

Verkehrserhebung in Schwerte-Nord (westlich B236)

Auftraggeber:
Stadt Schwerte
Rathaus I
Rathausstraße 31
58239 Schwerte

Dortmund, Juli 2011

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Schwerte
Rathaus I
Rathausstraße 31
58239 Schwerte

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg
Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-12
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Projektleiter), Dipl.-Ing. Matthias Franz, Dipl.-Ing. Simon Krumm

In dem nachfolgenden Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Fußgänger, Radfahrer etc.. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.

Impressum	2
1 Anlass und Aufgabenstellung	4
2 Grundlagen	5
2.1 Rahmenbedingungen und Methodik.....	5
2.2 Auswahl der Zählstellen	6
2.3 Geschulte ehrenamtliche Helfer als unterstützendes Zählpersonal	8
3 Ergebnisse der Erhebungen	8
3.1 Knotenstrom-/Querschnittszählung.....	8
3.2 Kennzeichenerfassung	13
4 Prognose der zukünftigen Verkehrsverteilung	15
5 Empfehlungen, Fazit	18

1 Anlass und Aufgabenstellung

Zur Vorbereitung des im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts konzipierten Verkehrsversuchs am Klusenweg wurden im Wohngebiet westlich der B236 an mehreren Stellen eine Knotenstrom- und Querschnittszählung sowie eine Kennzeichenerfassung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs durchgeführt.

Der Verkehrsversuch sieht vor, am Klusenweg zwischen Agnes-Miegel-Straße und Kopernikusstraße durch die Einrichtung einer „unechten“ Einbahnstraße die Durchfahrt von Norden nach Süden zu beschränken. Auf diese Weise soll der Durchgangs- und Schleichverkehr auf den angrenzenden Straßen, v.a. am Talweg und am Klusenweg, verringert und der Quell- und Zielverkehr zu den Bereichen südlich des Straßenzugs gezielt abgeleitet werden. Details zur Ausgestaltung des Verkehrsversuchs sind dem entsprechenden Abschlussbericht zum Integrierten Gesamtverkehrskonzept zu entnehmen.

Zur Evaluierung des Verkehrsversuchs ist es notwendig, die Verkehrsströme vor und während der Maßnahme zu erheben, um Rückschlüsse auf die Wirksamkeit bzw. mögliche unerwünschte Effekte in anderen Bereichen zu erhalten. Aus diesem Grund wurden nicht nur die Knoten erhoben, die direkt an den Abschnitt Agnes-Miegel-Straße/Kopernikusstraße angrenzen, sondern es wurde darauf geachtet, einen umfassenden Blick auch auf die Straßen in der Umgebung zu werfen, die von möglichen Minder- oder Mehrbelastungen betroffen sein können. Eine detaillierte Prognose zu den möglichen Verlagerungen von Verkehrsströmen durch den Verkehrsversuch ist ebenfalls Gegenstand des vorliegenden Berichts.

Hervorzuheben ist, dass die Verkehrserhebungen durch geschulte ehrenamtliche Helfer aus dem Wohngebiet unterstützt wurden, was nochmals als Beleg für das ausgeprägte bürgerschaftliche Engagement in Schwerte Nord zu werten ist. Dieses Engagement hat auch bereits zur Erarbeitung des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts positiv beigetragen.

2 Grundlagen

2.1 Rahmenbedingungen und Methodik

Die vorliegende Erhebung wurde am Dienstag, den 05.07.2011 und somit an einem normalen Werktag (jeweils von Dienstag bis Donnerstag) mit Schulbetrieb durchgeführt. Methodisch wurden sowohl eine Knotenstrom-/Querschnittszählung als auch eine Kennzeichenerfassung durchgeführt, beides in händischer Ausführung. Die Erhebung fand ohne wesentliche Einschränkungen z.B. durch Wetter-, Unfall- oder sonstige Erscheinungen statt.

Knotenstrom-/Querschnittszählung

Bei der Knotenstrom- und Querschnittszählung wurden die Verkehrsströme an den einzelnen Knotenpunkten und Querschnitten nach Richtungen getrennt voneinander erhoben. Dies gibt Aufschluss über die wichtigsten Verkehrsbeziehungen und ist in Bezug auf den Verkehrsversuch insbesondere für den Vorher-Nachher-Vergleich und die Prognose der Minder- und Mehrbelastungen im Straßennetz von Bedeutung.

Die Erhebung erfolgte differenziert nach den Kategorien Fahrrad, Krad (auch Moped und Mofa), Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzug und Bus.

Gezählt wurde sowohl vormittags von 07:00-09:00 als auch nachmittags von 16:00-18:00, so dass die Verkehrsspitzen erfasst werden konnten.

Kennzeichenerfassung

Zusätzlich zur Knotenstromzählung wurde eine ergänzende Kennzeichenerfassung durchgeführt. Auf diese Weise konnte der Durchgangsverkehr im Wohngebiet, der den für den Verkehrsversuch vorgesehenen Straßenabschnitt des Klusenwegs passiert, erfasst werden. Dies ist aufgrund der besseren Nachvollziehbarkeit von Quelle und Ziel des Verkehrsaufkommens v.a. für die Prognose der zukünftigen Verkehrsverlagerungen und voraussichtlichen Routenwahl von Interesse.

Bei der Erhebung wurden Busse und Lkws gesondert erhoben. Vormittags zwischen 07:00 und 09:00 wurden sämtliche Kennzeichenerfassungs-Zählstellen erhoben, zusätzlich wurde nachmittags zwischen 16:00 und 18:00 der Durchgangsverkehr zwischen den besonders relevanten Beziehungen B236/Talweg – Holzener Weg sowie B236/Talweg – Sonnenstraße/B236 erneut erhoben (vgl. folgendes Kap. 2.2 und Abb. 2 zur genauen Lage der Zählstellen).

Die Erhebungsdaten wurden nach der abgeschlossenen Erhebung in mehreren Schritten iterativ auf Plausibilität geprüft.

2.2 Auswahl der Zählstellen

Die Auswahl der Zählstellen richtete sich nach den zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen durch den Verkehrsversuch am Klusenweg. Durch die Durchfahrtsbeschränkung von Norden nach Süden zwischen Agnes-Miegel-Straße und Kopernikusstraße ist davon auszugehen, dass sich der heutige Nord-Süd-Verkehr auf diesem Teilstück auf andere Straßenzüge verlagern bzw. neue Routen suchen wird. Entlang dieser Straßen wurden die Erhebungsstellen folgerichtig angeordnet (vgl. Abb. 1). Detaillierte Aussagen zu den entsprechenden zu prognostizierenden Minder- oder Mehrbelastungen finden sich in Kap. 4.

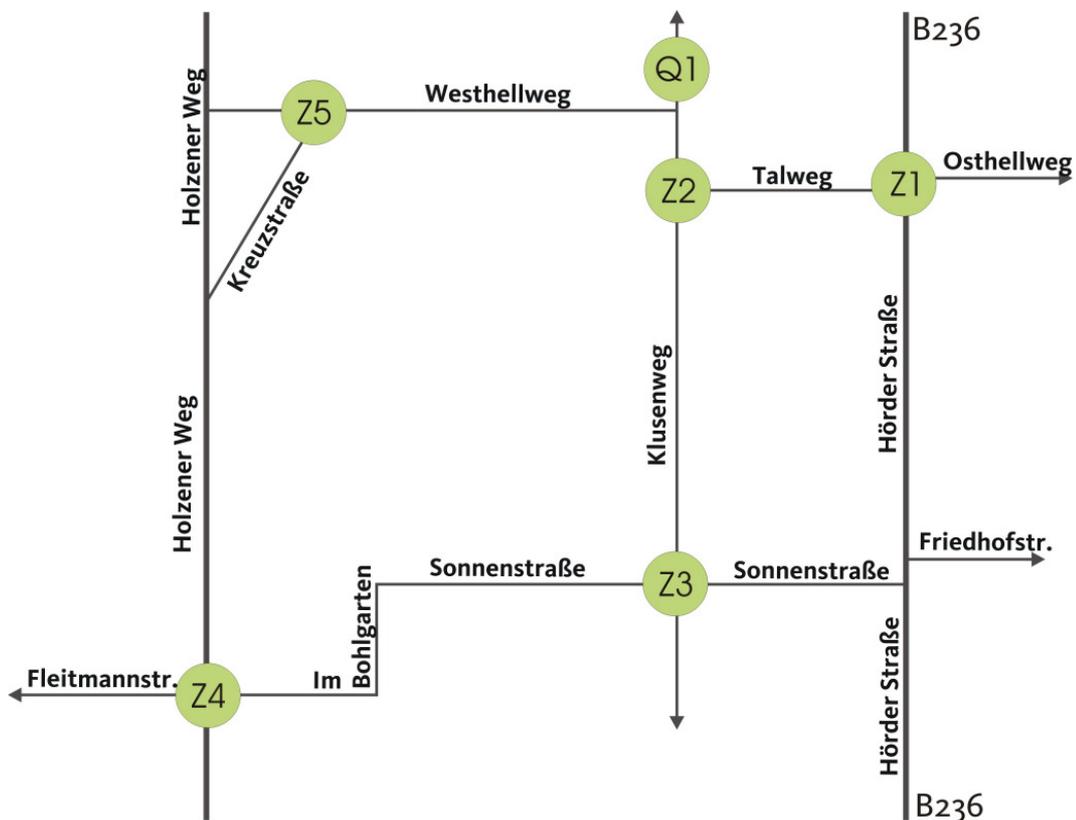


Abb. 1: Übersicht Zählstellen Knotenstrom-/Querschnittszählung

Auf einige Besonderheiten soll an dieser Stelle kurz vertiefend eingegangen werden. Am Knoten Talweg/B236/Ostenhellweg (Z1) wurden nur die Knotenströme erhoben, die für den Verkehrsversuch von Relevanz sind (vgl. Anhang zu Knotenstromübersichten). Dies betrifft zum einen sämtliche Ströme, die in den Talweg ein- und ausfahren.

Zusätzlich wurden die Geradausströme auf der B236 (Nord-Süd) erhoben, um bei der Vorher-Nachher-Evaluierung des Versuchs evtl. Verlagerungen nachweisen zu können. Nur teilweise erhoben wurden dagegen einzelne Ströme am Osthellweg, die im Hinblick auf den Verkehrsversuch zu vernachlässigen sind (z.B. der Rechtsabbieger aus dem Osthellweg in Richtung B236-Nord).

Ein Querschnitts-Zählpunkt wurde am Klusenweg nördlich des Westhellwegs (Q₁) eingerichtet. Hier wurden die von Norden einfahrenden Fahrzeuge erhoben, um in einem späteren Vorher-Nachher-Vergleich nachzuweisen, ob durch die Durchfahrtbeschränkung Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung auftreten.

Die Zählstellen für die Kennzeichenerfassung wurden an den wichtigsten Eingangstoren in das Wohngebiet angeordnet (vgl. Abb. 2). Betrachtet wurden jeweils die Ströme, die relevant für den Verkehrsversuch am Klusenweg sind, d.h. nur die Nord-Süd-Relationen.

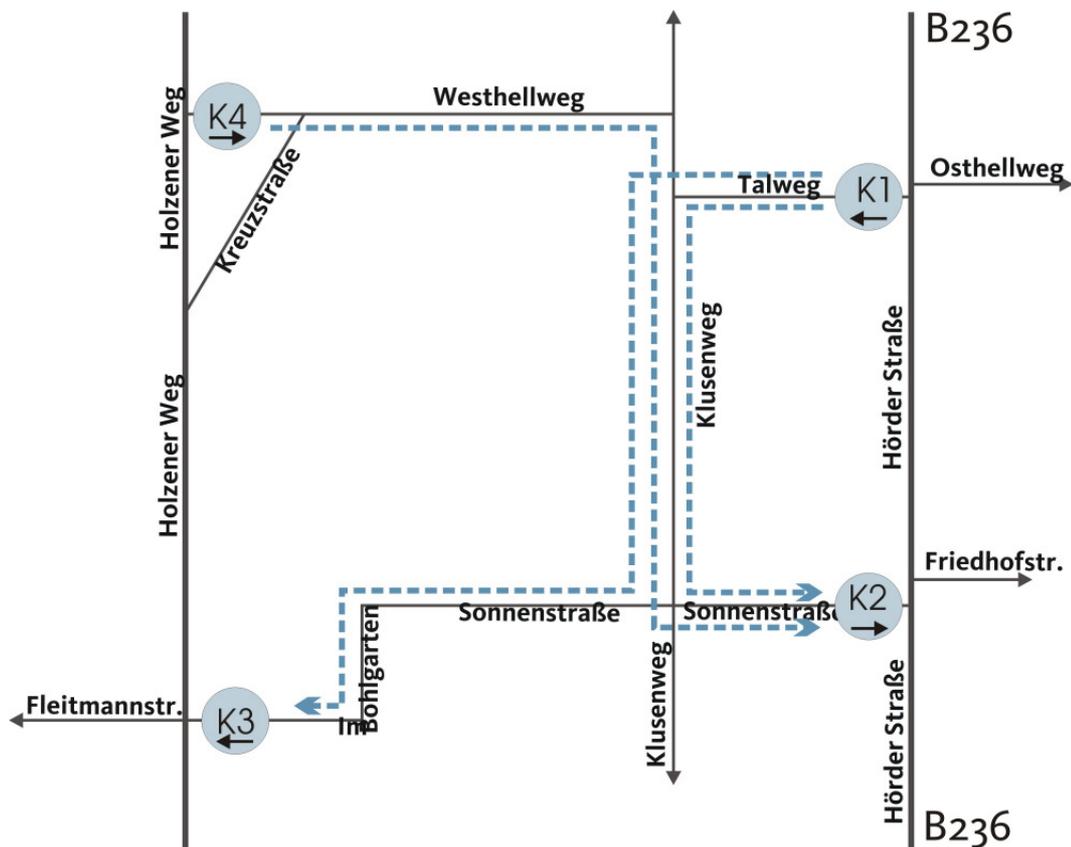


Abb. 2: Übersicht Zählstellen Kennzeichenerfassung (Ermittlung Durchgangsverkehr)

2.3 Geschulte ehrenamtliche Helfer als unterstützendes Zählpersonal

Zusätzlich zum Zählpersonal des Planungsbüros unterstützten ehrenamtliche Helfer die Erhebung. Insgesamt dreizehn Anwohner aus dem Wohngebiet, die über die örtliche Schicht 24 angesprochen wurden, beteiligten sich. Die Zähler nahmen im Vorfeld an einer Schulung teil und wurden vor Ort nochmals persönlich betreut. Nach Möglichkeit wurden die Zähler für die Kennzeichenerfassung eingesetzt oder gemischt mit dem externen Zählpersonal des Planungsbüros auf die Knotenpunkte verteilt. Die Auswertung der Zählbögen zeigte keine Auffälligkeiten im Vergleich zum externen Zählpersonal.

3 Ergebnisse der Erhebungen

3.1 Knotenstrom-/Querschnittszählung

Belastungen an den Knotenpunkten und Querschnitten

Um auch mit anderen Zählungen vergleichbare Aussagen treffen zu können, erfolgte eine Hochrechnung der Zählraten auf den durchschnittlichen (werk-)täglichen Verkehr (DTV-W) anhand des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Die Hochrechnung erfolgte getrennt für Pkw und Lkw.

Die höchsten Belastungen lassen sich wie zu erwarten im Hauptverkehrsstraßennetz an den Rändern des Wohngebiets feststellen. Hier sind sowohl der Holzener Weg mit 7.600 bis 13.000 Kfz/Tag (alle Werte DTV-W) im Querschnitt sowie die Hörder Straße zu nennen (vgl. Tab. 1 sowie Abb. 3 und Abb. 4).

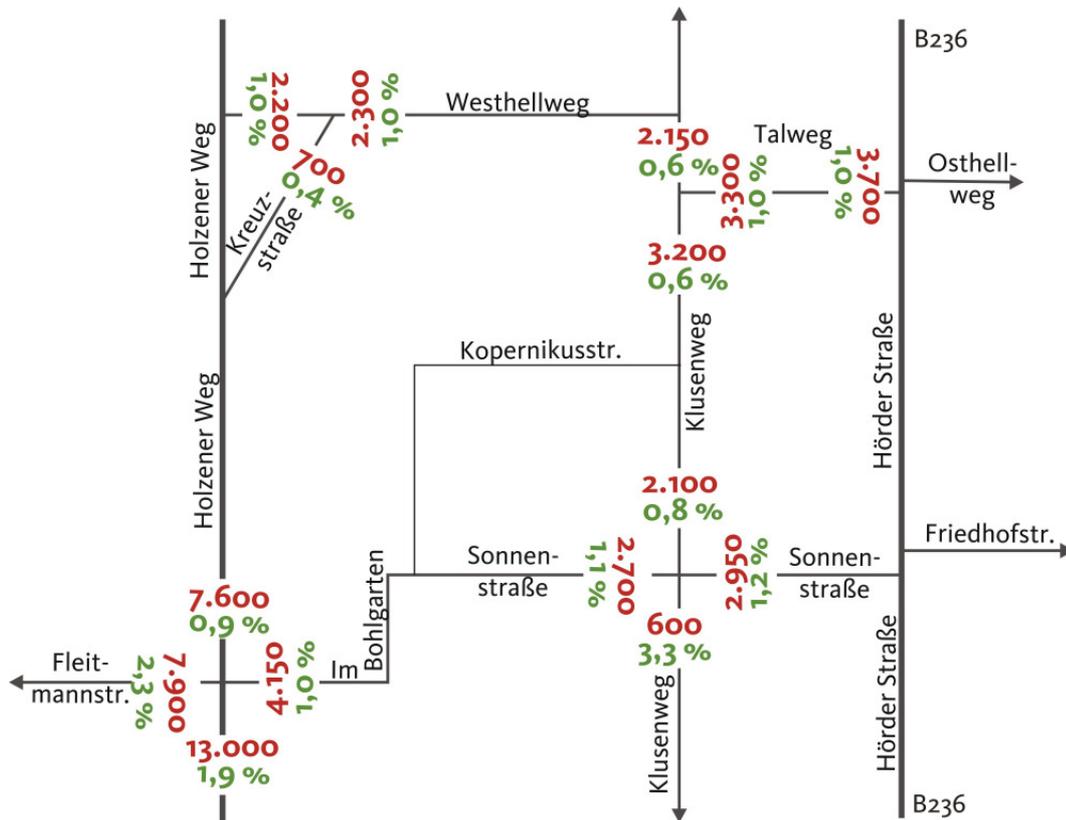


Abb. 3: Rot= Übersicht Tageswerte Kfz-Verkehr (DTV-W) im jeweiligen Querschnitt; grün= Schwerverkehranteile am Tagesverkehr, ohne Bus

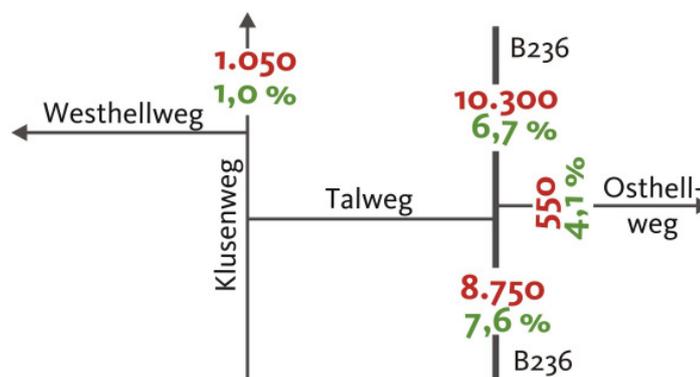


Abb. 4: Rot= Übersicht Tageswerte Kfz-Verkehr an den Punkten, an denen nicht alle Verkehrsströme erhoben wurden (entsprechend keine vollständigen Querschnittswerte); grün= Schwerverkehranteile am Tagesverkehr, ohne Bus

Klar erkennbar anhand der Belastungszahlen ist auch das Sammelstraßennetz innerhalb des Quartiers. Hier sind es insbesondere die Straße Im Bohlgarten im Westen sowie der Talweg im Osten, die als Eingangstore in das Wohngebiet die höchsten Belastungen aufweisen (4.150 bzw. 3.700 Kfz/Tag).

Belastungen nahe 3.000 Kfz/Tag sind darüber hinaus am Klusenweg (südlich Talweg) und an der Sonnenstraße festzustellen. Der Westhellweg ist mit 2.200-2.300 Kfz/Tag weniger stark belastet als die übrigen Sammelstraßen.

Relevant ist auch die Tatsache, dass über den nördlichen Klusenweg (nördlich Westhellweg) über 1.000 Kfz/Tag in das Quartier einfahren, was aufgrund der geringen Dichte an Quellen und Zielen im Wohngebiet nördlich der Autobahn als Hinweis auf Schleichverkehr zu werten ist (Umfahrung B236, Quell- Zielverkehr Gewerbebetriebe). Auffallend ist die große Zahl an Fahrzeugen, die am Klusenweg in die Kopernikusstraße einbiegt. Zwischen dem Zählpunkt am Talweg und dem Zählpunkt an der Sonnenstraße besteht ein Unterschied in der Belastung von über 1.000 Kfz/Tag. Da sowohl morgens als auch nachmittags an dieser Stelle die Abweichung ähnlich hoch ist, muss der Wert als plausibel angenommen werden.

Festzuhalten ist, dass der für den Verkehrsversuch vorgesehene Abschnitt des Klusenwegs mit etwas über 3.000 Kfz/Tag im Querschnitt belastet ist (vgl. Abb. 3). Dabei ist jedoch festzuhalten, dass die Süd-Richtung, die bei dem Verkehrsversuch mit einer Durchfahrtbeschränkung versehen würde, schwächer belastet ist als die Nord-Richtung (416 Kfz/4h Richtung Süden, 586 Kfz/4h Richtung Norden, vgl. Anhang). Dies hängt vermutlich mit der Lichtsignalanlage am Knoten Talweg/Hörder Straße zusammen, die für Linksabbieger aus dem Quartier in Richtung Norden besonders wichtig ist (schwierige Abbiegesituation an der Sonnenstraße).

Dies bedeutet, dass das tägliche Verkehrsaufkommen, das bei einer Umsetzung des Verkehrsversuchs auf neue Routen umgeleitet wird, etwa 1.300 Kfz/Tag beträgt.

Schwerverkehrsanteile

Der Anteil an Schwerverkehr (SV, ohne Busse) am Gesamttagesverkehr ist außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes als eher gering einzustufen, führt jedoch auf den Wohnstraßenprofilen immer wieder zu Unverträglichkeiten. Der höchste Wert wird dort erwartungsgemäß auf dem Klusenweg südlich der Sonnenstraße mit ca. 3,3% Anteil am werktäglichen Gesamtverkehr (DTV-W) erreicht. Diese Straße stellt eine wichtige Zufahrt zum dortigen Gewerbegebiet dar.

Im weiteren Sammelstraßennetz des Quartiers liegen die Anteile i.d.R. nahe 1% Anteil am werktäglichen Gesamtverkehr (vgl. Abb. 3 und Abb. 4). In absoluten Zahlen ausgedrückt, entspricht dies z.B. am vom Verkehrsversuch betroffenen Abschnitt des Klusenwegs 20 Lkws/Lastzügen im Tagesverkehr (DTV-W), der Talweg vereint etwa 30 Lkws und Lastzüge täglich auf sich, ähnlich verhält es sich an der Sonnenstraße.

Zusätzliche Entlastung wird durch die Beschränkung des Lkw-Verkehrs im Wohngebiet zu erwarten sein, was sich v.a. auch auf das subjektive Empfinden und Sicherheitsgefühl auswirken wird.

Radverkehr

Bei der Verkehrserhebung wurden auch Radfahrer gezählt. Diese Werte sind in Tab. 1 jeweils nur als zh-Werte angegeben, da eine Hochrechnung auf Tageswerte aufgrund bislang begrenzt vorhandener Hochrechnungsfaktoren wenig zielführend ist. Die höchsten absoluten Zahlen sind entlang des Holzener Wegs (Schulweg, Innenstadt) festzustellen, wo in vier Stunden insgesamt ca. 270 Radfahrer gezählt werden konnten, immerhin ca. 6% Anteil am Gesamtverkehr in diesem Zeitraum. Auffallend sind dagegen die geringen Werte auf der Hörder Straße, was nochmals als Indiz für den wenig attraktiven Raum für Nahmobilität gewertet werden kann. Auch wenn hier nicht alle Knotenströme erhoben wurden, ist der Wert von z.B. nur 12 Radfahrern in vier Stunden auf der B236 nördlich des Knotens mit dem Talweg (ohne Abbieger Osthellweg) als sehr gering einzustufen.

Knoten	Straße (Querschnitt)	Belastung				Hochrechnung DTV-W (Tagesbelastung im Querschnitt, gerundet)	
		07.00-09.00		16.00-18.00		SV-Anteil	Kfz-Belastung
		Kfz	Rad	Kfz	Rad		
Z4	Holzener Weg Ost (östlich Im Bohlgarten)	1.769	141	2.284	127	1,9%	13.000
Z4	Fleitmannstraße (westlich Holzener Weg)	1.087	57	1.384	35	2,3%	7.900
Z4	Holzener Weg West (westlich Im Bohlgarten)	1.056	75	1.311	90	0,9%	7.600
Z4	Im Bohlgarten (östlich Holzener Weg)	574	15	723	14	1,0%	4.150
Z1	Talweg (westlich Hörder Straße)	554	9	608	15	1,0%	3.700
Z2	Talweg (östlich Klusenweg)	490	14	542	26	1,0%	3.300
Z2	Klusenweg Süd (südlich Talweg)	459	19	543	30	0,6%	3.200
Z3	Sonnenstraße Ost (östlich Klusenweg)	402	78	516	56	1,2%	2.950
Z3	Sonnenstraße West (westlich Klusenweg)	359	60	484	51	1,1%	2.700
Z5	Westhellweg Ost (östlich Kreuzstraße)	319	14	403	14	1,0%	2.300
Z5	Westhellweg West (westlich Kreuzstraße)	283	16	396	11	1,0%	2.200
Z2	Klusenweg Nord (nördlich Talweg)	297	7	373	6	0,6%	2.150
Z3	Klusenweg Nord (nördlich Sonnenstraße)	269	35	389	28	0,8%	2.100
Z5	Kreuzstraße (südlich Westhellweg)	96	20	121	9	0,4%	700
Z3	Klusenweg Süd (südlich Sonnenstraße)	90	5	103	11	3,3%	600
Straßenabschnitte, die nicht vollständig gezählt wurden (nicht alle Richtungen) :							
Z1	Hörder Straße Nord (nördlich Osthellweg)	1.659	7	1.552	5	6,7%	10.300
Z1	Hörder Straße Süd (südlich Talweg)	1.356	10	1.367	7	7,6%	8.750
Q1	Klusenweg Nord (nördlich Westhellweg)	122	3	198	4	1,0%	1.050
Z1	Osthellweg (östlich Hörder Straße)	77	6	95	13	4,1%	550

Tab. 1: Ermittelte Kfz-Belastungen (Knotenstrom/Querschnittszählung), SV-Anteil am Tagesverkehr ohne Busse

3.2 Kennzeichenerfassung

Die Kennzeichenerfassung ergibt ein differenziertes Bild. Erhoben wurden alle Ströme, die für die Nord-Süd-Relation am Klusenweg von Relevanz sind.

Der stärkste Durchgangsverkehr besteht erwartungsgemäß auf der Verbindung B236-Talweg-Klusenweg-Sonnenstraße-Holzener Weg (K1-K3). Hier ist zum einen der Schleichverkehr in Richtung Innenstadt zu nennen, der die B236 umgeht, zum anderen wird über die angrenzende Fleitmannstraße ein weiteres großes Wohngebiet sowie Gewerbestandorte erschlossen. Insgesamt nutzen die Verbindung etwa 250 Kfz/Tag (DTV-W). Deutlich geringer ausgeprägt sind die beiden Verbindungen K1-K2 (Schleichverkehr B236) und K4-K2 (Durchgangsverkehr Nordwest-Südost¹). Hier konnten im Tagesverkehr zwischen 20 und 25 Kfz (DTV-W) ermittelt werden. Aus den vergleichsweise geringen Zahlen auf der Relation K1-K2 lässt sich aber nicht der Schluss ziehen, dass die B236 nur wenige Schleichverkehre erzeugt. Diese sind schließlich auch in der deutlich stärker ausgeprägten Relation K1-K3 (B236/Talweg-Im Bohlgarten/Fleitmannstraße) enthalten.

Auf dem Teilstück des Klusenwegs zwischen Agnes-Miegel-Straße und Kopernikusstraße, das für den Verkehrsversuch vorgesehen ist, befinden sich somit etwas unter 300 Kfz/Tag (DTV-W) an Durchgangs- und Schleichverkehr in Nord-Süd-Richtung. Der Anteil am Gesamttagesperkehr für diese Richtung (ca. 1.300 Kfz/Tag, vgl. Kap. 3.1) beträgt somit nicht unerhebliche 23% als weiteres Verlagerungspotenzial.

¹ An dieser Stelle wurde nur vormittags der Durchgangsverkehr erhoben; hier wurde anhand der Erkenntnisse aus den Nachmittagsserhebungen der Relationen K1-K2 und K1-K3 der Wert auf 4h hochgerechnet

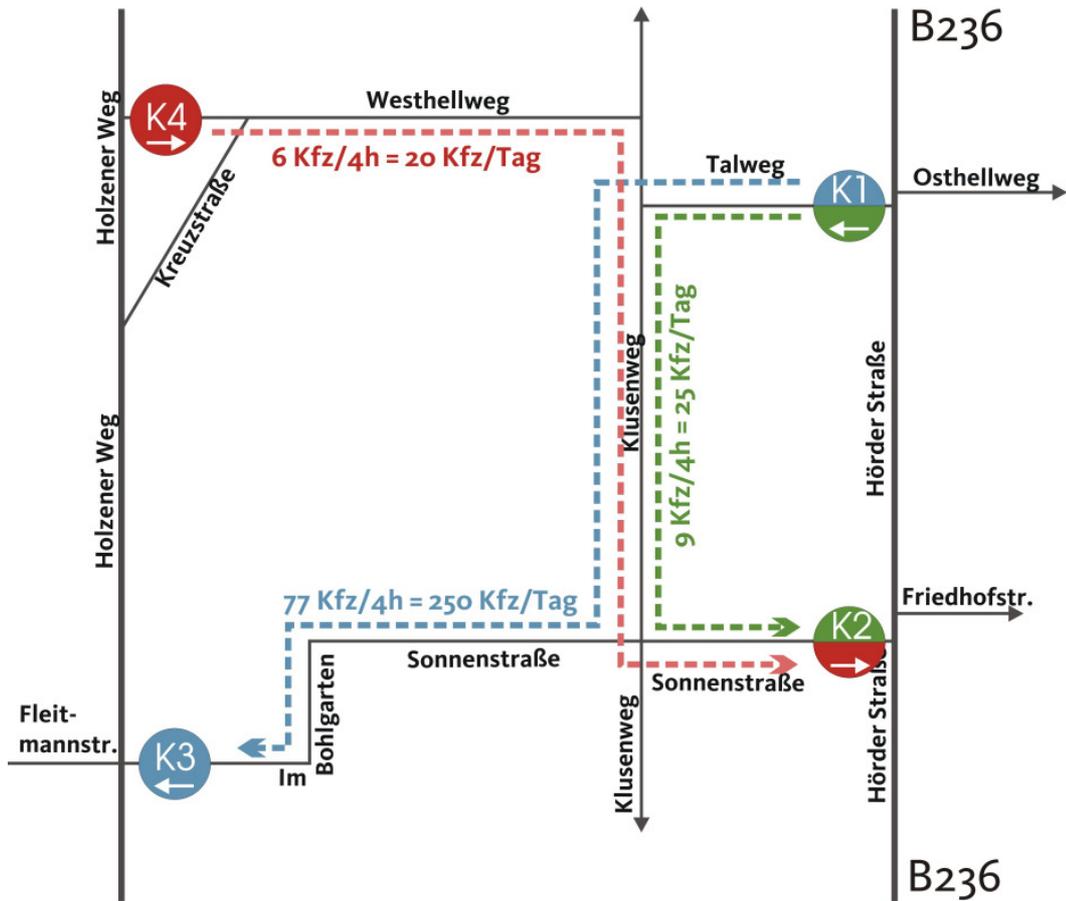


Abb. 5: Durchgangsverkehr, bezogen auf die Nord-Süd-Relation am Klusenweg (Tageswerte in DTV-W; 4h-Wert am Westhellweg hochgerechnet)

4 Prognose der zukünftigen Verkehrsverteilung

Durch die Durchfahrtbeschränkung der Nord-Süd-Relation am Klusenweg zwischen Agnes-Miegel-Straße und Kopernikusstraße im Rahmen des Verkehrsversuchs wird es zu einer Verlagerung der entsprechenden Verkehrsströme kommen. Zur Prognose der Verschiebungen wurde auf Basis der Verkehrserhebung eine Excel-basierte Umlegung und Plausibilitätsprüfung vorgenommen.

Folgende Annahmen wurden hinsichtlich der umzulegenden Nord-Süd-Relationen am Klusenweg getroffen:

- Verteilung des Durchgangsverkehrs B236/ Talweg-Klusenweg-B236/ Sonnenstraße: 100% auf die B236
- Verteilung des Durchgangsverkehrs B236/Talweg-Klusenweg-Sonnenstraße-Holzener Weg:
5% weiträumig über Dortmund/Holzener Weg, 20% über die Stadtmitte, 30% über Westhellweg und Holzener Weg, 45% über B236 und Sonnenstraße
- Neue Verteilung des Durchgangsverkehrs Holzener Weg-Westhellweg-Klusenweg-B236/Sonnenstraße: 100% über Talweg und B236
- Neue Verteilung Zielverkehr zu Hundhausen (Geradeausfahrer am Knoten Klusenweg/Sonnenstraße):
80% über B236 und Sonnenstraße, 20% über Holzener Weg und Sonnenstraße
- Anwohnerverkehr Klusenweg (aus Richtung Norden):
80% über B236 und Sonnenstraße, 20% über Holzener Weg und Sonnenstraße
- Anwohnerverkehr Wohngebiet Kopernikusstraße/Sonnenstraße (aus Richtung Norden):
5% über Holzener Weg und Sonnenstraße, 5% über Stadtmitte und Im Bohlgarten, 90% über B236 und Sonnenstraße

Umgelegt auf die einzelnen Straßenzüge ergibt sich folgendes Bild (vgl. Abb. 6).

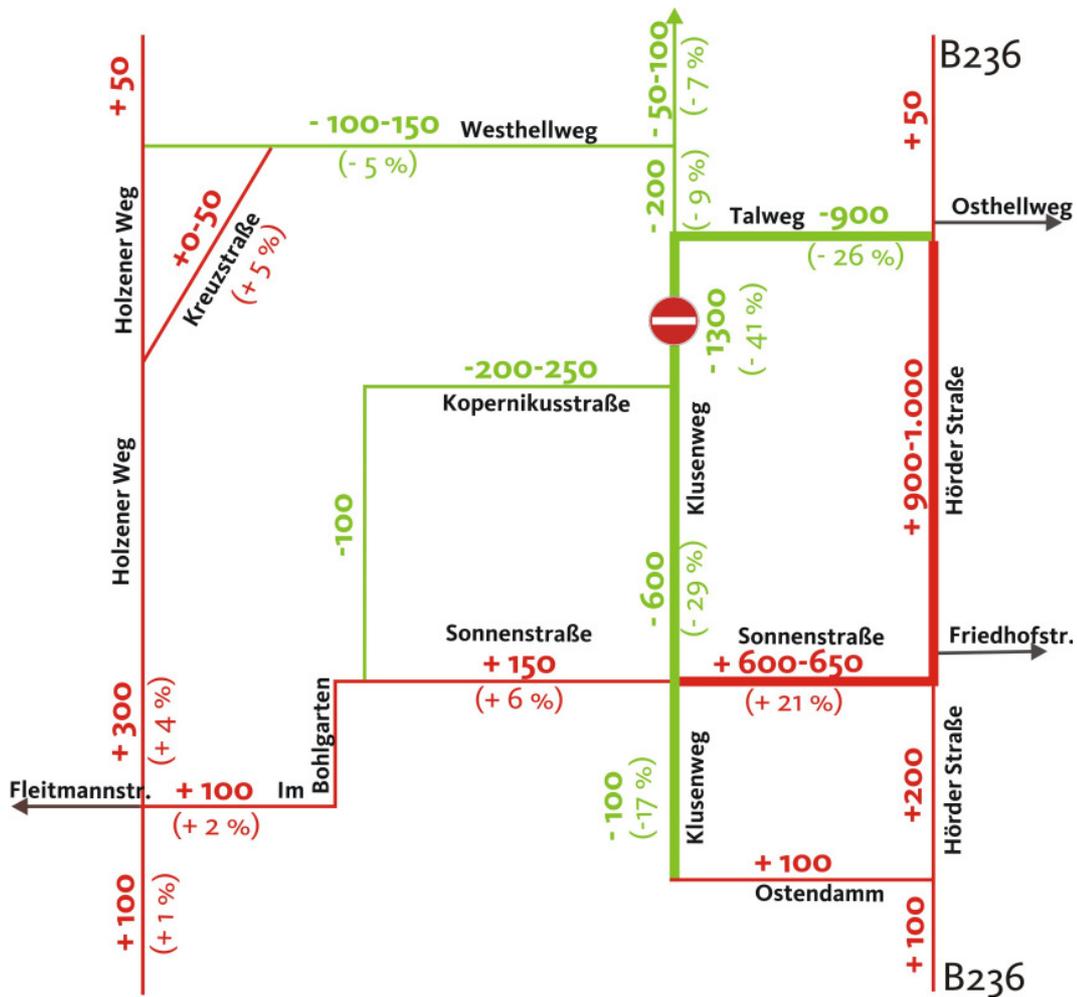


Abb. 6: Übersicht über die Ergebnisse der Umlegung mit Zu- und Abnahmen der Verkehrsbelastung in Kfz/Tag (in Klammern Zu-/Abnahme im Vergleich zum heutigen täglichen Gesamtverkehr, DTV-W; keine %-Angaben auf den Straßen, bei denen der Querschnitt nicht vollständig erhoben worden ist)

Die größten Entlastungen sind erwartungsgemäß auf den Straßenzügen zu prognostizieren, die direkt an das durch den Verkehrsversuch eingeschränkte Straßenstück am Klusenweg angrenzen. So ist z.B. für den Talweg mit einer deutlichen Entlastung von 900 Fahrzeugen/Tag zu rechnen, am südlichen Klusenweg sind es immerhin noch 600 Kfz/Tag.

Aufgrund der neuen Erkenntnisse durch die Zählergebnisse wird der Westhellweg weit weniger zusätzlich belastet als zunächst angenommen. Zwar wird ein Teil des Durchgangsverkehrs zwischen B236/Talweg und Im Bohlgarten/Holzener Weg nun zusätzlich über den Westhellweg verlaufen, doch stehen dem gleichzeitig Entlastungen gegenüber durch die Fahrzeuge, die nun nicht mehr wie früher die Relation Holzener

Weg-Westhellweg-Klusenweg (z.B. Richtung Hundhausen, Anwohnerverkehr, Durchgangsverkehr etc.) befahren können, sondern durch den Verkehrsversuch umgeleitet werden z.B. auf die Relation Holzener Weg-Im Bohlgarten-Sonnenstraße. Durch die entsprechenden Überlagerungseffekte von Zu- und Abnahmen kommt es zu einer voraussichtlichen Abnahme von 100-150 Fahrzeugen am Tag.

Leichte Entlastungen werden auch am Klusenweg nördlich des Westhellwegs erwartet. Durch die Durchfahrtbeschränkung am Klusenweg wird ein Teil des Verkehrs v.a. auf die parallel verlaufende B236 abgedrängt werden, wodurch der Schleichverkehr in diesem Bereich (und auch weiter Richtung Bergerhofweg) reduziert werden wird.

Der Großteil des Verkehrs, der heute den Klusenweg im Bereich des Verkehrsversuchs befährt, wird der Umlegung zufolge wie erwartet auf die Hauptverkehrsstraße B236 verlagert. Hier können auf dem Teilstück zwischen Talweg und Sonnenstraße zusätzliche Belastungen von 900 bis 1.000 Kfz/Tag prognostiziert werden.

Ebenfalls, wie ursprünglich angenommen, sind darüber hinaus deutliche Zusatzbelastungen für die östliche Einfahrt in das Wohngebiet an der Sonnenstraße zwischen B236 und Klusenweg zu erwarten (600-650 Kfz/Tag). Die Zusatzbelastung in diesem Bereich ist jedoch als verträglich anzusehen, da an dieser Stelle keine dichte Wohnbebauung vorliegt, sondern einseitig Gewerbe angeordnet ist.

Für den weiteren Verlauf der Sonnenstraße zwischen Klusenweg und Kopernikusstraße können dagegen nur geringe Veränderungen prognostiziert werden (ca. 150 Fahrzeuge). Dies liegt in erster Linie daran, dass ein Großteil der Fahrzeuge, der den Abschnitt befährt, auch bereits vor dem Verkehrsversuch als Quell- und Ziel- oder Durchgangsverkehr aufgetreten ist.

Entlastungen sind dagegen im Wohngebiet direkt um die Kopernikusstraße zu erwarten, da nun weniger Verkehr aus Richtung Norden aus dem Klusenweg abfließen kann.

5 Empfehlungen, Fazit

Der Verkehrsversuch im Bereich Klusenweg wird deutliche Entlastungen für einige sensible Straßenzüge im Wohnquartier bringen – und dies nicht nur durch verdrängten Durchgangsverkehr, sondern auch durch eine neue Routenwahl für den Quell- und Zielverkehr v.a. zu den Arbeitsplatzschwerpunkten Hundhausen, Im Bohlgarten sowie zu den Wohngebieten entlang der Kopernikusstraße und der Sonnenstraße.

Insbesondere für den Talweg, der heute als Haupteinfallstor in das Wohngebiet sowie für den Durchgangs- und Schleichverkehr eine Hauptlast des Verkehrs zu tragen hat, werden hierdurch Entlastungen erwartet. Gerade auch im Hinblick darauf, dass durch einen Umbau des Knotens Talweg/Osthellweg/K10n Verkehrszunahmen zu erwarten sind (vgl. Gutachten von IGS 2009), ist es von Bedeutung, diesen Bereich zu entlasten.

Unverträgliche Mehrbelastungen in sensiblen Wohnstraßen werden durch den Verkehrsversuch nicht erwartet. Die Hauptlast des Verkehrs wird die parallel verlaufende Hauptverkehrsstraße B236 tragen. Die Sonnenstraße wird nur in dem Bereich zwischen B236 und Klusenweg erheblich stärker belastet, der aufgrund der Randbebauung als verträglich anzusehen ist. Im zentralen sensiblen Bereich zwischen Klusenweg und Im Bohlgarten sind dagegen nur geringere Zunahmen zu erwarten.

Zusätzliche Entlastung wird durch die Beschränkung des Lkw-Verkehrs im Wohngebiet zu erwarten sein. Die Maßnahme wird sich nicht zuletzt auch deutlich positiv auf das subjektive Empfinden und Sicherheitsgefühl auswirken.

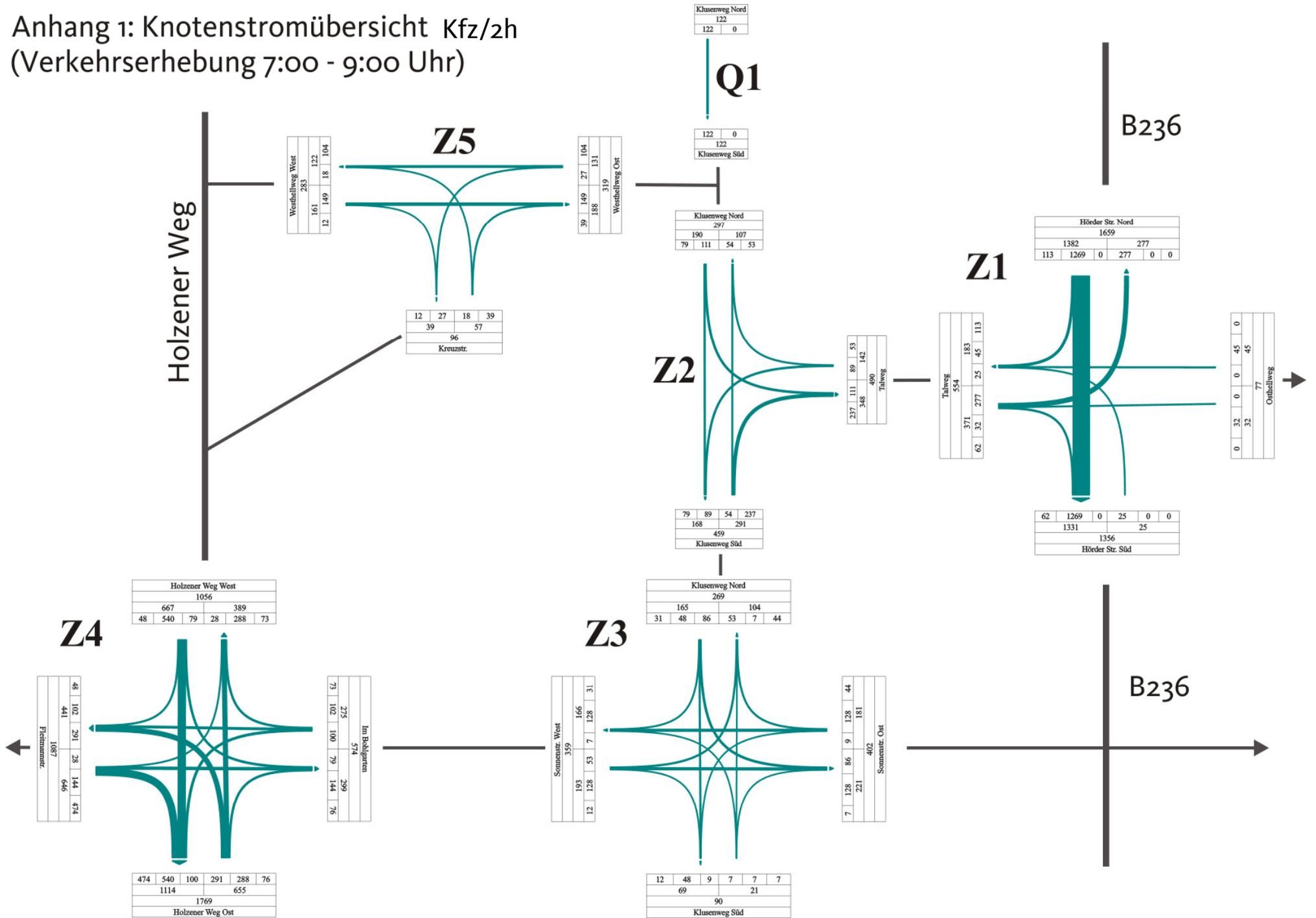
Zusammenfassend wird empfohlen, den Verkehrsversuch wie im Integrierten Handlungskonzept skizziert, umzusetzen. Unverträgliche Mehrbelastungen werden nicht erwartet, im Gegenzug ist jedoch von erheblichen Entlastungen an sensiblen Schlüsselstellen auszugehen. Als Ausgleich sollten dennoch die Wohnstraßen, auf denen Zunahmen des Verkehrsaufkommens prognostiziert werden können (z.B. Sonnenstraße), Priorität erfahren bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzepts Schwerte-Nord (Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit, Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit etc.).

Der Verkehrsversuch sollte vor Ende des Versuchszeitraums von einem Jahr durch eine weitere Verkehrserhebung evaluiert werden, um genaue Aufschlüsse über das neue Routenwahlverhalten zu erhalten und ggf. Anpassungen vornehmen zu können.

ANHANG

Knotenstromübersichten

Anhang 1: Knotenstromübersicht Kfz/zh (Verkehrserhebung 7:00 - 9:00 Uhr)



Anhang 2: Knotenstromübersicht Kfz/zh (Verkehrserhebung 16:00 - 18:00 Uhr)

