

Verkehrskonzept Werden

Darstellung der Grundüberlegungen und Hinweise zu ausgewählten Details

1. Anlass und Zielsetzung

Die Diskussionen zum Verkehrskonzept Werden in der Bezirksvertretung und Bürgerinformation am 26.02.2013 haben deutlich gemacht, dass der vorgestellte Plan sich nicht von selbst erklärt, dass einige Darstellungen zu Missverständnissen Anlass geben können, dass der Plan Ergebnis von Zielabwägungen ist und dass er an der einen oder anderen Stelle – unter Einbeziehung von Anregungen aus der Bürgerschaft - möglicherweise noch verbessert werden kann.

Dieser Text soll vor einer Beschlussfassung der Ratsgremien die dargestellten Planelemente erläutern und zugleich Möglichkeiten verdeutlichen, wie das Verkehrskonzept in der weiteren Ausarbeitung und Umsetzung des Entwurfs optimiert werden kann.

2. Die Grundzüge der Planung

2.1. Planungen im Straßenraum

Mehr als 20 Jahre, nachdem die Entlastung des Ortskerns Werden durch eine Ortsumgehung (Tunnel) gescheitert war, wurde 2011 der Ratsbeschluss zum Moderationsverfahren Grüne Harfe Anlass der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum Werdener Ortskern. Dabei wurde festgestellt, dass der Ortskern Werden mit seiner gewachsenen Struktur ein verkehrliches Nadelöhr darstellt, das stark belastet wird. Der gesamte Individualverkehr läuft heute auf den Werdener Markt als zentralem Verkehrsplatz zu, wodurch sich ein Rückstau auf den Zufahrtstraßen bildet. Dazu kommen unter anderem Lade- und Parkverkehre auf der Abtei- und Brückstraße (Haupteinkaufsstraßen), die zusätzlich für Behinderungen sorgen. Ziel der Verkehrsuntersuchung war eine Reduktion und stadtverträgliche Gestaltung des MIV im Ortskern Werden.

Dem Auftrag folgend führten die eingehenden Verkehrsuntersuchungen zu folgenden Grundzügen der Planung:

- Zwar wurden frühere Möglichkeiten von Ortsumgehungen mit betrachtet, doch lag der Fokus des Verkehrskonzepts auf einer kurzfristig umsetzbaren Lösung, die auf aufwendige neue Verkehrsbauten ebenso verzichtet wie auf grundlegenden Umbauten des Ortskerns, sondern eine verbesserte Führung des motorisierten Verkehrs im vorhandenen öffentlichen Raum organisiert, unter gleichzeitiger Wahrung der Interessen von Fußgängern und Radfahrern.
- Der Hauptverkehrsplatz in Werden, wo die Verkehre aus den nördlichen und südlichen Quartieren mit der Bundesstraße verknüpft werden, wird vom Werdener Markt zur Brücke (Kastellplatz) verlegt. Um die Verkehrsströme aus den südlichen Wohnvierteln direkt zur Brücke zu bringen, werden die Einbahnregelungen von Klemensborn und Bungertstraße umgedreht.

- Der Durchgangs- und Ortserschließungsverkehr der B 224 wird vom Quell- und Zielverkehr im Ortskern so weit wie möglich getrennt, um die städtebaulichen Funktionen des Ortskerns zu stärken (Aufenthalt, Begegnung, Einkauf, Schulwege...); dazu stellt die Bündelung des Durchgangsverkehrs der B 224 in der Abteistraße die einzige Verkehrsführung im Ortskern dar, die alle Anforderungen an das Ortszentrum erfüllen kann.
- Das Verkehrskonzept muss die Luftschadstoffbelastung insbesondere in der engen Brückstraße mit nachgewiesenen, fortgesetzten Grenzwertüberschreitungen deutlich senken. Dazu wird der Durchgangsverkehr aus der Brückstraße verdrängt, indem ihre Einbahnregelung umgedreht wird, die Straße nur noch Zufahrten vom Kastellplatz (Brücke) und der Grafenstraße erhält und als verkehrsberuhigte Straße in einen neuen Altstadtring einbezogen wird.

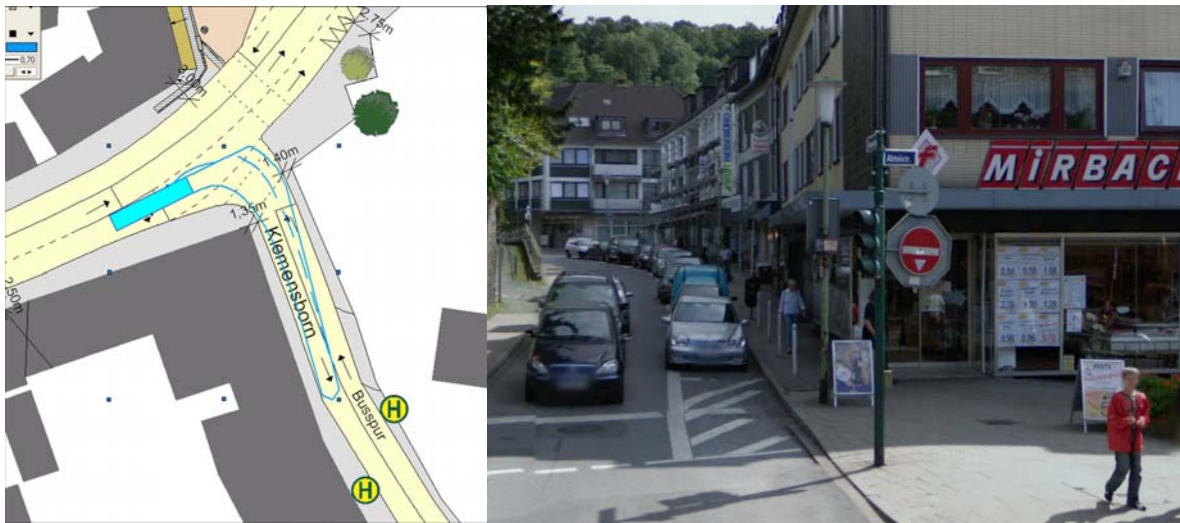
2.2. ÖPNV-Konzept

Ziele bei der Überarbeitung des Nahverkehrsnetzes waren eine möglichst schnelle und häufige Verbindung zu benachbarten Stadtteilen und Nachbarstädten zu erreichen sowie eine möglichst wirtschaftliche und flächenhafte Erschließung Werdens sicher zustellen. Um diese Zielsetzungen zu erreichen, müssen die Busverbindungen angepasst und erweitert werden.

Die Linien 169 und SB 19 sollen als überörtliche Verbindungen wie bisher bestehen bleiben. Verbesserungen gibt es bei den überörtlichen Verbindungen nach Kupferdreh und Kettwig, weshalb größere Veränderungen bei den Linien 180 und 190 eingeführt werden müssen. Die Linie 180 wird im 20 Minuten takt an die Abfahrtszeiten der S-Bahn angepasst und verbindet Werdener zügig mit den Nachbarstadtteilen Kettwig und Kupferdreh – Burgaltendorf. Es wird auf die Linie 190 in der bisherigen Form verzichtet, da die Verbindung zur Ruhrlandklinik nur eine geringe Nachfrage aufweist, und um Kosten zu sparen und Ressourcen für einen Ortsbus zu schaffen.

Um das Werdener Land in der Fläche besser zu erschließen, wird ein Ortsbussystem eingeführt, das zu einem späteren Zeitpunkt durch Bürgerbusse ergänzt werden kann. Der Ortsbus soll die Gebiete nördlich und südlich des Werdener Ortskerns gegenläufig befahren und eine flächendeckende Erschließung sichern. Der Ortsbus verläuft im Werdener Norden auf der heutigen Linie 180 bis zum Schwarzen, bindet ferner den Heidhauser Platz ein und verläuft im Bereich der heutigen Linie 190 über Barkhovenallee und Klemensborn. Im Gegensatz zur heutigen Linie 190 wird er jedoch direkt zum Werdener Markt geführt und erhält im untersten Teilstück des Klemensborn eine Busspur gegen die Einbahnrichtung, mit einer Haltestelle direkt vor dem Eingang der Folkwang Universität der Künste. Um die Einfahrt von Lkw und Bussen von der Abteistraße in den Klemensborn nicht zu stören, erhält er ca. 30 m vor der Einmündung eine Bedarfsampel, mit deren Hilfe er eine Einfahrt in die Abteistraße erhält, wenn der Fußgängerstrom vom Werdener Markt zur Bushaltestelle vor der Abtei eine Grünzeit erhält. Allerdings werden durch die Busspur 8 Parkplätze im Klemensborn wegfallen.

Die Schleppkurve (grün) zeigt den Fahrweg und Platzbedarf für einen 12 m langen Bus, der von der Abteistraße einfährt; im Foto der Einfahrt zum Klemensborn wird erkennbar, dass Befürchtungen bezüglich des Vordachs, das nur einen Teil des Gehwegs überkragt, nicht erforderlich sind.



3. Eine ausführliche Begehung des Plankonzepts

Beginnen wir an der Gustav-Heinemann-Brücke: Nach den umfangreichen Bauarbeiten der letzten Jahre mit einer Verbreiterung der Gehwege wäre ein erneuter Umbau der Brücke nicht mehr vermittelbar. Die Brücke zwischen den Widerlagern bleibt daher - bis auf eine oberflächliche Anpassung der Mittelinsel - unverändert.

Der anschließende Raum bis zu Gabelung in Brück- und Abteistraße wird zum Hauptverkehrsplatz Kastellplatz, auf dem die Verkehre aus allen und in alle Richtungen zusammenlaufen. Zu diesem Verkehrsknoten wurden im Entwurfsprozess verschiedene Lösungen von lichtsignalgesteuerten Kreuzungen und Kreisverkehren entworfen und hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit berechnet. Dabei zeigte sich, dass Kreisverkehrslösungen hier ausschieden, weil der Ost-West-Verkehr der B 224 über die Brücke so dominant ist, dass der querende Verkehr aus der Laupendahler Landstraße nicht genügend Lücken zur Einfädelung finden würde; ferner wäre seine Kreuzung des Hauptverkehrsstroms zur Einfahrt in die Brückstraße kaum möglich. Es würden durch einen Kreisverkehr viele Stellplätze entfallen, und die Fußgängerführung würde bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr Konflikte erzeugen. Die ermittelte Lösung mit einer Ampelanlage ist dagegen die leistungsfähigste Lösung und ermöglicht ein Abbiegen in jede Richtung, erfordert dabei aber jeweils zwei Linksabbiegespuren an der Laupendahler Landstraße und auf der Brücke Richtung Brückstraße, um hier in einer kurzen Zeit die ankommenden Fahrzeuge abfließen zu lassen. Am Anfang der Brückstraße werden die 2 Fahrstreifen bereits nach 20 m wieder auf eine Spur verengt; auf der Laupendahler Landstraße wird die nach Süden führende Fahrspur aufgeweitet, um Anliegern eine Aufstellfläche für die Einfahrt in die Rittergasse zu bieten. Für Fußgänger ist die Kreuzung sehr überschaubar, man kann sie an allen 4 Seiten überqueren. Radfahrer zum Ortskern können die Überwege nutzen, sich als Linksabbieger einordnen oder die Rampe von der Laupendahler Landstraße zum Ruhrufer befahren.

Für die Abteistraße wurde eine dreispurige Lösung gefunden, die vor der Brücke auf 4-5 Streifen erweitert wird, um auch in der Morgenspitze genügend Fahrzeuge in die Kreuzung Kastellplatz einfahren zu lassen und ein Abbiegen zuzulassen. In Richtung Brücke wird ein Fahrstreifen – wie heute in der Brückstraße - eingerichtet, in Richtung Abtei bleiben ebenfalls wie heute zwei Fahrspuren bis zur Aufteilung an der Kreuzung Propsteistraße. In der gesamten Abteistraße werden die Gehwege auf mindestens 2,50 m Breite aufgeweitet, und auf die bisherigen Parkstreifen wird zu Gunsten eines temporären Parkens auf dem südlichen Fahrstreifen verzichtet. Auf Grund der engen Bebauung der Abteistraße ist es nicht möglich, die Straße durchgehend vierstreifig zu führen, ohne dass Engstellen und Einschränkungen für den Fußgängerverkehr entstehen. Eine zweispurige Fahrbahn wäre in den Nachmittagsstunden nicht ausreichend leistungsfähig, es würde zu längeren Staus vor der Brücke kommen.

Die zwei Fahrspuren in Richtung Heidhausen ähneln zwar der heutigen Führung, lassen jedoch einen völlig anderen Verkehrsablauf erwarten: Während die heute überbreite Straße außerhalb der Spitzenstunden zum Rasen einlädt, ist die linke Fahrspur nachmittags durch die Linksabbieger am Werdener Markt blockiert, so dass in den Spitzenstunden faktisch nur eine Spur für den Geradeausverkehr zur Verfügung steht. Künftig sollen die zwei Fahrstreifen in den Spitzenstunden voll befahrbar sein, ein Rückstau vor dem Werdener Markt entfällt, weil es keine Linksabbieger mehr gibt. Außerhalb der Spitzenstunden darf aber auf der rechten Spur befristet geparkt werden, so dass der optische Anreiz einer leeren Fahrbahn entfällt.

Zur zeitlich begrenzten Einrichtung von ca. 21 Parkplätzen auf der südlichen Fahrbahn (außerhalb der Spitzenstunden) wurde eingewandt, eine solche Lösung habe früher bereits in der Brückstraße nicht funktioniert, weil die Regelung von vielen Autofahrern nicht beachtet wurde. Dazu ergeben sich nun verschiedene Möglichkeiten, denen in der weiteren Planung und auch in der Realität nachgegangen werden kann: Man müsste eine solche temporäre Regelung zunächst auch mit ordnungsrechtlichem Handeln durchzusetzen versuchen (Polizei, Ordnungsdienst, Einsatz von Wegfahrsperrern oder Abschleppdiensten). Lässt sich das temporäre Parkverbot nicht durchsetzen, könnte man hier entweder ein generelles Parkverbot aussprechen (d.h. auf die Parkplätze zu Lasten von Anliegern und Einzelhandel verzichten) und erhält dafür eine reibungsarme Verkehrsabwicklung, oder man erlaubt grundsätzlich das Parken auf der rechten Spur (mit der Folge, dass die Leistungsfähigkeit insbesondere zwischen 15 und 19 Uhr nicht ausreicht und es nachmittags zu längeren Staus vor der Brücke kommt). Aus dieser Betrachtung der Optionen wird deutlich, dass es zu einem Zielkonflikt zwischen einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung und den Interessen von Anliegern und Einzelhandel kommen kann, wenn der im Verkehrskonzept aufgezeigte Kompromiss des temporären Parkens nicht angenommen wird; dann würde auch die Errichtung zusätzlicher Parkebenen beispielsweise auf dem Kastellplatz, wie vom Werbering vorgeschlagen, eine erhöhte Dringlichkeit erhalten.

Die Abteistraße kann in der vorgeschlagenen Form durchaus neue Qualitäten bekommen: bei einer Fahrbahndecke aus Flüsterasphalt wird der zusätzliche Verkehr voraussichtlich nicht zu einer erhöhten Lärmbelastung führen, die Anlieger würden für ihre Wohn- und Schlafräume vollen Lärmschutz erhalten, und die Luftqualität würde sich innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte halten. Die breiteren Gehwege bieten für die BürgerInnen neue Bewegungsräume, für die Geschäfte zusätzliche Außenflächen, und für das Ortsbild entsteht neuer Raum für Straßenbäume.



2011



2020

Die Einrichtung eines Buskaps vor der Abteistraße Nr. 1-3 dient der EVAG als Ersatz für die wegfallende Haltestelle am nördlichen Brückenkopf. Sie ist einerseits wünschenswert für Schüler, die aus der Grafenstraße kommen oder dorthin wollen und den Hauptverkehrsstrom nicht kreuzen müssen; andererseits erscheint es möglich, dass in der Morgenspitze der Verkehrsfluss durch die Busse auf der Fahrbahn gestört wird.

Ein weiterer zu klärender Punkt sind die Einfahrten zu den Innenhöfen nördlich der Abteistraße, insbesondere zur Hölle. Die Ein- und Ausfahrt ist problemlos für rechtsabbiegende Fahrzeuge aus Richtung Heidhausen; für Anlieger, die über die Brücke kommen und ihren Hof erreichen wollen, ist die Anfahrt schwieriger, da sie dazu den Gegenverkehr kreuzen müssten. Bei der weiteren Ausarbeitung der Planung muss geklärt werden, ob eine solche Querung des Hauptstroms zugelassen werden kann, oder ob ersatzweise/ergänzend eine Zufahrt von der Brückstraße zur Hölle geschaffen werden kann, wo heute eine Treppe vorhanden ist.

Auf eine Querungshilfe zwischen den 200 m entfernt liegenden Übergängen Klemensborn und Kastellplatz müssen die Fußgänger aus Gründen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit verzichten.

Die Brückstraße kann künftig verkehrsberuhigt ausgebaut werden. Mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m können die Gehwege auf mindestens 2,50 m aufgeweitet werden, um einen angemessenen Aufenthalts- und Bewegungsraum für Fußgänger sowie ggf. Flächen für Bäume bereitzustellen. Daneben bleibt noch Raum für Parkstreifen mit ca. 29 Parkplätzen und Anlieferzonen. Am Ausgang der Hufergasse kann ein Fußgängerüberweg angelegt werden. Die Belastung der Brückstraße mit etwa 530 Fz in der Spitzenstunde ist moderat, es kommen bei 40 Umläufen pro Stunde etwa 13 Fahrzeuge je Umlauf zum Werdener Markt, wodurch etwa 70 % einer Umlaufphase für Fußgänger zur Straßenquerung übrig bleiben.

Die Brückstraße ist künftig das Eingangstor zur Altstadt; wo viele Menschen wohnen oder Besucher Erledigungen durchführen werden; dies bringt eine örtliche Verkehrsbelastung auf den Altstadtring und führt zu einem Mehrverkehr auf der Heckstraße.

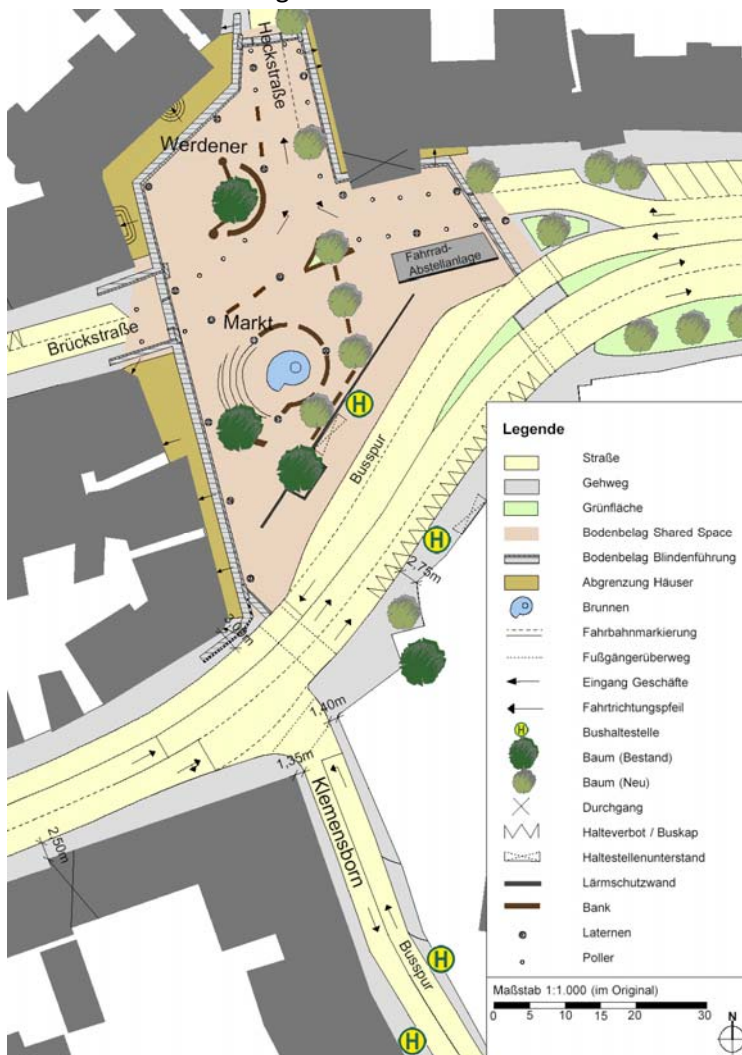


2011



2020

Am Werdener Markt fällt in der neuen Straßenführung künftig die Querung und Linksabbiegermöglich-
 lichkeit von der Abteistraße weg. Die ehemaligen Linksabbieger am Werdener Markt können durch
 die neue Einbahnstraßenregelung in der Brückstraße direkt an der Kreuzung östlich der Gustav-
 Heinemann-Brücke auf den Altstadttring fahren und über die Brückstraße zum Werdener Markt ge-
 langen. Von der B 224 oberhalb des Werdener Markts führt eine Rechtsabbiegerspur in die Heckstra-
 ße und den Altstadttring.



Der Werdener Markt kann so umge-
 staltet werden, dass ein räumlich
 wahrnehmbarer Platz entsteht. Des-
 halb werden im Osten und Süden
 Baumreihen angelegt, so dass der
 Platz an allen Seiten gefasst ist. Auf
 diese Weise wird die Form des Platz-
 zes (Trapez) sichtbar. Bei den Bäu-
 men soll es sich um recht niedrige
 Straßenbäume handeln, um den
 Blick auf die Abtei freizuhalten. Im
 Osten wird durch die Baumreihe ein
 Nebenplatz geschaffen, der nur
 durch die Bäume vom Hauptplatz
 getrennt ist. Da weiterhin Einbahn-
 straßen aus beiden Richtungen der
 Brückstraße auf dem Platz zusam-
 mentreffen und in den Altstadttring
 führen, muss dafür Sorge getragen
 werden, dass der Platz durch den
 Verkehr nicht zerschnitten wird.
 Deshalb wird der Platz als Shared
 Space geplant: weder Fußgängern
 noch Autofahrern wird ein spezieller
 Raum zugewiesen. Die Idee basiert
 vor allem auf gegenseitiger Rück-

sichtnahme und Aufmerksamkeit. Da der Platzbelag einheitlich gestaltet wird und die aufgeweitete Fahrgasse nur durch Poller abgetrennt ist, müssen die Autofahrer deutlich vorsichtiger und damit auch langsamer fahren, wird die Fläche nicht zerschnitten. Auch wird der Eingangsbereich der Heckstraße in den Platz integriert, weshalb aus städtebaulichen Gründen auf drei Parkplätze an der Westseite der Heckstraße verzichtet wird.

Die Bushaltestelle Werdener Markt soll ebenfalls in den Platz integriert werden. Der Platz kann evtl. durch eine transparente Lärmschutzwand gegenüber der Bundesstraße abgeschirmt werden, ohne auf eine Durchsichtigkeit und soziale Kontrolle des Haltestellenbereichs zu verzichten; allerdings dürfen dadurch keine unverträglichen Luftschadstoffkonzentrationen vor der Wand entstehen. Die Bushaltestelle Werdener Markt bleibt bestehen, wird aber im Entwurf zentraler auf den Platz an der verschwenkten Fahrbahn gelegt. Um den Verkehr auf der Abteistraße durch die Bushaltestelle nicht zu blockieren, wird Richtung Gustav-Heinemann-Brücke eine Busspur eingeführt. In der Gegenfahrtrichtung hält der Bus jedoch auf der rechten Fahrbahn (Haltestellenkap), um mehr Platz auf dem Gehweg für die stark frequentierte Haltestelle zu erhalten. Da dort die Fahrbahn zweistreifig ist, kann der Verkehr weiter fließen, ohne dass der stehende Bus diesen stark behindert. Auf Grund des hohen Fußgängeranteils am Werdener Markt (Hauptumsteigepunkt, Universität, Zugang zu Schulen) werden zwei Fußgängerampeln integriert, eine zwischen Heckstraße und Aufgang zur Abtei, und die südliche zwischen dem Werdener Markt und der Klemensborn. Diese beiden Überquerungsmöglichkeiten sollen den Fußgängern eine schnelle und bequeme Überquerung der Bundesstraße ermöglichen, wobei die westliche Querung auf den nördlichen Gehweg des Klemensborn gerichtet ist, der ohne weitere Querungen zur Bushaltestelle und zur Hochschule führt.

Die drei großen Bäume und der Brunnen werden in den Entwurf übernommen und belegen die Bestandsorientierung dieses Entwurfes; dieser Gestaltungsvorschlag stellt aber nur eine Möglichkeit der künftigen Platzgestaltung dar.

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. Die Anwohner der nördlichen Wohngebiete werden –außer über die Propsteistraße - durch den Altstadtring weiterhin direkt zur Gustav-Heinemann-Brücke geführt. Die Joseph-Breuer-Straße könnte auch als Einbahnstraße ausgelegt werden, um hier Raum für zusätzliche Parkplätze ggf. in Schrägaufstellung zu gewinnen. Der Kreuzungsbereich Grafenstraße/ Brückstraße wird durch die Beruhigung und die Fahrtrichtungsänderung der Brückstraße entschärft, hier kann der Verkehr ohne stärkere Behinderungen nach rechts und links (Richtung Brückstraße sowie Richtung Brücke) abfließen. Die Grafenstraße kann, muss aber nicht zwingend vor der Kreuzung mit zwei Fahrstreifen ausgebaut werden, hier könnte statt dessen auch der westliche Gehweg verbreitert werden, der für die Schüler der Hauptverbindungsveg vom Gymnasium zur S-Bahn darstellt.

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. Dabei bleibt die Verkehrsbelastung der Bungertstraße unverändert, aber die Luftbelastung wird künftig verbessert und

das Parken neu geordnet. Verkehre von der Brücke zum Klemensborn werden nun über die Abteistraße geleitet und rechts in den Klemensborn abbiegen. Die Stichstraße im Kastellgraben wird mit der Bungertstraße verbunden. Hierzu muss der Platz vor dem heutigen Café Werden verkleinert werden, und im Kastellgraben wird wegen der geringen Breite kein Längsparken mehr möglich sein. In dem Quartier südlich des Ortskerns, wo heute über die Straße An der Stadtmauer viel Schleichverkehr zum Wesselswerth drängt, wird über die Bungertstraße zum Kastellplatz eine neue Verbindung geschaffen, die zu einer Entlastung des Quartiers beitragen kann.

Auf der oberen Brückstraße können mit Verlegung der Bushaltestelle etwa 15 zusätzliche Parkplätze in Schrägaufstellung gewonnen werden. Die dort vorhandenen Bäume können dabei erhalten werden, ebenso die vorhandenen Längsparkplätze.

Durch die bauliche Änderung der Bundesstraße entsteht an etwa 100 Fassaden an der Abteistraße, der Rittergasse, dem Werdener Markt und der oberen Brückstraße für die Anlieger ein Anspruch auf Lärmschutz; dabei muss die Stadt Essen voraussichtlich die Kosten von Schallschutzfenstern bei Wohn- und Schlafräumen voll übernehmen. Der Lärmschutz wird die Situation für die Anwohner der B 224 erheblich verbessern können.

Die in Werden mitunter geäußerte Befürchtung, das Verkehrskonzept spalte Werden in zwei Teile, einen profitierenden Norden und einen belasteten Süden, geht an den Tatsachen vorbei: Es gibt sowohl im Werdener Norden stärker belastete (Heckstraße) und entlastete (Propsteistraße) Straßen wie auch im Werdener Süden: Der Klemensborn wird – auch ohne das Verkehrskonzept - mehr Verkehr erhalten, der Verkehr in der Bungertstraße bleibt unverändert, verläuft nur in die andere Richtung, aber es werden weniger Fahrzeuge den Schleichweg An der Stadtmauer nutzen und dann den Wesselswerth zur Gyrenkampstraße befahren, weil mit dem Straßenzug Bungertstraße – Kastellplatz eine bessere Verbindung zur Laupendahler Landstraße und zur Brücke geschaffen wird.

4. Mögliche Schritte zu einer Optimierung des Verkehrskonzepts

Als Fazit lässt sich feststellen: Es wäre zwar wünschenswert, wenn Werden vom Durchgangsverkehr auf der B 224 spürbar entlastet würde, aber darauf hat der Ortsteil schon 30 Jahre gewartet, ohne dass etwas passierte. Heute und auf absehbare Zeit ist weder eine gute Lösung für eine Ortsumgebung in Sicht, noch ist eine Finanzierbarkeit einer großen Lösung denkbar. Deshalb wäre es fahrlässig, die jetzige Chance nicht zu nutzen, mit kleinen Schritten im vorhandenen Straßenraum den Verkehr neu zu organisieren, städtebauliche Qualitäten zu gewinnen und die Umwelt im Ortskern zu entlasten. Von dieser Chance werden 10.000 Werdener Einwohner und die über 5.000 Arbeitenden im Zentrum, den Krankenhäusern und der Hochschule profitieren. Auch wenn nicht verkannt wird, dass die 100 Anwohner der Abteistraße dafür mit mehr Verkehr belastet werden – es wird für sie mit Flüsterasphalt nicht lauter, sie erhalten Lärmschutzfenster und die Luftgrenzwerte werden künftig eingehalten.

Zur weiteren Optimierung des Verkehrskonzepts wird angeregt, die künftigen Detailplanungen zum Straßenentwurf nach einem entsprechenden Ratsbeschluss mit einer Projektgruppe aus ortskundi-

gen BürgerInnen Werdens zu begleiten, um Vorschläge zu diskutieren und Lösungen bürgernah zu gestalten. Die Mitglieder der Projektgruppe werden von der Bezirksvertretung benannt. Der fertiggestellte Straßenentwurf ist dann der Öffentlichkeit vorzustellen.

Ferner wird angeregt, zur Gestaltung des Werdener Markts einen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen.

Essen, im März 2013

Christoph Helmert

Michael Happe