

Bereich Tiefbau
Az: 66
Datum: 22.04.2002

2002/094
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3	08.05.2002	
Haupt- und Finanzausschuss	14.05.2002	

Betreff

Künftige Querschnittsgestaltung B 235

☐ Finanzielle Auswirkungen ☐ keine haushaltsmäßige Berührung ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt	Haushaltsstelle(n): Gesamtkosten der Maßnahme: ggf. Höhe des Zuschusses % =
---	---

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuß 3 nimmt den Bericht der Verwaltung über die Belastungsentwicklung bzw. –prognose auf der B 235 in Castrop-Rauxel zur Kenntnis.
Er beauftragt die Verwaltung, den Baulastträger zu veranlassen, die daraus abgeleiteten künftigen Querschnittsänderung umzusetzen (4-streifiger Ausbau zwischen Industrieachse Nord und Marsstraße und 2-streifige Neugliederung des Straßenraumes zwischen Beethovenstraße und südlicher Stadtgrenze zugunsten von Radstreifen und Parkständen).

Kruse
Bürgermeister

Dobrindt
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

Situation heute:

Die B 235 durchquert das gesamte Stadtgebiet von Castrop-Rauxel von Datteln im Norden bis Dortmund im Süden auf einer Länge von rd. 11,1 km mit unterschiedlichen Ausbauquerschnitten:

von Datteln bis Römerstraße	2-streifig
von Römerstraße bis Siemensstraße	4-streifig
von Siemensstraße bis Marsstraße	2-streifig
von Marsstraße bis Dortmund	4-streifig

Die Vierstreifigkeit durch dicht bebaute Bereiche im Süden führt sich auf Dortmunder und Bochumer Stadtgebiet fort. Das Erfordernis eines 4-streifigen Querschnitts ist fachlich allgemein anerkannt bei Verkehrsbelastungen über 20.000 KFZ/24 h (und steigender Tendenz), während etwa bis zu diesem Wert ein 2-streifiger Querschnitt ausreicht.

Bei Auswertung der Belastungswerte der 6 für Castrop-Rauxel relevanten Zählstellen auf der B 235 (vgl. Anlage 2 und 3) kann festgestellt werden, daß auf größeren Streckenabschnitten der vorhandene Ausbauquerschnitt entweder unzureichend oder überdimensioniert vorhanden ist.

Als **unzureichend dimensioniert** erweist sich der Abschnitt **zwischen Siemensstraße und Marsstraße** mit einer Verkehrsbelastung von **rd. 27.000 KFZ/24 h** werktags mit steigender Tendenz, was schon ohne weitere Zuwächse eines 4-streifigen Ausbaus bedarf.

Als **überdimensioniert** kann der Abschnitt **zwischen Beethovenstraße und Stadtgrenze zu Dortmund** mit Belastungswerten zwischen **14.000 und 16.000 KFZ/24 h** werktags mit etwa **gleichbleibender Tendenz** eingestuft werden.

Prognosen zum Abschnitt zwischen Siemensstraße und Marsstraße

- Verkehrszuwachs durch Industrieachse Nord
Laut Beschluß der Stadt vom 30.04.1996 soll das Industrie- und Gewerbeband zwischen L 658 (Recklinghauser Straße) und Rhein-Herne-Kanal, durch eine in Ost-West-Richtung verlaufende Industrieachse Nord, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an die B 235 erhalten und somit zahlreiche Flächenpotentiale zur Schaffung von Arbeitsplätzen erschließen (vgl. Anlage 1).

Der erste Abschnitt zwischen K 28 und B 235 wurde bereits realisiert. Der nächste Abschnitt zwischen B 235 und L 658 (Recklinghauser Straße) mit Kreuzungsausbaue an der B 235 ist zur Bezuschussung nach GVFG eingereicht und soll voraussichtlich noch in diesem Jahr begonnen werden.

Der Prognosewert (2010) für die Industrieachse liegt bei rd. 15.000 KFZ/24 h werktags. Hierin ist die Umgehenswirkung für den Stadtteil Ickern eingerechnet.

Die B 235 nördlich dieser Achse bis zu L 645 (Römerstraße) wird mit künftig 26.000 KFZ/24 h demnach gegenüber heute nicht anwachsen, sondern sogar etwas entlastet.

Der südlich der Industrieachse Nord anschließende Teil der B 235 muß als anbaufreier Zubringer zur A 42 den Hauptanteil der im Gewerbeband neu erzeugten Verkehre tragen. Er wird mit prognostizierten 32.000 KFZ/24 h eine deutliche Belastungszunahme erfahren (vgl. Anlage 4).

Diese Prognosewerte wurden auf der Basis durchgeführter Zählungen am heutigen Knotenpunkt B 235/Siemensstraße/Ohmstraße, Berechnungen zur Verkehrserzeugung aus den Flächenpotentialen für künftige Ansiedlungen von Industrie und Gewerbe an der Industrie-

achse und Verkehrsumlegungen in Folge der Umgehungs- und Entlastungsfunktion dieser Straße ermittelt.

Eine Rolle dabei spielt auch die angelaufene Umgestaltung der westlich der B 235 parallel verlaufenden K 28 (Bahnhofstraße), deren Widerstand sich künftig für den Individualverkehr zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes erhöhen wird. Zusätzliche Verkehre durch das geplante Freizeit- und Sportzentrum Xscape wurden dabei noch nicht mit erfaßt.

- Verkehrszuwachs durch Xscape

Nördlich der Kreuzung B 235/Europaplatz/Grutholzallee endet heute in Höhe Marsstraße der vierstreifige Ausbau der B 235.

Im südwestlichen Quadranten der Kreuzung bis an die A 42 heran, soll noch in diesem Jahr mit der Errichtung des Sport- und Freizeitentrums Xscape begonnen werden, wodurch ca. 1.000 Arbeitsplätze und unter anderem auch ein touristischer Anziehungspunkt für die Stadt entstehen soll.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen wurde durch das Planungsbüro Waning Consult ein Verkehrsgutachten erstellt, das einen Verkehrsanteil von 20 % der durch Xscape erzeugten Verkehre für die nördliche B 235 einschätzt (vgl. Auszug aus Gutachten – Anlage 5). In absoluten Werten ausgedrückt handelt es sich um 100 bis 150 Fahrzeuge pro Spitzenstunde wochentags, die als zusätzliche Belastung des zum vierstreifigen Ausbau vorgeschlagenen Abschnittes zu oben angegebenen Prognose hinzu kämen.

Dies bedeutet, daß der durch die Industrieachse Nord auf den **auszubauenden Abschnitt der B 235** auf rund 32.000 KF/24 h für das Jahr 2010 prognostizierte Belastungswert durch Xscape auf **33.000 bis 33.500** anschwellen dürfte, was **ohne 4-streifigen Ausbau nicht mehr abwickelbar** ist.

Im nördlichen Abschnitt der B 235 (ab L 645/Römerstraße) dürfte sich der zunächst durch die Entlastungswirkung der Industrieachse reduzierte Wert, durch die leichte Erhöhung in Folge Xscape etwa wieder auf heutigem Niveau einstellen, so daß hier kein Handlungsbedarf zur Erweiterung der heutigen Zweistreifigkeit besteht.

Aufgrund der dargestellten verkehrlichen Situation zwischen Siemensstraße und Marsstraße und der daraus abzuleitenden Dringlichkeit sollte ein 4-streifiger Ausbau noch vor dem Prognosejahr 2010 möglichst im unmittelbaren Anschluß an die Fertigstellung der Industrieachse Nord erfolgen.

Die Fertigstellung der Industrieachse östlich der B 235 ist für das Jahr 2005 anvisiert. Dementsprechend sollte die Querschnittserweiterung zeitlich beim Straßenbaulastträger eingeplant werden.

Ein entsprechender Ausbau eröffnet gleichzeitig die Chance auf der gesamten Ausbaustrecke (ca. 1,3 km) Lärmschutzmaßnahmen für die westlich gelegene Wohnbebauung, sowie einen östlich der Straße vorgesehenen separaten Geh- und Radweg mit zu realisieren. In Verbindung mit dem vorgesehenen Geh- und Radweg östlich der B 235 auf Xscape-Gelände bis zur A 42 und einer künftigen Fortführung bis Pallasstraße könnte ein äußerst wichtiger Baustein der im Radroutenplan vorgesehenen Verbindung im Zuge der B 235 zwischen Rauxel (Engelsburgplatz) und Habinghorst/Ickern (Industrieachse Nord) hergestellt werden.

Unabhängig von den oben beschriebenen Erfordernissen zur Querschnittserweiterung, sei an dieser Stelle noch auf das schon seit langem bestehende Problem einer zu niedrigen Durchfahrts Höhe unter der Gleisbrücke der Köln-Mindener-Eisenbahn hingewiesen. Auf Drängen der Stadt hat der zuständige Landesbetrieb Straßenbau NRW kürzlich angekündigt, eine Gradientenabsenkung unter der vorhandenen Brücke voraussichtlich im Jahr 2003

vorzunehmen. Wegen der ebenfalls in der Bahnhofstraße demnächst erweiterten Durchfahrtshöhe wird diese Maßnahme als besonders dringlich eingestuft, um nicht LKW-Verkehre dorthin zu verdrängen. Der Umbau soll sich zunächst nur auf den vorhandenen Straßenabschnitt beziehen.

Prognosen zum Abschnitt zwischen Beethovenstraße und Stadtgrenze zu Dortmund

Wie aus der Zählstelle 4224 (Anlage 2 bzw. 3) ersichtlich, liegt die Verkehrsbelastung im südlichen Streckenabschnitt der B 235 bei rd. 15.000 KFZ/24 h werktags. Dies entspricht etwa dem Belastungswert des kürzlich mit Radstreifen ausgestatteten 2-streifigen Abschnittes der B 235 nördlich der Römerstraße (vgl. Zählstelle 2218), oder auch dem Prognosewert der 2-streifig vorgesehenen Industrieachse Nord.

Aus der Tendenz der letzten Jahre ist keine Steigerung für die Zukunft ableitbar.

Dies wird auch durch weitere in jüngerer Vergangenheit durchgeführte Querschnittszählungen z. B. zwischen Cottenburgstraße und evangelischem Friedhof mit rd. 13.500 KFZ/24 h, bestätigt.

Ein verkehrssteigernder Einfluß der Industrieachse Nord auf die südliche B 235 kann nicht prognostiziert werden, da dieser Bereich durch 3 Autobahnen mit entsprechenden Anschlußmöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen eingegrenzt ist. Dies wird auch durch Netzbelastungsberechnungen, die im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes (Harloff/Hensel) mit und ohne Industrieachse Nord im Vergleich angestellt wurden, bestätigt.

Auch bei Realisierung der B 474 n und den beiden Netzschlüssen der L 654 n in Schwerin und Merklinde ist hiernach keine Steigerung der Verkehrsbelastung auf der südlichen B 235 zu erwarten, da die Straßennetzglieder B 474 n – A 45 – L 654 – Südumgehung Gerthe insgesamt als östliche Ortumgehung Castrop-Rauxels wirken und damit eher entlastend für die B 235 sind. Die durch Xscape indizierten Verkehre, die die B 235 südlich der A 42 zusätzlich belasten, machen lt. Gutachten lediglich einen Anteil von 10 % des gesamten durch Xscape erzeugten Verkehrs aus.

Unter Berücksichtigung dessen, daß sich dieser Anteil nach Süden hin noch weiter verzweigt (z. B. über Altstadttring oder Dortmunder Straße) ist südlich der Altstadt nur noch mit einem Anteil von allenfalls 500 KFZ/24 h werktags südlich der Beethovenstraße zu rechnen.

Die prognostizierte Belastung von dann maximal 16.500 KFZ/24 h rechtfertigt auch für die Zukunft nicht die Vierstreifigkeit aufrecht zu erhalten.

Vielmehr sollte durch Reduzierung auf 2 Fahrstreifen der dann gewonnene Straßenraum für Radstreifen und Parkstände entsprechend den örtlichen Erfordernissen genutzt werden.

Dies entspricht der Zielstellung des beschlossenen Radroutenplanes und im Bezug auf den ruhenden Verkehr bereits weitgehend der heutigen Praxis, da über weite Strecken der rechte Fahrstreifen ohnehin zugeparkt ist.

Auf den überwiegenden Teil der rd. 2,6 km langen Strecke könnte die Neugliederung des Querschnittes weitgehend durch Neumarkierung erfolgen, lediglich an den Kreuzungen sind bauliche Anpassungen notwendig.

Ein entsprechendes Konzept, das die Stadt Dortmund ab dem Jahr 2003 auf ihrem Streckenabschnitt der B 235 abschnittsweise realisieren will (siehe Beschluß des dortigen Haupt- und Finanzausschusses vom 28.02.2002, Anlage 6) sollte hierfür Vorbild sein.

Die Vorreiterrolle der Stadt Dortmund mit beschlossenem Realisierungsbeginn für die Umsetzung der Maßnahme auf ihrem Stadtgebiet sollte Anlaß für die Stadt Castrop-Rauxel sein, beim Straßenbaulastträger darauf zu dringen, in gleicher Weise auf dem hierfür geeigneten südlichen Abschnitt der B 235 in Castrop-Rauxel zu verfahren.

Entsprechende Planungen der Stadt Dortmund werden in der Ausschußsitzung vorgelegt.

