

Verkehrsplanung – Argumente aus der Versammlung sowie Gegenargumente von Michael Happe

Beitrag vom **31 August, 2015** by **Gereon Buchholz**

In der vergangenen Ausgabe war ein Interview mit Michael Happe, Ideengeber des neuen Verkehrskonzeptes, über das in den nächsten Monaten im Essener Rat entschieden werden soll. In dem Interview wird ein Papier zitiert, in dem Michael Happe sich mit den Argumenten aus der Bürgerversammlung befasst und seine Gegenargumente formuliert.

Wir bringen hier als Ergänzung zu dem Interview dieses Papier komplett:

Argumente und Gegenargumente zur Verkehrsplanung Werden

von Michael Happe

Besprechung der Einwände in der Bürgerversammlung am 19.5.2015

Der Stadtteil werde geteilt.

Die B 224 teilt bereits heute den Stadtteil Werden. Fußgänger müssen an der Bundesstraße zweimal an Ampeln warten, um vom Klemensborn zur Heckstraße zu kommen, das wird künftig mit nur einer Ampelquerung besser. Und auf beiden Seiten kommen die Autofahrer direkter zur Brücke als heute, ohne den Werdener Markt zu belasten. Insgesamt wird der Stadtteil mit dem neugestalteten Werdener Markt und breiteren Gehwegen attraktiver, das strahlt auch auf das Quartier südlich der Abteistraße aus.

Viele Existenzen in der Abteistraße, dem Klemensborn oder auch der Bungertstraße werden beeinträchtigt oder gefährdet.

An der Abteistraße lagen 2012 nur 11 von insgesamt 100 Einzelhandelsgeschäften im zentralen Versorgungsbereich Werden. An der Bungertstraße kann man die betroffenen Existenzen an einer Hand abzählen, und sie werden künftig nicht stärker belastet als heute. Der Klemensborn erhält durch neue Wohngebiete in Heidhausen mehr Verkehr als heute, unabhängig vom Verkehrskonzept Werden.

Die Planung ist ein Verkehrsverlagerungskonzept. Es werde kein Fahrzeug weniger durch den Stadtteil fahren. Es werde eine deutliche Verschlechterung für die Anwohner der Abteistraße geben.

Der Mehrbelastung der Abteistraße von 9.700 (+61%) steht gemäß Verkehrsgutachten eine Entlastung der Brückstraße um 10.800 (-67 %) gegenüber: das ist eine Verlagerung mit einem Nettogewinn gegenüber heute. Heute hat die Brückstraße eine Luftverschmutzung (44 ug/m³ NO₂) in der Größenordnung wie die Gladbecker Straße, die Grenzwertüberschreitung muss hier - anders als in der Abteistraße - zwingend reduziert werden.

Außerdem ist die Brückstraße die Hauptgeschäftsstraße in Werden mit über 20 Läden.

Es sei die Verdopplung des Verkehrs in den Wohngebieten zu befürchten. Die Laupendahler Landstraße müsse künftig 3.700 Fahrzeuge/Tag aufnehmen.

Insgesamt ist eine Verlagerung von Verkehren zu erwarten, keine Verdoppelung. Der Verkehr auf der Laupendahler Str. steigt nur vor dem Kastellplatz von DTV 6.200 auf 10.200 an, weiter südlich nur geringfügig um 6 % (+430 Fz).

Die Verlagerung der Verkehre in die Wohngebiete finde über die Bungertstraße und die Rittergasse statt. Hier erhöhe sich die Frequenz von bisher 200 Fahrzeugen/Tag auf bis zu 2.500 Fahrzeuge /Tag.

Die Belastung der Bungertstraße bleibt gleich (+2%), die Rittergasse erhält nur am Kastellplatz mehr Verkehr.

Die Fahrzeugbelastung in der Grafenstraße wird extrem steigen.

Das Verkehrsgutachten prognostiziert eine Zunahme um etwa 1.000 Fahrzeuge (+28%).

Der Verkehr wird nach der Umsetzung des Konzeptes nicht fließen.

Das sehen die Verkehrsfachleute der Stadt anders; der Verkehrsgutachter hat die aktuelle Verkehrsplanung simuliert. Die vorurteilsgeleitete Vermutung eines Laien gerät hier zur Tatsachenbehauptung.

Lärmschutzmaßnahmen seien zwingend erforderlich, möglicherweise müsse dies auch für Bereiche außerhalb der Abteistraße geprüft werden. Welche Kriterien sind zu erfüllen, um Maßnahmen auszulösen?

Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, wenn der Beurteilungspegel, bedingt durch die Prognosebelastung des zu berücksichtigten Straßenabschnittes, am Immissionsort die Grenzwerte der 16. BImSchV überschreitet. Dies ist für einzelne Häuser am Werdener Markt, der Abteistraße, der Rittergasse und der Bungertstraße zu erwarten.

Lärmschutzmaßnahmen beschränken sich meist auf Fenster und Türen der Außenwand.

Anspruchsberechtigt sind Aufenthaltsräume wie z. B.: Wohnräume, Schlafräume, Küchen, Büroräume und Arztpraxen. Schlafräume haben zusätzlich noch Anspruch auf schallgedämmte elektrische Lüftungen.

Eine Umsetzung des Verkehrskonzeptes dürfe vor 2020 nicht erfolgen, weil erst ab diesem Zeitpunkt zu erwarten sei, dass die Fahrzeugflotte über erforderliche Abgasreinigungen verfügt. Durch Umweltplakette, EU6-Norm und andere Maßnahmen würden Stickoxide erheblich gesenkt werden, Feinstaubwerte jedoch nicht. Ein Vorziehen der Umsetzung bedeutet, dass die prognostizierten Werte überschritten werden.

Das Abgasverhalten der Fahrzeugflotte verbessert sich kontinuierlich durch neue Fahrzeuge und neue EU-Normen. Das simuplan-Gutachten hat wie bei der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosezeitpunkt 2020 abgestellt, hat jedoch die Wirkung der 2012 eingerichteten Umweltzone noch nicht berücksichtigt. Bei einer Umsetzung der Verkehrsplanung im Jahr 2017 hat die Fahrzeugflotte voraussichtlich noch nicht ganz den Stand von 2020 erreicht, aber es wirken auch andere Einflussfaktoren wie die geplante Inbetriebnahme der A44 und meteorologische Schwankungen: So zeigen die NO₂-Messwerte auf der Brückstraße in den letzten Jahren Schwankungen um etwa 15%, alle oberhalb der Grenzwerte. Ferner sind nach dem eingeleiteten EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland zur Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie in Bezug auf NO₂ zusätzliche Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zu erwarten (vgl. Umweltausschuss 11.8.2015, Vorlage 1111-2015-6A).

Die Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub gebe es nicht nur in der Brückstraße, sondern ebenso in der Abteistraße.

In der Brückstraße liegen aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in der engen Straßenschlucht die NO₂-Immissionen seit 2005 um bis zu 25% über den aktuellen EU-Grenzwerten. Zu den kontinuierlichen Grenzwertüberschreitungen für NO₂ trägt der Verkehr zu mehr als die Hälfte bei; in der Brückstraße kommt der enge Straßenraum hinzu. Bei PM₁₀ wurden in der Brückstraße nur diskontinuierlich bei ungünstigeren Wetterverhältnissen Überschreitungen festgestellt; hier macht der Einfluss des Verkehrs nur etwa 20 % aus. Bezüglich Feinstaub wurden 2010 in Essen alle Grenzwerte eingehalten, aber 2011

waren die Messwerte meteorologisch bedingt höher. In der Brückstraße wurden mehr als 35 Tage mit Grenzwertüberschreitungen ermittelt, in der Abteistraße lagen die Überschreitungen des Tagesmittelwertes etwa im Bereich des Grenzwerts. Durch die Umsetzung des Verkehrskonzeptes sind laut Gutachter für die Brückstraße deutliche Verbesserungen zu erwarten, und auch auf der Abteistraße werden die Grenzwerte künftig eingehalten.

Wichtig sei ein Konzept für den ÖPNV. Er habe nicht gehört, dass sich die Ziel-/Quellverkehre mindern sollen.

Das ÖPNV-Angebot wird sich mit den beiden Ortsbus-Ringlinien wesentlich verbessern. Daher ist auch mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen zu rechnen; genaueres wird die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung ergeben. Bei einer Optimierung der Anschlüsse an die S-Bahn ist tlw. mit einem Umstieg von Pkw-Fahrern zu rechnen, was in der Verkehrsuntersuchung noch keine große Rolle spielte.

In Bezug auf den ÖPNV wird eine Ortsbushaltestelle im Klemensborn für nicht realisierbar gehalten aufgrund der örtlichen Situation. Das Ziel müsse sein, die Menschen „vor der Tür“ abzuholen. Daher wird eine weitere Andienung der Kellerstraße befürwortet.

Der untere Klemensborn ist zwischen Abtei- und Bungertstraße recht eng. Vorgesehen sei eine neue Linienführung des Ortsbusses, der durch die Aufgabe des Umwegs Kellerstraße schneller ins Werdener Zentrum gelangen könnte. Über die Taktung müsse noch beraten werden; möglicherweise fährt nur zweimal pro Stunde ein Bus vom Klemensborn zum Werdener Markt, wo direkt vor der Universität eine Haltestelle eingerichtet würde. Ob der Fahrplan des Ortsbusses einen Umweg vom oberen Klemensborn über die Kellerstraße zum Werdener Markt von ca. 1,2 km verkraften könnte, muss noch untersucht werden. Die Kellerstraße wäre auch bei Wegfall der beiden Haltestellen Steinbeck und Albermannstraße von verschiedenen Haltestellen auf der B224 (Werdener Markt, Porthofplatz, Einmündung Velberter Straße) fußläufig in 100-200 m gut erreichbar. Zusätzlich ist an der Ecke Kellerstraße / Klemensborn eine neue Haltestelle geplant.

Wünschenswert sei darüber hinaus die Einrichtung einer Busbucht auf der südlichen Abteistraße. Die vorgesehene Buskaphaltestelle erhöhe die Gefährdung der Verkehre Für die Erhöhung der Sicherheit in diesem Bereich müsse sogar eine geringere Aufstellfläche für die Fahrgäste hingenommen werden.

Die Option Bushaldebucht in der südlichen Abteistraße am Markt wurde noch einmal von dem Verkehrsgutachter simuliert. Aus Platzgründen soll auf eine Bushaldebucht an dieser Stelle verzichtet werden; wegen der sehr hohen Fahrgastzahlen sei eine ausreichend große Aufstellfläche unabdingbar. Im Übrigen bietet ein Buskap an dieser Stelle den Vorteil einer besseren und schnelleren Anfahrt des Buses, was die Fahrgastwechselzeiten verringere.

Außerdem sei eine Einfädelung der Busse in den fließenden Verkehr nicht erforderlich. Schließlich bestehen am Buskap zwei Fahrspuren Richtung Heidhausen, die sich nach 100 m vor der Kreuzung Propsteistraße ohnehin auf eine Spur verengen.

Der Wegfall der Bushaltestelle vor der Brücke werde sich negativ auswirken. Im Bereich der Ortsbushaltestelle „Hölle“ sei hingegen eine Kaplösung als Kompromiss vorstellbar.

Die Haltestelle Hölle liegt nur ca. 150-200 m vom Werdener Markt und vom S-Bahnhof entfernt. Sie ist beim Ortsbus nur zum Ausstieg für Schüler geeignet, deren Weg zur Grafenstraße sich gegenüber der S-Bahnstation um ca. 100 m verkürzt. Für alle Anwohner ist ein Fußweg von max. 150 m zur nächsten Haltestelle zumutbar. Eine Haltestelle Hölle würde aber den Verkehrsfluss auf der Abteistraße in den Spitzenstunden beeinträchtigen.

Eine zweite Fußgängerquerung der Abteistraße soll im Bereich des Marktes erhalten bleiben, da die Einschränkungen minimal seien. Für ältere Menschen sei eine zweite Fußgängerquerung am

Markt notwendig.

Die zweite Fußgängerquerung stellt eigentlich nur für die Kirchenbesucher eine Verbesserung dar; die Fußgänger vom großen Park-Platz der Feintuchwerke kreuzen die B224 überwiegend an der Kreuzung Propsteistraße. Eine zusätzliche Signalanlage zur Fußgängerquerung der B224 erschwere jedoch die Programmierung der Anlagen und beeinträchtige den Verkehrsfluss. Eine zweite Fußgängerquerung in ca. 60 Meter Entfernung zur derzeit geplanten einzigen Querung der B224 würde bei einem 90- sekündigen Umlauf eine Einschränkung von ca. 3 - 4 Sekunden (= zwei Fahrzeuge pro Umlauf) bedeuten; damit wird die Leistungsfähigkeit um etwa 1.500-2.000 Fahrzeuge/Tag gemindert.

Bei der Querung der Abteistraße an anderen als den vorgesehenen Stellen steigt durch den künftigen Zweirichtungsverkehr die Unfallgefahr.

Die Querung der Abteistraße zwischen den Ampeln ist bereits heute in den Spitzenzeiten ein Problem. Zur Sicherung des Verkehrsflusses auf der Abteistraße kann dort keine zusätzliche Querungshilfe eingerichtet werden. Der Abstand zwischen den beiden bestehenden Fußgängerüberwegen beträgt 170 m, d. h. Fußgängern wird ein max. Umweg von 85 m zur nächsten Querung zugemutet.

Es ist schade, dass der im Ursprungskonzept enthaltene wunderbare Ring um die Altstadt für Radfahrer in den aktuellen Vorplanungen nicht mehr vorhanden sei.

Die Führung des Ruhrtalradwegs bleibt unverändert. Von der Brücke wird die Verbindung zum Ortskern (Werdener Markt) über die verkehrsberuhigte Brückstraße für Radfahrer wesentlich sicherer und bequemer, die Brückstraße wird auch in Gegenrichtung befahrbar. In Richtung Heidhausen wurde eine sichere Radwegführung von der Brücke über die Rittergasse zum Klemensborn vorgeschlagen, allerdings werden nur Wenige diese Verbindung nutzen.

Es fallen insgesamt etwa 20 Parkplätze weg. In der Abteistraße entfallen 37 Stellplätze. Das Halten an der Abteistraße müsse außerhalb der Stoßzeiten zugelassen werden. Dies würde die Situation im Klemensborn massiv entlasten.

Die Gegenüberstellung der Parkplatzangebote im Bestand und in der Planung ergibt einem Wegfall von 8 Dauerstellplätzen zugunsten von zwei zusätzlichen Anlieferzonen von ca. 42 m Länge (Vorlage 0519-2015-6A). Der Wegfall von 16 temporären Stellplätzen in der Brückstraße könnte auf der Südseite der Abteistraße durch Parken außerhalb der Spitzenzeiten ausgeglichen werden; das Problem ist dann nur, die benötigte rechte Fahrbahn um 16 Uhr wieder zu räumen.

Was passiert, wenn die künftig einzige Ein- und Ausfahrt durch einen Unfall oder einen Rohrbruch nicht befahrbar ist? Es gebe immerhin zwei Krankenhäuser in Werden, insofern wird eine Verlagerung der Verkehre ausschließlich in die Abteistraße - losgelöst von der Kostenfrage - für sehr bedenklich gehalten.

Die Situation wird gegenüber heute durch die Verkehrsplanung entschärft. Heute wäre z.B. bei einem Unfall die Brückstraße völlig zu, künftig stehen auf der Abteistraße drei Spuren zur Verfügung, die ein Ausweichen leichter ermöglichen. In die Quartiere rechts und links der B224 bestehen ab der Brücke jeweils zwei Ein- und Ausfahrten, die auch bei Vollsperrungen Umfahrungen ermöglichen.

Für die künftige Anlieferung der Geschäfte in der Abteistraße werden weite Umwegfahrten notwendig.

Auf der Nordseite der Abteistraße sieht die Planung eine Anlieferzone vor, im Süden ist wie heute ein kurzes Halten auf der Fahrbahn möglich. Beispiel dm-Markt: Heute hält der Lastwagen auf der linken Fahrbahn der Abteistraße, weil es keine Anlieferzone gibt; künftig findet der Lkw Anlieferzonen sowohl in der Abteistraße wie auch in der Brückstraße.

Kann die Altstadt nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes auch durch Sattelzüge angedient werden? Wie können künftig beispielsweise Öllieferungen in der nördlichen Abteistraße

erfolgen?

Auch künftig werden durch die Brück- und Heckstraße Sattelzüge zur Andienung der Supermärkte fahren. Dies seien aber nur sehr wenige Fahrzeuge pro Tag, was durch die Tempo 10-Regelung im Bereich des Marktes unbedenklich sei. Für Anlieferungen in der Abteistraße wird auf der nördlichen Seite eine Anlieferzone eingerichtet.

Die Busse, die auf der Abteistraße am Markt die Haltebucht in Fahrtrichtung Gustav-Heinemann-Brücke anfahren, blasen ihre Abgase direkt auf den Markt.

Der eigentliche Platz wird durch Pflanzungen und Modellierungen abgeschirmt.

Eine Planung für die Rittergasse fehlt, insbesondere die Möglichkeit, von der Laupendahler Landstraße aus nach links in die Rittergasse einzubiegen

Das Linksabbiegen in die Rittergasse wird erlaubt sein. Die Pflasterung am Kastellplatz muss nach Auskunft der Stadt überdacht werden.

Es sind Risse in den Hausfassaden durch den Schwerlastverkehr zu befürchten.

Heute können Lkw außerhalb der Stoßzeiten auf überbreiten Fahrbahnen durch die Abteistraße donnern. Das ist künftig wegen der veränderten Fahrbahnbreiten und Ampelphasen nicht mehr zu erwarten.

Das Café Werden dürfe nicht abgeschnitten werden.

Bereits bei dem heutigen Platzbereich konnte sich in den letzten Jahren ein rentabler Cafebetrieb angesichts der hohen Verkehrsbelastung nicht halten, was der häufige Wechsel der Pächter belegt. Mit der Umsetzung der Verkehrsplanung werden sich in Werden viel attraktivere Plätze für Cafes ergeben.

Die Durchführung des Weihnachtsmarktes muss bei der Planung des Marktplatzes berücksichtigt werden.

Ja, das wurde bereits von der Stadt zugesagt. Einbauten und Spielgeräte werden auch mit dem Werbering abgestimmt.

Michael Happe

WEITERSAGEN:

Dieser Eintrag wurde veröffentlicht in [Wird schon Werden](#) von [Gereon Buchholz](#). [Permanenter Link des Eintrags \[http://waddische.de/verkehrsplanung-argumente-und-gegenargumente-von-michael-happe/\]](http://waddische.de/verkehrsplanung-argumente-und-gegenargumente-von-michael-happe/) .

**Über Gereon Buchholz**

„Wird schon Werden“ ist seit 27 Jahren als Chronist in Werden mein Motto. Die häufige Frage „Was gibt’s Neues?“ habe ich gern beantwortet mit: „Das schreibe ich alles in der Zeitung.“ Stimmt so nicht ganz; aber mit diesem Blog kann ich nun schon eher sagen: „Schreibe und blogge ich alles.“

[Zeige alle Beiträge von Gereon Buchholz →](#)

3 GEDANKEN ZU “VERKEHRSPANUNG — ARGUMENTE AUS DER VERSAMMLUNG SOWIE GEGENARGUMENTE VON MICHAEL HAPPE”



Rainer Ringhoff
sagte am [3 September, 2015 um 21:04](#) :

Sehr geehrter Herr Buchholz,

die Gegner, damit meinen Sie die des Verkehrskonzeptes, reden die jetzige Situation nicht schön. Die Gegner des Verkehrsverlagerungskonzeptes haben Einwände in vielschichtiger Weise und wollen eine ähnlich schlechte oder noch schlechtere Situation so nicht hinnehmen. Es gibt aber Verbesserungsmöglichkeiten, die leider nicht auf die Tagesordnung kommen.

Der Vergleich Sekt oder Selters hinkt. Passender wäre: Selters bleibt, nur das Glas wird gewechselt.

Mit freundlichem Gruß

Rainer Ringhoff



Rainer Henselowsky

sagte am **31 August, 2015 um 20:04** :

Eigentlich dachte ich immer in den Werdener Nachrichten Journalismus der alten Schule vorzufinden . Unparteilichkeit , Sachkenntnis , Fairness und Differenzierung - das waren Attribute welche diese kleine Zeitung groß machten .

Leider verkommt sie mehr und mehr zu einem doch parteiischem Publikationsmedium für einen Stadtplaner ,der sich nicht einmal mehr Mühe macht seine Arroganz zu verbergen .

Bei diesem Absolutheitsanspruch auf die angeblich einzig wahre Sichtweise der Dinge sollten bei einem Presseorgan welches seine Aufgabe ernst nimmt alle Warnsignale angehen .

Hofberichterstattung machen schließlich schon genug andere .



Gereon Buchholz

sagte am **2 September, 2015 um 14:05** :

Sehr geehrter Herr Henselowsky: Wer die Menge Happe zusammenrechnet, könnte Ihrem Vorwurf zustimmen. Aber: In der Zeitung stand ein Interview, wobei die Redaktion kein Stichwort-Geber war, sondern Probleme und Fehler ansprach. Dazu stehe ich. Der lange Text allein von Michael Happe nun hier ist dem Umstand geschuldet, dass er so und so nicht in der Zeitung passte, und in der Tat dafür kein Platz war. Da sollte man die beiden Medien unseres Hauses nicht in einen Topf werfen. Wir kämpfen sehr engagiert für eine Diskussion möglichst vieler Bürger vor der Entscheidung; dazu können diese Thesen Grundlage sein. Neutral bin ich nicht, weil ich will, dass der Verkehr in Werdens Mitte besser wird. Die Differenzierung spricht aus meinem Vorspann zum Interview und dem Editorial unter Am Rande, vergangene Ausgabe: **“AUCH der Verkehr und sein Konzept in Werden sind in dieser Ausgabe wieder großes Thema. Es scheint nur noch Sekt oder Selters zu geben: Die Gegner reden geradezu verzweifelt die jetzige Situation schön. Es sei doch alles wunderbar. Geht’s noch! Und die Planer scheinen gar nichts an den Plänen verbessern zu wollen. Nur nicht anpacken! Quatsch! Von Anfang gab es Schwächen, die gute Ideen geradezu fordern. Natürlich geht der Schlenker am Café Werden so nicht. Da geht mehr: Her mit konstruktiver Kritik und Verbesserungsvorschlägen; und dazu gehört auch eine neue Parkraumwirtschaft, die Suchverkehr aus der Heck- bis Grafenstraße heraushält. Werden verdient Sekt, aber einen wohl abgestimmten. G.B.**