

# Entwicklung von alternativen Verkehrskonzepten zur L 821n

## - 1. Fortschreibung der Studie vom Februar 2016 -

### 1. Einleitung

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat 2015 seine turnusmäßig alle fünf Jahre stattfindende Straßenverkehrsgroßzählung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Großzählung liegen der Stadt Bergkamen seit Mitte März 2017 vor. Anders als bei vorherigen Zählungen wurden 2015 die Kreisstraßen im Stadtgebiet nicht erhoben, es liegen somit nur Ergebnisse für die Autobahnen, die Bundes- und Landesstraßen vor. Kommunale Straßen wurden – wie in den Vorjahren – nicht gezählt.

Bezüglich der planfestgestellten Landesstraße L 821n wurden die Daten 2010 sowie im Vergleich auch Daten der Vorjahre verwendet. In einer Studie hat die Verwaltung Anfang 2016 untersucht, welche Möglichkeiten und alternativen Verkehrskonzepte es gibt, um für eine Übergangszeit bis zum Bau der L 821n die Belastung der Ortsdurchfahrten Oberaden und Weddinghofen zu mindern. Im Ergebnis hat sich damals gezeigt, dass die Straßen zum einen weniger belastet sind als dies tatsächlich empfunden wird und dass zum anderen eine Entlastung nur in begrenztem Maße möglich ist, weil große Teile des Verkehrs Quelle oder Ziel in durch die Ortsdurchfahrt erschlossenen Bereichen haben.

Es sind seinerzeit keine Maßnahmen beschlossen worden, stattdessen sollten die Zähldaten von 2015 abgewartet werden, die bereits für Anfang 2016 erwartet wurden.

Bei den nun vorliegenden Zählergebnissen 2015 gibt es im Vergleich zu den vorherigen Zählungen methodische Unterschiede:

- Pkw und Lieferwagen werden als eine Kategorie zusammengefasst, während zuvor eine differenzierte Darstellung stattgefunden hat.
- Es liegen zwar Zahlen zur Gesamtverkehrsbelastung insgesamt, wochentags, sonntags und an Ferientagen vor, nach Fahrzeugarten differenziert gibt es diese Zahlen jedoch nicht, sodass immer nur der Anteil einer Fahrzeugart am Gesamt-DTV (Durchschnitt aller Tage) dargestellt werden kann.

Durch die methodischen Änderungen ist es nicht möglich, die im Rahmen der o. g. Studie dargestellten Verkehrsmengen zur werktäglichen Verkehrsbelastung (Pkw und Lkw) in gleicher Weise darzustellen. Vielmehr können für einen Vergleich nur Zahlen der Gesamtverkehrsbelastung (DTV) herangezogen werden. Da in die Gesamtverkehrsbelastung jedoch auch beispielsweise Sonntage mit durchschnittlich weniger Verkehrsbelastung einfließen, sind einige Ergebnisse zu relativieren.

## 2. Zählergebnisse 2010 und 2015 im Vergleich

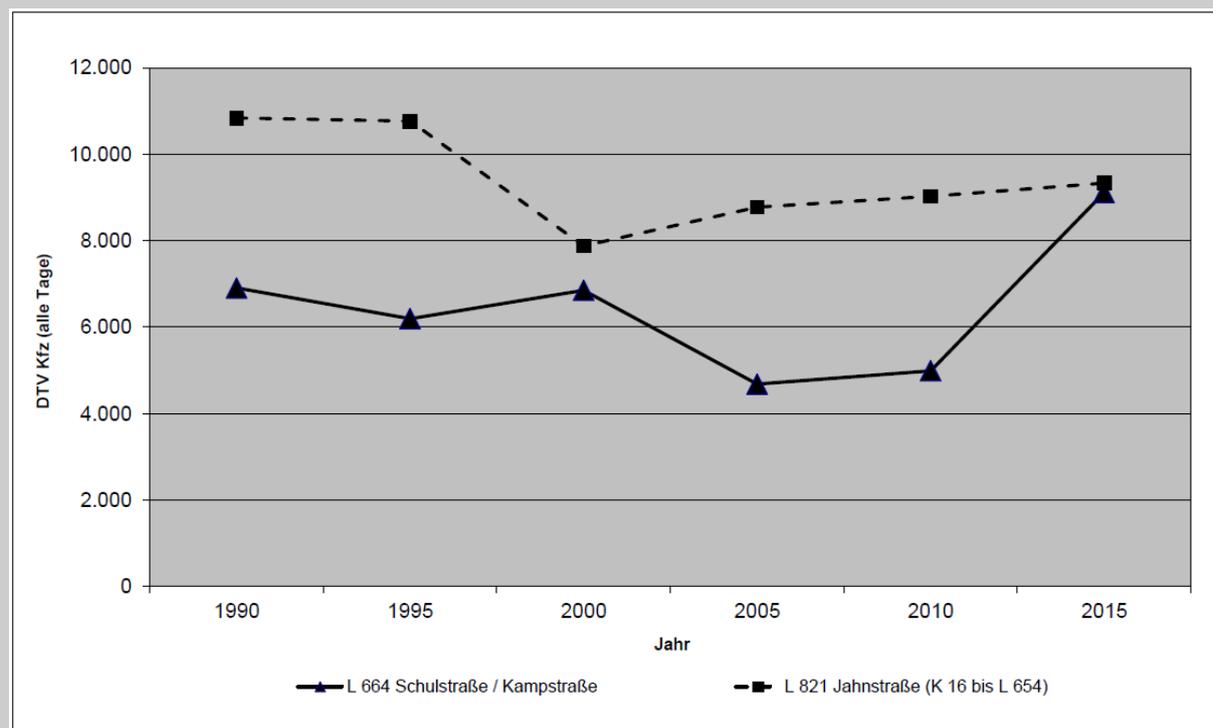
Im Folgenden werden die Zählergebnisse der Gesamtverkehrsbelastung (DTV) 2010 und 2015 gegenübergestellt, da eine Betrachtung allein werktägiger Verkehrsmengen wie oben beschrieben nicht möglich ist.

Insgesamt ist es bei allen Straßen, die in den Zählungen 2010 und 2015 berücksichtigt wurden, zu Veränderungen gekommen. Dabei ergibt sich jedoch kein einheitliches Bild, d. h. Streckenabschnitte einzelner Straßen weisen einen Rückgang der Gesamtverkehrsbelastung auf, während direkt angrenzend zum Teil erhebliche Zuwächse zu verzeichnen sind. Da keine Zählungen für kommunale und Kreisstraßen vorliegen, lassen sich keine Rückschlüsse ziehen, wie und wohin sich Verkehre verlagert haben.

### 2.1 Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen L 664 und L 821

Die Verkehrsmengen auf den beiden Landesstraßen L 821 und L 664 sind sehr indifferent in den einzelnen Abschnitten hinsichtlich Verkehrsmenge und Verkehrsentwicklung. Betrachtet werden nachfolgend die Ortsdurchfahrten Oberaden und Weddinghofen:

**Abbildung 1: Verkehrsbelastung gemäß Zählungen 1990-2015 von Straßen.NRW**



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Großzählungen Straßen.NRW 1990-2015

Auf der **Landesstraße L 821** im Abschnitt zwischen K 16 Erich-Ollenhauer-Straße / Rotherbachstraße im Norden und L 654 Lünener Straße im Süden (Ortsdurchfahrt Oberaden) hat die Gesamtverkehrsbelastung um 3,4 % zugenommen von 9.027 Kfz in 2010 auf 9.332 Kfz in 2015 (vgl. Abbildung 1). Die Lkw-Anzahl ist deutlich zurückgegangen von 218 (2010) auf 139 (2015) Fahrzeuge (-36,2 %), während Anzahl und Anteil an Pkw und Lieferwagen im gleichen Zeitraum leicht gestiegen sind (+5,6 % von 8.456 auf 8.932 Fahrzeuge).

Die Gesamtverkehrsbelastung bleibt trotz des Anstiegs hinter dem Höchstwert aus dem Jahr

1990 zurück (10.840 Kfz). Seit der Zählung 2000 sind jedoch jeweils moderate Steigerungen zu beobachten. Insofern weichen die Werte 2015 nicht vom Trend der letzten Jahre ab.

Auf der **Landesstraße L 664** im Abschnitt Schulstraße (ab Einmündung Kampstraße) / Kampstraße (Ortsdurchfahrt Weddinghofen) ist die Verkehrsbelastung insgesamt um 82,6 % angestiegen von 4.990 Kfz in 2010 auf 9.114 Kfz in 2015 (vgl. Abbildung 1). Die Anzahl der Lkw hat sich mehr als verfünffacht von 32 in 2010 auf 195 in 2015. Auch die Anzahl an Pkw und Lieferwagen liegt mit 8.630 in 2015 deutlich höher als die 4.684 aus 2010. Die Gesamtverkehrsbelastung hat 2015 den höchsten Wert aller Verkehrszählungen seit 1990.

Da die Daten 2015 von den Ergebnissen vorheriger Zählungen zum Teil in erheblichem Maße abweichen und das Nebeneinander von Rückgängen und Zunahmen nicht erklärbar ist, wurden seitens der Verwaltung die Zählkartenblätter der Erhebung exemplarisch für einige Straßenabschnitte angefordert. Ein Vergleich zwischen diesen Zählkartenblättern und den Daten in der Ergebnisliste hat jedoch keine Fehler aufgezeigt. Auf Rückfrage bei Straßen.NRW wurde erklärt, dass es dort keine Hinweise auf die Ursachen dieser abweichenden Zahlen gibt, jedoch auch bei anderen Straßen in anderen Städten solche Unterschiede aufgetreten sind.

## 2.2 Quell- und Zielverkehr

Von den Verkehrsmengen der Erhebung 2010 konnten bei der L 821 (Jahnstraße) 43,6 % der Pkw, 1,5 % der Lkw und gut die Hälfte der Busse (53,4 %) dem Quell- und Zielverkehr zugeordnet werden. Das bedeutet, dass diese Verkehre nicht verlagerbar sind, weil es sich beispielsweise um Fahrten der Anwohner oder zu den Einzelhandelseinrichtungen entlang der betrachteten Straßenabschnitte handelt. Auch Buslinienverkehre zählen zu diesen nicht umlegbaren Verkehren. Bei der L 664 (Kampstraße / Schulstraße) sind es knapp ein Drittel aller Pkw (29,9 %), 2,9 % der Lkw und fast alle Busse (97,9 %).<sup>1</sup>

Bei diesen Werten wurde Bezug genommen auf die Verkehrsbelastung an Werktagen, für 2015 liegen aber nur Daten der Gesamtverkehrsbelastung im Durchschnitt aller Tage vor. Für einen Vergleich ist es daher erforderlich, auch die seinerzeit ermittelten Quell- und Zielverkehre ins Verhältnis zur Gesamtverkehrsmenge zu setzen (vgl. Tabelle 1).

Im Ergebnis relativiert sich der Anteil an Pkw und Lkw, die dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sind, weil ihre Gesamtanzahl jeweils gestiegen ist<sup>2</sup>. Dadurch erhöht sich der Anteil der Durchgangsverkehre, d. h. diejenigen, die auch andere Wege nutzen könnten. Insgesamt sind dieses von beiden Straßen knapp 12.000 Pkw und Lieferwagen sowie knapp 330 Lkw täglich bzw. umgerechnet im Durchschnitt pro Stunde knapp 500 Pkw und 14 Lkw.

---

<sup>1</sup> Die Methodik und die Ergebnisse sind in Kapitel 3.3 der Studie aus Februar 2016 beschrieben (S. 16 ff.)

<sup>2</sup> Anteile des Busverkehrs sind in Kapitel 3.3 der Studie aus Februar 2016 beschrieben (S. 16 ff.)

**Tabelle 1: Quell-/Zielverkehre Jahnstraße und Schulstraße / Kampstraße**

<b>2010</b>	Jahnstraße (L 821)		Schul-/Kampstraße (L 664)	
Verkehrsbelastung Pkw	8.456	100,0 %	4.684	100,0 %
davon Anliegerverkehr	1.360	16,1 %	1.200	25,6 %
davon Kundenverkehr Einzelhandel	2.653	31,4 %	373	8,0 %
davon Quell-/Zielverkehr insgesamt	4.013	47,5 %	1.573	33,6 %
Verkehrsbelastung Lkw	218	100,0 %	32	100,0 %
davon Anlieferverkehr Einzelhandel	4	1,8 %	1	3,1 %
Verkehrsbelastung Busse	115	100,0 %	115	100,0 %
davon Linienverkehr	79	68,7 %	138	120,0 %*

<b>2015</b>	Jahnstraße (L 821)		Schul-/Kampstraße (L 664)	
Verkehrsbelastung Pkw	8.932	100,0 %	8.630	100,0 %
davon Anliegerverkehr	1.360	15,2 %	1.200	13,9 %
davon Kundenverkehr Einzelhandel	2.653	29,7 %	373	4,3 %
davon Quell-/Zielverkehr insgesamt	4.013	44,9 %	1.573	18,2 %
Verkehrsbelastung Lkw	139	100,0 %	195	100,0 %
davon Anlieferverkehr Einzelhandel	4	2,9 %	1	0,5 %
Verkehrsbelastung Busse	87	100,0 %	106	100,0 %
davon Linienverkehr	79	90,8 %	138	130,2 %*

\* Werte über 100 %: Grundlage sind Linienverkehre an Werktagen aber die Verkehrsbelastung im Schnitt aller Tage.

Quelle: Eigene Darstellung nach Großzählungen Straßen.NRW 2010/2015

### 2.3 Verkehrsbelastung anderer Landesstraßen im Stadtgebiet Bergkamen

Bei den oben betrachteten Abschnitten von L 664 und L 821 handelt es sich um die am stärksten genutzten Abschnitte dieser Landesstraßen innerhalb des Stadtgebiets Bergkamen. Die Werte anderer Abschnitte dieser Straßen liegen zum Teil um die Hälfte darunter. Verglichen mit anderen Landesstraßen im Stadtgebiet (L 654 / Lünener Straße, L 736 / Osten-/Westenhellweg) liegt die Gesamtverkehrsbelastung allerdings im Durchschnitt bzw. leicht darunter (vgl. Tabelle 2).

Hinsichtlich der Lkw-Belastung, liegt diese bei L 664 (Schulstraße / Kampstraße) und L 821 (Jahnstraße zw. K 16 und L 654) absolut und anteilig ebenfalls immer noch unterhalb der anderer Landesstraßen im Stadtgebiet. Den Werten von 195 Lkw auf der L 664 (Anteil 2,1 %) und 139 Lkw auf der L 821 (Anteil 1,5 %) stehen Werte auf der L 736 (Osten-/Westenhellweg) von über 330 bis hin zu über 1.500 Lkw entgegen, die Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen liegen bei 4,1 bis 9,8 %. Auch auf der L 654 (Lünener Straße) ist die Lkw-Belastung mit durchschnittlich 300 Fahrzeugen (Anteil 2,6 bis 3,7 %) höher.

Verglichen mit der Erhebung 2010 ist die Gesamtverkehrsbelastung auf den Landesstraßen L 654 und L 736 anders als bei L 664 und L 821 in den überwiegenden Zählabschnitten rückläufig, sodass sich die Belastungszahlen aller Landesstraßen im Stadtgebiet angeglichen haben. Ob und wie hier Verlagerungen stattgefunden haben, lässt sich wie oben dargestellt nicht sagen, weil hierzu auch Daten zum übrigen Straßennetz in Bergkamen (insbesondere zu Kreisstraßen) erforderlich wären, die weitere Rückschlüsse auf genutzte Routen zuließen.

**Tabelle 2: Durchschnittliche Verkehrsbelastung von Landesstraßen in Bergkamen**

2010	Kfz ges.	Pkw		Lkw	
		Ges.	Anteil (%)	ges.	Anteil (%)
L654 (K16 – L821) <i>Lünener Str. von Kreuzstr. (LÜN) bis Jahnstr.</i>	11.190	10.675	95,4	311	2,8
L654 (L821 – L664) <i>Lünener Str. von Jahnstr. bis Goekenheide</i>	11.031	10.551	95,6	284	2,6
L654 (L664 – A2) <i>Lünener Str. von Goekenheide bis BAB-Anschlussstelle A2</i>	8.873	8.348	94,1	310	3,5
L654 (A2 – K41) <i>Lünener Str. von BAB-Anschlussst. A2 bis Hilsingstr. (Kamen)</i>	8.771	8.304	94,7	324	3,7
L664 (L654 – K9) <i>Goekenheide</i>	4.091	3.881	94,9	28	0,7
<b>L664 (K9 – Töddinghauser Str.)</b> <i>Kampstr. / Schulstr. bis Töddinghauser Str.</i>	<b>9.114</b>	<b>8.630</b>	<b>94,7</b>	<b>195</b>	<b>2,1</b>
L664 (Töddinghauser Str. – B233) <i>Landwehrstr. von Töddinghauser bis Werner Str.</i>	7.478	7.101	95,0	57	0,8
L664 (B233 – K17) <i>Landwehrstr. von Werner Str. bis Hansastr.</i>	4.450	4.279	96,2	44	1,0
L736 (L654 – L821) <i>Westenhellweg von Kamener Str. (LÜN) bis Jahnstr.</i>	6.447	6.016	93,3	334	5,2
L736 (L821 – B233), Freie Strecke <i>Westenhellweg von Jahnstr. bis Werner Str.</i>	7.382	6.939	94,0	349	4,7
L736 (L821 – B233), Ortsdurchfahrt Rünthe <i>Westenhellweg von Jahnstr. bis Werner Str.</i>	9.428	8.719	92,5	432	4,6
L736 (B233 – K16) <i>Ostenhellweg von Werner Str. bis Industriestr.</i>	10.482	9.775	93,3	434	4,1
L736 (K16 – A1) <i>Ostenhellweg von Industriestr. bis BAB-Anschlussstelle A1</i>	15.604	13.830	88,6	1.536	9,8
<b>L821 (K16 – L654)</b> <i>Jahnstr. von Rotherbach- / Erich-Ollenhauer- bis Lünener Str.</i>	<b>9.332</b>	<b>8.932</b>	<b>95,7</b>	<b>139</b>	<b>1,5</b>
L821 (L654 – K14) <i>Mühlenstr. / Niederadener Str. (LÜN)</i>	5.294	4.959	93,7	117	2,2
L821 (K16 – L736) <i>Jahnstr. von Westenhellweg bis Rotherbach- / Erich-Ollenhauer-Str.</i>	4.615	4.288	92,9	221	4,8

\* Werte über 100 % sind darin begründet, dass die Verkehrsbelastung im Durchschnitt aller Tage zugrunde gelegt wurde und der Linienbusverkehr an Werktagen (höher als im Durchschnitt).

Quelle: Eigene Darstellung nach Großzählung Straßen.NRW 2010/2015

### 3. Konsequenzen für die Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte zur L 821n

In der Studie der Verwaltung von Februar 2016 wurde dargestellt, dass die Verkehrsbelastung nach Werten der Erhebung 2010 auf den in Rede stehenden Straßenabschnitten L 664 und L 821 insgesamt und auch bezogen auf den Lkw-Anteil rückläufig und im Vergleich zu anderen Straßen in Bergkamen niedrig ist. Auch sind große Teile der dortigen Verkehrsbelastung auf Quell- und Zielverkehre zurück zu führen. Aus diesem Grund sind in der Studie nur wenige Möglichkeiten genannt, wie bis zum Bau der L 821n die Belastung der Ortsdurchfahrten Oberaden und Weddinghofen gemindert werden kann. Die aktuellen Verkehrszahlen und insbesondere die Lkw-Belastung auf der L 664 Kampstraße / Schulstraße erfordern jedoch ein erneutes Aufgreifen der Thematik und eine neue Bewertung.

### 3.1 Sperrung der Ortsdurchfahrten für den Durchgangsverkehr

Wie in Kapitel 2.2 dargestellt sind immer noch Teile des Verkehrs dem direkten Anliegerverkehr zuzuordnen, obwohl aufgrund der gestiegenen Gesamtverkehrsbelastung der Durchgangsverkehr – zumindest rechnerisch – einen größeren Anteil hat. Wie groß der Durchgangsverkehr jedoch tatsächlich ist, lässt sich nicht beziffern, weil die Ermittlung von Quell- und Zielverkehren nur rechnerisch und nicht durch Kennzeichenverfolgung etc. erfolgt ist.

Als klassifizierte Straßen sind die L 664 und die L 821 – ohne entsprechenden Ersatz wie die L 821n – nicht einfach für den Durchgangsverkehr zu sperren. Selbst wenn dieses möglich wäre, stellt sich die Frage, welche Alternativen sich im Verkehrsnetz bieten. Die Erreichbarkeit des (Innen-)Stadtgebietes und des Gewerbeparks Monopol ist von Süden und Südwesten direkt ist nur über diese beiden Straßen oder über angrenzende kommunale und Kreisstraßen (z. B. Buckenstraße / Häupenweg, Töddinghauser Straße, Bambergstraße, Alisostraße, Rotherbachstraße) möglich. Eine Sperrung würde zwangsläufig zu einer Verlagerung auf diese Straßen führen, die dafür aber nicht ausgelegt sind. Zudem wird auch entlang dieser Straßen gewohnt.

Es ist darüber hinaus fraglich, ob der Durchgangsverkehr vollständig aus den Straßenabschnitten herausgehalten werden kann. Nach Straßenverkehrsrecht dürfen zwar tatsächlich nur Anlieger die Straße nutzen – d. h. sie müssen dort wohnen, jemanden besuchen oder einen ansässigen Betrieb aufsuchen – faktisch ist jedoch kaum zu überwachen, ob jemand unberechtigterweise eine Straße nutzt.

### 3.2 Verkehrsumlenkung über die BAB 1 und die K 16

Über entsprechende Vorwegweiser an der BAB 2 könnten Lkw über die BAB 1 zur Anschlussstelle Hamm-Bergkamen geleitet werden, um dann von Nordosten ins Stadtgebiet zu fahren. Lkw-Verkehre, die heute über die Anschlussstelle Kamen / Bergkamen der BAB 2 Richtung Gewerbegebiet Monopol fahren, könnten so über die K 16 umgeleitet werden.

Es liegen keine Angaben vor, wie hoch die Lkw-Belastung auf der K 16 heute ist. Die Ergebnisse der Verkehrszählung 2010 zeigen jedoch, wie auch in der Studie zur Alternativenuntersuchung 2016 dargestellt, dass der Abschnitt Erich-Ollenhauer-/Fritz-Husemann-Straße bereits täglich von rund 540 Lkw genutzt wird<sup>3</sup>. Damit verkehrten dort mehr Lkw, als auf den in Rede stehenden Abschnitten von L 664 und L 821 zusammen (damals 301, heute insgesamt 357 Lkw). Eine zusätzliche Belastung kann sicherlich den dortigen rund 950 Anwohnern<sup>4</sup> nicht zugemutet werden.

### 3.3 Bau der L 821n

Mit dem Bau der L 821n besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die beiden heutigen Landesstraßen L 664 und L 821 herabzustufen. Bei der Ortsdurchfahrt Oberaden (L 821 / Jahnstraße) besteht die Möglichkeit, diese als Kreisstraße herabzustufen. Eine Herabstufung als Gemeindestraße wird ihrer verkehrlichen Bedeutung eher nicht gerecht. Auch die Straßeninstandhaltung / Kostenverantwortung darf dabei nicht außer Acht gelassen werden.

Bei der Ortsdurchfahrt Weddinghofen (L 664 / Goekenheide/Kamp-/Schul-/Töddinghauser Straße handelt es sich lediglich um einen Teilabschnitt der L 664, da diese über die Land-

---

<sup>3</sup> vgl. Studie von 2016, S: 30

wehrstraße zunächst der Netzschluss zur B 233 (Werner Straße) sowie die Anbindung an das klassifizierte Straßennetz der Stadt Hamm übernimmt. Daher ist die Wahrscheinlichkeit der Herabstufung eher gering (siehe Projektname der Ortsumgehung, die bekanntlich L 821n und nicht L 664n lautet!).

Inwieweit sich das Land vor diesem Hintergrund nach Fertigstellung der L 821n z. B. auf eine Tonnagebegrenzung auf maximal 7,5 t oder andere verkehrslenkende und den Verkehrswiderstand erhöhende Maßnahmen einlassen würde, ist zum jetzigen Zeitpunkt reine Spekulation.

Insbesondere Pkw-Verkehre dürften allerdings auch bei einem Durchfahrtsverbot schwer umleitbar sein, weil sowohl die Jahnstraße als auch Kamp- und Schulstraße für große angrenzende Bereiche Haupterschließungsstraße bleiben. Hinzu kommt, dass die Achse Kamp-/ Schulstraße weiterhin die kürzeste Verbindung Richtung Stadtmitte und von Südwesten kommend ins östliche Stadtgebiet darstellt. Die Überwachung des Anliegerverkehrs ist wie oben beschrieben nahezu unmöglich. Insofern sind die Zahlen, die als Durchfahrtsverkehr in Kapitel 2.2 ermittelt wurden, von knapp 12.000 Pkw und Lieferwagen täglich bzw. stündlich 500 Fahrzeugen fraglich. Einzig für die Wasserstadt Aden und den dortigen Anwohner- und Freizeitverkehr könnte die L 821n als Pkw-Trasse sinnvoll sein, sofern diese aus Richtung BAB 2 kommend angefahren wird.

Auch für den Lkw-Verkehr gilt, dass nur schwerlich zu überwachen ist, wer als Anlieger berechtigt ist, die Straßen zu nutzen. Insbesondere Verkehr, der von der Schulstraße weiter Richtung Stadtmitte (Rathaus, Nordberg) oder Richtung Landwehrstraße fährt, nutzt ggf. diese kürzere Strecke statt der L 821n. Ebenso verhält es sich bei der Jahnstraße, zumal einige Seitenstraßen auch nur über diese erreicht werden können.

Lkw-Verkehre, die von der BAB 2 kommend zum Gewerbepark Monopol fahren, lassen sich sicherlich über die L 821n umleiten, zumal diese Wegführung schneller als über Kamp- und Schulstraße sein dürfte.

Auch Lkw-Verkehre zur Halde könnten den direkten Weg von der BAB 2 kommend nutzen anstelle der heutigen Zufahrt von Norden, allerdings wird die Anlieferung von Böden und damit auch dieses Verkehrsaufkommen im Jahr 2022 beendet sein.

Geht man von den theoretischen Durchgangsverkehrsanteil aus Kapitel 2.2 aus, wären es täglich knapp 330 Lkw bzw. 14 Lkw pro Stunde, die die L 821n nutzen würden als Ersatz für die heutigen L 664 und L 821. Der Umlenkungseffekt dieser Straße ist damit relativ gering, auch wenn ggf. Lkw, die heute umwegig über BAB 1 und K 16 zum Gewerbepark Monopol fahren, künftig die BAB 2 und die L 821 nutzen.

#### **4. Fazit**

Die aktuell vorliegende Verkehrszählung von Straßen.NRW belegt, dass die Verkehrsbelastung auf der L 821 (Jahnstraße, OD Oberaden) insgesamt nahezu unverändert ist, während die Belastung auf der L 664 (Kamp-/Schulstraße, OD Weddinghofen) zugenommen hat. Bei den Lkw-Anteilen verzeichnet Oberaden einen Rückgang auf knapp 140 Lkw täglich, während Weddinghofen eine deutliche Steigerung auf fast 195 Lkw pro Tag erfahren hat.

---

<sup>4</sup> Einwohnerstand 31.12.2014; vgl. Studie von 2016, S: 30

Dennoch lassen sich folgende Rückschlüsse aus der vorliegenden und der vorangegangenen Analyse ziehen:

- Verglichen mit anderen Landesstraßen in Bergkamen liegt die Gesamtverkehrsbelastung von L 664 und L 821 im Durchschnitt und die Lkw-Belastung ist weiterhin geringer.
- Eine Umleitung von Lkw-Verkehren über andere Straßen im Stadtgebiet würde dort zu einer Mehrbelastung führen, obwohl die Verkehrsbelastung anderer Straßen bei der Zählung 2010 schon deutlich höher war als bei L 664 und L 821. Zudem wird auch entlang dieser Straßen gewohnt, der Einwohnerbesatz ist zum Teil sogar deutlich höher<sup>5</sup>.
- Eine Herabstufung der Straßen und nachfolgend Tonnagebeschränkungen oder Durchfahrtsverbots auf L 664 und L 821 ist für Pkw und Lieferwagen wenig effektiv, weil beide Straßen eine Haupteerschließungsfunktion in den Stadtteilen übernehmen. Auch der Bau der L 821n könnte kaum Pkw von diesen Straßen umlenken; die L 821n wäre aber eine direkte Verbindung zwischen BAB 2 und Wasserstadt Aden und könnte – bis 2022 – für Lkw-Fahrten mit Material für die Halden dienen (allerdings nicht während der Bauarbeiten am Bahnübergang Jahnstraße).
- Durch den Bau der L 821n könnten Lkw umgelenkt werden, die eindeutig Durchgangsverkehr sind – ihr Ziel also beispielsweise auch nicht in der Stadtmitte haben. Dieses sind pro Stunde rund 14 Lkw (bezogen auf beide Ortsdurchfahrten Oberaden und Weddinghofen).

---

<sup>5</sup> vgl. Studie von 2016, S: 30