

Anregung gem. § 24 GO NRW der Bürgerinitiative WernerFeld: Erschließung der Gewerbegebiete im Bochumer Osten über den WestLink II und die nach dem Stand der Technik optimierte B 235

In Anlehnung an die Erschließungsvariante nach Westen aus der Verkehrlichen Untersuchung zur Umnutzung der Flächen II und III in Bochum vom 19. April 2016 (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH), Bild 17 und aufgrund des Vorschlags eines Bürgers, hat die Bürgerinitiative WernerFeld eine weitere Option für eine Erschließung der Gewerbegebiete auf den Opel-Flächen II und III sowie auf dem Güterbahnhof Langendreer konzipiert.

Einleitung

Das Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH aus April 2016 [1] kommt zu dem Ergebnis, dass eine Nutzung der Opel-Werksflächen von bis zu 25 ha über die B 235 abgewickelt werden kann (siehe Szenarien 1 und 2).

Erst bei der Nutzung der gesamten, auf den Opel-Flächen II und III zur Verfügung stehenden Fläche als Gewerbegebiet (Szenarien 3a und 3b) sehen die Verkehrsgutachten [1, 2] die Notwendigkeit einer weiteren Verkehrsanbindung an eine Autobahn. Die Bürgerinitiative WernerFeld ist der Meinung, dass das für diesen Fall errechnete Verkehrsaufkommen über eine optimierte B 235 abgewickelt werden kann.

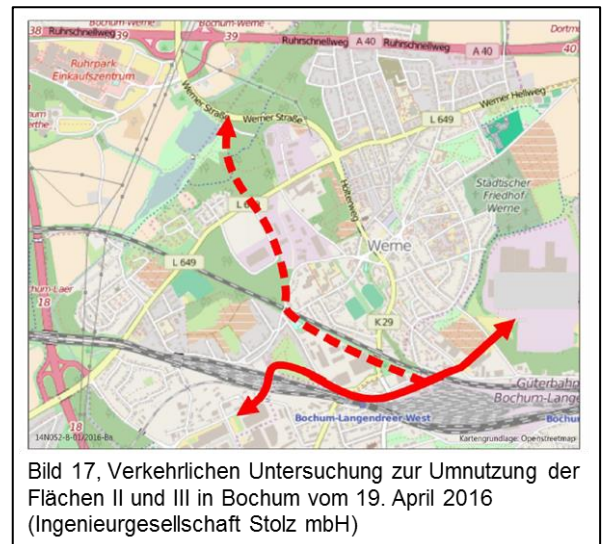


Bild 17, Verkehrlichen Untersuchung zur Umnutzung der Flächen II und III in Bochum vom 19. April 2016 (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH)

Ob es durch die Erschließung von weiteren Gewerbeflächen auf dem Güterbahnhof Langendreer zu einer Verschärfung der Verkehrsdichte kommen könnte, die eine alternative Verkehrsanbindung erforderlich machen würde, werden weitere Gutachten zeigen. Jedoch haben wir Ende 2016 grob geschätzt, dass das Verkehrsaufkommen für die dann insgesamt 65 ha (netto) Gewerbeflächen auf 2.210 Fahrzeuge pro Stunde steigen könnte. Somit käme auch eine sanierte B 235 in die Nähe ihrer Belastungsgrenze.

Für diesen Fall hat die Bürgerinitiative WernerFeld bereits Anfang 2017 mit dem WestLink ein Erschließungskonzept mit ganzheitlichen Ansatz aufgestellt, das eine Anbindung der möglichen Gewerbeflächen an die A 40 über eine nach dem Stand der Technik optimierte B 235, wie auch eine Anbindung über die vom westlichen Ende des Güterbahnhofs Langendreer abgehende Bahntrasse an die A 43 beinhaltet (siehe Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20170186 / Niederschrift über die 12. Sitzung des Ausschusses für Strukturentwicklung, TOP 1.2).

Warum diese zweite Variante eines WestLinks?

Diese neue Anregung zur Erschließung folgt einem Vorschlag eines interessierten Bürgers aus dem Bochumer Osten.

Diese Erschließungsvariante ist unabhängig von einer Freistellung der Güterbahntrasse zwischen der A 43 und der S-Bahnhaltestelle Bochum Langendreer West durch die Deutsche Bahn AG realisierbar, sofern der Güterbahnhof zukünftig als Gewerbegebiet genutzt wird.

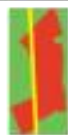
Auch wenn wir weiter davon ausgehen, dass der Güterverkehr abnehmen muss, um auf der zur Verfügung stehenden Fläche des Güterbahnhofs ein attraktives Gewerbegebiet zu realisieren, reagieren wir mit dem WestLink II auf den Unmut der Anwohner der Helstraße und der Straße Am Koppstück bzgl. unseren ersten Vorschlag (WestLink). Die Anwohner argumentieren mit der bereits bestehenden hohen Lärmbelastung durch

- die Bahntrasse,
- die A 43,
- den Werner Hellweg.

WestLink II

Wie beim WestLink ist auch für den WestLink II Ausgangssituation, dass der Güterbahnhof Langendreer zukünftig als Gewerbegebiet genutzt werden wird.

Die vorgeschlagene Erschließung der Fläche des Güterbahnhofs sowie in Fortsetzung der Opel-Flächen II und III erfolgt zunächst parallel zur vom Güterbahnhof Langendreer nach Westen abgehenden Schienentrasse und bindet dann über bereits bestehende Straßen am Rande des Gewerbegebietes Mansfeld an die Autobahn A 43 (Auffahrt Bochum-Laer) an.



Quelle Karte: OpenStreetMap

WestLink II: ca. 1,9 km bis zur A 43

B 235: ca. 2,5 km bis zur A 40 Richtung Essen
ca. 2,9 km bis zur A 40 Richtung Dortmund

Von Ost nach West

- 1 Der Güterbahnhof Langendreer befindet sich in Hochlage zur Umgebung. Daher erfolgt im Bereich des Bahnhofs Langendreer eine Verbindung zur Fläche des ehemaligen Opel-Werks in Form einer Absenkung des WestLinks II auf das Niveau der Hauptstraße.

Eine Anbindung in Form einer Brücke über den Wallbaumweg direkt auf die sich ebenfalls in Hochlage befindliche Werksfläche OPEL III wird aus Sicht der Anwohnerfreundlichkeit wie auch wegen der Überwindung der Tasse der wahrscheinlich auch zukünftig in Betrieb verbleibenden Regionalbahn als problematisch angesehen.

Ist ein Rückbau der Schienen des Güterverkehrs auf der Bahntrasse möglich, wäre auch ein teilweiser Abbau des instandsetzungsbedürftigen und als Angstraum wahrgenommenen Tunnels für die Hauptstraße am S-Bahnhof-Langendreer möglich.



Wohnbebauung Wallbaumweg / kurz für Einmündung B 235



S-Bahn Bochum Langendreer / B 235
Angstraum / instandsetzungsbedürftige Brücke

- 2 Damit das zukünftige Gewerbegebiet auf der Fläche des Güterbahnhofs nicht am nördlichen und am südlichen Rand von befahrenen Gleisen einge-
fasst ist, wäre eine Konsolidierung der noch zu
nutzenden Gleise vorteilhaft.



Güterbahnhof Langendreer

- 3 Ausgehend vom westlichen Ende des Güterbahnhofs Langendreer schlagen wir nach der
Querung der Ümminger Straße von
der Bahntrasse ausgehend eine
Streckenführung unmittelbar südlich
und parallel zur Bahntrasse vor.

Anders als beim WestLink wäre
beim WestLink II eine Konsolidie-
rung der Gleise in den nördlichen
Bereich vorteilhaft, damit nach der
Querung der Ümminger Straße eine
vereinfachte Anbindung an die neue
Straße möglich ist.



Großzügige Fläche parallel der Gleistrasse unmittelbar westlich der
Ümminger Straße

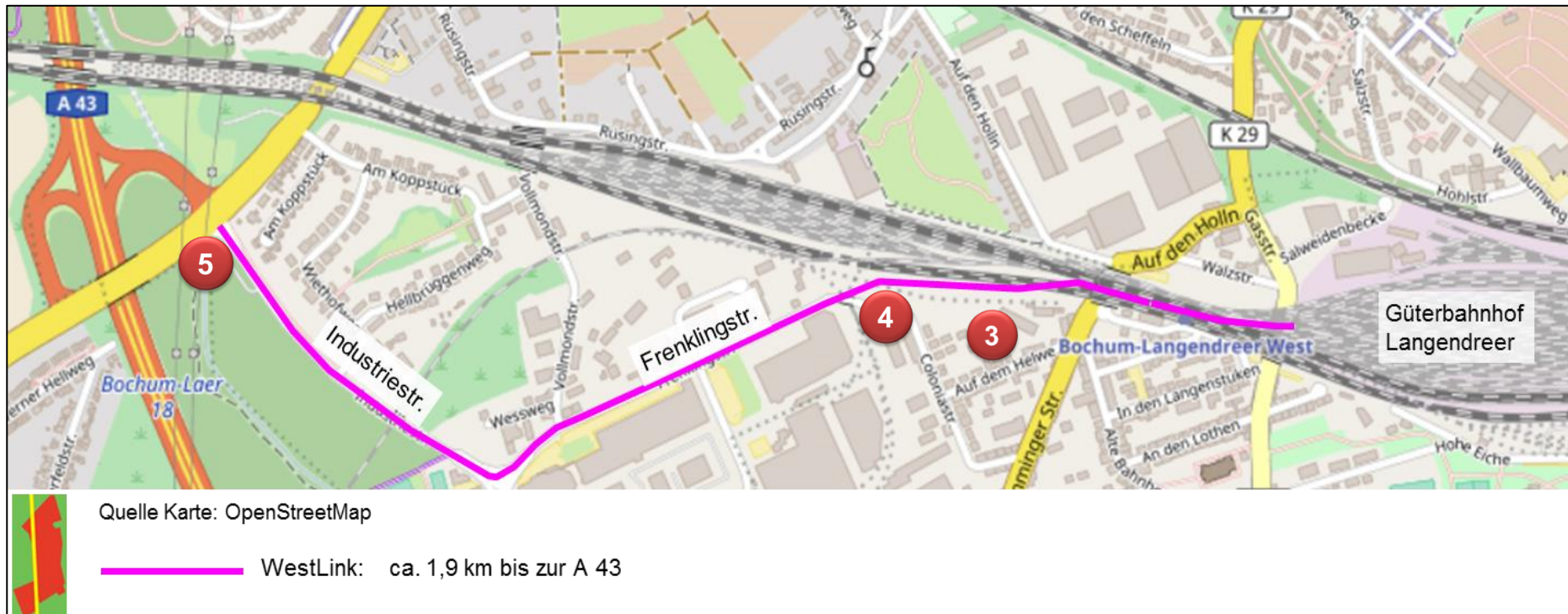
- 4 Nördlich des Übergangs der Coloniastraße in die Frenklingstraße könnte durch eine Brücke
ein Höhenunterschied zwischen der Bahntrasse und der Frenklingstraße überwunden wer-
den, um den Verkehr auf die Frenklingstraße und dann auf die Industriestraße zu führen.
Im Verlauf der Industriestraße in Höhe Hellbrüggenweg / Wiethoffweg wäre je nach Ver-
kehrsaufkommen ein Lärmschutz zweckmäßig.
Insbesondere die Fahrbahndecke der Frenklingstraße wäre zu erneuern; ggf. könnte die
Frenklingstraße verbreitert werden.
- 5 Die Industriestraße endet an der Einmündung in den Werner Hellweg unmittelbar gegen-
über der Autobahnauffahrt auf die A 43 Bochum Laer.

Pro

- Mit ca. 1,9 km Länge bietet der WestLink II ähnlich wie der WestLink eine sehr kurze Anbindung an die Autobahn A 43.
- Der Verlauf der Erschließung befindet sich vollständig auf Bochumer Stadtgebiet und größtenteils auf bereits bestehenden Straßen.
- Es besteht eine einfache Anbindung an die A 43.
- Die geplanten Gewerbegebiete (Güterbahnhof – Opel-Werksflächen) sind direkt miteinander verbunden.
- Eine positive bauliche Auswirkung im Bereich des Tunnels am S-Bahnhof-Langendreer ist möglich.
- Verkehrsteilnehmer haben die Alternative, auf die A 40 und dann in West-Ost Richtung oder auf die A 43 und dann in Nord-Süd-Richtung zu fahren.
Anders als bei Realisierung der Nord Variante ist durch die Realisierung von zwei Anbindungen an das Autobahnnetz eine Reduzierung der Verkehrsdichte im betrachteten Straßennetz zu erwartet.
- Unwesentliche Eingriffe in Stadtökologie und Stadtklima.
- Keine Inanspruchnahme von für die Stadtteilbewohner wertvollen Freiflächen.

Contra

- Im Vergleich zum WestLink entfällt die stadträumlich positive Auswirkung auf die durch die Bahntrasse isolierten Stadtteilen.



Quellen:

- [1] Verkehrliche Untersuchung zur Umnutzung der Flächen II und III in Bochum / Ingenieurgesellschaft Stolz mbH / Stand: 19. April 2016
- [2] Verkehrliche Untersuchung zur Verkehrsqualität und zur Verkehrserschließung der Opel- Werke II und III in Bochum-Langendreer / Ingenieurgesellschaft Stolz mbH / Stand: 12. April 2016