

Lassen Sie sich nicht verrückt machen – bilden Sie sich selber eine Meinung!

Der Fakten-Check zum Verkehrskonzept!

Behauptet wird: Die Aufenthaltsfläche
Werdener Markt wird nicht erlebbar größer!

**Fakt ist: Heute ist der Werdener
Markt ohne Straßenfläche 1.485 m²
groß, künftig werden es 2.271 m²
ohne Fahrgassen sein, d.h. er wird
um 53 % größer!**

Behauptet wird: Bürgersteige werden zum Teil
stark reduziert!

**Fakt ist: Das ist völlig aus der Luft
gegriffen, fast überall werden die
Gehwege auf 2,50 m verbreitert. Also
eine deutliche Verbesserung.**

Behauptet wird: Die Nebenstraßen werden
teilweise höher belastet!

**Fakt ist: Tatsächlich wird es zu
Verlagerungen kommen, z.B. Zunahmen
auf der Heckstraße bei Abnahmen auf der
Propsteistraße. Der Klemensborn erhält
mehr Verkehr wegen der Neubaugebiete,
nicht wegen des Verkehrskonzepts. Die
beruhigte Wigstraße kann gar nicht die
prognostizierten Verkehre aufnehmen, und
an der Dückerstraße muss schon heute
etwas getan werden. Für die bereits heute
oft schwierigen Verkehrssituationen ist
nicht das Verkehrskonzept der
Verursacher!**

Behauptet wird: Mit dem Bus-Cap direkt auf der B224 und dem damit einhergehenden Verlust der Busbucht (Richtung Velbert), erhöht sich die Gefährdung insbesondere für Schüler, Senioren und Behinderte!

Fakt ist: Der Wartebereich an der Haltestelle wird gemäß aktueller Planung von ca. 3,50 m auf 5,60 m aufgeweitet, damit vor allem die Schüler bei der Einfahrt der Busse nicht auf der Busspur stehen. Ferner hat der Busfahrer eine bessere Übersicht beim Anfahren.

Behauptet wird: Der Wegfall der Ampeln zwischen Deutscher Bank und Abtei bewirkt unnötige Wege für die anliegenden Seniorenheime zu den Bushaltestellen!

Fakt ist: Vom Seniorenheim gibt es den direkten Überweg zur Basilika an der Kreuzung Propsteistraße. Vom Werdener Markt gibt es einen breiten Überweg zur Bushaltestelle und weiter zur Basilika.

Behauptet wird: Eingeschränkte Barrierefreiheit des Konzeptes beim Ausgleich des Marktplatzniveaus durch Treppen und Wegfall von Querungshilfen; es folgen lange Wege über den "Shared Place", insbesondere zu beiden Bushaltestellen.

Fakt ist: Der Platz hat lediglich ein Gefälle von etwa 3 %. Die wichtigen Wegeverbindungen sind somit alle barrierefrei.

Behauptet wird: Die beiden Kurvenradien der 3-Spurigkeit für den neuen Gegenverkehr (vor der Deutschen Bank sowie am Haus Fütth) im Bereich des Werdener Marktes sind augenscheinlich viel zu eng; Folge sind sogenannte „Spiegelklatscher“ bei Bus und LKWs Verkehr; im schlimmsten Fall sogar Frontalcrash-Szenarien!

Fakt ist: Die Radien sind von den Verkehrsplanern auch für Lastzüge ausreichend bemessen.

Behauptet wird: Die „neue“ Kurve (Velbert in Richtung Bredene) hat auch keine Auslaufzone mehr, folglich ein sehr wahrscheinliches Unfallszenario: LKWs und Autos schleudern direkt aus der Kurve auf den Shared-Place!

Fakt ist: Beide Aussagen sind schlicht und einfach nicht richtig und reine Panikmache.

Behauptet wird: Das Füh-Haus am Werdener Markt ragt in den Straßenraum, für eine 3-Spurigkeit müsste das Haus abgerissen werden.

Behauptet wird: Der Stau nimmt zu:

- a) der Verkehr aus Velbert „trifft“ mit 50km/h auf den stehenden Verkehr der Rechtsabbieger des Werdener Marktes wegen der 10km/h-Begrenzung!
- b) Brückstraße aus Bredene) staut sich ebenfalls mit 30km/h durch den „lahmgelegten Verkehr (10km/h) auf dem "Shared Place"!
- c) Der Bushalt (im Schnitt unter 5min) auf der B224 in Richtung Velbert führt zu einer Blockade des fließendes Verkehrs!

Fakt ist:

- a) Der von Velbert kommende Verkehr staut sich vor der Ampel Propsteistraße, danach verengt er sich wie heute auf eine Spur. Nur wenige Fahrzeuge biegen rechts ab in die Heckstraße.**
- b) Die geringere Belastung der Brückstraße kann künftig keinen Stau am Werdener Markt verursachen.**
- c) Die Verkehrsplaner haben das geprüft: Der Bushalt führt gemäß städtischer Simulation zu keinem Stau, 50 m weiter (vor der Kreuzung Propsteistraße) verengt sich der Hauptverkehr ohnehin auf eine Spur.**

Behauptet wird: Die Umweltbelastungen auf der Brückstraße werden trotz 66 % weniger Verkehr nur unwesentlich geringer!

Fakt ist: Gemäß den Gutachten geht die NO₂-Belastung in der mittleren Brückstraße von ca. >50 auf 35 µg/m³ wesentlich zurück. Der Verkehrslärm geht auch um fast 10 dB zurück.

Behauptet wird: Autos auf dem Werdener Markt haben per StVO ganz klar Vorfahrt auf dem „Shared Place“ Werdener Markt; die Gefährdung für Fußgänger und Fahrradfahrer ist evident!

Dies betrifft insbesondere die spielenden Kinder und Senioren; weil keine Ampeln und Zebrastreifen mehr vorhanden sind.

Fakt ist: Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist noch nicht entschieden. Wenn der Werdener Markt zur Mischverkehrsfläche wird (wie die Wigstraße), haben Autos keinen Vorrang. Falls der Werdener Markt zum „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit 10 km/h eingerichtet wird, wäre eine Gefährdung der Fußgänger nicht „evident“.

Behauptung: Muss es nicht noch ein Statement / Gutachten der Feuerwehr und Polizei zur Sicherheit des Verkehrskonzepts geben?

Fakt ist: Die Verkehrsflächen ändern sich nicht gegenüber heute, zu Planungen im Straßenraum wird die Polizei nicht von der Stadt beteiligt. Die Beschilderung wird mit der Verkehrsbehörde abgestimmt, eine abschließende Stellungnahme der Feuerwehr wird berücksichtigt.

Behauptet wird: Durch den erhöhten Verkehr wird folglich der Werdener Markt zum größten Emissionsschwerpunkt. Hier kann man keine Kinder spielen lassen?

Fakt ist: Der Werdener Markt wird von nur noch einem Drittel des Verkehrs gekreuzt, und auf der randlichen Bundesstraße nimmt der Verkehr ebenfalls um 1.200 Fahrzeuge ab. Künftig wird es also besser.

Behauptet wird: Über Heck- und Propsteistraße fahren 8.065 Kraftfahrzeuge in die nördlichen Wohnquartiere ein, über Grafen- und Propsteistraße fahren aber nur 6.626 Fahrzeuge wieder raus; 1.439 Fahrzeuge lösen sich demnach in Luft auf!

Fakt ist: Hier werden wiederholt falsche Zahlen verwendet: Tatsächlich fahren in der Prognose 7.217 Fahrzeuge ein und 7.274 Fahrzeuge raus. Die Differenz von 57 Fahrzeugen beträgt < 1 % und spricht für eine gute Prognose!

Behauptet wird: Das Landesumweltministerium negiert das Emissionsgutachten und fordert eine neues Gutachten an. Bis wann liegt dieses vor?

Fakt ist: Die Bewertungen im Schreiben des Umweltministeriums sind fehlerhaft, das Gutachten aus 2012 verwendet die anerkannten Emissionsfaktoren und entspricht noch aktuell dem Stand von Technik und Wissenschaft. Das Verkehrskonzept wird von der Stadt Essen weiterhin als geeignetes Instrument gesehen, um künftig die Grenzwerte in Werden einzuhalten.

Behauptet wird: Über 18 Monate Bauzeit führen zu einem Verkehrschaos, wie es die Kanalbaustelle gezeigt hat!

Fakt ist: In der Bauzeit werden immer nur einzelne Straßenabschnitte umgebaut, nicht alles auf einmal! Es sind temporäre Einschränkungen zu erwarten, aber kein Chaos. Die Bauplanungen werden mit den politischen Vertretern besprochen.

Behauptet wird: Es gibt kein einziges Fahrzeug weniger, dafür entfallen Parkplätze und die Staugefahr steigt!

Fakt ist: Die Summe der Verkehre auf Brück- und Abteistraße nimmt gemäß Verkehrsprognose um 1.200 Fahrzeuge ab. Wenn auf der Abteistraße temporäre Parkplätze eingerichtet werden, bleibt die Zahl gleich, doch werden die Anlieferzonen verbessert. Die heutigen Staus in den Spitzenstunden am Werdener Markt, der Abteistraße und am Klemensborn werden wegfallen.

Behauptet wird: Insgesamt sind bereits die Kosten seit Januar mittlerweile von 6 Mio. € auf 6,9 Mio. € gestiegen, also um 15%. Schon damals hatte der Bund der Steuerzahler diese hohen Kosten angemahnt!

Fakt ist: Die Kosten wurden in der Vorlage 1776/2015 mit 6,35 Mio. € inkl. Ingenieurleistungen angegeben und haben sich seitdem nicht geändert. Die angebliche Kostensteigerung ist aus der Luft gegriffen. Außerdem überwacht die städtische Projektleitung die Kosten während der Bauausführung.

Behauptet wird: Die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung mit dadurch bedingtem erheblichen Verkehrsanstieg resultiert in neuen grenzwertübersteigenden Emissionen.

Bis wann kann das neue vom Landesumweltamt eingeforderte Gutachten erbracht werden?

Fakt ist: Das Landesumweltamt hat kein Gutachten gefordert und es wird auch keines erstellt. Das Verkehrskonzept wurde mit allen Grundlagen im Januar 2016 beschlossen.

Das Land NRW kann nicht die Planungshoheit der Gemeinde angreifen.

Behauptet wird: Das erhöhte Verkehrsaufkommen insbesondere an den Straßen des anliegenden Werdener Gymnasiums (+25%) und an anliegenden Seniorenheimen (z.B. Dückerstraße +87%) ist gefährdend für Schüler und Senioren.

Fakt ist: Die Grafenstraße erhält zwar mehr Verkehr, doch staut sich dieser nicht mehr in der Straße, weil der Verkehr besser abfließen kann; die Luft wird besser. Zur Entschärfung der Dückerstraße wurde bereits ein Antrag in die Bezirksvertretung eingebracht; hier muss etwas unternommen werden!

Behauptet wird: Der gegenläufige Radverkehr im steilen und engen Klemensborn sowie in der stark befahrenen Brückstraße ist eine immanente Gefahrenquelle.

Fakt ist: Ein gegenläufiges Radfahren auf einer 3,50 m breiten Einbahnstraße ist nicht automatisch eine Gefährdung, sondern hat sich im In- und Ausland vielfach bewährt und muss im Einzelfall betrachtet werden. Hier erscheint es gefahrlos möglich.

Behauptet wird: Die Parkplatzbilanz bleibt negativ, außer die Abteistraße wird 2-spurig und mit Parkplätzen aufgefüllt!

Fakt ist: Die Stadt hat in der Vorlage 1776/2015 ausgeführt: „Zurzeit werden im Plangebiet insgesamt ca. 95 Dauerstellplätze, 16 temporäre Stellplätze (Brückstraße) und eine Ladezone von 20 m Länge angeboten. Zukünftig werden durch die neue Verkehrsführung 94 Dauerstellplätze und 3 Ladezonen von ca. 26, 20 und 18 m Länge zur Verfügung stehen.“ Der Verlust der temporären Stellplätze lässt sich in der Abteistraße ausgleichen.

Behauptet wird: Für eine 3-5-Spurigkeit der Abteistraße, ist der Straßenuntergrund heute gar nicht ausgelegt und führt folglich durch die Zunahme der Verkehrsbelastung zu erheblichen Schäden an den Häusern. Ist dies in der Planung bereits berücksichtigt oder führt dessen Befestigung zu einem weiteren Kostenanstieg?

Fakt ist: Die Stadt Essen hat ein versicherungstechnisches Eigeninteresse, Schäden an Gebäuden zu vermeiden und wird die erforderlichen Maßnahmen dafür treffen. Diese werden nicht zu einem Kostenanstieg führen.

Behauptet wird: Die wirtschaftlichen Konsequenzen auf den Einzelhandel sind verheerend. Ein weiteres Geschäftsterben ist zu erwarten - Frintrup und Aldi sind nur 2 renommierte Beispiele. Die Kritik im Einzelhandel ist enorm, ebenfalls innerhalb Mitglieder des Werberings.

Frage: Inwieweit sind auch Schallschutzmaßnahmen bereits kalkuliert. In der Ursprungsstudie waren diese ausgespart, da die Betroffenheit noch nicht abgeschätzt werden konnte!

Fakt ist: Die Mitglieder des Werberings stehen seit 2012 - bis auf wenige Ausnahmen - hinter dem Verkehrskonzept. Die Werdener Altstadt wird durch den Altstadtring und den neuen Werdener Markt aufgewertet, die höhere Aufenthaltsqualität wird auch dem Einzelhandel zu Gute kommen.

Fakt ist: Der Lärmschutz an den Gebäuden in der Abteistraße ist gemäß Vorlage 1776/2015 in der bisherigen Kostenschätzung enthalten. Sie werden zu 90% öffentlich gefördert.

Fakt ist: Diese Unterstellungen entbehren jeder Grundlage. Die Anregungen aus der Bevölkerung wurden von Politik und Verwaltung in jedem Verfahrensschritt berücksichtigt. Letztendlich gab es einen demokratischen Beschluss mit überwältigender Mehrheit. Auch im Nachgang wurden insbesondere mit den Geschäftsleuten der Abteistraße noch Feinjustierungen vorgenommen. Insbesondere die Kritiker wurden hier beteiligt. Auch die momentanen Überlegungen zur Gestaltung des Marktes finden unter Einbindung aller Beteiligten statt und es wird noch eine große Bürgerversammlung geben.

Behauptet wird: Das Verkehrskonzept wurde im stillen Kämmerlein entschieden, Kritiker wurden abgeblockt.