

Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld: Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink und die nach dem Stand der Technik optimierte B 235

Das Verkehrsgutachten der IGS aus April 2016 [2] 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.

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, müssen weitere Gutachten zeigen.

Dennoch haben wir Ende 2016 einmal grob geschätzt, wie das Verkehrsaufkommen für die insgesamt 78 ha auf den Flächen für Opel II und III sowie dem Güterbahnhof aussehen könnte. Ausgehend von den 1.696 Fahrzeugen für 50 ha auf Opel II und III, die ein Verkehrsgutachten [1] ermittelt hat, haben wir 2.645 Fahrzeuge pro Stunde errechnet. Somit wäre auch die sanierte B 235 überlastet.

Deshalb hat die Bürgerinitiative WernerFeld für diesen Fall 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 den WestLink an die A 43 beinhaltet.



Quelle Karte: OpenStreetMap

-  WestLink: 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

Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld:

Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink und die nach dem Stand der Technik optimierte B 235



WestLink

Erschließung des Güterbahnhofs Langendreer und der ehemaligen Opel-Werksflächen II und III über die Schienentrasse des Güterverkehrs der Deutschen Bahn in Bochum-Langendreer/-Werne mit Anbindung an die A 43

Die vorgeschlagene Erschließung erfolgt über die voraussichtlich zukünftig nicht mehr benötigte Schienentrasse des Güterverkehrs der Deutschen Bahn in Bochum-Langendreer/-Werne. Sie bindet im Westen an die Autobahn A 43 (Auffahrt Bochum-Laer), erschließt die Flächen des Güterbahnhofs sowie in Fortsetzung die Flächen des ehemaligen Opel-Werks.



-  • Erläuterungen im Text (s.u.)
-  • weitere Grafiken / Fotos per Mausklick auf Nr.

 West-Link

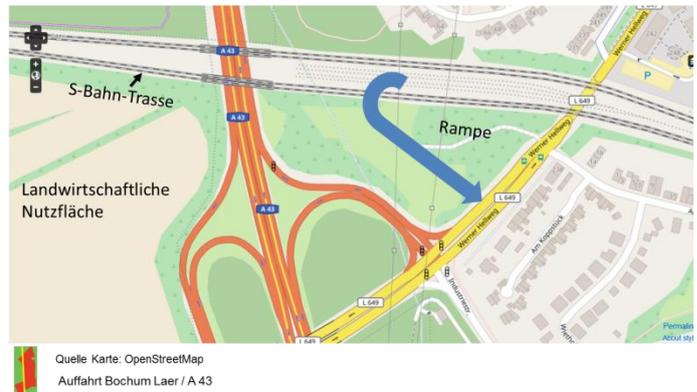
Quelle Karte: OpenStreetMap

Von West nach Ost:

- 1** An der A 43 befinden sich Freiflächen, die eine Anbindung zwischen neuer Straße und Autobahn ermöglichen, die Verfügbarkeit der Flächen ist zu prüfen.



Gleistrasse über den Werner Hellweg unmittelbar vor der A 43 Auffahrt Bochum Laer



- 2** Die Nutzung der Schienentrasse im folgenden Verlauf durch die verbindende Straße und einer Nutzungsmischung aus gewerblicher Bebauung und Wohnbebauung setzt die heute isolierten Lagen nördlich und südlich der Bahntrasse in Wert und verbindet sie miteinander. Gewerbliche Bebauung und Wohnbebauung können an den WestLink angebunden werden, wie z.B. das Gewerbegebiet Mansfeld.



Gleistrasse Höhe Rüsingstraße (Blick nach Westen)



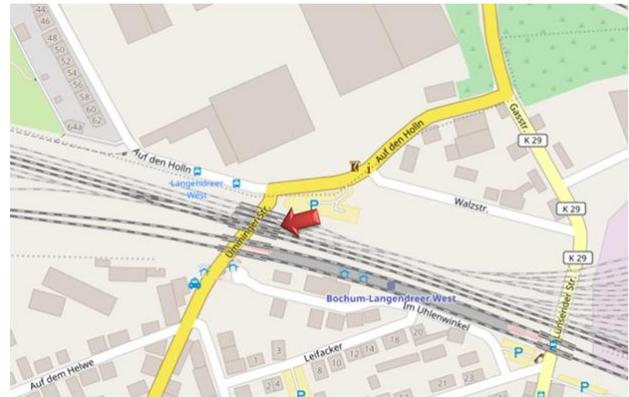
- 3** S-Bahnhof Bochum Langendreer West

Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld:

Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink und die nach dem Stand der Technik optimierte B 235



Gleistrasse beim S-Bahnhof Langendreer West über die Umminger Straße



Quelle Karte: OpenStreetMap

- 4** Zwischen den S-Bahn-Haltestellen Bochum-Langendreer West und Bochum-Langendreer befindet sich die Fläche des Güterbahnhofs, die große Potenziale für eine gewerbliche Nutzung bereithält.



Güterbahnhof Langendreer



Quelle Karte: OpenStreetMap
Güterbahnhof Langendreer



- Erläuterungen im Text (s.u.)
- weitere Grafiken / Fotos per Mausklick auf Nr.

Quelle Karte: OpenStreetMap

- 5** Diese 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 der Straße auf die 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 Trasse der wahrscheinlich auch zukünftig in Betrieb verbleibenden Regionalbahn als problematisch angesehen.

Vorteilhaft wäre eine veränderte Führung der Regionalbahn in die südliche Gleislage (Bereich S-Bahn-Schienen), dies ist zu prüfen.

Die durch den Abbau der Schienen des Güterverkehrs und ggfs. auch der Regionalbahn stark verringerte Bahntrasse führt dazu, dass der instandsetzungsbedürftige und als Angsträum wahrgenommene Tunnel in der Hauptstraße am S-Bahnhof-Langendreer zu einem Großteil entfernt werden kann.

Eine Verlagerung der Gleisführung für die Regionalbahn würde auch den Vorteil einer vereinfachten Anbindung z.B. im Bereich der Einmündung der Straße Am Heerbusch in den Wallbaumweg mit sich bringen.



Quelle Karte: OpenStreetMap



Wohnbebauung Wallbaumweg / kurz für Einmündung B 235



S-Bahnhof Bochum Langendreer / B 235
Angsträum / instandsetzungsbedürftige Brücke

Das vorgeschlagene Erschließungskonzept zeigt einen ganzheitlichen Ansatz auf, der zukünftig gewerblich nutzbare Flächen - Güterbahnhof und Opel-Werk - direkt miteinander verbindet und darüber hinaus auch heute durch die Bahn voneinander getrennte Stadträume zusammen wachsen lässt. Die neue Straßenführung benötigt bis auf die kurze Anbindung an die Autobahn keine unberührten Freiräume. Stattdessen werden Flächen in Wert gesetzt und einer neuen Nutzung zugeführt, die zukünftig in der vorgefundenen Form voraussichtlich nicht mehr benötigt werden und ohnehin neue Planungen erfordern. Dieser Ansatz zur Erschließung des Güterbahnhofs und der Opel-Werksflächen bietet gegenüber den anderen bisher vorüberlegten Lösungen hinsichtlich

- einem nachhaltigen Gesamtkonzepts,
- der Stadtreparatur der durch die Schienen entstandenen Probleme in den Stadtteilen

- sowie des Schutzes von Ökologie und Stadtklima

große Vorteile.

Es stellt sich die Frage nach dem Zeitpunkt der Verfügbarkeit der Flächen; der Prozess in enger Abstimmung mit der DB AG wird sicherlich Zeit in Anspruch nehmen. Das Verkehrsgutachten der IGS aus April 2016 [2] hat jedoch ergeben, dass eine bauliche Nutzung der Opel-Werksflächen von bis zu 25 ha über die heutige Erschließung abgewickelt werden kann. Daher beruft sich das hier vorgeschlagene Konzept darauf, dass ausreichend Zeit für eine sorgfältige zukunftsorientierte Planung gegeben ist. Von der Entwicklung und Umsetzung vermeintlich schnellerer, isolierter Lösungen ohne positive, sondern mit hohen negativen Auswirkungen ist dringend abzuraten.

Pro

- Mit ca. 1,9 km Länge eine sehr kurze Anbindung an eine Autobahn.
- Verlauf der Erschließung befindet sich vollständig auf Bochumer Stadtgebiet.
- Einfache Anbindung an die A 43.
- Für die zukünftig vorgesehene gewerbliche Nutzung des Güterbahnhofs ist ohnehin eine neue Erschließung mit Autobahnanschluss erforderlich.
- Die geplanten Gewerbegebiete (Güterbahnhof – Opel-Werksflächen) sind direkt miteinander verbunden.
- Anbindung des Gewerbegebietes Mansfeld.
- Stadträumlich positive Auswirkungen auf die durch die Bahntrasse bislang isolierten Stadtteillagen.
- Baulich positive Auswirkungen im Bereich des Tunnels am S-Bahnhof-Langendreer.
- Geringe Eingriffe in Stadtökologie und Stadtklima.
- Keine Inanspruchnahme von für die Stadtteilbewohner wertvollen Freiflächen.

Contra

- Intensive Abstimmung mit der DB AG.
- Zeithorizont für Planung und Umsetzung.

Quellen:

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