

Das aufgrund eines geplanten - zwischen den Einmündungen Sümbergstraße und Hirschberg gelegenen - Verbrauchermarktes mit Zufahrt zur Alleestraße entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde in den Prognoseberechnungen des Kreises berücksichtigt. Der Verbrauchermarkt wurde mit einer Verkaufsfläche von 1200 qm angesetzt. Nach üblichen Berechnungsverfahren werden 1,0 – 1,2 Kunden pro qm Verkaufsfläche vorausgesetzt. Mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Fahrzeug und einem MIV-Anteil von ca. 70% ergibt sich ein zusätzliche Fahrtenaufkommen von ca. 1300 Fahrten/Tag.

**Ergebnisse**

Unter den o. a. Rahmenbedingungen ergeben sich in Fröndenberg-Mitte die unter Anlage 7 dargestellten Netzbelastungen.

Einen einfacheren Überblick liefert die folgende Tabelle (berechnete Belastungswerte DTV Fz/Tag gerundet):

|                 | zwischen         |               | Analyse-Nullfall | Prognose-Szenario A | Differenz |
|-----------------|------------------|---------------|------------------|---------------------|-----------|
| Alleestraße     | Eulenstraße      | Sümbergstraße | 6500             | 1700                | - 74 %    |
| Unionstrasse    | von-Tirpitz-Str. | Eulenstraße   | 10500            | 7000                | - 33 %    |
| Ruhrstraße      | Mendener Str.    | Bahnhofstr.   | 6700             | 2300                | - 66 %    |
| Bismarckstr.    | Bahnhofstr.      | Ostmarkstr.   | 3800             | 1750                | - 54 %    |
| Graf-Adolf-Str. | Bahnhofstr.      | Ostmarkstr.   | 3400             | 770                 | - 77 %    |

**Fazit**

Eine neue innerstädtische Verbindung mit der L 673 n würde zu Entlastungen der bisherigen Alleestraße sowie der Ruhrstraße, der Graf-Adolf-Straße und der Bismarckstraße in signifikantem Umfang führen, so dass für diese Straßen die Möglichkeit zu attraktiven, städtebaulichen Umgestaltungsmaßnahmen besteht. Um die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Stadt zu intensivieren, sollte dieser Straßenneubau allerdings nur dann realisiert werden, wenn auch der westliche Neubauabschnitt der L 673 zwischen Ardeyer Straße und Hubert-Biemat-Straße realisiert wird.

+

Prognose-Szenario B - Einbahnstraßenring Bismarckstraße/Graf-Adolf-Str.

Die Stadt wünschte zusätzlich die Berechnung eines zusätzlichen Planfalls, bei dem keine neue Straße gebaut wird, jedoch aus der Bismarck-Straße und der Graf-Adolf-Str. ein „Einbahnring“ gebildet wird, der entgegen dem Uhrzeigersinn verläuft, also Befahrbarkeit der Bismarckstraße im Gegensatz zu heute von Ost nach West. Dabei soll die Ostmarkstraße allerdings in beiden Richtungen befahrbar bleiben. Der Charakter der Alleestraße sollte so wie heute beibehalten werden.

- 8 -

*Ergebnisse*

Unter den o. a. Rahmenbedingungen ergeben sich in Fröndenberg-Mitte die unter Anlage 8 dargestellten Netzbelastungen.

*Fazit*

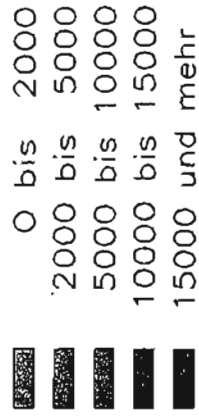
Durch die Veränderung der Einbahnregelung auf den Straßen Bismarckstraße und Graf-Adolf-Straße ergeben sich keine signifikanten (d. h. spürbaren) Veränderungen der Belastungen der Straßen, weder auf den drei ebengenannten Straßen noch auf der Alleestraße.



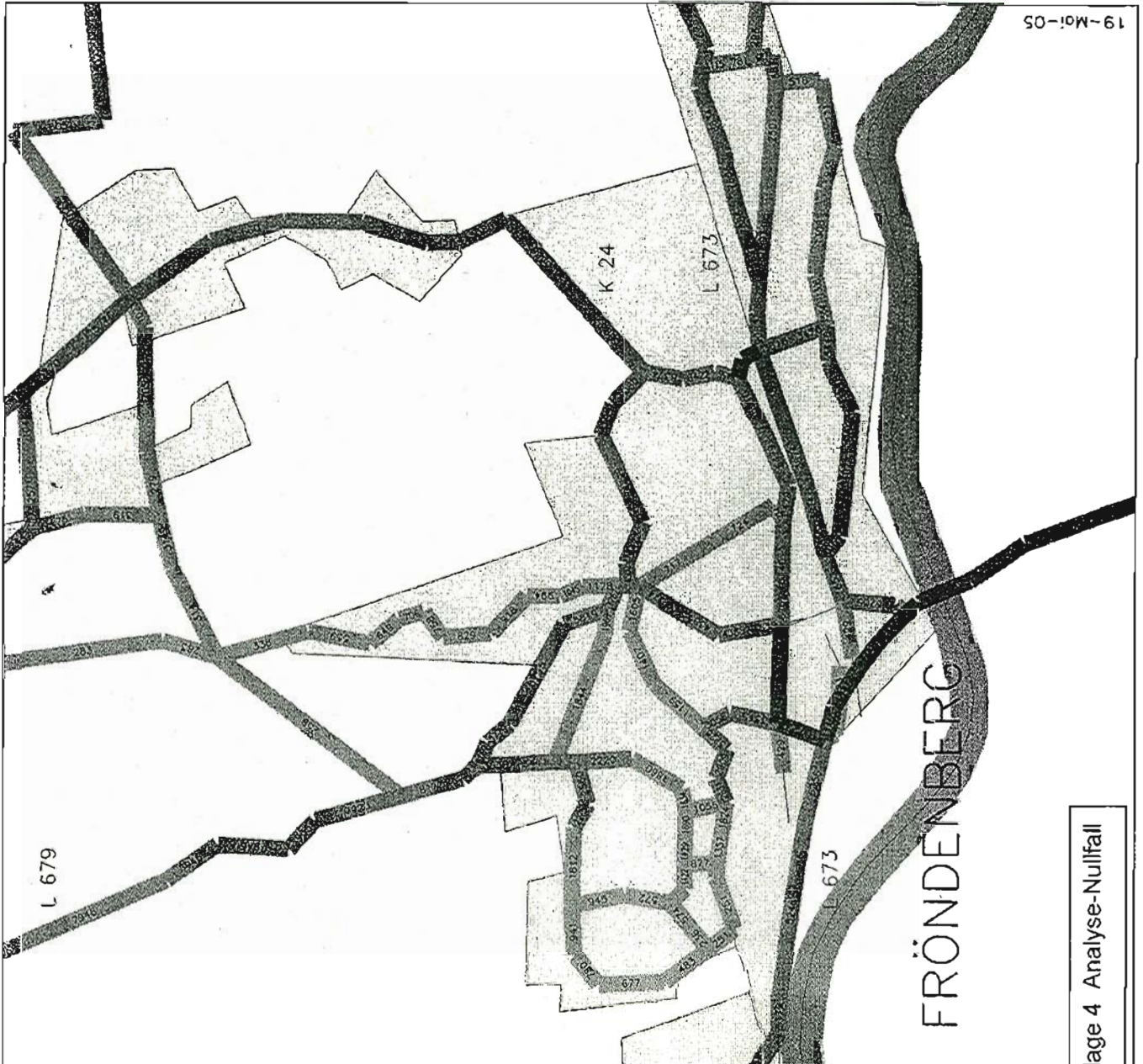
# VPS KREIS UNNA Stadt Fröndenberg

ANALYSE-NULLFALL \* 2005

BELASTUNGEN KFZ/TAG



KREIS UNNA  
Koordinierungsstelle für Planungsaufg.

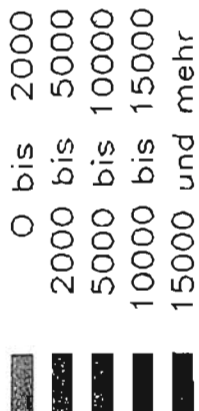


lage 4 Analyse-Nullfall

# VPS KREIS UNNA Stadt Fröndenberg

PROGNOSE-SZENARIO A \* 2005  
Neubau der L 673n in der Ortsmitte

## BELASTUNGEN KFZ/TAG



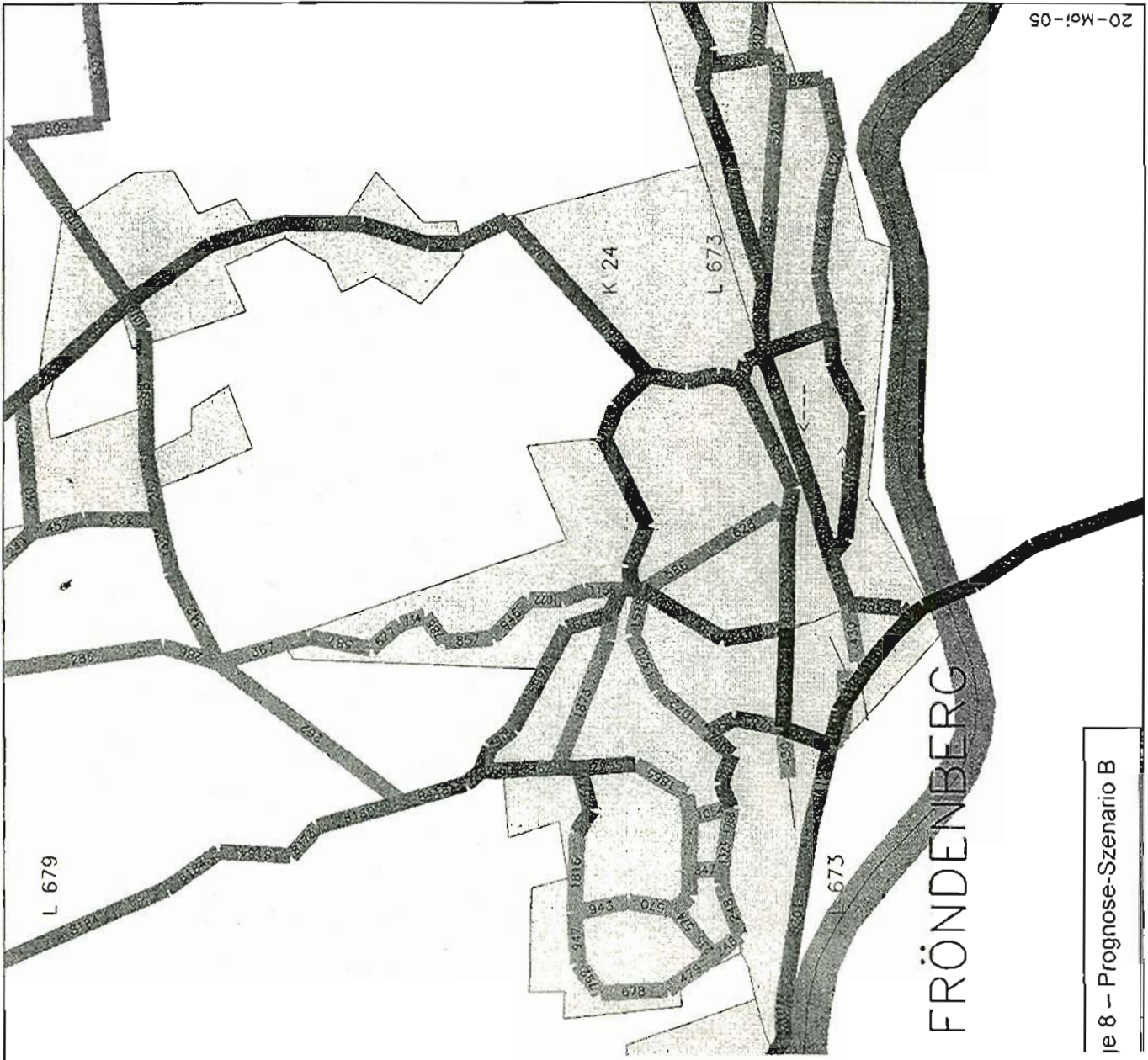
# VPS KREIS UNNA Stadt Fröndenberg

PROGNOSE-SZENARIO B \* 2005  
mit Einbahnstrassen-Ring  
Bismarckstr./Graf-Adolf-Str.

BELASTUNGEN KFZ/TAG

- 0 bis 2000
- 2000 bis 5000
- 5000 bis 10000
- 10000 bis 15000
- 15000 und mehr

KREIS UNNA  
Koordinierungsstelle für Planungsaufgabe



je 8 - Prognose-Szenario B