtbereich besonderer Wert auf eine gleichberechtigte Teilung des Verkehrsraums zwischen Kraft- und Fahrradverkehr gelegt. Gleichberechtigung bedeutet dabei, dass sich der Kraftverkehr dem Radverkehr als der schwächeren Gruppe von Verkehrsteilnehmern anpassen muss. Insbesondere im Innenstadtbereich wird daher das Konzept der **Fahrradzone**, in der sich langsam fahrende Kraftfahrzeuge und Fahrräder den Straßenraum teilen, verfolgt. Zudem wird eine Bevorzugung des ÖPNV berücksichtigt, um neben dem Fahrrad überzeugende Alternativen zum Individualverkehr zu schaffen.

Kriterien eines fahrradfreundlichen Verkehrskonzeptes für Schwerte

1. Für den individuellen Kraftverkehr werden die Parkmöglichkeiten zentralisiert. Parkflächen neben der Fahrbahn werden soweit reduziert, wie es ein sicherer Radverkehr erfordert. Die verbleibenden Parkflächen werden bewirtschaftet oder für Anwohner reserviert. Auch das Parken auf dem Gehweg ist zu unterbinden, da es das Zu-Fuß-Gehen und ggf. den Fahrradverkehr stark einschränkt und behindert.
2. Im Kernbereich Schwerte-Mitte gilt bereits überwiegend 30 km/h. Die Straßen sind allerdings so eng, dass Fahrräder (Abstand 1,5 m) bei Gegenverkehr nicht überholt werden können. Um den damit verbundenen Druck auf den Fahrradverkehr zu senken, wird der Kraftverkehr wie bereits auf der Bahnhofstraße auf 20 km/h begrenzt. Damit werden einerseits **zusammenhängende Fahrradzonen** geschaffen; andererseits bleiben alle Ziele für den Kraftverkehr weiterhin im Grundsatz erreichbar. Soweit erforderlich wird der Kraftverkehr durch modale Filter auf den Anliegerverkehr reduziert.
3. Auf den zentralen Durchgangsstraßen wird der Kraftverkehr von 50 auf 40 oder 30 km/h reduziert, sofern keine hinreichend breiten Radverkehrsanlagen möglich sind; dadurch wird Verkehrsberuhigung mit stetigerem Verkehrsfluss (vorzugsweise „grüne Welle“) erreicht. Es werden zudem Verbindungswege für Fahrräder ausgewiesen, damit diese von den einzelnen Stadtteilen zur Mitte gelangen.
4. Dieses ganzheitliche Verkehrskonzept betrifft teils auch Straßen, deren Baulastträger nicht die Stadt ist. Der Rat der Stadt sollte daher ein klares Votum beschließen, dass Kreis und Straßen-NRW aufgefordert werden, das Konzept im Interesse der Schwerter Bürgerschaft mitzutragen.
5. **Soweit die Regelungen der StVO einzelnen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs derzeit noch entgegenstehen, wird vorgeschlagen, die Konzeption im Rahmen eines Modellversuchs zu erproben.**

Verstetigung des Kraftverkehrs

Nicht wenige Städte im In- und Ausland haben die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden mit Reduzierungen der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 40 bzw. 30 km/h deutlich erhöhen können. Für Schwerte bringt die vorgeschlagene Verkehrsberuhigung zudem Verringerungen der Abgas- und Lärmbelastungen in weiten Teilen des Stadtgebietes.

Für die wichtigsten Verkehrsachsen sollen danach gelten:

- Hörder Str. ab Talweg bis Bethunéstr./Kreuzung Ostentor: **40 km/h**
- Letmather Str. ab Kreuzung Villigst bis Kettenwerk Theile: **50 km/h**
- Letmather Str. ab Theile bis Kreuzung Ruhrstr.: **30 km/h**

Mangels getrennter **Fahrradwege** (hier sind zugleich Sicherheitsstreifen aufzutragen):

- Karl-Gerharts-Str. bis Beckestr./Kreuzung Hagener Str.: **30 km/h**
- Hagener Str. ab Kreuzung Beckestr. bis Westwall: **30 km/h**

Parkmöglichkeiten bleiben erhalten in den Tiefgaragen (Markt, Westwall, Marien-KH) und auf den Parkplätzen im Reiche des Wassers und am Bahnhof (inkl. Margot-Rötger-Rath-Str.). Die oberirdischen Stellplätze sind kostenpflichtig (oberhalb der Parkhaus-Gebühren) zu bewirtschaften, um den Park-Such-Verkehr nachhaltig zu verringern. Das avisierte Parkleitsystem wird letzteres unterstützen.

Schwerte-Mitte

Vorrangige Fahrradzonen werden dort ausgewiesen, wo sich Fahrräder und Kfz denselben engen Straßenraum teilen müssen. Die Geschwindigkeit wird wie in der Bahnhofstr. auf **20 km/h** begrenzt:

Innenstadtbereich (mit RTG)

- **Areal** Hagener Str. zwischen Westwall und Brückstraße/Hellpöthstraße/Ostenstraße
- Wittekindstraße/Nordwall/Westwall
- **Areal** zwischen Wittekindstr./Nordwall/Friedensstr./Beckestr./Karl-Gerharts-Str./Bethunéstr.

Mitte-Ost (mit FBG, Albert-Schweizer-Schule und Kardinal-von-Galen-Schule)

- **Areal** Graf-Adolf-Straße/Lohbachstr./Schützenstr./Bethunéstr.

Mitte-Ost Richtung Dortmund

- Kirschbaumweg und Bergische Straße (20 km/h), ab Alter Dortmunder Weg 30 km/h

Außenbezirke

Mitte Richtung Geisecke

- Radweg durchs Ruhrtal ist vorhanden

Mitte Richtung Villigst

- Radwege in der Ruhraue sind ausreichend vorhanden

Mitte Richtung Westhofen

- Ruhrtal-Radweg und
- Fahrradweg längst der Bahnlinie / Ladestraße (Sanierung notwendig)
- Radweg entlang der Hagener Straße als Popup-Lösung

Mitte Richtung Ergste

- Ruhrtal-Radweg und Radweg über die gelbe Brücke (bei Dunkelheit ungünstig); Markierung sollte verbessert werden

- Über Villigst: Letmather Str. erhält durchgängig Fahrradsicherheitsstreifen und innerhalb von Ergste Tempo 30 km/h, weil und solange ausreichende Fuß-Radwege nicht angelegt sind. Die Ortsdurchfahrt ist fahrradfreundlich umzugestalten.

ÖPNV

Der ÖPNV wird auf elektrifizierte Busse umgerüstet. Vorrang-Optionen des ÖPNV (etwa Vorrang-Signale) sind zu entwickeln. Die o.a. Parkmöglichkeiten für den Individualverkehr bleiben bestehen. Um die Mobilität auch von PKW-NutzerInnen mit Geheinschränkungen zu verbessern, wird ein elektrifizierter Mini-Ringbus (sobald möglich autonom fahrend) eingerichtet, der die Route **Bahnhof - Bahnhofstr. - Westwall - Hagener Str. am Markt - Brückstr. - Hellpothstr. - Ostenstr. - Nordwall - Goethestr. - Rathausstr. - Bahnhofstr. - Bahnhof** im 15 Min.-Takt bedient.

Ergebnis

Das Bundesverkehrsministerium hat es in den letzten Legislaturperioden versäumt, die Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrswende zu schaffen. Die bundesweit gebotene Verkehrswende zielt jedoch nicht nur auf Umwelteffekte wie sauberere Luft (weniger CO²-Ausstoß, weniger Feinstaub) und weniger Lärmemissionen ab, sondern explizit auch auf eine deutliche Reduzierung von Verkehrstoten und -verletzten.

Schwerte bietet wegen seiner Straßeninfrastruktur keine guten Voraussetzungen für eine autofreie Innenstadt und eine den Fahrradverkehr priorisierende, moderne Radinfrastruktur. Die vorhandenen Verhältnisse müssen daher so konsequent für die Sicherheit des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs umgenutzt werden, wie es unter den gegebenen Bedingungen möglich ist. Durch Verkehrsberuhigung und Ausschilderung von Radwegen, Fahrradstraßen/-Fahradzonen wird der Verkehr soweit es geht harmonisiert. Dadurch werden auch ortsfremde Touristen besser in die Stadt oder auch darum herum geleitet. Mittelfristig sind alle Fahrradwege zu „glätten“, um ein schonendes Befahren durchgängig zu ermöglichen. Ferner sind Vorrangkennzeichnungen in Kreuzungsbereichen anzulegen und alle Fahrradwege farblich einheitlich zu gestalten. Das wird Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme des Kraftverkehrs noch einmal erhöhen.

Der hier vorgestellte Lösungsansatz wird als zielorientierte, äußerst kostengünstige und verhältnismäßige Sofortmaßnahme eingestuft. Der Kraftverkehr bleibt überall weiterhin möglich, wird jedoch sinnvoll und vertretbar entschleunigt. Dadurch wird die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger maßgeblich erhöht mit der Folge, dass sich deutlich mehr BürgerInnen als bisher zutrauen werden, möglichst viele Wege mit dem eigenen Rad zurückzulegen.

Schwerte, den 27. 08.2021

Harald Miehe (ADFC), Albrecht Buscher (VDC), Dr. Thomas Kruse (AGON), Dr. Matthias Geck (KAS)