

**Deckblatt**

**Drucksachennummer:**

0999/2010

**Teil 1 Seite 1**

**Datum:**

11.11.2010

## **ÖFFENTLICHE MITTEILUNG**

**Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

**Betreff:**

Mitteilung über Daten zur Verkehrsentwicklung im Stadtbezirk Haspe

**Beratungsfolge:**

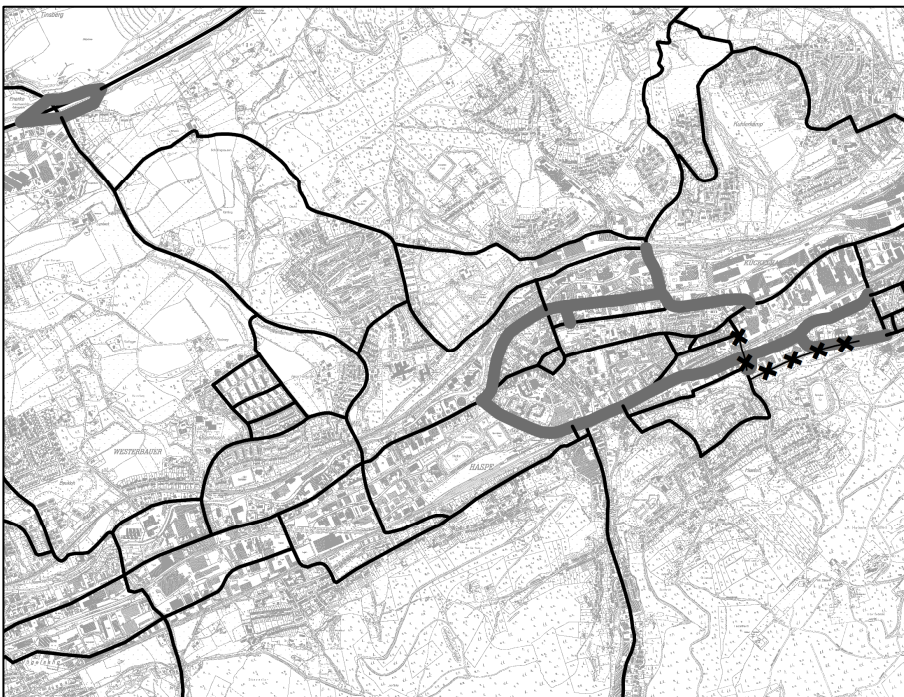
24.11.2010 Bezirksvertretung Haspe

## Daten zur Verkehrsentwicklung im Stadtbezirk Haspe

### *Straßennetz*

Das Straßennetz im Stadtbezirk Haspe wird im Wesentlichen durch die in ost-westlicher Richtung verlaufende Hauptverkehrsachse B7 geprägt. Das nördliche Umland ist über die Strecken Grundschötteler Straße und Tückingstraße erreichbar. In südlicher Richtung ist die Voerder Straße die einzige Zulaufstrecke. Die verschiedenen Stadtteile werden durch parallel zur Hauptachse verlaufende Verkehrsachsen erschlossen (z.B. Dickenbruchstr., Hestert-/Sachsenstr., Im Lindental, Büddinghardt, Jungfernbruch/ Nordstr.).

Anfang der „90er“ Jahre wurden die Verkehrsströme der B7 noch direkt durch das Hasper Zentrum (Hasper Kreisel) geführt (ca. 20.000 Fz/24h). Die Anbindung aus Richtung Norden führte über die Grundschötteler Straße (ca. 10.500 Fz/24h) und die Tillmannsstraße (ca. 12.000 Fz/24h). Die Voerder Straße (ca. 15.000 Fz/24h) wurde an die Haenel- / Leimstraße angebunden. Hier war die Verkehrsführung im Bereich Leimstraße, Bebelstraße, Hördenstraße durch Einbahnstraßenregelung und dem Bahnübergang sehr unübersichtlich. Die Strecke über die Hestert- / Sachsenstraße war daher eine gleichwertige Alternativroute, die auch häufig angenommen wurde.



Durch den Bau der Nord- und Südumgehung ist der Verkehr, bis auf den Anlieger- / Anlieferverkehr, aus dem Hasper Zentrum verdrängt worden. Die verlängerte Tückingstraße verbessert die Anbindung der nördlichen Zulaufstrecken und erlastet die frühere Verknüpfung über die Tillmannsstraße. Durch den Bau des Autobahnanschlusses Volmarstein ist Haspe relativ günstig an das überregionale Straßennetz angebunden mit dem Nachteil, dass die Grundschötteler Straße

als „Autobahnzubringer“ erheblich höherer Verkehrsbelastungen aufnehmen muss.

### *Kenngrößen*

Der Trend der letzten Jahre ist ungebrochen. Die Einwohnerzahl sinkt weiter. Wurden 1992 in Hagen noch ca. 216.000 Einwohner gezählt, so waren es im Juli 2010 noch ca. 190.800. Dies entspricht einem Bevölkerungsrückgang von 11,7%. In Haspe ist im gleichen Zeitraum die Bevölkerung von ca. 33.200 auf 29.580 gesunken (-10,9%).

Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet wurden für 1992 ca. 475.400 Kfz-Fahrten/24h (Pkw + Lkw) ermittelt. Der Anteil für den Stadtbezirk Haspe lag bei ca. 45.400 Kfz-Fahrten am Tag. Die für das Jahr 2010 ermittelte Verkehrsmenge liegt bei 469.600 Kfz-Fahrten/24h bezogen auf das Stadtgebiet (entspricht einem Rückgang von ca. 1,5%), und bei 48.800 Kfz-Fahrten/24h bezogen auf Haspe (entspricht einer Zunahme von ca. 7,5%). Die leichte Zunahme des auf den Stadtbezirk Haspe bezogenen Verkehrs seit Anfang der 1990er Jahre ist ein Hinweis auf eine Attraktivitätssteigerung des Hasper Zentrums und einer gewerblichen Entwicklung im Westen des Stadtbezirks.

Die Verkehrsmittelwahl ist von der Infrastruktur eines Gebietes abhängig. Die Qualität der ÖPNV-Erschließung und die Pkw-Verfügbarkeit sind die ausschlaggebenden Kriterien, die sich gegenseitig stark beeinflussen. Bei einer guten ÖPNV-Erschließung werden weniger Pkw benötigt um mobil zu sein.

### **Modal-Split 2010**

	Hagen	Haspe
<b>Fuß</b>	28,3%	28,0%
<b>Rad</b>	2,2%	2,7%
<b>ÖPNV</b>	16,6%	18,8%
<b>IV</b>	52,9%	50,5%

Die Tabelle zeigt die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) bezogen auf den Binnenverkehr. Die relativ gute ÖPNV-Erschließung in Haspe im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet spiegelt sich in den ÖV bzw. IV-Anteilen wider.

### *Belastungen*

In den abgebildeten Belastungsplänen (Anl. 1 + 2) sind an der Stadtbezirksgrenze Schnittlinien eingetragen. Hier werden vereinfacht die Verkehrsmengen ermittelt, die als grober Maßstab für die Bedeutung der Verkehrsverknüpfung mit dem Umland angesehen werden kann.

### **Belastungsquerschnitte [Fz/24h]**

	1992	2010
<b>A - A</b>	42.700	44.800
<b>B - B</b>	17.900	21.400
<b>C - C</b>	19.900	18.400
<b>D - D</b>	7.800	10.400

Schnitt A-A: *(Verknüpfung mit dem größten Teil des restlichen Stadtgebietes).*

Hier verteilen sich die Verkehrsmengen etwa zu gleichen Teilen auf 2 Straßenquerschnitte. Zum einen die Berliner Str. (23.500 Fz/24h) und zum

<b>TEXT DER MITTEILUNG</b>	<b>Drucksachennummer:</b> 0999/2010
<b>Teil 2 Seite 3</b>	<b>Datum:</b> 11.11.2010

anderen der Konrad-Adenauer-Ring (21.300 Fz/24h). Im Jahr 1992 verteilten sich die Verkehrsmenge zu zwei Dritteln auf die Berliner Str. (28.300 Fz/24h) und einem Drittel auf die Eugen-Richter-Straße (14.400 Fz/24h).

Schnitt B-B: (*Verknüpfung mit den Autobahnanschlüssen Volmarstein und Hagen-West*).  
Hier verläuft die Schnittlinie über 3 Straßenquerschnitte (Grundschötteler Straße, Tückingstraße und der Vollständigkeit halber über die Detmolder Straße). Durch den Autobahnanschluss Volmarstein hat sich die Verteilung der Verkehrsmenge seit 1992 erheblich verändert. Vor 20 Jahren war die Tückingstraße die kürzeste Verbindung von Haspe zur A1. Hier hat sich seitdem die Verkehrsbelastung fast halbiert (1992: 6.700 Fz/24h; 2010: 3.500 Fz/24h). Auf dem nördlichen Teil der Grundschötteler Straße hat sich die Belastung in demselben Zeitraum um fast 70% erhöht.

Schnitt C-C: (*Verknüpfung mit Gevelsberg*)  
Hier haben sich die verkehrlichen Veränderungen in Haspe nur geringfügig ausgewirkt. Auch bedingt durch modelltechnische Anpassungen wird die Verkehrsmenge fast ausschließlich über die B7 abgewickelt.

Schnitt D-D: (*Verknüpfung mit Ennepetal*)  
Die Voerder Straße war und ist die einzige Zulaufstrecke in südlicher Richtung. Durch die Südumgehung und die verbesserte Anbindung der Voerder Straße kann man einen Teil der Verkehrsmengenzunahmen an den Schnitten A-A und D-D auf einen erhöhten „Durchgangsverkehr“ (Ennepetal – Hagen) zurückführen.

### *Zusammenfassung*

Durch den Bau des Autobahnanschlusses Volmarstein ist Haspe relativ günstig an das überregionale Straßennetz angebunden. Die Nord- und Südumgehung bündeln die Verkehrsströme, so dass die Nebenachsen entlastet werden und das Hasper Zentrum an Attraktivität zunimmt. Zwangsläufig führt die Bündelung der Verkehrsströme zu Belastungserhöhungen auf der B7 und der Grundschötteler Straße.

### *Zusätzliche Belastungsdaten*

**stark belastete Strecken (2010)**

<b>Strecke</b>	<b>von - bis</b>	<b>Belastung [Fz/24h]</b>
B7	Grundschötteler Str. - Haenelstr.	27.000
B7	Rehstr. - Preußerstr.	23.500
Leimstr.	Voerder Str. - Hestertstr.	22.300
Konrad-Adenauer-Ring	Hördenstr. - Eugen-Richter-Str.	21.300
Voerder Str.	Dammstr. - Im Lonscheid	18.500

**stark belastete Knoten (2010)**

<b>Knotenpunkt</b>	<b>Belastung [Fz/24h]</b>
B7 - Grundschötteler Str.	33.600
B7 - Haenelstr.	32.000
Voerder Str. - Leimstr.	24.800
Preußerstr. (B7) - Berliner Str.	24.700
Kurt-Schumacher-Ring - Tückingstr.	23.200

Anlage 3 zeigt die Verkehrsbelastung durch den auf Haspe bezogenen Durchgangsverkehr.

Anlagen: 3