



Straßen

- 8. Straßen**
- 8.1. Vorbehaltsstraßennetz
- 8.2. Cityradialen Bochum
- 8.3. Tempo 30-Zonen
- 8.4. Gesamtkonzept Ruhender Verkehr

8.1 Vorbehaltsstraßennetz

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Historie

1992 entwickelt
2004 überarbeitet
2011 überprüft

Verbindlichkeit

Beschluss
21.01.2004 Haupt- und Finanzausschuss
10.11.2011 Haupt- und Finanzausschuss

Kurzbeschreibung

Das Vorbehaltsstraßennetz ist das Verkehrsstraßennetz der Stadt Bochum, über das alle Kfz-Verkehre abgewickelt werden sollen, die über die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzungen hinausgehen. Dies gilt insbesondere auch für den Schwerverkehr. Straßen des Vorbehaltsnetzes weisen in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (bei anbaufreien Abschnitten ggf. auch mehr) und daher keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf. Ausnahmen sind möglich aus Gründen der Verkehrssicherheit, zum Schutz von Schulwegen und anderen empfindlichen Nutzungen sowie zum Lärmschutz.

Daueraufgabe Projekt

Fortschreibung

ca. alle 7 Jahre kontinuierlich keine

Planungsstand

aktuell

Bemerkung/Sonstiges

auch: Hauptverkehrsstraßennetz, „Blaues Netz“
Zwischen den grundlegenden Überprüfungen des Vorbehaltsstraßennetzes werden je nach Bedarf einzelne Änderungen vorgenommen und politisch beschlossen.

Vorbehaltsstraßennetz

(Vorlage Nr. 20111088 und 20112552)

Definition des Vorbehaltsstraßennetzes

Das vorfahrtsberechtigzte Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsstraßennetz) ist 1992 entwickelt worden. Es umfasst

- Bundesautobahnen und Bundesstraßen,
- Landesstraßen,
- Kreisstraßen sowie
- Straßen mit überbezirklicher Bedeutung.

Es wurde 2004 überarbeitet und nach intensiver Diskussion in den Bezirksvertretungen und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vom Haupt- und Finanzausschuss beschlossen.

Das Vorbehaltsstraßennetz ist das Verkehrsstraßennetz, über das alle Kfz-Verkehre abgewickelt werden sollen, die über die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzungen hinausgehen. Ziel ist es, über dieses Straßennetz sowohl die innerstädtischen ortsteilverbindenden als auch die regionalen und überregionalen Kfz-Verkehre zu führen. Grundsätzlich soll über das Vorbehaltsstraßennetz der Schwerverkehr sowie der Linienbusverkehr des Öffentlichen Personennahverkehrs abgewickelt werden.

Bei Veränderungen, insbesondere bei der Herausnahme von Straßen, ist zu berücksichtigen, dass der Netzzusammenhang gewahrt werden muss, um die Funktionsfähigkeit des Vorbehaltsnetzes zu erhalten.

Parallel zu dem Vorbehaltsstraßennetz wurden die Zonengeschwindigkeitsbereiche (Tempo 30-Zonen) auf der Grundlage § 45 Abs. 1c StVO entwickelt. Die Tempo 30-Zonen sind überwiegend Wohnbereiche, die vom gebietsfremden Durchgangsverkehr weitgehend freigehalten werden sollen. Die Abgrenzung der Zonengeschwindigkeitsbereiche ist mit dem Nahverkehrsunternehmen abgestimmt, um die Beeinträchtigung des Buslinienverkehrs durch Fahrzeitverlängerungen zu minimieren.

Die für das nachgeordnete Straßennetz zuständigen Bezirksvertretungen haben diesem Konzept zugestimmt, das inzwischen zu über 90 % umgesetzt ist.

Kennzeichen der Vorbehaltsstraßen

Die Straßen des Vorbehaltsnetzes haben überwiegend eine „Transportfunktion“. Zur Erfüllung dieser Aufgabe sind sie in der Regel entsprechend den Standards der einschlägigen Richtlinien hinsichtlich der Straßenbreite, des Lichtraumprofils, der Tragfähigkeit des Unterbaus und der Brücken sowie mit Gehwegen im angebauten Bereich ausgebaut. Die Kreuzungen sind – soweit erforderlich – mit Lichtsignalanlagen und Abbiegespuren versehen. Für Fußgänger sind Querungshilfen eingerichtet und teilweise durch Lichtzeichenanlagen gesichert. Hierdurch werden Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Vorbehaltsstraßennetzes gewährleistet.

Die Gesamtlänge des Bochumer Straßennetzes beträgt ca. 1.100 km. Das vorhandene Vorbehaltsstraßennetz hat eine Länge ca. 450 km, davon sind ca. 320 km Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Über dieses innerstädtische Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßennetz werden ca. 80 % des täglichen Verkehrsaufkommens im Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr von ca. 650.000 Kfz-Fahrten pro Werktag abgewickelt. Hinzu kommt noch der Durchgangsverkehr mit ca. 130.000 Kfz-Fahrten pro Werktag, der überwiegend über das Autobahnnetz verläuft.

Die Funktionalität des vorhandenen Vorbehaltsstraßennetzes wurde 2011 anhand dieser Kriterien überprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass sich die Funktionen dieser Straßen sowie des Netzzusammenhangs nicht geändert haben. Durch Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr wurde nur die Kortumstraße zwischen Bergstraße und Nordring aus dem Vorbehaltsstraßennetz nach dem Rückbau herausgenommen. Nicht weiterverfolgt wird die Verbindung „Schmaler Hellweg“ zwischen Castroper Hellweg und Dietrich-Benking-Straße.

Das Vorbehaltsstraßennetz ist daher weiterhin Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Bochum für die funktionsgerechte und sichere Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs.

Kriterien für Verkehrsbeschränkungen

Kriterien für die Festlegung der maximal zulässigen Geschwindigkeit im innerörtlichen Straßennetz sowie von weiteren Verkehrsbeschränkungen der Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen werden durch die Straßenverkehrsordnung vorgegeben.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen [...] nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können.“

Durch diese Definition der StVO sowie die Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird die Funktion des Vorbehaltsstraßennetzes zur Abwicklung der überörtlichen, gemeindeverbindenden und lokalen verkehrswichtigen Straßen als vorfahrtberechtigte Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen (Vorbehaltsstraßen) festgelegt. Diese sollen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entsprechend § 3 Abs. 3 StVO innerhalb geschlossener Ortschaften mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden können.

In Ausnahmefällen können

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- an Unfallhäufungspunkten,
- an allgemeinen Gefahrenstellen (Kurven, außerordentlichen Straßenschäden, etc.),
- zum Schutz von Schulwegen und
- zum Schutz von Krankenhäusern und Pflegeheimen.

Verkehrsbeschränkungen (Geschwindigkeitsreduzierungen, Verkehrsverbote oder Umleitungen) angeordnet werden.

Darüber hinaus kann die Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage des § 45 Abs. 1b (5) StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehrsbeschränkungen erlassen, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belastungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können. Verkehrsbeschränkungen können jedoch nur dann angeordnet werden, wenn Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) überschritten werden.

Wirkung von Verkehrsbeschränkungen

Schwerpunkte der Lärmbelastung und Luftbelastung liegen überwiegend im Bereich des Vorbehaltsstraßennetzes, da dort die stärksten Verkehrsbelastungen auftreten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h bringt in der Regel eine Reduzierung der Lärmemissionen von 2,5 dB(A). Die Hörschwelle, bei der ein Unterschied in der Lärmimmission bemerkt wird, liegt bei 3 dB(A). Daher ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf Streckenabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes als Einzelmaßnahme nicht geeignet, die Lärmbelastung der Anwohner merkbar zu reduzieren.

Luftschadstoffimmissionen werden hingegen durch eine Geschwindigkeitsminderung nicht reduziert.

Die Reduzierung des Fahrzeugverkehrs und damit eine Entlastung würde nur durch eine Verlagerung von Verkehrsanteilen in die zur Zeit weniger stark belasteten Straßen – überwiegend Wohngebietsstraßen – erreicht werden können. Eine weiträumige Verlagerung von Verkehrsmengen, insbesondere des Schwerverkehrs (Beispiel ist hier die Verlagerung von Lkw-Durchgangsverkehr von der Herner Straße zwischen A 40 und A 43 (Maut-Umgehungsstrecke) auf die Autobahnen.) kann nur in diesem Einzelfall erreicht werden. In der Regel wird durch Fahrverbote für den Schwerverkehr – ganztägig oder zeitlich befristet – die Verkehrsmenge auf parallel führende Straßenabschnitte verlagert bzw. verdrängt.

Es ist jedoch nicht Ziel, den Kfz-Verkehr, insbesondere den Lkw-Verkehr in die Wohngebietsstraßen zu verlagern. Durch eine solche Maßnahme würden voraussichtlich zwar die Grenzwerte für Lärm- und Luftschadstoffe an der unmittelbar betroffenen (Wohn-)Bebauung der Vorbehaltsstraßen eingehalten werden können, gleichzeitig werden jedoch die Bereiche zusätzlich belastet, in die der Verkehr verdrängt wurde. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass durch Umwegfahrten die Gesamtbelastung des Raumes erhöht wird.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgen detaillierte Untersuchungen und Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der Lärmimmissionen in den Belastungsschwerpunkten.

Feuerwehr und Rettungsdienste erwarten bei Veränderungen des Vorbehaltsstraßennetzes zwangsläufig Veränderungen der Versorgungsqualität. Eine pauschale Beurteilung kann jedoch nicht vorgenommen werden, da die Interventionszeiten nicht allein von Geschwindigkeitsbegrenzungen abhängig sind. Daher ist bei geplanten Veränderungen stets eine individuelle Analyse erforderlich, da neben der Bewertung der neuen Situation auch verschiedene Alternativen zur Disposition von Einsatzfahrzeugen zu betrachten sind. Dieses kann auch Anfahrproben unter bestimmten Frequentierungsbedingungen erforderlich machen.

Aus Sicht der IHK hat die weitgehend uneingeschränkte Befahrbarkeit des Vorbehaltsstraßennetzes für den Wirtschaftsverkehr eine hohe Bedeutung. Sie hebt die Vitalfunktion des Güterverkehrs hervor und erinnert an die bereits bestehenden Einschränkungen durch Umweltzonen, Nachtfahrverbote, etc., die zu erheblichen Belastungen des innerstädtischen Handels sowie der Transportunternehmen führen. Aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses spricht sich die IHK nachdrücklich gegen zusätzliche Beschränkungen im Vorbehaltsstraßennetz aus.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass der Linienbusverkehr durch zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Straßen, die der ÖPNV befährt, teilweise erheblich betroffen wird. Aufgrund des höheren Fahrzeitbedarfs können bestehende Fahrpläne nicht mehr eingehalten werden, Anschlüsse und Umsteigebeziehungen gehen verloren und die Reisezeit der Fahrgäste verlängert sich. Damit wird die Attraktivität des ÖPNV verschlechtert, was zur Abwanderung von Fahrgästen und Einnahmeverlusten führt. Zur Aufrechterhaltung des Angebots müssten teilweise zusätzliche Busse mit entsprechenden Zusatzkosten eingesetzt werden. Der Verlauf der Buslinien ist im Nahverkehrsplan festgelegt und vom Rat beschlossen. Darüber hinaus besteht eine Finanzierungsvereinbarung der Stadt Bochum mit der Bogestra, die den Zuschussbedarf des ÖPNV deckelt, so dass kein Spielraum für eine Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots bleibt.

Die Bogestra legt daher größten Wert darauf, dass der Busverkehr durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Vorbehaltsstraßennetz keine zusätzlichen Fahrzeit- und Attraktivitätsverluste erleidet und der Linienbusverkehr von den Beschränkungen ausgenommen wird.

Radverkehr im Vorbehaltsstraßennetz

Das Radverkehrsnetz unterscheidet ein „Alltagsnetz“, das überwiegend im Nahbereich der Wohnung für Wege zur Ausbildung, zur Arbeitsstelle, zum Einkaufen und für Besorgungen täglich/häufig genutzt wird, und ein „Freizeitnetz“, das überwiegend der Erholung und dem Tourismus dient.

Für den Alltagsverkehr verlaufen die Routen meist im Zuge der Vorbehaltsstraßen, um direkte Verbindungen zu gewährleisten. Zur sicheren Führung des Radverkehrs sind dort straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt. Im Bestand von ca. 100 km benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen gibt es allerdings noch Lücken im Zuge von Hauptverkehrsstraßen, die sukzessive im Zusammenhang mit Straßenerneuerung und -umbauten geschlossen werden sollen. Soweit möglich sind bereits jetzt zusätzliche Radfahrverbindungen parallel zu den Hauptverkehrsstraßen in verkehrssamen/-beruhigten Bereichen ausgewiesen, in denen prinzipiell keine separaten Radverkehrsanlagen vorgesehen werden.

Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses am 10.11.2011

Der Haupt- und Finanzausschuss spricht sich grundsätzlich für die Beibehaltung des im Jahr 2004 beschlossenen Vorbehaltsnetzes sowie bisheriger Geschwindigkeitsregelungen aus.

Zur Bewertung, ob Geschwindigkeitsreduzierungen oder andere Regelungen auf Vorbehaltsstraßen erforderlich sind, haben Politik und Verwaltung bislang im Wesentlichen zwei Kriterien herangezogen: die Schulwegsicherung und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Der Haupt- und Finanzausschuss fügt diesen beiden Kriterien nun als drittes den Lärmschutz hinzu.

Zur Reduzierung der 137 Lärmschwerpunkte, die durch den Straßenverkehr verursacht werden (1. Stufe der Lärmkartierung im strategischen Lärmaktionsplan: Belastungen > 70 dB(A) bzw. > 60 dB(A) nachts), beauftragt der Haupt- und Finanzausschuss die Verwaltung, anhand einer Prioritätenliste Vorschläge für erste Maßnahmen zur Lärmreduzierung an den Lärmschwerpunkten zu erarbeiten und dem zuständigen Fachausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen. Dies können im Einzelfall Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Vorbehaltsstraßen sein sowie die verstärkte kommunale Überwachung (insbesondere an den Unfallschwerpunkten) bestehender Tempo-50-Regelungen, Sanierungsmaßnahmen mit Flüsterasphalt oder andere Maßnahmen der Straßenumgestaltung.

Die Belange des ÖPNV sind bei Vorschlägen zur Einschränkung von Geschwindigkeiten auf den Vorbehaltsstraßen zu beachten.

Zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten spricht sich der Ausschuss für eine bundeseinheitliche Regelung zur Begrenzung der innerörtlichen Geschwindigkeit auf Tempo 30 aus. Nur eine einheitliche Regelung führt insbesondere in den Ballungsräumen zu den von einer Geschwindigkeitsbegrenzung erwarteten positiven Wirkungen (Klimaschutz, Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Vermeiden von Verkehrsverdrängungseffekten in Wohnstraßen, etc.). Ein isoliertes Vorgehen einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen Straßen in nur einer Stadt stößt dagegen auf Akzeptanzprobleme bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern, bewirkt gegebenenfalls Wettbewerbsnachteile der örtlichen Wirtschaft und führt zu einem Überwachungsaufwand, der von den Verkehrsaufsichtsbehörden nicht zu leisten ist.

STADT BOCHUM

Mobilitätskonzept 2010: Individualverkehr

Bearbeitungsstand Juli 2011



LEGENDE

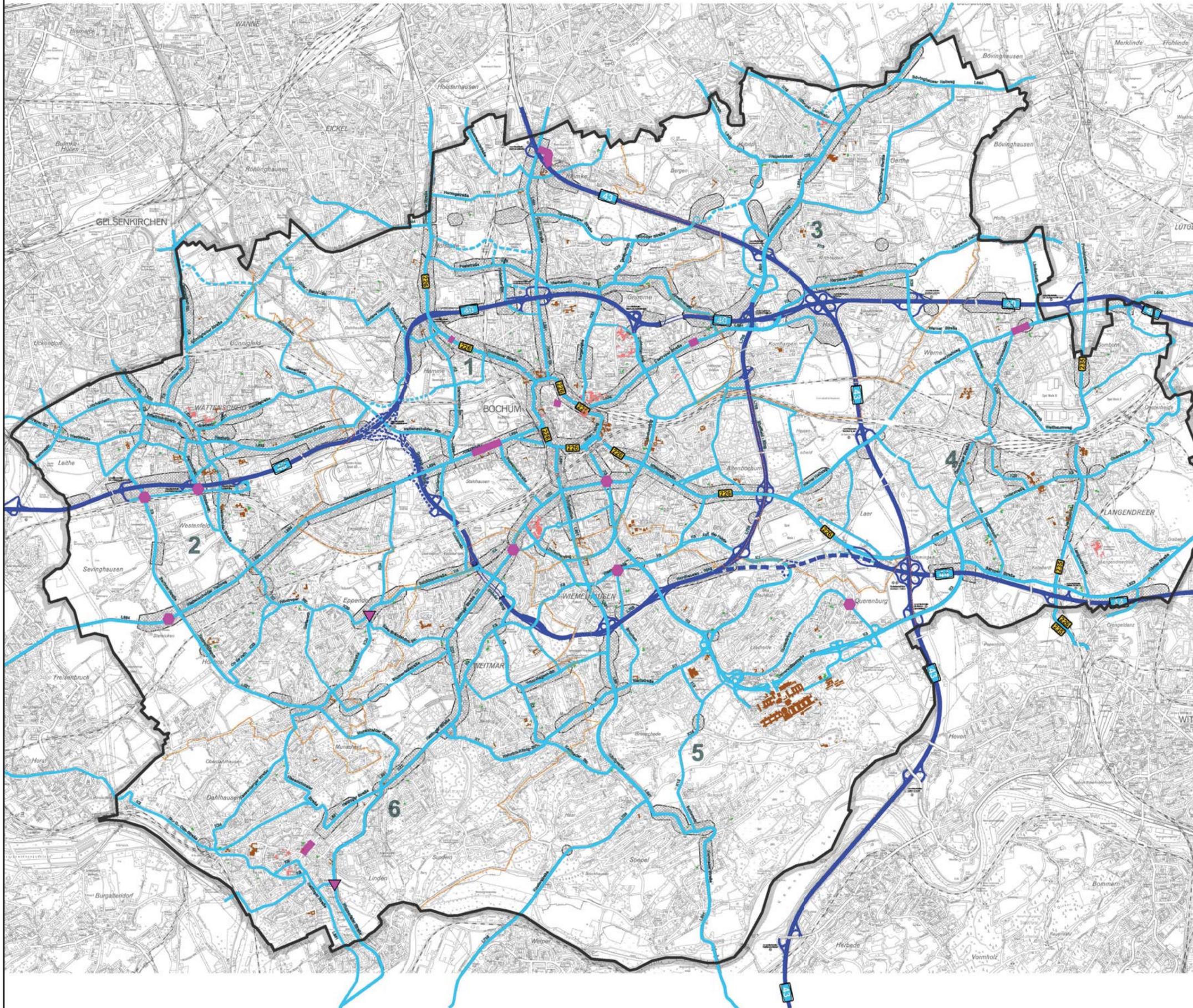
- Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen
- Verkehrsstraßen
- geplante Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen
- geplante Verkehrsstraßen
- Bezirksgrenzen



M 1:20.000

Beschluss:
Haupt- und Finanzausschuss 21.01.04

1. Änderung: Herausnahme Kortumstraße
2. Änderung: Herausnahme "Schmaler Hellweg"
3. Änderung: Abstufung der B51 ab 01.01.10



Vorbehaltsstraßennetz

- Lärmschwerpunkte - Straße ($L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$)
(1. Stufe Lärmkartierung)

- Unfallschwerpunkte

Zeichenerklärung

Allgemeine Objekte

- Stadtgrenze
- - - - - Bezirksgrenze

Vorbehaltsstraßennetz

- Autobahnen o. autobahnähnliche Straßen
- ■ geplante Autobahnen o. autobahnähnliche Straßen
- Verkehrsstraßen
- ■ geplante Verkehrsstraßen

Gebäude

- Schule / Hochschule
- Kindergarten
- Krankenhaus

■ Lärmschwerpunkte Straße (L_{Night})

- ◆ Unfallschwerpunkte, abgeschlossen
- ▼ Unfallschwerpunkte, aktuell
- Unfallabschnitt, abgeschlossen



Maßstab 1:20000

0 250 500 1000
m

Karten Nr.

HS-Unfall
Str- L_{Night}

Stadt Bochum

BAUVERWALTUNG
STADTPLANUNGS- UND BAUORDNUNGSAMT
ABT. VERKEHRSPLANUNG

Bochum,
im Oktober 2011

Bearbeiter:
Dipl. Geogr. A. Schöller

Mobilitätskonzept 2020

Radverkehrsnetz Bochum

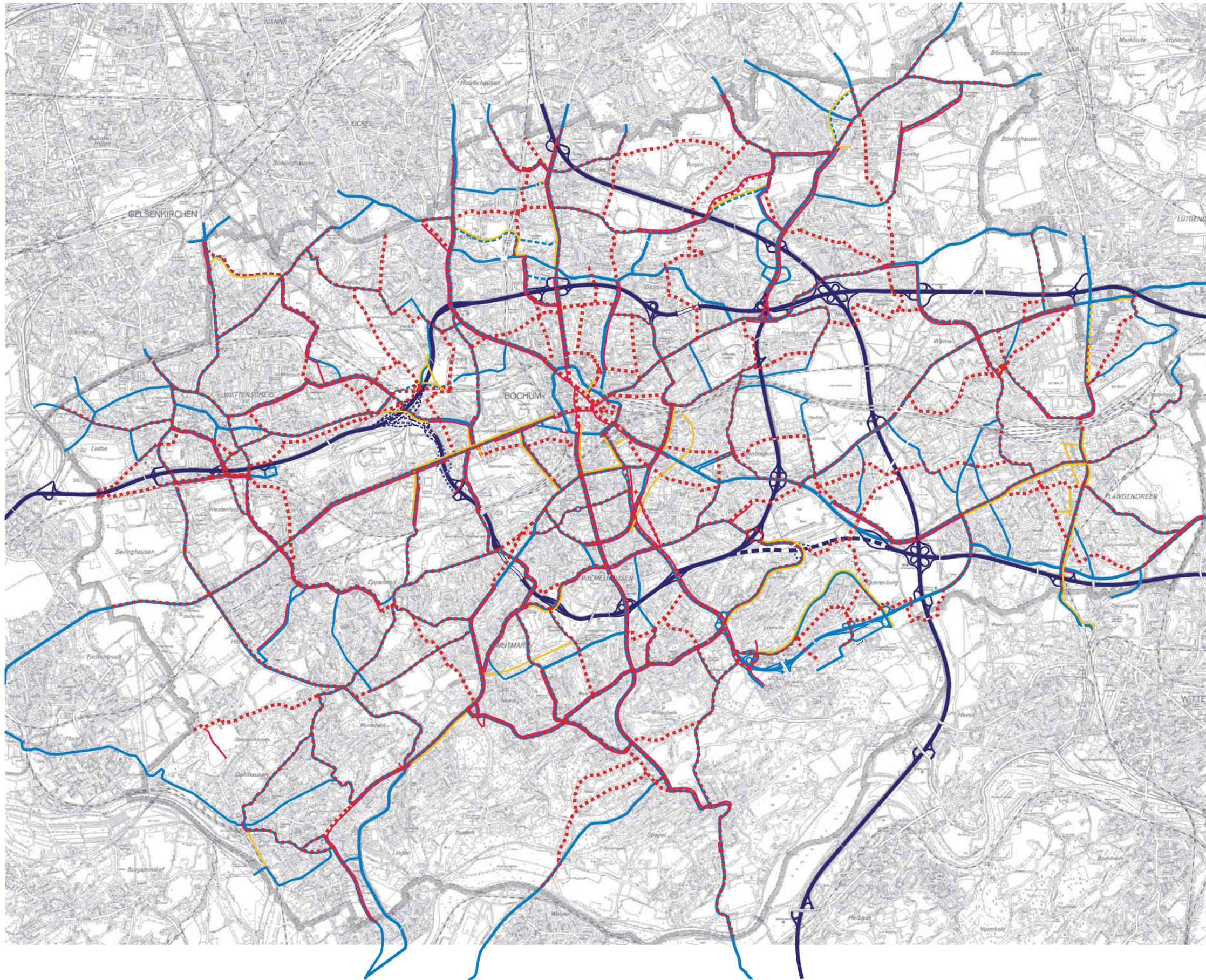
- Radverkehr an Hauptverkehrsstraße
- Bestand / Planung Radverkehrswege

Radverkehrsnetz

-  Alltagsnetz / Landesradwegenetz (Netzzusammenhänge neben Hauptverkehrsstraßen)
-  Radverkehrswege Bestand
-  Radverkehrswege Planung

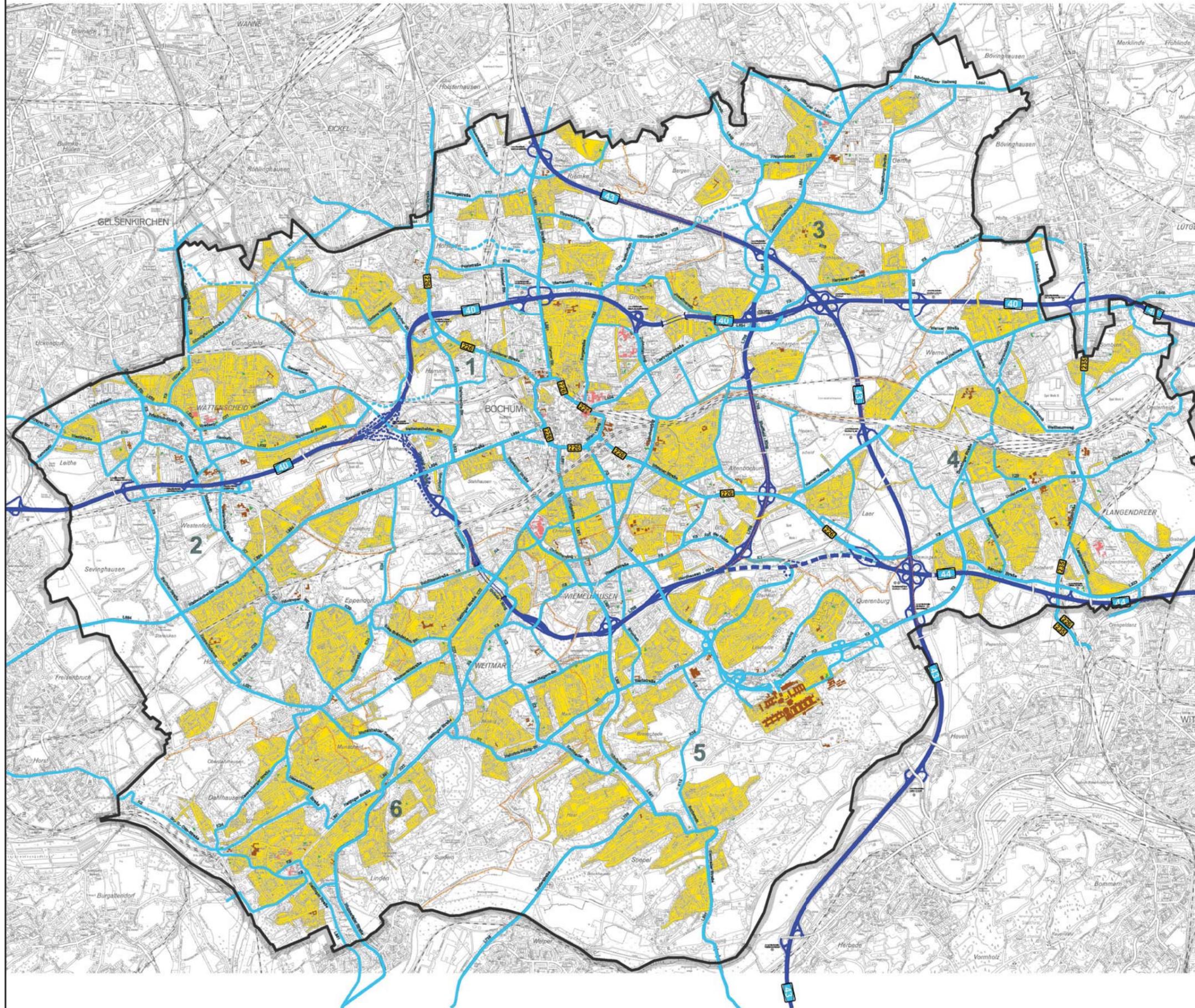
Vorbehaltensnetz motorisierter Verkehr

-  Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen
-  Verkehrsstraßen
-  Geplante Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen
-  Gepl. Verkehrsstraßen



Maßstab 1:20000
0 250 500 1000
m

Mobilitätskonzept 2020



Vorbehaltsstraßennetz

- Tempo-30 Zonen

Zeichenerklärung

Allgemeine Objekte

- Stadtgrenze
- - - - - Bezirksgrenze

Vorbehaltsstraßennetz

- Autobahnen o. autobahnähnliche Straßen
- ■ geplante Autobahnen o. autobahnähnliche Straßen
- Verkehrsstraßen
- ■ geplante Verkehrsstraßen

Gebäude

- Schule / Hochschule
- Kindergarten
- Krankenhaus
- Tempo-30 Zonen



Maßstab 1:20000
0 250 500 1000
m

Karten Nr.

Tempo-30-Zonen

Stadt Bochum
BAUVERWALTUNG
STADTPLANUNGS- UND BAUORDNUNGSAMT
ABT. VERKEHRSPLANUNG

Bochum,
im Oktober 2011

Bearbeiter:
Dipl. Geogr. A. Schöller

8.2 Cityradialen Bochum

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Kurzbeschreibung

2004 wurde eine Rahmenplanung für die acht Einfallstraßen erarbeitet. Sie enthält Anforderungen und Leitlinien für die Aufteilung und Gestaltung der Straßenräume sowie für die angrenzende Bebauung.

Historie

2004 Konzept
2006 Sachstandsbericht

Verbindlichkeit

Mitteilungen
15.07.2004 Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
21.03.2006 Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Daueraufgabe Projekt

Fortschreibung

ca. alle _ Jahre kontinuierlich keine

Planungsstand

abgeschlossen, kontinuierliche Umsetzung erforderlich

Bemerkung/Sonstiges

Cityradialen Bochum

zur Diskussion:
Kurzdokumentation der Rahmenplanung





Anlass und Ziel

Vorwort

Das verkehrliche Leitbild der Stadt Bochum basiert auf dem radial-konzentrischen System der Einfallstraßen sowie dem Innen- und Außenring. Wichtige kulturelle, wirtschaftliche und infrastrukturelle Einrichtungen sind von jeher entlang der Radialen oder in ihrem unmittelbaren Umfeld zu finden.

Um ihre Funktion in vollem Umfang erfüllen zu können, müssen die Radialen auch eine ihrer stadträumlichen Bedeutung entsprechende Gestaltungsqualität aufweisen. Unter dem übergreifenden Thema der Empfangskultur soll Besuchern wie Bewohnern ein attraktiver Eingangsraum zur Stadt vermittelt werden.

Vielfältige kleinteilige Maßnahmen können die Lebens- und Aufenthaltsqualität an diesen Straßen erhöhen. Die beauftragten Büros, Planquadrat sowie scheuven + wachen aus Dortmund, zeigen aufbauend auf Bestandsanalysen und vorliegenden Planungen Bau- und Gestaltungspotenziale auf, die mit unterschiedlichen Zeithorizonten genutzt werden können. Die Strukturen der verschiedenen Straßen erfordern differenzierte Strategien für die künftige Gestaltung. Der vorliegende Entwurf soll zur Diskussion anregen, deren Ergebnisse in die weitere Bearbeitung einfließen. Die endgültige Rahmenplanung kann ein Planungsinstrument darstellen, das sowohl für öffentliche als auch private Investitionsentscheidungen Kriterien der Stadtentwicklung im Bereich der Cityradialen formuliert.

Martin zur Nedden, Stadtbaurat

Bedeutung der Cityradialen

Die Cityradialen erfüllen eine wichtige verkehrliche Funktion als Zubringer zur Innenstadt, wo Arbeitsplätze, Einzelhandel und öffentliche Verwaltungen konzentriert sind. Besuchern der Stadt vermitteln die Radialstraßen als Haupteingangs- und Zufahrtsbereiche den ersten und oftmals den entscheidenden Eindruck der Stadt. Sie prägen damit die Erinnerung an eine Stadt und das Image von Bochum. Nicht zuletzt konzentrieren sich entlang dieser Straßen wichtige Versorgungsangebote für die angrenzenden Stadtquartiere. An den Radialstraßen wird gewohnt und gearbeitet. Neben ihrer herausragenden gesamtstädtischen Bedeutung sind die Radialstraßen damit auch immer Elemente des Stadtgefüges und Teile des alltäglichen Lebens in einer Stadt.

Die Entwicklung der Cityradialen in Bochum muss sich daher immer daran messen lassen, wie die differenzierten Anforderungen an Funktionalität, Gestaltungsqualität und Alltagstauglichkeit miteinander vernetzt werden.

Anlass und Aufgabe

Konzentrierte sich die Bochumer Stadtentwicklung in den vergangenen Jahren auf den Innenstadtbereich, so geraten nunmehr die Radialstraßen als wichtige Zufahrtsbereiche zur City ins planerische Blickfeld. Den Anlass bietet der fortschreitende Ausbau des Stadtbahnnetzes, im Zuge dessen die oberirdischen Trassen der innerstädtischen Fahrstrecken weitgehend beseitigt und durch Tunnelösungen ersetzt werden. Dies eröffnet neue Gestaltungsspielräume im Straßenprofil und im öffentlichen Raum. Ziel der Rahmenplanung für die bedeutenden Cityradialen ist:

- die Charakteristika der einzelnen Straßen und ihrer jeweiligen Abschnitte deutlicher als bislang herauszuarbeiten
- Anforderungen an die Qualität des Straßenraumes zu definieren



Gesamtbetrachtung

- die Verknüpfung mit der umgebenden Stadtstruktur herzustellen
- Leitlinien für die Gestaltung aufzustellen
- Entwürfe und Strategien für den Umgang mit besonderen Orten zu profilieren

Regeln zur Entwicklung der Cityradialen

Übergeordnete Gestaltungsprinzipien sollen dem heterogenen Straßencharakter der Cityradialen zu einem einheitlicheren Erscheinungsbild, zu mehr Prägnanz und zu höherer Gebrauchsqualität verhelfen. Dazu zählen:

- die Pflege, der Ausbau und die Ergänzung der Baumreihen
- die Etablierung einheitlicher Standards in der Gestaltung der Oberflächen und in der Möblierung der öffentlichen Räume
- die Umsetzung des KunstLichtTor-Konzeptes
- die ambitionierte Gestaltung der U-Bahnzugänge und der Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs
- das Entfrachten des öffentlichen Raumes von überflüssigem Mobiliar
- die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes

Neben den allgemeinen Prinzipien sollen differenzierte gestalterische Leitlinien dazu beitragen, die spezifischen Charaktere der Straße zu profilieren. Dabei lassen sich drei Typen unterscheiden:

Typ A Die alten Chausseen wie die Wittener Straße und die Hattinger Straße, entlang derer sich über 150 Jahre das Stadtwachstum vollzogen hat, weisen eine stark verknüpfte Randstruktur auf. Es gibt zahlreiche Querbezüge zu den angrenzenden Stadtquartieren und Freiräumen. Diese Radialen lassen sich in unterschiedliche städtebaulich, freiräumlich oder funktional definierte Abschnitte einteilen, für die jeweils individuelle Entwicklungsleitlinien formuliert werden.

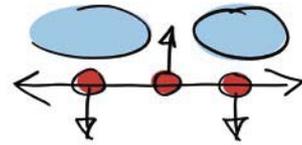
Typ B Königsallee und Universitätsstraße als „geplante Straßen“, die nach einheitlichen Prinzipien angelegt wurden und die auf unterschiedlichste Weise den Wandel von Leitbildern im Städtebau dokumentieren. Über die Formulierung von Leitthemen will die Rahmenplanung dazu beitragen, den jeweiligen Duktus dieser Straßen zu schärfen.

Typ C An der Alleestraße und der Castroper Straße, die auf ehemalige Landstraßen zurückgehen, entwickelten sich Standorte der Industrie. Im Laufe der Zeit haben sich neue Großstrukturen im Bereich der Freizeit- und Kulturnutzung (z.B. Jahrhunderthalle, Ruhrstadion) etabliert. Für die von starken Kontrasten geprägten Straßenzüge werden kreative Gestaltungsprinzipien und Detaillösungen entwickelt.

Sowohl aus funktionaler als auch aus stadtstruktureller Sicht sind zudem sechs markante Schwerpunkt- oder Interventionsbereiche auszumachen, die Gegenstand von detaillierten Betrachtungen und Entwürfen sind:

- Hauptbahnhof und Ferdinandstraße als Tor zur Stadt wie zum öffentlichen Personenverkehr
- Die Kreuzung Hattinger Straße / Königsallee mit dem Schauspielhaus als wichtiger kultureller Ort
- Der Knoten Universitätsstraße / Oskar-Hoffmann-Straße mit dem Rundbunker als markante Stadtmarke
- Das ehemalige Depot an der Wittener Straße, mit der Kreuzung Lohring / Steinring und den dort vorhandenen Entwicklungspotenzialen für einen innerstädtischen Wohnungsbau
- Der Kreuzungsbereich Alleestraße / Rottstraße als Verbindung zwischen Innenstadt und Westpark
- Der Kreuzungsbereich Stadionring / Castroper Straße als Entwicklungsraum zur Einbindung und Integration der Großstrukturen

Alleestraße



Bunte Ruhrgebietsvielfalt: von Subkultur bis Hochkultur!
Die Alleestraße ist eine im Umbruch befindliche Straße. Momentan vorhandene Brachflächen geben Freiraum für neue Entwicklungen im Stadtraum.

1 Allee-Auftakt

Die Anhöhe des Kreuzungsbereichs Alleestraße / Kohlenstraße bildet den Auftakt für die Cityradiale Alleestraße. Übersicht und Klarheit stehen hier, im Zufahrtbereich zur Innenstadt, als Leitprinzip.

- Baumbestand zur Raumkante entwickeln

2 Grüner Tunnel

Großvolumige Industriebauten und ein stattlicher Alleebaumbestand prägen diesen Abschnitt.

- Der Alleecharakter ist zu erhalten und auszubauen
- Die denkmalgeschützte Baustruktur ist an dieser Straße präsent zu halten

3 Colosseum / Westpark

Geschlossene Straßenrandbebauung auf der einen, unbebaute und ungepflegte Flächen auf der anderen Straßenseite bilden das Spannungsfeld in diesem Straßenabschnitt.

- Straße abschnittsweise durch Bebauung fassen
- Dem Colosseum einen Vorplatz geben
- Aufgänge zum Westpark akzentuieren

4 Übergang zum Westpark

Die zurückspringende Blockrandbebauung und die massiven Stützwände des Bochumer Vereins bilden die räumliche Kanten dieses Straßenabschnittes.

- Gestaltung des Platzes am Kreuzungspunkt Rottstraße / Alleestraße als Auftakt und Anbindung an den Westpark und die Jahrhunderthalle

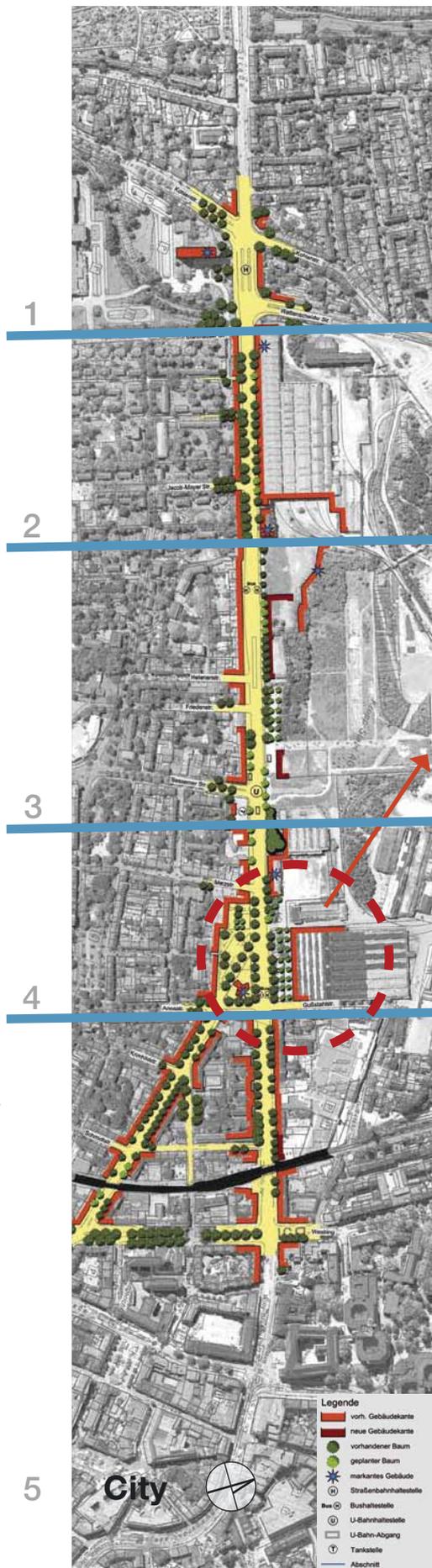
5 Wege zum Bermuda 3 Eck / City

Die Alleestraße präsentiert sich als City-, Wohn- und Geschäftslage. Als städtebauliche Besonderheit ist die eingeschossige Ladenzeile, die sich zwischen den Wohnzeilen einspannt, hervor zu heben.

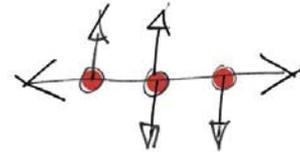
- Umgestaltung des Bahnhofs Bochum-West für eine bessere Erreichbarkeit
- Erhalt der Mischung von Wohnen und Einzelhandel
- Realisierung KunstLichtTor 4

Die Rottstraße bildet die direkte Verbindung von Hauptbahnhof und Bermuda 3 Eck zum Westpark. Zur Attraktivierung der fußläufigen Verbindung wird eine Umgestaltung der Straße vorgeschlagen.

- Planung von angemessenen Rad- und Fußwegen
- Realisierung KunstLichtTor 3



Dorstener Straße



Die Dorstener Straße ist eine belebte und eigenständige Wohn- und Geschäftsstraße mit Vorstadtcharakter. Der alte Baumbestand und die durchgehende Straßenbahnlinie prägen das Erscheinungsbild. Die Nahversorgungszentren der angrenzenden Wohngebiete liegen direkt an der Dorstener Straße.

1 Grüner Kreuzungsbereich

Der weite und offene Kreuzungsbereich Dorstener Straße / A40 bildet den Charakter des Abschnitts. Eine gute Übersichtlichkeit und Klarheit in der Gliederung des Straßenraumes ist Grundstein für die Orientierung.

- Bäume und Baumgruppen als Raumkante ausbilden, pflegen und ergänzen

2 Stadtteilstraße Hamme

Die Dorstener Straße ist in diesem Bereich der Nahversorgungspunkt vom Stadtteil Bochum-Hamme. Eine hohe Alltagstauglichkeit muss gewährleistet werden.

- Instandsetzung markanter Gebäude
- Umnutzung und Neugestaltung des Kreuzungspunktes Dorstener Straße / Feldsieper Straße

3 Städtisches Wohnen

In diesem Abschnitt zeigt sich die Dorstener Straße als Wohnstraße mit städtischem Charakter. Der S-Bahnanschluss Bochum-Hamme übernimmt für diesen Stadtteil die regionale Anbindung.

- Ausbildung einer straßenbegleitenden Bebauung unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen
- Erreichbarkeit des Bahnhofs Hamme verbessern

4 Stadtteilstraße

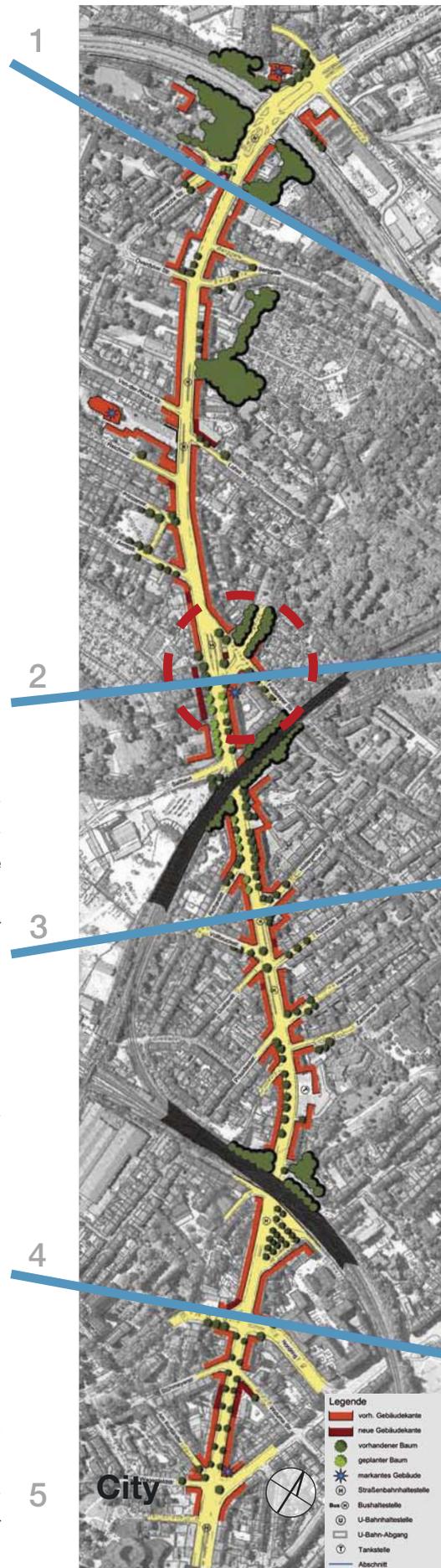
Hier zeigt sich die Dorstener Straße als innenstadtnahe Wohn- und Nahversorgungsstraße. Diesen Charakter gilt es zu wahren und zu unterstützen.

- Werbetafeln sind rückzubauen
- Reduzierung von Pollern und Geländern auf ein benötigtes Minimum
- Platzflächen durch einheitlichen Belag absetzen
- Realisierung KunstLichtTor 7

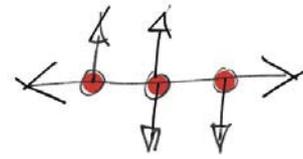
5 Innenstadt

Den Charakter als City-Wohn- und Geschäftsstraße gilt es zu fördern und zu erhalten.

- Ausbildung der Straßenkante unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen im vorhandenen Charakter einer City-Wohn- und Geschäftsstraße



Herner Straße



Die Herner Straße ist die direkte Anbindung von der A40 zur Bochumer Innenstadt. Ihr Erscheinungsbild ist das einer klar gegliederten und übersichtlichen City-Zufahrtsstraße mit einer Mischung von Wohngebäuden und Ladenlokalen. Mit dem Deutschen-Bergbau-Museum weist die Herner Straße einen überregional bekannten Anziehungspunkt auf.

1 Stadt - Auftakt

Dieser Bereich der Herner Straße ist sehr übersichtlich und funktional angelegt. Die A40 verläuft über der Herner Straße und bildet einen wichtigen Anknüpfungspunkt an die Region. Der Abschnittscharakter ist als freundlicher, übersichtlich und funktional gestalteter Eingangsbereich zu erhalten.

- Markierung des Stadteingangs durch eine Skulptur
- Erarbeitung eines einheitlichen Gestaltungsprinzips für Werbeanlagen der ansässigen autobezogenen Einrichtungen

2 Empfangskorridor

Dieser Abschnitt hat den Charakter einer städtischen Wohn- und Geschäftsstraße. Aufgrund ihres geraden Verlaufs, ihrer geschlossenen straßenbegleitenden Bebauung und ihrer Übersichtlichkeit hat die Straße den Eindruck eines Empfangskorridors. Die Ladenlokale weisen eine Mischung aus Restaurants/Gaststätten, kleineren Fachgeschäften, verschiedenen Dienstleistern sowie Drogerien und kleineren Discountern auf. Diese Mischung ist zu erhalten und auszubauen.

- Ausbildung der Straßenkante unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen
- Klare Zonierungen der Vorflächen

3 Deutsches-Bergbau-Museum

Das Deutsche-Bergbau-Museum mit seiner großzügigen Grünfläche und dem alten Baumbestand prägt diesen repräsentativen Abschnitt. Die Stahlbrücke der Eisenbahn bildet das Eingangstor zur City.

- Realisierung KunstLichtTor 8
- Überdachung der U-Bahnhaltestelle Deutsches-Bergbau-Museum
- Entfernung großformatiger Werbeanlagen

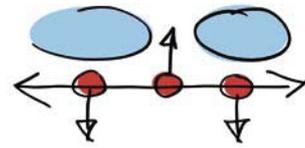
4 Innenstadt

Die Dorstener Straße ist in diesem Abschnitt eine City-Wohn- und Geschäftsstraße, mit einer Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen. Diese Mischung ist zu erhalten.

- Schließung der Baulücke am Kreuzungsbereich Nordring unter Einhaltung der vorhandenen Baufluchten



Castroper Straße



Die Straße gliedert sich in drei sehr unterschiedliche Teilbereiche: Quartiersstraße, Erschließungen der anliegenden Großstrukturen (Stadion, Stahlwerk) und City-Eingangsbereich mit Wohnbebauung, Kultureinrichtungen und Läden. Die Nutzungsmischung entlang dieser Straße ist sehr breit gefächert.

1 Stadtteilstraße

Die Castroper Straße ist im ersten Abschnitt eine belebte Wohn- und Geschäftsstraße. Zwei Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkte dienen der Versorgung des Stadtteils. Die Straße ist auf ihrer nördlichen Seite geprägt von einer überwiegend geschlossenen Straßenrandbebauung mit alten Baumbeständen. Die südliche Seite weist Lücken in der Straßenrandbebauung auf. Durch die künftig geänderte Erschließung des anliegenden Stahlwerks wird der Schwerlastverkehr nicht mehr über die Castroper Straße geführt. Dies führt zu einer Verbesserung der Alltagstauglichkeit und der Wohnqualität in diesem Abschnitt.

- Vereinheitlichung der Straßenmöblierung
- Erschließung von wohnverträglichen Gewerbeflächen in zweiter Reihe

2 Städtebauliche Großstrukturen

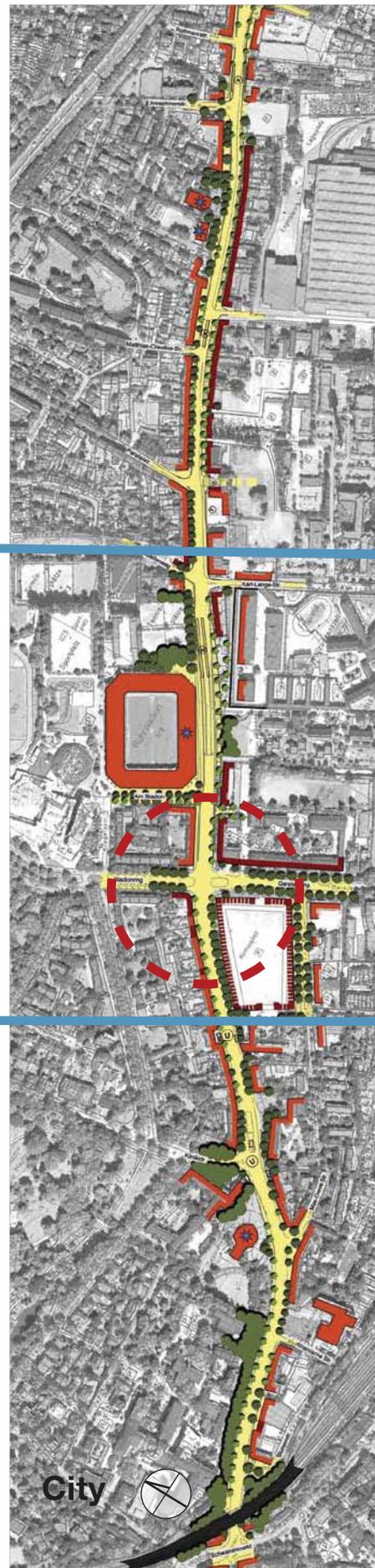
In diesem Straßenabschnitt sind städtebauliche Großstrukturen wie das Ruhrstadium, die Justizvollzugsanstalt, Tennisanlagen, ein Autohaus, die Bereitschaftspolizei und ein Kirmesplatz zu finden. Der öffentliche Raum ist den Nutzungen entsprechend funktional zu gestalten.

- Verschwenkung der Castroper Straße im Bereich des Stadions zur Verbesserung der Eingangssituation
- Planung einer straßenbegleitenden Bebauung, Schließung der Baulücken und Klärung der baulichen Entwicklung der vorhandenen Freiflächen

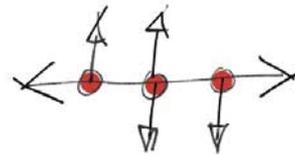
3 Planetarium / City-Einfahrt

In diesem innenstadtnahen Straßenabschnitt wird die Bebauung wieder kleinteiliger. Teilweise sind freistehende Gebäude vorzufinden, es überwiegt jedoch eine geschlossene Straßenrandbebauung. Der alte Baumbestand ist meist nur einseitig vorhanden. Der Straßenabschnitt hat City-Zufahrtscharakter, weil viele Auswärtige die A40-Ausfahrt „Ruhrstadium“ nutzen und über den Stadionring Richtung Innenstadt fahren.

- Vorhande Baumreihe zur Allee ergänzen, Ausbildung eines repräsentativen City-Zufahrtbereiches
- Entwicklung eines Informationssystems für kulturelle Veranstaltungen
- Realisierung KunstLichtTor 5



Wittener Straße



Die Wittener Straße ist eine vom historischen Stadtwachstum geprägte Cityradiale, welche Bochum mit Witten verbindet. Sie lässt sich in mehrere unterschiedliche städtebaulich, freiräumlich oder funktional definierte Abschnitte unterteilen.

1 Autostopp

Tankstellen, Autohändler, Reparaturwerkstätten, Waschanlagen, Parkplätze - der östliche Teil der Wittener Straße wird durch autobezogene Dienstleistungen geprägt.

- Standortprofil zum Thema ‚Autostopp‘ zur gemeinsamen Vermarktung ausbilden
- Gemeinsame Gestaltungslinien für die Präsentation autobezogener Produkte und Dienstleistungen am Straßenrand

2 Stadtteilstraße Altenbochum

Historisch gesehen am Rande von Altenbochum gelegen, erfüllt die Wittener Straße heute zentrale Aufgaben als Versorgungsstandort und als Treffpunkt für den Stadtteil.

- Alltagstauglichkeit und Nahversorgungsfunktion stärken
- Baulücken schließen, Nutzungsmischung erhalten
- Sichtbezüge in die baumgesäumten Seitenstraßen freistellen
- ‚Schaufenster des Quartiers‘ stärken

3 Innerstädtisches Wohnquartier

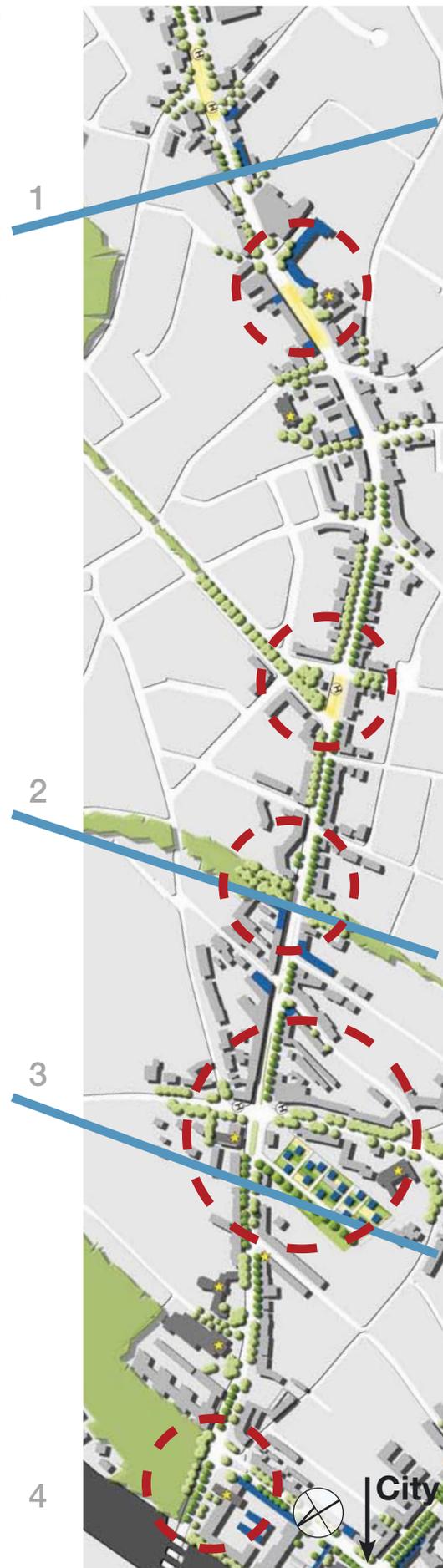
Im Gegensatz zu den gründerzeitlichen Quartiersstraßen präsentiert sich die Wittener Straße als breiter Verkehrsraum mit wenig Grün, heterogener Randbebauung und unattraktiven, teilweise sanierungsbedürftigen Fassaden. Die alte Bahntrasse ist eine stadträumliche Zäsur und bietet zugleich Potenzial zur Anbindung an das städtische Freiraumnetz.

- Entwicklung eines neuen innerstädtischen Wohnquartiers auf der Fläche des Busdepots
- Neues Quartier Depot: Kristallisationspunkte des Stadtlebens schaffen
- Grüne Querung: Fuß- und Radweg auf der Bahntrasse
- Programm zur Fassadengestaltung initiieren

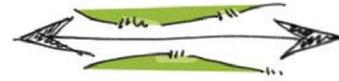
4 Repräsentationsraum

Entlang des innerstädtischen Teils der Wittener Straße haben Hauptpost, die Verwaltung der Aral / Deutschen BP sowie die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie ihren Sitz. Damit kommt der Wittener Straße hier eine bedeutende Repräsentationsfunktion zu.

- Ausbau eines grünen Mittelstreifens
- Repräsentative Verwaltungen und ihre Vorplätze zur Geltung bringen
- Realisierung KunstLichtTor 14



Universitätsstraße



Die Universitätsstraße ist unter den Gesichtspunkten der Optimierung des Verkehrsflusses zur Erschließung des neuen Universitätscampus in den 70er Jahren gebaut worden. Als Pendant zur in die Landschaft eingebundenen Verkehrsstrasse sind die Verwaltungsbauten entlang der Straße als Solitäre entwickelt worden. Dem gegenüber stehen die östlich angrenzenden Stadtquartiere der Vorkriegszeit, welche sich mit breiten Gehsteigen und parallel verlaufenden Erschließungswegen der Dynamik der Universitätsstraße entziehen.

1 Stadtlandschaft

Die dynamische, weitgehend kreuzungsfreie Trassenführung der Universitätsstraße zwischen Waldring und Ruhr-Universität wird von einem dichten grünen Saum begleitet. Vereinzelt erheben sich höhere Solitärbauten als weithin sichtbare Landmarken in der Stadtlandschaft über die Eingrünung.

- Neue Standorte entwickeln zum Thema Wissenschaft, Technik / Hochschule - vorhandenes Standortprofil nutzen
- Freistellung der vorhandenen begleitenden Baumallee

2 Repräsentationsraum

Der charakteristische Hochbunker markiert den Eingang zum inneren Stadtgebiet und bildet eine wichtige Orientierungsmarke. Zahlreiche Verwaltungen sind hier ansässig und nutzen diese repräsentative, innenstadtnahe Adresse.

- Entwicklung einer einheitlichen Gestaltung der Vorflächen und eines einheitlichen Firmenauftritts / Beschilderung
- Einbindung des Bunkers als Präsentations- und Ausstellungsfläche (z.B. der Universität)

3 Stadtzufahrt

Die Zufahrt zur Innenstadt ist durch groß dimensionierte Verkehrs- und Asphaltflächen, fehlende begleitende Begrünung und eine heterogene Randbebauung gekennzeichnet. Identitätsbildend für diesen Straßenabschnitt ist die eindrucksvolle Backsteinfassade des Straßenbahndepots.

- Aufbau einer straßenbegleitenden Baumallee zur Entwicklung eines repräsentativen Stadt- und Straßenraumes
- Realisierung KunstLichtTor 15

4 Ferdinandstraße

Die Ferdinandstraße begrenzt das Bahnhofskarree nach Süden. Hier stoßen die großmaßstäbigen Stadtbausteine des Bahnhofs, der Hauptpost und des Ibis Hotels auf das angrenzende, kleinteilig strukturierte Quartier.

- Ausbildung einer Straßenkante längsseitig der Post unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen zur Ausbildung eines citynahen repräsentativen Stadtraumes
- Umbau des Buddenberg-Platzes



Königsallee



Die Königsallee wurde Anfang des 20. Jahrhunderts nach der Eingemeindung von Wiemelhausen als Prachtstraße ausgebaut. Die orthogonale, hierarchische Ordnungsstruktur des Stadtteils Ehrenfeld spiegelt das typische Muster gründerzeitlicher Stadterweiterungen wider. Die Königsallee stellt im weiteren Verlauf die Anbindung an das Naherholungsgebiet Kernader See her.

1 Vorstadt - Stadteinfahrt

Die Königsallee zeigt hier ihren vorstädtischen Charakter. Die anliegende Bebauung teilt sich zur einen Seite in eine gehobene Einzelhausstruktur, zur anderen Seite in eine repräsentative Verwaltungsbaustruktur. Der Stadtausgang wird von der Topografie geprägt. Böschungen und Stützmauern bilden die direkten Straßenkanten.

- Pflege des vorhandenen Freiraumes
- Thematisierung der Bruchsteinmauern bei Einfriedungen der Grundstücke zum Erhalt des vorhandenen Charakters

2 Rechener Park

Der Rechener Park bildet in diesem Abschnitt beidseitig die Raumkante der Königsallee. Der grüne Mittelstreifen verbreitert sich und eine zweireihige Baumallee mit wechselnden Baumarten kennzeichnet diesen Abschnitt.

- Planung von Querungshilfen am Rechener Park
- Umbau der Recycling-Sammelstellen

3 Stadtstraße

Das Schauspielhaus, einer der kulturellen Höhepunkte Bochums, prägt in diesem Abschnitt die Königsallee. Zusammen mit der langgestreckten Seitenfassade des Gebäudes und den Raumkanten des Hans-Schalla-Platzes und Westfalenplatzes wird hier ein erhaltenswertes 60er-Jahre Ensemble gebildet.

- Thematisierung und Erhalt des 60er-Jahre Ensembles am Schauspielhaus in der Freiraumgestaltung
- Verbindung der beiden Plätze Hans-Schalla-Platz und Westfalenplatz zu einem der anliegenden kulturellen Nutzung entsprechenden Gesamtbild
- Fortführung des grünen Mittelstreifens bis zur City

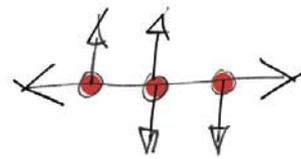
4 Stadtzufahrt / City

Der Eingang zur Innenstadt Bochum und das Ende der Königsallee wird durch die realisierte Installation ‚KunstLichtTor 1‘ von Peter Brdenk und Jürgen LIT Fischer markiert. Hier wechselt die Einfallstraße Königsallee zur innerstädtischen Viktoriastraße, einem Teil des Bochumer Bermuda 3 Ecks.

- Schließung der Baulücken an der Viktoriastraße
- Alltagstauglichkeit für Radfahrer und Fußgänger verbessern



Hattinger Straße



Die Hattinger Straße ist eine historisch gewachsene Straße, die Bochum mit Hattingen verbindet. Die Nahversorgungszentren der Stadtteile liegen direkt an dieser Cityradiale.

1 Weitmarer Chaussee

Die Hattinger Straße zwischen Friederikastraße und Weitmar Mitte erweckt einen großzügigen Eindruck. Der gerade Straßenverlauf wird von doppelten Baumreihen gesäumt und abschnittsweise von parallelen Erschließungswegen begleitet.

- Sichtbezüge ‚Schaufenster des Quartiers‘ stärken und dieses besser an die Straße binden
- Erhalt der charakteristischen Vorgärten, Grundstückseinfriedungen aus Bruchsteinmauern und Parallelerschließungen - Gestaltungsleitlinien formulieren

2 Grünwechsel

Am tiefsten Punkt der Hattinger Straße treffen die Grünbereiche der ehemaligen Radrennbahn und der Kleingartenanlage Bergmannsheil aufeinander.

- Grünbestände pflegen und als Straßenkante ausbauen
- Grüne Übergänge und Freiraumverbindungen sichtbar und nutzbar machen - Querungshilfen anlegen
- Umbau der Recycling-Sammelstellen

3 Bergmannsheil

Aufgrund der bewegten Topografie bilden Natursteinmauern ein charakterprägendes Gestaltungselement. Das Krankenhaus Bergmannsheil und die begleitende Wohnbebauung werden über ein höheres Niveau erschlossen.

- Erhalt der charakteristischen Vorgärten und Mauern - Gestaltungsleitlinien formulieren
- Umbau der Haltestelle Bergmannsheil

4 Ehrenfeld / Theaterviertel

Bei der Neuansbindung der Hattinger Straße an die Königsallee wurden alte Baublöcke geteilt. Im Anschlusspunkt Hattinger Straße wurden Gebäuderückseiten zu Schauseiten und es entstanden platzartige Aufweitungen an den Straßenrändern.

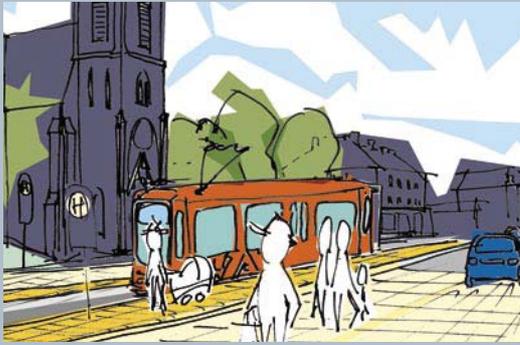
- Umsetzung der Neugestaltung U-Bahnaufgänge
- Anlage eines grünen Mittelstreifens
- Im Bereich Oskar-Hoffmann-Straße und Hans-Ehrenberg-Platz: Änderung der Verkehrsführung

5 Oskar-Hoffmann-Straße

Die Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Schauspielhaus und Straßenbahndepot erfüllt die Funktion einer südlichen Tangente, welche die Radialstraßen verbindet und die Innenstadt umläuft.

- Rückbau von Werbeflächen
- Querbezüge stärken und Freiräume zugänglich gestalten
- Ausbau und Anschluss an das vorhandene Radwegenetz





Wie geht es weiter?

Die Verbesserung der gestalterischen Qualität und der verkehrlichen Situation entlang der Cityradialen ist ein Vorhaben, das eine langfristige Perspektive und ein gemeinsames Vorgehen aller beteiligten Akteure erfordert. Allen voran steht die Stadt Bochum, die in den nächsten Jahren große Anstrengungen unternehmen wird, um den öffentlichen Raum neu zu gestalten. Dazu gehört aber auch die Vielzahl von privaten Grundstückseigentümern, von Ladenbesitzern, Pächtern, Anwohnern und Nutzern, die jeweils einen eigenen Beitrag zur gestalterischen Aufwertung und zur Ausbildung einer Empfangskultur in Bochum leisten können. Hierzu zählen die Aufnahme vorhandener Baufluchten und Traufhöhen bei der Bebauung von Lücken, die attraktive Gestaltung von Fassaden und vorgelagerten Frei- und Aus-

stellungsflächen, die Einfriedung von Grundstücken oder auch die Etablierung einheitlicher und anspruchsvoller Standards bei Werbeanlagen.

Nur wenn öffentliche Investitionen und private Maßnahmen ein gemeinsames Ziel verfolgen, kann ein langfristig angelegter, schrittweise umzusetzender Umbau gelingen, von dem letztendlich alle profitieren.

Wenn Sie selbst in der Situation sind, einen Beitrag zur Verbesserung des Erscheinungsbildes in den Einfallstraßen leisten zu können, möchten wir Sie bitten, sich mit Ihren Ideen, Konzepten und Fragen an das Planungsamt der Stadt Bochum zu wenden. Ihr Ansprechpartner ist Jens Hendrix (Telefon 0234 - 910 - 37 88).

Herausgeber

Stadt Bochum,
der Oberbürgermeister
Willy-Brand-Platz 2-6
D-44777 Bochum

Redaktion

Planungsamt der Stadt Bochum
Jens Hendrix | Dieter Töpfer | Diana Vähning
Fon: +49 (0)234 - 910 - 37 88
Fax: +49 (0)234 - 910 - 23 42
Email: JHendrix@bochum.de

Layout + Bilder

scheuevens + wachten
Planquadrat Dortmund

Bearbeitung

scheuevens + wachten
Fon: +49 (0)231 - 55 40 82
Fax: +49 (0)231 - 55 40 83
Email: info@scheuevens-wachten.de
www.scheuevens-wachten.de
Catrin Kirchner | Christian Marx |
Prof. Rudolf Scheuevens

Planquadrat Dortmund
Büro für Raumplanung,
Städtebau und Architektur
Fon: +49 (0)231 - 55 71 14 - 0
Fax: +49 (0)231 - 55 71 14 - 99
Email: planquadrat.dortmund@t-online.de
Dr. Hanns Werner Bonny | Mehri Hekmat

8.3 Tempo 30-Zonen

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Straßenverkehrsamt

Historie

1992 entwickelt
2008 Sachstandsbericht

Verbindlichkeit

Beschlüsse durch Bezirksvertretungen

Kurzbeschreibung

Komplementär zum Vorbehaltsstraßennetz wurden die Tempo 30-Zonen (Zonengeschwindigkeitsbereiche) auf der Grundlage - 45 Abs. 1c StVO entwickelt. Die Tempo 30-Zonen sind überwiegend Wohnbereiche, die vom gebietsfremden Durchgangsverkehr weitgehend freigehalten werden sollen. Die für das nachgeordnete Straßennetz zuständigen Bezirksvertretungen haben diesem Konzept zugestimmt, das inzwischen zu über 90% umgesetzt ist. Bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten wird es von vornherein beachtet.

Daueraufgabe Projekt

Fortschreibung

ca. alle _ Jahre kontinuierlich keine

Planungsstand

abgeschlossen, kontinuierliche Umsetzung erforderlich

Bemerkung/Sonstiges

Über die angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen insgesamt wird ein Übersichtsplan geführt, der jährlich aktualisiert wird.

Tempo 30-Zonen

(Vorlage Nr. 20080334)

Konzeption

Der Haupt- und Finanzausschuss hat Anfang 1992 erstmalig das Vorbehaltsstraßennetz der Stadt Bochum beschlossen. In diesem Hauptverkehrsstraßennetz sollen der innerörtlich verbindende, der regionale Verkehr sowie insbesondere auch der Schwerverkehr abgewickelt werden. Hierdurch sollen die Wohngebiete vom gebietsfremden Verkehr entlastet und damit das Wohnumfeld verbessert werden. Zur Unterstützung dieses Konzeptes zur Verkehrsentlastung und -beruhigung der Wohngebiete wurde im Anschluss daran von der Verwaltung ein Konzept zu der flächendeckenden Einführung von Zonengeschwindigkeitsbereichen in den Wohngebieten erarbeitet. Ziel war es, mit verkehrsregelnden und -beschränkenden Maßnahmen in den Wohngebieten eine Reduzierung der Verkehrsmengen durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Hauptverkehrsstraßennetz, eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Minderung des Verkehrslärms zu erreichen. Die Zonengeschwindigkeitsbereiche sollen in der Regel als Tempo 30-Zonen ausgewiesen werden. Nur in Ausnahmefällen werden auch „Verkehrsberuhigte Bereiche“ – Zeichen 325 StVO (Spielstraße) – vorgeschlagen, da hierfür erhebliche Aufwendungen für die bauliche Umgestaltung der Straße erforderlich werden.

Die Größe der jeweiligen Zonengeschwindigkeitsbereiche wurde in Abhängigkeit von der „Maschenweite“ des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie der Führung von Linienbussen im Erschließungsstraßennetz festgelegt. Insgesamt wurden ca. 250 Zonen vorgeschlagen, in denen Tempo 30 durch Beschilderung und – falls erforderlich – einfache bauliche Maßnahmen eingerichtet werden kann.

Das Gesamtkonzept zur flächendeckenden Einrichtung von Tempo 30-Zonen wurde den Bezirksvertretungen vorgestellt und dort im Grundsatz beschlossen.

Umsetzung

Die Zonengeschwindigkeitsbereiche liegen außerhalb der Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes und fallen daher in die Zuständigkeit der Bezirksvertretungen. Aus diesem Grund werden in den Stadtbezirken die Tempo 30-Zonen bzw. Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h oder 20 km/h entweder auf Antrag der Bezirksvertretungen oder auf Vorschlag der Verwaltung realisiert. Die jährliche Umsetzung konnte und kann nur in dem Maße erfolgen, wie zur Finanzierung sowohl bezirkliche Mittel als auch Mittel aus der Straßenunterhaltung und Beschilderung des Tiefbauamtes bereitgestellt werden können.

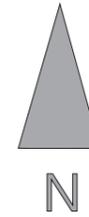
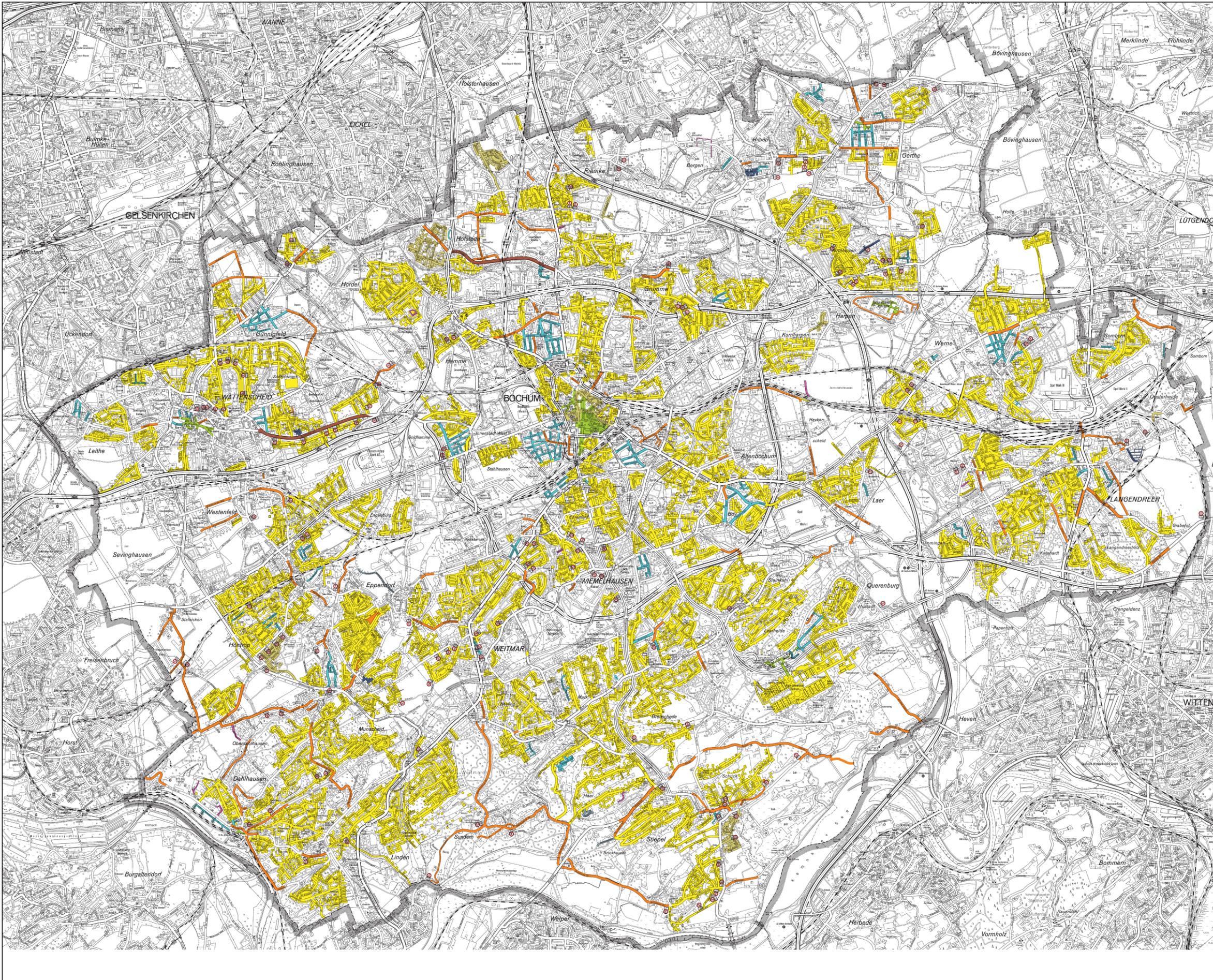
Die einzelnen Bezirke sind die Realisierung der Zonengeschwindigkeitsbereiche mit unterschiedlicher Intensität angegangen, hatten jedoch alle bis Ende 2007 annähernd die angestrebte flächendeckende Wirkung erreicht. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden in Bochum insgesamt 229 Zonengeschwindigkeitsbereiche und „Verkehrsberuhigte Zonen“ beschildert und somit ca. 90% der ursprünglich geplanten Verkehrsberuhigungsbereiche ausgewiesen.

Damit sind Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von mehr als 350 km verkehrsberuhigt worden. Zum Vergleich: Die Länge der Gemeindestraßen in Bochum beträgt ca. 730 km, d.h. ca. 50% der Gemeindestraße sind als Zonengeschwindigkeitsbereiche ausgewiesen.

Darüber hinaus sind zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl für Teilabschnitte von Hauptverkehrsstraßen als auch von Erschließungsstraßen zusätzliche Einzelregelungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder 40 km/h angeordnet und eingerichtet worden.

Weiteres Vorgehen

Die im Gesamtkonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung vorgesehenen und noch nicht umgesetzten Zonengeschwindigkeitsbereiche sollen nach und nach realisiert werden. Vorschläge werden wie bisher entweder von den Bezirksvertretungen oder der Verwaltung eingebracht. Nach der Erstellung eines Umsetzungsvorschlages mit Beschilderung und evtl. baulichen Maßnahmen werden auf Beschluss der zuständigen Bezirksvertretung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel die noch ausstehenden Zonengeschwindigkeitsbereiche in den nächsten Jahren realisiert.



LEGENDE

Verkehrsregelnde Maßnahmen

- Tempo-40 Straßen
- Tempo-30 Straßen
- Tempo-20 Straßen
- Tempo-10 Straßen
- Tempo-30 Zonen
- Tempo-20 Zonen
- Tempo-10 Zonen
- Verkehrsberuhigung Zone
- Fußgängerzone



zeitlich befristet

Stadt Bochum

STADTPLANUNG- UND BAUORDNUNGSSAMT
 ABT. STÄDTEBAU U. MOBILITÄT
 Hans-Böckler-Str. 19
 44777 Bochum

8.4 Gesamtkonzept Ruhender Verkehr

Zuständigkeit

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Historie

2013 Bestandserhebung
2014 externe Vergabe Konzept
19.11.2014 Beirat Mobilität

Verbindlichkeit

Kurzbeschreibung

In der Bochumer Innenstadt sowie den angrenzenden Wohngebieten kommt es aufgrund einer hohen Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsstätten u.ä. in Verbindung mit dem begrenzten Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen zu Parkproblemen. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Parkangebotes für alle Nachfragegruppen und zur Verhinderung von vermeidbaren Immissionsbelastungen wird daher für den erweiterten Innenstadtbereich ein strategisches Gesamtkonzept erarbeitet, das die verschiedenen Nutzungen einbezieht und das Parken effektiv regelt.

Daueraufgabe Projekt

Fortschreibung

ca. alle _ Jahre kontinuierlich keine

Planungsstand

derzeit in Bearbeitung, Abschluss voraussichtlich 2016

Bemerkung/Sonstiges

Zur Vorbereitung wurde 2013 eine umfangreiche „Erhebung der Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Bochum“ durch gevas humberg & partner, Ingenieurgesellschaft und Verkehrstechnik mbH, Essen, durchgeführt.

Im Sommer 2014 wurde das Büro VSU Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau und Umweltschutz GmbH, Herzogenrath, mit der Konzepterarbeitung beauftragt.

