



**Vorlage  
- öffentlich -**

lfd. Nummer  
**0967**

Jahr  
**2012**

Geschäftsbereich  
**6B**

**Beratungsfolge**

**Sitzungstermin**

**Zuständigkeiten**

Bezirksvertretung für den Stadtbezirk IX	26.06.2012	Kenntnisnahme
Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung	05.07.2012	Entscheidung

**Betreff**

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Ortskern Essen-Werden

Datum: 05.06.2012

gez.: Stadtdirektor Best

**Beschlussvorschlag**

**Die Bezirksvertretung IX nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.  
Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, eine Bürgerinformation durchzuführen.**

**Sachverhaltsdarstellung**

Nach dem Abschluss des Moderationsverfahrens zur Grünen Harfe in Werden ist vom Rat am 12.07.2011 die Durchführung einer Verkehrsuntersuchung für den Ortskern Werden an die Verwaltung beauftragt worden.

Vor den Sommerferien 2011 wurde eine Leistungsbeschreibung und Angebotserstellung zu einem Verkehrsgutachten umgesetzt, so dass mit dem entsprechenden formellen Vorlauf Ende August 2011 eine Auftragsvergabe an das Ingenieurbüro Helmert aus Aachen in Kooperation mit BKR Essen und NTS Münster erfolgen konnte. Mit dieser Planungs Kooperation wurden Ortskenntnisse durch viele Jahre Planungsarbeit vor Ort mit fundierten Kenntnissen in den jeweiligen Fachgebieten gebündelt.

Ausgehend von der heutigen Verkehrsführung im Werdener Straßennetz wurden vorhandene Netzüberlegungen der Gutachter wie auch externe Vorschläge aus Politik (AK B224) und Verwaltung (inkl. EVAG) gesammelt und vorstrukturiert.

Es wurden verschiedene Lösungsansätze geprüft, die zu einer Reduzierung des Verkehrs im Ortskern Werden beitragen können. Zum einen wurden die Verlagerungsspielräume von Kfz-Verkehren auf andere Verkehrsträger quantifiziert. Zum anderen wurde für die verbleibenden Verkehrsströme eine Straßennetzkonzeption entwickelt, die in der Lage ist, die heutige Verkehrssituation zu verbessern sowie die prognostizierten Verkehrsmengen mit hoher Verkehrsqualität unter Berücksichtigung aller Nutzergruppen zu bewältigen.

Im vorgeschalteten Moderationsverfahren wurde deutlich, dass städtebauliche Aspekte in einem hohen Maße einbezogen werden müssen. Aufgrund der Enge des Raumes und der Funktion Werdens als Nebenzentrum wurden daher in der Untersuchung neben den verkehrlich-konzeptionellen Vorschlägen insbesondere kleinräumliche städtebauliche Lösungen erarbeitet.

Im Ergebnis wurden zwei Netzvarianten entwickelt, die in einer Vorzugsvariante münden. Im Rahmen der Arbeiten gab es aufgrund der Komplexität der Verkehrsabwicklung mehrere Varianten für die verschiedenen Teilgebiete Werdens. Die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten wurden mit den beteiligten

städtischen Dienststellen eingehend erörtert; die Entwürfe wurden verkehrstechnisch bewertet und auf die Leistungsfähigkeit dieser Planungen an Strecken und Knotenpunkten geprüft.

Im Folgenden werden die Verkehrskonzeption, die damit einhergehenden städtebaulichen Veränderungen, die Möglichkeiten einer Pflörtnerung, das optimierte ÖPNV-Konzept sowie die Auswirkungen dieser Gesamtplanung in einer Kurzfassung dargestellt.

### **Verkehrskonzeption (siehe Anlage 1)**

#### **Abteistraße / Brückstraße**

Die neue Planung basiert auf dem Grundgedanken, dass die Brückstraße vom Durchgangsverkehr entlastet und der Verkehr der Brückstraße (B 224) in der Abteistraße gebündelt wird. Hierfür ist es notwendig, die Einbahnstraßenregelung in der Abteistraße aufzuheben und die Abteistraße für Verkehre in beide Richtungen zu öffnen. Während die Abteistraße durch die Bündelung des Durchgangsverkehrs mehr belastet wird, werden sowohl die Brückstraße (Abschnitt zwischen Gustav-Heinemann-Brücke und Werdener Markt) als auch der Werdener Markt als zentraler Platz in Werden beruhigt und gewinnen an Aufenthaltsqualität. Die Brückstraße bleibt weiterhin einspurig für den MIV befahrbar, sie wird jedoch verkehrsberuhigt. Die heutige Einbahnstraßenregelung in der Brückstraße wird umgedreht.

Die Abteistraße verläuft zweispurig für die Verkehre Richtung Velbert, um den Verkehr nach der Kreuzung Gustav-Heinemann-Brücke / Laupendahler Landstraße schnell zu verflüssigen. Die Gegenfahrtrichtung ist kurzfristig (ab Werdener Markt) einspurig und wird nach der beidseitigen Bebauung der Abteistraße und vor der Kreuzung Kastellplatz auf zwei Spuren aufgeweitet. Auf Grund der engen Bebauung der Abteistraße ist es nicht möglich, die Abteistraße durchgehend vierspurig führen zu lassen, ohne dass Engstellen und Einschränkungen für den Fußgängerverkehr entstehen; an der Abteistraße erhalten alle Gehwege eine Mindestbreite von 2,50 m. Mit der Aufweitung vor der Brückenkreuzung wird dennoch gewährleistet, dass der Verkehr genug Aufstellungsfläche zur Verfügung hat und so doppelt so viele Fahrzeuge die Kreuzung überqueren können.

Die Bushaltestelle Werdener Markt bleibt bestehen. Um den Verkehr auf der Abteistraße nicht durch haltende Busse zu blockieren, wird Richtung Gustav-Heinemann-Brücke eine Busbucht eingeführt. In der Gegenfahrtrichtung hält der Bus auf der rechten Fahrbahn (Haltestellenkap). Da dort die Fahrbahn zweispurig ist, kann der Verkehr weiter fließen, ohne dass der stehende Bus diesen behindert. Auf Grund des hohen Fußgängeranteils am Werdener Markt (Hauptumsteigepunkt, Universität, Zugang zu Schulen) werden zwei Fußgängerampeln integriert. Diese beiden Überquerungsmöglichkeiten sollen den Fußgängern eine schnelle und bequeme Überquerung der Bundesstraße ermöglichen.

#### **Grafenstraße, Joseph-Breuer-Straße, Heckstraße**

Die Straßenführungen in der Grafenstraße, Joseph-Breuer-Straße und Heckstraße orientieren sich an der Bestandssituation. Es entsteht mit der Änderung der Einbahnstraßenregelung in der Brückstraße ein Altstadtring gegen den Uhrzeigersinn. Der Kreuzungsbereich Grafenstraße / Brückstraße wird durch die Beruhigung und die Fahrtrichtungsänderung entschärft und auch der Werdener Markt wird zusätzlich beruhigt. Die Kreuzung Grafenstraße / Brückstraße ermöglicht das Abbiegen in beide Fahrtrichtungen (Richtung Brückstraße sowie Richtung Brücke). Die nördlichen Anwohner werden durch den Altstadtring weiterhin direkt zur Gustav-Heinemann-Brücke geführt.

#### **Dückerstraße, Propsteistraße**

Im Bestand sind die Dückerstraße und Propsteistraße in beide Richtungen befahrbar. Das führt in beiden Straßen aktuell zwar zu Konflikten zwischen ruhendem und fließendem Verkehr und im Begegnungsverkehr. Allerdings wird auf eine Einbahnregelung verzichtet, da diese zu weiteren Wegen und zu Problemen mit der Busführung führen würde.

#### **Werdener Markt**

Aktuell wird der Werdener Markt von den Verkehren stark zerschnitten. In der neuen Straßenführung fällt von der Brücke kommend die Einbiegung und Linksabbiegermöglichkeit am Werdener Markt weg, um den Verkehr auf der Abteistraße zu bündeln und den Werdener Markt zu beruhigen. Die ehemaligen Linksabbieger am Werdener Markt können durch die neue Einbahnstraßenregelung in der Brückstraße direkt an der Kreuzung Gustav-Heinemann-Brücke/Laupendahler Landstraße auf den Altstadtring fahren. Die B 224 verläuft östlich des Werdener Markts Richtung Brücke wie heute zweispurig. Die rechte Spur wird allerdings oberhalb des Werdener Marktes zur Rechtsabbiegerspur in die Heckstraße und den Altstadtring.

### **Klemensborn / Bungertstraße / Kastellgraben / Rittergasse**

Die Einbahnstraßenregelungen des Klemensborn und der Bungertstraße werden umgedreht, wodurch Verkehre aus den südlich angrenzenden Wohngebieten zur Gustav-Heinemann-Brücke nicht mehr über den stark befahrenen Werdener Markt und die Brückstraße abgewickelt werden, sondern südlich zur Laupendahler Landstraße umgeleitet werden. Die Umleitung erfolgt über die Bungertstraße, Kastellgraben und Rittergasse zur Laupendahler Landstraße. Verkehre von der Brücke zum Klemensborn werden nun über die Abteistraße fahren und rechts in den Klemensborn abbiegen.

Für den von Süden kommenden Ortsbus wird hier eine extra Busspur in Gegenfahrtrichtung des MIV eingeführt, da dort eine neue Haltestelle für die neue Ortsbuslinie entsteht. Die Stichstraße im Kastellgraben wird aufgehoben, um den Kastellgraben mit der Bungertstraße zu verbinden. Hierzu muss der Platz vor dem heutigen Werdener Café verkleinert werden.

### **Kreuzung Gustav-Heinemann-Brücke/Laupendahler Landstraße**

Die Kreuzung erlaubt durch die Änderungen in der Brück- und der Abteistraße das Abbiegen in alle Richtungen.

Die Abteistraße ist auf insgesamt fünf Spuren an der Kreuzung erweitert, um ein leistungsfähiges Ein- und Ausfahren zu ermöglichen. Dabei stehen dem Verkehr vom Werdener Markt Richtung Gustav-Heinemann-Brücke zwei Spuren für das geradeaus Fahren sowie eine Spur für das Linksabbiegen zur Verfügung. Dies bietet dem Durchgangsverkehr (geradeaus) doppelt soviel Aufstellfläche, eine Verkürzung der Grünzeit und somit auch doppelt so vielen Fahrzeugen die Möglichkeit zur Überquerung der Kreuzung. Dadurch wird ein Rückstau vermieden bzw. verringert. Die Verkehre, die rechts in die Brückstraße abbiegen wollen, werden über eine separate, freifließende Rechtsabbiegerspur abgeleitet. Weiterhin bestehen zwei Fahrspuren für die Verkehre Richtung Velbert, dadurch wird der Verkehr nach der Kreuzung schnellstmöglich verflüssigt.

Die Laupendahler Landstraße (L 442) erweitert sich von einer Fahrspur zur Kreuzung hin auf zwei Linksabbiegerspuren (L 442 Richtung Gustav-Heinemann-Brücke) und einer sowohl Geradeaus- (Richtung Brückstraße) wie auch Rechtsabbiegerspur (Richtung Abteistraße). Die Gegenfahrbahn (Brückstraße Richtung L 442) bleibt einspurig. Für die Linksabbieger in die Rittergasse wird in einem kurzen Abschnitt die Fahrbahn zum Linksabbiegen aufgeweitet.

Die Fahrbahn auf der Gustav-Heinemann-Brücke behält ihre äußeren Abmessungen, es werden aber zwei Spuren für den geradeaus fahrenden Durchgangsverkehr sowie zwei Spuren für die Linksabbieger in die Brückstraße eingerichtet. Die Rechtsabbieger in die L 442 bekommen die Möglichkeit, vor der Kreuzung auf einer separaten Fahrspur abzubiegen. Die zwei Spuren für die Verkehre aus der Abteistraße erweitern sich nach der Kreuzung auf vier Spuren zur Einfahrung in die Kreuzung am Werdener S-Bahnhof.

Die Fahrbahn aus der Grafenstraße / Brückstraße wird auf zwei Spuren erweitert. Die rechte Fahrspur führt geradeaus auf die Gustav-Heinemann-Brücke. Die linke Fahrspur splittet sich in eine Linksabbiegerspur in die Abteistraße und eine Geradeausspur in die Laupendahler Landstraße auf. Die Linksabbieger von der Gustav-Heinemann-Brücke Richtung Brückstraße werden zunächst zweispurig geführt, die linke Fahrspur fällt vor der Kreuzung Grafenstraße /Brückstraße weg und die Abbieger müssen sich auf eine Spur einfädeln.

### **Propsteistraße / Heckstraße / Dückerstraße**

Die Verkehrsführung in der Propsteistraße, Heckstraße und Dückerstraße bleibt bestehen. Eine Einbahnstraßenregelung, die das Problem der engen Begegnungsverkehre behoben hätte, hätte den Nachteil, dass keine Ortsbusverbindung geschaffen werden kann.

### **Städtebau**

#### **Parkraumentwicklung im Ortskern**

Für die Anwohner und den Einzelhandel im Werdener Ortskern ist angesichts des bestehenden Parkraum Mangels ein wichtiger Aspekt, ob dieser durch das vorgeschlagene Verkehrskonzept entschärft werden kann. Die Gegenüberstellung der Parkplatzangebote im Bestand (ohne Baustelle) und in der Planung ergibt eine insgesamt positive Bilanz, mit einem Zugewinn in der Brückstraße, aber Verlusten in der Abteistraße. Ein temporäres Parken ist heute an der Brückstraße und künftig in der Abteistraße gegeben.

## **Verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen im Werdener Ortskern, im Sinne von stadtverträglichem Verkehr**

Das Verkehrskonzept schafft einen beruhigten Altstadtbereich sowie eine Verlagerung des Hauptverkehrsplatzes an die Gustav-Heinemann-Brücke. Zudem werden die Fußwege verbreitert, um mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu erreichen. Der Werdener Markt wird erweitert, neu gestaltet und erfährt durch die neue Verkehrsführung eine starke Lärminderung. Durch die Maßnahmen gewinnen die Altstadt und insbesondere der Werdener Markt an Aufenthalts- und Erlebnisqualität.

### **Platzentwurf Werdener Markt**

Ein wesentliches Defizit ist heute die Zerschneidung des Werdener Marktes durch die B 224, die zu einer starken Barrierewirkung führt. Da ein großer Teil in Insellage zwischen den Fahrspuren der B 224 liegt und somit verstärkt Lärm- und Luftbelastungen ausgesetzt ist, hat der Platz eine niedrige Aufenthaltsqualität.

Die bestehende Fußgängerampel zur Überquerung der Abteistraße bietet auf Grund der teilweise langen Wartezeiten eine schlechte Querungsmöglichkeit, was auch für die Querung der Brückstraße gilt.

Aus den Zielen der Verbesserung dieser Situation ergeben sich zukünftige Nutzungsanforderungen. Zu diesen Nutzungsbestimmungen zählt auch, dass die Bushaltestelle am Werdener Markt einen attraktiven Wartebereich erhält.

Eine weitere Anforderung an den Werdener Markt ist die Integration der Außengastronomie des Eiscafés und der Bäckerei. Weiter sollten Flächen für das Abstellen von Fahrrädern bereitstehen, sowie ggf. Park- und Haltemöglichkeiten für Pkw's. Da viele Geschäfte auch in diesem Bereich ansässig sind, ist es zudem wichtig, den Anlieferungsverkehr bei der Gestaltung des Platzes zu berücksichtigen.

Im Ergebnis werden die o.g. Nutzungsansprüche aufgegriffen, und der Werdener Markt wird so umgestaltet, dass ein räumlich wahrzunehmender Platz entsteht.

### **Pförtnerung**

Die Möglichkeit einer sogenannten Pförtnerung, d.h. die Regulierung des Zuflusses des Verkehrs in Richtung Werden, wurde im Rahmen des Gutachtens eingehend untersucht. Hierfür wurden an zwei Stellen, in Heidhausen und an der westlichen Kreuzung der Gustav-Heinemann-Brücke, entsprechende Signalisierungen simuliert. Es sind zwar räumliche Umverteilungen zu erwarten, nicht aber erhebliche Verkehrsentlastungen in der Summe.

Für das Werdener Zentrum wären von einer solchen Pförtnerung in der Nachmittagsspitze spürbare Entlastungen zu erwarten, insgesamt über den gesamten Tag jedoch nur geringe Effekte. Diese Pförtnerung würde jedoch von erheblichen Staus vor der Pförtnerampel begleitet, ~~in~~ von denen vorwiegend der Werdener Zielverkehr und auch die Buslinien 190, 169 und SB 19 betroffen wären. Daher stellt die Pförtnerung nur eine ergänzende Möglichkeit einer Verkehrslösung dar, die dann zum Zuge kommen könnte, wenn in Spitzenstunden Überlastungen (Staus) im Ortskern eintreten; dann könnten Pförtnerampeln temporär die Staus in Zonen außerhalb des Werdener Zentrums verlagern.

### **Konzeptideen ÖPNV (siehe Anlage 2)**

Ziele bei der Überarbeitung des bestehenden ÖPNV-Netzes waren, eine schnelle und häufige Verbindung zu benachbarten Stadtteilen und Nachbarstädten zu erreichen, sowie eine möglichst wirtschaftliche und flächenhafte Erschließung Werdens sicher zustellen, um mit einem attraktiven Angebot Verlagerungspotenziale vom MIV (motorisierter Individualverkehr) auf den ÖV (öffentlicher Verkehr) zu erzielen.

Das ÖPNV-Konzept setzt auf eine strikte Trennung der überörtlichen Verbindungs- und der örtlichen Erschließungsfunktion.

### **Stadtteilübergreifende Linien**

Die überörtlichen Linien laufen alle gebündelt auf der B 224 und nehmen somit den jeweils direkten Weg durch Werden, um Fahrtzeiten so gering wie möglich zu halten. Der Linienverlauf 169 wird nicht verändert und bleibt wie in der aktuellen Situation bestehen. Die Linie 190 wird gestrichen, was dem neuen Ortsbus zugute kommt, der Teilabschnitte der Linie 190 übernimmt. Die Verbindung/Strecke zur Ruhrlandklinik wird nicht mehr angeboten, da die Nachfrage gering ist. In Absprache mit der Ruhrlandklinik und einer finanziellen Beteiligung an den Zusatzkosten ist u.U. eine Linienverlängerung

möglich. Vom S-Bahnhof Werden wird die Linie 180 über den Werdener Markt direkt zum Schwarzen geführt. Die Linie 180 wäre somit eine durchgehende Direktverbindung zwischen Kettwig, Werden und Kupferdreh. Der SB 19 bleibt ebenfalls wie bisher bestehen und wird nur um einen zusätzlichen Halt am Heidhauser Platz erweitert.

Die Taktungen der Linien 169 und SB19 bleiben bestehen. Die Linie 180 soll alle 20 Minuten fahren und wird an die Abfahrtszeiten der S-Bahn angepasst. Als Ergebnis sind die Verbindungen zu den Nachbarstadtteilen Kettwig und Kupferdreh deutlich schneller und die guten Verbindungen zu den restlichen Orten bleiben bestehen. Auf der B 224 wird die bestehende sehr gute Taktung noch weiter verstärkt werden.

### **Ortsbussystem**

Um die Wohngebiete in Werden, Fischlaken und Heidhausen zu erschließen, wird ein Ortsbussystem eingeführt. Dieses besteht aus einer Ringlinie, die vom S-Bahnhof ausgehend in beiden Richtungen befahren wird. Die nördlich der B 224 liegenden Wohngebiete werden über die gleiche Linienführung wie der heutige Linienweg der 180 erschlossen; vom Schwarzen wird die Ringlinie bis zum Heidhauser Platz fortgesetzt. Über die Grüne Harfe und An der Braut geht der Weg weiter zur Barkhovenallee und zum Klemensborn, um wieder zum Werdener Markt zurückzukommen. Zwischen Bungert- und Abteistraße wird der Bus über eine separate Busspur gegen die Einbahnstraße geführt; die Befahrbarkeit dieses Abschnitts soll nach Baustellenende noch von der EVAG geprüft werden.

Südlich der B 224 fährt der Ortsbus direkt von der Abteistraße in den Klemensborn ein, ohne über die Keller- und Albermannstraße zu fahren. Um den Werdener Markt als Haltepunkt zu stärken und den ÖPNV-Nutzern auch die Möglichkeit zu bieten, am Werdener Markt aussteigen zu können, wird im Klemensborn ein neuer Haltepunkt entstehen. Die neue Linie folgt danach dem Klemensborn und der Barkhovenallee weiter bis zur Straße An der Braut um dort abzubiegen. Dadurch entsteht eine neue Haltestelle „Grüne Harfe“, die das spätere Baugebiet erschließen kann. Weiter befährt die Linie die Straße Grüne Harfe und biegt links auf die Heidhauser Straße ein Richtung Haltestelle Am Schwarzen. Am Heidhauser Platz sowie Am Schwarzen gibt es dann Anschluss an die restlichen Linien, bevor die Linie in den nördlichen Teil der Strecke (heutige Linienführung 180) übergeht.

### **Bürgerbus**

Ein Bürgerbus könnte die Ortsbuslinie ergänzen, dies ist allerdings in erster Linie abhängig von der Gründung und den Zielsetzungen eines Bürgerbusvereins. Für die Fahrgäste des Bürgerbusses würden zusätzliche Fahrtkosten entstehen, da die Fahrkarten der EVAG für diesen nicht gelten. Zudem ist ein umfangreicher Stamm ehrenamtlicher Fahrer erforderlich, um die Durchführung zu gewährleisten.

Für eine mögliche Ergänzung des Ortsbussystems wurden Vorschläge zur Linienführung in den Konzeptideen mit aufgegriffen. Ausschlaggebend ist aber auch hier die Fahrgast-Nachfrage, die kritisch gesehen wird.

### **Auswirkungen im Abgleich mit dem Ratsbeschluss vom 12.07.2011**

#### **Verkehrliches Minderungsziel im Ortskern von Essen Werden**

##### Minderung durch die Umweltzone:

Genaue Aussagen zu den verkehrlichen Minderungen durch die Umweltzone werden erst 2013 möglich sein. Allerdings sind im Zeitraum 2007 bis 2009 an den Messstationen im Ruhrgebiet im Mittel Entlastungen von 7% beim Feinstaub und 2% beim Stickstoffdioxid zu erkennen.

##### Minderung durch den ÖPNV:

Durch das neue ÖPNV-Konzept und vor allem durch die neue Ortsbuslinie kann eine Verkehrsreduzierung von bis zu 1% erreicht werden.

##### Minderung durch eine Ortskernentlastung:

Erhebliche Entlastungen wie bereits beschrieben sind am Werdener Markt und in der Brückstraße zu erwarten. Allerdings werden die Belastungen in der Abteistraße stark zunehmen. Eine Verkehrsreduzierung von 25 % im Ortskern ist wegen des hohen Anteils von Quell- und Zielverkehr weder durch eine Ortsumgehung noch durch die ausgewählte Netzkonzeption zu erreichen.

Pförtnerampeln in Heidhausen und am Bredeneyer Berg zur Begrenzung des Durchgangsverkehrs:

Die Einführung einer Pförtnerampel in Heidhausen hätte zur Morgenspitze nur eine geringe Wirkung und würde auch den Zielverkehr nach Werden treffen. Dies hätte zur Folge, dass lange Staus entstehen. Eine Pförtnerampel am Bredeneyer Berg hätte bei einer geringen Drosselung ebenso nur eine begrenzte Wirkung, da nur ein Viertel des Verkehrs Durchgangsverkehr ist. Bei einer stärkeren Drosselung würde der Zielverkehr nach Werden empfindlich getroffen werden.

**Optimierung des örtlichen ÖPNV**

Mit dem neuen ÖPNV-Konzept wird ein Ortsbussystem eingeführt, das eine bessere Flächenerschließung sowie eine dichte und abgestimmte Taktung hat. In dem neuen Konzept werden auch die überörtlichen Buslinien optimiert. Hauptkriterium ist hier eine Abstimmung mit den Fahrzeiten der S-Bahn.

**Einführung eines Bürgerbusses**

Ein Bürgerbus könnte das Liniennetz der EVAG ergänzen, ist aber vom Bürgerbusverein abhängig (s.o.). Die Wirkungen eines Bürgerbusses sind allerdings nur begrenzt. In dem ÖPNV-Konzept ist dieser daher nicht berücksichtigt. Es liegen aber Vorschläge für die Linienführung in den Konzeptideen vor.

**Erweiterung der Umweltzone Ruhr**

Die Erweiterung der Umweltzone Ruhr ist am 1.1.2012 in Kraft getreten.

**Einhaltung der Luftgrenzwerte für PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub>**

Aussagen zu diesem Ziel können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden, da eine Überprüfung in Form einer Simulation noch aussteht.

**Maßnahmen zur Lärminderung**

Durch eine Geschwindigkeitsoptimierung sowie lärmarmen Asphalt und Schallschutzfenster in der Abteistraße kann die Lärmbelastung für die Anwohner gesenkt werden.

**Fazit**

Allgemein lässt sich festhalten, dass von dem Verkehrskonzept positive Wirkungen für den Werdener Ortskern, die Altstadt, die Anwohner und den Einzelhandel ausgehen. Das Ziel einer Verkehrsentslastung um 25% im Ortskern wird jedoch beim Beibehalten des heutigen Verkehrsverhaltens nicht erreichbar sein, denn die Verkehrsprobleme gehen zu einem überwiegenden Teil von den Werdener Bürgern selbst aus. Angesichts des geringen Durchgangsverkehrs hätten auch Ortsumfahrungen zwischen Heidhausen und Schuir nur begrenzte Entlastungseffekte.

Die Prognose für das Jahr 2020 ergibt, dass durch die Neubauprojekte in Werden und Heidhausen keine generelle Verkehrszunahme zu erwarten ist, weil die Abnahme der Bevölkerung und der Bau der A 44 gegenläufige Effekte mit Entlastungen und Verlagerungen mit sich bringen werden.

Die ausführlichen Ergebnisse sind dem Bericht zum Verkehrsgutachten im Ratsinformationssystem zu entnehmen.

- Anlagen: 1. Straßenentwurf Ortskern Werden  
2. Netzkonzeption ÖPNV

**Gesamtkosten / Folgekosten**

(Kostenberechnungen, Finanzierung und Veranschlagung siehe Anlage(n) \_\_\_\_\_).

- 1. Investitionen / sonstiger einmaliger Aufwand:** Ja  Nein
- 2. Kalkulatorische Kosten:** Ja  Nein
- 3. Personalkosten (z.B. Stellen, Stellenanteile, sonstige Personalkosten):** Ja  Nein

4. Sachkosten / sonstige Kosten:

Ja  Nein

5. Vorlagenvorprüfung erforderlich:

Ja  Nein