

Verkehrskonzept Werden-Mitte

Das Verkehrskonzept widerspricht m.E. im Wesentlichen per Definition dem Schutzziel des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Das BimSchG. hat zum Ziel, Zitat:

Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

Vorbeugen ist das gesetzliche Ziel.

Das Verkehrskonzept Werden-Mitte hingegen beugt nicht vor, sondern verteilt bzw. verlagert die verbleibenden schädlichen Umwelteinwirkungen und den „Hot Spot“ im Ortskern Werden-Mitte zu Lasten der Werdener Bewohner nur anders.

Es handelt sich um ein reines Verkehrsverlagerungskonzept.
Diese Tatsache ist durch das Gutachten vom 29.11.2012 belegt !
Nichts wird nachhaltig besser, es bleibt nur anders schlecht .

Die für die Stadtverwaltung Essen finanzierbaren Teilkosten gemäß Haushaltsfreigabe 2016/2017 rechtfertigen nicht die Verhältnismäßigkeit. Die Stadtverwaltung Essen versucht mit aller konfrontativer Behörden-gewalt, das Verkehrsverlagerungskonzept durchzusetzen.

„ Ist der Weg auch falsch und steinig, Hauptsach‘ ist, wir sind uns einig. “
(Zitat OB Rommel, frei angewendet)

Alternativvorschläge zur vorh. Konzeptplanung „Werden 2020“

Das temporäre Alternativkonzept hat folgende Ziele:

Werden-Mitte soll ruhiger und attraktiver werden durch folgende Maßnahmen:

- Verlangsamung des Durchgangsverkehres in Werden,
- Verflüssigung durch Beseitigung der Ausgangshinderungen,
- deutliche Erweiterung des Parkplatzangebotes,
- deutliche Verdichtung von Bäumen und Sträuchern zur Verbesserung des Kleinklimas,
- Reduzierung des Durchgangsverkehres bei Erreichen der gesetzlichen Schadstoff-Maximalwerte durch Zufahrtsbeschränkung,
- Ausweisung eines verkehrsrühigen „Shared Place“ im Ortskern Werden,
- Verbesserung und Sicherungsmaßnahmen für die Fußgänger- und Radübergänge,
- bessere Erreichbarkeit der Abteikirche als auch der Folkwang-Hochschule für Fußgänger und Fahrradfahrer,
- sofortige Machbarkeit der Umsetzung.

Diese wesentlichen Ziele wurden bereits vor 4 Jahren definiert, haben nichts von ihrer Aktualität und Notwendigkeit verloren und können unter www.b224werden.de eingesehen werden.

Durchfahrtverkehr, innerörtlicher Verkehr

Die jetzige verkehrliche Situation in Werden ist unbefriedigend. Dies gilt insbesondere für Bewohner und Fußgänger.

Nachhaltiges Ziel muss sein, den Durchfahrtverkehr von ca. 10.000 Verkehrsbewegungen aus Werden, Fischlaken und Heidhausen auszulagern. Hierzu liegen mind. 3 Varianten zur Umfahrung vor.

Die Umsetzung einer Umgehung ist eine Zukunftsaufgabe!

Es muß temporäres Ziel werden, den Durchgangsverkehr zu verlangsamen und einen annähernd fließenden Verkehrsflussausgang insbes. zum Zeitpunkt der „Rush-Hour“ u.a. durch tageszeitorientierte Ampelschaltungen zu erreichen. Der Fachverband Fußverkehr Deutschland empfiehlt auch für Hauptverkehrs- und Durchfahrtstraßen die Einführung von 30 km/h-Bereichen. Welcher Ort eignet sich dafür besser als Werden-Mitte?

Die Richtlinien Stadtstraßen 2006 beschreiben, Zitat:

Dabei wird es vielfach ...notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren.

Der Gesundheit der Bürger und Bewohner ist Vorrang einzuräumen.

Warum kommt es insbesondere zurzeit der Rush-Hour zum erheblichen Rückstau auf der Brückstraße? Nach meinen täglich sich wiederholenden Erfahrungen sind dafür 4 Fakten verantwortlich:

1. Lade- und Parkvorgänge in der Brückstraße selbst,
2. Ampelanlage am Rathaus Werden,
3. Ampelanlage kurz vor der Brücke,
4. Ampelanlage hinter der Brücke i.Rtg. Bredeney.

Und genau hier kann man heute schon verbessernde Änderungen vornehmen!

Die Einrichtung einer 30 km/-Zone gilt auf der B 224 von der Marienschule bis zur Brücke, die Geschwindigkeit wird durch Hinweis-Anzeiger angegeben. Durch breit angelegte Schwellenausbildungen (S. auch Fußgängerüberwege) wird der Verkehrsfluss innerorts gezielt verlangsamt.

Reduzierung der Fahrzeugrollgeräusche mittels OPA-Asphalt.

Dieser beginnt auf der B 224 in Höhe der Marienschule und endet an der Brücke und führt zudem bis mind. 50 m in die Nebenstraßen Klemensborn, Bungertstr. Heckstraße, Grafenstraße, Probsteistraße. Dadurch wird zwar nur eine geringe Reduzierung des Schalldruckpegels erreicht, ist aber kostenmäßig im Vergleich zur üblichen Verschleißdecke vertretbar.

Gesetzlich zulässig wird der Schalldruck in einer Höhe von 4 m über dem Gehweg/Terrain vertheoretisiert festgestellt. Jedem Sachkundigen ist aber bekannt, dass der Schalldruck mind. 3 – 5 dB (A) in Personenhöhe tatsächlich hörbar und messtechnisch lauter ist. Auch Überlagerungsmessungen von unterschiedlichen Schallquellen finden in Essen nicht statt.

Begrenzung der Schadstoffbelastung

Der Verkehrsflusseingang wird nach den gesetzüberschreitenden Schadstoffbelastungen reguliert, ggfls. durch Pfortnerampel an den Ortseingängen von Werden, auch wenn sich allein aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung kaum noch eine Grenzwertüberschreitung einstellen wird.

Es ist nicht nur eine Frage des Schadstoffausstoßes, sondern auch eine Frage des Luftaustausches.

Bürgerbusse

Die Einführung von Bürgerbussen in Werden, Fischlaken und Heidhausen ist eine eigenständige, längst überfällige Maßnahme, dient der Schadstoffreduzierung und hat kausal nichts mit dem Verkehrsverlagerungskonzept zu tun.

Eine „Verzahnung“ bzw. „Abhängigkeit“ mit dem Verkehrskonzept ist rein strategisch und bei objektiver Betrachtung abwegig.

Der Luftaustausch in Werden-Mitte ist lagebedingt nicht optimal.

Daran kann auch das Verkehrsverlagerungskonzept nichts ändern. Werden bleibt in ungünstigen Witterungslagen und der Rush-Hour somit ein Schadstoffschwerpunkt, manifestiert für die nächsten 50 Jahre, gerade durch das Verkehrskonzept.

Bekanntlich dient die B 224 zwischen Velbert und Essen gerade in Werden als „navigempfohlene“ Abkürzung zwischen der A 44 zur A 52 bzw. A 40.

Sofortige machbare und lufttechnisch verbessernde Maßnahmen wären z.B.:

- ausnahmsloses LKW-Fahrverbot über 7,5 to usw.,
- sofortiges Nacht-Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr,
- Einsatz von Hybrid/Elektro-Bussen der EVAG und der Bahn,
- sofortige Realisierung von Pfortnerampeln an den Werdener Eingangszonen.

Machbare Lärmvorsorge

Insbesondere an sonnigen Wochenenden ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Feststellung von Motorrädern mit manipulierten Auspuffanlagen, so wie es andere Gemeinden schon längst durchführen, sind präventiv zu veranlassen.

Kreisverkehr auf bzw. vor der Gustav-Heinemann-Brücke

Ein Kreisverkehr hat den Vorteil der gewollten Verlangsamung des fließenden Verkehrs und eine deutliche Verbesserung des ortsteileintretenden bzw. – verlassenden Verkehrs an der kritischen Brück- und Abteistraße.

Die damit verbundenen Risiko-, Schadstoff- und Lärminderungen sind bekannt.

Ein stetiges Ein- und Ausfahren ist ermöglicht.

Der Kreisverkehr ist annähernd kreuzungsfrei.

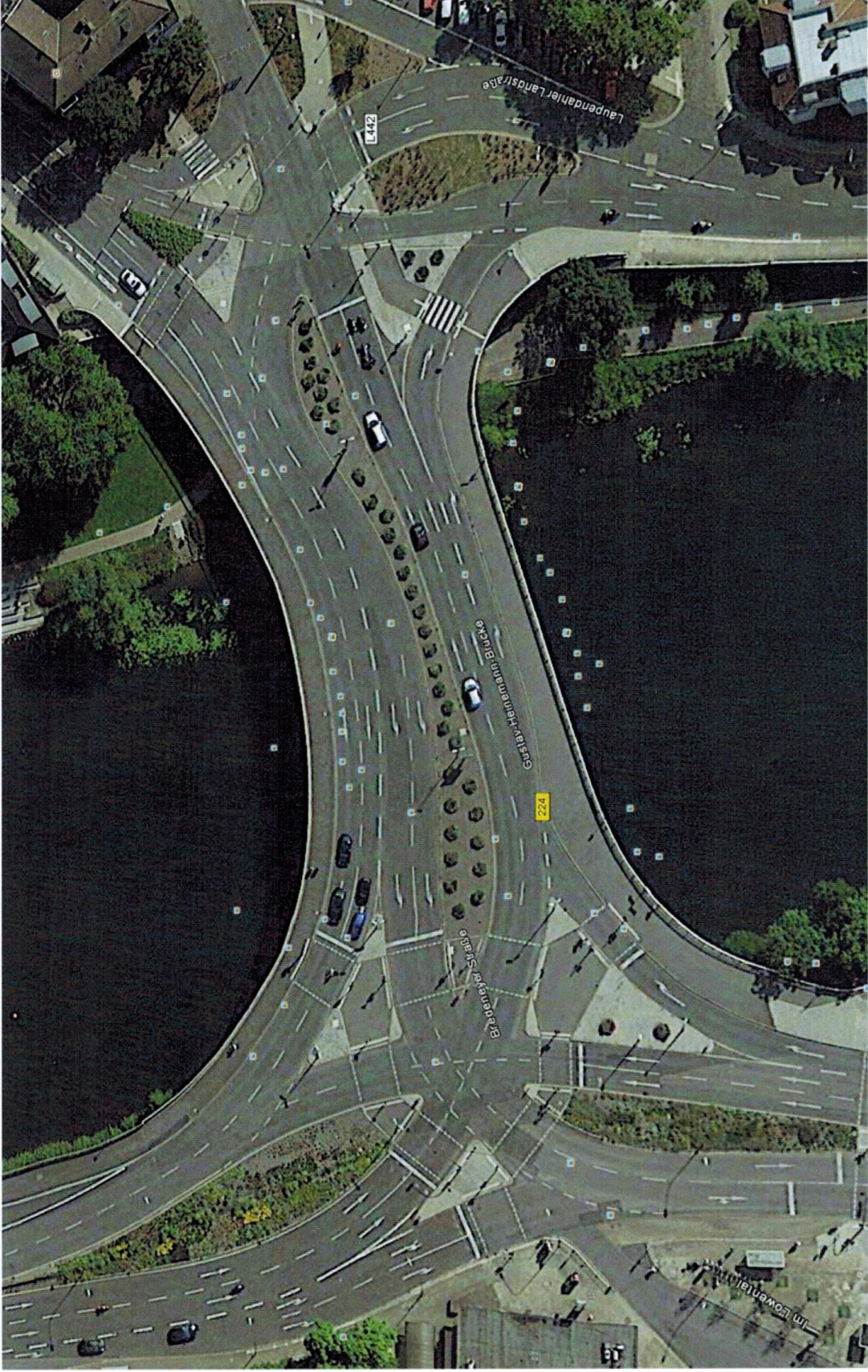
Insbesondere der fließende Ausgangsverkehr aus der Brückstraße verbessert sich.

Damit werden auch ampel- und übergangsbedingte Rückstaus in der Brückstraße, manchmal bis weit hinter dem Rathausplatz, deutlich reduziert.

Eine Fußgänger- und Radwegbrücke verbindet den U-Bahnhof mit der Brück- und der Abteistraße.

Die Treidelgasse kann die Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Brückstraße und Laupendahler Str. ermöglichen.





Parken in Werden

Das Parkplatzangebot in Werden-Mitte ist sehr unbefriedigend.

Das städtische Verkehrsverlagerungskonzept Werden-Mitte zeigt keinerlei Verbesserungen im Hinblick auf die Parkmöglichkeit auf.

Der Abbruch des Parkdecks in der Josef-Breuer-Straße war unnötig und überhastet und wird von den Parkplatzsuchenden als Verlust gewertet.

Genau an dieser Stelle fehlen massiv Parkmöglichkeiten. Es wäre sehr wünschenswert, wenn hier Ersatzmaßnahmen realisiert werden.

Bis zum heutigen Tage ist es nicht möglich, von Seiten der Stadt Essen zu erfahren, was mit der Fläche der ehem. Werdener Feintuchwerke geplant ist.

Städtebauliches Ziel muß es sein, die feingliedrige Silhouette von Werden insbes. am „Werdener Entrée“ zu erhalten. Reine Nutzbauten dürfen das Ortsbild nicht prägen. Es wäre gestalterisch ein Fauxpas, die Bewohner und Gäste mit einem mehrgeschossigen Parkhaus z.B. am Kastellgraben zu empfangen.

Somit sollten an beiden Eingängen zu Werden-Mitte das Parkplatzangebot deutlich erhöht (Krankenhäuser, Altenwohnheime, Schulen, Abteikirche, Ortskernnähe) visuell unauffällig verbessert werden. Insofern schlagen wir für Werden-Mitte folgende Verbesserung vor:

1. Errichtung eines dem Straßengefälle angepaßten Doppelstock-Garagenhauses auf der Fläche der Feintuchwerke
2. Doppelebene am Bahnhof Werden, unterhalb der Brücken (Beispiel Daimler Stuttgart)
3. Parkfläche Kastellgraben
4. Innerörtliche Änderungen.

Nachfolgend werden Details beschrieben.

1. Das Parkhaus Tuchmacherwerke soll in seiner Höhe nicht betont werden,
 - Ziel ist es, annähernd eine Verdoppelung des Parkangebotes zu erreichen.
 - keine massiven umlaufenden Brüstungen/Anfahrtschwellen höher als 30 cm,
 - keine Oberdecküberdachung,
 - Alle Parkplätze werden gebührenpflichtig,
(Ein sogen. „Brötchentarif“ wäre für Kurzparker und für die Werdener Kaufkraft hilfreich)
 - das untere Deck dient vorrangig für Dauerparker/Mieter/Krankenhausmitarbeiter,
 - das obere Deck dient vorrangig der Allgemeinheit,
 - obere Ebene höhengleich wie jetzige Auffahrt,
 - untere Ebene höhengleich zur Anfahrt B 224,
 - Die Lastannahmen für das „Oberdeck“ werden auch für die Alternativbenutzung z.B. als „Kirmesfläche“ o.ä. ausgewiesen,
 - das Parkhaus muss 2-seitig offen sein und viel natürlichen Lichteinfall ermöglichen,
 - die untere Ebene wird in tageslichtähnlicher Lumenstärke durch künstliche Belichtung mittels Fotovoltaik-Elementen und LED-Beleuchtung ausgelegt,
 - mittelhohe Sträucher zwischen dem Bürgersteig B 224 und der Versickerungszone,
 - Die RW-Entsorgung erfolgt teilweise über Drainagen und über ein Versickerungsbecken, Klärbegrünung, etw. kleine Staustufen, mit Überlauf in das städtische Entwässerungssystem.

2. Doppelebene unterhalb der Brücke Ruhrtalstraße am Bahnhof Werden.

- Diese Parkplätze können für Bahnpendler, Sportstättenbesucher als auch Werdener Besucher genutzt werden. Bei einer jetzt vorhandenen gemittelten lichten Höhe von ca. 5,50 m und einer Bodenabsenkung von ca. 0,50 m lassen sich hier 2 Parkebenen errichten = ca.-Verdoppelung der Stellplätze. Belichtung, Beleuchtung, Parkgebühren wie vor.

3. Parkebene Kastellgraben

- Die vorhandene Parkfläche wird an der tiefsten Höhe (Kastellgraben) um ca. 1,00 tiefer verlegt. Darauf wird eine 2. Ebene für das Parken eingerichtet.

Die Einfahrt der tiefen Ebene erfolgt von der Ecke Rittergasse/Kastellgraben, die Einfahrt auf das „Oberdeck“ erfolgt auf der Seite Laupendahler Landstraße. Auch hier kann man annähernd eine Verdoppelung der PKW-Stellflächen erzielen.

Ziel muss es sein, kein klassisches Parkhaus zu errichten!

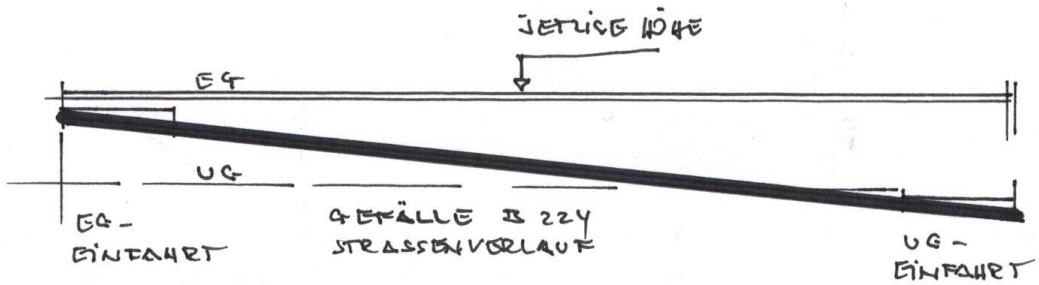
Der gesamte Baukörper muss so niedrig sein, so viel natürliches Licht für die Wohnhäuser, so viel Fassadenbegrünung vor dem Stützensystem des Parkdecks wie möglich, zu realisieren.

4. Beibehaltung aller derzeit vorhandenen Parkstreifen auf allen Ortskernstraßen.

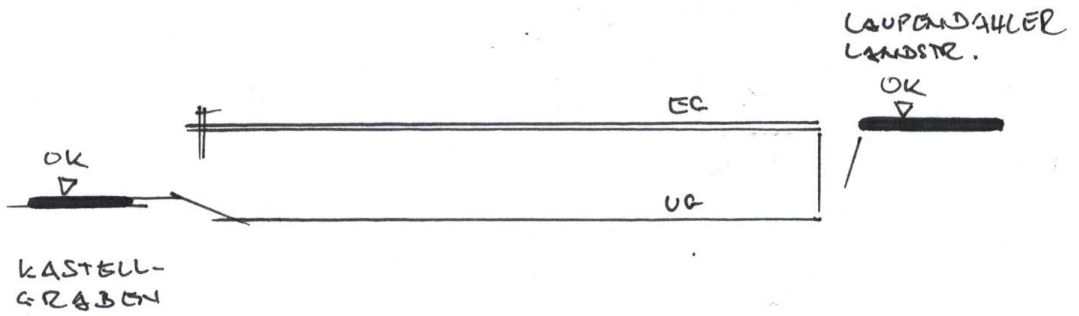
- Soweit möglich, Verbesserung der Ein- und Ausparksituationen für Straßenparkflächen durch Schräganordnung ,z. B. in der Brückstraße und vor der Abteistraße 20/22.

SYSTEMSCHNITTE

FEINTUCHWERKE (1)



KASTELLGRABEN (3)

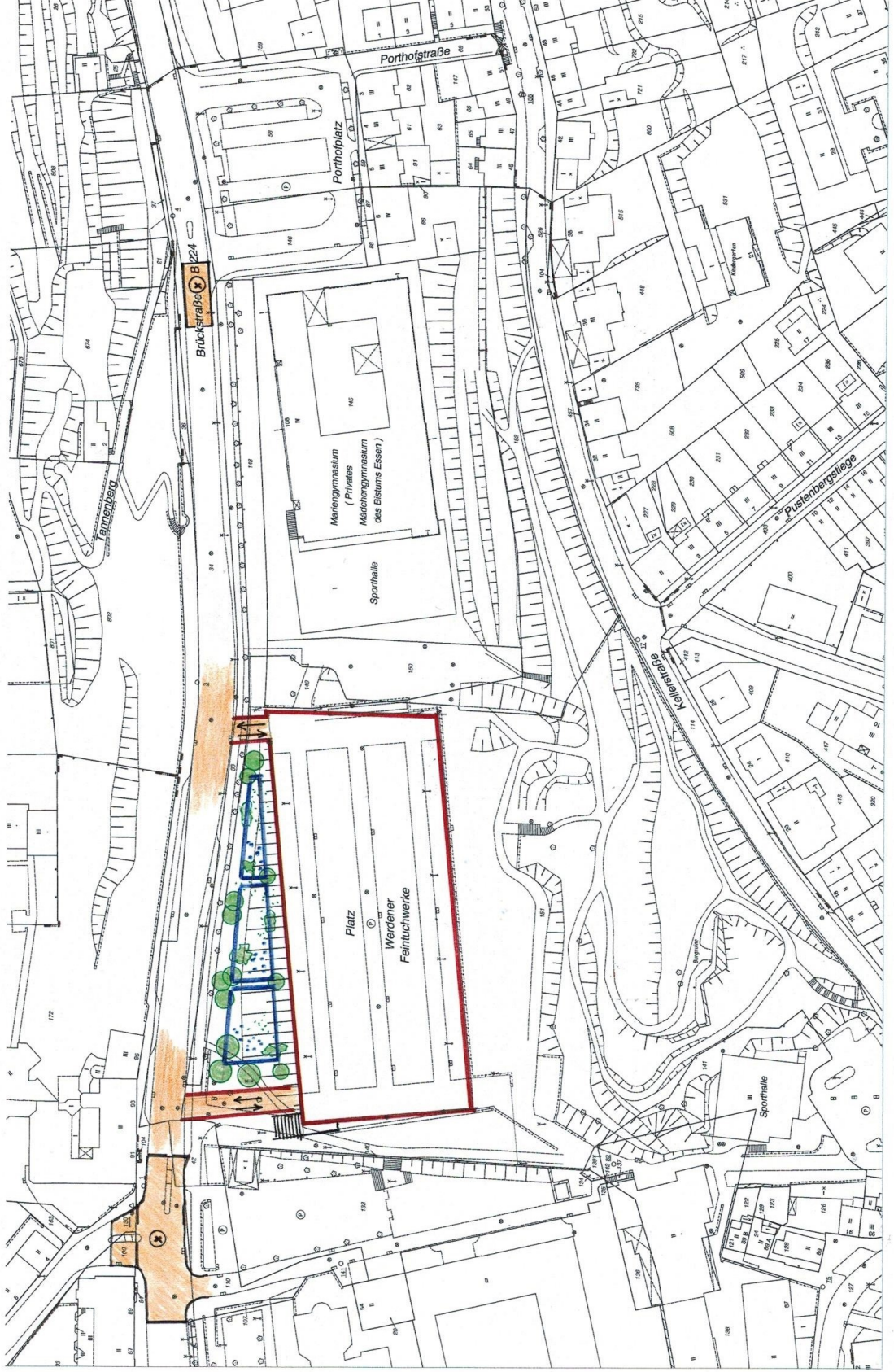


KARTEN UND PLANE DER STADT ESSEN

Karte: K1470

Maßstab 1 : 1000

Bemerkung:







Mercedes-Benz zentrale Werk Untertürkheim

Besucheranmeldung
Visitor Registration

Daimler
Mercedes-Benz
-Passat
-Nissan

ZONE
Parken in
gekennzeichneten
Flächen erlaubt

S 10722

KARTEN UND PLÄNE DE

Karte: K1470

Maßstab 1 : 500



„Share Place „ in Werden-Mitte

Ziel ist es, eine mitten in Werden vorhandene Fläche für Bürgerveranstaltungen auszuweisen, der nicht durch Lärm, Schadstoffe, Verkehrsgefährdung dominiert wird und zum gemütlichen Verweilen animiert.

Der sogen. geplante „Shared Pace“ (hier = teilender Platz) auf der Fläche des neuen „Werdener Marktes“ weist umfangreiche, durch Gutachten belegte negative Aspekte auf, die förmlich dazu drängen, Alternativgedanken zu entwickeln.

Gesetzeswidriger Verkehrslärm, neu geplanter Schadstoffschwerpunkt, Verkehrsbewegungen von ca. 30.000 PKW/LKW lässt keine angenehme Atmosphäre entstehen. Die erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger ist gegeben. Die Schadstoff- und Lärmbelastung für einen Kinderspielplatz überschreiten die Max-Werte für Industrie- und Gewerbeflächen.

Insofern schlagen wir für den Werdener Ortskern eine andere Fläche vor:

Zentrale und ruhige Lage im Werdener Ortskern, zwischen dem Parkplatz Tuchmacherwerke, der Abteikirche und der Folkwang-Hochschule.

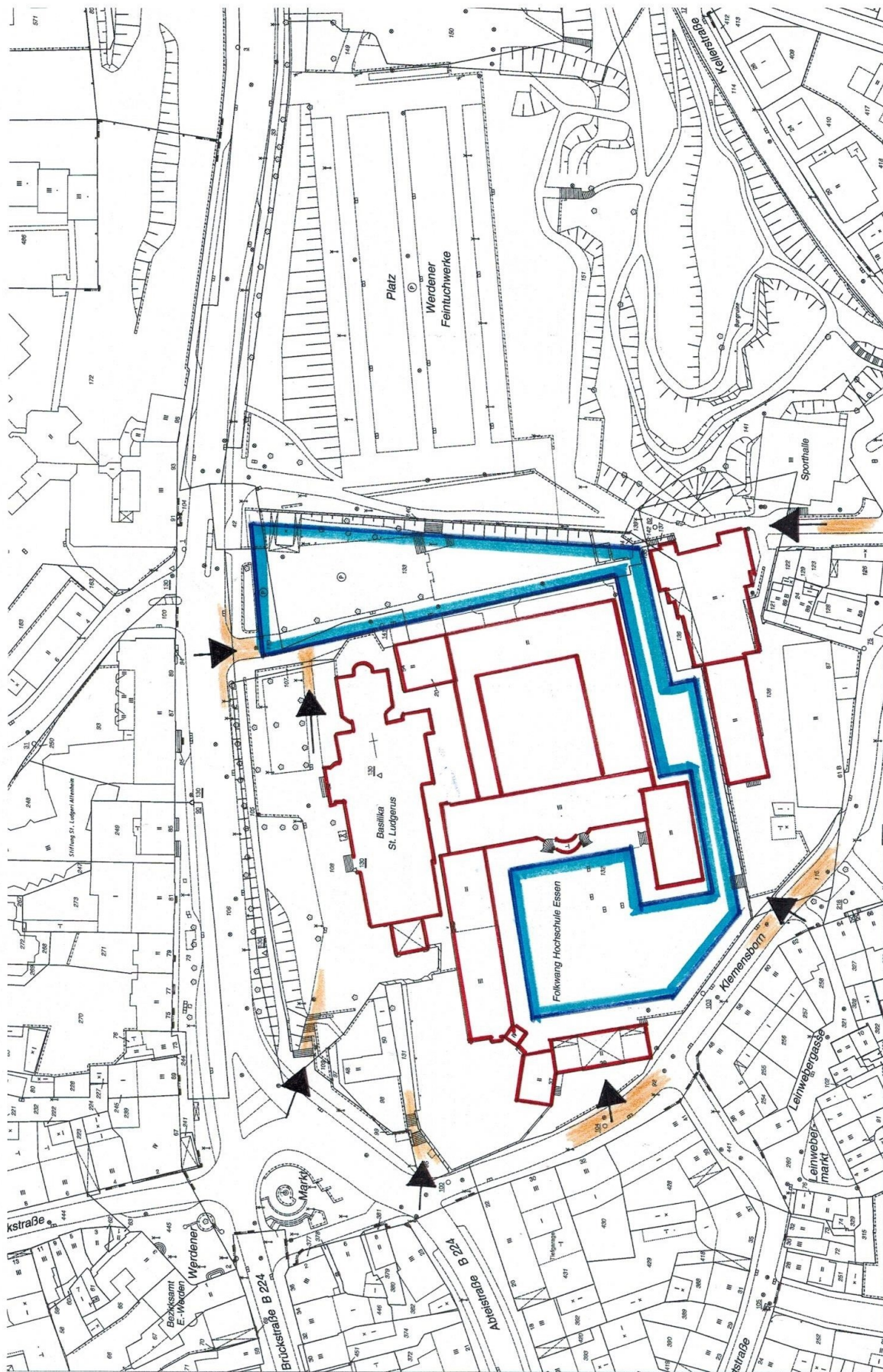
- abseits der Verkehrsbelastung von Werden,
- sehr gute Beschickung durch mehrere Eingänge,
- keine Gefahren resultierend aus peripherem Durchfahrtverkehr,
- keine Verkehrslärmbelästigung für Nutzer und Besucher,
- keine Schadstoffbelastungen für Nutzer und Besucher,
- umfangreiche Parkplätze direkt nebenan,
- verkehrstechnisch mehrseitig bestens erreichbar,
- fußläufig sehr gut von mehreren Seiten erreichbar,
- zu allen Seiten sind Fluchtwege vorhanden,
- mehrfach nutzbar als Markt, Parkplatz, Ausstellungen, Begegnungsflächen,
- deutlich erlebbar größere Fläche als der „neue Markt“.

KARTEN UND PLANE DER STADT ESSEN

Karte: K1530

Maßstab 1 : 1000

Bemerkung:



Fußgängerführung und Möglichkeiten

Ziel ist es, alle Wege (für Fußgänger, Radfahrer, Schüler/innen und Studenten/innen, Gäste, Busbenutzer) in Werden visuell und technisch fußläufig besser zu vernetzen.

Die Verbindung vom Bahnhof zum Werdener Ortskern wurde bereits beschrieben.

An den sich bedingt durch naheliegenden Nutzungsobjekten seit Jahrzehnten eingebürgerten Überwegen (=„Trampelpfade“) werden deutliche Verbesserungen notwendig und in die Überlegung einbezogen. Diese sind einmal „die Hölle“ zum anderen die „Verlängerung der Hufergasse“.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland empfiehlt ein barrierefreies Wegenetz und begründet dies auch folgend, dass das Zu-Fuß-Gehen insgesamt als System verstanden und auch so geplant werden muss.

Die jetzigen Straßenübergänge oder/und „Zebrastreifen“ werden deutlich verbreitert, aus der Fahrbahnebene um ca. 5 cm angehoben (**X**). Das allein betrachtet, sorgt bereits für eine deutliche Verkehrsflussverlangsamung.

Die Befestigung erfolgt als kaminrot-eingefärbte geschlossene Betonsteinfläche in SLW 90, die sich in Höhe, Farbe und Form deutlich vom OPA-Straßenbelag absetzt. Alternativ ist die Oberfläche in AFB, sonst wie vor, vorzusehen.

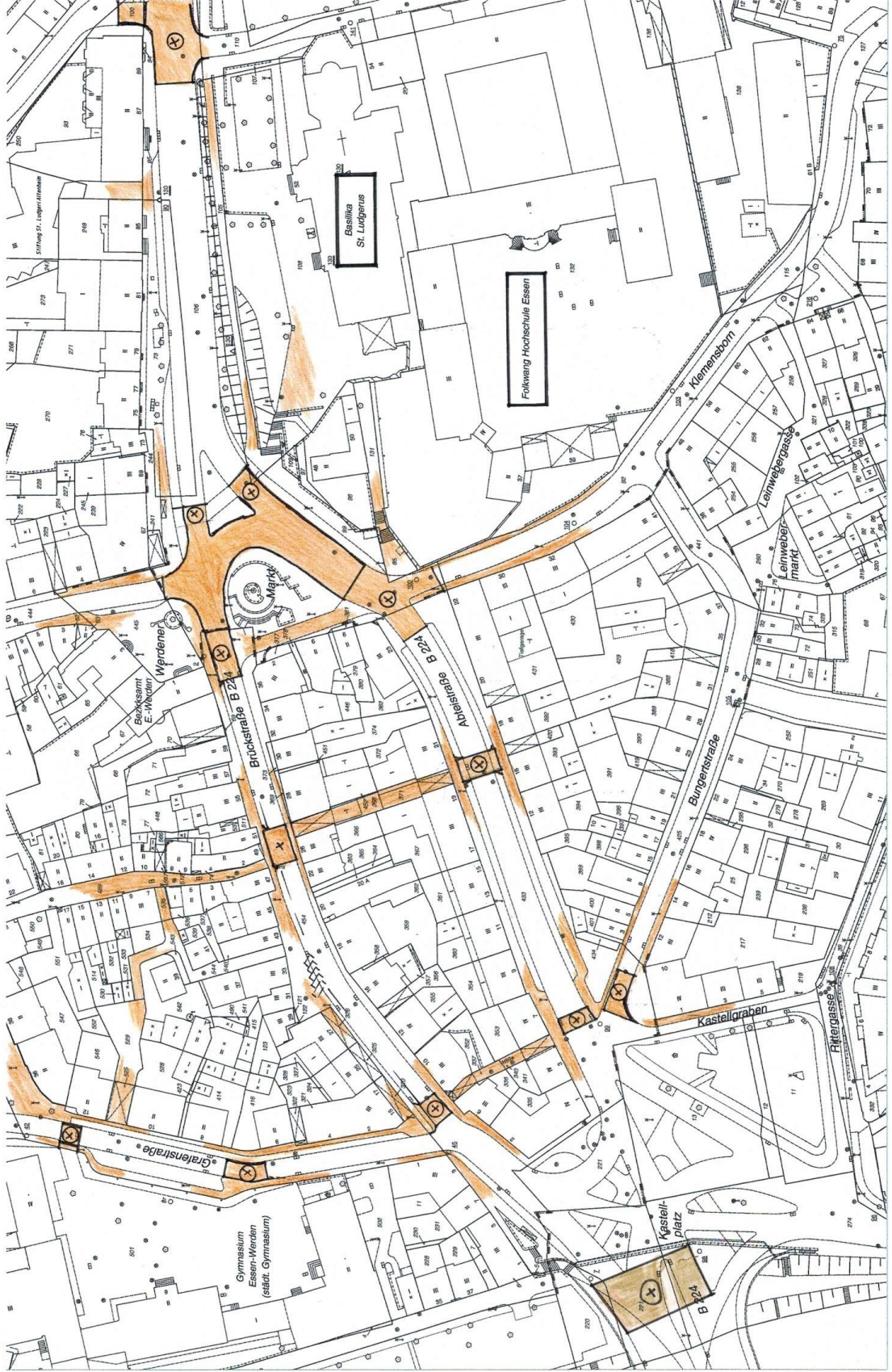
Vor allen Schulen und gemeinnützigen Bauten wie Altenwohnheimen, Schwimmbad, den Schul-Fußgängerbereichen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h einzurichten (z.B. Klemensborn, Josef-Breuer-Straße, Grafenstraße, Heckstraße).

KARTEN UND PLANE DER STADT ESSEN

Karte: K1470

Maßstab 1 : 1000

Bemerkung:



Verbesserung des Kleinklimas in Werden

Durch Gutachten und Ortskenntnis ist belegt, dass der natürliche Luft- und Schadstoffaustausch in Werden-Mitte, bedingt durch die Tallage, sehr schlecht ist.

Sie wird auch nicht dadurch besser, dass man die Brückstraße schadstoffmäßig entlastet, dafür aber die Abteistraße massiv überfordert, so dass trotz alledem Grenzwertüberschreitungen nicht ausgeschlossen werden können.

Insofern muss das Ziel sein, gerade keine neuen Schadstoffe für die Abteistraße bzw. Schadstoffschwerpunkte (Hot Spots) zu produzieren. Dies wird mittelfristig nicht erreicht, weil nicht geplant.

Weiter fand der erhebliche Anstieg von LKW-Bewegungen keinen Eingang in die Schadstoffprognose. Jedoch können zusätzliche Bepflanzungen eine, wenn auch geringe, Luftverbesserung bewirken.

Der vorhandene Baumbestand bleibt erhalten.

Als „Grünes Entrée“ wird mittig auf der Brücke Baumreihen und Sträucher gepflanzt.

Auf der Brückstraße wie auf der Abteistraße sind z.B. säulenartige Vorfrühlingskirschen, Krone d= ca. 2,50 m, H = ca. 4 m, mit bepflanzten Freiflächen vorzusehen. Die Bäume sollen die direkte Sicht aus notwendigen Fenstern im Hinblick auf die natürliche Helligkeit etw. Wohn- und Nutzräume nicht negativ beeinflussen.

Als „Schallschutzwand“ für den jetzigen Brunnenplatz ist ein üppig bepflanzter Erdwall, bestehend z.B. aus offenen Fertigbetonteilen und allseitigen Mutterbodeninhalt zu errichten, ca. 1,50 m hoch als Halbkreis. Das reduziert den auf den Brunnenplatz einwirkenden direkten Schalldruckpegel, der i.d.R. im unteren Bereich der Fahrzeuge entsteht und dient der deutlichen Eindämmung der Reflektionsfläche. Reinigungsarbeiten, gärtnerische Pflegemaßnahmen sowie mögliche Sachbeschädigungen wie z.B. Graffiti sind gering.

Vor dem Kastellgraben ist eine ca. 1,50 m hohe Ruhsandsteinmauer als Halbrund mit Bepflanzungen anzuordnen. Café-seitige Bänke sollen zum Verweilen einladen.

Alle beton-verschlossenen und versiegelten Verkehrsinseln sind zu öffnen und zu bepflanzen.

Schlussbemerkung

Diese Ideenvorlagen erheben und erfüllen nicht den Anspruch einer komplexen oder anteiligen Stadteillösung, doch stellen die vorbeschr. Ideen, planerisch abgestimmt, einzeln und auch insgesamt betrachtet, einen positiven Beitrag dar zur Verbesserung des Werdener Ortskerns, die den Bewohnern und Fußgängern zu Gute kommen.

Es gibt keine „Patentlösung“.

Eine für alle Bewohner von Werden, Fischlaken und Heidhausen, dem Wert angemessene Verkehrslösung, wird mit dem Verkehrskonzept nicht Rechnung getragen.

Alle neuen Hochbauten an der B 224 zwischen Werden und der Velberter Grenze haben einen deutlich größeren Abstand zur B 224-Fahrbahn als Altbauten. Weiter ist die Stadt Essen Eigentümer umfangreicher Grundstücke, parallelverlaufend zur B 224. Die B 224 ist im Ansatz am Autobahnkreuz A 44/Velbert bereits 4-spurig angelegt. Die B 224 ist von der nördlichen Essener Grenze bis zur Werdener Brücke 4-spurig. Ist der übernächste Ausbauschritt der B 224 demnach naheliegend?

An einer neuen „Gladbecker Straße“ wird Werden Schaden nehmen.

Das Verkehrskonzept beinhaltet keine zukunftsorientierte Nachhaltigkeit. Sowohl der Bund der Steuerzahler als auch der VCD haben sich sehr kritisch zur Konzeptvorlage geäußert.

Im Foyer einer regional tätigen und erfolgreichen Bank in Werden findet man ein erstrebenswertes Leitmotiv:

„in Werden mehr erreichen“.

Alles ist machbar, man muss es nur wollen.

12.01. 2016

Rainer Ringhoff
Dipl. Ing., Architekt