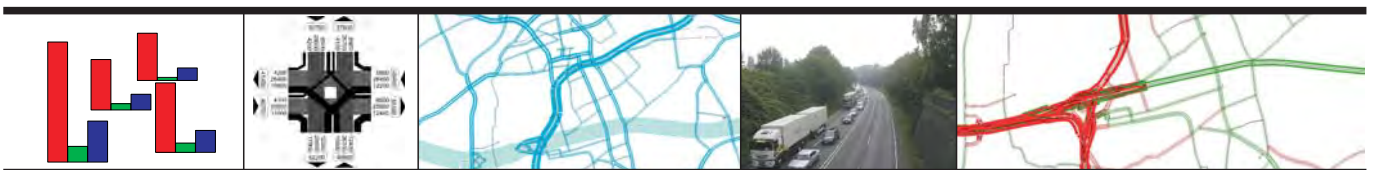


Verkehrsuntersuchung für den Bau der A52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West Fortschreibung auf den Zeithorizont 2025

- Ergebnisbericht -



**Verkehrsuntersuchung
für den Bau der A 52 zwischen dem
AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West
Fortschreibung auf den Zeithorizont 2025**

- Ergebnisbericht -

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Richard Dohmen
Dipl.-Ing. Michael Vieten
Christian Eckert
Dr. Helmut Blochwitz
Regina Funke-Akbiyik

Projekt A 2234 / Januar 2011

Im Auftrag des
Landesbetriebs Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ruhr
durch die



Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	2
2.	Grundlagen	3
2.1	Basisdaten und Informationen	3
2.2	Abgrenzung des Untersuchungsraums	3
2.3	Struktur im Untersuchungsraum	3
2.4	Straßennetz	4
2.5	Verkehrserhebungen	4
2.6	Verkehrsmodell	5
3.	Verkehrsbelastungen im Analysefall 2005	6
4	Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025	8
4.1	Grundlagen und generelle Rahmenbedingungen	8
4.2	Strukturdatenprognose	9
4.3	Prognose des Mobilitätsverhaltens	9
4.4	Entwicklung des Personenverkehrs bis 2025	11
4.5	Entwicklung des Güterverkehrs	12
5.	Prognose-Null-Fall (Bezugsfall) 2025	13
5.1	Rahmenbedingungen für den Prognose-Null-Fall 2025	13
5.2	Verkehrsbelastungen für den Prognose-Null-Fall 2025	14
6.	Vorzugsvariante (Planfall)	16
6.1	Beschreibung der Vorzugsvariante (Planfall)	16
6.2	Verkehrsbelastungen für die Vorzugsvariante	17
	Tabellenverzeichnis	20
	Anlagenverzeichnis	21

1. Aufgabenstellung

Im Bereich der Städte Bottrop und Gladbeck übernimmt die Bundesstraße B224 derzeit die Funktion einer Nord-Süd-Verbindung, die im Süden an die A42 bzw. das Stadtgebiet Essen anbindet und im Norden in die A52 übergeht. Der derzeitige Ausbauzustand, der eine Vielzahl plangleicher Kreuzungen und Einmündungen aufweist, wird der Funktion als hochbelastete Bundesfernstraße nicht gerecht. Dementsprechend ist der Ausbau zu einer Autobahn (A52) vorgesehen, wobei der Trassenverlauf beibehalten werden soll. Zusammen mit dem südlich anschließenden Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und einem zukünftigen Autobahnkreuz Essen-Ost ergibt sich eine neue durchgehende Nord-Süd-Verbindung im zentralen Ruhrgebiet, deren Realisierung auch in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 eingestuft wurde.

Diese neue Verbindung wird zu Verkehrsverlagerungen im derzeitigen Straßennetz führen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen großräumigen Verlagerungen, die im wesentlichen das Bundesfernstraßennetz betreffen, und lokalen bzw. regionalen Verlagerungswirkungen, die sich insbesondere durch die veränderte Netzstruktur im Umfeld der derzeitigen B224 ergeben und somit vornehmlich die Stadtgebiete von Gladbeck, Bottrop, Gelsenkirchen und Essen betreffen.

Mit der Realisierung der A52 wird ein Teil der bisher vorhandenen Verknüpfungspunkte an der B224 entfallen; außerdem soll die Anbindungsstruktur im Bereich Gladbeck verändert werden. Dementsprechend stellt sich die Frage, wie sich die Realisierung der A52 auf das nachgeordnete Straßennetz auswirkt. In jedem Fall sind ergänzende Maßnahmen erforderlich, um die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes sicherzustellen und Belastungen sensibler Bereiche, die durch Verkehrsverlagerungen bedingt werden können, zu minimieren. Dementsprechend ist in Teilbereichen eine Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes erforderlich.

Um die aufgeworfenen Fragen zu klären, wurde in den Jahren 2003 / 2004 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, deren Schwerpunkt in einer Optimierung der Straßennetzstruktur bei Realisierung der A52 im betrachteten Streckenabschnitt lag. Ausgehend von den bis dahin vorliegenden Planungsüberlegungen, die die Anordnung der Anschlussstellen an der A52 sowie Netzalternativen für die Neuordnung des Straßennetzes im Bereich der geplanten A52 beinhalteten, wurde eine Planungsempfehlung entwickelt, die eine optimale Netzstruktur für den Bereich der A52 bietet. Die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Netzalternativen wurden durch Verkehrsmodellberechnungen ermittelt.

Die Untersuchung, deren Ergebnisbericht im März 2005 fertiggestellt wurde, hatte als Prognose-Zeithorizont das Jahr 2020.

Beim Vergleich aktueller Zählraten mit den Grundlagendaten, die für die Verkehrsuntersuchung zugrundegelegt wurden (Ergebnisse der SVZ 2000, verschiedene Ergebnisse aus Knotenstromzählungen aus den Jahren 1998 bis 2003 sowie eigene ergänzende Knotenstromzählungen aus dem Jahr 2003), fanden sich zum Teil erhebliche Abweichungen. Diese rühren aus den zwischenzeitlich erfolgten verkehrlichen Entwicklungen, aber möglicherweise auch aus veränderten Ansätzen zur Hochrechnung der Verkehrswerte her.

Um eine belastbare verkehrliche Datenbasis zu schaffen, wurde die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2005 unter Nutzung aktueller Verkehrsdaten überarbeitet und auf den Prognose-Zeithorizont 2025 fortgeschrieben. Die vorliegende Untersuchung gliedert sich dementsprechend in die folgenden Arbeitsschritte:

- Übernahme und Aufbereitung der ergänzenden Grundlagendaten,
- Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrsmodells,

- Modelleichung und Abbildung der Analyse-Verkehrsbelastungen,
- Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025,
- Verkehrsbelastungen für den Prognose-Null-Fall.

2. Grundlagen

2.1 Basisdaten und Informationen

Grundlage der Aktualisierung und Fortschreibung bilden die Basisdaten und Ergebnisse aus der Untersuchung von 2005. Diese Datenbestände wurden durch aktuelle Zählraten aus der Straßenverkehrszählung 2005, von Knotenstromzählungen im Zusammenhang mit der Planung von Lichtsignalanlagen aus dem Jahr 2007 sowie Daten aus automatischen Zählgeräten auf dem Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen ergänzt.

Für die Untersuchung konnte außerdem auf umfangreiche Grundlagen zurückgegriffen werden, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum südlich anschließenden Abschnitt der A52 zwischen dem AK Essen-Nord und dem AD Essen-Ost erarbeitet wurden.

Die übernommenen Unterlagen, Daten und Informationen wurden für die Nutzung im Rahmen der Untersuchung aufbereitet und auf Plausibilität/Kompatibilität geprüft.

2.2 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum wurde so abgegrenzt, dass sämtliche Straßennetzbereiche, für die sich durch die Realisierung der A52 Verkehrsverlagerungen ergeben können, im Netzmodell enthalten sind. Dementsprechend wurden im engeren Untersuchungsraum, der sich über die Städte Gladbeck, Bottrop sowie Teile von Gelsenkirchen und Essen erstreckt, neben den klassifizierten Straßen auch wesentliche Teile des Stadtstraßennetzes einbezogen. Mit größerem Abstand vom eigentlichen Planungsraum kann die Netzdichte reduziert werden, so dass sich eine Gliederung in einen engeren und einen weiteren Untersuchungsraum ergibt. Aufgrund der weiträumigen Verlagerungswirkungen, die die Realisierung der A52 im betrachteten Abschnitt (insbesondere nach Fertigstellung der A52 bis zur A40) haben wird, wurde das Autobahnnetz weiträumig in das Modell einbezogen. In **Anlage 1** ist die Lage des engeren Untersuchungsraums im Straßennetz der Region dargestellt.

2.3 Struktur im Untersuchungsraum

Wesentliche Basis für die Funktionsweise des Verkehrsmodells sind die zugrunde gelegten Verkehrszellen. Analog zum zu berücksichtigenden Straßennetz wurden im Bereich Gladbeck, Bottrop, Gelsenkirchen und Essen feingliedrige Verkehrszellen erforderlich. Mit zunehmendem Abstand vom engeren Untersuchungsraum können die Verkehrszellen dann größer geschnitten werden. Die Festlegung der Verkehrszellen erfolgt in Orientierung an der kommunalen und statistischen Gebietsgliederung sowie der Zelleneinteilung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW. **Anlage 2** zeigt eine Übersicht der Verkehrszellen, die aus der Gesamtverkehrsplanung NRW übernommen wurden.

Den Verkehrszellen wurden die verkehrsrelevanten Strukturdaten zugeordnet. Dies sind im wesentlichen Einwohner, Beschäftigte (differenziert nach Wirtschaftssektoren) sowie Informationen zu besonderen Verkehrserzeugern (z.B. zentrale Verknüpfungspunkte des ÖPNV, Einkaufszentren, besondere Freizeit- und Erholungsbereiche). Die Daten wurden aus unterschiedlichen Quellen übernommen und für die Nutzung im Verkehrsmodell aggregiert bzw. disaggregiert. In den **Anlagen 3-1**

und 3-2 sind die Zelleneinteilung für den engeren Untersuchungsraum sowie die wichtigsten Strukturdaten für das Verkehrsmodell dokumentiert.

2.4 Straßennetz

Zur Abbildung der derzeitigen Verkehrsnetz-situation wurde ein Verkehrsnetzmodell erstellt, das im engeren Untersuchungsraum kleinteilig ist und das Umlandnetz mit geringerer Genauigkeit bzw. Netzdichte abbildet. Es baut auf dem Netzmodell des Integrierten Gesamtverkehrsplan NRW (IGVP-NRW) auf. Im Umland beschränkt sich das Modellnetz auf die klassifizierten Straßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen) sowie sonstige wichtige Hauptverkehrsstraßen. In **Anlage 4** ist das berücksichtigte Straßennetz im weiteren Untersuchungsbereich dargestellt; **Anlage 5** enthält das Modellnetz für den engeren Untersuchungsraum. Dabei wurden auch die nachgeordneten Straßen, die im Modell enthalten sind, mit abgebildet.

Im Bereich Gladbeck, Bottrop, Gelsenkirchen und Essen wurden auch die Knotenpunkte im Detail modelliert, um bei den Modellrechnungen die Widerstände, die sich aus unterschiedlicher Knotenpunktausbildung ergeben, berücksichtigen zu können. Die Erfassung des für das Verkehrsmodell relevanten Straßennetzes erfolgt auf der Basis von Kartengrundlagen. Mit den Netzstrukturen wurde auch eine Streckentypisierung übernommen. Diese wurde anhand verschiedener Kartengrundlagen sowie punktuell auch durch Ortsbegehungen insbesondere im engeren Bereich der geplanten Autobahntrasse überprüft bzw. ergänzt. Dabei wurden neben der Streckencharakteristik und einzelner Querschnittsmerkmale auch die Form und Verkehrsregelung der Knotenpunkte, die aus den übernommenen Modellnetzstrukturen nicht immer hervorgeht, mit erfasst.

2.5 Verkehrserhebungen

Zu den derzeitigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz liegen verschiedene Grundlageninformationen vor, die ausgewertet wurden. Im Einzelnen sind dies:

- die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005, aus der für eine Vielzahl von Abschnitten auf klassifizierten Straßen Verkehrsbelastungsdaten für das Jahr 2005 zur Verfügung stehen,
- die Ergebnisse von Knotenstromzählungen im Stadtgebiet Gladbeck, die in den Jahren 1998 bis 2003 durch die Stadt Gladbeck durchgeführt wurden,
- Verkehrsbelastungsdaten für eine Vielzahl von Abschnitten im Straßennetz der Stadt Bottrop, die zum überwiegenden Teil über automatische Zählplatten erhoben wurden,
- Verkehrsbelastungsdaten im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Gelsenkirchen, die ebenfalls über Zählplatten erhoben wurden,
- Ergebnisse von Knotenstromzählungen an Verknüpfungspunkten der B224, die im April 2002 erhoben wurden,
- Zählergebnisse aus Knotenstromzählungen auf der B224 aus dem Jahr 2007 und
- die Ergebnisse verschiedener automatischer Dauerzählstellen, die durch den Landesbetrieb Straßenbau u.a. auch auf der B224 betrieben werden.

Außerdem waren im Rahmen der Vorgängeruntersuchung aus dem Jahr 2004 Stromzählungen an einer Vielzahl Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet durchgeführt worden, so dass auch auf diese Datenbasis zurückgegriffen werden konnte.

Anlage 6 enthält eine Übersicht über die im engeren Untersuchungsbereich verfügbaren Zählraten.

2.6 Verkehrsmodell

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen auf der geplanten A52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West sowie der Verlagerungswirkungen im umliegenden Straßennetz ist ein verhaltensorientiertes Verkehrsmodells erforderlich. Dieses Verkehrsmodell besteht im Wesentlichen aus zwei Komponenten:

- ein Straßennetzmodell, in dem das Umfeld der Maßnahme mit der erforderlichen Detailgenauigkeit abgebildet ist. Über eine Typisierung der Streckenabschnitte und der Knotenpunkte werden Qualitäts- und Leistungsmerkmale der Netzelemente modellmäßig abgebildet.
- Verkehrsnachfragematrizen, in denen die Fahrtbeziehungen – ggf. differenziert nach Wegezwecken – beschrieben werden.

Durch die Zuordnung der Verkehrsnachfragematrizen zu dem Netzmodell im Rahmen einer Routensuche (Umlegung) werden so modellmäßig Verkehrsbelastungen für das im Netzmodell abgebildete Straßennetz ermittelt. Die für die Berechnungen zugrunde gelegte Straßennetzstruktur wurde bereits in Abschnitt 2.4 erläutert.

Die Matrixdaten wurden aus verschiedenen Quellen übernommen. Im Einzelnen waren dies:

- Verkehrsnachfragematrizen aus dem IGVP-NRW, in denen auch die Durchgangsverkehre im Untersuchungsgebiet enthalten sind, wobei eine Auswertung der Matrix zeigte, dass hier die Fernverkehre nicht ausreichend abgebildet werden;
- die Verkehrsnachfragematrix auf Kreisregionsebene aus der Bundesverkehrswegeplanung, in der insbesondere die weiträumigen Verkehre abgebildet werden.

Die unterschiedlichen Matrixgrundlagen wurden miteinander verknüpft und im Rahmen verschiedener Plausibilitätskontrollen abgeglichen. Damit liegt eine zusammengefasste Verkehrsnachfragematrix für den Analysezeithorizont 2005 vor, in dem die lokalen, regionalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen realitätsnah abgebildet sind.

Im Rahmen der sog. Verkehrsumlegung werden die Verkehrsmatrizen dem Netzmodell zugeordnet und so modellmäßige Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Streckenabschnitten des Verkehrsnetzmodells erzeugt.

Eine Eichung des Verkehrsmodells erfolgte anhand der vorhandenen Zählraten. Dazu wurden die verfügbaren Zählraten auf den Zeithorizont 2005 und den 24-Stunden-Zeitbereich am Werktag hochgerechnet.

Die Netzmodelleichung erfolgte als iterativer Prozess so lange, bis die Zählwerte in ausreichender Genauigkeit durch die Modellrechnungsergebnisse abgebildet wurden. Damit liegt eine Modellgrundlage vor, mit der sich neben den derzeitigen Verkehrsbelastungen (Eichgrundlage) auch die zukünftigen Verkehrsbelastungen sowie die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Netzvarianten ermitteln lassen.

Die für den Analysezustand und die Alternativen ermittelten Verkehrsbelastungen spiegeln im Wesentlichen die Ergebnisse der früheren Untersuchung wider. Sie

weichen allerdings an einigen Punkten erheblich von den Werten der früheren Untersuchung zur A52 ab. Die Ursachen sind unterschiedlich. So wurden für die Modelleichung die Ergebnisse der SVZ 2005 und neuere Ergebnisse aus Knotenstromzählungen auf der B224 genutzt. Außerdem wurde das Verkehrsmodell für eine Untersuchung zum südlich anschließenden Abschnitt der A52 und zum Ruhralleetunnel in Essen in diesem Bereich deutlich erweitert und verfeinert, was auch Auswirkungen auf die Abbildung der Verkehrsverflechtungen insbesondere im südlichen Teil des Untersuchungsraumes hatte. Durch ergänzende Plausibilitätskontrollen und die Auswertung von Stromverfolgungen wurde insgesamt eine verbesserte Modellqualität erreicht.

3. Verkehrsbelastungen im Analysefall 2005

Die sich aus der Modellrechnung für den Analysezustand 2005 ergebenden Verkehrsbelastungen für das Untersuchungsnetz sind in den **Anlagen 7-1 und 7-2** dargestellt. Deutlich erkennbar sind die hohen Verkehrsbelastungen im Autobahnnetz:

- die in Ost-West-Richtung verlaufende A2 mit Verkehrsbelastungen von bis zu 95.000 Kfz/24h im westlichen und 76.000 Kfz/24h im östlichen Abschnitt,
- die A42 im Süden des Untersuchungsgebietes, auf der Verkehrsbelastungen von bis zu 88.000 Kfz/24h auftreten.

Die am stärksten belastete Straße im den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz ist der Streckenzug der B224 mit bis zu 48.000 Kfz/24h nördlich der A2. Der Korridor der geplanten A52 ist mit Verkehrsmengen von 35.000 Kfz/24h bis zu 48.000 Kfz/24h belastet. Allerdings weist auch das sonstige Straßennetz zum Teil sehr hohe Belastungswerte auf.

Für das Netzkonzept im Bereich Gladbeck sind insbesondere die Verkehrsbelastungen und Knotenströme im Zuge der Wilhelmstraße wesentlich. Mit bis zu 19.000 Kfz/24h ist dieser durchgängig vierstreifig ausgebaute Straßenzug hoch belastet.

Die Hauptanbindung an die B224 erfolgt über die Schützenstraße, die nördlich der B224 Verkehrsbelastungen von ca. 13.400 Kfz/24h aufweist. Als weitere wichtige Nord-Süd-Achsen sind die Horster Straße und die Grabenstraße zu sehen, die mit Verkehrsbelastungen bis zu 14.000 Kfz/24h belegt sind, allerdings keine Anbindung an die B224 aufweisen. Dementsprechend wirkt die Wilhelmstraße als Ost-West-Verteiler mit z.T. erheblichen Abbiegeverkehrsströmen, die in den Knotenpunkten abgewickelt werden müssen.

Der nördlichste Anbindungspunkt des Stadtzentrums von Gladbeck an die B224/A52 ist die Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West. Der westlich folgende Verknüpfungspunkt der B224 mit der Steinstraße/ Goethestraße hat nur eine relativ untergeordnete Bedeutung, zumal das Linksabbiegen in die Steinstraße bzw. Goethestraße von der B224 aus nicht erlaubt ist. Hauptanbindung der Gladbecker Innenstadt an die B224 ist die Schützenstraße, wobei hier die Verkehrsbeziehung in Richtung Süden (Autobahn A2, Essen) sehr stark ausgeprägt ist.

Zur Orientierung der Verkehrsströme zwischen B224/A52 und der Innenstadt von Gladbeck ist somit festzustellen, dass eine deutliche Orientierung in Richtung Süden (Autobahn A2, Essen) besteht, während die Verknüpfung in Richtung Norden deutlich geringere Bedeutung hat.

Zur Erschließung des Siedlungsbereichs Butendorf und des Erholungsbereichs Haus Wittringen dient die Anbindung der Phönixstraße und der Bohmertstraße an die B224. Die hier abbiegenden Verkehrsströme haben lediglich einen Anteil von ca. 10 % an der Gesamtverkehrsbelastung der B224.

Die Verkehrsströme an der Anschlussstelle Essen/Gladbeck sind wie folgt zu charakterisieren:

Abgesehen von den Durchfahrtsbeziehungen im Zuge der A2 und der B224 sind die Eckverkehre zwischen der A2 im Westen und der B224 im Norden mit insgesamt ca. 20.000 Kfz/24h am stärksten ausgeprägt. Deutlich schwächer sind sämtliche Verkehrsbeziehungen zur A2 im Osten. Dementsprechend reduziert sich die Verkehrsbelastung der A2 von ca. 95.000 Kfz/24h westlich der Anschlussstelle Essen/Gladbeck auf ca. 76.000 Kfz/24h östlich der Anschlussstelle. Die Verkehrsbelastung auf der B224 nördlich der A2 liegt bei maximal 48.000 Kfz/24h und geht bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West auf ca. 35.000 Kfz/24h zurück.

Zwischen der A2 und der A42 weist die B224 derzeit neun Knotenpunkte auf. Wesentliche verkehrliche Bedeutung haben

- die Anbindung der Straßburger Straße zur Erschließung des Gewerbeparks Brauck,
- die Anbindung der Straße „Im Gewerbepark“, die den Gewerbepark Boy erschließt und eine Verbindung zur Scharnhölzstraße/Beisenstraße mit Anbindung an die A2 herstellt,
- die Horster Straße, die die Verknüpfung zu den Innenstadtbereichen von Bottrop und Gelsenkirchen darstellt,
- die Prosperstraße/Arenbergstraße, die ebenfalls im Westen in die Innenstadt von Bottrop führt und im Osten Essen-Karnap erschließt sowie
- die Anbindung der Straße Sturmshof, die lediglich die Verkehrsbeziehungen in Richtung Norden ermöglicht.

Alle anderen Verkehrsknoten sind von untergeordneter Bedeutung und weisen nur sehr geringe abbiegende Verkehrsströme, die deutlich unter 10 % der Knotenpunktbelastung liegen, auf.

Die B224 weist zwischen der Anschlussstelle Essen/Gladbeck und dem Autobahnkreuz Essen-Nord Verkehrsbelastungen zwischen 37.000 Kfz/24h (südlich der Anschlussstelle Essen/Gladbeck) und 48.000 Kfz/24h (nördlich der Anbindung Sturmshof) auf.

4 Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025

4.1 Grundlagen und generelle Rahmenbedingungen

Bei der Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurde der Prognosezeithorizont 2025 gewählt. Für diesen Zeithorizont wurden Annahmen zum Mobilitätsverhalten getroffen, die unter den voraussichtlichen demografischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden.

Das Verkehrsgeschehen wird im Wesentlichen durch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in einem Untersuchungsraum bestimmt. Dementsprechend werden Strukturdaten zur Beschreibung des Verkehrsgeschehens herangezogen.

Folglich baut auch die Verkehrsprognose auf einer Strukturdatenprognose auf. Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird beeinflusst durch:

- die demografische Entwicklung, wobei hier nach Altersgruppen differenziert wird,
- die wirtschaftliche Entwicklung, die sich u.a. in der Anzahl der Arbeitsplätze und der Motorisierung der Bevölkerung äußert,
- die Mobilitätskosten, die u.a. das Fahrverhalten, die Verkehrsmittelwahl und die Mobilitätsrate mitbestimmen,
- das Mobilitätsverhalten, das sich bereits in den zurückliegenden Jahrzehnten ständig verändert hat und folglich voraussichtlich auch in Zukunft weiteren Änderungen unterliegt,
- strukturelle Änderungen im Untersuchungsgebiet, z.B. veränderter Nutzungen auf einzelnen Flächen, und
- Veränderung des Infrastrukturangebotes und hier insbesondere des Straßennetzes.

Bezüglich der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 wurde auf verschiedene Datengrundlagen aufgebaut:

- Aus der deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2025 wurden Verkehrsnachfrage-Matrizen auf Kreisregionsebene für die Jahre 2004 und 2025 übernommen. Diese Verkehrsnachfragematrizen auf relativ grober Zelleinteilung dienen insbesondere dazu, die regionalen und überregionalen Verkehre zu prognostizieren.
- Aus den Basisdaten zum Integrierten Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW) liegt sowohl eine Strukturdatenprognose als auch eine Verkehrsmatrix der zukünftigen Verkehrsverflechtungen vor. Horizont dieser Prognose ist allerdings das Jahr 2015, wobei das Basisjahr 1998 ist.
- Ergänzend wurden die Shell-Prognose 2004 und die ifmo-Studie „Mobilität 2025“ herangezogen, die u.a. Aussagen zur Entwicklung des Kfz-Bestandes bis zum Jahr 2025 bzw. 2030 ausweisen.

Die zur Verfügung stehenden Prognoseansätze unterscheiden sich zum Teil im Bezug auf die Grundlagen, aber auch auf die Aussagen, so dass hier unter Berücksichtigung der spezifischen Situation im Untersuchungsraum plausible Annahmen getroffen werden mussten.

4.2 Strukturdatenprognose

Als Grundlage für die Prognose der Strukturdatenentwicklung im engeren Untersuchungsbereich wurden einerseits die Daten des IGVP NRW genutzt. Ergänzend zu dieser Prognose wurde eine Vorausschätzung der Bevölkerungsentwicklung vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW herangezogen, die – ausgehend vom Basisjahr 2005 – die Bevölkerungsstruktur auf Kreisebene bis zum Jahr 2025 voraussagt. In der folgenden **Tabelle 1** ist die entsprechende Prognose für das Land Nordrhein-Westfalen, die Stadt Essen und die umliegenden kreisfreien Städte und Landkreise dokumentiert.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Bevölkerung 2005		Bevölkerung 2010		Bevölkerung 2015		Bevölkerung 2020		Bevölkerung 2025	
	[1.000 EW]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	
Bochum, Kreisfreie Stadt	385,6	377,5	-2,1%	368,8	-4,4%	361,6	-6,2%	354,0	-8,2%	
Bottrop, Kreisfreie Stadt	119,4	117,7	-1,4%	115,6	-3,2%	113,8	-4,6%	112,0	-6,2%	
Ennepe-Ruhr-Kreis	342,6	334,1	-2,5%	323,8	-5,5%	314,9	-8,1%	306,1	-10,7%	
Essen, Kreisfreie Stadt	585,4	578,2	-1,2%	570,5	-2,5%	565,4	-3,4%	559,6	-4,4%	
Gelsenkirchen, Kreisfreie Stadt	268,1	261,1	-2,6%	253,2	-5,6%	246,7	-8,0%	240,5	-10,3%	
Herne, Kreisfreie Stadt	171,0	166,2	-2,8%	161,0	-5,8%	156,7	-8,4%	152,4	-10,9%	
Mettmann, Kreis	505,0	498,9	-1,2%	491,5	-2,7%	485,5	-3,9%	479,3	-5,1%	
Mülheim an der Ruhr, Kreisfreie Stadt	169,9	167,7	-1,3%	165,2	-2,8%	163,3	-3,9%	161,2	-5,1%	
Oberhausen, Kreisfreie Stadt	218,9	215,6	-1,5%	212,3	-3,0%	209,6	-4,2%	206,7	-5,6%	
Recklinghausen, Kreis	646,6	632,9	-2,1%	616,0	-4,7%	600,6	-7,1%	585,2	-9,5%	
NRW	18.058,1	17.927,5	-0,7%	17.775,3	-1,5%	17.668,2	-2,1%	17.532,7	-2,9%	

Tab. 1: Veränderung der Bevölkerung im Zeitbereich 2005 bis 2025 auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Für Nordrhein-Westfalen ergibt sich eine Abnahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Bezugsjahr 2005 um rd. 2,9 %. Für das engere Umfeld der geplanten A52 ergeben sich deutlich stärkere Abnahmen der Bevölkerung, die in Herne bis zu 10,9% erreichen. Diese prognostizierten Bevölkerungsabnahmen bleiben zusammen mit der Veränderung der Bevölkerungsstruktur nicht ohne Folgen für das Verkehrsaufkommen.

Die Entwicklung der Erwerbstätigkeit wurde auf Basis der Daten des IGVP NRW für den Zeitbereich 1998 bis 2015 analysiert. Bei diesen Daten zeigt sich deutlich, dass sich eine Verschiebung zwischen den Sektoren I und II (produzierendes Gewerbe) einerseits und dem tertiären Sektor (Dienstleistungsgewerbe) andererseits in diesem Zeitbereich einstellen wird. Da für das Zeitintervall 2015 bis 2025 keine belastbaren Prognosen zur Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Beschäftigung verfügbar sind, wurde für den Untersuchungsraum davon ausgegangen, dass die Werte für dieses 10-Jahres-Intervall analog zur demografischen Entwicklung eine Abnahme aufweisen.

4.3 Prognose des Mobilitätsverhaltens

Wesentliche Indikatoren für das Mobilitätsverhalten und hier insbesondere für die Kfz-Nutzung sind der Pkw-Bestand sowie der Führerscheinbesitz. Aufgrund der Verschiebung in der Altersstruktur der Bevölkerung und der Tatsache, dass in Zu-

kunft der Anteil der Frauen im Alter von über 65 Jahren mit Führerscheinbesitz deutlich zunehmen wird, ist davon auszugehen, dass der Anteil der Personen mit Führerscheinbesitz im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2025 zunehmen wird.

Die Prognose-Annahme des IGVP NRW liegt in einer ähnlichen Größenordnung wie die Werte der Shell-Prognose, die bundesweit für den Zeitbereich 2005 bis 2015 unter optimistischen Annahmen von einer Zunahme um rd. 7 % ausgeht, während unter pessimistischen Rahmenbedingungen eine Zunahme des Pkw-Bestandes je Einwohner um lediglich rd. 3,5 % zu erwarten ist. Die Prognose für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003 geht für sämtliche Szenarien von einer Zunahme des Pkw-Bestandes je Einwohner um etwa 8 % aus und kommt damit den optimistischen Ansätzen der Shell-Prognose relativ nahe.

Für den Zeitraum 2003 bis 2025 geht die ifmo-Studie von einer Zunahme der Pkw-Dichte je Einwohner im Alter von über 18 Jahren um 9,4 % und die aktuelle Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen von einer Zunahme um 9,7 % aus, während die Shell-Prognose für den Zeitraum 2005 bis 2025 im optimistischen Szenario von einer Zunahme um 13,9 % und im pessimistischen Szenario von einer Zunahme um 6,7 % ausgeht.

Für die vorliegende Untersuchung wurde auf Basis der verschiedenen Prognoseansätze (**vgl. Tabelle 2**) für den Zeitbereich 2005 bis 2025 von einer Zunahme der Pkw-Dichte um rd. 8,5 % ausgegangen.

Die derzeitige Preisentwicklung für Rohöl und der damit verbundene Kraftstoffpreis zeigen stellenweise schon erste Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Es ist davon auszugehen, dass die Kraftstoffpreise auch in Zukunft, wenn auch moderater, weiter ansteigen werden. Somit werden sich die Mobilitätskosten im Pkw- und Lkw-Verkehr auch zukünftig stetig erhöhen. Gleichzeitig ist allerdings auch ein Subventionsabbau im öffentlichen Verkehr zu erwarten, so dass auch hier höhere Mobilitätskosten für die Nutzer entstehen werden. Insgesamt betrachtet werden sich die Steigerungen der Mobilitätskosten bei den Verkehrsmitteln die Waage halten, so dass weniger von einer Verschiebung der Anteile bei der Verkehrsmittelwahl als von einer Reduzierung der Verkehrsleistung auszugehen ist. Da dieser Einfluss derzeit nur schwer einzuschätzen ist, wird davon ausgegangen, dass die steigenden Mobilitätskosten einen neutralen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben.

	Pkw/1.000 Erwachsene						Veränderung	Veränderung
	1998	2005	2015	2020	2025	2030	2015/2005	2025/2005
Prognose BVWP 2003	625	661	713				7,8%	
Shell Prognose (optimistisch)		669	715	730	758 ¹	785	6,9%	13,3%
Shell Prognose (pessimistisch)		669	691	703	714 ¹	725	3,4%	6,7%
Verflechtungsprognose 2025		679	708 ¹		737		4,3%	8,5%
ifmo-Studie		667 ^{1,2}	696 ¹		724		4,3%	8,5%

Kursiv = Prognosewerte

¹ Interpoliert

² Bezugsjahr 2003

Tab. 2: Entwicklung der Pkw-Dichte je Erwachsene bezogen auf alle Altersgruppen

4.4 Entwicklung des Personenverkehrs bis 2025

Aufbauend auf der fortgeschriebenen Analyseverkehrsmatrix für das Jahr 2005 wurde eine Prognose-Verkehrsmatrix für das Jahr 2025 abgeleitet, die die Verflechtungsstrukturen aus der Analysematrix übernimmt und darauf aufbauend unter Berücksichtigung sämtlicher oben beschriebener Einflussfaktoren die prognostizierte Entwicklung umfasst.

Bei der Prognose der Entwicklung des Personenverkehrs im Untersuchungsgebiet sind die folgenden Einzelfaktoren berücksichtigt worden:

- Die Bevölkerung im engeren Untersuchungsgebiet wird im Zeitraum 2005 bis 2025 abnehmen,
- gleichzeitig nimmt der Motorisierungsgrad entsprechend den oben getroffenen Annahmen bzw. Prognosen um 8,5 % zu.

Aufgrund des zunehmenden Zweitwagenbesitzes und der Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung ist bei dem steigenden Motorisierungsgrad mit einer leichten Abnahme der Fahrleistung je Fahrzeug zu rechnen. Laut Shell-Prognose reduziert sich diese im Zeitraum 2005 bis 2025 um rd. 6 %.

Ausgehend von neuesten Untersuchungen muss der früher gewählte Ansatz, dass die Fahrtweiten im Kfz-Verkehr deutlich zunehmen, korrigiert werden. Das Mobilitätspaneel, bei dem jährlich auf der Basis von Befragungen Mobilitätsanalysen durchgeführt werden, führt zu dem Ergebnis, dass sich die Fahrtweiten im Gesamtverkehr und damit auch im Kfz-Verkehr, wenn überhaupt, nur geringfügig erhöhen.

In **Tabelle 3** ist die prognostizierte Aufkommensentwicklung des Straßen-Personenverkehrs im Zeitraum 2004 bis 2025 für die Kreisregionen im Bereich des engeren Untersuchungsgebiets wiedergegeben. Dabei zeigt sich insgesamt eine Abnahme um ca. 4%. Da in Nordrhein-Westfalen insgesamt aber von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um 5,6% ausgegangen wird, betrifft die Verkehrsabnahme lediglich die Quell-, Ziel- und Binnenverkehre des engeren Untersuchungsbereichs, während für die Durchgangsverkehre von Verkehrszunahmen ausgegangen wird.

Damit liegt die Verkehrsentwicklung insgesamt unter den entsprechenden Werten für Nordrhein-Westfalen und Deutschland. Aufgrund der konstanten durchschnittlichen Fahrtweite im Personenverkehr ergibt sich für die Fahrleistung der Verkehre im Untersuchungsgebiet keine wesentliche Veränderung der Verkehrsbelastungen; lediglich auf den Autobahnen ist mit weiteren Verkehrszunahmen im Personenverkehr zu rechnen.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Verkehrsaufkommen 2004		Verkehrsaufkommen Prognose 2025	
	Kfz-Fahrten/Tag		Kfz-Fahrten/Tag	%
Bochum, Kreisfreie Stadt	626.500		592.700	-5,4%
Bottrop, Kreisfreie Stadt	206.400		196.600	-4,8%
Ennepe-Ruhr-Kreis	673.600		659.000	-2,2%
Essen, Kreisfreie Stadt	940.100		920.100	-2,1%
Gelsenkirchen, Kreisfreie Stadt	449.300		411.100	-8,5%
Herne, Kreisfreie Stadt	277.300		259.100	-6,6%
Mettmann, Kreis	1.008.900		1.088.700	7,9%
Mülheim an der Ruhr, Kreisfreie Stadt	273.600		266.000	-2,8%
Oberhausen, Kreisfreie Stadt	343.600		333.800	-2,9%
Recklinghausen, Kreis	1.230.600		1.165.000	-5,3%
NRW	33.491.500		35.362.400	5,6%
Deutschland	125.511.900		136.730.700	8,9%

Tab. 3: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognose-Zeitraum 2004 bis 2025

4.5 Entwicklung des Güterverkehrs

Die Verkehrszunahme im Straßengüterverkehr wird im Rahmen der bundesweiten Verflechtungsprognose für den Zeitraum 2004 bis 2025 zu rd. 57 % prognostiziert. Die spezifischen Zahlen für Nordrhein-Westfalen zeigen hier eine geringere Zunahme des Straßengüterfernverkehrsaufkommens, die für den Zeitraum 2004 bis 2025 knapp 40 % beträgt. Im den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz des Untersuchungsraums spielt der Güterfernverkehr (Durchgangsverkehr durch Nordrhein-Westfalen) nur eine untergeordnete Rolle; dementsprechend ist hier das Lkw-Verkehrsaufkommen der relevanten Kreisregionen von erheblichem Einfluss auf die Entwicklung der Lkw-Verkehrsbelastungen (vgl. **Tabelle 4**). Die Autobahnen selbst weisen im Vergleich dazu überproportionale Lkw-Verkehrszunahmen auf.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Verkehrsaufkommen 2004	Verkehrsaufkommen Prognose 2025		Verkehrsleistung 2004	Verkehrsleistung Prognose 2025	
	Lkw/Tag	Lkw/Tag	[%]	Lkw*km/Tag	Lkw*km/Tag	[%]
Bochum, Kreisfreie Stadt	14.270	15.130	6,1%	1.517.600	2.116.300	39,4%
Bottrop, Kreisfreie Stadt	11.740	9.050	-22,9%	959.500	864.000	-10,0%
Ennepe-Ruhr-Kreis	8.630	9.010	4,4%	1.087.700	1.490.900	37,1%
Essen, Kreisfreie Stadt	13.160	14.440	9,7%	1.688.400	2.251.400	33,3%
Gelsenkirchen, Kreisfreie Stadt	15.150	14.010	-7,5%	1.809.400	2.050.900	13,3%
Herne, Kreisfreie Stadt	10.310	9.830	-4,6%	1.274.000	1.704.700	33,8%
Mettmann, Kreis	16.680	18.940	13,6%	1.871.000	2.796.000	49,4%
Mülheim an der Ruhr, Kreisfreie Stadt	7.800	8.440	8,3%	1.107.500	1.451.600	31,1%
Recklinghausen, Kreis	36.820	35.390	-3,9%	4.212.200	5.228.500	24,1%
NRW	827.610	935.030	13,0%	101.667.700	141.514.100	39,2%
Deutschland	2.335.290	2.883.760	23,5%	310.729.200	487.519.100	56,9%

Tab. 4: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung auf der Straße für den Prognose-Zeitraum 2004 bis 2025

Für die vorliegende Untersuchung ergab sich dementsprechend eine Verkehrszunahme des Lkw-Verkehrs für den Zeitraum 2005 bis 2025 im Untersuchungsraum im Mittel um 12 %.

5. Prognose-Null-Fall (Bezugsfall) 2025

5.1 Rahmenbedingungen für den Prognose-Null-Fall 2025

Unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Prognoseannahmen ergeben sich für das gesamte Untersuchungsgebiet keine wesentlichen Verkehrszunahmen für den Zeitraum 2005 bis 2025. Dies gilt allerdings nicht für alle Straßenabschnitte gleichermaßen. Die Belastungsänderungen variieren einerseits aufgrund der derzeitigen Auslastungssituation des Straßennetzes und andererseits aufgrund struktureller Änderungen im Untersuchungsgebiet.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass im weiteren Untersuchungsgebiet eine Vielzahl unterschiedlicher Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz geplant ist, die sich auf die Verteilung der Verkehrsströme auswirken. In **Anlage 8** sowie der folgenden **Tabelle 5** sind diese Maßnahmen zusammengestellt.

Für den Prognose-Null-Fall wurden sämtliche in der **Tabelle 5** aufgeführten Maßnahmen berücksichtigt, da diese – mit Ausnahme des Kruppürtels in Essen – in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen sind und sich möglicherweise auf eine Belastung der geplanten A52 im betrachteten Abschnitt auswirken. Verschiedene weitere kleinere Maßnahmen im Umfeld der geplanten A52, die im Bundesverkehrswegeplan bzw. im Landesstraßenbedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen enthalten sind, wurden nicht im Detail berücksichtigt, da davon ausgegangen wurde, dass ihre Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen der A52 minimal sind.

Nr.	Str.-Nr.	Maßnahme
1	A1	6-streifiger Ausbau zwischen AS Hamm-Bockum/Werne und AK Kamen
2	A1	6-streifiger Ausbau zwischen T+R-Anlage Lichtendorf und AS Hagen-Nord
3	A1	6-streifiger Ausbau zwischen AS Wermelskirchen und AS Wuppertal-Langerfeld
4	A40	6-streifiger Ausbau zwischen AK Duisburg-Kaiserberg und AS Essen-Fronhausen
5	A40	6-streifiger Ausbau zw. westl. AS Gelsenkirchen und östl. AS Bochum-Stahlhausen
6	A40	6-streifiger Ausbau zwischen AK Dortmund-West und AS Dortmund (L660)
7	A40	4-streifiger Neubau zwischen AS Dortmund (L660) und AS Dortmund-Ost (B236)
8	A40	6-streifiger Ausbau zwischen AS Dortmund-Ost (B236) und AK Dortmund-Unna
9	A40	Verlegung AS Essen-Frillendorf
10	A43	6-streifiger Ausbau zwischen AK Recklinghausen-Herten und AK Bochum/Witten
11	A44	4-streifiger Neubau Bochum/Sheffieldring - AK Bochum/Witten (A 43)
12	A44	4-streifiger Neubau zwischen AS Düsseldorf-Ratingen und Velbert
13	A46	6-streifiger Ausbau zwischen AS Haan-Ost und AK Wuppertal-Sonnborn
14	A57	6-streifiger Ausbau zwischen AK Kamp-Lintfort und AK Neuss-Süd
15	A59	6-streifiger Ausbau zwischen AK Duisburg und As Duisburg-Hochfeld
16	A535/A44	4-streifiger Neubau Ruhralleetunnel
17	B474	Ortsumgehungen Waltrop und Datteln
18		Realisierung Krupp Gürtel in Essen

Tab. 5: Maßnahmen im regionalen und überregionalen Straßennetz, die im Prognose-Null-Fall zu berücksichtigen sind.

5.2 Verkehrsbelastungen für den Prognose-Null-Fall 2025

In den **Anlagen 9-1 und 9-2** sind die mit Hilfe des Verkehrsmodells ermittelten Verkehrsbelastungen für den Prognose-Null-Fall, Zeithorizont 2025, dargestellt. Darin sind sämtliche Maßnahmen, die in Abschnitt 5.1 beschrieben wurden, berücksichtigt. Lediglich die A52 zwischen dem AK Essen-Ost und der AS Gelsenkirchen-Buer-West fehlt. In den **Anlagen 10-1 und 10-2** sind die zugehörigen Differenzdarstellungen enthalten, bei denen die Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls den Analysebelastungen gegenübergestellt wurden; in **Tabelle 6** sind Verkehrsbelastungen für typische Querschnitte des Straßennetzes im Umfeld der geplanten A52 wiedergegeben.

In den **Anlagen 11-1 und 11-2** sind die Verkehrsbelastungen am Werktag als Knotenstromdarstellungen für den Streckenzug der B224 wiedergegeben. Die **Anlagen 12-1 und 12-2** enthalten die zugehörigen Schwerverkehrsanteile.

Straße	Lage	Analyse	P0-Fall	Veränderung	
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Stadtgebiet Bottrop					
A2	westl. AS Gladbeck-Ellinghorst	94.000	107.800	13.800	14,70%
B224	südl. AS/AK Essen/Gladbeck	38.100	40.400	2.300	6,00%
B224	nördl. Horster Str.	43.600	46.100	2.500	5,70%
B224	nördl. Prosperstr.	39.100	42.600	3.500	9,00%
B224	südl. Prosperstr.	47.900	50.300	2.400	5,00%
Beisenstr.	nördl. AS Gladbeck-Ellinghorst	14.800	15.700	900	6,10%
Im Gewerbepark	westl. Kraneburgstr.	11.400	12.600	1.200	10,50%
Kraneburgstraße	nördl. Am Lohehof	2.300	2.500	200	8,70%
Im Gewerbepark	östl. Beisenstr.	12.000	12.900	900	7,50%
Beisenstr.	südl. AS Gladbeck-Ellinghorst	13.400	14.600	1.200	9,00%
Heimannstr.	südl. Im Gewerbepark	2.300	2.600	300	13,00%
Horster Str. (L633)	westl. B224/A52	11.400	11.700	300	2,60%
Horster Str. (L633)	östl. B224/A52	11.100	11.600	500	4,50%
Rosshaidestr. (L629)	südl. Boenstr.	4.700	4.900	200	4,30%
Arenbergstr. (L641)	östl. B224/A52	14.200	12.500	-1.700	-12,00%
Prosperstr. (L641)	westl. B224/A52	8.600	8.700	100	1,20%
Prosperstr. (L641)	westl. Johannesstraße	13.600	13.500	-100	-0,70%
Johannesstr.	nördl. Prosperstr.	5.400	5.500	100	1,90%
Stadtgebiet Essen					
B224	nördl. AK Essen-Nord	40.400	42.400	2.000	5,00%
A42	westl. AK Essen-Nord	78.900	79.700	800	1,00%
A42	östl. AK Essen-Nord	82.100	83.200	1.100	1,30%
B224	südl. AK Essen-Nord	52.000	54.500	2.500	4,80%
Karnaper Str. (L448)	nördl. Arenbergstr.	7.300	7.600	300	4,10%
Altenessener Str. (L448)	nördl. Heßlerstr.	11.300	12.300	1.000	8,80%
Sturmshof	westl. B224/A52	7.600	7.900	300	3,90%
Stadtgebiet Gelsenkirchen					
Nordring (L511)	westl. AS Gelsenkirchen-Buer-West	19.900	21.000	1.100	5,50%
Wiesmannstr.	Stadtgrenze Gladbeck	12.400	12.700	300	2,40%
Turfstr. (L448)	südl. Wiesmannstr.	30.600	29.400	-1.200	-3,90%
Stadtgebiet Gladbeck					
B224	südl. AS Gelsenkirchen-Buer-West	35.000	37.900	2.900	8,30%
B224	nördl. Schützenstr.	34.300	38.200	3.900	11,40%
B224	südl. Schützenstr.	47.400	51.000	3.600	7,60%
A2	östl. AS Gladbeck-Ellinghorst	94.700	108.600	13.900	14,70%
A2	östl. AS/AK Essen/Gladbeck	76.100	87.400	11.300	14,80%
K.-Adenauer-Allee (L511)	westl. Bülser Str.	13.400	13.900	500	3,70%
Buersche Str.	westl. Bülser Str.	12.800	13.100	300	2,30%
Sandstr. (L615)	westl. Schultenstr.	21.100	22.200	1.100	5,20%
Sandstr. (L615)	nördl. Wilhelmstr.	17.400	18.500	1.100	6,30%
Wilhelmstr. (L615)	östl. Sandstr.	18.200	19.300	1.100	6,00%
Wilhelmstr. (L615)	westl. Horster Str.	19.100	21.400	2.300	12,00%
Wilhelmstr.	westl. Grabenstr.	12.600	14.800	2.200	17,50%
Grabenstr. (K37)	nördl. Wilhelmstr.	15.200	17.000	1.800	11,80%
Grabenstr. (K37)	südl. Wilhelmstr.	14.000	15.000	1.000	7,10%
Landstr. (K37)	südl. Gartenstr.	14.400	15.200	800	5,60%
Gartenstr.	westl. Landstr.	3.100	3.600	500	16,10%
Horster Str. (L615)	südl. Wilhelmstr.	13.400	14.600	1.200	9,00%
Horster Str. (L615)	südl. Gartenstr.	12.600	13.200	600	4,80%
Goethestr.	südl. Wilhelmstr.	2.500	2.900	400	16,00%
Steinstr.	südl. B224/A52	4.000	4.700	700	17,50%
Uhlandstr.	östl. Schützenstr.	3.600	4.000	400	11,10%
Schützenstr.	nördl. B224/A52	13.400	15.300	1.900	14,20%
Phönixstr.	südl. B224/A52	3.600	3.900	300	8,30%
Straßburger Straße	östl. B224/A52	9.100	8.400	-700	-7,70%
Kösheide	östl. B224/A52	2.200	2.400	200	9,10%
Helmutstr.	östl. Phönixstr.	2.900	3.100	200	6,90%
Europastr.	südl. Helmutstr.	5.200	5.500	300	5,80%

Tab. 6: Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls im Vergleich zum Analysezustand für ausgewählte Streckenabschnitte in Kfz/24h

Generell ergibt sich für den 20-Jahres-Zeitraum 2005 bis 2025 keine wesentliche Verkehrszunahme. Allerdings führen die hohen Verkehrsbelastungen auf den Straßen im Untersuchungsraum dazu, dass die Verkehrszunahmen aufgrund von kapazitätsbedingten Verlagerungen auf den einzelnen Streckenabschnitten unterschiedlich hoch ausfallen. Der Prognose-Null-Fall dient als Vergleichsfall für die Beurteilung unterschiedlicher Netzfälle mit (Teil-)Realisierung einer A52 zwischen dem AK Essen-Ost und der AS Gelsenkirchen-Buer-West.

6. Vorzugsvariante (Planfall)

6.1 Beschreibung der Vorzugsvariante (Planfall)

Der Streckenverlauf der geplanten A52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West ist in **Anlage 13** dargestellt. Der Trassenverlauf entspricht demjenigen der bestehenden B224. Die Vorzugsvariante umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Ausbau der B224 zur A52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West,
- Anbindung der A52 an die Grabenstraße/Landstraße in Gladbeck (K37) für die Fahrtrichtung Nord-Ost (nordöstlicher Teilanschluss AS Gladbeck),
- Anbindung der A52 an die Schützenstraße in Gladbeck für die Fahrtrichtung Süden (südwestlicher Teilanschluss AS Gladbeck),
- Ausbau des AK Essen/Gladbeck als Verknüpfungspunkt der A2 mit der geplanten A52,
- Anbindung der A52 an die Horster Straße (L633) in Bottrop und
- Anbindung der A52 an die Prosperstraße/Arenbergstraße (L641).

Alle anderen derzeit vorhandenen Anbindungen an die B224 zwischen der AS Gelsenkirchen-Buer-West und dem AK Essen-Nord entfallen. Dies gilt auch für die AS Sturmshof.

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes und der Erschließung der anliegenden Siedlungs- und Gewerbebereiche werden ergänzende Maßnahmen bei Realisierung der A52 empfohlen:

- Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Grabenstraße / Landstraße (K37) und der Schützenstraße, die parallel bzw. bei einer (Teil-)Abdeckung der A52 oberhalb der Autobahn geführt wird. Dadurch lassen sich die negativen Auswirkungen auf die Erschließung des Zentrums von Gladbeck deutlich reduzieren.
- Verbindung zwischen der Schützenstraße und der Phönixstraße östlich parallel zur A52 mit einem Anschluss an das Freibad und den Erholungsbereich Wittringen. Hierdurch wird ein Ersatz für die derzeit vorhandene Relation zwischen Phönixstraße und Schützenstraße, bei der die B224 auf einem kurzen Teilstück genutzt wird, geschaffen.
- Die Verknüpfung der Schützenstraße und der Phönixstraße mit der A52 in Richtung Süden erfolgt über eine Einfahrtrampe, die an einen Kreisverkehr anbindet und eine indirekt geführte Ausfahrtrampe, die in die Parallelstraße zwischen Phönixstraße und Schützenstraße einmündet.
- Ergänzende Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren auf der Umlandstraße und der Gartenstraße in Gladbeck (Verkehrsberuhigung, Abbindung).

- Ergänzende Maßnahmen zu Reduzierung der Durchgangsverkehre in der Phönixstraße (Geschwindigkeitsbegrenzung, Lkw-Fahrverbot).
- Durchgehende Straßenverbindung parallel zur A52 zwischen der Straßburger Straße im Gewerbegebiet Brauck und der Horster Straße (L633) mit Anbindung der Straße Kösheide und der Straße Im Gewerbepark. Diese Straßenverbindung ist erforderlich, um die Erschließung der gewerblichen Flächen im Gewerbepark Brauck und im Gewerbepark Boy sicherzustellen. Außerdem werden Schleichverkehre durch sensible Straßenzüge vermieden.

In den **Anlagen 14-1 bis 14-3** ist die Planung für die Maßnahmen der Vorzugsvariante wiedergegeben. Darüber hinaus wird bei der Vorzugsvariante auch die Realisierung der A52 zwischen dem AK Essen-Nord und dem AD Essen-Ost berücksichtigt.

Diese Weiterführung der A52 schließt südlich des AK Essen-Nord an und verläuft zu Anfang auf der Trasse der B224. In einem Knotenpunkt (AS Teilungsweg) werden der Teilungsweg, die Daniel-Eckhart-Straße und die Vogelheimer Straße an die A52 angebunden. Von dort aus schwenkt die Trasse leicht in Richtung Osten. Die Lierfeldstraße wird mit der A52 verknüpft (AS Lierfeldstraße). Als dritte Anbindung auf dem Abschnitt zwischen AK Essen-Nord und AK Essen-Ost ist eine Anbindung an die Burggrafenstraße geplant.

Im Autobahnkreuz Essen-Ost ist aufgrund der sehr begrenzten räumlichen Situation nur die Realisierung von Teilverknüpfungen vorgesehen:

- Erhalten bleibt die derzeitige Rampenverbindung zwischen der A52 im Süden und der A40 im Nordosten;
- diese wird ergänzt durch halbdirekt geführte Rampen zwischen der geplanten A52 im Norden und der A40 im Osten.

6.2 Verkehrsbelastungen für die Vorzugsvariante

Die oben beschriebene Trasse der A52 und ihre Verknüpfungspunkte mit dem bestehenden Straßennetz wurden in das Netzmodell eingefügt und auf dieser Basis unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmatrizen für den Zeithorizont 2025 die Verkehrsbelastungen ermittelt. Diese sind in den **Anlagen 15-1 und 15-2** dokumentiert. Die **Anlagen 16-1 und 16-2** enthalten Belastungsdifferenzendarstellungen mit den Verlagerungswirkungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025; **Tabelle 7** enthält die Verkehrsbelastungen für die wichtigsten Straßenquerschnitte.

In den **Anlagen 17-1 und 17-5** sind die Verkehrsbelastungen am Werktag als Knotenstromdarstellungen für den Streckenzug der A52 sowie für den Bereich der Anschlussstellen wiedergegeben. Die **Anlagen 18-1 und 18-5** enthalten die zugehörigen Schwerverkehrsanteile.

Straße	Lage	P0-Fall	Konzept A	Veränderung	
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Stadtgebiet Bottrop					
A2	westl. AS Gladbeck-Ellinghorst	107.800	114.600	6.800	6,30%
B224/A52	südl. AS/AK Essen/Gladbeck	40.400	61.800	21.400	53,00%
B224/A52	nördl. Horster Str.	46.100	61.800	15.700	34,10%
B224/A52	nördl. Prosperstr.	42.600	68.300	25.700	60,30%
B224/A52	südl. Prosperstr.	50.300	77.300	27.000	53,70%
Beisenstr.	nördl. AS Gladbeck-Ellinghorst	15.700	15.300	-400	-2,50%
Im Gewerbepark	westl. Kraneburgstr.	12.600	14.000	1.400	11,10%
Kraneburgstraße	nördl. Am Lohehof	2.500	1.900	-600	-2,4%
Im Gewerbepark	östl. Beisenstr.	12.900	14.100	1.200	9,30%
Beisenstr.	südl. AS Gladbeck-Ellinghorst	14.600	13.400	-1.200	-8,20%
Heimannstr.	südl. Im Gewerbepark	2.600	2.000	-600	-23,10%
Horster Str. (L633)	westl. B224/A52	11.700	14.000	2.300	19,70%
Horster Str. (L633)	östl. B224/A52	11.600	14.500	2.900	25,00%
Rosshaidestr. (L629)	südl. Boenstr.	4.900	4.200	-700	-14,30%
Arenbergstr. (L641)	östl. B224/A52	12.500	11.600	-900	-7,20%
Prosperstr. (L641)	westl. B224/A52	8.700	13.800	5.100	58,60%
Prosperstr. (L641)	westl. Johannesstraße	13.500	15.000	1.500	11,10%
Johannesstr.	nördl. Prosperstr.	5.500	5.200	-300	-5,50%
Verbindungsstr.	zw. Straßburger Str. und Kösheide		7.100	7.100	
Verbindungsstr.	zw. Kösheide und Im Gewerbepark		13.600	13.600	
Verbindungsstr.	zw. Im Gewerbepark und Horster Str.		13.500	13.500	
Stadtgebiet Essen					
B224/A52	nördl. AK Essen-Nord	42.400	77.300	34.900	82,30%
A42	westl. AK Essen-Nord	79.700	82.100	2.400	3,00%
A42	östl. AK Essen-Nord	83.200	89.900	6.700	8,10%
B224/A52	südl. AK Essen-Nord	54.500	102.100	47.600	87,30%
Karnaper Str. (L448)	nördl. Arenbergstr.	7.600	4.800	-2.800	-36,80%
Altenessener Str. (L448)	nördl. Heßlerstr.	12.300	8.200	-4.100	-33,30%
Stadtgebiet Gelsenkirchen					
Nordring (L511)	westl. AS Gelsenkirchen-Buer-West	21.000	16.600	-4.400	-21,00%
Wiesmannstr.	Stadtgrenze Gladbeck	12.700	7.600	-5.100	-40,20%
Turfstr. (L448)	südl. Wiesmannstr.	29.400	19.600	-9.800	-33,30%
Stadtgebiet Gladbeck					
B224/A52	südl. AS Gelsenkirchen-Buer-West	37.900	59.100	21.200	55,90%
B224/A52	nördl. Schützenstr.	38.200	47.100	8.900	23,30%
B224/A52	südl. Schützenstr.	51.000	69.600	18.600	36,50%
A2	östl. AS Gladbeck-Ellinghorst	108.600	117.400	8.800	8,10%
A2	östl. AS/AK Essen/Gladbeck	87.400	76.700	-10.700	-12,20%
K.-Adenauer-Allee (L511)	westl. Bülser Str.	13.900	12.700	-1.200	-8,60%
Buersche Str.	westl. Bülser Str.	13.100	12.000	-1.100	-8,40%
Sandstr. (L615)	westl. Schultenstr.	22.200	19.600	-2.600	-11,70%
Sandstr. (L615)	nördl. Wilhelmstr.	18.500	17.700	-800	-4,30%
Wilhelmstr. (L615)	östl. Sandstr.	19.300	19.300	0	0,00%
Wilhelmstr. (L615)	westl. Horster Str.	21.400	19.900	-1.500	-7,00%
Wilhelmstr.	westl. Grabenstr.	14.800	15.200	400	2,70%
Grabenstr. (K37)	nördl. Wilhelmstr.	17.000	18.200	1.200	7,10%
Grabenstr. (K37)	südl. Wilhelmstr.	15.000	23.500	8.500	56,70%
Landstr. (K37)	südl. Gartenstr.	15.200	16.700	1.500	9,90%
Gartenstr.	westl. Landstr.	3.600	500	-3.100	-86,10%
Horster Str. (L615)	südl. Wilhelmstr.	14.600	8.700	-5.900	-40,40%
Horster Str. (L615)	südl. Gartenstr.	13.200	11.600	-1.600	-12,10%
Goethestr.	südl. Wilhelmstr.	2.900	2.400	-500	-17,20%
Steinstr.	südl. B224/A52	4.700	4.300	-400	-8,50%
Uhlandstr.	östl. Schützenstr.	4.000	500	-3.500	-87,50%
Schützenstr.	nördl. B224/A52	15.300	16.600	1.300	8,50%
Phönixstr.	südl. B224/A52	3.900	5.000	1.100	28,20%
Straßburger Straße	östl. B224/A52	8.400	0	-8.400	-100,00%
Kösheide	östl. B224/A52	2.400	4.100	1.700	70,80%
Helmstr.	östl. Phönixstr.	3.100	1.900	-1.200	-38,70%
Europastr.	südl. Helmutstr.	5.500	2.300	-3.200	-58,20%
Verbindungsstr.	zw. Schützenstr. und Steinstr.		10.700	10.700	
Verbindungsstr.	zw. Steinstr. und Horster Str.		9.800	9.800	
Verbindungsstr.	zw. Horster Str. und Landstr.		15.200	15.200	
Verbindungsstr.	zw. Schützenstr. und Phönixstr.		5.600	5.600	

Tab. 7: Verkehrsverlagerungen der Vorzugsvariante im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für die wichtigsten Streckenabschnitte in Kfz/24h

Der Ausbau der B224 zur A52 bedingt im Bereich nördlich der A2 Verkehrszunahmen um bis zu 56% (auf maximal 70.000 Kfz/24h) und im Bereich zwischen A2 und A42 Verkehrszunahmen um maximal 81 % (auf ca. 77.300 Kfz/24h) jeweils bezogen auf den Prognose-Null-Fall. Neben den großräumigen Verlagerungseffekten - durch die Nord-Süd-Verkehre, die derzeit die A3, die A43 oder die A1 nutzen - erfolgt eine Bündelung lokaler Nord-Süd-Verkehre auf der A52. Außerdem wird die A52 verstärkt durch Verkehre zwischen der A2 im Westen und der A43 im Norden genutzt, da durch die durchgängige Realisierung der A52 für diese Relation eine attraktive Verbindung entsteht.

Das Anschlussstellenkonzept der AS Gladbeck mit einer nördlichen Anbindung an der Grabenstraße/Landstraße (K37) und einer südlichen Anbindung im Bereich der Schützenstraße führt zusammen mit der Verbindungsachse zwischen Grabenstraße und Schützenstraße oberhalb der A52 zu einer Netzsituation, die die Verkehrszunahmen auf der innerstädtischen Wilhelmstraße begrenzt und die Erschließung des Stadtteils Butendorf verbessert. So ergeben sich lediglich auf dem östlichen Abschnitt der Wilhelmstraße geringe Verkehrszunahmen, während die Verkehrsmengen ansonsten – im Vergleich zum Prognose-Null-Fall – zurückgehen.

Die Verbindungsstraße zwischen der Schützenstraße und der Grabenstraße, die mit bis zu 15.200 Kfz/24h (auf dem östlichen Abschnitt) belastet ist, wäre auch in der Lage, zusätzliche Verkehre aufzunehmen, wenn entsprechende innerstädtische verkehrliche Maßnahmen (z.B. zur Entlastung der Wilhelmstraße) ergriffen werden.

Die Verbindung zwischen der Schützenstraße und der Phönixstraße östlich parallel zur A52 sorgt dafür, dass die Anbindung des Stadtteils Brauck an das Zentrum erhalten bleibt, die Verbindung ist mit ca. 5.000 Kfz/24h belegt.

Das Anschlussstellenkonzept der A52 bewirkt auch, dass der Streckenzug der Beisenstraße mit der Anbindung an die AS Gladbeck-Ellinghorst wie auch der Streckenzug Sandstraße (L 615) im Norden von Gladbeck Gladbeck entlastet werden.

Südlich der A2 führt die Verbindung zwischen Europastraße und Horster Straße mit Anbindungen der Kösheide und der Straße „Im Gewerbepark“ dazu, dass die Erschließungsdefizite, die durch den Wegfall der direkten Anbindung von Straßburger Straße und „Im Gewerbepark“ bedingt sind, weitgehend ausgeglichen werden. Die Nord-Süd-Achse parallel zur A52 ist im Norden mit 7.100 und im Süden mit bis zu 13.600 Kfz/24h belastet.

Durch die Bündelung der auf die A52 bezogenen Verkehre auf die beiden Anschlussstellen Horster Straße und Prosperstraße ergeben sich auf diesen beiden Ost-West-Straßenachsen tendenziell Zunahmen. Eine Ausnahme bildet die Arenbergstraße, die aufgrund der Nähe der AS Essen-Altenessen auf der A42 leichte Verkehrsabnahmen verzeichnet.

Der Verzicht auf die AS Sturmshof wirkt sich in erster Linie in einer verstärkten Belastung der A52 nördlich und südlich des AK Essen-Nord aus. Ansonsten werden hierdurch keine gravierenden Verlagerungswirkungen bedingt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit der Vorzugsvariante eine Lösung entwickelt wurde, die auch bei Realisierung einer A52 in der Trasse der derzeitigen B224 eine ausreichende Erschließung und verträgliche Verkehrsführung im nachgeordneten lokalen Straßennetz sicherstellt.

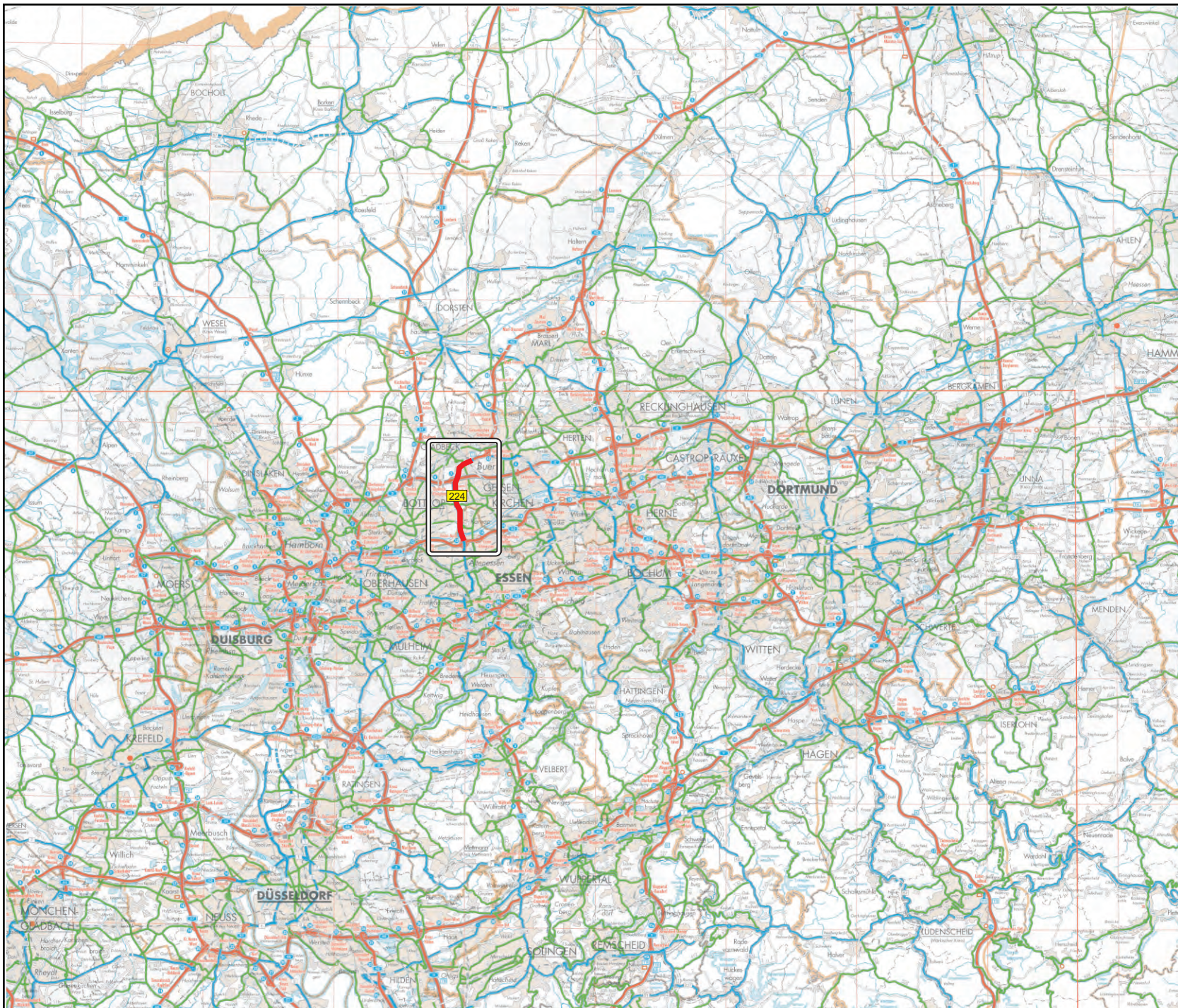
Neuss, Januar 2011

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Veränderung der Bevölkerung im Zeitbereich 2005 bis 2025 auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW
- Tabelle 2: Entwicklung der Pkw-Dichte je Erwachsene bezogen auf alle Altersgruppen
- Tabelle 3: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognose-Zeitraum 2004 bis 2025
- Tabelle 4: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung auf der Straße für den Prognose-Zeitraum 2004 bis 2025
- Tabelle 5: Maßnahmen im regionalen und überregionalen Straßennetz, die im Prognose-Null-Fall zu berücksichtigen sind.
- Tabelle. 6: Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls im Vergleich zum Analysezustand für ausgewählte Streckenabschnitte in 100 Kfz/24h
- Tabelle. 7: Verkehrsverlagerungen der Vorzugsvariante im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für die wichtigsten Streckenabschnitte in Kfz/24h

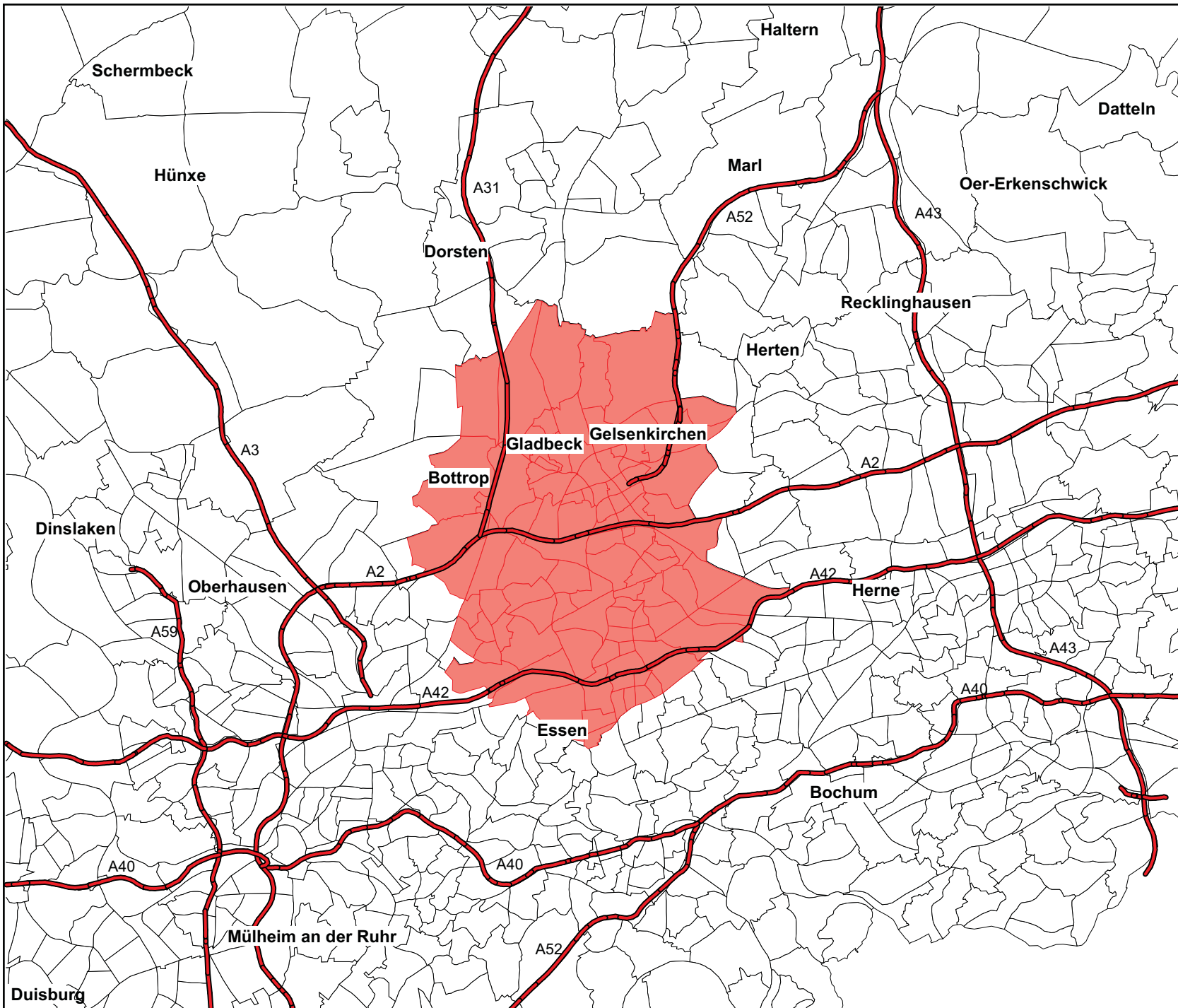
Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Einbindung des Untersuchungsgebiets in das überregionale Straßennetz
- Anlage 2: Verkehrszelleneinteilung im Umfeld des Untersuchungsgebiets
- Anlage 3: Strukturdaten für das engere Untersuchungsgebiet
- Anlage 4: Straßennetz im Umfeld des Untersuchungsgebiets
- Anlage 5: Straßennetz im engeren Untersuchungsgebiet
- Anlage 6: Lage der Knotenstrom- und Querschnittzählstellen im engeren Untersuchungsgebiet
- Anlage 7: Analyseverkehrsbelastungen am Werktag 2005 für den Untersuchungsbereich, in 100 Kfz/24h
- Anlage 8: Maßnahmen im regionalen und überregionalen Straßennetz, die im Prognose-Null-Fall berücksichtigt wurden
- Anlage 9: Verkehrsbelastungen für den Prognose-Null-Fall 2025, Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
- Anlage 10: Belastungsdifferenz Prognose-Null-Fall 2025 / Analysezustand 2005, Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
- Anlage 11: Knotenpunktbelastungen DTV-W für den Prognose-Null-Fall 2025
- Anlage 12: Schwerverkehrsanteile SVA-W für den Prognose-Null-Fall 2025
- Anlage 13: Anschlussstellenkonzept der geplanten A52 zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer-West
- Anlage 14: Vorentwurfsplanung für die A52
- Anlage 15: Verkehrsbelastungen für die Vorzugsvariante, Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
- Anlage 16: Belastungsdifferenzen Vorzugsvariante / Prognose-Null-Fall 2025, Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
- Anlage 17: Knotenpunktbelastungen DTV-W für die Vorzugsvariante
- Anlage 18: Schwerverkehrsanteile SVA-W für die Vorzugsvariante



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Einbindung des
Untersuchungsgebietes
in das überregionale
Straßennetz**

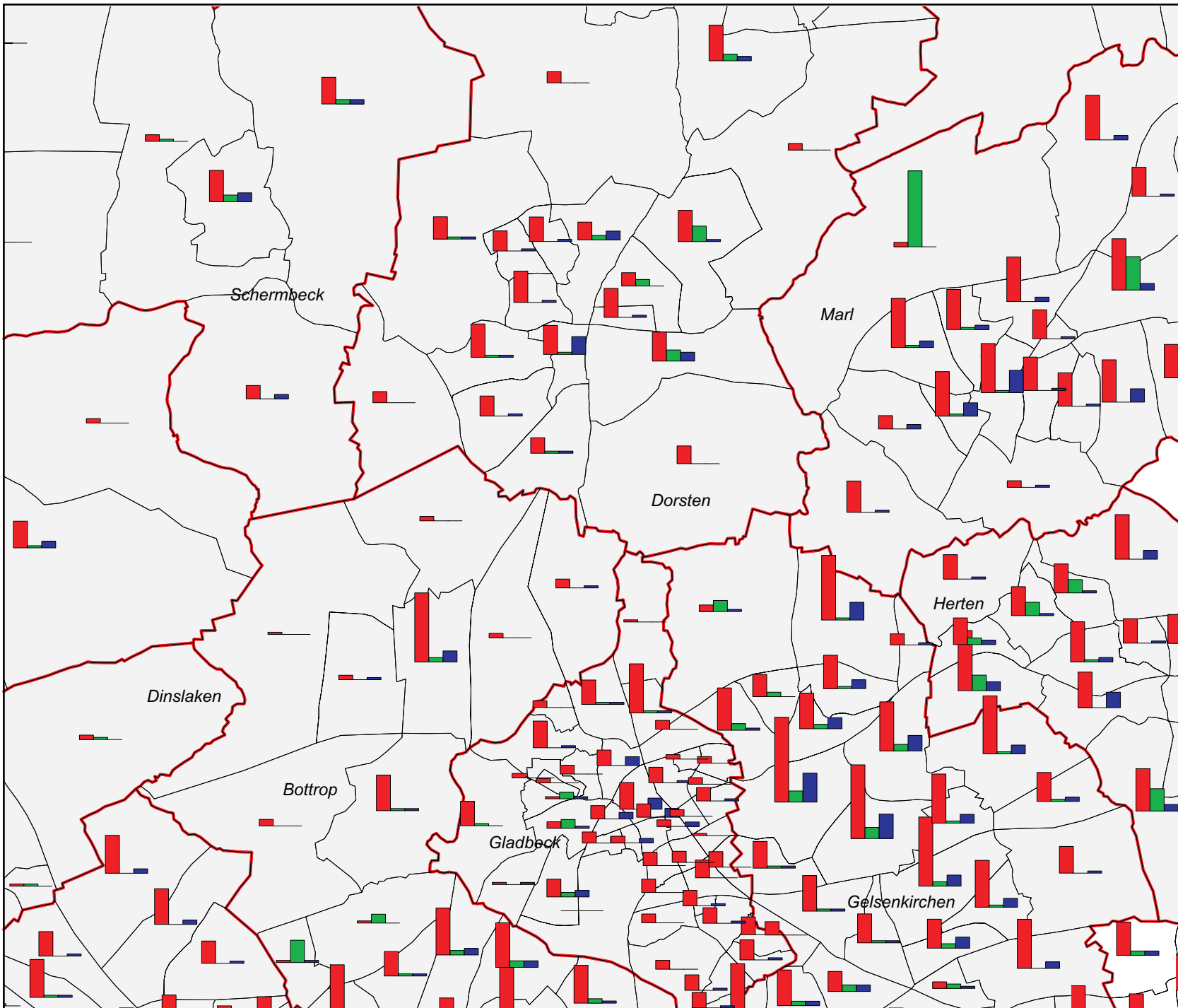


Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Verkehrszelleneinteilung
im Umfeld des
Untersuchungsgebiets

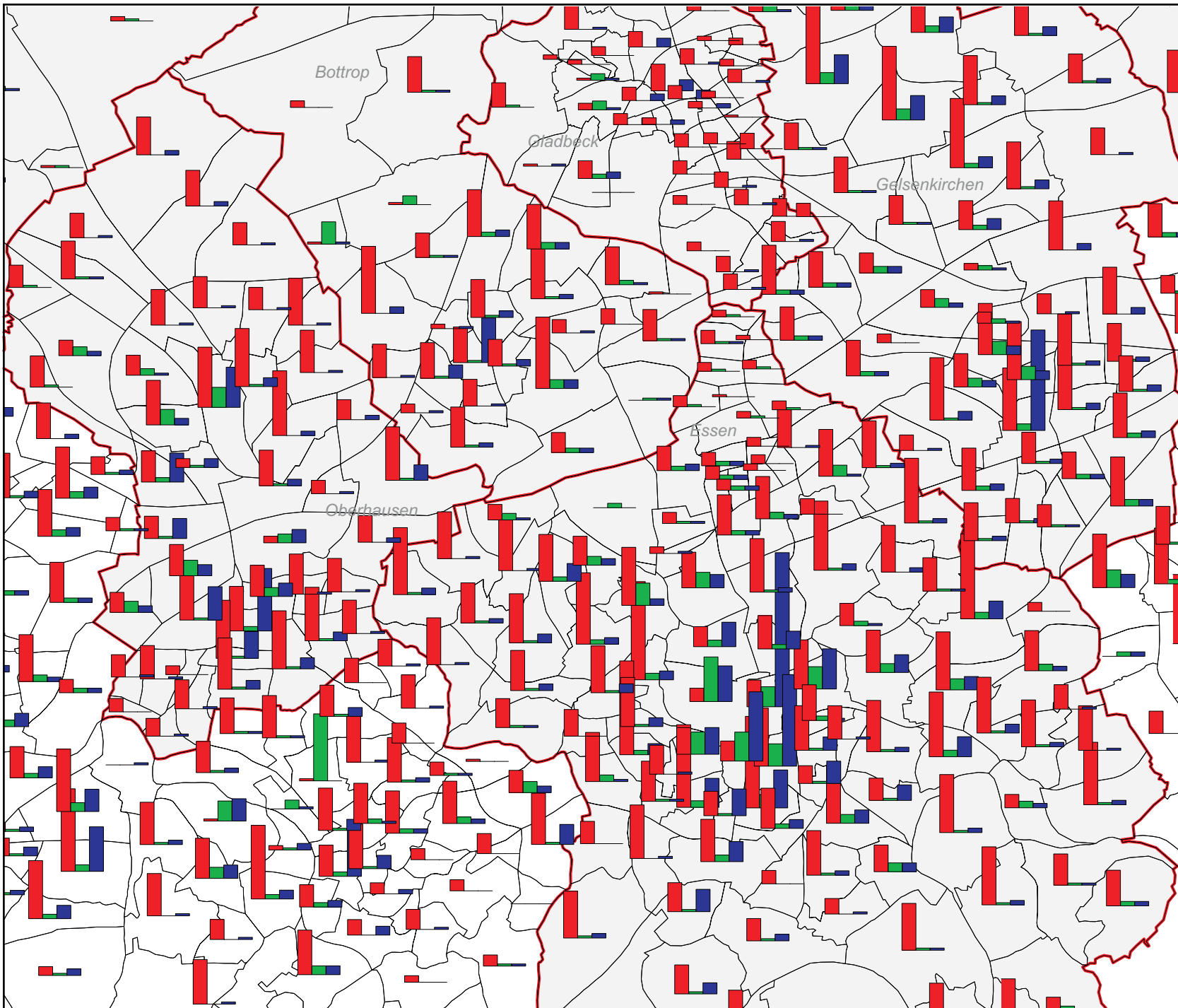
Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Strukturdaten
für das engere
Untersuchungsgebiet
nördlicher Bereich



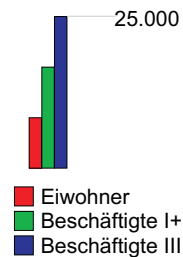
25.000

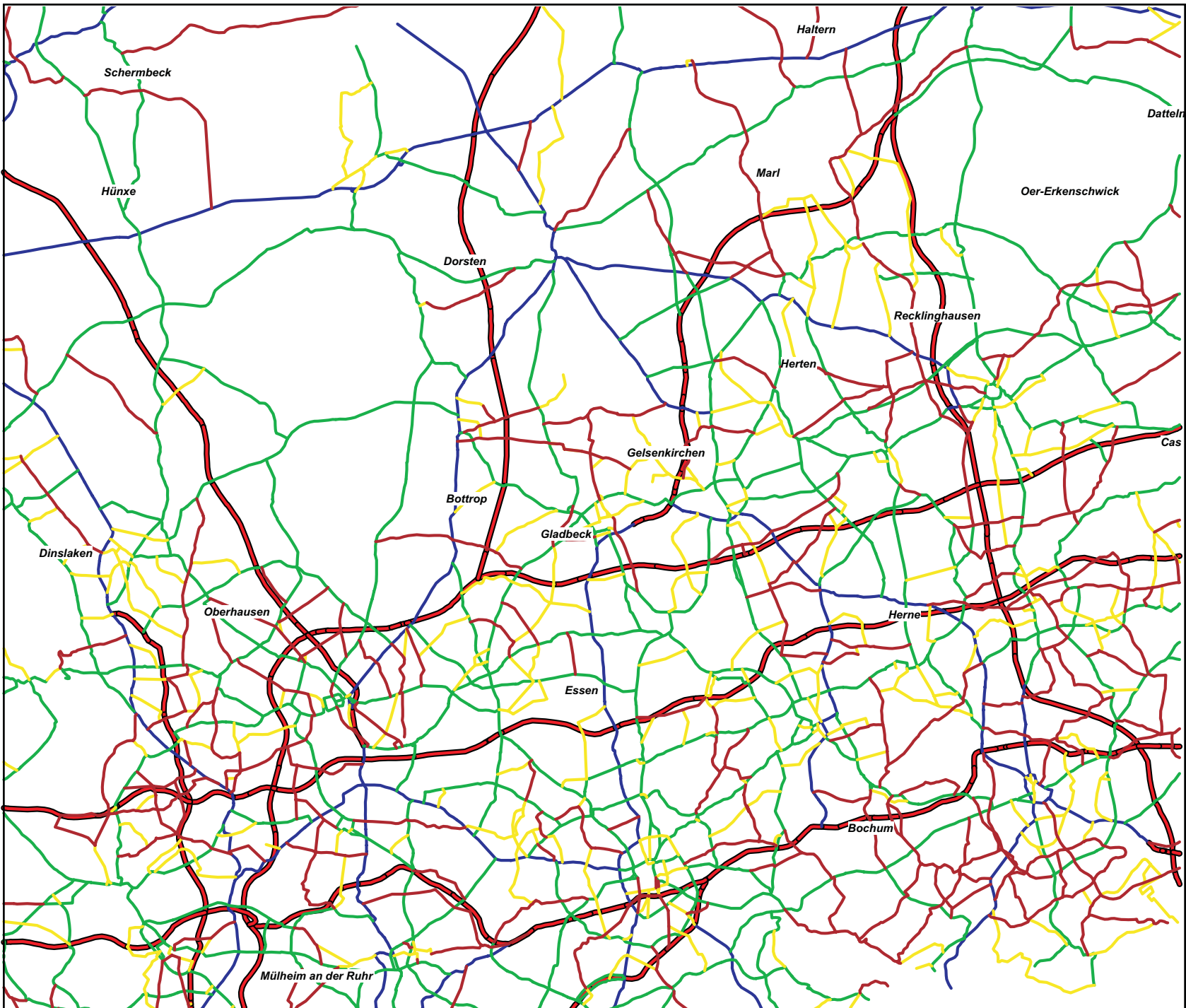
- Eiwohner
- Beschäftigte I+II
- Beschäftigte III



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Strukturdaten
für das engere
Untersuchungsgebiet
südlicher Bereich**

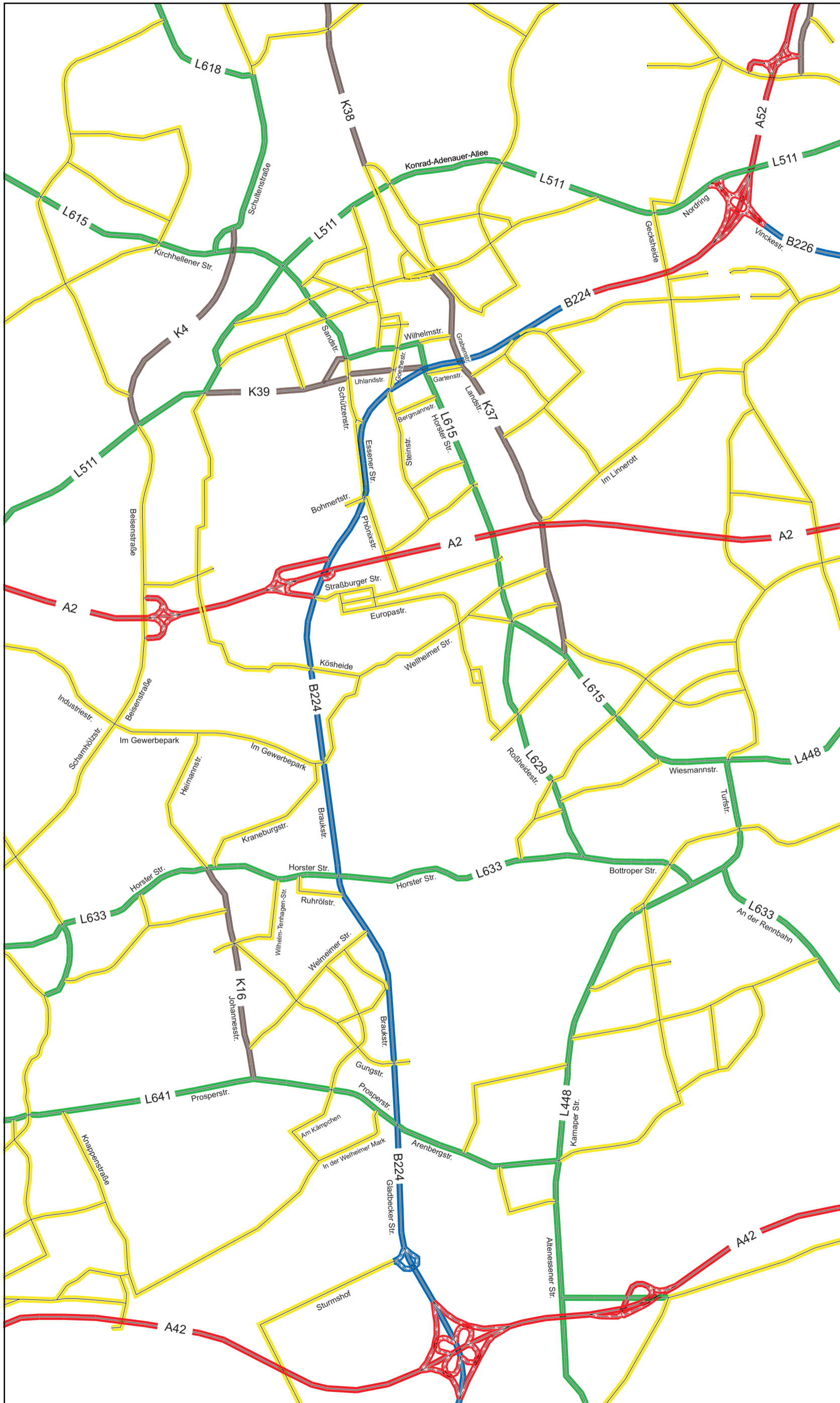




Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Straßennetz im
Umfeld des
Untersuchungsgebietes**

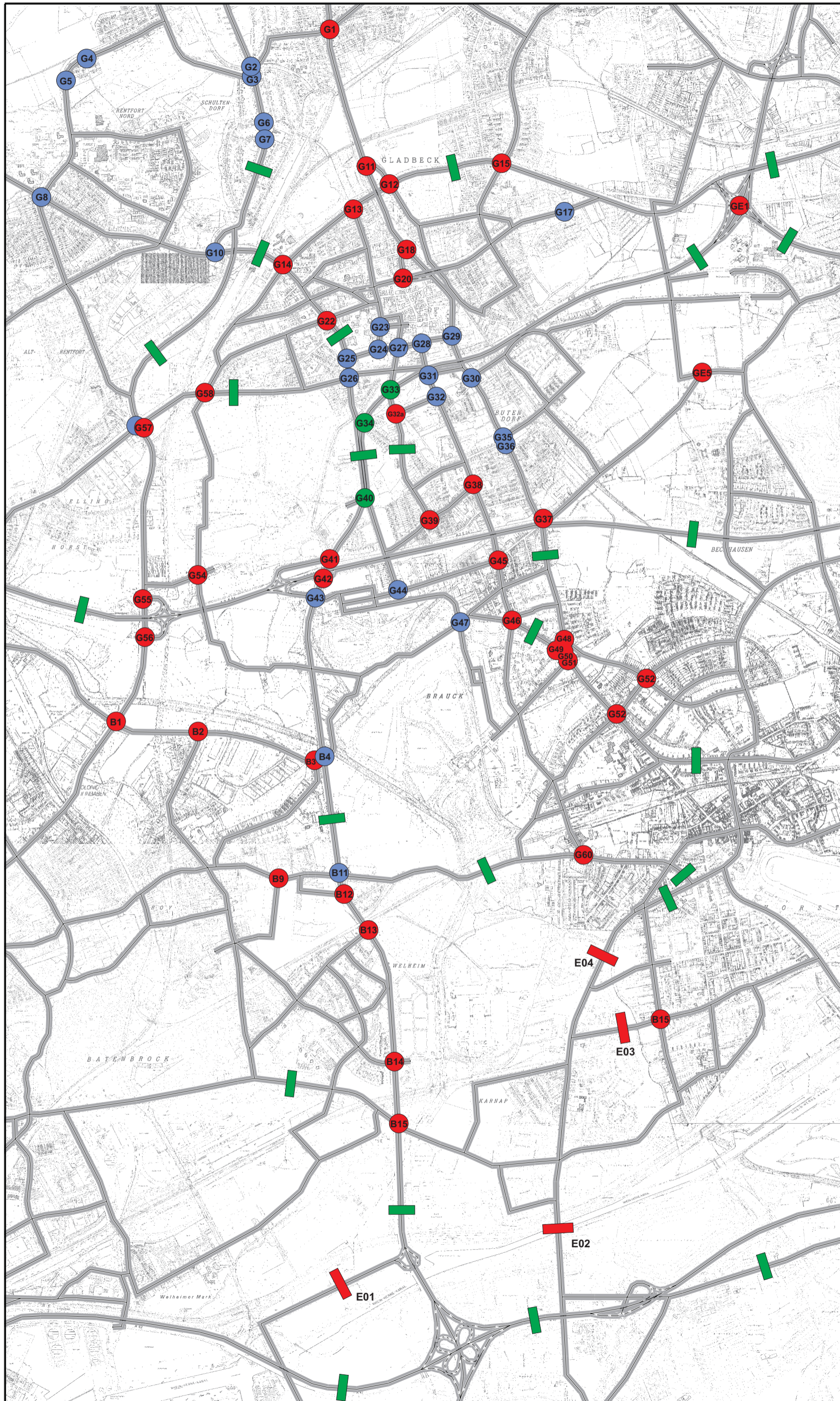
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Straßennetz im engeren
Untersuchungsgebiet**

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Lage der Knotenstrom-
und Querschnitts-
zählstellen im engeren
Untersuchungsgebiet

- aus dem Jahr 2007
- aus dem Jahr 2003
- aus den Jahren 1998-2002
- ▬ Querschnitte der SVZ 2005

Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Verkehrsbelastungen
am Werktag 2005**

in 100 Kfz/24h
nördlicher Bereich



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Verkehrsbelastungen
am Werktag 2005**

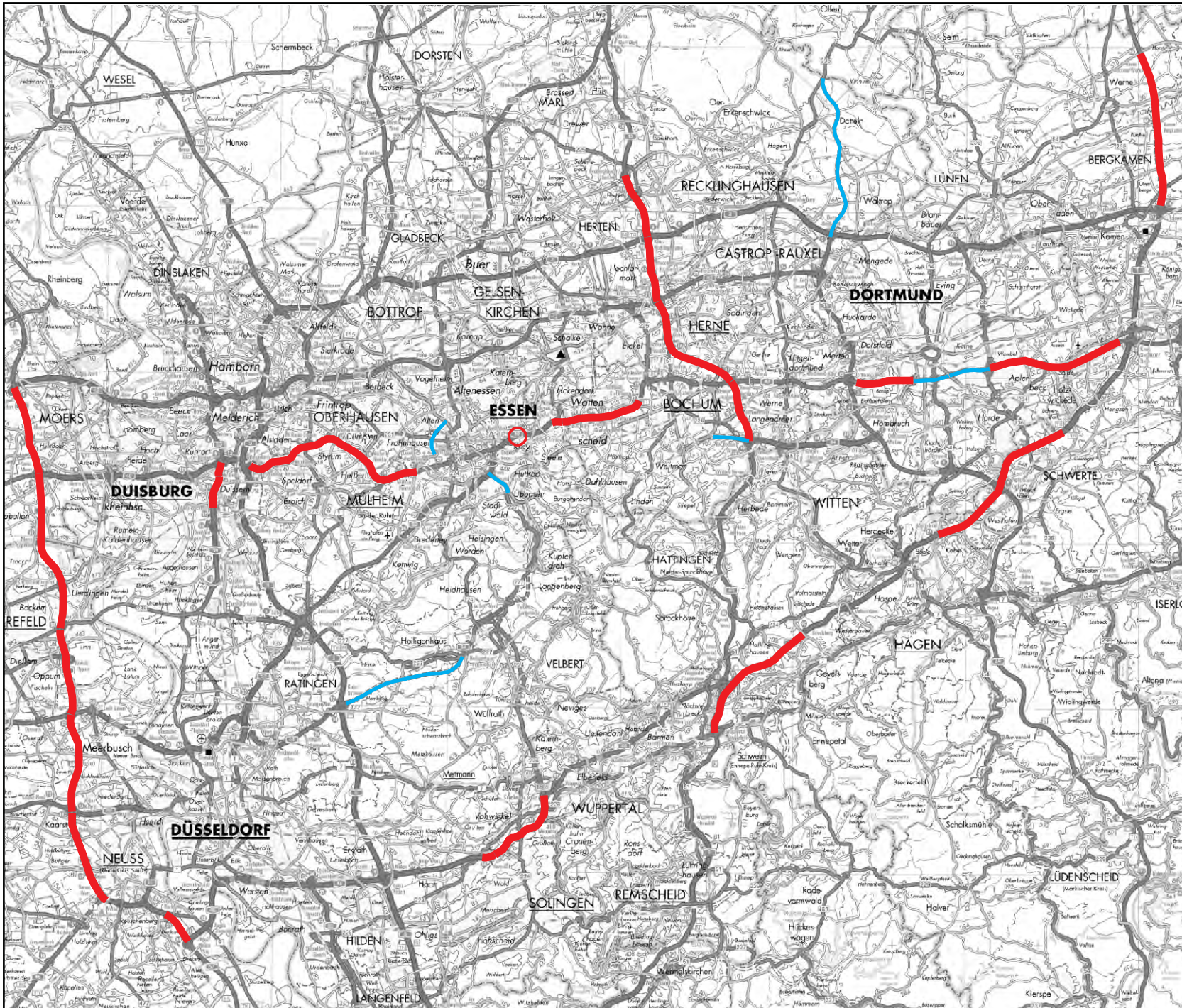
**in 100 Kfz/24h
südlicher Bereich**



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Maßnahmen im regionalen
und überregionalen
Straßennetz,
die im Prognose-Null-Fall
zu berücksichtigen sind

- Ausbau von 4 auf 6 Spuren
- Ausbau von 2 auf 4 Spuren
- Neubau mit 6 Spuren
- Neubau mit 4 Spuren
- Anschlussstellenverlegung



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Verkehrsbelastungen
für den Prognose-Null-Fall**

Zeithorizont 2025
Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
nördlicher Bereich



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Verkehrsbelastungen
für den Prognose-Null-Fall**

Zeithorizont 2025
Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
südlicher Bereich



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Belastungsdifferenz
Prognose-Null-Fall 2025/
Analysezustand 2008**

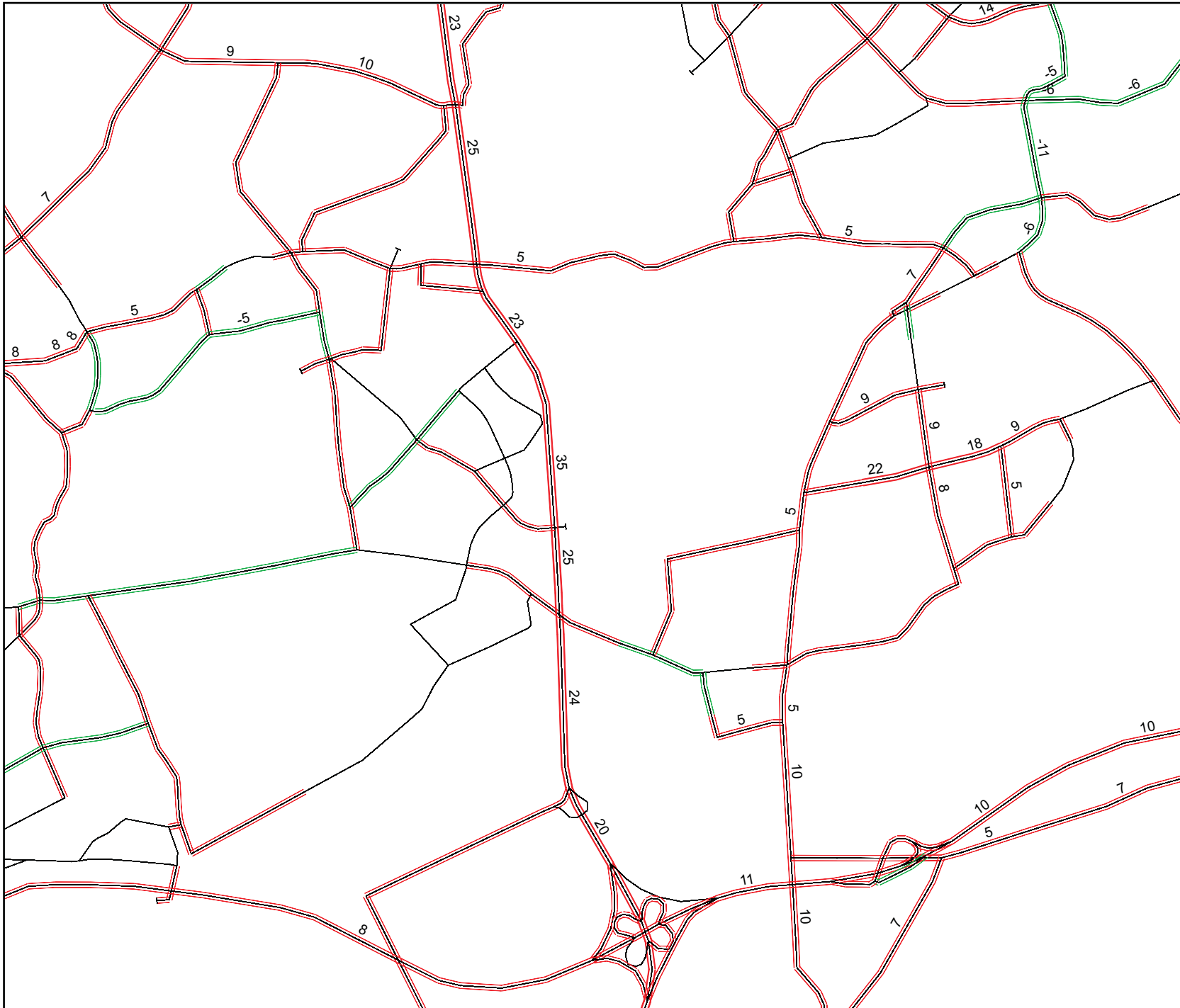
**Werktagsverkehr in 100 Kzf/24h
nördlicher Bereich**



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Belastungsdifferenz
Prognose-Null-Fall 2025/
Analysezustand 2008**

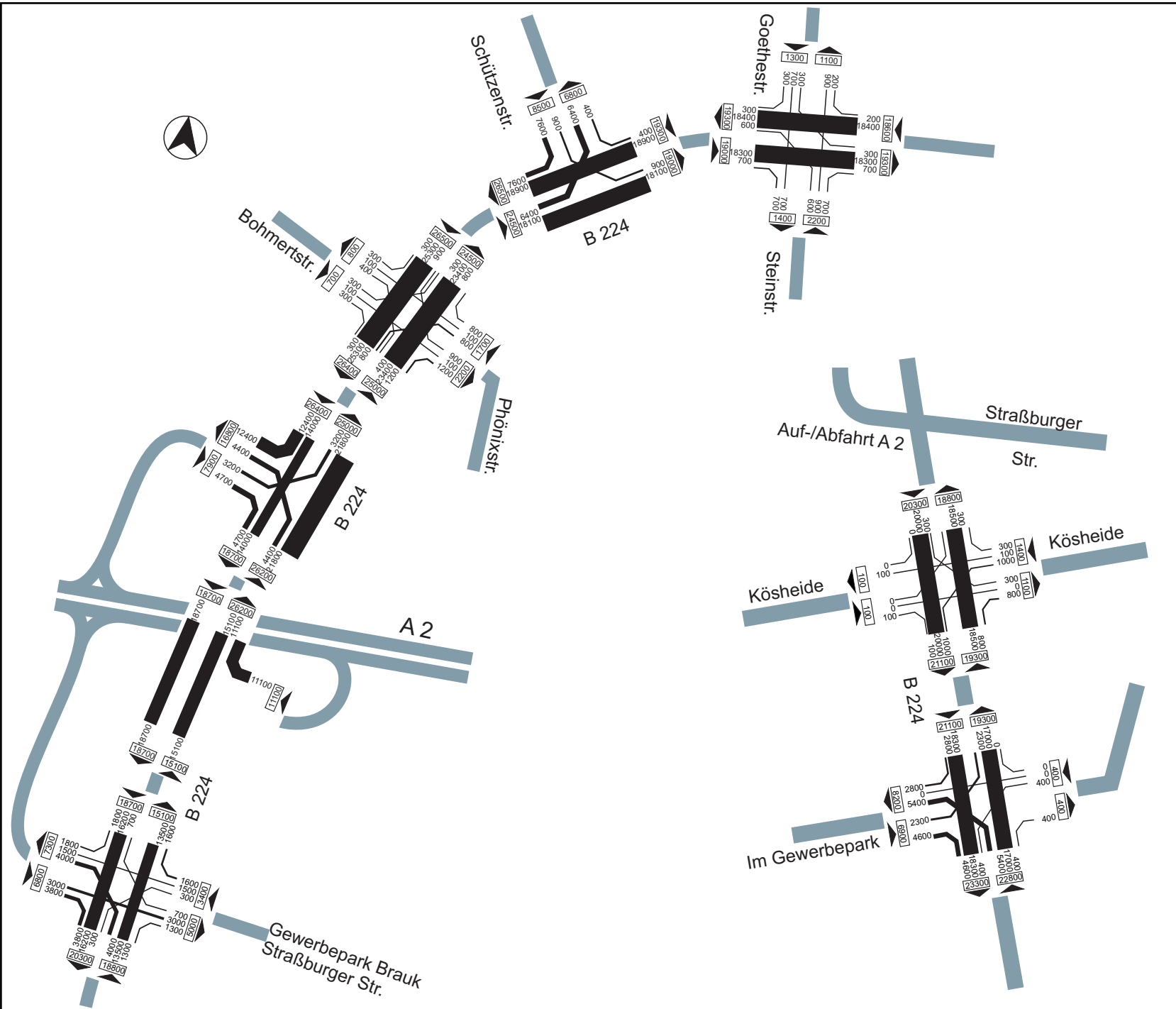
**Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
südlicher Bereich**

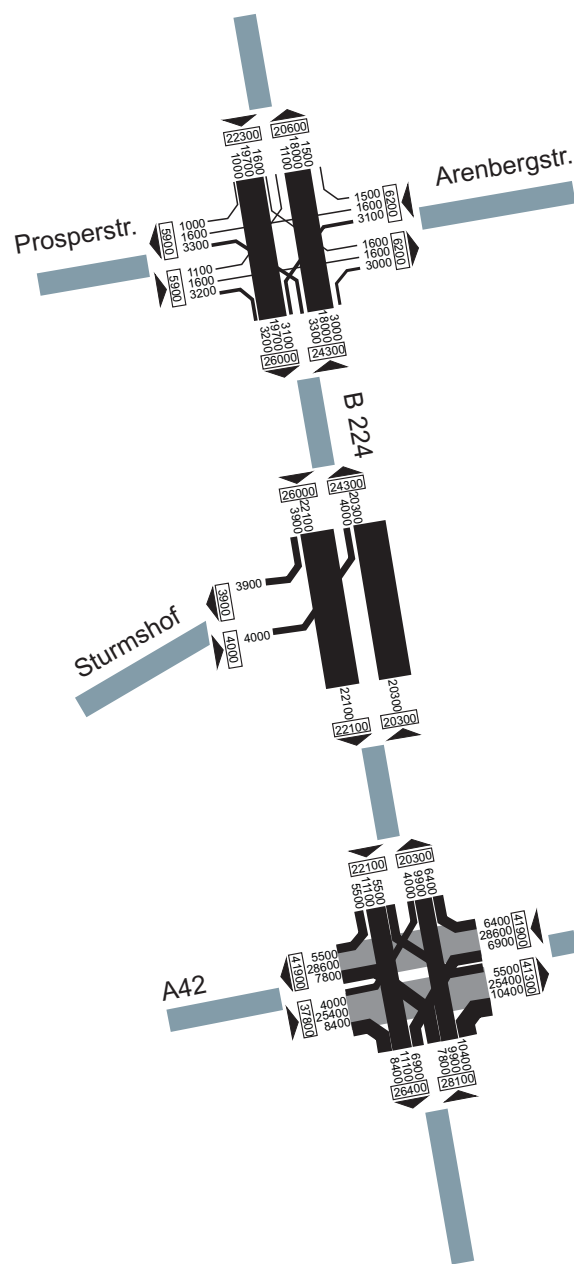
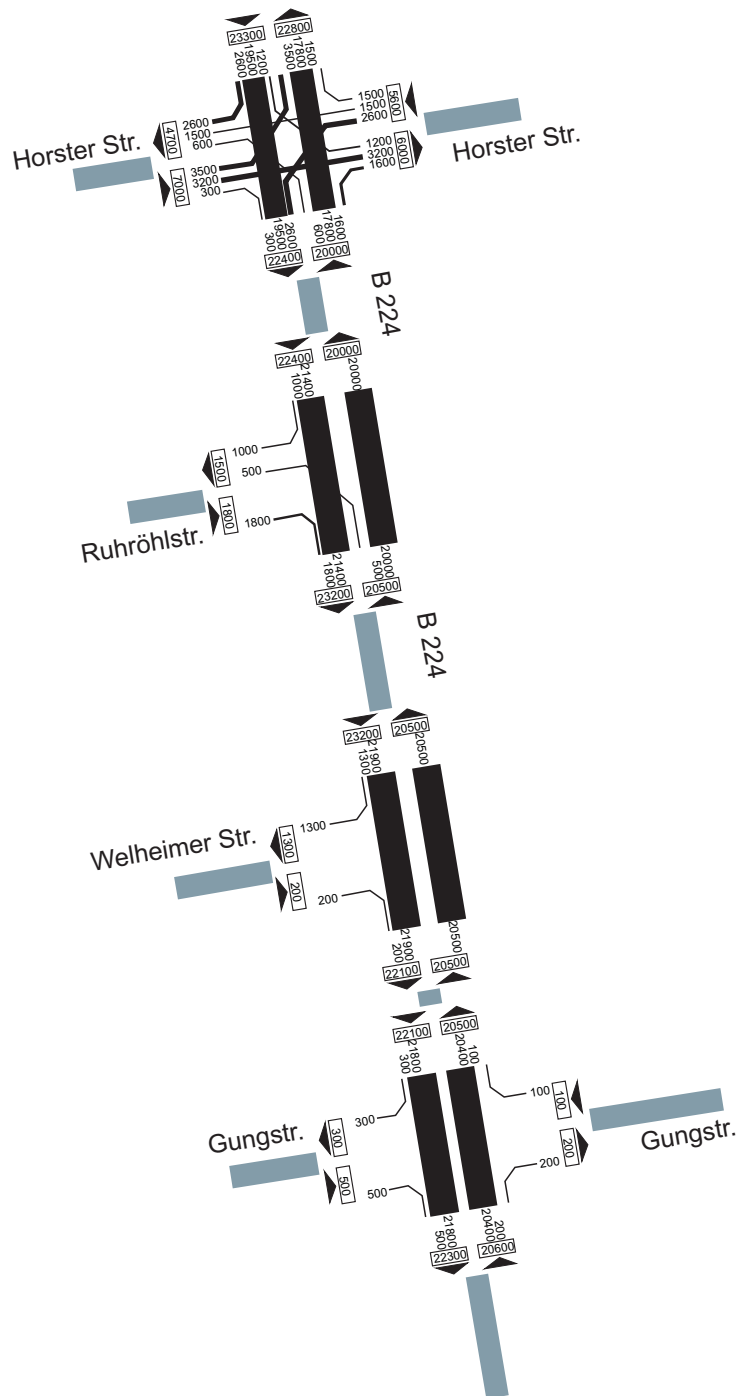


Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktbelastungen
für den Prognose-0-Fall
Zeithorizont 2025**

DTV-W





Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktsbelastungen
für den Prognose-0-Fall
Zeithorizont 2025**

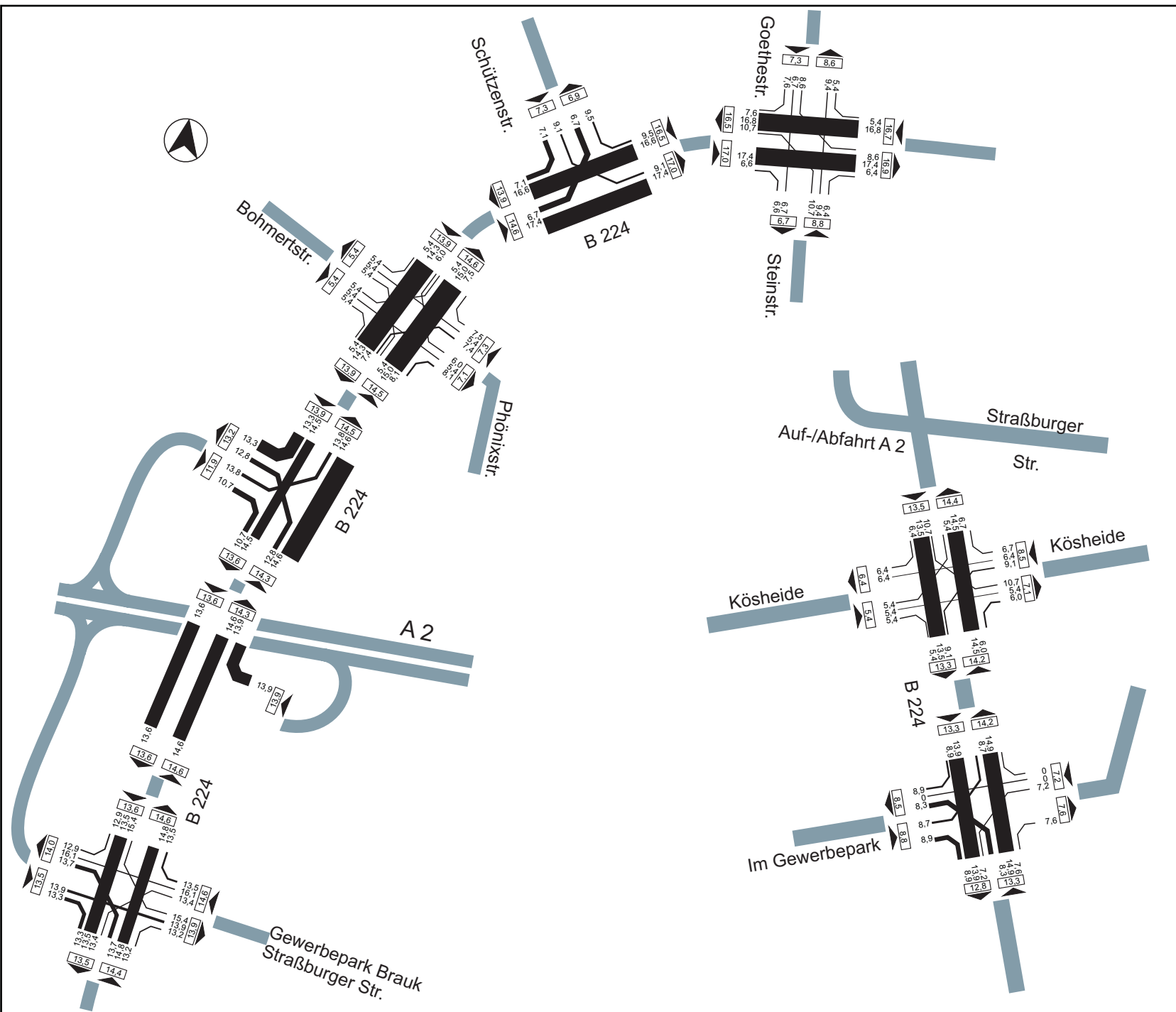
DTV-W

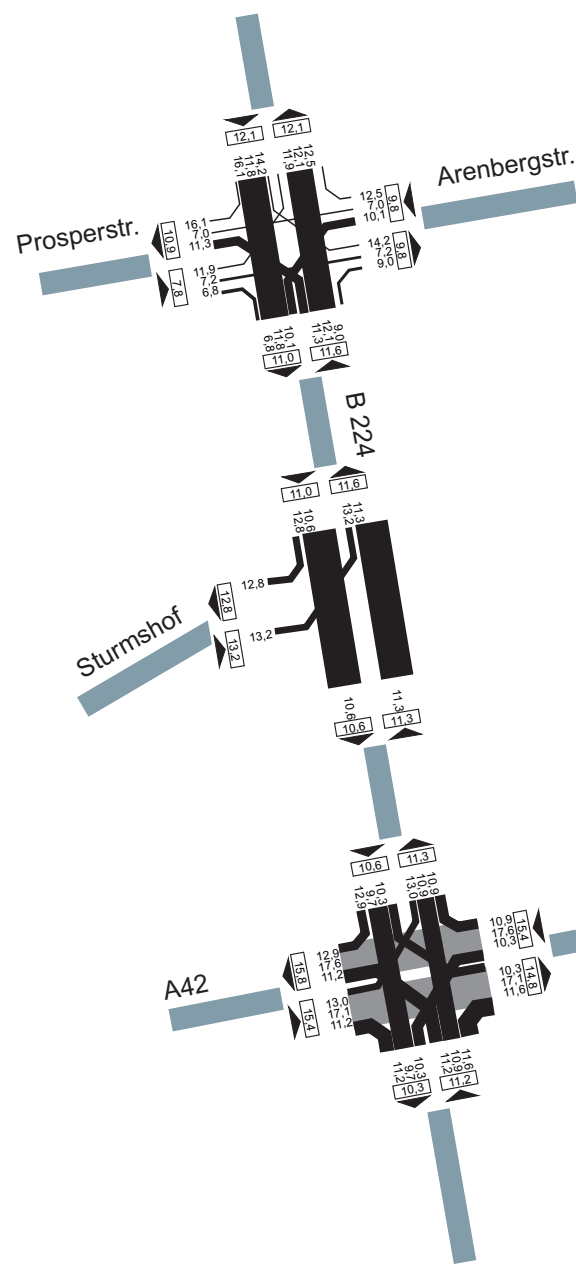
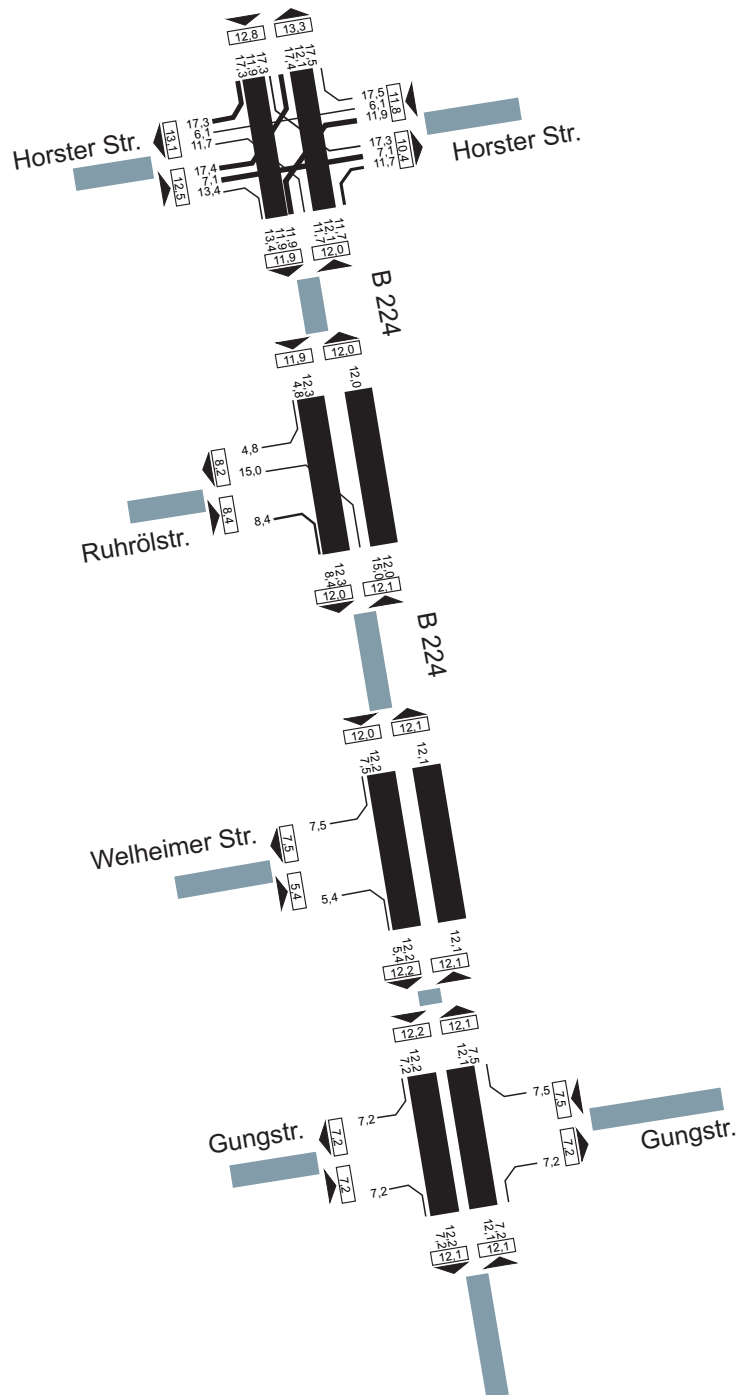
Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktbelastungen
für den Prognose-0-Fall
Zeithorizont 2025**

SVA-W

Anteile in %



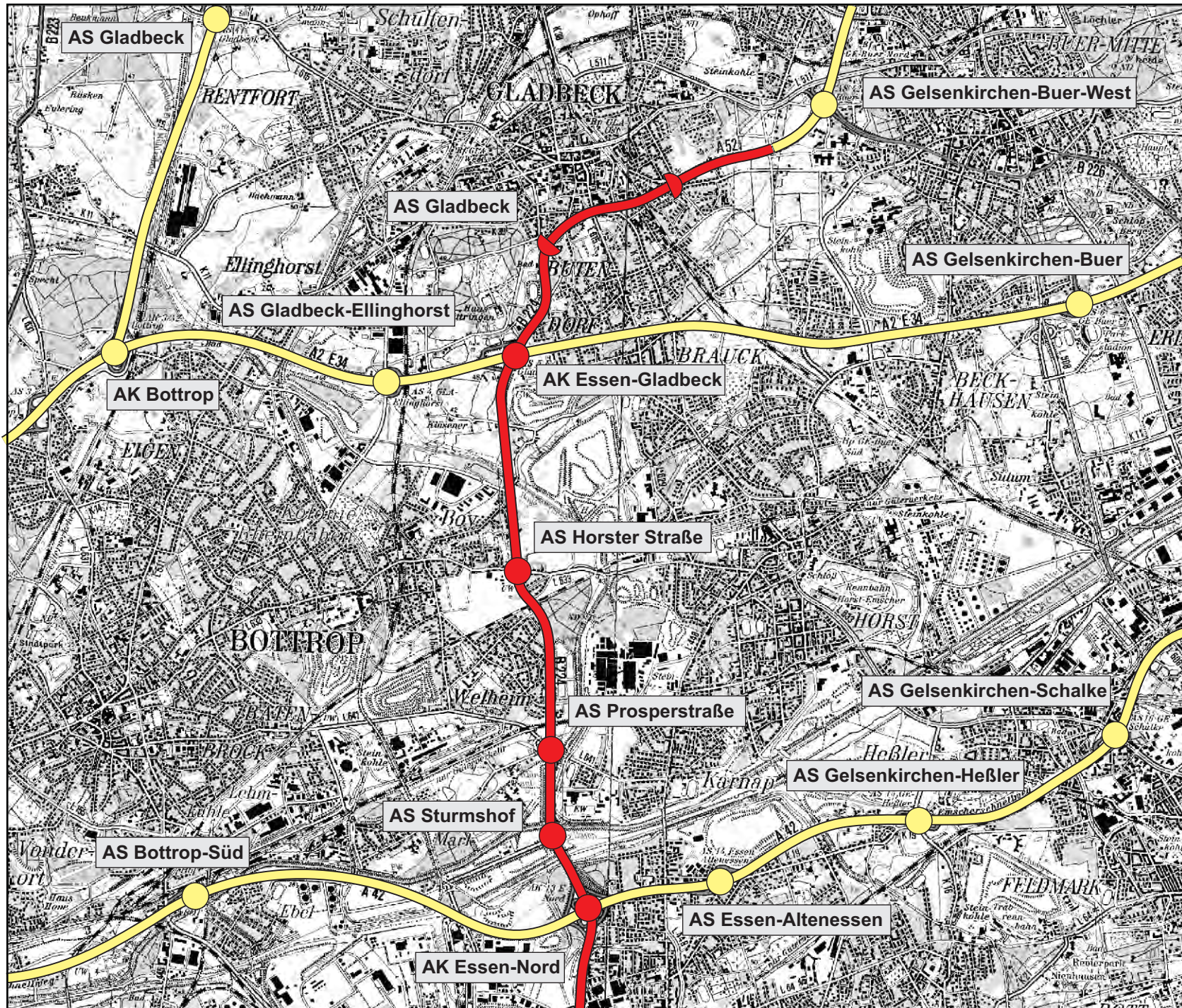


Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktsbelastungen
für den Prognose-0-Fall
Zeithorizont 2025**

SVA-W

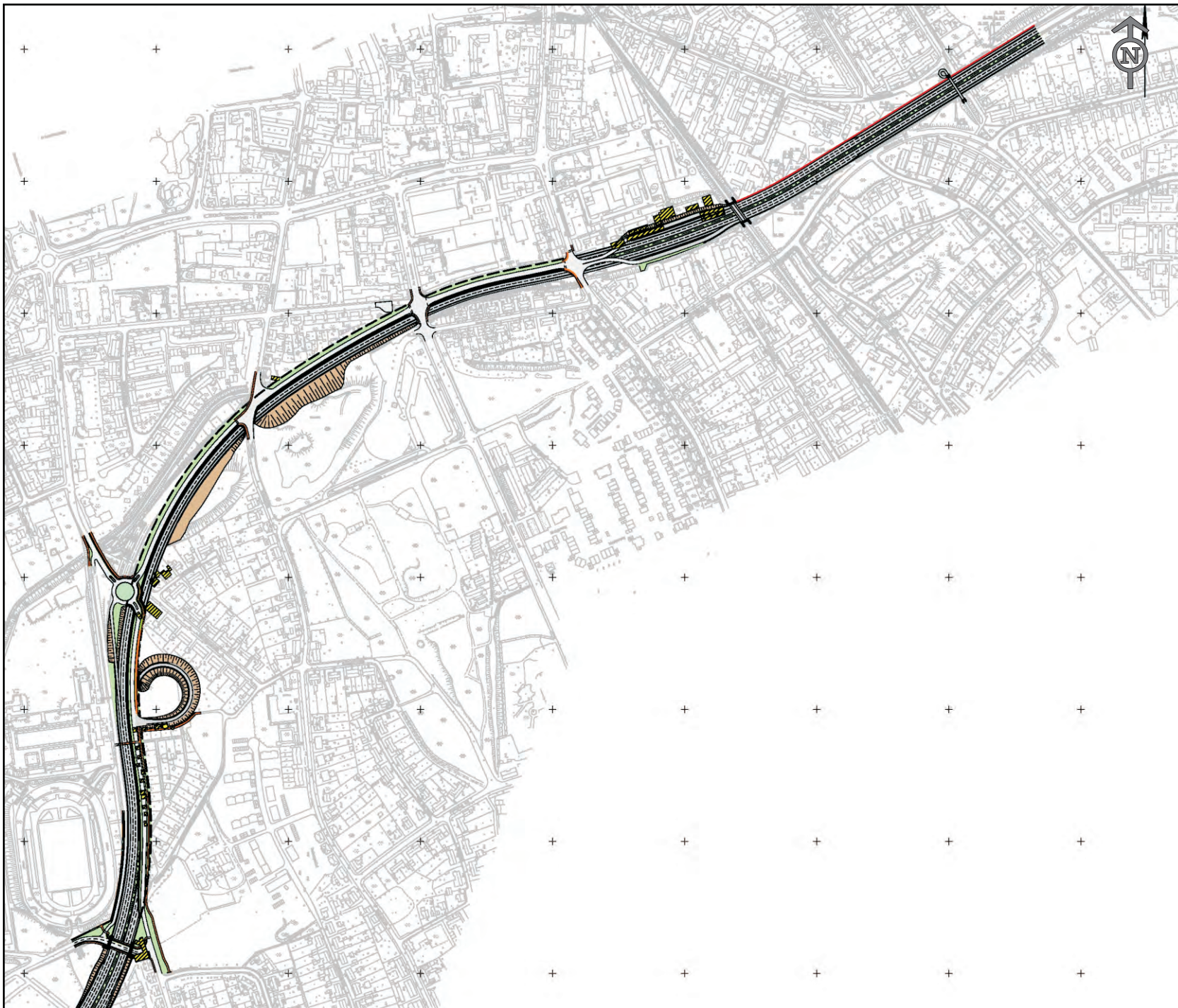
Anteile in %



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

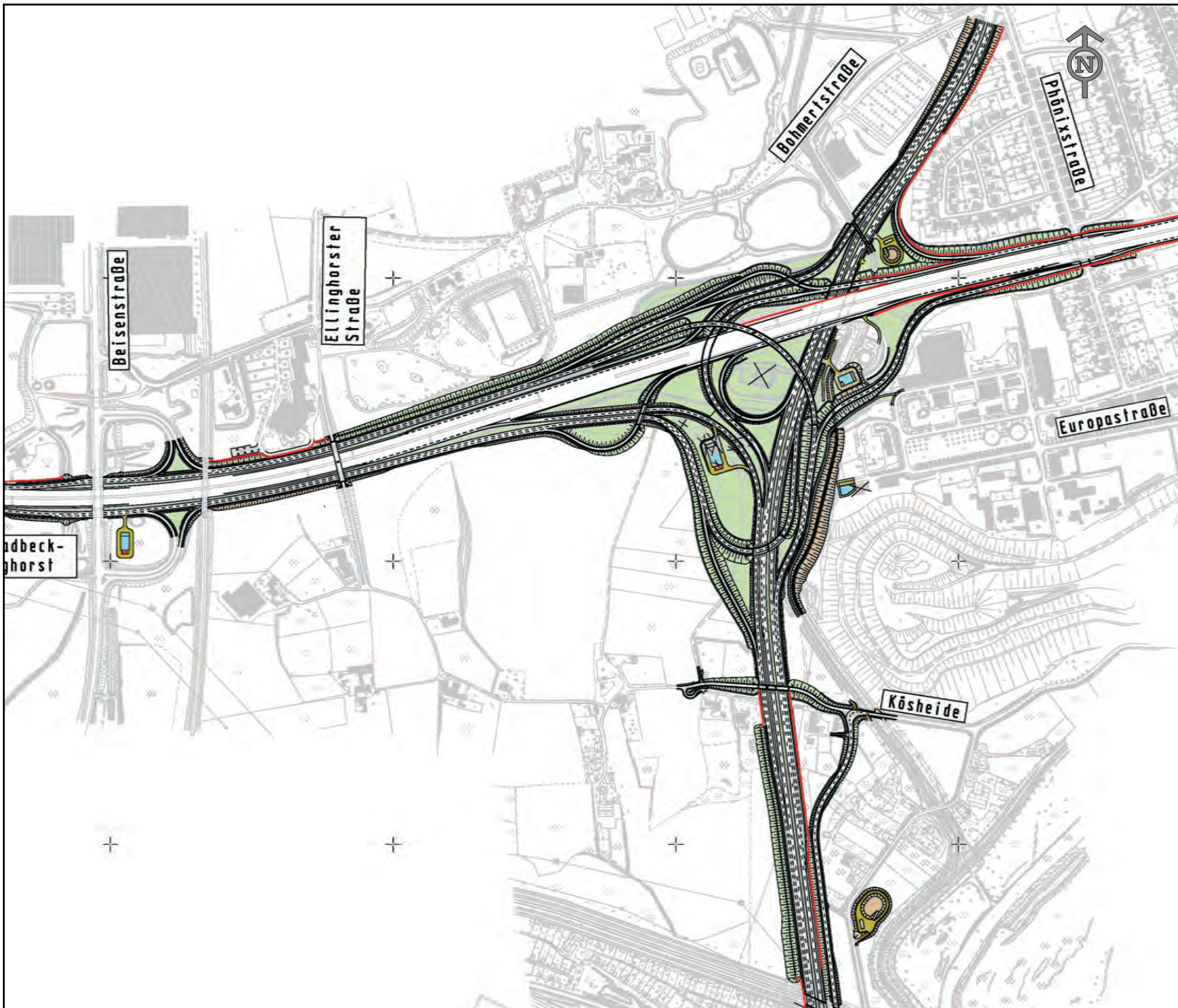
**Anschlussstellenkonzept
der geplanten A52**

- vorh. Autobahnen
und Anschlussstellen
- gepl. A52



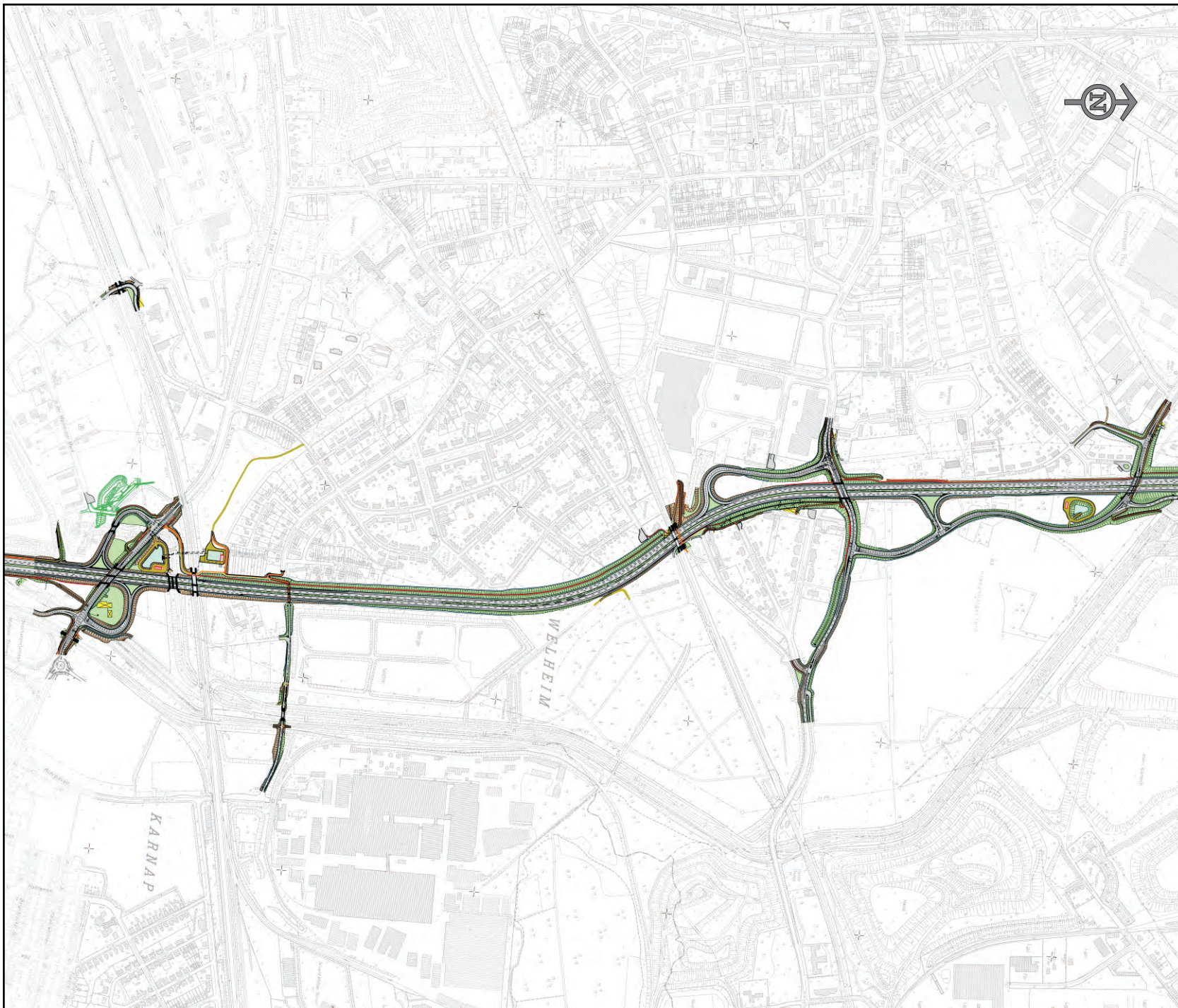
Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Planung für die A52,
nördlicher Teil**



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Planung für die A52



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Planung für die A52,
südlicher Teil**

Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Verkehrsbelastungen
für die Vorzugsvariante**

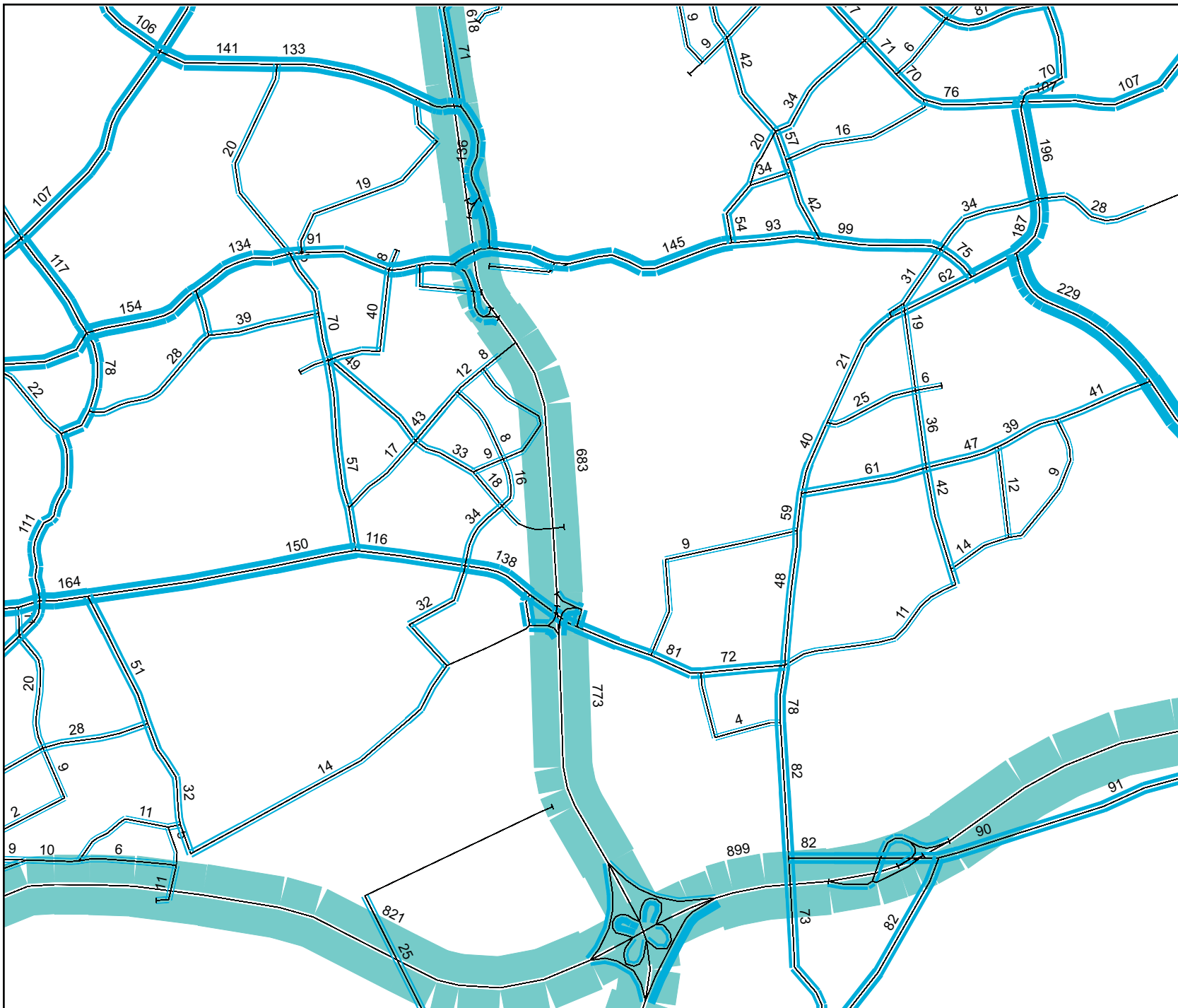
Zeithorizont 2025
Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
nördlicher Bereich

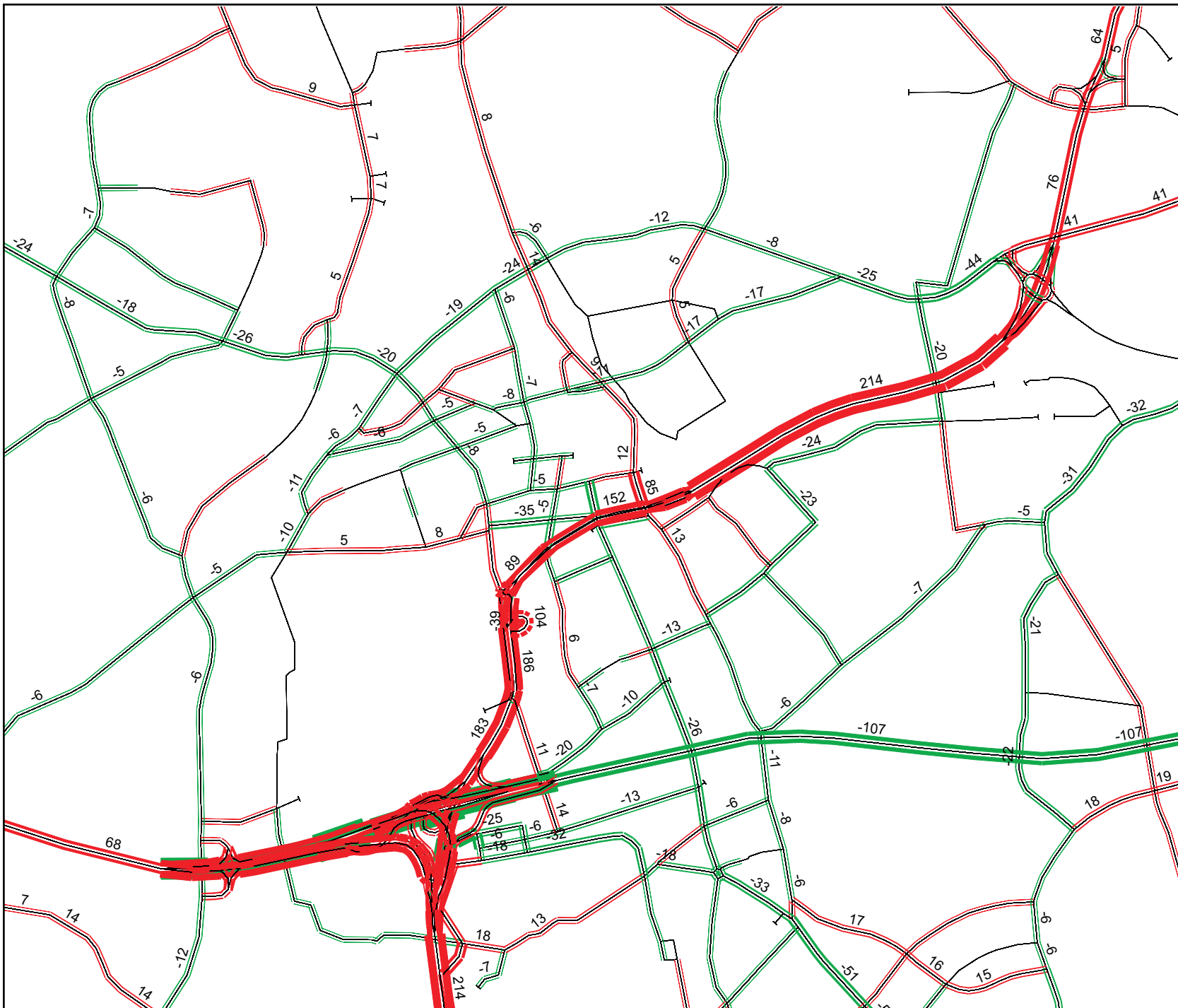


Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Verkehrsbelastungen
für die Vorzugsvariante**

Zeithorizont 2025
Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
südlicher Bereich






Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Belastungsdifferenz
Vorzugsvariante/
Prognose-Null-Fall 2025**

Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
nördlicher Bereich

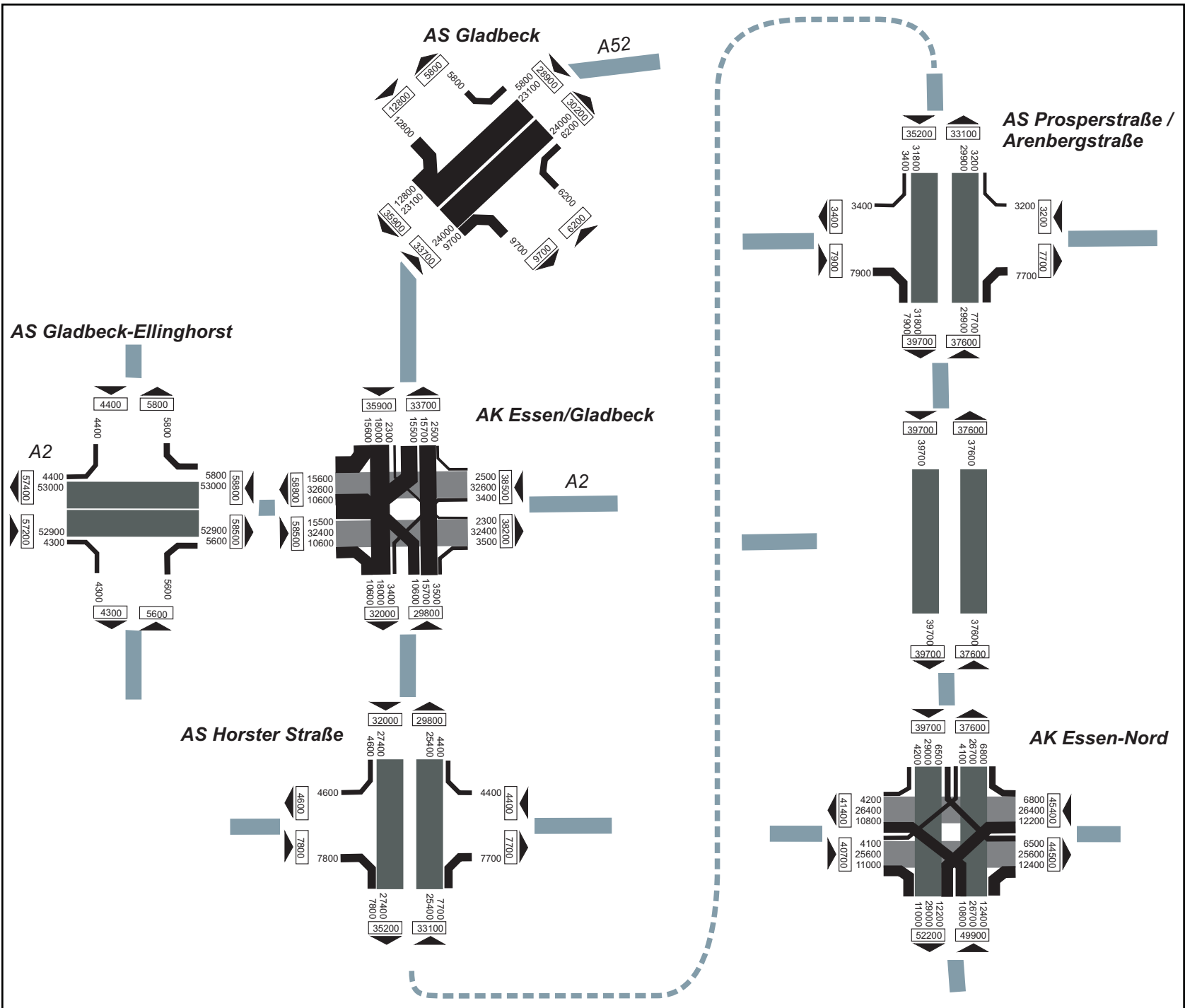
 Anlage 16-1

Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Belastungsdifferenz
Vorzugsvariante/
Prognose-Null-Fall 2025**

Werktagsverkehr in 100 Kfz/24h
südlicher Bereich





Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

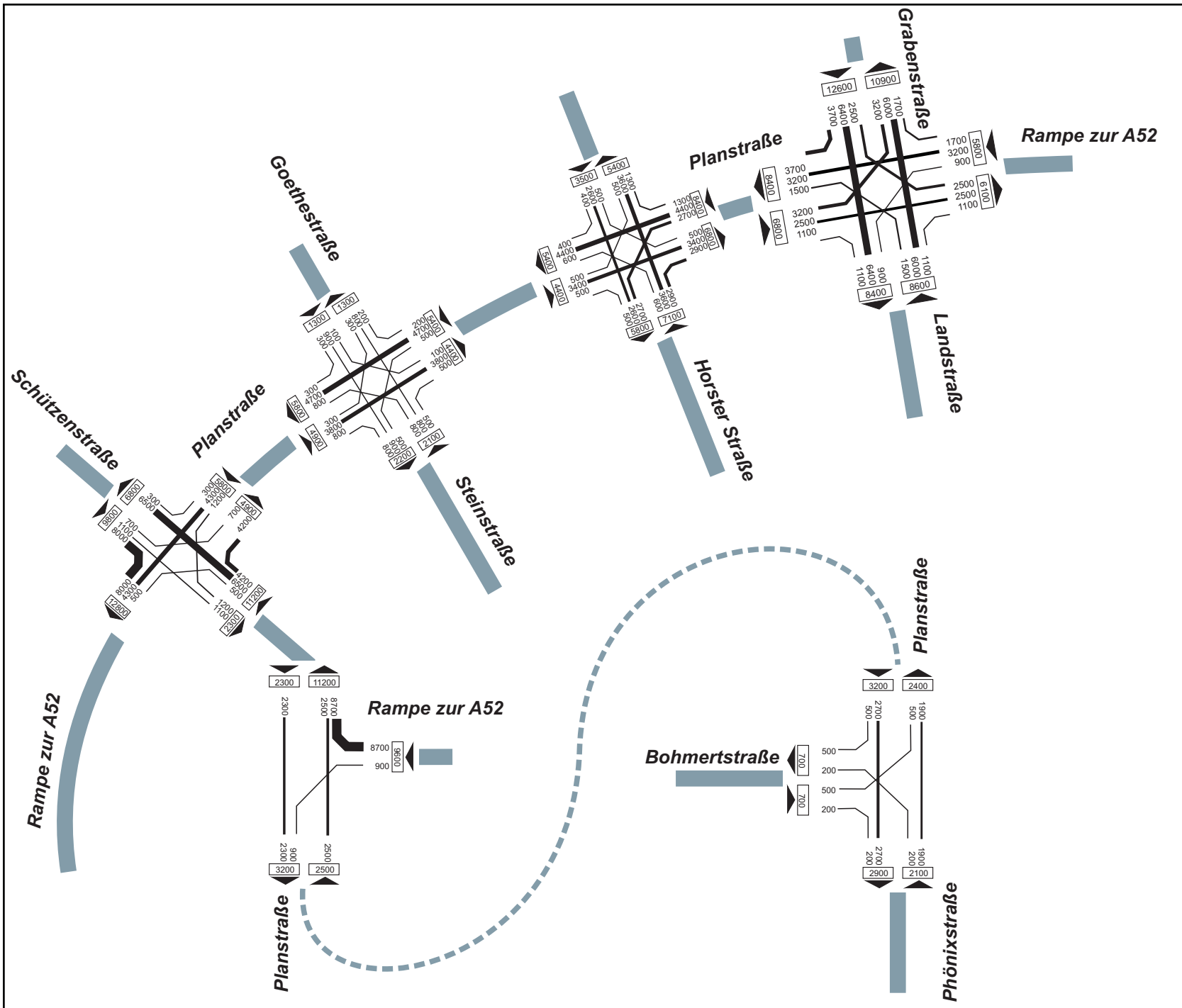
Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025

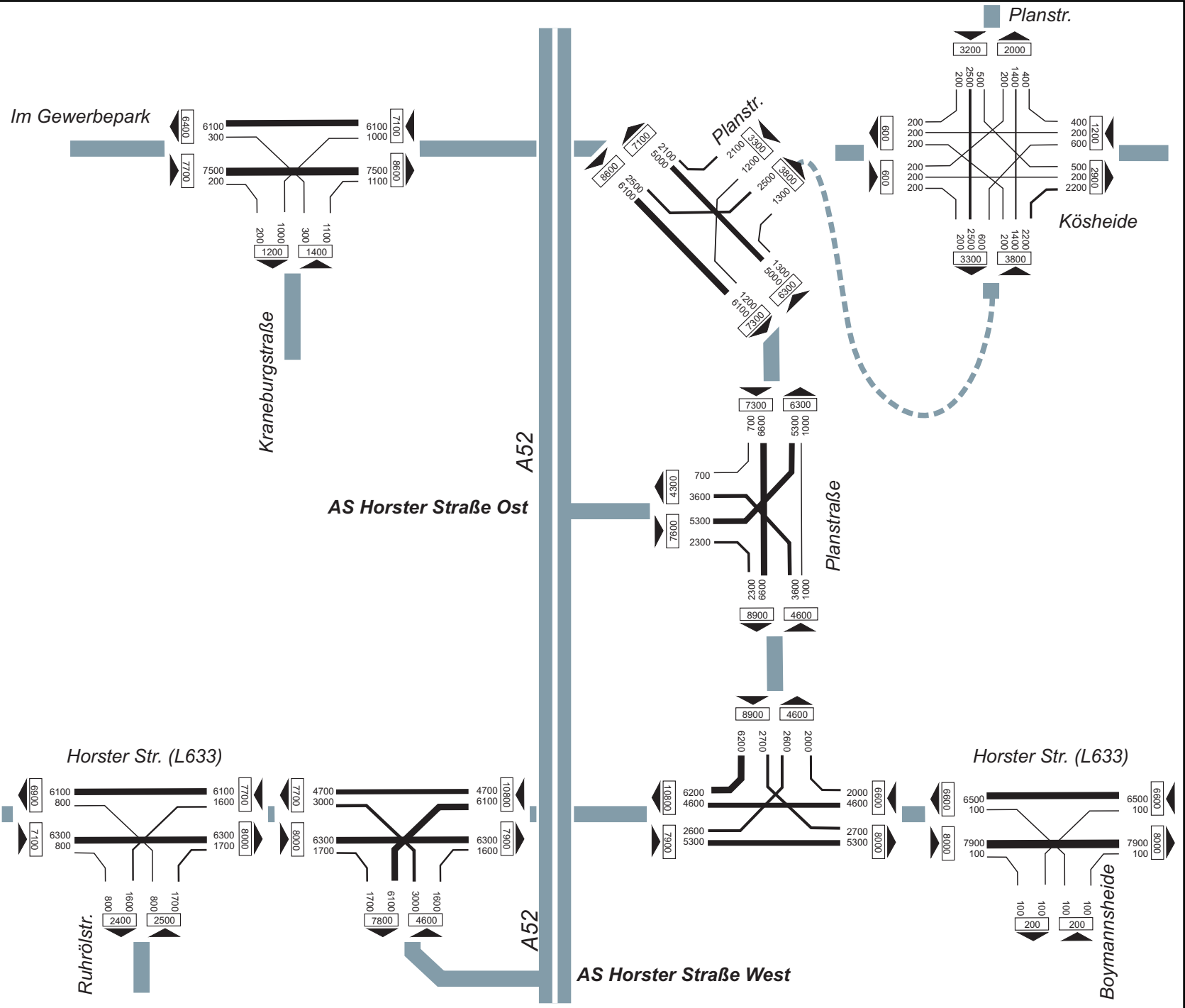
DTV-W

Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025

DTV-W





Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

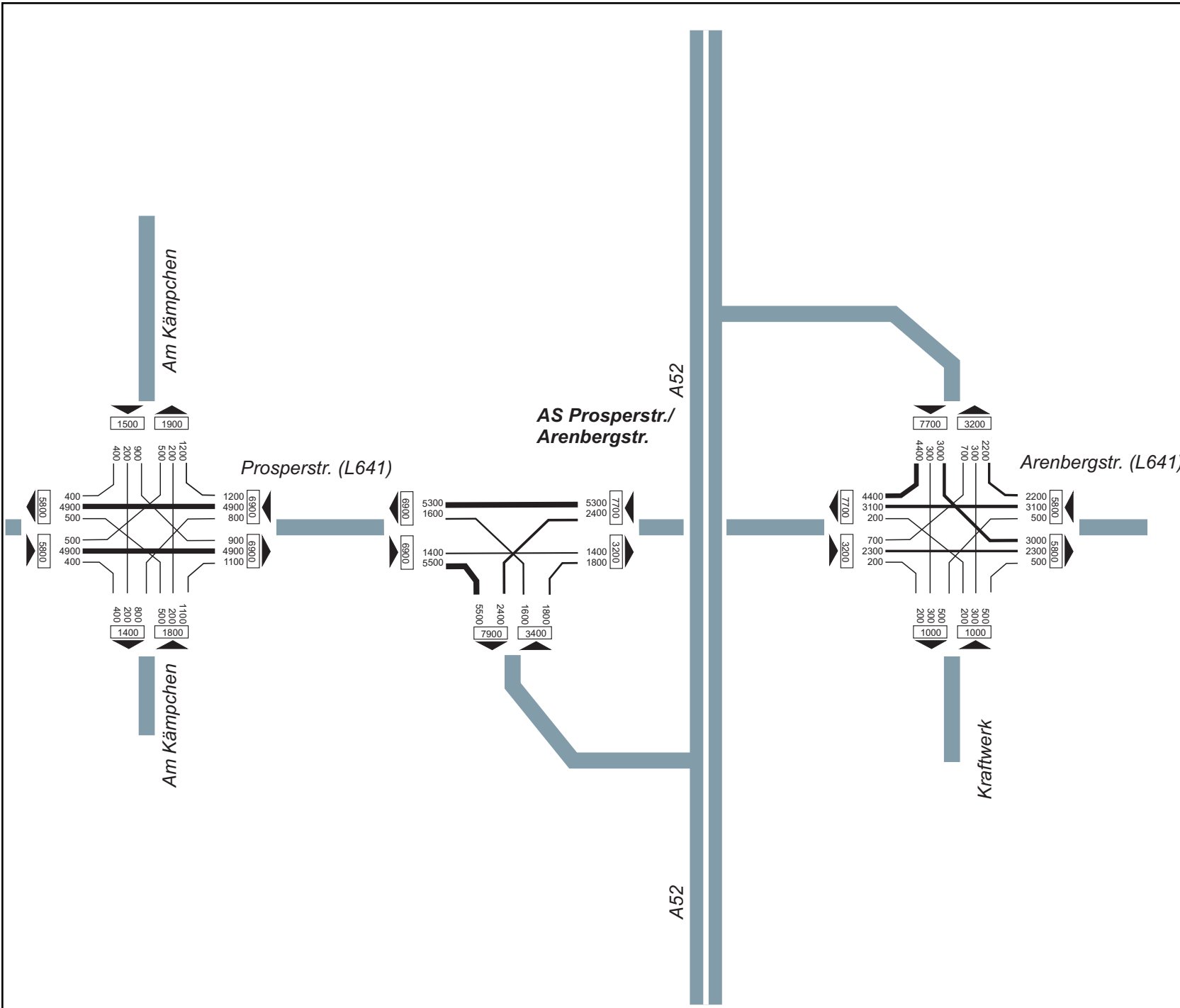
**Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025**

DTV-W

Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025**

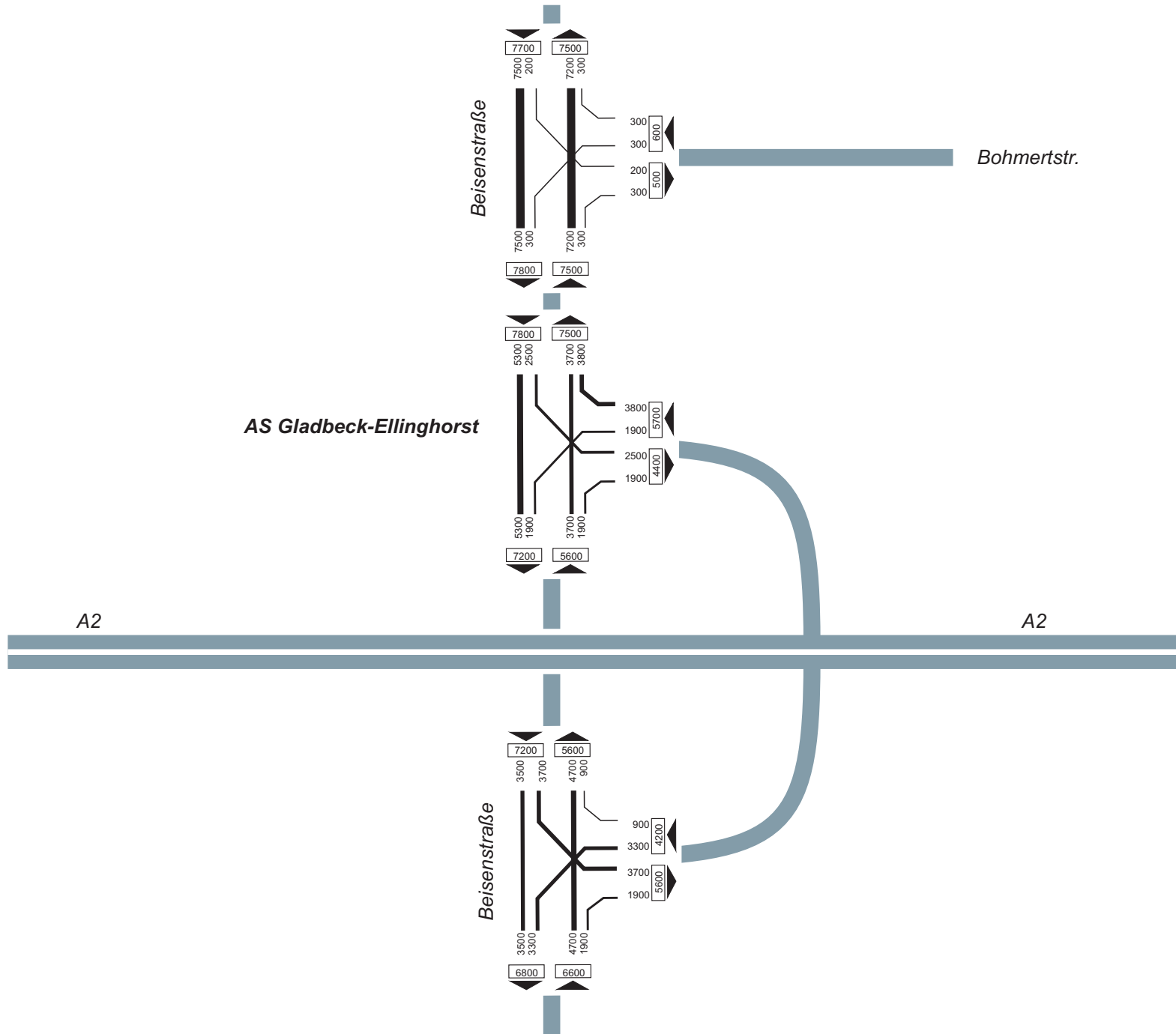
DTV-W



Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025**

DTV-W

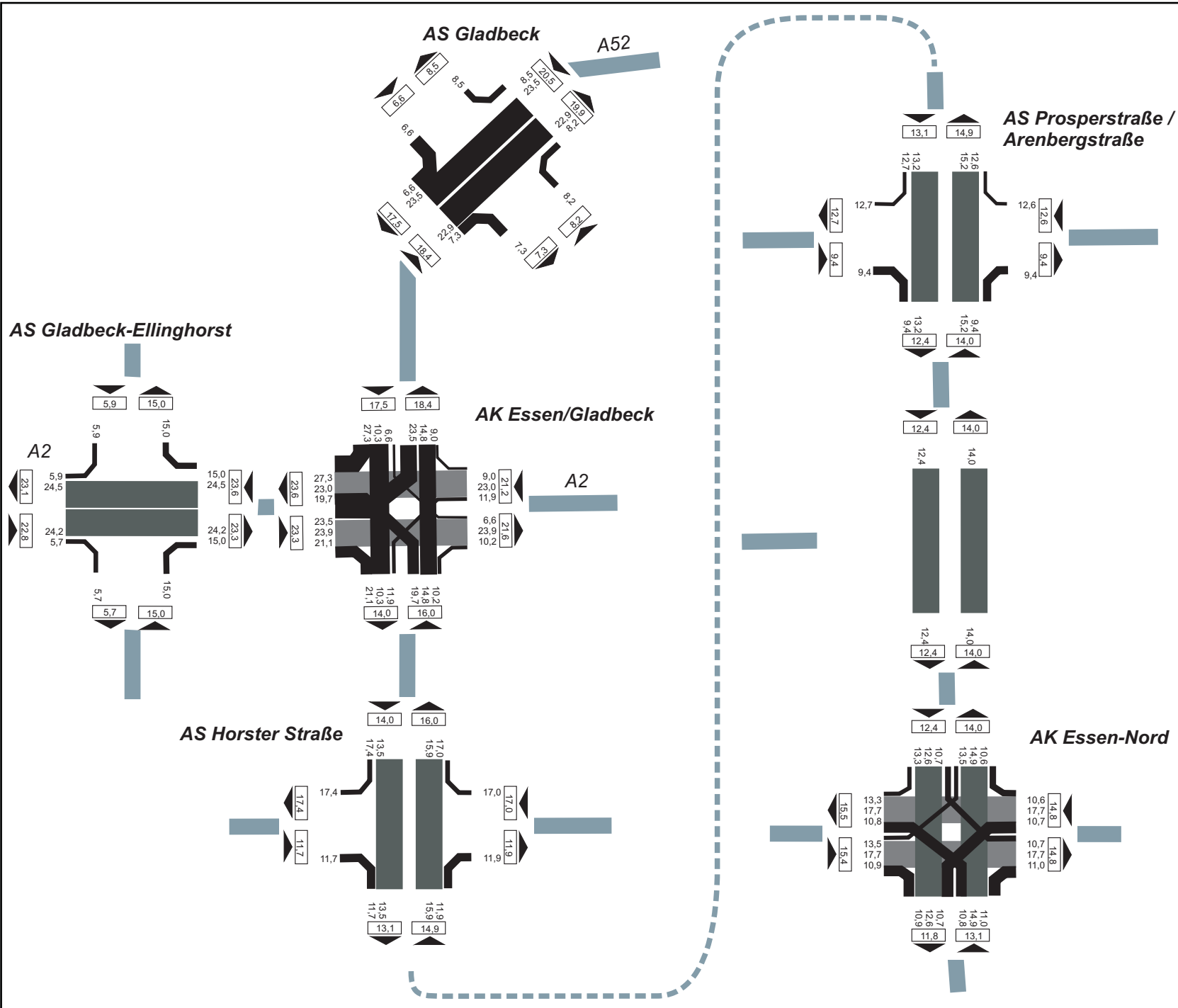


Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025

SVA-W

Anteile in %

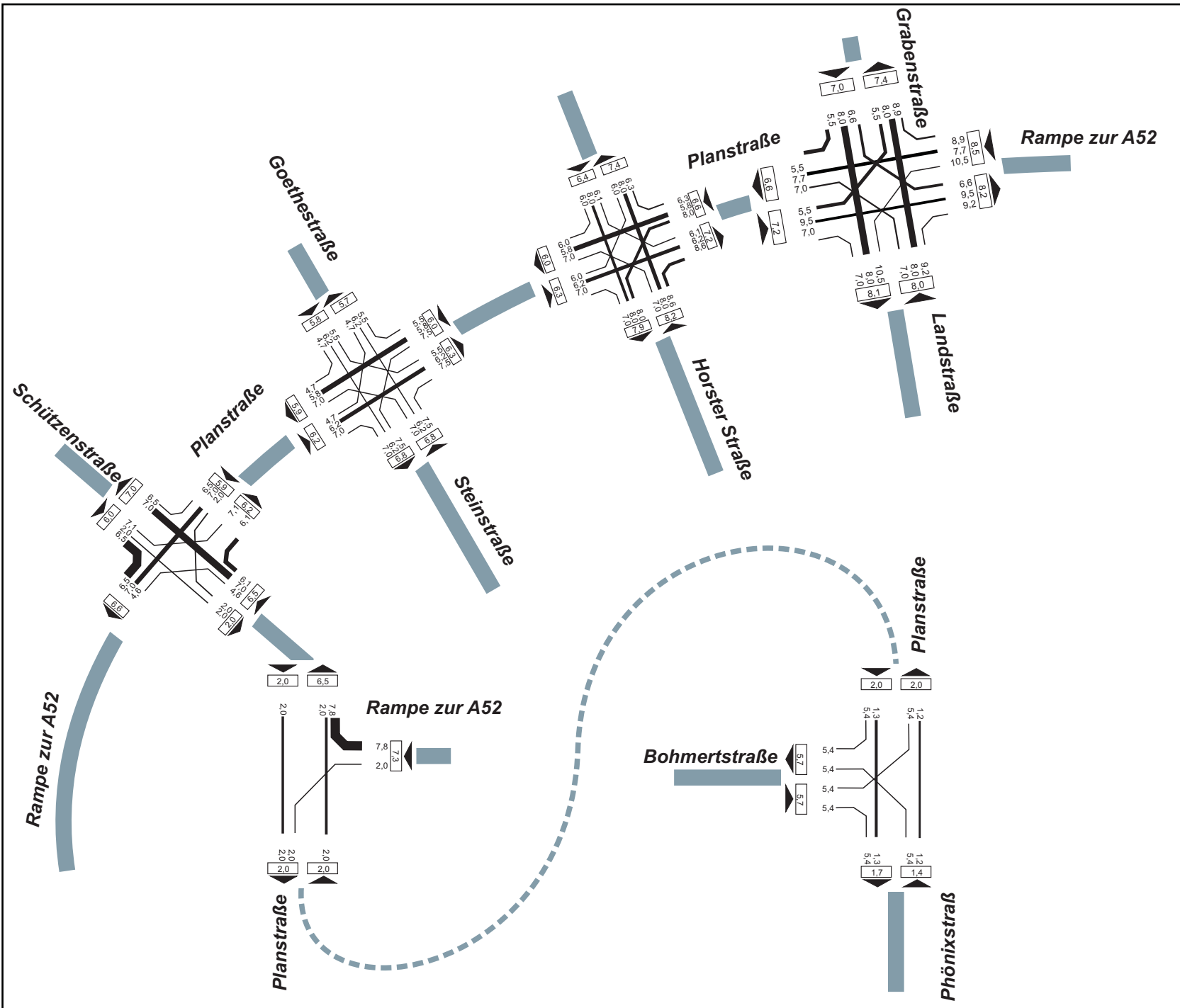


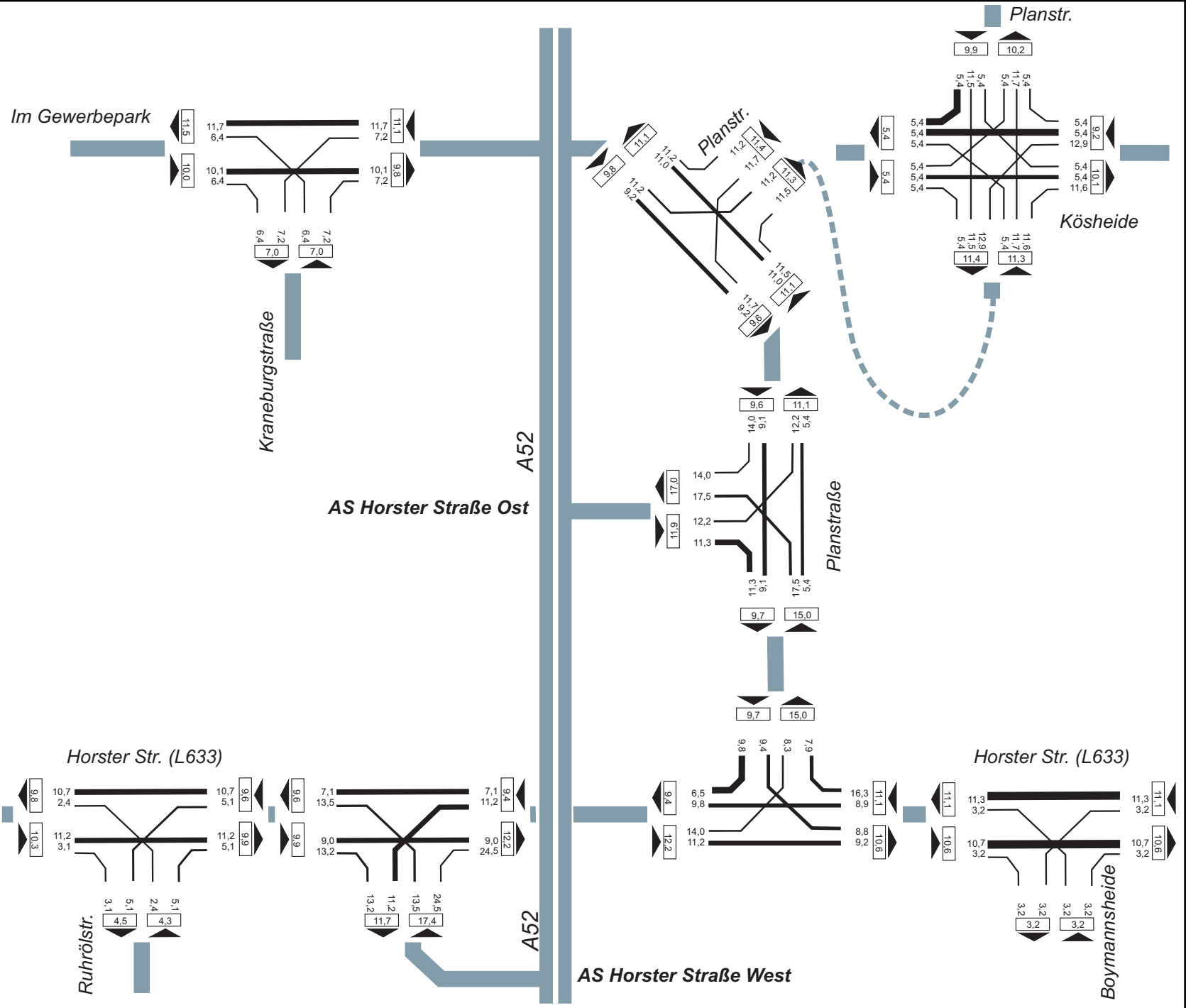
Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025

SVA-W

Anteile in %





Verkehrsuntersuchung
zur A52 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktsbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025**

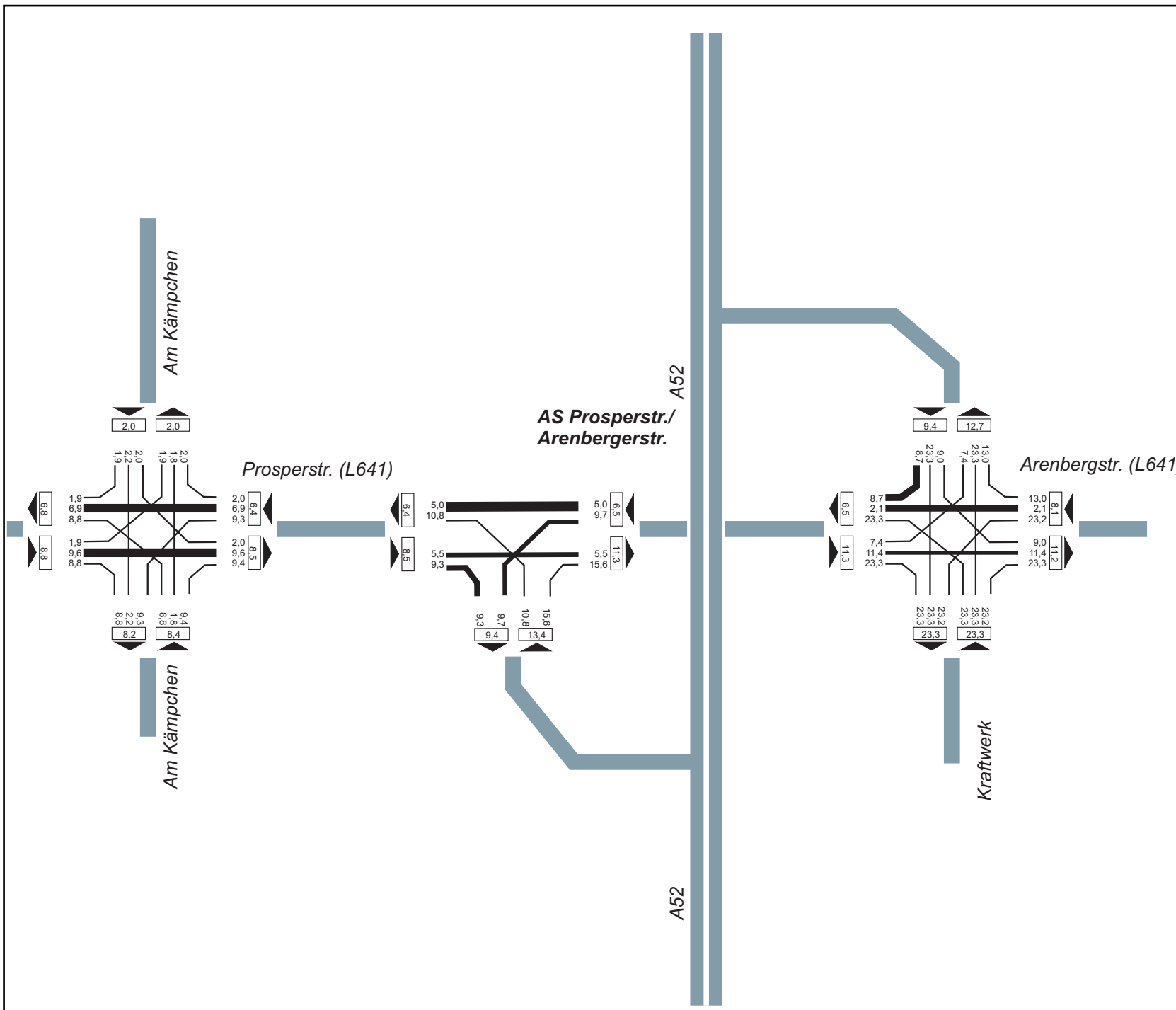
SVA-W

Anteile in %

**Knotenpunktsbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025**

SVA-W

Anteile in %

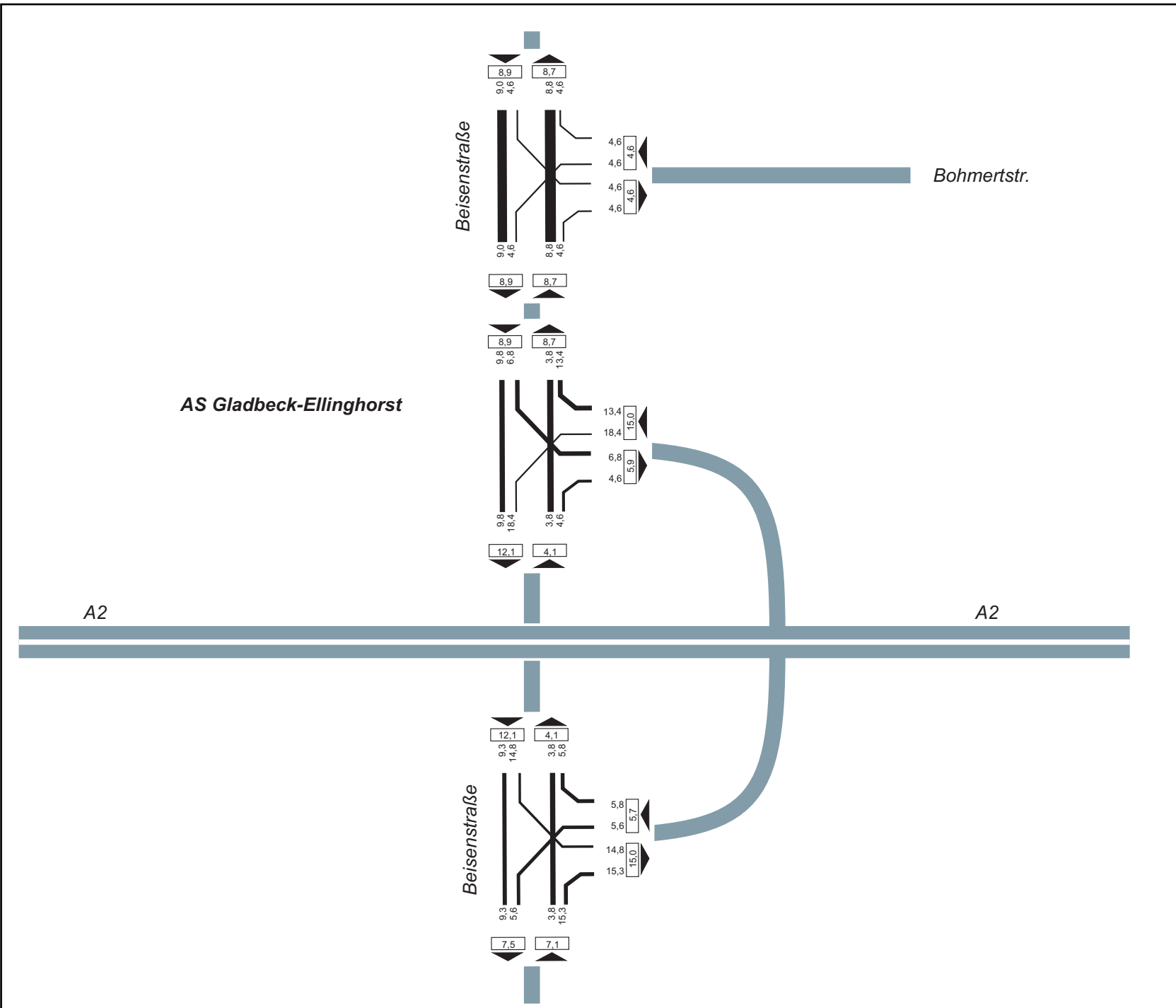


Verkehrsuntersuchung
zur A2 zwischen
AK Essen-Nord und
AS Gelsenkirchen-Buer-West

**Knotenpunktbelastungen
für die Vorzugsvariante
Zeithorizont 2025**

SVA-W

Anteile in %



AS Gladbeck-Ellinghorst

A2

A2

Beisenstraße

Beisenstraße

Bohmertstr.