



Stadt Bochum  
Hans-Böckler-Straße 19  
44777 Bochum



---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Dennis Jaquet, M. Sc.

Lisa Klopff, M. Sc.

Johannes Schaub, B. Sc.

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Anlass und Zielsetzung</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Das Projektgebiet – Bochum-Hamme</b>	<b>10</b>
2.1	Abgrenzung des Projektraums	10
2.2	Bestehende Konzepte, Ansätze und Maßnahmen	11
<b>3</b>	<b>Beteiligungsbausteine</b>	<b>14</b>
3.1	Verkehrsideenmelder	14
3.2	Hammer Lounge	15
3.3	Planungsspaziergänge	16
3.4	Infostand	18
3.5	Akteursgespräche	19
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>22</b>
4.1	Situation des Fußverkehrs	22
4.2	Situation des Radverkehrs	35
4.3	Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs	41
4.4	Situation des Kfz-Verkehrs	47
4.4.1	Parkraumerhebung	48
4.5	Verkehrssicherheit	59
<b>5</b>	<b>Bewertung des Straßenraums</b>	<b>63</b>
<b>6</b>	<b>Programmatisches Leitbild und Handlungsansätze</b>	<b>70</b>
<b>7</b>	<b>Mobilitätskonzept</b>	<b>72</b>
7.1	Fußverkehr	74
7.2	Radverkehr	87
7.3	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	100
7.4	ÖPNV	112
7.5	Querschnittsthemen	118
<b>8</b>	<b>Umsetzung und Ausblick</b>	<b>136</b>
8.1	Prioritäten und Kostenschätzungen	136
8.2	Fördermöglichkeiten	139
8.3	Ausblick	143
<b>9</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>145</b>
<b>10</b>	<b>Anhang</b>	<b>146</b>
10.1	Maßnahmentabellen	146
10.2	Dokumentation	163

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des Fördergebietes laut Leistungsbeschreibung zum Nahmobilitätskonzept.....	10
Abbildung 2: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Themen.....	15
Abbildung 3: Route des Planungsspaziergangs.....	17
Abbildung 4: Route des Planungsspaziergangs in Hamme-Zentrum.....	18
Abbildung 5: Diskussion an der Station Hamme Bahnhof und die Begehung des Parks Hamme.....	18
Abbildung 6: Infostand am Parklet.....	19
Abbildung 7: Schmale Gehwege und Engstellen.....	23
Abbildung 8: Oberflächenbeschaffenheit.....	24
Abbildung 9: Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr.....	25
Abbildung 10: Unterführungen.....	25
Abbildung 11: Unterschiedliche Höhen der Bordsteinkanten an Querungsstellen.....	26
Abbildung 12: Knotenpunktsituationen.....	26
Abbildung 13: Lichtsignalanlagen.....	27
Abbildung 14: Gehwegaufweitungen an Querungsstellen.....	28
Abbildung 15: Sitzgelegenheiten.....	29
Abbildung 16: Grünflächen und Spielplätze.....	29
Abbildung 17: Fußläufige Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen.....	31
Abbildung 18: Fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen.....	32
Abbildung 19: Fußläufige Erreichbarkeit von Sport-, Natur- & Erholungseinrichtungen.....	33
Abbildung 20: Fußläufige Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen.....	34
Abbildung 21: Führungsformen des Radverkehrs in Bochum-Hamme.....	36
Abbildung 22: Radverkehrsnetz Bochum-Hamme.....	37
Abbildung 23: Erzbahntrasse.....	38
Abbildung 24: Radfahrstreifen auf der Dorstener Straße.....	38
Abbildung 25: Abstellanlagen im öffentlichen Raum.....	40
Abbildung 26: Abstellanlagen vor einem Mietshaus.....	40
Abbildung 27: ÖPNV-Angebot im Projektgebiet.....	41
Abbildung 28: Berechnung der Erschließungsqualität.....	42
Abbildung 29: Erschließungsqualität (werktags, tagsüber).....	43
Abbildung 30: Beispiele der Haltestellen im Projektgebiet.....	45
Abbildung 31: Ergänzende Mobilitätsangebote.....	46
Abbildung 32: Straßennetz in Bochum-Hamme.....	47
Abbildung 33: Erhebungsgebiete der Parkraumerhebung in Bochum-Hamme.....	49
Abbildung 34: Auslastung Parkraum 11 Uhr bis 13 Uhr – Hamme Zentrum.....	50
Abbildung 35: Auslastung Parkraum 11 – 13 Uhr Speckschweiz.....	51
Abbildung 36: Auslastung Parkraum 22 bis 0 Uhr – Hamme-Zentrum.....	52
Abbildung 37: Auslastung Parkraum 22 bis 0 Uhr – Speckschweiz.....	53
Abbildung 38: Auslastung des Parkraumes zu den Erhebungszeitpunkten in Hamme-Zentrum (links) und der Speckschweiz (rechts).....	54
Abbildung 39: Falschparkende in Bochum-Hamme.....	55
Abbildung 40: Verblasste Pflasterfarbe in der Emscherstraße.....	56
Abbildung 41: Halbseitiges Gehwegparken in der Haldenstraße.....	56
Abbildung 42: Gehwegparken in der Hofsteder Straße.....	56
Abbildung 43: Parken im nicht markierten Bereich in der Josephstraße.....	57
Abbildung 44: Parken in zweiter Reihe.....	57
Abbildung 45: Gehwegparken auf dem Amtplatz.....	57
Abbildung 46: Parken in Kreuzungsbereichen.....	57
Abbildung 47: Unfallzahlen in Bochum-Hamme zwischen 2018 und 2020.....	60
Abbildung 48: Heatmap Kinderunfälle.....	61
Abbildung 49: Kinderunfälle.....	61
Abbildung 50: Heatmap Seniorenunfälle.....	61
Abbildung 51: Seniorenunfälle.....	61
Abbildung 52: Heatmap zu Fuß Gehende.....	62
Abbildung 53: Unfälle mit Fußgänger:innen.....	62
Abbildung 54: Unfälle mit Radfahrer:innen.....	62
Abbildung 55: Heatmap der Radfahrunfälle.....	62
Abbildung 56: Maßnahmenkonzeption   Fußverkehr.....	75
Abbildung 57: Mittelstreifen, Beispiel Osnabrück.....	77
Abbildung 58: barrierefreie Gehwegnase, Beispiel Dortmund.....	78

Abbildung 59: Standards für Seitenraumbreiten und Sicherheitsabstände .....	79
Abbildung 60: Unterführung, Beispiel Innsbruck.....	82
Abbildung 61: Verkehrsberuhigter Bereich, Beispiel Jockgrim .....	83
Abbildung 62: Maßnahmenkonzeption   Radverkehr .....	88
Abbildung 63: Markierungslösung in der Gahlenschen Straße im nördlichen Teil.....	89
Abbildung 64: Abbau von Führungswechseln auf der Dorstener Straße .....	92
Abbildung 65: Vorfahrtberechtigung auf Fahrradstraßen.....	93
Abbildung 66: Anforderungen an Radabstellanlagen.....	99
Abbildung 67: Maßnahmenkonzeption   Kfz-Verkehr.....	102
Abbildung 68: Vergleich des Anhaltewegs bei 30 km/h und 50 km/h.....	103
Abbildung 69: Anwohnerparken in Abendstunden auf Parkplätzen des Einzelhandels.....	110
Abbildung 70: Maßnahmenkonzeption   ÖPNV .....	113
Abbildung 71: Potenzielle Mobilstation Amtsstraße (Quelle: Planersocietät).....	117
Abbildung 72: mögliche Umgestaltung des Knotenpunktes Dorstener Straße/Feldsieper Str.....	119
Abbildung 73: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Themen.....	166
Abbildung 74: Gesamtübersicht des Ideenmelders .....	167
Abbildung 75: Verortung der Ideen zum Radverkehr.....	168
Abbildung 76: Kategorien im Radverkehr nach Nennungshäufigkeit .....	169
Abbildung 77: Verortung der Ideen zum Kfz-Verkehr .....	170
Abbildung 78: Kategorien im Kfz-Verkehr nach Nennungshäufigkeit .....	171
Abbildung 79: Verortung der Ideen zu Öffentlicher Verkehr.....	172
Abbildung 80: Kategorien im Handlungsfeld Bus & Bahn nach Nennungshäufigkeit.....	173
Abbildung 81: Verortung der Ideen zum Fußverkehr .....	173
Abbildung 82: Kategorien im Fußverkehr nach Nennungshäufigkeit.....	174
Abbildung 83: Verortung der Ideen zur Aufenthaltsqualität .....	175
Abbildung 84: Kategorien im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität nach Nennungshäufigkeit.....	176
Abbildung 85: Verortung der Ideen zur Sicherheit.....	177
Abbildung 86: Kategorien im Handlungsfeld Sicherheit nach Nennungshäufigkeit .....	178
Abbildung 87: Verortung der Ideen zum Themenfeld Sonstiges .....	179
Abbildung 88: Kategorien im Handlungsfeld Sonstiges nach Nennungshäufigkeit.....	180
Abbildung 89: Route Planungsspaziergang.....	213
Abbildung 90: Diskussion der Teilnehmer:innen am Standort Schmechtingstraße .....	215
Abbildung 91: Route Planungsspaziergang II .....	217
Abbildung 92: Diskussion der Teilnehmer:innen am Standort Overdyker Straße.....	220

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Bestehende Knotenpunkte mit Mängeln für den Radverkehr .....	39
Tabelle 2: Barrierefreiheit der Haltestellen .....	44
Tabelle 3: Art des Falschparkens .....	58
Tabelle 4: Bewertungsschema Straßenraumverträglichkeit .....	64
Tabelle 5: Übersichtstabelle Maßnahmen Fußverkehr .....	74
Tabelle 6: Übersichtstabelle Maßnahmen Radverkehr .....	87
Tabelle 7: Übersichtstabelle Maßnahmen Fließender und ruhender Kfz-Verkehr .....	101
Tabelle 8: Übersichtstabelle Maßnahmen ÖPNV.....	112
Tabelle 9: Übersichtstabelle Maßnahmen Querschnittsthemen .....	118
Tabelle 10: Schnell umsetzbare Maßnahmen (Quick Wins) .....	137

## Abkürzungsverzeichnis

---

BAG.....	Bundesamt für Güterverkehr
BMDV .....	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV .....	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BOGESTRA.....	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
B+R.....	Bike and Ride
Db(A).....	Dezibel, A-bewertet
DFI .....	Digitale Fahrgastinformation
EFA .....	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA.....	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV.....	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GIS .....	Geoinformationssystem
ISEK.....	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
KfW .....	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L <sub>DEN</sub> .....	Day-evening-night noise level
LSA .....	Lichtsignalanlagen
MIV .....	Motorisierter Individualverkehr
NVP .....	Nahverkehrsplan
ÖPNV .....	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM.....	OpenStreetMap
PBefG .....	Personenbeförderungsgesetz
RB .....	Regionalbahn
S-Bahn.....	Stadt- / Schnellbahn
StVO.....	Straßenverkehrsordnung
VRR.....	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

# 1 Anlass und Zielsetzung

Verkehr und Mobilität stehen sowohl bundesweit als auch in Bochum vor neuen Fragestellungen und Herausforderungen. Das steigende Bewusstsein für den Klimawandel mit den entsprechenden Notwendigkeiten in der Gestaltung der Mobilität verändern das über Jahrzehnte gewachsene Gefüge. Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV rücken als nachhaltige Mobilitätsformen in den Fokus, die vorhandene Infrastruktur ist oftmals veraltet. Neue Mobilitätsformen, neue Antriebsformen sowie die effiziente Vernetzung der Mobilitätsformen, auch unter Nutzung neuer Möglichkeiten der Digitalisierung, sind weitere Rahmenbedingungen und bieten Potenziale für weitere Veränderungen. Die Mobilitätsplanung muss sich dabei, viel mehr als dies in der Vergangenheit geschehen ist, an der Gestaltung der Mobilität „für alle“ orientieren. Allgemeine Zugänglichkeit, Sicherheit sowie die Barrierefreiheit der Mobilitätsangebote sind eine zentrale Zielsetzung geworden. Dabei sind sowohl die kollektive als auch die individuelle Bezahlbarkeit sowie die Sozialverträglichkeit ein wichtiger Faktor. Insgesamt ist vieles im Wandel, sowohl hinsichtlich der Mobilitätsangebote selbst, der Ansprüche, die an sie gestellt werden, als auch in der politischen und gesamtgesellschaftlichen Diskussion. Insbesondere die Belange der Nahmobilität werden daher fokussiert auf Bochum-Hamme aufgegriffen. Vor diesem Hintergrund wurde als Maßnahme des *integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) Bochum-Hamme* aus den Jahren 2018/2019 die Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes als wichtiger Baustein vorgesehen. Für die Stadt und den Stadtteil stehen dabei eine zukunftsfähige, bedarfsgerechte und bezahlbare Infrastrukturentwicklung sowie Mobilitätsversorgung im Fokus. Die städtischen Rahmenbedingungen (steigender Radverkehr, Barrierefreiheit, Klimaschutz und Klimaanpassung ...) sind dabei genauso aufzugreifen wie Wechselwirkungen mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Stadtteil und in der Stadt.

Aufgabe des Nahmobilitätskonzeptes ist die Entwicklung einer Strategie, die einerseits als Leitlinie der Mobilitätsplanung dient, andererseits auch wichtige und schnell umsetzbare Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität aufzeigt und strukturiert. Neben der strategischen Ausrichtung gilt es insbesondere, Maßnahmen zu priorisieren sowie umsetzungsorientierte Schlüsselmaßnahmen zu definieren. Dabei sieht das integrierte Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme eine breite Diskussion in einem partizipativen Prozess vor. Wichtige Arbeitsschritte des Nahmobilitätskonzeptes sind die Analyse der Ausgangssituation, die Definition von Zielen sowie Entwicklung eines Handlungsrahmens mit Handlungsfeldern. Aus diesen Handlungsfeldern heraus werden Maßnahmen entwickelt, priorisiert und besondere Schlüsselmaßnahmen konkretisiert. Gehwege zu verbreitern oder Radwege zu markieren ist bei den derzeitigen Flächenverteilungen nicht möglich. Um die Parksituation im Stadtteil zu erfassen und mögliche Freiflächen zu lokalisieren, wird eine Parkraumerhebung durchgeführt. Somit werden alle Verkehrsteilnehmer:innen in diesem Konzept mitbedacht.

## Corona-Pandemie

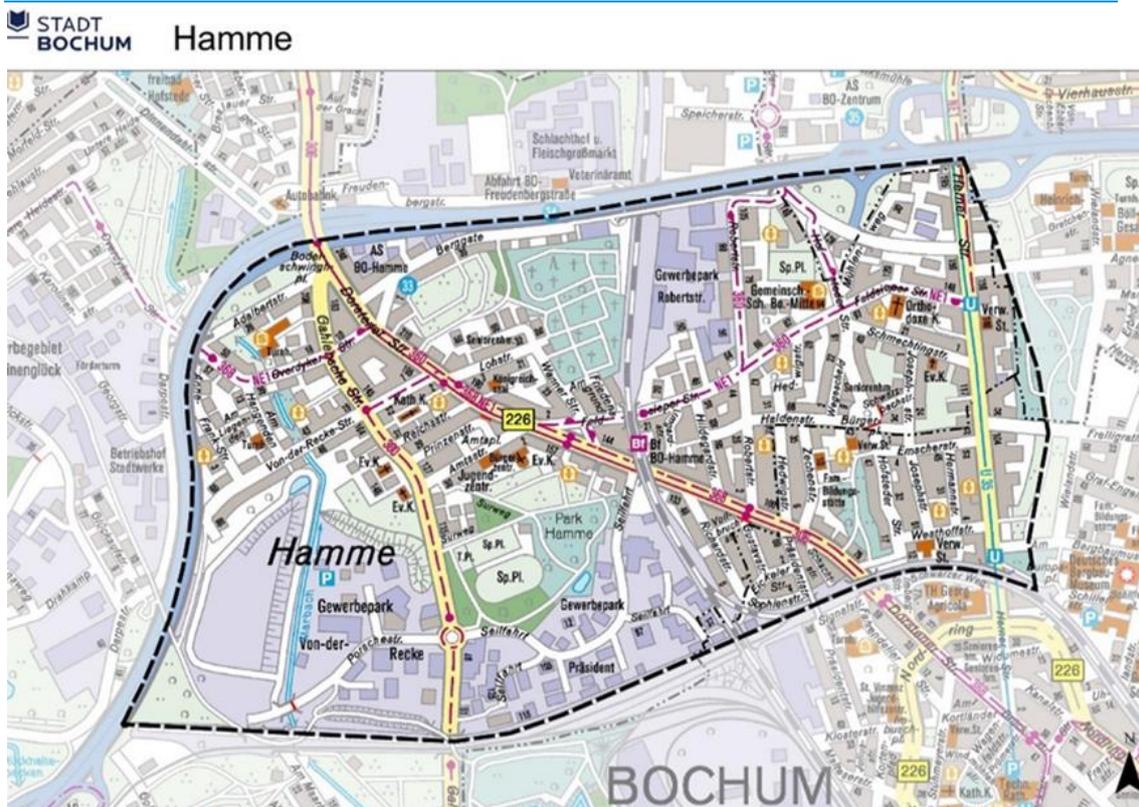
Aufgrund der Corona-Pandemie konnten Teile des partizipativen Prozesses nicht umgesetzt werden. Dennoch wurden den Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Akteuren so viel Mitbestimmung und Teilhabe wie möglich eingeräumt. Der ausgefallene Workshop zur Bestandsanalyse wurde in einen Planungsspaziergang umgewandelt. So konnten die ansonsten eingehenden Anmerkungen und Ideen vor Ort unter Corona-Schutzmaßnahmen aufgenommen werden. Die

Parkraumerhebung wurde in einem Zeitraum durchgeführt, in dem es keine großen Einschränkungen (z. B. Lockdown) in Bochum gab. Die Zählung ist deswegen als repräsentativ anzusehen.

## 2 Das Projektgebiet – Bochum-Hamme

Für den Stadtteil Bochum-Hamme sind in den vergangenen Jahren einige Konzepte entwickelt worden, die sich auch mit dem Thema Mobilität im Stadtteil befassen. Zunächst wird das Untersuchungsgebiet vorgestellt. Im Anschluss werden die Konzepte und die daraus hervorgehenden Maßnahmen zum Thema Mobilität in Bochum-Hamme vorgestellt.

Abbildung 1: Abgrenzung des Fördergebietes laut Leistungsbeschreibung zum Nahmobilitätskonzept



Quelle: Stadt Bochum 2019: 58

### 2.1 Abgrenzung des Projekttraums

Die Abgrenzung des Projekttraumes orientiert sich am Stadtteil Bochum-Hamme sowie am aufgestellten integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) aus dem Jahr 2018/2019. Dabei wurden die drei Teilräume Speckschweiz, Hamme-Zentrum und das Gewerbegebiet Seilfahrt/Porchestraße identifiziert und definiert. Der Teilraum Goldhamme, westlich der Bundesautobahn 40 wird in diesem Konzept nicht betrachtet.

Dabei stellen sich die unterschiedlichen Teilräume sehr heterogen dar, was auch auf die jeweiligen Problemstellungen in den Untersuchungsgebieten zutrifft.

### Teilraum Hamme Zentrum

Der Teilraum Hamme Zentrum im Westen des Untersuchungsraums beinhaltet im Wesentlichen das Stadtteilzentrum um den Amtsplatz. Die Nahversorgung des Teilraums findet sich entlang der Dorstener Straße, die zugleich für eine hohe Verkehrsbelastung des Raumes sorgt. Hammer Park sowie Friedhof Hamme ergänzen den Teilraum als zwei große innerstädtische Grünräume.

### Teilraum Speckschweiz

Die sogenannte „Speckschweiz“ bildet den östlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Das überwiegend durch Wohnnutzung geprägte Quartier weist die höchste Bevölkerungsdichte aller Teilräume auf und ist durch die räumliche Nähe zur Innenstadt sowie der Anbindung an die Stadtbahnlinie U35 „Campuslinie“ auch ein beliebter Wohnstandort für Studierende. Mit dem gemeinsamen Schulstandort der Gesamtschule Bochum-Mitte und der städtischen Grundschule an der Feldsieper Straße befinden sich Bildungseinrichtungen in der Speckschweiz, deren Einzugsbereich über Hamme hinausgeht.

### Teilraum Gewerbegebiet Seilfahrt/Porschestraße

Das größte Gewerbegebiet, welches in südlicher Randlage des Untersuchungsgebiet liegt ist vor allem durch die dort ansässigen Gewerbe geprägt. Der Straßenraum wird durch den ruhenden Verkehr und den fließenden Verkehr geprägt. Hierbei ist der große Schwerverkehrsanteil eine Besonderheit, welche typisch für Gewerbegebiete ist. Die Fahrbahnen sind entsprechend breit ausgebaut. Im Gewerbegebiet liegt eine Bushaltestelle im Westen und an der Nord-östlichen Grenze der Bahnhalte Bochum-Hamme. Das Gewerbegebiet befindet sich in direkter Nähe zum Park Hamme und dem gemeinsamen Geh- und Radweg „Erzbahntrasse“.

## 2.2 Bestehende Konzepte, Ansätze und Maßnahmen

Bestehende Maßnahmen, Konzepte und Ansätze stellen eine erste Grundlage für das Mobilitätskonzept dar. Wesentliche Konzepte werden nachfolgend vorgestellt.

### Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Hamme

Im Jahr 2019 wurde das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Hamme entwickelt und im Rat beschlossen. Die Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil soll verbessert werden. Hierzu wurde ein umfassendes Stadterneuerungsprogramm aufgesetzt, um den Wandel zu schaffen. Hierbei soll auch das bürgerliche Engagement mit einbezogen werden. Viele Bürger:innen in Hamme beteiligen sich schon jetzt unter anderem in Bürger:inneninitiativen.

Aus dem Maßnahmenprogramm betreffen folgende Maßnahmen den Bereich Mobilität:

- Erstellung eines Mobilitätskonzeptes
- Gestaltung von Stadttoren
- Umbau Gahlensche Straße

- Freiraumkonzept
- Planung und Umbau Park Präsident (u. a. Erneuerung der Fußwege)
- Planung und Umbau des Hammer Park (u. a. neue Anordnung der Wege)
- Vernetzung eines Grünen Rings aus Fußwegen, umfasst von Bäumen und Büschen
- Erneuerung Bürgerplatz
- Planung und Umbau des Amtsplatzes

Diese Maßnahmen wurden in diesem Nahmobilitätskonzept aufgegriffen und integriert, sofern diese bereits fertig gestellt waren. Da dieses Nahmobilitätskonzept eines der ersten Maßnahmen des ISEK ist, sind die Maßnahmen in der Regel noch nicht (vollständig) umgesetzt. Um den engen, auch inhaltlichen Verknüpfungen gerecht zu werden, wurden auch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung übernommen und in den *Online-Ideenmelder* zum Nahmobilitätskonzept überführt (siehe dazu auch Kap. 3.1). Das integrierte Nahmobilitätskonzept dient weiter als wichtige Orientierungshilfe und Informationsquelle für weitere Maßnahmen des ISEK (z. B. Freiraumkonzept).

### Verkehrskonzept Hamme-Hordel-Hofstede

Im Jahr 2020 wurde das Verkehrskonzept Hamme-Hordel-Hofstede erstellt. Der Untersuchungsraum des Konzepts erstreckt sich über die drei Stadtteile Hamme, Hordel und Hofstede. Diese Stadtteile befinden sich im Bochumer Norden und Verbinden die Innenstadt mit Herne.

Das Verkehrskonzept wurde erstellt, um das hohe Verkehrsaufkommen entlang der Dorstener Str. leistungsfähig abwickeln zu können und um zu prüfen, wie der Umweltverbund – Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr – gestärkt werden kann und Wege, die derzeit mit dem Pkw zurückgelegt werden, auf diesen verlagert werden können.

Es wurden Verbesserungen der Anlagen des Rad- und Fußverkehrs vorgeschlagen. Als weitere Maßnahme wurden für die Knotenpunkte im Verlauf der Dorstener Str. zwischen der Gahlenschen Str. und dem Hannibal Center die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen, sowie Simulationen für verschiedene Belastungsfälle durchgeführt und Maßnahmen hergeleitet um Defizite, wie lange Wartezeiten und Rückstaus, zu erkennen und Lösungen zu entwickeln.

Es wurden Maßnahmen erarbeitet, welche kurzfristig oder in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Konkrete Maßnahmenvorschläge, welche auch bereits umgesetzt wurden, sind u.a. die einseitige Öffnung der Hordeler Str. und die Anpassung des Signalprogramms am Knoten Dorstener Str. / Riemker Str. um diesen in Spitzenverkehrszeiten zu entlasten. Einige Maßnahmen sind zum Teil eher langfristig angesetzt und erfordern meist lange Planungszeiten. Ein Beispiel dafür ist ein separater und möglichst kreuzungsfreier Fuß- und Radweg parallel zur Eisenbahnstrecke der "Glückaufbahn" zwischen Hamme und Riemke mit Anbindung an die "Salzstrecke" und das Hannibal Center.

- Mobilstation am Bodelschwinghplatz (Fahrradleihstation)
- Rad- und Fußverbindung entlang der Glückaufbahn (trifft im Norden nahe dem Friedhof ins Untersuchungsgebiet)
- Mobilitätsmanagement im gesamten Untersuchungs- und Stadtgebiet mitdenken

### Masterplan Einzelhandel Bochum 2012 – Nachjustierung 2017

Im Jahr 2012 hat die Stadt Bochum einen Masterplan Einzelhandel erstellt und beschlossen. Eine Nachjustierung erfolgte im Jahr 2017. Darin ist das Zentrum von Hamme als Nahversorgungszentrum eingestuft; es soll eine Versorgungsfunktion für die umliegenden Wohnsiedlungsbereiche des Stadtteils erfüllen. Dieses Zentrum wird jedoch als vergleichsweise klein beschrieben, wobei im Masterplan zwei Lebensmittelmärkte und ein Fachdiscounter als Magnetbetriebe beschrieben werden. Zum damaligen Erhebungszeitpunkt wurden fünf kleinflächige Leerstände verzeichnet.

Insgesamt wird auch hier festgehalten, dass die Aufenthaltsqualität durch die hohe Verkehrsbelastung, die durch die Zubringerfunktion der Dorstener Straße zum überörtlichen Straßennetz entsteht, deutlich beeinträchtigt wird.

### Radverkehrskonzept Bochum

Parallel zur Erstellung des *integrierten Nahmobilitätskonzeptes Bochum-Hamme* wird derzeit ein *Radverkehrskonzept Bochum* erstellt. Die Bearbeitung startete im Januar 2021 und endet erst nach der Bearbeitung des *Nahmobilitätskonzeptes*. Zwischenstände wurden Seitens der Verwaltung bereitgestellt und flossen in die Maßnahmenentwicklung mit ein. Die finalen Maßnahmen aus dem *Radverkehrskonzept Bochum* sind bei Fertigstellung mit dem *integrierten Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme* abzugleichen.

## 3 Beteiligungsbausteine

Bei der Erstellung des Konzeptes wurde im Zuge der Beteiligungsveranstaltungen ersichtlich, dass das Thema (Nah-)Mobilität auf reges Interesse in der Bürgerschaft und bei den Akteuren in Hamme stößt. Zurückgegriffen wurde auf verschiedene Online- und Offline-Formate, die zum Ziel hatten, die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger sowie Akteure abzufragen und darüber hinaus über den Arbeitsstand des Konzeptes zu informieren.

### 3.1 Verkehrsideenmelder

Im Rahmen der Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes Bochum-Hamme wurde zwischen dem 21. Mai und dem 04. Juli 2021 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Sie diente der Mängel- und Chancenanalyse im Stadtteil.

Die Teilnahme fand über eine Online-Plattform statt, die unter [www.ideenmelder.net/bochum-hamme](http://www.ideenmelder.net/bochum-hamme) zu erreichen war. Die Onlinebeteiligung bietet die Möglichkeit, eine breite Öffentlichkeit zu erreichen. Gleichzeitig sei darauf hingewiesen, dass sich diese Form der Beteiligung vornehmlich an internetaffine Personen richtet und damit eine andere Zielgruppe erreicht als dies beispielsweise bei Vor-Ort-Terminen der Fall ist.“

Auf einer interaktiven Karte konnten in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr, Aufenthaltsqualität, Sicherheit sowie Sonstiges Beiträge erstellt werden. Die Teilnehmer:innen hatten die Möglichkeit die Beiträge mit Zustimmung oder Ablehnung zu bewerten.

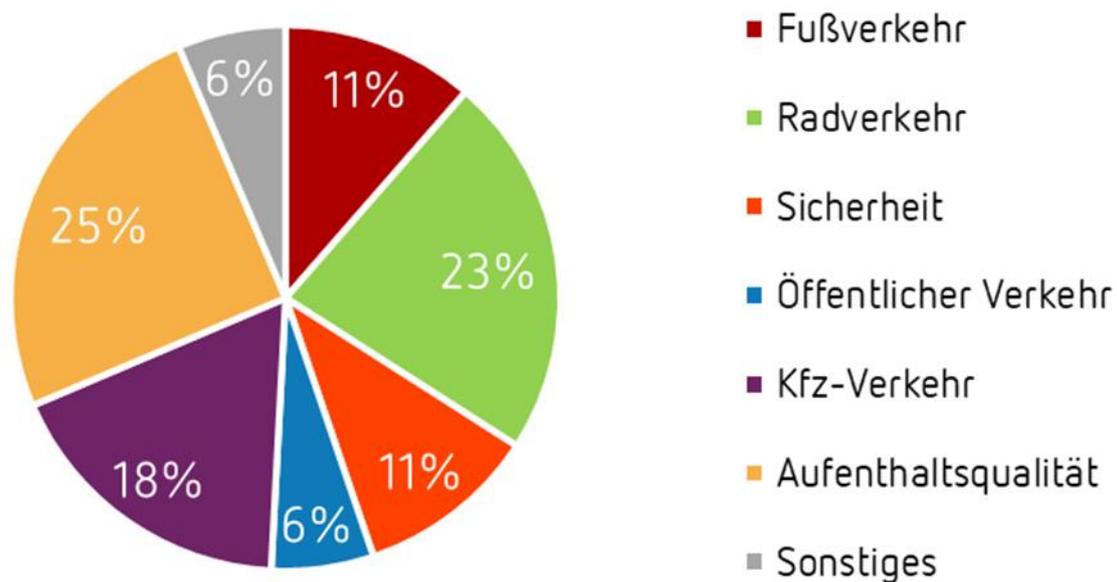
Das Fachbüro Planersocietät hat die Einträge ausgewertet. Beiträge, die einem anderen Handlungsfeld besser zuzuordnen waren, wurden nachträglich vom Planungsbüro in das entsprechende Handlungsfeld verschoben. Doppelte Beiträge derselben Person an derselben Stelle wurden nur einmal aufgenommen, die Bewertung wurde dabei zusammengeführt. Der Inhalt der Einträge blieb unverändert. Diese Dokumentation fasst die Vielzahl der Ideen und Anregungen aus der interaktiven Karte zusammen. Die Beiträge mit der höchsten Zustimmung aus jedem Handlungsfeld werden textlich erwähnt. Eine vollständige Liste aller Beiträge befindet sich als Tabelle im Anhang.

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung ergänzen die durch die Gutachter:innen durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und sind auch im weiteren Planungsprozess von Bedeutung. Alle Ideen und Kommentare stehen der Stadt Bochum zur Verfügung, sodass ggf. auf kleine Anliegen zeitnah reagiert werden kann bzw. die zuständigen Stellen informiert werden.

Insgesamt sind 299 Beiträge in die interaktive Karte eingetragen worden. 50 Kommentare (202 Reaktionen) wurden im Vorfeld aus den Online-Beteiligungen zum integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Hamme sowie dem StadtRaumMonitor entnommen und in die Karte eingepflegt, um diese Ideen zum Thema Mobilität im weiteren Verlauf mit zu berücksichtigen. Insgesamt haben die Teilnehmer:innen 815-mal in Form von „finde ich auch“ (Likes) und „finde ich

nicht“ (Dislikes) reagiert. Dabei wurde 781-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 34-mal widersprochen (Dislikes). 27 % aller „Likes“ sind dem Handlungsfeld Radverkehr zuzuordnen und 21 % dem Handlungsfeld Aufenthaltsqualität. 58 % aller „Dislikes“ sind dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr zuzuschreiben. Die höchste Zustimmung hat es für einen Beitrag mit 16 „Likes“ gegeben. Hierbei geht es um die Errichtung einer Grünpfeils für Radfahrende an der Kreuzung Westhoffstr.\* Herner Str. Die meiste Ablehnung hat ein Eintrag mit 11 „Dislikes“ zum Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ erfahren. Hier werden unzureichende Parkplätze in der Feldsieper Straße (Höhe Haus Nummer 20) bemängelt.

Abbildung 2: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Themen



Quelle: Planersocietät

Die prozentuale Verteilung der Beiträge nach den genannten Handlungsfeldern ist in Abbildung 2 dargestellt. Mit 25 % der Beiträge stellt das Handlungsfeld Aufenthaltsqualität den größten Anteil, gefolgt von 23 % zum Radverkehr. Im Handlungsfeld Kfz-Verkehr wurden 18 % der Beiträge gemacht. Danach folgen gleichauf die Handlungsfelder Sicherheit und Fußverkehr mit je 11 %. Die wenigsten Beiträge sind den Handlungsfeldern Öffentlicher Verkehr und Sonstiges mit je 6 % zuzuordnen.

Als detaillierte Auswertung wurde ein eigenständiger Bericht verfasst, der als Anhang beigefügt ist.

## 3.2 Hammer Lounge

Die Hammer Lounge ist ein Nachbarschaftstreff, der neben der Idee des Zusammenkommens auch zu Austausch und Diskussion über „Kiez-Belange“ von interessierten Bürgerinnen und Bürgern

anregen soll. Zu Beginn des Projektes wurde das Nahmobilitätskonzept in der Hammer Lounge vorgestellt. Die Veranstaltung fand als digitales Treffen am 22. Juni 2021 statt. Unter dem Motto „Mobilitätskultur der Nähe“ ging es um die Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamme. Es wurden erste Erkenntnisse aus dem Verkehrsideenmelder und das weitere Verfahren mit den weiteren Beteiligungsschritten vorgestellt. Diskussionsschwerpunkte waren vor allem die Themen Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Ampelschaltungen und Dauer von Grünphasen sowie die Verkehrsbelastungen des Durchgangsverkehrs zur A 40 zu Spitzenzeiten hinsichtlich Lärmes und Abgasen. Darüber hinaus wurden die Themen Mobilstationen zur Förderung der Intermodalität, Quartiersgaragen für den ruhenden Kfz-Verkehr wie auch für Lastenräder in Kombination mit Lademöglichkeiten diskutiert. Ebenfalls wurde eine Rotfärbung der Radinfrastruktur für mehr Sichtbarkeit vorgeschlagen.

### 3.3 Planungsspaziergänge

Neben der Online-Beteiligung wurden zur Offline-Beteiligung der Bürgerschaft zwei Planungsspaziergänge angeboten. Diese Spaziergänge durch den Stadtteil hatten zum Ziel, Impulse für eine nachhaltige Nahmobilität zu geben und vor allem Input der Bürgerinnen und Bürger zu bekommen. Die Spaziergänge wurden im Vorfeld durch das Gutachterbüro geplant. An den verschiedenen Stationen wurde jeweils ein Themenfeld der Mobilität besprochen. Hierzu gab es einen kleinen Vortrag des Gutachterbüros und im Anschluss Zeit zum Austausch.

#### Planungsspaziergang I – Speckschweiz

Am 8. September 2021 fand der erste Planungsspaziergang in der Speckschweiz statt (siehe Abbildung 3). Die Diskussion fand an verschiedenen Standorten entlang einer vorher geplanten Strecke und zu vorher ausgewählten Themen sowie anhand der gerade gemachten „Erfahrungen“ statt. Dabei konnten die Teilnehmer:innen auch eigene Ideen und Maßnahmenvorschläge sowie Sichtweisen einbringen. Diskussionsschwerpunkte waren vor allem barrierefreie Querungsmöglichkeiten, die Situation vor der Feldsieper Schule im Kontext von Elterntaxis und einer Erweiterung des Schulgeländes sowie die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege. Darüber hinaus gab es Vorschläge zur Begrünung von Haltestellen und zur Anlage von Bänken an den Baumscheiben zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Eine ausführliche Ergebnisdokumentation ist in dem separaten Dokument der Spaziergänge einsehbar.

Abbildung 3: Route des Planungsspaziergangs



### Planungsspaziergang II – Hamme-Zentrum

Am 18. September 2021 fand der zweite Planungsspaziergang im Hammer Zentrum statt (siehe Abbildung 4). Die Diskussion fand, wie beim ersten Planungsspaziergang, an verschiedenen Standorten entlang einer vorher geplanten Strecke und zu vorher ausgewählten Themen sowie anhand der gerade gemachten „Erfahrungen“ statt. Beim zweiten Spaziergang waren die Diskussionschwerpunkte Radverkehrsanlagen und Fahrradparken, barrierefreie Querungsmöglichkeiten, die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege. Es gab in diesem Teil von Bochum-Hamme ebenfalls den Vorschlag zur Begrünung von Haltestellen und zur Anlage von Bänken in den Grünanlagen des Stadtteils zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Auch die Beleuchtung der Wege in den Parks und Grünanlagen wurde gewünscht. Eine ausführliche Ergebnisdokumentation ist in dem separaten Dokument der Spaziergänge einsehbar.

Abbildung 4: Route des Planungsspaziergangs in Hamme-Zentrum



Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Diskussion an der Station Hamme Bahnhof und die Begehung des Parks Hamme



### 3.4 Infostand

Im Anschluss an den Planungsspaziergang in Hamme-Zentrum wurde am Parklet, das eine Woche zuvor eingeweiht wurde, noch detailliert über das Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme informiert. Hierzu wurden Plakate erstellt, um über die bisherigen Schritte der Erstellung des Konzeptes zu informieren und die ersten Analyseergebnisse vorzustellen. Auch konnten hier als

Ergänzung zum Online-Ideenmelder noch weitere Punkte angemerkt werden. Diese sind in der Dokumentation (Anhang) zum Online-Ideenmelder benannt und textlich kenntlich gemacht worden.

Abbildung 6: Infostand am Parklet



Quelle: Planersocietät

### 3.5 Akteursgespräche

Im Rahmen von Akteursgesprächen wurden Akteure, die in unterschiedlichen Bereichen im Projektgebiet tätig sind, zu den verschiedenen Verkehrsmitteln befragt und bekamen die Möglichkeit, Problemstellen zu identifizieren und Lösungsansätze, falls vorhanden, vorzuschlagen. Auch bereits vorhandene gute Lösungen für Führungsformen, Querungen oder Straßenraumgestaltungen wurden aufgenommen. Als Akteure wurden die Radwende, eine Kita, eine Schule, das Seniorennetzwerk, das Kinder- und Jugendzentrum und eine Wohnungsbaugenossenschaft befragt, um eine möglichst breitgefächerte Auswahl unterschiedlicher Akteure und damit verbundene Mobilitätsbedürfnisse abdecken zu können.

#### Angebote und Veranstaltungen der Akteure

Die Akteure bieten im Projektgebiet mehrere Angebote hinsichtlich Mobilität an. Als Verkehrserziehungsmaßnahme werden in Bochum-Hamme Fußgänger- und Fahrradführerscheine angeboten, bei denen die Kinder langsam an das jeweilige Verkehrsmittel herangeführt werden. Die Akteure nehmen teilweise an Marketingaktionen wie STADTRADELN teil und bieten einen Mängelmelder für den Radverkehr in der Stadt an. Auch Fahrraddemonstrationen werden von den

Akteuren im Projektgebiet organisiert und durchgeführt. Für Seniorinnen und Senioren gibt es die Überlegung ÖPNV-Trainings anzubieten, die einen sicheren Ein- und Ausstieg schulen sollen. Auch Rollator-Tage in Kooperation mit Polizei und BOGESTRA werden angeboten.

### Fußverkehr

Der Weg zu Kindertagesstätten und Schulen geschieht nach Einschätzung der Akteure auch zu einem großen Teil zu Fuß. Die wichtigsten Fußverkehrsachsen für Familien sind die schnellsten Verbindungen zu den Parks und Spielplätzen (z. B. Gahlensche Straße zum Park Hamme/Westpark). Eigenständig geführte Wege werden gerade von Familien und Kindertagesstätten bevorzugt, aber auch Hauptverkehrsstraßen sind sichere Wege, solange Lichtsignalanlagen ein sicheres Queren ermöglichen. Verbesserungsbedarfe der Infrastruktur wurden besonders beim Queren der Dorstener Straße gesehen. Hierbei sollte gewährleistet sein, dass ein Queren über die gesamte Fahrbahn innerhalb einer Ampelphase möglich ist. Seniorinnen und Senioren haben darüber hinaus weitere Ansprüche an die Fußwegeinfrastruktur: die Wege müssen sicher sein, d. h. Beleuchtung sowie ebene Oberflächen spielen eine Rolle. Aufwurzlungen oder auch Kies stellen Probleme dar, wenn man mit Rollator oder Rollstuhl unterwegs ist. Dies gilt ebenfalls für Kinderwagen und Krippenwagen. Darüber hinaus sollte es Möglichkeiten für Pausen in Form von Sitzgelegenheiten geben. Barrieren auf Fußwegen sind beispielsweise Stufen oder auch zugeparkte Wege. Auch der Rückstau des Kfz-Verkehrs an Überwegen zählt dazu.

### Radverkehr

Im Radverkehr werden die Gahlensche Straße (Nord-Süd-Verbindung), Dorstener Straße (Hauptstraße diagonal durchs Projektgebiet), Feldsieper Straße (Ost-West-Verbindung) sowie die Von-der-Recke-Straße mit Anbindung an die Erzbahntrasse genannt. Die Erzbahntrasse ist eine regional bekannte Route, die den Radverkehr des Stadtteils gut ins Umland einbindet.

Im Radverkehr sollte eine Radverkehrsanlage auch im nördlichen Bereich der Gahlenschen Straße (ab ca. Amtsstraße) markiert werden. Bisher ist diese nur südlich der Amtsstraße markiert. Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in der Feldsieper Straße sollte ebenfalls geprüft werden. Die Verbindung zwischen Seilfahrt und Sophienstraße sollte asphaltiert und ausgeschildert werden. Auch im Bereich Service gibt es im Stadtteil Verbesserungspotenzial. An vielen Stellen im Stadtteil sollte der Grünschnitt häufiger durchgeführt werden, da sich Geh- und Radwege durch wucherndes Grün massiv verengen. In der Von-der-Recke-Straße besteht laut Aussage ein Ratten-Problem, das beseitigt werden sollte.

### ÖPNV

Für Seniorinnen und Senioren ist der ÖPNV besonders wichtig, da Wege zum Einkaufen oder für andere Erledigungen häufig ohne eigenen Pkw bewältigt werden. Auch nutzen die Personen die Stadtbahn für nur eine Haltestelle, wenn die Wege zu Fuß zu lang und zu anstrengend sind. Nach Einschätzung der Akteure sollte das ÖPNV-Angebot ausgeweitet werden, damit Fahrten häufiger und flexibler erfolgen können.

### Kfz-Verkehr

Nach Einschätzung der Akteure ist das Auto die bequemste Möglichkeit, im Stadtteil von A nach B zu kommen. Der Vorteil liegt dabei in der zeitlichen Flexibilität und Verfügbarkeit, der Transportmöglichkeit von Einkäufen sowie der unkomplizierten Verknüpfung von Wegen (z. B. Absetzen der Kinder – Fahrt zur Arbeit). In diesem Kontext ist für mobilitätseingeschränkte Personen oder Seniorinnen und Senioren die wohnungsnaher Parkmöglichkeit wichtig. Die Fahrt zu Arbeit, Schule und Kindertagesstätte erfolge zumeist mit dem Pkw. Aus diesem Grund sowie der Nähe zur A 40 habe Hamme viel Verkehr, darunter auch Schwerlastverkehr. Anmerkungen kamen hierbei zu den Auffahrten der Anschlussstellen: dort stehen die Fahrzeuge oft auch auf den Kreuzungen und behindern Fuß- und Radverkehr. Gerade in Hauptverkehrszeiten sollten dort mehr Kontrollen von Falschparker:innen erfolgen, um die Sichtbeziehungen im Verkehr auch bei Rückstau sicherzustellen. Auch ein regelwidriges Wenden an Mittelinseln kommt hier derzeit vermehrt vor.

## 4 Analyse

Die Analyse der vorhandenen (Nah-)Mobilitätsinfrastruktur erfolgte durch intensive Begehungen und Bestandserfassungen. Zur Bewertung des Kfz-Verkehrs wurde darüber hinaus eine Parkraum-analyse durchgeführt. Auf Basis dieser Erhebungen werden nachfolgend die Situation der einzelnen Verkehrsträger vorgestellt und eventuelle Schwächen sowie Stärken aufgezeigt. Die Bestandsanalyse bildet die Basis für die Bewertung der Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten in Bochum-Hamme. Darauf aufbauend werden Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts entwickelt.

### 4.1 Situation des Fußverkehrs

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend die Qualität. Neben einer ausreichenden Breite sollte sich zudem die Oberfläche in einem guten Zustand befinden. Gleichzeitig sind das (Nicht-)Vorhandensein von Barrieren (insbesondere Treppenanlagen, Angsträume) und stützende Infrastrukturen (Bänke) von Bedeutung. Auch die Aufenthaltsorte und die Qualität des Aufenthaltes im Straßenraum entscheiden, ob mehr oder weniger Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

#### Gehwege – Breite und Qualität

Wie bereits angesprochen, ist eine ausreichende Breite der Gehwege für alle Fußgänger:innen von Bedeutung. Die Akzeptanz bei Kindern zur Nutzung des Gehweges ist höher, wenn dieser ein Nebeneinandergehen ermöglicht. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen stellen hohe Anforderungen an die Breite von Gehwegen. Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer benötigen zum Wenden beispielsweise eine Gehwegbreite von 1,50 m. Diese Breite ist auch für Personen mit Blindenstock oder mit Begleitperson (nebeneinander) notwendig. Die FGSV empfiehlt für Fußwege entlang von Straßen eine Breite von mind. 2,10 m (in Wohnstraßen mit einer offenen Bebauung), in der Regel werden inkl. Abstand zu Hauswänden/Zäunen sowie zum Straßenrand Fußwegbreiten von 2,50 m benötigt (vgl. FGSV 2002). Dies ermöglicht es, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können. Diese Breite ist auch für die Nutzung von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen geeignet.

Auf den Straßen in Hamme wird dem Fußverkehr nicht immer ausreichend Platz eingeräumt (siehe Abbildung 7). Die meisten Gehwege in Bochum-Hamme entsprechen nicht den oben formulierten Standards, was besonders den beengten Platzverhältnissen und den wechselnden Standards und Prioritäten der vergangenen Jahrzehnte geschuldet sein dürfte. Insbesondere in den schmalen Wohnstraßen (z. B. Hedwigstraße) haben viele Gehwege eine Breite von unter 1,50 m. Aber auch an den Hauptverkehrsstraßen entsprechen die Gehwegbreiten nicht den formulierten Standards (z. B. Gahlensche Straße). Darüber hinaus kommt es durch Laternenmasten, Umlaufgitter und Poller zu zusätzlichen Verengungen, die gerade für mobilitätseingeschränkte Personen

problematisch werden können. Weitere dauerhafte Engstellen können durch Masten von Verkehrsschildern, Litfaßsäulen oder durch Bäume entstehen.

Ein weiterer Aspekt der Bestandsanalyse und Bewertung ist die Oberflächenbeschaffenheit der vorhandenen Wege. Auf den straßenbegleitenden Gehwegen sind häufig Platten verlegt, die im Laufe der Jahre durch Belastung und Wurzelwerk in Schiefelage geraten sind oder fehlen. Auch asphaltierte Abschnitte sind durch Witterungsprozesse stellenweise aufgeplatzt. Die entstandenen Kanten sind Stolperfallen und Barrieren für Rollstühle und Rollatoren sowie Menschen mit Gehbehinderungen (z. B. entlang der Gahlenschen Straße oder Feldsieper Straße). Fußwegeverbindungen in den Grünbereichen wie dem Park Hamme oder Zuwege zu den Spielplätzen sind in der Regel mit einer wassergebundenen Decke ausgestattet, was besonders bei schlechten Witterungsbedingungen problematisch ist.

Abbildung 7: Schmale Gehwege und Engstellen



### Barrieren und Konflikte

Neben den bereits oben angesprochenen dauerhaften Engstellen verursacht auch der ruhende Verkehr (Kfz und Rad) häufig Barrieren für zu Fuß Gehende. Zum einen verengen diese die nutzbare Breite der Gehwege, zum anderen verstellen sie abgesenkte Bordsteine und Sichtbeziehungen. Insbesondere beim Queren von Straßen und in Knotenpunkten sind Kinder aufgrund ihres kleineren Sichtfeldes durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Gleichzeitig versperren die Fahrzeuge den Blick der anderen Autofahrer:innen auf die am Straßenrand wartenden Kinder. Auch können die Engstellen ein Ausweichen von Fußgänger:innen auf die Fahrbahn bewirken.

Besonders fatal wirkt sich Falschparken im Bereich der taktilen Elemente für sehingeschränkte Personen aus. Das legt zugleich eine fehlende Sensibilisierung für die Bedeutung dieser Elemente offen.

Abbildung 8: Oberflächenbeschaffenheit



In den verkehrsberuhigten Bereichen und den Wohnstraßen wurden häufig solche Konflikte mit dem ruhenden Verkehr ermittelt (siehe Abbildung 9). Entlang der Hauptverkehrsstraßen geht das legale Gehwegparken häufig mit einer Einschränkung des Fußverkehrs einher. Wachsende Fahrzeuggrößen verschärfen dieses Problem zunehmend. Zudem belastet das Gewicht der Fahrzeuge die Gehwegplatten, was wiederum zum Bruch führen kann. Auch das Abstellen von Fahrrädern an Laternenmasten oder anderen festen Einbauten kann den Gehweg zusätzlich verengen. Häufig ist dies auch ein Hinweis auf fehlende Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und kann ebenso gelöst werden (siehe auch Kapitel 4.2). Temporäre Barrieren treten häufig in Form von Mülltonen, Containern oder Sperrmüll auf.

Abbildung 9: Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr



Unterführungen können Barrieren für zu Fuß Gehende darstellen. Neben den teilweise geringen Breiten wurden die Unterführungen im Rahmen der Beteiligung aufgrund geringer Beleuchtung und der Gestaltung häufig als Angsträume definiert (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10: Unterführungen



### Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten

In Hamme gibt es nur wenige Knotenbereiche, die den aktuellen Standards der Barrierefreiheit entsprechen. Nullabsenkungen von Bordsteinen, die vor allem für eine Befahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren wichtig sind, sind an vielen Stellen nicht vorhanden. Stattdessen sind an den

Knoten Bordsteinkanten in unterschiedlicher Höhe zu finden (siehe Abbildung 11). Mobilitätseingeschränkte Personen müssen somit häufig Hindernisse in Form von Kanten überwinden, wenn sie sich im Stadtteil fortbewegen. Hinweise für sehbehinderte und blinde Personen in Form von taktilen Elementen sind bisher nur in wenigen Bereichen eingesetzt und bilden kein zusammenhängendes System. Auch entsprechende Taster und akustische Signale an den LSA für Sehbehinderte sind nur teilweise an den Querungsstellen vorhanden.

Abbildung 11: Unterschiedliche Höhen der Bordsteinkanten an Querungsstellen



Neben der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten und LSA ist auch eine ausreichend lange Grünphase für den Fußverkehr von Bedeutung. Beispielsweise die Ampel an der Haltestelle Hamme-Kirche ist so gestaltet, dass ein Überqueren der gesamten Fahrbahn für zu Fuß Gehende in einem Zug nicht möglich ist. Dementsprechend ist ein Warten auf den Mittelinseln vor den Bahnsteigen unabdingbar, die an dieser Stelle recht schmal gestaltet sind. Lange Wartezeiten an Ampeln für zu Fuß Gehende sind zu vermeiden, da sie insgesamt zu mehr Rotlichtverstößen führen. In der Nähe von Schulen ist dieser Aspekt ein wichtiger Faktor in Bezug auf die Verkehrssicherheit und kommt z. B. am Knotenpunkt Dorstener Straße/Bodelschwinghplatz zum Tragen (siehe Abbildung 12 links).

Abbildung 12: Knotenpunktsituationen



Eine weiterer Konfliktpunkt befindet sich am Knotenpunkt Dorstener Straße mit der Seilfahrt, unweit des Haltepunkts Bochum-Hamme (siehe Abbildung 12 rechts). Dort ist die LSA häufig ausgeschaltet, was ein Queren für den Fußverkehr deutlich unsicherer macht. Je nach Verkehrsaufkommen kommt es an dieser Stelle deshalb zu langen Wartezeiten, was auch für das Erreichen des RB-Haltepunktes von Nachteil ist. In Anbetracht von Rechts- und Linksabbiegern aus der Seilfahrt sowie der Straßenbahn auf der Dorstener Straße ist eine sichere Querungsmöglichkeit an dieser Stelle besonders wichtig.

Abbildung 13: Lichtsignalanlagen



Mittelinseln verringern das Unfallrisiko und erleichtern die Fahrbahnquerung, da immer nur eine Fahrtrichtung zu beachten ist. In Hamme findet sich diese Form der Gehwegausweitung insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen (z. B. Dorstener Straße, Herner Straße) in unterschiedlicher Ausbaweise. Vereinzelt sind bereits taktile Elemente vorhanden. An der Gahlenschen Str. (Abbildung 14, unten links) ist die Mittelinsel allerdings, ohne das für sehingeschränkte Personen empfohlene 6-cm-Bord ausgebildet. Ein Nullabsenkung für Rad und Rollstuhl, wie es an dieser Stelle vorhanden, fehlt in den oberen Beispielen in Abbildung 14.

Vorgezogene Seitenräume werden in Deutschland auch als „Gehwegnasen“ bezeichnet (siehe Abbildung 14, unten rechts) und sind in Hamme zum Beispiel in der Gahlenschen Straße oder auch in der Amtsstraße zu finden. Solche vorgezogenen Seitenräume können zum einen das illegale Abstellen von Kfz erschweren, zum anderen eignen sie sich gut zum Vereinfachen des Querens. Für Schulkinder, die aufgrund ihrer Größe im Straßenraum nicht immer sichtbar sind, ist die Gehwegnase eine Möglichkeit, das Queren sicherer zu gestalten. In der Nähe der Feldsieper Schule gibt es darüber hinaus einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), der eine eindeutige und fußverkehrsfreundliche Vorrangregelung darstellt und zumeist zu kürzeren Wartezeiten gegenüber lichtsignalgeregelten Übergängen führt.

Abbildung 14: Gehwegaufweitungen an Querungsstellen



### Aufenthaltsqualität und stärkende Infrastruktur

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig zu sein. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten zu den wichtigen Bausteinen, um älteren Menschen ein aktives Leben zu ermöglichen. Die Dichte der Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet ist bisher als zu gering zu bewerten. Insbesondere entlang der wichtigen Fußverkehrsachsen, z. B. im Umfeld der Einkaufsmöglichkeiten, fehlen Möglichkeiten für eine Pause. An den Bushaltestellen sind bisher nur vereinzelt Sitzgelegenheiten installiert. In den Parks, Grünflächen, an Spielplätzen und auf dem Amts- sowie Bürgerplatz sind Bänke zu finden. Zudem sind einige Sitzgelegenheiten in Baumscheiben integriert (siehe Abbildung 15)

Abbildung 15: Sitzgelegenheiten



Neben einer guten Infrastruktur und der Barrierefreiheit gibt es weitere Komponenten wie Spielelemente und Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, die das Zufußgehen attraktiver gestalten und fördern. In Hamme nehmen die Wege durch die Park- und Grünflächen zudem eine wichtige Verbindungsfunktion ein. Spielelemente sind in Hamme auf den Spielplätzen vorhanden, die sich nahezu gleichmäßig über das Gebiet verteilen (siehe Abbildung 16). Die fußläufige Erreichbarkeit der Anlagen wird in einem Exkurs erläutert.

Abbildung 16: Grünflächen und Spielplätze



### Exkurs: Fußläufige Erreichbarkeiten von Infrastruktureinrichtungen

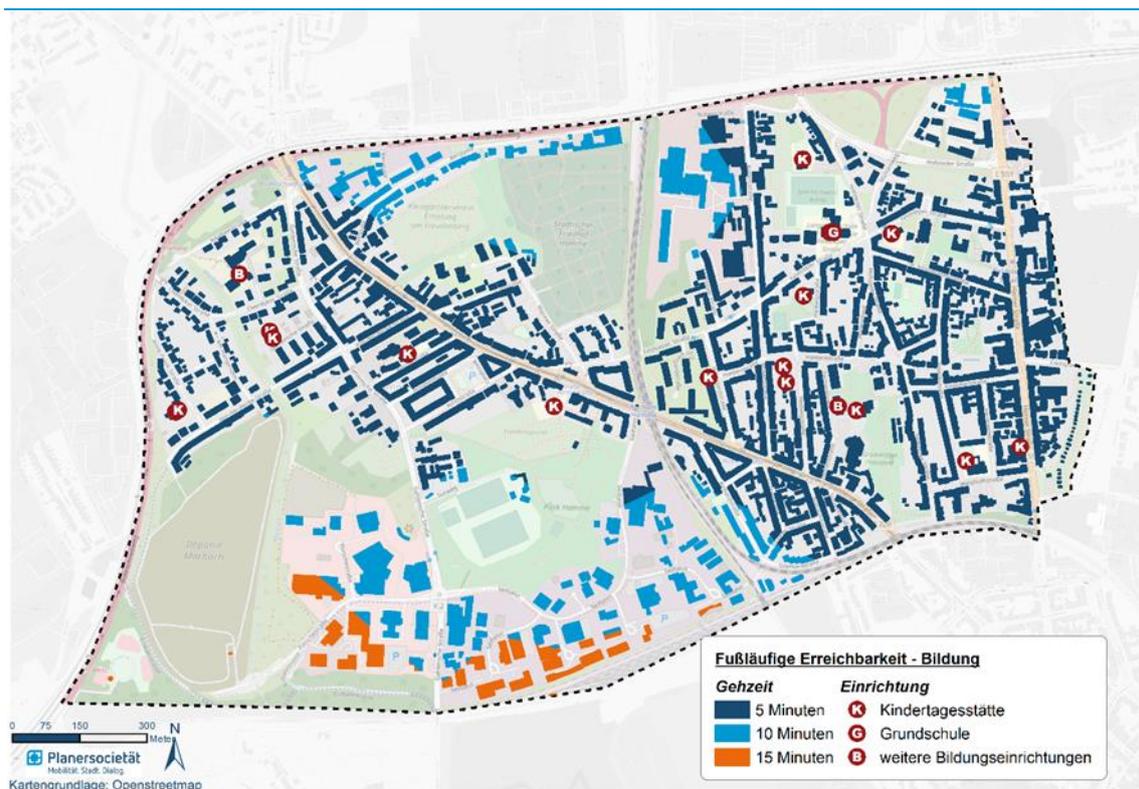
Das Mobilitätsverhalten hängt stark mit der vorhandenen Infrastruktur und der Erreichbarkeit von Quellen und Zielen zusammen. Wege für Einkauf, Erholung oder auch Bildung sind i. d. R. zu Fuß zu bewältigen und obwohl einem Stadtteil hinsichtlich der Nahversorgung eine große Bedeutung zukommt, werden viele Wege mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt. Die Entscheidung für oder gegen das Zufußgehen sind vielfältig und individuell. Geringe Gehzeiten und eine hohe städtebauliche Dichte im Wohnquartier können grundsätzlich die Motivation für das tägliche Zufußgehen fördern. Je geringer die Gehzeit zu Infrastruktureinrichtungen des täglichen Bedarfs, desto stärker ist die positive Wirkung. Eine sichere, attraktive und direkte Fußwegeinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Fußverkehrs als Teil der aktiven Mobilität im Stadtteil.

Zur Bewertung der Situation des Fußverkehrs in Bochum-Hamme wurden GIS-basierte Analysen durchgeführt, die einen ersten Überblick über die fußläufige Erreichbarkeit einzelner Infrastruktureinrichtungen geben. Zugrunde gelegt wurde das bestehende Straßennetz sowie die Gebäudestruktur des Stadtteils. Mittels Isochronen können realistische zeitliche Fußwege abgebildet werden, da unpassierbare Barrieren für den Fußverkehr, wie z. B. die A 40, berücksichtigt werden. Hierzu wurde die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von 5 km/h (FGSV 2015: 25) angenommen. Mobilitätseingeschränkte Personen und Senior:innen sind oftmals langsamer unterwegs, junge Personen oftmals schneller.

### Bildungseinrichtungen

Abbildung 17 zeigt die fußläufige Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen in Bochum-Hamme. Von großen Teilen der Wohngebiete aus erreicht man innerhalb von fünf Minuten zu Fuß eine Bildungseinrichtung. Der Norden des Stadtteils nördlich des Friedhofs ist innerhalb von zehn Minuten Fußweg an Bildungseinrichtungen angeschlossen. 15 Minuten Fußweg sind vom südlichen Rand des Projektgebietes aus notwendig, wobei dort das Gewerbegebiet angesiedelt ist und eine Notwendigkeit, schneller zu einer Bildungseinrichtung zu gelangen, nicht zwingend gegeben ist. Insbesondere die Grundschule wird häufig in der näheren Umgebung des Wohnstandortes aufgesucht, und auch im Hinblick auf die Vermeidung von sogenannten Elterntaxis sind attraktive und sichere Schulwege von großer Bedeutung. Im Zuge der Erweiterung und des Neubaus der Grundschule an der Feldsieper Straße ist ein sicherer Schulweg von weiter wachsender Bedeutung.

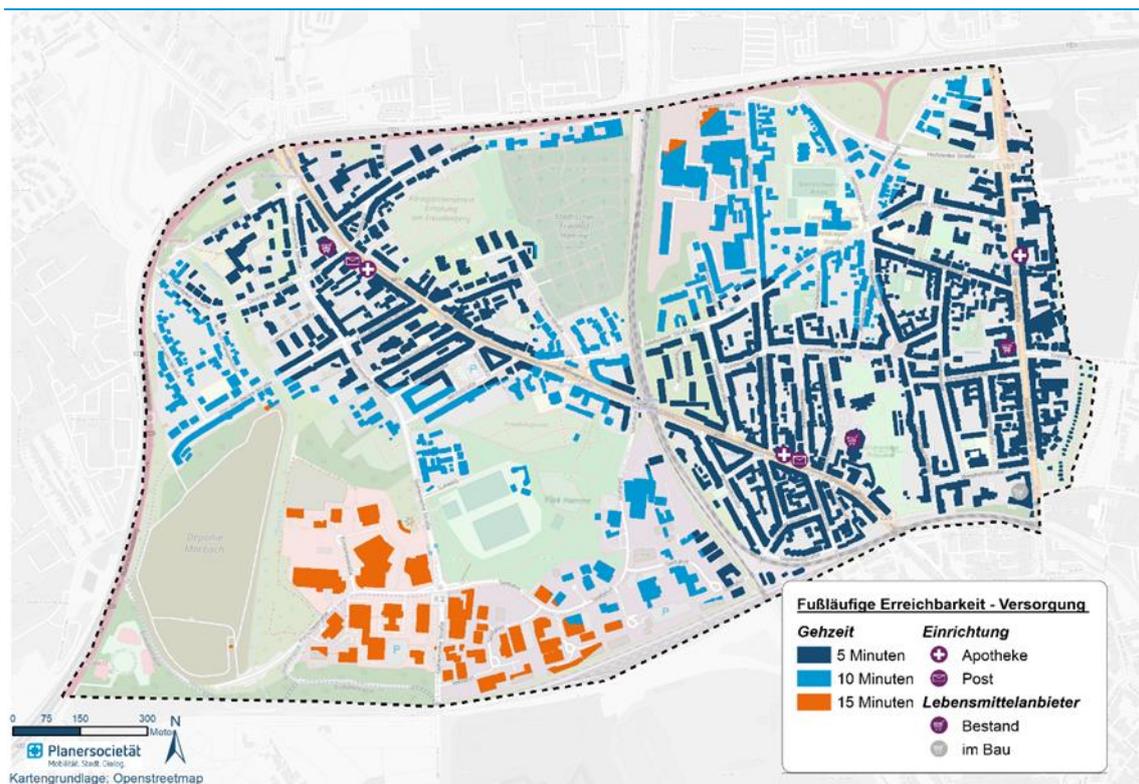
Abbildung 17: Fußläufige Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen



### Versorgung (täglicher Bedarf)

Mit Blick auf die fußläufige Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs in Bochum-Hamme wird deutlich, dass durch die Lage der Lebensmittelanbieter entlang der Hauptverkehrsstraßen die Menschen in verhältnismäßig vielen Bereichen des Stadtteils mehr als fünf Minuten zu Fuß zurücklegen müssen. Die Wohngebiete nördlich der Feldsieper Straße erreichen innerhalb von zehn Minuten fußläufig eine Versorgungseinrichtung. Das Gewerbegebiet ist nur nach 15 Minuten zu erreichen. Berücksichtigt wurde bei der Analyse auch der sich im Bau befindliche Lebensmittelanbieter im Süden des Projektgebietes an der Herner Straße. Insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen ist ein kurzer Weg zur nächsten Versorgungseinrichtung des täglichen Bedarfs von Bedeutung. Daneben sind ebene Oberflächen und sichere Querungsmöglichkeiten mit ausreichenden Signallängen wichtig, damit Fußwege zurückgelegt werden.

Abbildung 18: Fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen



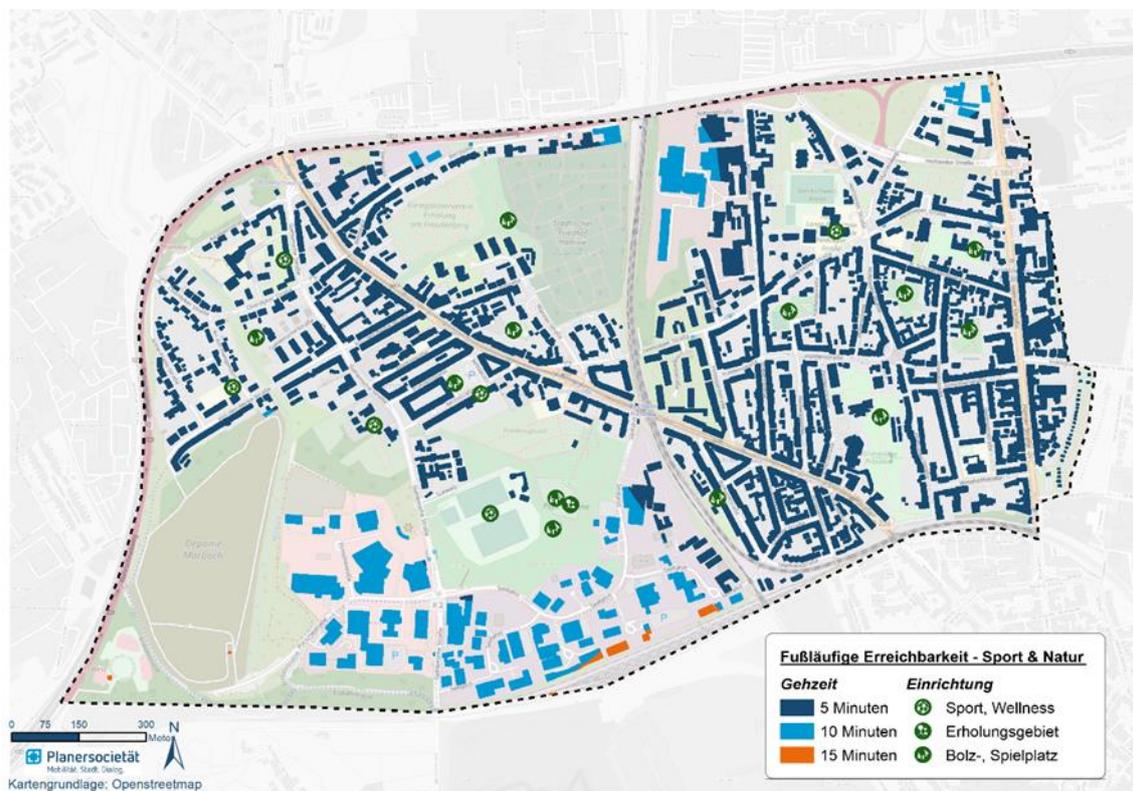
Quelle: Planersocietät

### Sport, Spiel und Erholung

Der Stadtteil Hamme verfügt über ein vielfältiges Angebot an Grün- und Freiflächen, die zu großen Teilen mit Spiel- und Sportmöglichkeiten ausgestattet sind. Daneben übernehmen diese Flächen die Funktion der Erholung und tragen zu einem kühleren Stadtklima bei. Die Wege innerhalb der Grün- und Freiflächen sind meist unbefestigt und unbeleuchtet, was die Barrierefreiheit und das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen können.

Zur reinen Erreichbarkeit ist zu sagen, dass aufgrund der Vielzahl auch kleiner Flächen von den meisten Baugebieten aus ein Erreichen innerhalb von fünf Minuten möglich ist (siehe Abbildung 19). Aufgrund der eingeschränkten Zugänglichkeit zum Park Hamme von südlicher Seite aus ist das Gewerbegebiet erst nach mindestens zehn Minuten angebunden. Die detaillierte Bewertung der Qualität der Fußwege erfolgte in Kapitel 4.1.

Abbildung 19: Fußläufige Erreichbarkeit von Sport-, Natur- &amp; Erholungseinrichtungen

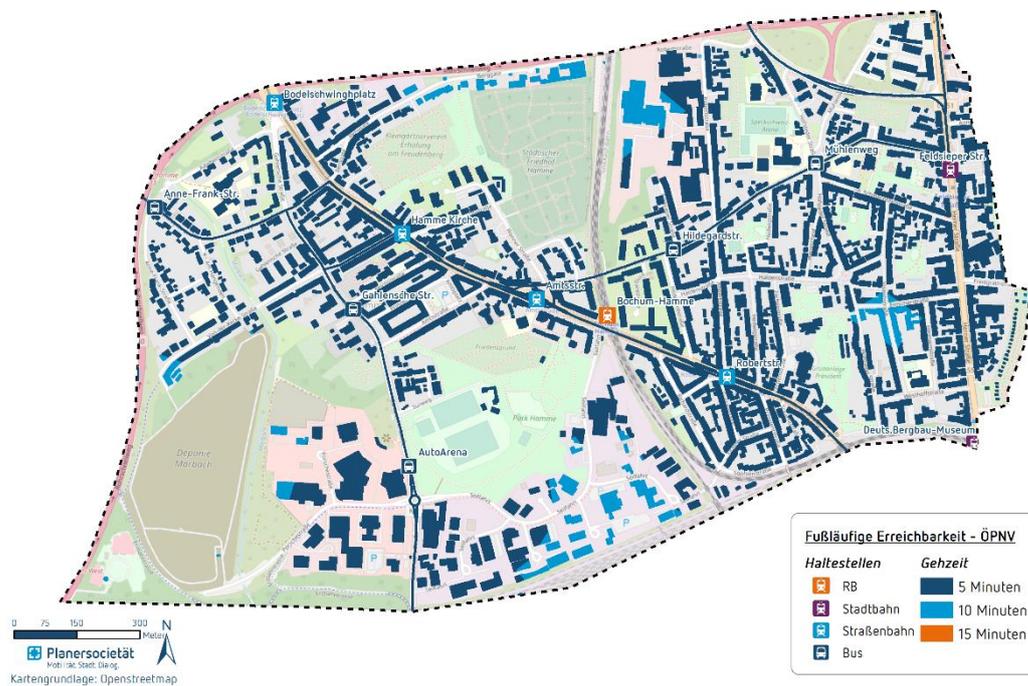


Quelle: Planersocietät

### Öffentlicher Verkehr

Ein Weg mit dem ÖPNV beginnt und endet in der Regel zu Fuß. Aus diesem Grund und zur Stärkung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist ein zügiges Erreichen von Haltestellen ein wichtiger Grundbaustein. Die Wege zu einer Haltestelle sollten dabei möglichst sicher, umwegfrei und mit kurzen Wartezeiten an Knotenpunkten gestaltet sein. In Hamme verkehren verschiedene ÖPNV-Angebote (siehe Kapitel 4.3), die von Großteilen des Projektgebietes innerhalb von maximal fünf Minuten zu erreichen sind. Teile der Emscherstraße und Josephstraße im Osten sowie nördliche Bereiche sind erst nach zehn Minuten an den ÖPNV angebunden. Insgesamt ist die fußläufige Anbindung vor dem Hintergrund der zeitlichen Erreichbarkeit des ÖPNV in Hamme als gut zu bewerten.

Abbildung 20: Fußläufige Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen



Quelle: Planersocietät

### Zusammenfassung: Situation des Fußverkehrs

Die dichte Bebauung in Hamme ist insgesamt als gute Ausgangsvoraussetzung für Nahmobilität zu sehen. Auch die Nähe zur Innenstadt sowie wichtigen Einrichtungen (z. B. auch Bahnhof) bedingt grundsätzlich keine Abhängigkeit vom privaten Pkw. Die hohe Dichte an Kinderbetreuungsplätzen bietet darüber hinaus die Möglichkeit, dass bereits Kinder die Vorteile des Zufußgehens und Radfahrens erleben und erlernen können. Eine weitere Stärke des Stadtteils sind die vielen öffentlichen Grünflächen, die zum einen für Sport und Erholung genutzt werden können, zum anderen aber auch Wegeverbindungen zur Verfügung stellen, die der Nahmobilität vorbehalten sind.

Im Stadtteil gibt es allerdings noch Optimierungsbedarf hinsichtlich der Situation des Fußverkehrs. Wichtige Knotenpunkte sind häufig nicht fußgängerfreundlich ausgestaltet, d. h. an LSA-gesteuerten Knotenpunkten bestehen vermehrt zu kurze Grünphasen für den Fußverkehr. Ein Queren ist dadurch nicht immer in einem Umlauf machbar und erfordert ein Warten auf schmalen Mittelinseln. Auch im Bereich der Barrierefreiheit besteht noch Handlungsbedarf, es fehlen z. B. Bordsteinabsenkungen oder Ampeltaster.

Der ruhende Kfz-Verkehr, der insbesondere in den Wohnquartieren das Straßenbild beherrscht, führt in den Straßenräumen zu einer geringen Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Entlang der Hauptverkehrsstraßen verursacht der fließende Kfz-Verkehr zudem Lärmbelastungen. Die bestehenden Gehwege sind baulich häufig schmal und werden entlang der Hauptverkehrsstraßen durch Einbauten und in den Nebenstraßen durch parkende Kfz oder abgestellte Fahrräder auf dem

Gehweg zusätzlich verengt. Insbesondere falschparkende Fahrzeuge sowie große Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen verursachen Gefahren für mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder.

Sitzmöglichkeiten gibt es im Straßenraum selten, eher sind diese in den Grünflächen zu finden. Darüber hinaus bestehen teilweise Angsträume für zu Fuß Gehende, die die Nutzung von Wegen (insbesondere in den Abend- und Nachtstunden) reduzieren.

- ⊕ Dichte Bebauung, Nähe zur Innenstadt sind gute Ausgangssituation für Nahmobilität
- ⊕ Dichte an Versorgungsmöglichkeiten und Bildungs- und Betreuungsangebote, welche grundsätzlich gut zu Fuß zu erreichen sind
- ⊕ Grün- und Freiflächen bieten Aufenthaltsqualität und kurze Wegeverbindungen für nicht-motorisierten Verkehr
- ⊙ Gute fußläufige Erreichbarkeit zentraler Infrastrukturen, wenige Defizite
- ⊖ Einschränkung des Fußverkehrs in Wohnquartieren durch Gehwegparken und in den Abendstunden durch Falschparken
- ⊖ Fußgängerunfreundliche Ausgestaltung von Knoten, verbunden mit Wartezeiten und Queren erst in zwei Umläufen
- ⊖ Fehlende Sitzmöglichkeiten im Straßenraum
- ⊖ Unterführungen und Grünflächen können als Angsträume wahrgenommen werden

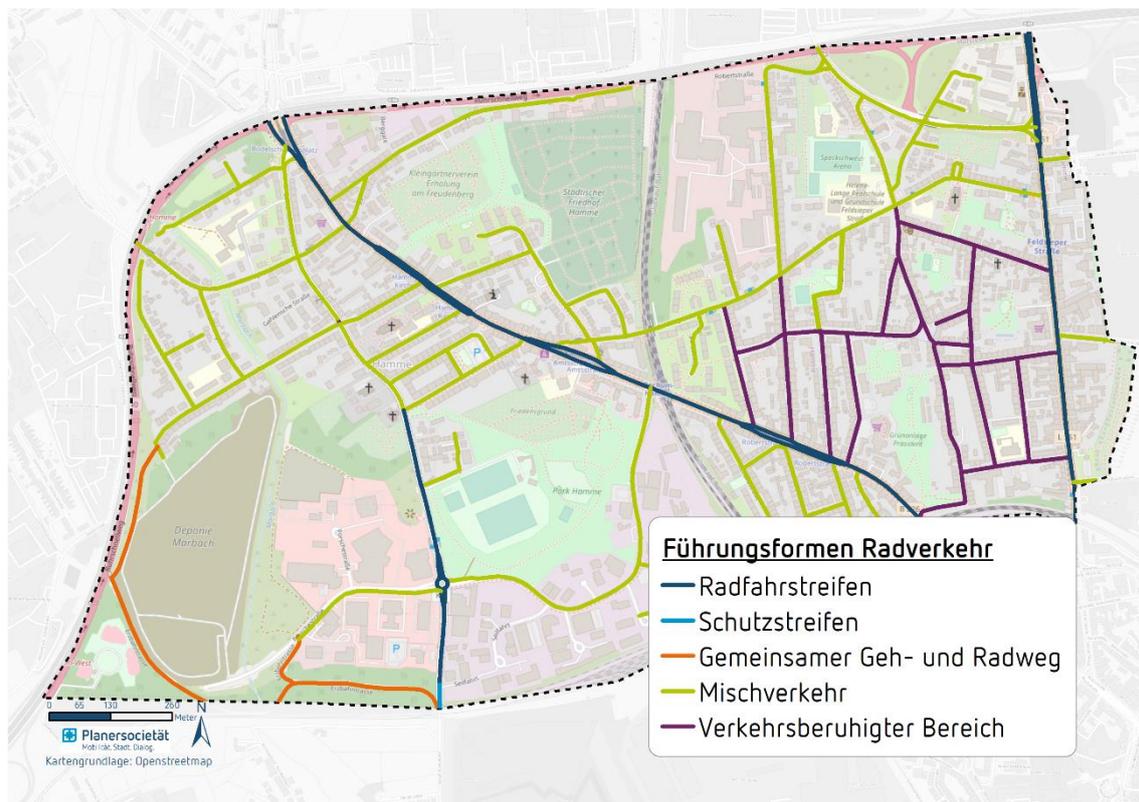
## 4.2 Situation des Radverkehrs

### Führungsform

Die bestehende Situation des Radverkehrs innerhalb von Bochum-Hamme ist heterogen. Aufgrund der bestehenden Tempo-30-Zonen und der Vielzahl an verkehrsberuhigten Bereichen wird der Radverkehr hauptsächlich im Mischverkehr geführt. Die bestehenden Einbahnstraßen sind bis auf die Straße *Am Hangenden* nicht für den Radverkehr geöffnet.

Entlang der Hauptverkehrsstraßen ergibt sich eine unterschiedliche Situation. Auf der Herner Straße sind Radfahrstreifen mit Breiten zwischen 1,70 m und 1,80 m markiert. Dabei ist

Abbildung 21: Führungsformen des Radverkehrs in Bochum-Hamme



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

stadtauswärts ab der Agnesstraße in Richtung Herne ein Sicherheitstrennstreifen markiert. Dieser Sicherheitstrennstreifen ist insbesondere dann wichtig, wenn das straßenbegleitende Parken vorliegt, um sogenannte Dooring-Unfälle (also Unfälle, bei denen eine aufgehende Autotür zum Unfall führt) zu vermeiden. Aufgrund der Vielzahl von straßenbegleitenden Stellplätzen, den in weiten Teilen fehlenden Sicherheitstrennstreifen sowie der nicht ERA- (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) konformen Breiten führt für nicht geübte Radfahrende sowohl zu einem subjektiven Unsicherheitsgefühl wie auch für alle Radfahrer:innen zu einer objektiven Unsicherheit hinsichtlich von Dooring-Unfällen. Auf der Dorstener Straße ist größtenteils ein Radfahrstreifen mit 1,50 m markiert. Diese 1,50 m sind jedoch nach ERA nur das Mindestmaß für einen Schutzstreifen und stellen daher auch hier keine ERA-Konformität dar. Am ehemaligen Bahnhof Präsident wird der Radverkehr auch im Seitenraum über zu schmale Radwege geführt (1,00 m statt 1,60 m), in Höhe der Robertstraße auf einem zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg (1,80 m statt 2,50 m). Für beide Straßen liegt darüber hinaus ein besonderes Problem in Knotenpunktbereichen vor. Während die Problematik des Linksabbiegens auf der Dorstener Straße auch noch durch die Straßenbahnschienen zusätzlich erschwert wird, ist hierfür auch auf der Herner Straße oftmals ein indirektes Linksabbiegen beschildert. Dabei wird allerdings kein entsprechender Seitenraum für Abbiegende vorgehalten und für diese eine unklare Situation geschaffen, wo und in welcher Ampelphase die Straße gequert werden kann.

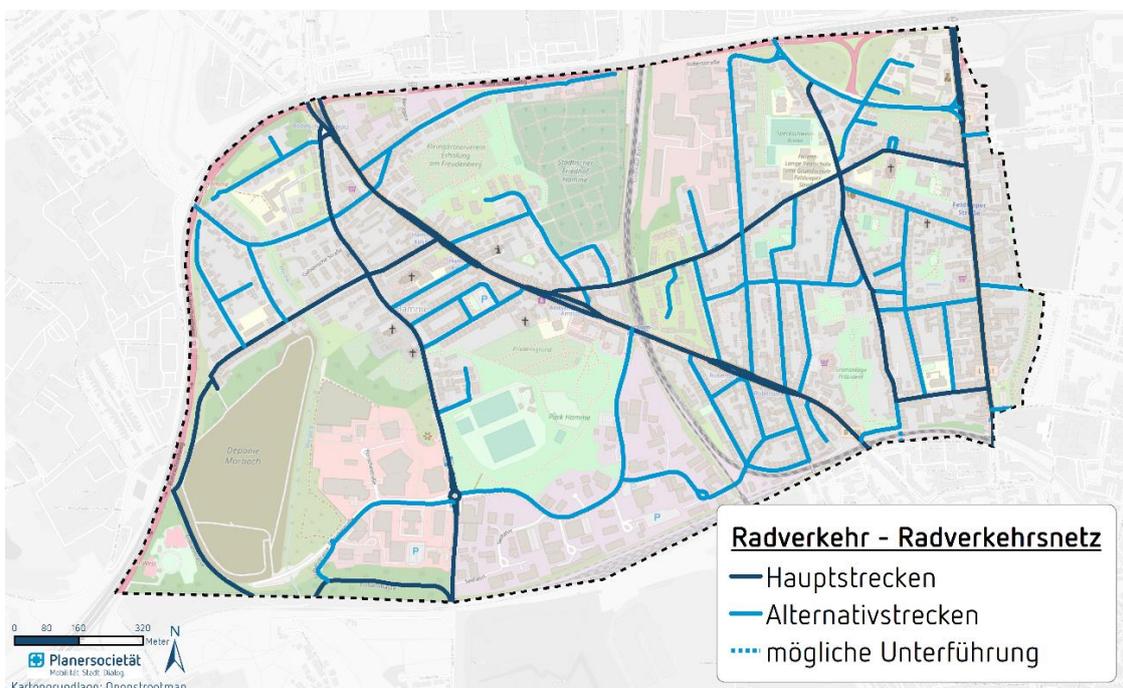
Auf der Gahlenschen Straße ist zwischen der Prinzenstraße und der SB-Waschanlage ein Radfahrstreifen mit markiert. Neben parkenden Kfz sind in dem genannten Bereich Sicherheitstrennstreifen markiert. Nördlich der Prinzenstraße ist auf der Gahlenschen Straße keine Radverkehrsanlage vorhanden. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund eines zu vermutenden nicht unerheblichen

Schwerverkehrsanteil aufgrund der gewerblichen Nutzung um Süden der Gahlenschen Straße problematisch. Auf der Feldsieper Straße wird der Radverkehr bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt.

Darüber hinaus verläuft im Süden des Projektgebiet die Erzbahntrasse. Das ist eine stillgelegte Eisenbahntrasse, die zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg umgebaut wurde und getrennt vom motorisierten Verkehr verläuft. Sie schließt im Gewerbegebiet an die Porschestraße an und führt dann weiter über den Westpark in Richtung Innenstadt. Auf der anderen Seite führt sie in Richtung Bochum-Hordel.

Die Hauptstrecken im Stadtteil verlaufen entlang der Gahlenschen Straße, der Herner Straße, der Dorstener Straße (Anbindung Innenstadt) und der Feldsieper Straße. Auch die Von-der-Recke-Straße ist eine wichtige Verbindung, insbesondere zur Erzbahntrasse, die in Richtung Süden an den Westpark und in Richtung Norden an Bochum-Hordel anschließt (siehe Abbildung 22).

Abbildung 22: Radverkehrsnetz Bochum-Hamme



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

### Oberflächenqualität

Die Oberflächenqualität der Radverkehrsanlagen ist vor allem in der Herner Straße, Gahlenschen Straße, der Dorstener Straße und der westlichen Feldsieper Straße gut. Etwa ab der Robertstraße in östliche Richtung weist die Feldsieper Straße jedoch deutliche Schlaglöcher auf. In den Neben- und Anliegerstraßen von Hamme ist die Oberflächenqualität der Fahrbahn ebenfalls gut. Ausnahmen bilden folgende Straßen:

Die Asphaltsschicht in der Haldenstraße ist im westlichen Bereich abgefahren und das Kopfsteinpflaster ist dort wieder freigelegt. Im weiteren Verlauf weist die Haldenstraße bis zum Bürgerplatz mehrere Schlaglöcher auf. Die Hedwigstraße weist im nördlichen Bereich (Tempo 30) einige Schlaglöcher auf. Auf der Richardstraße sind vermehrte Risse und teilweise Schlaglöcher in der

Fahrbahn. An mehreren Stellen ist die Asphaltdecke abgetragen und das darunterliegende Kopfsteinpflaster ist freigelegt. Die Josephstraße ist zur Hälfte aus Kopfsteinpflaster gebaut und weist zur anderen Hälfte vermehrt Schlaglöcher auf. Die Schmechtingstraße ist gepflastert, wobei ebenfalls etwa die Hälfte aus Kopfsteinpflaster besteht. Auf der Hildegardstraße, der Schachtstraße, der Sophienstraße und der Wanner Straße sind durchgängig Schlaglöcher vorhanden.

Die im Süden Hammes verlaufende Erzbahntrasse hat größtenteils eine gute Oberfläche. Nur im Bereich des Gewerbegebiets zwischen der Porschestraße und der Gahlenschen Straße ist die Oberfläche auf einer Länge von etwa 200 bis 300 Metern durch Wurzelschäden stark verschlechtert.

Abbildung 23: Erzbahntrasse



Abbildung 24: Radfahrstreifen auf der Dorstener Straße



### Knotenpunkte

An Knotenpunkten wird der Radverkehr vor allem auf der Gahlenschen Straße und auf der Herner Straße ungünstig geführt. Das Linksabbiegen steht besonders im Fokus. So ist ein indirektes Linksabbiegen an fast allen Kreuzungen der oben genannten Straßen beschildert. An den Knotenpunkten fehlt jedoch jeweils ein Aufstellbereich für den Radverkehr. An den meisten Knotenpunkten ist ebenfalls ein zusätzliches Lichtsignal anzuordnen. Die Knotenpunkte werden im Folgenden aufgeführt:

Tabelle 1: Bestehende Knotenpunkte mit Mängeln für den Radverkehr

Lage	Begründung
Feldsieper Straße/Herner Straße	Aufstellfläche und Grünsignal fehlen.
Herner Straße/Hofsteder Straße	Derzeit nur Fahrbahn für Linksabbieger (Pkw).
Herner Straße/Schmechtingstraße	Derzeit kein Linksabbiegen.
Herner Straße/Emscherstraße	Derzeit nur Fahrbahn für Linksabbieger (Pkw).
Herner Straße/Agnesstraße	Aufstellfläche und Grünsignal fehlen.
Herner Straße/Freiligrathstraße	Derzeit nur Fahrbahn für Linksabbieger (Pkw).
Dorstener Straße/Seilfahrt	Derzeit nur Fahrbahn für Linksabbieger (Pkw).
Dorstener Straße/Hildegardstraße	Aufstellfläche und Grünsignal fehlen.
Dorstener Straße/Berggate	Aufstellfläche und Grünsignal fehlen.
Dorstener Straße/Overdyker Straße	Aufstellfläche und Grünsignal fehlen.
Dorstener Straße/Einfahrt zw. Hausnr. 213 und 215	Aufstellfläche und Grünsignal fehlen.

### Fahrradparken

Im öffentlichen Raum sind nur wenige Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr vorhanden. Am Bürgerplatz befinden sich etwa 20 Stellplätze in mehreren Abstellanlagen. Vor dem Jugend- und Stadtteilzentrum Hamme (JuSH) Hamme ist ebenfalls eine Abstellanlage mit vier Stellplätzen vorhanden. An der Bahn-Haltestelle Bochum-Hamme gibt es zwei überdachte Abstellanlagen mit insgesamt 13 Stellplätzen für Fahrräder. Auch entlang der Herner Straße befinden sich in regelmäßigen Abständen fünf Abstellanlagen mit jeweils weniger als fünf Stellplätzen.

Die Qualität dieser Radabstellanlagen ist ebenfalls heterogen. Eine Überdachung ist nur vereinzelt vorhanden. Es handelt sich vornehmlich um solche Abstellanlagen, an denen immerhin der Rahmen des Fahrrades fixiert werden kann und bei denen daher ein guter Diebstahlschutz vorhanden ist. Nicht berücksichtigt werden dabei zumeist Spezialfahrräder wie Lastenräder, aber auch Dreiräder, für die eine Fixierung am Rahmen aufgrund des fehlenden Platzes oftmals nicht möglich ist.

Darüber hinaus sind private Abstellanlagen im Projektgebiet vorhanden, diese sind allerdings ungleichmäßig verteilt. Vermehrt befinden sie sich an in den vergangenen Jahren sanierten Häusern.

Abbildung 25: Abstellanlagen im öffentlichen Raum



Abbildung 26: Abstellanlagen vor einem Mietshaus



### Zusammenfassung: Situation des Radverkehrs

Auf den meisten Straßen in Bochum-Hamme werden die Radfahrer:innen im Mischverkehr geführt. Da auf diesen Neben- und Anliegerstraße eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h gefahren wird, ist diese Führungsform ausreichend. Die wachsende Zahl Verkehrsberuhigter Bereiche, vor allem in der Speckschweiz, ist für den Radverkehr aus Sicht der Verkehrssicherheit angenehm, bremst diesen aber im Vergleich zu einer Hauptverkehrsstraße oder Tempo-30-Zone deutlich aus. Die Oberflächenqualität in diesen Straßen ist größtenteils gut. In manchen Straßen sind vereinzelte Risse auf der Oberfläche zu erkennen. In der Josephstraße und der Schmechtingstraße ist teilweise Kopfsteinpflaster verbaut, das kein ruhiges Fahrerlebnis ermöglicht. Auf der Hildegardstraße, der Schachtstraße, der Sophienstraße und der Wanner Straße sind die Schäden so groß, dass die Straßen schlecht befahrbar sind und als Gefahrenstellen angesehen werden müssen.

Auf der Herner und der Dorstener Straße sind die Radfahrstreifen zu schmal ausgeführt. Des Weiteren fehlen die Sicherheitsbereiche zum ruhenden Verkehr auf diesen Straßen fast vollständig. Auf der Gahlenschen Straße wird der Radverkehr nur im südlichen Teil auf einem Radfahrstreifen geführt, dieser ist aber ausreichend breit und hat im Bereich vom ruhenden Verkehr einen ausreichenden Sicherheitsraum. Im nördlichen Teil fehlt eine Radverkehrsanlage, hier wird der Verkehr im Mischverkehr geführt. Eine durchgängige Führungsform ist wichtig, um die subjektive Sicherheit der Radfahrer:innen zu gewährleisten. Des Weiteren sind die Verkehrsmengen zu groß, um den Radverkehr im Mischverkehr zu führen.

- ⊕ Radverkehrsanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen
- ⊕ Meist gute Oberflächenqualität auf den Radverkehrsanlagen
- ⊕ Auf Nebenstraßen liegt die Höchstgeschwindigkeit bei maximal 30 km/h
- ⊕ Erzbahntrasse als unabhängiger Weg im südlichen Hamme
- ⊙ Viele Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen
- ⊙ Viele Aufpflasterungen in Verkehrsberuhigten Bereichen

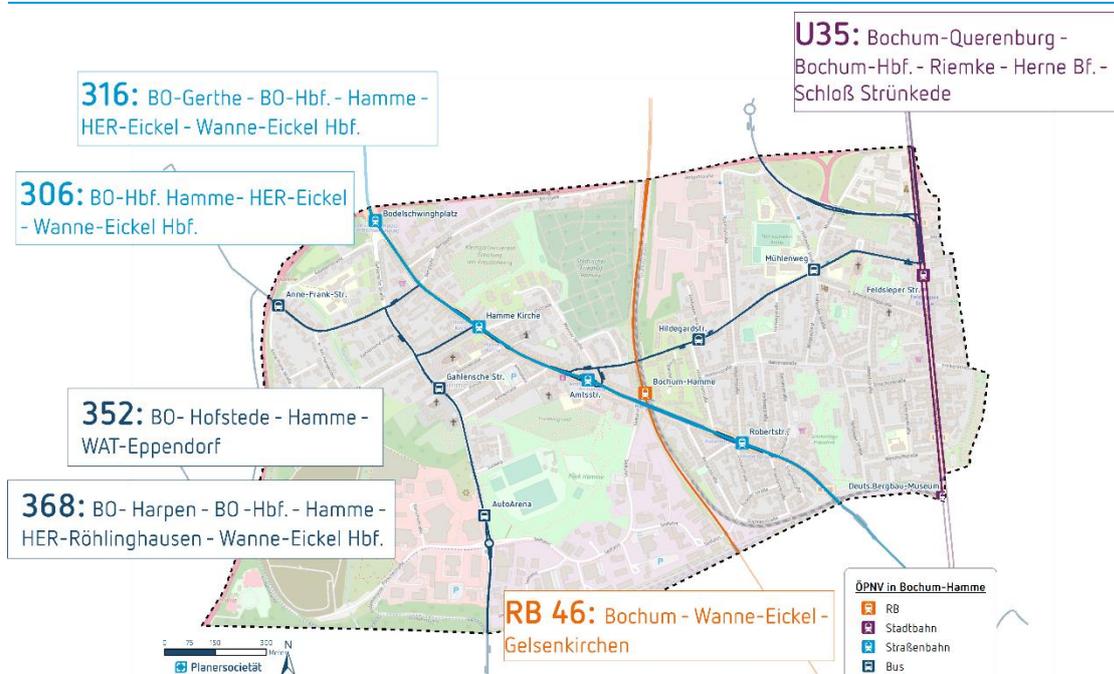
- ⊖ Zu geringe Breiten der Radfahrstreifen und kein Sicherheitstrennstreifen auf der Dorstener und Herner Straße
- ⊖ Radfahrstreifen nur auf der südlichen Gahlenschen Straße
- ⊖ Teilweise starke Einschränkung der Fahrbahnnutzung durch Oberflächenschäden vor allem im Mischverkehr

## 4.3 Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs

### Angebot

Der Stadtteil Bochum-Hamme wird, wie in Abbildung 27 dargestellt, von verschiedenen Angeboten des ÖPNV bedient. Unterhalb der Herner Straße im Osten verläuft die Stadtbahnlinie U35 mit Anschluss nach Querenburg, den Bochumer Hbf, Bochum-Riemke und Herne. Werktags verkehrt die Linie tagsüber mindestens alle zehn Minuten, mit ergänzendem Angebot der U35 als Campuslinie bis zu alle drei Minuten bis zur Haltestelle Bergbaumuseum. Am Wochenende liegt der Takt zwischen 10 und 15 Minuten. Zentral durch den Stadtteil verlaufen die Schienen der RB46. Die Regionalbahn verkehrt zwischen Gelsenkirchen Hbf mit Halt in Wanne-Eickel, BO-Riemke, BO-Hamme, BO-West bis Bochum Hbf werktags tagsüber alle 30 und am Wochenende alle 60 Minuten. Auf der Strecke verkehrt ansonsten nur Güterverkehr. Über die Dorstener Straße verlaufen die Straßenbahnlinien 306 und 316, jeweils mit Anschluss an Bochum Hbf und Wanne-Eickel. Beide Linien

Abbildung 27: ÖPNV-Angebot im Projektgebiet



Quelle: Planersocietät (Datengrundlage: BOGESTRA, OSM)

verkehren tagsüber alle 15 Minuten, wodurch sich auf dem Korridor insgesamt ein gutes Angebot ergibt. Abends und am Wochenende ist das Angebot deutlich dünner. Die Feinerschließung abseits der Hauptverkehrsstraßen erfolgt über die Buslinien 352 und 368. Erstere verkehrt stündlich aus Hofstede über die Feldsieper Straße und Gahlensche Straße Richtung Eppendorf. Linie 368 verkehrt von Wanne-Eickel kommend über die Dorstener Straße Richtung Bochum Hbf und Bochum-Harpen. Die Fahrten erfolgen tagsüber alle 15 Minuten, abends und am Wochenende hauptsächlich alle 30 Minuten. Eine Direktverbindung in das benachbarte Wattenscheid besteht nicht.

### Exkurs: Erschließungsqualität

In Kapitel 4 wurde bereits die fußläufige Erreichbarkeit im Kontext der Gehzeit erläutert. Neben der reinen Erreichbarkeit von Haltestellen ist die Qualität des Angebots von Bedeutung für die Nutzung des ÖPNV. Um Standorte zu identifizieren, die durch ihre Erschließung weiteres Optimierungspotenzial aufweisen, wird für das ÖPNV-Netz die Erschließungsqualität ermittelt. Abbildung 28 zeigt schematisch die methodische Vorgehensweise, die in zwei Schritten erfolgt: zunächst werden aus der Art der Verkehrsmittel (Busverkehr, Straßenbahn, Regionalbahn) und dem Kursintervall (Bedienung im Takt von 5-Minuten, 10-Minuten, 15-Minuten, 30-Minuten, 60-Minuten und mehr) die Haltestellenkategorie bestimmt, um diese anschließend mit der Distanz zur Haltestelle (300 m, 500 m, 1.000 m oder mehr) zu verknüpfen. Die Methodik basiert auf einem Ansatz aus der Schweiz, wo man festgesetzt hat, dass in Gebieten mit einer sehr guter ÖPNV-Erschließung weniger Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen müssen.

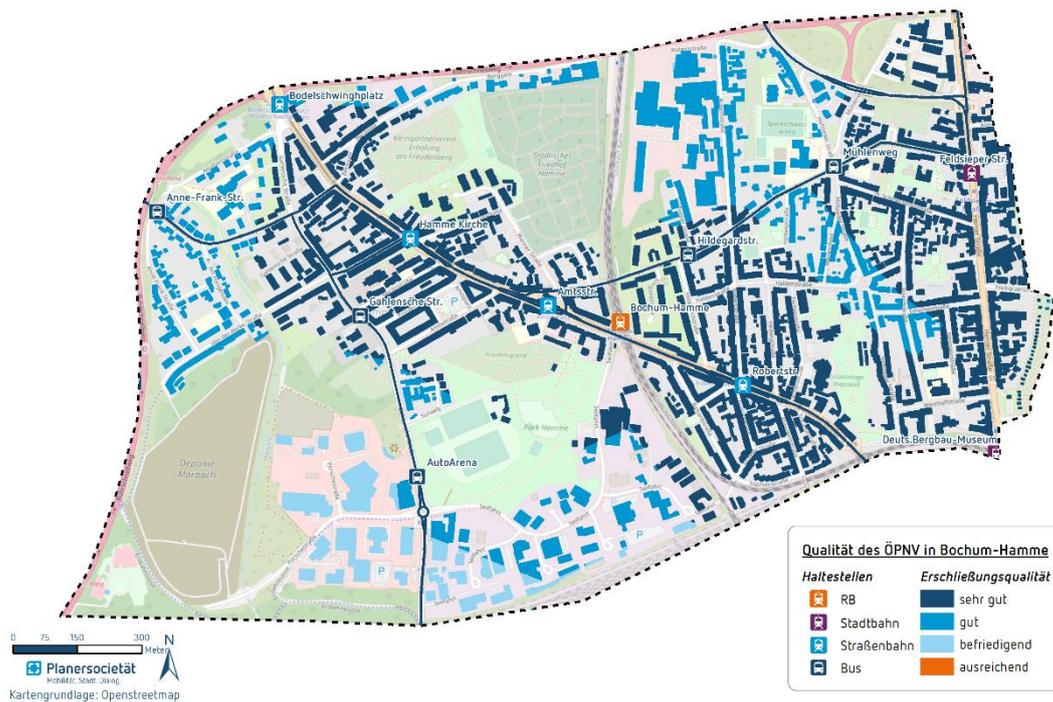
Abbildung 28: Berechnung der Erschließungsqualität



Quelle: Planersocietät

Die für das Projektgebiet ermittelte Erschließungsqualität an einem Werktag zwischen 6 und 20 Uhr ist in Abbildung 29 dargestellt. Auffällig ist die entlang der schienengebundenen Angebote gute bis sehr gute Qualität. Hierbei ist die Kombination aus Bus- und Straßenbahnverkehr (hoher Takt) und die Nähe zur Haltestelle (300 m Entfernung) ausschlaggebend. Im gesamten Projektgebiet weist der ÖPNV mindestens eine befriedigende Erschließungsqualität auf. Zu prüfen sind Optimierungen in den Bereichen, die nur durch Busse erschlossen werden. Das Gewerbegebiet als Arbeitsplatzschwerpunkt wird beispielsweise nur einmal stündlich direkt angefahren. Aufgrund der fußläufigen Nähe von 1.000 Metern zu den Haltestellen auf der Dorstener Straße, welche eine häufige Bedienung erfahren, hat das Gebiet eine bessere Qualität zugesprochen bekommen, als mit der stündlich fahrenden Buslinie erreicht würde.

Abbildung 29: Erschließungsqualität (werktags, tagsüber)



Quelle: Planersocietät

### Haltestellen

Die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr stellt ein grundsätzliches Ziel der Verkehrs- und Sozialpolitik dar und ist nicht zuletzt auch in § 8 (3) PBefG mit dem Zielhorizont 01.01.2022 gesetzlich festgeschrieben. Ein barrierefreier Ausbau einer Haltestelle umfasst mindestens die Herstellung eines höhengleichen Einstiegs bei Stadt- und Straßenbahnhaltestellenpositionen bzw. eines Hochbords an Bushaltestellenpositionen, die Gewährleistung einer sicheren Zuwegung sowie den Einbau eines taktilen Leitsystems. Die BOGESTRA rüstet Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung zudem zunehmend mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen aus, die auch akustische Informationssysteme beinhalten. Die Idealausgestaltungen einer barrierefreien Bus- bzw. Straßenbahnhaltestelle sind den Anhängen 8 bzw. 9 des Bochumer NVP 2017 zu entnehmen. Im September 2021 wurde die Teilfortschreibung und Konkretisierung des NVP zum Thema Barrierefreiheit veröffentlicht. Die Haltestellen werden sukzessive nach Verfügbarkeit der Mittel bzw. positivem Bescheid zu laufenden Förderanträgen ausgebaut. Die Liste ist das Programm für eine mittelfristige Planung des niederflurgerechten Ausbaus von Haltestellen und keine absolute Rangfolge. Es werden weiterhin alle Haltestellen ausgebaut, wo dies im Zuge von laufenden Straßenbaumaßnahmen sinnvoll ist. Dadurch werden Synergieeffekte genutzt und eine wirtschaftliche Haushaltsführung gewährleistet. Andererseits müssen in der Prioritätenliste aufgeführte Haltestellen aufgrund ungünstiger Rahmenbedingungen teilweise zeitlich zurückgestellt werden. Priorisiert wurden die Haltestellen aufgrund von Frequenz/Fahrgastaufkommen, Lage in einem Stadtteilzentrum, Umstiegsbedeutung sowie der Nähe zu Seniorenheimen,

Krankenhäusern, Einkaufsmöglichkeiten und Veranstaltungsstätten. Tabelle 2 enthält den Ausbaustatus der Haltestellen im Projektgebiet.

Für die Ausnahmen gibt es folgende, hier relevante Begründungen (vgl. BOGESTRA 2021, S.53):

B - *Neue Bushaltestellen und geänderte Standorte*

F - *Ausgebaute Bestandshaltestellen*

G - *Bestandshaltestellen ohne Ausbau.*

Tabelle 2: Barrierefreiheit der Haltestellen

Haltestelle	Angebot	Anzahl Halteposition	Barrierefreiheit	Anmerkung
Anne-Frank-Str.	Bus (368)	2	ja	
Amtsstraße	Straßenbahn, Bus (306, 316, 352, 368)	4	ja	
AutoArena	Bus (352)	2	nein	Ausbau ohne Priorität, Ausnahmegrund G
Bodelschwinghplatz	Straßenbahn (306, 316)	2	ja	
Deutsches Bergbau-Museum	Stadtbahn (U35)	2	ja	
Feldsieper Straße	Stadtbahn (U35)	2	ja	Aufzug derzeit außer Betrieb
Gahlensche Str.	Bus (368, 352)	3	(ja) (2 von 3)	Ausbau ohne Priorität, Ausnahmegrund F
Hamme	RB (RB46)	1	ja	
Hamme-Kirche	Straßenbahn, Bus (306, 316, 352, 368)	2	ja	
Hildegardstraße	Bus (352)	2	nein	Ausbau ohne Priorität, Ausnahmegrund G
Mühlenweg	Bus (352)	2	nein	Ausbau ohne Priorität, Ausnahmegrund B
Robertstraße	Straßenbahn, Bus (306, 316, 368)	2	ja	

Quelle: Planersocietät (Datengrundlage: BOGESTRA 2021)

Von den zwölf im Projektgebiet vorhandenen Haltestellen sind derzeit vier nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. In der differenzierten Betrachtung bedeutet dies, dass jeweils beide Haltepositionen der Bushaltestellen Mühlenweg, Hildegardstraße und AutoArena nicht niederflurgerecht errichtet sind. Bei der Haltestelle Gahlensche Straße trifft dies nur auf die südliche Position zu. Der Aufzug an der Feldsieper Straße wird nach einem Unfall derzeit noch ersetzt. Insbesondere an den Bushaltestellen sind teilweise keine Warthäuschen, u. a. aufgrund der engen Platzverhältnisse, errichtet. In diesen Fällen können Hauseingänge und Vordächer als Unterstand dienen. Grundsätzlich ist ein Witterungsschutz an Haltestellen aus Komfortgründen zu empfehlen. Die Erweiterung

von bestehenden Haltestellen zu Mobilstationen ist im Hinblick auf die Förderung der Intermodalität eine Möglichkeit, die in NRW zunehmend realisiert wird.

Abbildung 30: Beispiele der Haltestellen im Projektgebiet



### Ergänzende Angebote und Sharing

Öffentlicher Verkehr kann mehr sein als Bus und Bahn. Insbesondere als flexible Zu- und Abbringer zum ÖPNV („erste und letzte Meile“) sind ergänzende Angebote von Bedeutung. In diesem Kontext kommt das Thema Sharing immer mehr zum Tragen. In Hamme gibt es mehrere Stationen des metropolradruhr: am Bergbaumuseum im Südosten des Projektgebietes, am Bürgerplatz in der Speckschweiz sowie am Amtplatz in Hamme-Zentrum. Im Jahr 2021 ist eine neue Station am Bodelschwinghplatz eingerichtet worden.

E-Scooter sind eine neuere Form der Mikromobilität und in immer mehr Städten vertreten. In Bochum sind bereits mehrere Anbieter vertreten. Wie auch Bikesharing können die E-Tretroller eine sinnvolle Ergänzung eines ganzheitlich gedachten ÖPNV-Systems sein. Um wildes Abstellen und das Behindern anderer Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden, können ausgewiesene Abstellflächen sinnvoll sein.

Carsharing gibt es in dem Stadtteil derzeit nicht, kann aber ein sinnvolles Angebot auch im Hinblick auf die Reduktion des privaten Pkw-Bestandes sein. Insbesondere für Gelegenheitsfahrer, die den privaten Pkw eigentlich nur selten benötigen, kann es sich hierbei um eine sinnvolle Ergänzung der Mobilitätsangebote handeln.

Abbildung 31: Ergänzende Mobilitätsangebote



### Zusammenfassung: Situation des ÖPNV

Die meisten Haltestellen im Stadtteil Hamme sind (den Mindestanforderungen entsprechend) barrierefrei ausgebaut, vergleichsweise geringer bedeutsame Haltestellen sind aber im NVP ohne Priorität und sind nicht für einen Ausbau vorgesehen. Im Hinblick auf die Förderung einer barrierefreien Mobilität ist dieser Umstand zu prüfen. Verbesserungspotenzial besteht bei der Schaffung von vernetzten Wegeketten: an den Haltestellen besteht kaum eine Verknüpfung mit dem Rad (z. B. durch Radabstellanlagen oder Bikesharing). Außerdem wichtig ist ein umwegfreies und barrierefreies Erreichen der Haltestellen.

Insgesamt ist die Qualität des ÖPNV-Angebots in Hamme gut, es verkehren verschiedene Stadtbahn-, Straßenbahn- sowie Buslinien, wodurch eine häufige Bedienung gegeben ist. Die Qualität ist dementsprechend entlang der schienengebundenen Angebote am besten, seltener mit dem ÖPNV bedient wird das Gewerbegebiet.

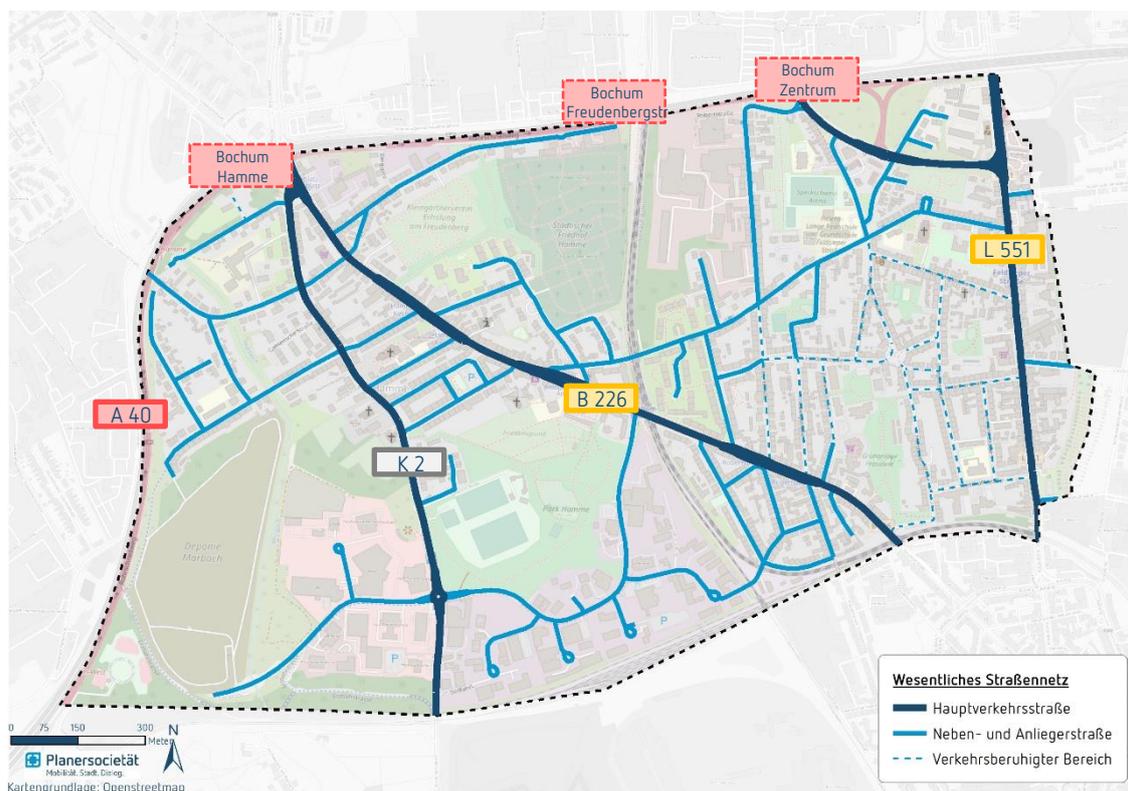
- ⊕ Gute ÖPNV-Anbindung an Bochum Hbf, die Ruhr-Universität sowie Herne
- ⊕ Dichter Takt auf der Stadtbahnstrecke U35
- ⊕ Zusätzliche Angebote wie Bikesharing an zwei virtuellen Stationen vorhanden
- ⊙ Überwiegend gute Erschließung des Stadtgebiets; einzelne Defizite bestehen jedoch abseits der schienengebundenen Angebote
- ⊙ teils Potenzial der besseren Zuwegung und Verknüpfung von Haltestellen mit anderen Verkehrsmitteln, um Erschließungswirkung zu erhöhen
- ⊙ Unterschiede in der Qualität und im Ausbau der Haltestellen
- ⊖ Beeinträchtigung der Fahrt der Straßenbahn auf der Dorstener Straße je nach Kfz-Verkehrsaufkommen
- ⊖ Weiter Nachholbedarf beim barrierefreien Haltestellenausbau
- ⊖ Überwiegend keine digitale Fahrgastinformation an den Haltestellen
- ⊖ Seltener Bedienung vor allem an Sonn- und Feiertagen sowie in den Abendstunden

## 4.4 Situation des Kfz-Verkehrs

### Fließender Kfz-Verkehr

Das Projektgebiet wird im Norden und Westen durch die Bundesautobahn 40 begrenzt. Die Anschlussstellen Bochum-Hamme, Bochum-Freudenbergstraße und Bochum-Zentrum führen jeweils direkt ins Projektgebiet. Somit ist der Stadtteil Bochum-Hamme gut in der Region vernetzt. Die Bundesstraße 226 (Dorstener Straße) führt diagonal vom Nordwesten in den Südosten des Untersuchungsraums und führt direkt zum Ring, der um die Innenstadt führt. Die Landesstraße 551 (Herner Straße) verläuft im Osten des Stadtteils und verbindet den Stadtteil in Richtung Norden mit den Bochumer Stadtteilen Hofstede und Riemke, sowie im weiteren Verlauf mit Herne. In südlicher Richtung schließt die Herner Straße ebenfalls an den Bochumer Ring an. Im Osten verläuft die Kreisstraße 2 (Gahlensche Straße) von Norden nach Süden. Sie endet im Norden auf der Dorstener Straße und führt somit in Richtung Bochum-Hofstede und -Hordel, im Süden führt sie in Richtung Westpark und Jahrhunderthalle.

Abbildung 32: Straßennetz in Bochum-Hamme



Quelle: Planersocietät

Die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr liegen auf allen Hauptverkehrsstraßen bei 50 km/h. Im Umfeld von Kindertagesstätten und Schulen gilt eine reduzierte Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf Neben- und Anliegerstraßen liegt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h oder in weiten Teilen der Speckschweiz als verkehrsberuhigte Bereiche (siehe Abbildung 32).

## Ruhender Kfz-Verkehr

Zur Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs wurden die Parkraumregelungen im Stadtteil Bochum-Hamme erfasst und nach Bewirtschaftungsformen differenziert. Diesbezüglich zeigt sich, dass in den überwiegenden Abschnitten keine spezifischen Einschränkungen vorliegen (z. B. Feldsieper Straße, Neben- und Anliegerstraßen in der Speckschweiz).

Entlang der Dorstener Straße gibt es mehrere bewirtschaftete Stellplätze. Behindertenstellplätze befinden sich verteilt im Projektgebiet. Sie sind sowohl in Hamme-Zentrum (Amtsstraße, Von-der-Recke-Straße), als auch in der Speckschweiz (Robertstraße, Hedwigstraße, Josephstraße) zu finden. In der Speckschweiz (Hedwigstraße, Irmgardstraße) und Hamme-Zentrum (Von-der-Recke-Straße) gibt es darüber hinaus mehrere private Parkplätze im öffentlichen Raum.

Der Amtsplatz besteht zur Hälfte aus einem Parkplatz. Hier finden ca. 50 Kfz Stellplätze, wovon sechs Stellplätze für Elektro-Pkw (mit Ladesäule) vorbehalten sind. Dieser Parkplatz liegt zentral im Stadtteil und bietet einen kurzen Weg zur Dorstener Straße (Geschäfte des täglichen Bedarfs) und zur Regionalbahn-Haltestelle Bochum-Hamme (Anbindung u. a. an Gelsenkirchen). In dieser Rolle wird er einer Aufenthalts- und Platzfunktion jedoch nicht gerecht. Eine entsprechende Maßnahme zur Steigerung dieser Qualitäten ist daher auch bereits im ISEK enthalten.

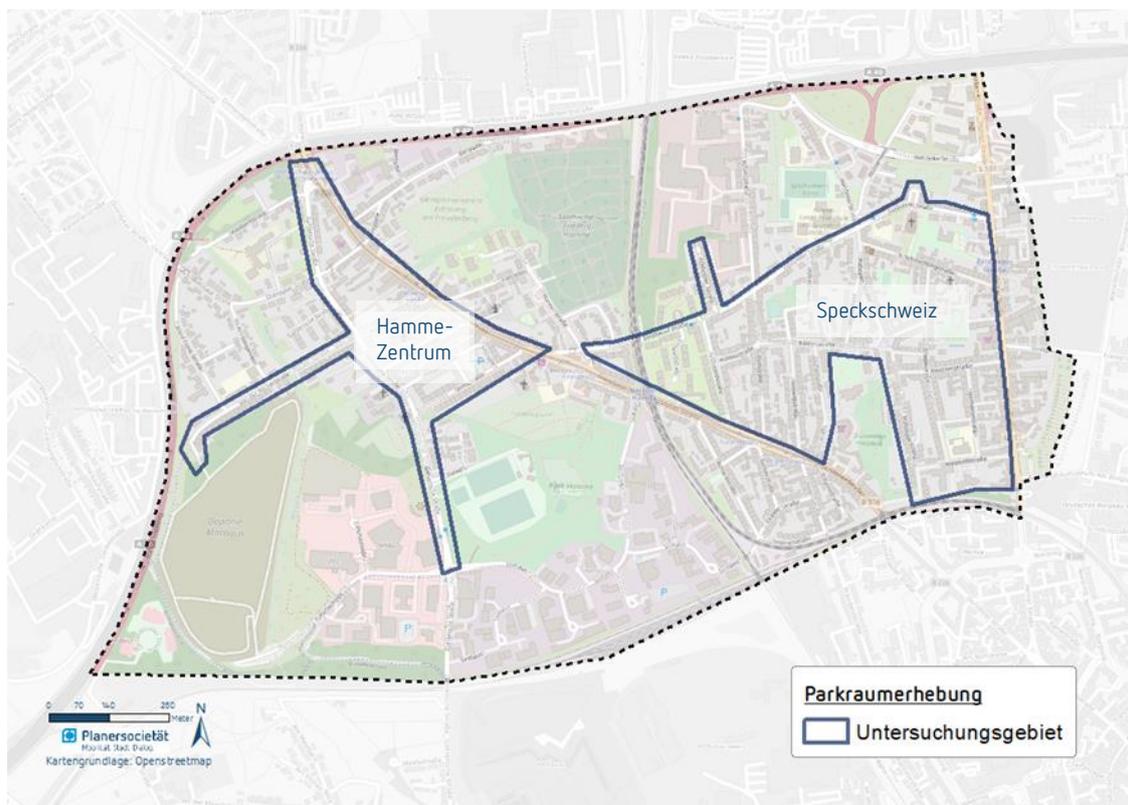
Bei der Erhebung wurden verhältnismäßig viele falschparkende Kfz – über den gesamten Stadtteil verteilt – erfasst, die auf den Gehwegen vor allem zu Fuß Gehende und in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen beeinträchtigen. Auch ist es teilweise üblich, in engen Straßen auf beiden Seiten halbseitig auf dem Gehweg geparkt wird und nicht ordnungsgemäß in Seitenraum der Fahrbahn. In Bereichen, in denen der Gehweg besonders breit ist, wird vermehrt vollständig auf dem Gehweg geparkt, obwohl dies nicht angeordnet ist.

### 4.4.1 Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung im Rahmen der Bestandsanalyse wurde am Dienstag, den 26.08.2021 durchgeführt. Es handelt sich um einen üblichen Werktag außerhalb der Ferien und stellt somit einen repräsentativen Normalwerktag dar. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass es sich um eine Erhebung während der Corona-Pandemie handelt. Zum Erhebungszeitpunkt waren keinerlei Einschränkungen gegeben. Alle Geschäfte hatten geöffnet und es gab keine Änderungen der Verkehrsführung oder Beschränkung des Parkplatzangebotes.

Die parkenden Fahrzeuge wurden per Begehung zur mittäglichen Spitzenstunde (11-13 Uhr) sowie in einer Nachterhebung (22-24 Uhr) anhand der Kennzeichen erfasst. Dabei wurden zum Zweck der Anonymisierung die Daten die Ortskennung nicht aufgenommen. Erfasst wurde die Auslastung im öffentlichen Straßenraum. Parken auf Wohngrundstücken und in Garagen war nicht Teil der Erhebung. Erfasst wurde das in Abbildung 33 dargestellte Untersuchungsgebiet rund um den Amtsplatz in Hamme-Zentrum sowie um den Bürgerplatz in der Speckschweiz. Insgesamt wurden 1.650 öffentliche Parkmöglichkeiten erfasst. Derzeit sind bis auf wenige bewirtschaftete Stellplätze entlang der Dorstener Straße alle diese Flächen nicht bewirtschaftet.

Abbildung 33: Erhebungsgebiete der Parkraumerhebung in Bochum-Hamme



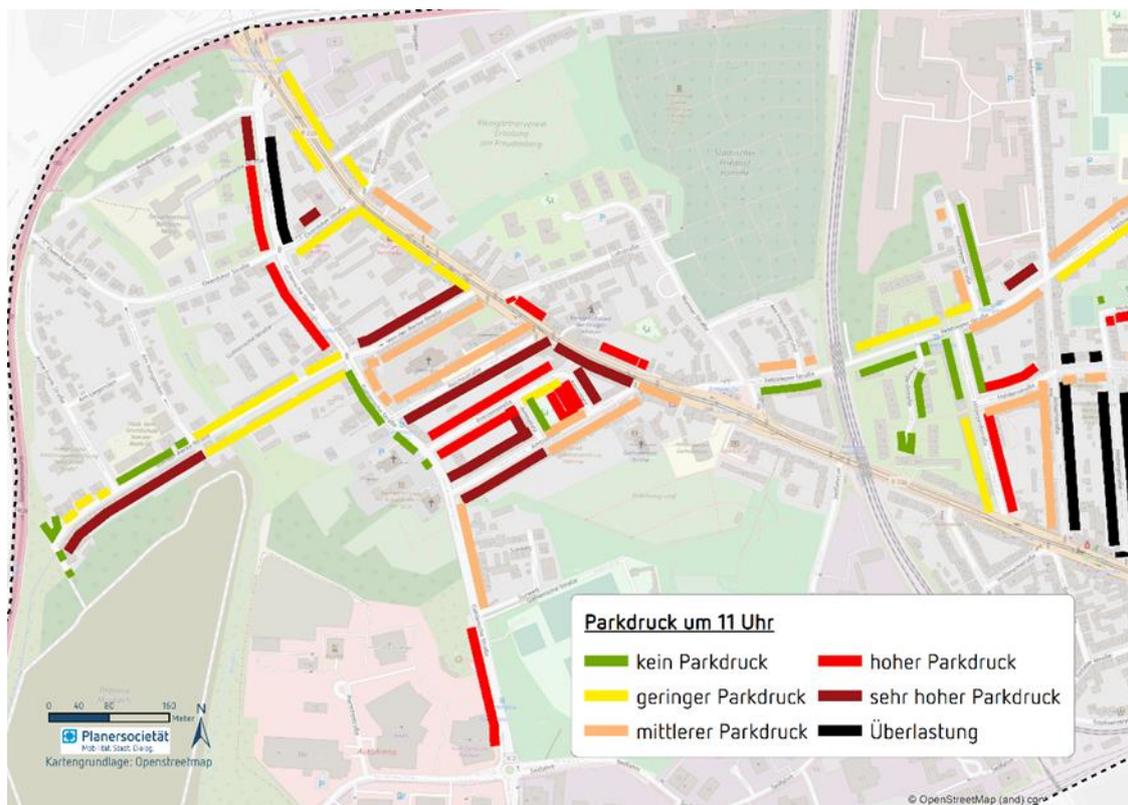
Quelle: Planersocietät

Nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV ist der Parkdruck anhand der Auslastung des Parkraums wie folgt einzuteilen:

Überlastete Straßen	> 100 % Auslastung
Sehr hoher Parkdruck	90 – 100 % Auslastung
Hoher Parkdruck	80 – 90 % Auslastung
Mittlerer Parkdruck	70 – 80 % Auslastung
Geringer Parkdruck	60 – 70 % Auslastung
Kein Parkdruck	< 60 % Auslastung

Zur Auswertung wurden die im Untersuchungsgebiet als solche markierten bzw. beschilderten Parkmöglichkeiten in etwa 50 bis 100 Meter lange Abschnitte eingeteilt. Die Abgrenzung erfolgte anhand der Straßenstruktur (z. B. Kreuzungen), Straßenseiten wurden jeweils getrennt betrachtet. Ebenfalls erhoben wurden Fahrzeuge, die in unmittelbarer Nähe außerhalb der ausgewiesenen Parkmöglichkeiten parkten, sogenannte Wildparkende.

Abbildung 34: Auslastung Parkraum 11 Uhr bis 13 Uhr – Hamme Zentrum



Quelle: Planersocietät

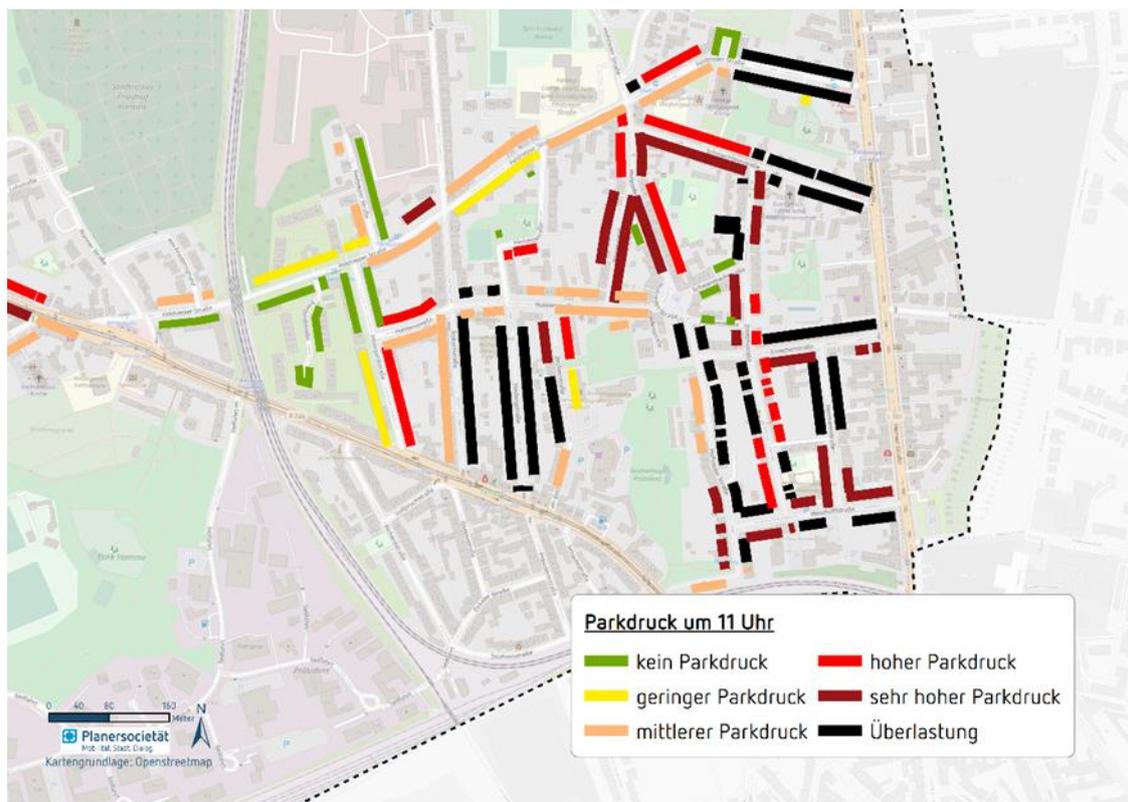
In Abbildung 34 ist der Parkdruck in Hamme-Zentrum von 11 bis 13 Uhr dargestellt. Dieser Abschnitt ist im Schnitt zu 78 Prozent ausgelastet, d. h. es herrscht durchschnittlich ein mittlerer Parkdruck. Dieser ist aber im betrachteten Untersuchgebiet in Hamme-Zentrum nicht gleichmäßig verteilt. In den Straßen Prinzenstraße und Amtsstraße herrscht vormittags ein mittlerer bis sehr hoher Parkdruck. Die Parallelstraßen (Reichsstraße und der östliche Teil der Von-der-Recke-Straße) weisen ebenfalls einen mittleren bis sehr hohen Parkdruck auf.

In der Gahlenschen Straße herrscht vorwiegend ein hoher Parkdruck. Dieser konzentriert sich vor allem auf den Bereich nördlich der Von-der-Recke-Straße und südlich des Park Hamme. Während im nördlichen Teilstück davon auszugehen ist, dass es sich bei den Parker:innen aufgrund der umgebenden Nutzungsstruktur hauptsächlich um Anwohner:innen handelt, ist im Bereich südlich des Park Hamme davon auszugehen, dass es vorwiegend Beschäftigte und Kundschaft des ansässigen Gewerbes, hauptsächlich des Autohauses, sind. Im Bereich zwischen der Prinzenstraße und der Von-der-Recke-Straße weist die Gahlensche Straße keinen bzw. einen mittleren Parkdruck auf. Hier sind tagsüber einige Parkplätze frei.

Auf der Dorstener Straße herrscht im Bereich nördlich der Von-der-Recke-Straße ein geringer bis mittlerer Parkdruck, hier sind noch Reserven an Parkplätzen vorhanden. Auf Höhe des Amtplatzes steigt der Parkdruck auf der Dorstener Straße auf hoch bis sehr hoch an.

Insgesamt sind die meisten Parkplatzreserven tagsüber in der Von-der-Recke-Straße vorhanden. Zwar ist ein Teilbereich fast vollständig ausgelastet, aber im Mittel herrscht hier ein geringer Parkdruck. Die Analyse hat gezeigt, dass grundsätzlich die Parkmöglichkeiten in Hamme-Zentrum tagsüber ausreichen, um die Nachfrage zu decken.

Abbildung 35: Auslastung Parkraum 11 – 13 Uhr Speckschweiz



Quelle: Planersocietät

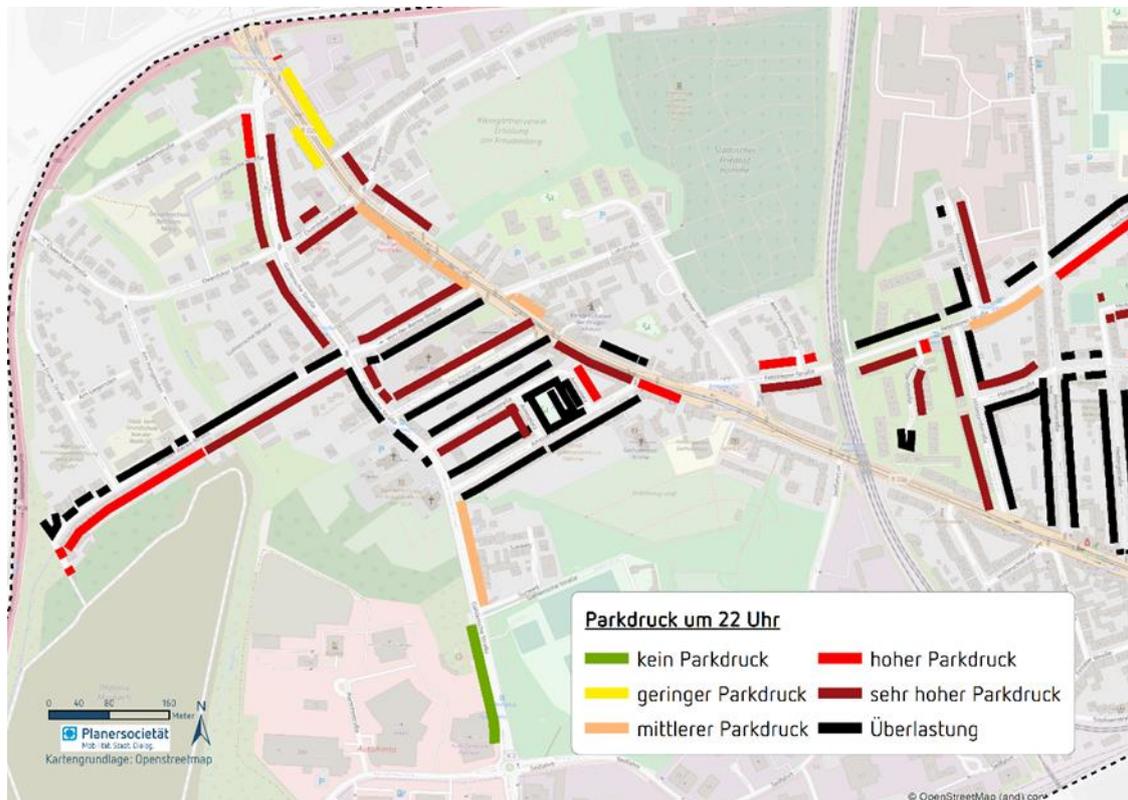
In der Speckschweiz ist der Parkdruck tagsüber (11 bis 13 Uhr) deutlich höher als in Hamme-Zentrum (siehe Abbildung 35). Besonders hoch ist die Auslastung im verkehrsberuhigten Bereich. In der Westhoff-, Herrmann- und Emscherstraße sind die ausgewiesenen Parkplätze vollständig ausgelastet und zusätzlich gibt es Falschparkende in Teilbereichen dieser Straßen, sprich abgestellte Fahrzeuge außerhalb der markierten Flächen. Diese parken vor allem in nicht markierten Bereichen auf der Fahrbahn, aber auch teilweise in Kreuzungs- und Kurvenbereichen (Einschränkung der Sichtbeziehungen) und auf Gehwegen (Verschmälerung der Gehwege). In der Joseph- und Schmechtingstraße sieht es ähnlich aus. Hier sind zwar nicht alle Parkplätze ausgelastet (es herrscht teilweise „nur“ ein hoher Parkdruck), dennoch gibt es auch hier viele falschparkende Kfz. Diese parken ebenfalls vorwiegend auf der Straße in nicht markierten Bereichen.

Vollständig überlastet (Auslastung > 100 %) sind der östliche Teil der Feldsieper Straße (vor allem Parken in zweiter Reihe) und die Hedwigstraße südlich der Haldenstraße (vor allem Parken im nicht markierten Bereich). In diesen Bereichen sind beide Straßenzüge vollständig ausgelastet und zusätzlich wird auf beiden Straßenseiten falsch geparkt. In der Zechen- und Robertstraße wird tagsüber ebenfalls falsch geparkt, obwohl der Parkdruck teils nur gering ist. Hier wären jeweils noch ausreichend Reserven vorhanden, um die Falschparker:innen in den Abschnitten aufzunehmen.

Auf Teilen der Feldsieper Straße (westlich der Hofsteder Straße) und der Hildegardstraße herrscht kein Parkdruck. Die restlichen Parkplätze weisen einen geringen bis mittleren Parkdruck auf. Hier ist tagsüber die größte Reserve an Parkplätzen zu verzeichnen.

Wenn tagsüber die Kfz gleichmäßig in der Speckschweiz verteilt wären, würde im gesamten Gebiet ein hoher Parkdruck herrschen, die Falschparker:innen würden jedoch einen Platz in den dafür vorgesehenen Flächen finden. Im Ergebnis würden durch den ruhenden Kfz-Verkehr keine Sichtbeziehungen für Fuß- und Radverkehr insbesondere in den Kreuzungsbereichen eingeschränkt werden. Die Gehwege hätten eine ausreichende nutzbare Breite.

Abbildung 36: Auslastung Parkraum 22 bis 0 Uhr – Hamme-Zentrum



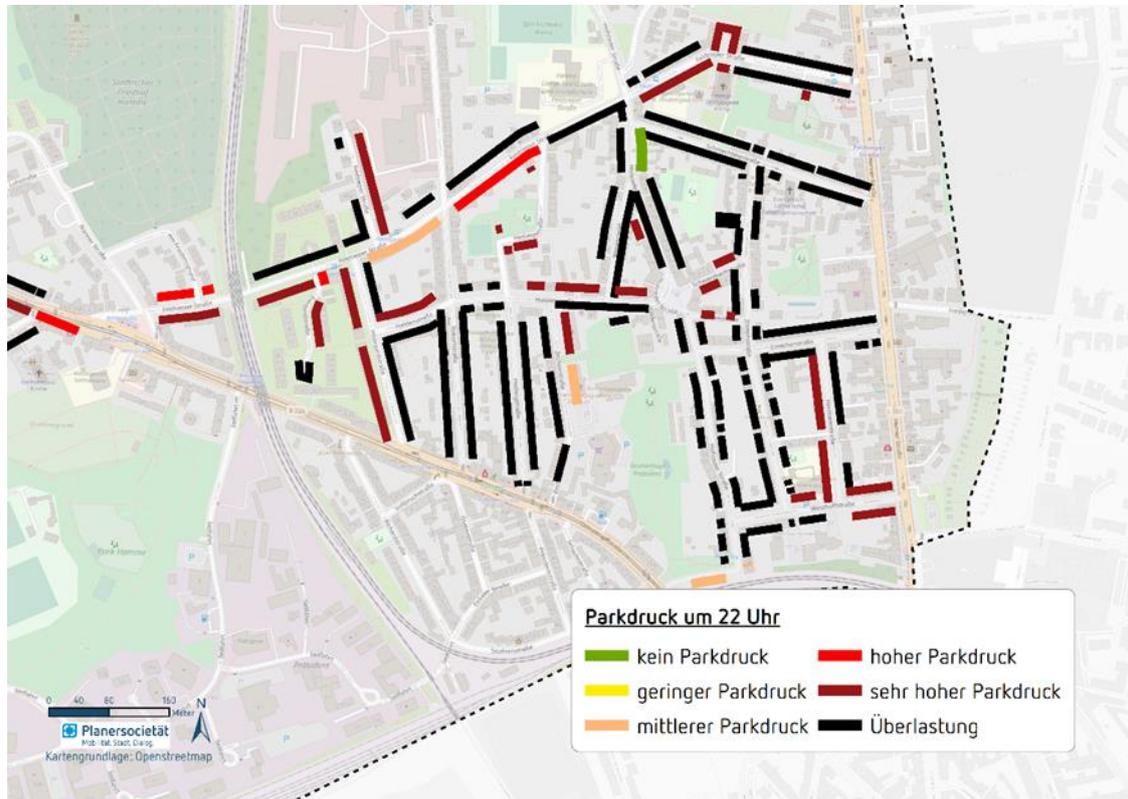
Quelle: Planersocietät

Nachts ist der Parkdruck in Hamme-Zentrum deutlich stärker als tagsüber (siehe Abbildung 36). Der Amtsplatz ist vollständig ausgelastet. Zusätzlich wurden im Rahmen der Erhebung im Bereich des Amtsplatzes vermehrt Falschparkende in zweiter Reihe und auf Gehwegen erfasst. In der Amts- und Prinzenstraße sind die Parkplätze ebenfalls überlastet. Die Falschparker:innen stehen hier vor allem im Kreuzungs- und Kurvenbereich und auf Gehwegen. Auf der Reichsstraße sind die Parkplätze ebenfalls vollständig ausgelastet, die falsch parkenden Kfz stehen auf den Gehwegen und im absoluten Halteverbot. Die Von-der-Recke Straße ist nachts insgesamt überlastet, wobei es im westlichen Teil der Straße noch wenige Reserven gibt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite gibt es aber durchgängig Falschparkende, sodass die Von-der-Recke-Straße generell als überlastet gewertet werden kann. Hier sind die Delikte vor allem halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken. In den überlasteten Straßen ist ein Großteil der Überlastungen und Falschparker:innen auf Anwohner:innen zurückzuführen, da sich die Überlastungen vor allem in den Wohngebieten abzeichnen und die Anwohner:innen in Regel werktags nicht mehr nach 22 Uhr unterwegs sind.

Im nördlichen Bereich der Dorstener Straße herrscht ein geringer Parkdruck und im Verlauf nach Süden nimmt dieser über einen mittleren bis hin zu einem sehr hohen Parkdruck zu. Im Bereich

der Feldsieper Straße ist die Dorstener Straße dann überlastet. Generell sind hier nachts die größten Reserven zu verzeichnen. Weitere Reserven gibt es in der Gahlenschen Straße südlich der Amtsstraße. Hier werden mutmaßlich gegen späten Nachmittag einige Parkplätze frei, die die Arbeitnehmer:innen des Gewerbegebiets tagsüber besetzt haben.

Abbildung 37: Auslastung Parkraum 22 bis 0 Uhr – Speckschweiz



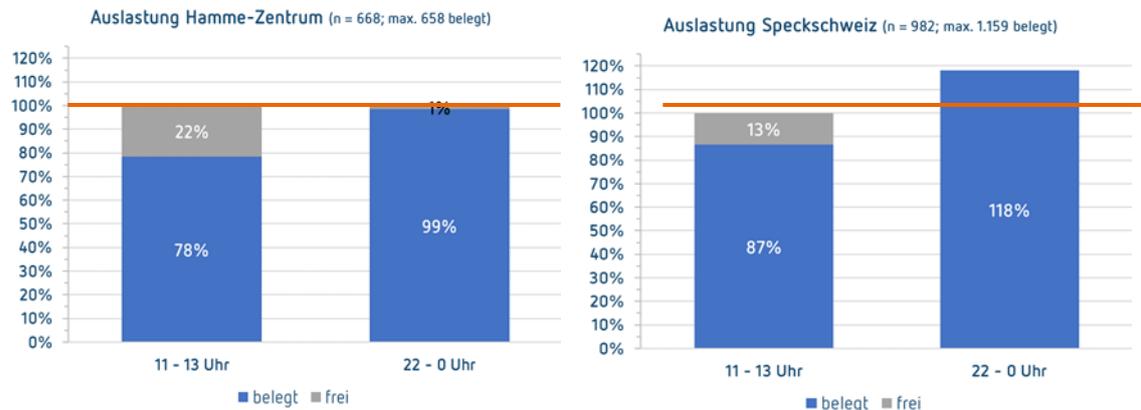
Quelle: Planersocietät

Wie in Abbildung 37 dargestellt, sind in der Speckschweiz in der Nacht nahezu alle Parkplätze belegt. Zusätzlich gibt es nachts viele Falschparkende in den ohnehin vollen Straßen, was zu überlasteten Straßen führt

In der Hedwig-, Robert-, Joseph- und Emscherstraße, sowie in der Hofsteder Straße und dem Wegescheid sind zusätzlich zur vollen Auslastung der Parkflächen in nahezu allen Abschnitten Falschparkende verzeichnet worden. Die Halden-, Westhoff-, Hildegard- und Herrmannstraße sind größtenteils vollständig ausgelastet und weisen nur vereinzelt Abschnitte auf, an denen noch wenige Parkplätze frei sind. Die beiden Stellen, die nachts nur einen mittleren Parkdruck aufweisen, befinden sich in der Feldsieper Straße und der Zechenstraße. Hier sind auf den übrigen Abschnitten doch auch der Großteil der Parkplätze überlastet.

Die Falschparker:innen in der Speckschweiz parken vor allem im verkehrsberuhigten Bereich außerhalb von markierten Parkständen. Ebenso wird in der Nacht oft in Kreuzungsbereichen und Kurvenbereichen geparkt, sodass die Straßenzüge größtenteils vollständig überlastet sind. Das Parken in Kreuzungs- und Kurvenbereichen verschlechtert die Sichtbeziehungen für den Fußverkehr. So können gerade Kinder und Jugendliche hinter parkenden Kfz nicht oder schlecht gesehen werden. Diese sehen weder den fließenden Verkehr rechtzeitig, noch sieht dieser die Kinder und Jugendlichen.

Abbildung 38: Auslastung des Parkraumes zu den Erhebungszeitpunkten in Hamme-Zentrum (links) und der Speckschweiz (rechts)



Quelle: Planersocietät

In Abbildung 38 ist die Auslastung in den Untersuchungsgebieten für die jeweiligen Erhebungszeiträume dargestellt. In Hamme-Zentrum erhöht sich der Parkdruck von tagsüber mittel (78 %) auf nachts sehr hoch (99 %). Die Menge der Abschnitte, in denen zusätzlich zur vollständigen Auslastung falsch geparkt wird, nimmt nachts deutlich zu. In der Speckschweiz herrscht bereits tagsüber ein hoher Parkdruck (87 %), welcher nachts nochmal deutlich zunimmt und insgesamt mehr Parkende aufweist, als Parkflächen vorhanden sind (118 %). Wie den vorangegangenen Kartenabschnitten zu entnehmen ist, gab es dabei aber vereinzelt Abschnitte, wo kein Parkdruck herrscht.

### Falschparkende

Halbseitiges oder vollständiges Parken auf Gehwegen ist nur dann erlaubt, wenn es explizit zugelassen ist. Auch in Kreuzungsbereichen und Kurven ist das Parken aufgrund von Sichtbeziehungen nicht gestattet und muss in Einzelfällen zugelassen werden. Generell darf man ansonsten im Straßenraum parken, wenn man niemanden behindert. Zusätzlich sind manche Bereiche durch Halteverbotschilder für das Parken und/oder Halten gesperrt. In verkehrsberuhigten Bereichen ist das Parken nur in dafür gekennzeichneten Bereichen erlaubt. Die Kennzeichnung kann durch einen andersfarbigen Bodenbelag, andere Pflasterung oder eine Markierung erfolgen und wird in seltenen Fällen durch Schilder ergänzt.

Die häufigste Art des Falschparkens in Bochum-Hamme ist das Parken in nicht markierten Bereichen (168 Falschparkende). Dies wird vor allem in der Josephstraße, der Hofsteder Straße und dem Wegescheid praktiziert. Insgesamt ist jedes dritte Delikt ein solches. Dies führt zu Engstellen und verhindert im schlimmsten Fall ein Durchkommen von Kranken- oder Feuerwehrgewagen. Das Falschparken in verkehrsberuhigten Bereichen kann auch auf teilweise verblasste und damit nicht mehr zu erkennende Markierungen und Bodenbeläge zurückzuführen sein, wie beispielsweise die verblasste Pflasterfarbe in der Emscherstraße. In der Hedwigstraße sind die Markierungen im verkehrsberuhigten Bereich nachgebessert worden. Hier ist es gut zu erkennen, wo geparkt werden darf.

Abbildung 39: Falschparkende in Bochum-Hamme

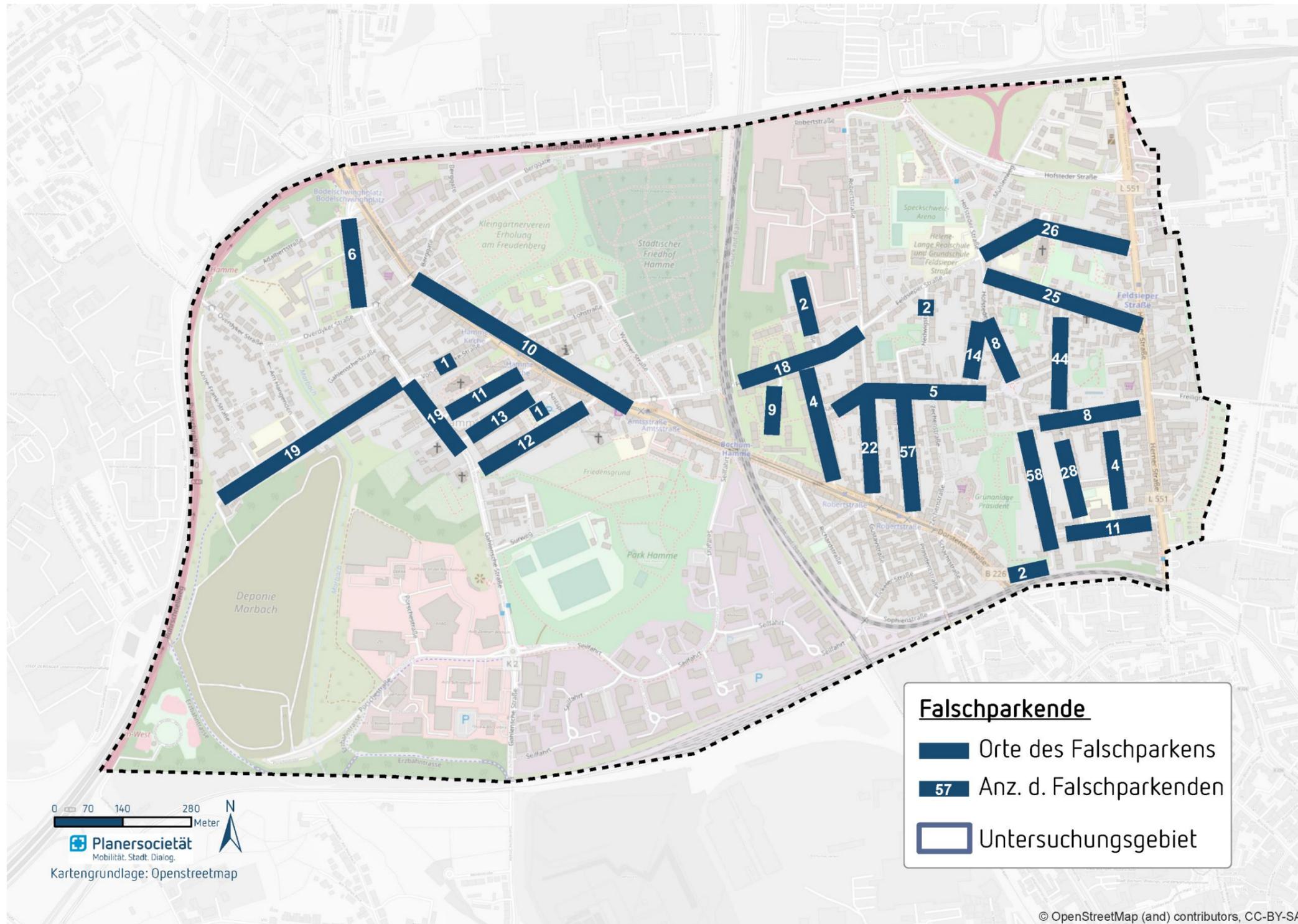


Abbildung 40: Verblasste Pflasterfarbe in der Emscherstraße



Quelle: Planersocietät

Die zweithäufigste Art des Falschparkens ist das halbseitige Gehwegparken (90 Falschparkende). Auf der einen Seite engt das halbseitige Gehwegparken die Gehwege ein, auf der anderen Seite engt es die Fahrbahn ein. Die Teilhabe aller am Straßenraum ist in Teilen nicht mehr gegeben, da, wie in Abbildung 41 (Haldenstraße) zu sehen ist, die Restbreite des Gehwegs sehr schmal ist. Ein Passieren ist für Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen nicht mehr möglich. Auch die Begegnung von zwei Personen kann hier nicht stattfinden. Hier wird von den Kfz-Fahrer:innen vor allem auf ein freies Fahren des Kfz-Verkehrs geachtet.

Ähnliche Probleme und Herausforderungen bringt die dritthäufigste Art des Falschparkens (82 Fälle) in Hamme mit sich. Durch vollständiges Gehwegparken wird die Breite des Gehwegs massiv eingeschränkt. Die Teilhabe aller am Straßenraum ist in Teilen nicht mehr gegeben, da die Restbreite des Gehwegs sehr schmal sein kann. Dies wird zum Beispiel in der Hofsteder Straße und der Feldsieper Straße praktiziert, taucht aber im gesamten Untersuchungsgebiet auf.

Abbildung 41: Halbseitiges Gehwegparken in der Haldenstraße



Abbildung 42: Gehwegparken in der Hofsteder Straße



Abbildung 43: Parken im nicht markierten Bereich in der Josephstraße



Abbildung 45: Gehwegparken auf dem Amtsplatz



Abbildung 44: Parken in zweiter Reihe



Abbildung 46: Parken in Kreuzungsbereichen



Das Parken in zweiter Reihe und das Parken im Wendebereich wie weitere Formen des Falschparkens werden vereinzelt im Untersuchungsgebiet praktiziert, beispielsweise in der Feldsieper Straße. In den verkehrsberuhigten Bereichen wird oft in den Kreuzungsbereichen geparkt (Ecke Schmechtingstraße/ Josephstraße, siehe Abbildung 46). Die weiteren Falschparkdelikte sind keinem genauen Ort zuzuschreiben, sondern auf das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt. Vereinzelt Kfz parkten im Bereich von Wendepunkten (vor allem Irmgardstraße), Baumscheiben, Feuerwehrzufahrten oder quer statt längs.

Da im gesamten Quartier falsch geparkt wird, ist zu vermuten, dass keine ausreichenden Kontrollen der Ordnungsbehörde durchgeführt werden. So kann sich im Laufe der Jahre/ Jahrzehnte einschleichen, dass auch Kreuzungsbereiche und Gehwege, sowie nicht dafür vorgesehene Bereiche der Fahrbahn zugeparkt werden.

Tabelle 3: Art des Falschparkens

Uhrzeit	11 Uhr	22 Uhr	Summe
nicht markierter Bereich	47	121	168
halbseitiges Gehwegparken	32	58	90
Gehwegparken	27	55	82
Parken 2. Reihe	11	26	37
Kreuzungsbereich	9	26	35
Einfahrt	11	12	23
abs. Halteverbot	10	12	22
Kurvenbereich	3	15	18
Wendehammer	1	8	9
Quer statt längs	2	1	3
Vor Baumscheibe	0	2	2
Feuerwehruzufahrt	1	0	1
<b>Summe Falschparkende Kfz</b>	<b>154</b>	<b>336</b>	<b>490</b>
Parkende Kfz insgesamt	1.375	1.817	2.192

Quelle: eigene Auswertung

### Zusammenfassung: Situation des Kfz-Verkehrs

Der fließende Kfz-Verkehr ist durch die klassifizierten Straßen gut an die Innenstadt sowie die umliegenden Stadtteile und durch die in der Nähe befindliche Bundesautobahn 40 auch gut in die Region eingebunden. In Neben- und Anliegerstraßen liegt die Höchstgeschwindigkeit bei maximal 30 km/h, in vielen Bereichen ist maximal die Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

Die Parkraumerhebung hat ergeben, dass im öffentlichen Raum von Bochum-Hamme in vielen Straßen ganztägig ein mittlerer bis sehr hoher Parkdruck herrscht. Dieser ist in der Speckschweiz höher als in Hamme-Zentrum und nachts höher als tagsüber. Er hat seine Höhepunkte in der Speckschweiz südlich des Bürgerplatzes, zwischen der Hofsteder und Herner Straße und in Hamme-Zentrum im Bereich des Amtsplatzes und seinen direkten Parallelstraßen. Hier sind die Parkplätze auch tagsüber ausgelastet und teilweise überlastet. Nachts sind in den genannten Bereichen alle Parkplätze belegt und zusätzlich gibt es falschparkende Kfz. Die falsch parkenden Kfz parken vor allem in verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche, auf dem Gehweg (halbseitig oder vollständig), in Kurven- und Kreuzungsbereichen und vor Einfahrten. Insgesamt gibt es weniger Parkplätze als Parkende in Bochum-Hamme, die sich vor allem in der Speckschweiz konzentrieren.

Die schon zur mittäglichen Spitzenstunde überlasteten Bereiche, vor allem in der Nähe der U-Bahn- und Straßenbahnhaltestellen, lassen vermuten, dass der befürchtete Verdrängungseffekt von der Bochumer Innenstadt in Richtung des Stadtteils zumindest im geringen Maße für einen Teil des Parkdrucks verantwortlich ist. Da aber gerade in den nächtlichen Stunden der Stadtteil vollständig überlastet ist, scheint der Parkdruck in weiten Teilen durch die ansässige Wohnbevölkerung verursacht zu sein. Der hohe nächtliche Parkdruck sowie die Lage der Abschnitte mit hohem Parkdruck lassen diesen Rückschluss zu.

- ⊕ Gute Anbindung an die Bundesautobahn 40
- ⊕ Viele verkehrsberuhigte Bereiche in Anwohnerstraßen
- ⊕ Breite Hauptverkehrsstraßen
- ⊙ Viele Parkplätze im Untersuchungsgebiet
- ⊖ Viele Falschparkende im Untersuchungsgebiet
- ⊖ Mehr Parkende als Parkplätze vorhanden
- ⊖ Wenige Behindertenparkplätze vorhanden

## 4.5 Verkehrssicherheit

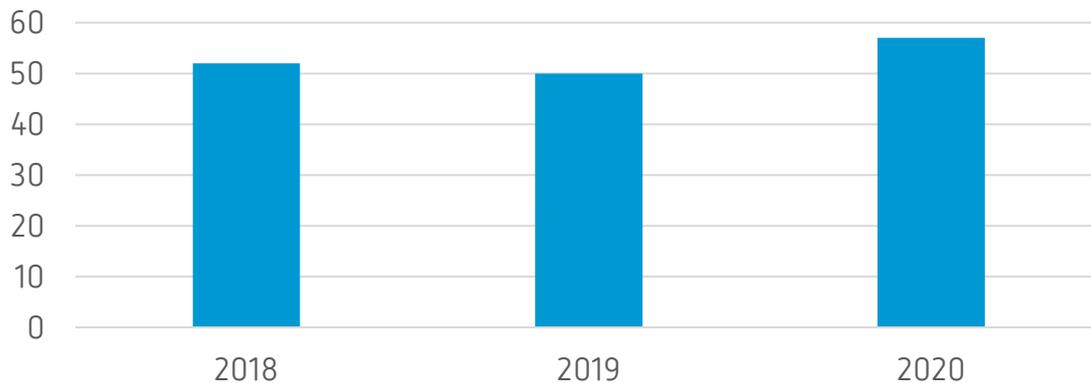
Die subjektive sowie objektive Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs stellt einen zentralen Faktor bei der Wahl des Verkehrsmittels und die Attraktivität der Nahmobilität dar. Zur Ermittlung der objektiven Verkehrssicherheit wurden daher die Unfallzahlen der Stadt Bochum der Jahre 2018 bis 2020 ausgewertet. Dabei ist zu beachten, dass es sich hierbei nur um polizeilich gemeldete und aufgenommene Unfalldaten handelt. Gerade hinsichtlich kleinerer Unfälle mit nur geringen Schäden ist von einer Dunkelziffer auszugehen. Gleichwohl darf man annehmen, dass vor allem Unfälle mit Personenschaden Berücksichtigung finden.

Insgesamt ereigneten sich in den Jahren 2018 bis 2020 im Projektgebiet wie in Abbildung 47 ersichtlich 159 Unfälle. In 138 Unfällen verunglückten<sup>1</sup> 166 Menschen. Hierbei wurden 140 Personen leicht- und 25 Personen schwerverletzt. Eine Person wurde im genannten Zeitraum getötet. Eine Tendenz der Entwicklung der Unfallzahlen ist hierbei nicht erkennbar. Vielmehr sind die Unfallzahlen Schwankungen unterlegen, was allerdings auch an der verhältnismäßig geringen Anzahl an Unfällen liegen dürfte.

---

<sup>1</sup> Als verunglückt gelten Personen, die leicht- oder schwerverletzt oder getötet wurden.

Abbildung 47: Unfallzahlen in Bochum-Hamme zwischen 2018 und 2020



Quelle: Kreispolizeibehörde Bochum

Bezüglich der Verkehrssicherheit werden im Folgenden die Verkehrsunfälle der Jahre 2018 bis einschließlich 2020 in Bochum-Hamme analysiert. Hierbei werden nur die Personen aufgeführt, die leicht- oder schwerverletzt oder getötet wurden. Sachschäden werden nicht weiter betrachtet. Als leichtverletzt gelten Personen, die nach einem Unfall eine ärztliche Versorgung oder einen Krankenhausaufenthalt von weniger als 24 Stunden benötigten. Wenn ein Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden nötig ist und die Personen 30 Tage nach dem Unfall noch am Leben sind, gelten die Personen als schwerverletzt. Wenn eine Person innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen stirbt, gilt sie als durch den Unfall getötet. Unfälle mit Beteiligung von Kindern und Senioren werden nochmal gesondert aufgeführt, da es besonders vulnerable Gruppen sind. Bei den Unfällen im Fuß- und Radverkehr waren diese Gruppen aber auch vertreten. Bei diesen beiden Auswertungen stehen die Verkehrsträger im Fokus.

### Kinderunfälle

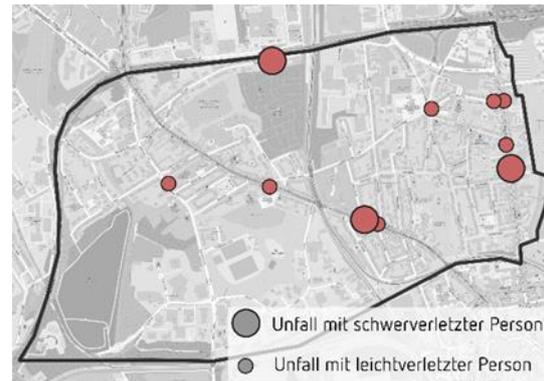
Im Projektgebiet waren sieben zu Fuß gehende Kinder, fünf Kinder auf Fahrrädern und ein Kind auf einem Kraftrad an Unfällen beteiligt. Sechs der Unfälle waren Überschreiten-Unfälle, drei Unfälle waren Einbiegen/Kreuzen-Unfälle und zwei Fahrunfälle, also ein Abkommen von der Fahrbahn wegen erhöhter Geschwindigkeit. Des Weiteren gab es einen Abbiegeunfall und einen Unfall im Längsverkehr (beide Verkehrsteilnehmer in gleicher oder entgegengesetzter Fahrtrichtung). Die Unfälle sind vereinzelt im Bereich von Schulen und Kitas passiert, finden aber vorwiegend auf der Dorstener Straße und der Herner Straße statt.

Abbildung 48: Heatmap Kinderunfälle



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

Abbildung 49: Kinderunfälle



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

### Seniorenunfälle

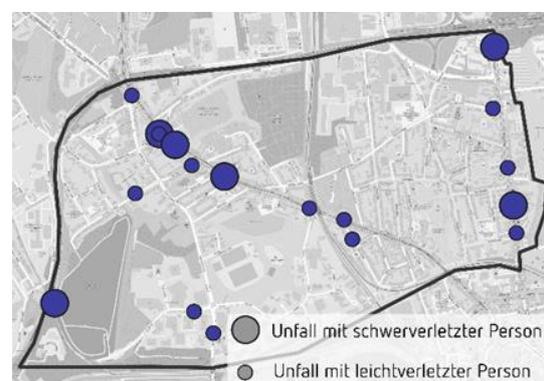
In Höhe der Tagespflege Bochum (Dorstener Straße 209) treten, wie in Abbildung 50 zu sehen ist, besonders häufig Seniorenunfälle mit Schwerverletzten auf. Ansonsten sind die Seniorenunfälle hauptsächlich an der Dorstener und Herner Straße zu verorten (siehe Abbildung 51). Auffällig ist ein Fahrradunfall mit einer schwerverletzten älteren Person auf der Erzbahntrasse. Beim überwiegenden Anteil der Unfälle waren die Senioren im Kfz unterwegs. Vier Senioren waren auf dem Fahrrad unterwegs, zwei zu Fuß und eine Person auf einem Kraftrad.

Abbildung 50: Heatmap Seniorenunfälle



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

Abbildung 51: Seniorenunfälle

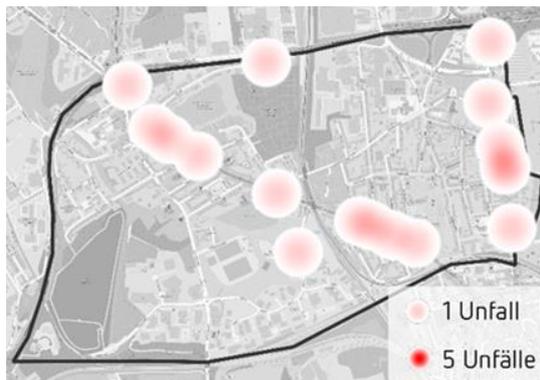


Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

### Unfälle mit Fußgänger:innen

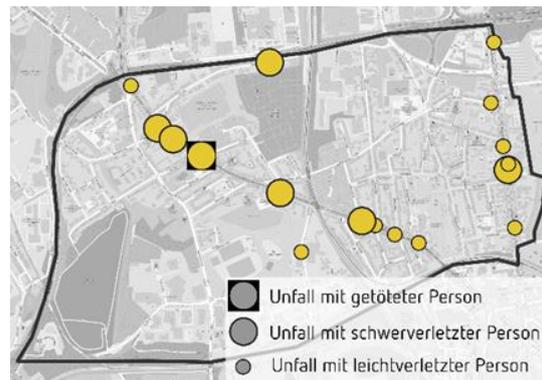
Die Fußgänger:innen gelten als schwächste Verkehrsteilnehmer:innen, da die Geschwindigkeit am geringsten ist und sie am wenigsten geschützt sind. Es gab im Untersuchungszeitraum im Untersuchungsraum 16 Unfälle mit Fußgänger:innen. Darunter war ein Todesopfer im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Hamme-Kirche. Die Unfälle mit Fußgänger:innen passieren vor allem an den Hauptverkehrsstraßen (Dorstener und Herner Straße), wie auf Abbildung 53 zu sehen ist. Die meisten Unfälle mit Schwerverletzten passieren auf der Dorstener Straße. Dabei ereigneten sich zwei Drittel der Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn. Ein Viertel der Unfälle ereignete sich mit entgegenkommenden oder in gleicher Richtung fahrenden Kfz oder Lkw. Ein Unfall passierte beim Abbiegen.

Abbildung 52: Heatmap zu Fuß Gehende



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

Abbildung 53: Unfälle mit Fußgänger:innen

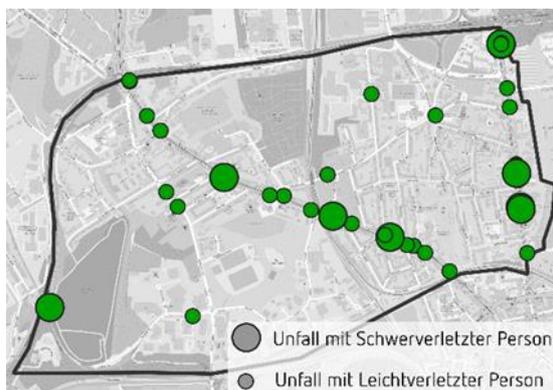


Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

### Unfälle mit Radfahrer:innen

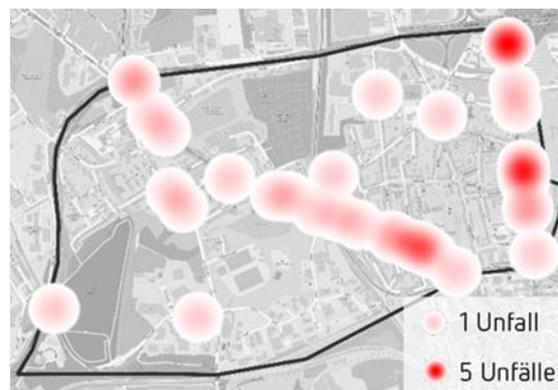
Die Unfälle mit Radfahrer:innen sind vor allem auf der Herner und Dorstener Straße zu verorten (siehe Abbildung 54). Dabei passieren an drei Stellen wiederholt Unfälle und gleichzeitig geschehen hier häufig schwere Unfälle, wie in den beiden nachfolgenden Abbildungen zu sehen ist. Das sind die Querungsstelle der Abfahrt der A40 aus Essen kommend in Richtung Herne, die Kreuzung Herner Straße/Freiligrathstraße und die Dorstener Straße im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Robertstraße. Die Hälfte aller Unfälle passierten beim Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen. Jeder siebte Unfall stand in Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit und jeder achte Unfall ereignete sich im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr. Jeder zehnte Unfall geschah im Längsverkehr (Auffahrunfall, Frontalkollision) und zwei Unfälle im Zusammenhang mit dem Überschreiten der Fahrbahn. Unfallhäufungsstellen sind, wie auf Abbildung 55 zu sehen ist, bei Unfällen mit Radfahrer:innen vor allem an der Autobahnausfahrt Bochum-Zentrum, auf der Herner Straße zwischen Schmechting- und Emscherstraße und auf der Dorstener Straße auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Robertstraße. Im November 2021, also zeitlich nach dem Auswertungszeitraum, zeichnete sich eine Unfallhäufungsstelle ab, die hier nachrichtlich aufgenommen wird. Es handelt sich um Abbiegeunfälle von der Dorstener Straße auf die Hofsteder Straße. Hierbei übersahen die Pkw jeweils den auf dem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer:innen. Die radfahrende Person erlitt jeweils leichte Verletzungen.

Abbildung 54: Unfälle mit Radfahrer:innen



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

Abbildung 55: Heatmap der Radfahrunfälle



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Planersocietät

## 5 Bewertung des Straßenraums

Die Bewertung des Straßenraums gibt Aufschluss sowohl über hochwertige Straßenräume als auch über Straßenräume mit Handlungsbedarf. Dabei werden alle Verkehrsteilnehmer:innen und die jeweilige Funktion des Straßenraums berücksichtigt. Mit diesem Instrument können für die wesentlichen Straßen bzw. Straßenabschnitte im Projektgebiet Handlungsbedarfe zugunsten einer bedarfsgerechten Gestaltung anhand verschiedener Kriterien, die die Nahmobilität betreffen, abgeleitet werden. Die Kriterien zur Bewertung des Straßenraums wurden daher vor allem im Hinblick auf die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr ausgewählt. Es wurden die Breiten, der Zustand und die Attraktivität bei den Anlagen des Fuß- und Radverkehrs aufgenommen und auf Basis der gängigen Regelwerke und Empfehlungen bewertet (siehe Kapitel 4). Im Sinne eines integrierten Nahmobilitätskonzeptes wurde darüber hinaus die Situation des ÖPNV bewertet. Der MIV als ein im Straßenraum sehr präsender, mit Konfliktpotenzial und Trennwirkung verbundener Verkehrsträger wurde hinsichtlich der Fragestellung untersucht, inwieweit er die untersuchten Straßenzüge prägt. Beispielsweise gibt es eine hohe Trennwirkung, wenn der Pkw (fließend und ruhend) die Straße dominiert. Der fließende MIV übt die hohe Trennwirkung über die Geschwindigkeit und Verkehrsstärke aus, der ruhende MIV durch die Barrierewirkung der abgestellten Fahrzeuge. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr gibt die Bewertung Aufschluss darüber, inwieweit dieser zu Konflikten führt und Fuß- und Radverkehr in ihrem benötigten Raum einschränkt.

Die Erhebung und Bewertung erfolgt beispielhaft anhand verschiedener Straßenzüge der einzelnen Straßenkategorien. Die sich daraus ableitenden Handlungsschwerpunkte gelten stellvertretend für die Straßen gleicher Kategorie und mit ähnlichen Ausprägungen im Projektgebiet. Dies gilt insbesondere für die Neben- und Anliegerstraßen sowie die verkehrsberuhigten Bereiche.

Tabelle 4: Bewertungsschema Straßenraumverträglichkeit

Kategorie	Bewertung
Breite und Zustand der Gehwege	Von: Breiten entsprechend den EFA (↑) bis: zu schmale Gehwege (↓) sowie Zustand der Oberflächenbeschaffenheit
Attraktivität der Gehwege	Von: (↑) bis: (↓) in Abhängigkeit des baulichen Zustands und der Nutzung bzw. Bedeutung
Barrierefreiheit	Von: vollständig barrierefrei (↑) bis: nicht barrierefrei (↓)
Sitzgelegenheiten	Von: ausreichend und gepflegte Sitzgelegenheiten vorhanden (↑) bis: keine Sitzgelegenheiten vorhanden (↓)
Breite und Zustand der Radverkehrsanlage	Von: Breiten entsprechend der ERA, Oberfläche und Markierung intakt (↑) bis: Breiten nicht ERA-konform und Oberfläche/Markierung mit Schäden (↓)
Attraktivität der Radverkehrsanlage	Von: Führungsform entsprechend der ERA (↑) bis: Führungsform weicht deutlich von der ERA ab (Mischverkehr statt Radfahrstreifen) (↓)
Radabstellanlagen	Von: ausreichend Radabstellanlagen vorhanden (auch mit Wetterschutz) (↑) bis: keine Radabstellanlagen vorhanden (↓)
ÖPNV-Angebot	Von: ÖPNV-Angebot mit dichtem Takt und mehrerer Linien bzw. Arten (Bus, Bahn) (↑) bis: selten verkehrendes ÖPNV-Angebot von nur einer Linie (↓)
Ausbau der Haltestellen	Von: Unterstand, Sitzgelegenheit, Mülleimer, Fahrplanauskunft vorhanden, Barrierefreiheit (↑) bis: nur Haltestellenschild ohne Informationen (↓)
Zustand der Straße	Von: vollständig intakte Straßenoberfläche mit erkennbarer Markierung (falls notwendig) (↑) bis: flächendeckend Schlaglöcher vorhanden (↓)
Pkw-Dominanz	Von: 60 % des Straßenraums sind Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zugewiesen (30-40-30) (↑) bis: Seitenraum und Fahrbahn werden stark vom ruhenden und fließenden Pkw dominiert (↓)
Konflikte ruhender Verkehr	Von: keine Konflikte mit dem ruhenden Verkehr (↑) bis: ruhender Verkehr auf Gehwegen und im Kreuzungsbereich (Wildparkende Kfz) (↓)

## Bundesstraße - Dorstener Straße

	<u>Straßenkategorie</u>	Breite und Zustand der Gehwege →
	Bundesstraße (Hauptverkehrsstraße)	Attraktivität der Gehwege →
	<u>zul. Geschwindigkeit</u>	Barrierefreiheit →
	50 km/h	Sitzgelegenheiten ↓
	<u>Breite der Fahrbahn</u>	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage →
	breit ( > 8 m)	Attraktivität der Radverkehrsanlage →
	<u>Lärmbelastung</u>	Radabstellanlagen →
	sehr stark (LDEN > 70 <= 75 db(A))	ÖPNV-Angebot →
	<u>Parksituation</u>	Ausbau der Haltestellen →
	im Seitenraum, unbewirtschaftet oder mit Parkscheibe	Zustand der Straße →
<u>Radführung</u>	Pkw-Dominanz →	
Radfahrstreifen	Konflikte ruhender Verkehr →	

Die Dorstener Straße ist eine ausgewiesene Bundesstraße, verbindet die Bochumer Innenstadt mit der A 40 im Norden des Projektgebietes und trennt die Quartiere Hamme-Zentrum und Speckschweiz voneinander. Durch die mittig der Fahrbahn verlaufenden Straßenbahngleise und die dazugehörigen Haltestellen ist der Straßenraum stark genutzt und der Pkw hier nicht das vorrangig prägende Verkehrsmittel. Dennoch findet auf beiden Seiten straßenbegleitend Parken statt, wodurch die Seitenräume und auch der Radfahrstreifen sehr schmal ausfallen. Konflikte mit dem ruhenden Verkehr gibt es hier insbesondere in Form von fehlenden Sicherheitsabständen zum Radverkehr sowie Falschparker:innen auf den Anlagen des Radverkehrs.

### Landesstraße - Herner Straße

	<b>Strassenkategorie</b>	<b>Breite und Zustand der Gehwege</b>	↗
	Landesstraße (Hauptverkehrsstraße)	Attraktivität der Gehwege	→
	<b>zul. Geschwindigkeit</b>	Barrierefreiheit	→
	50 km/h, teilw. 30 km/h	Sitzgelegenheiten	↘
	<b>Breite der Fahrbahn</b>	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage	→
	breit (> 8 m)	Attraktivität der Radverkehrsanlage	→
	<b>Lärmbelastung</b>	Radabstellanlagen	↗
	sehr stark (LDEN > 75 <= 80 db(A))	ÖPNV-Angebot	↑
	<b>Parksituation</b>	Ausbau der Haltestellen	↗
	im Seitenraum, unbewirtschaftet oder mit Parkscheibe	Zustand der Straße	↗
	<b>Radführung</b>	Pkw-Dominanz	↘
	Radfahrstreifen	Konflikte ruhender Verkehr	↘

Auf der Herner Straße ganz im Osten des Projektgebietes ist der Pkw das dominierende Verkehrsmittel. Auf der Landesstraße bekommen sowohl der ruhende als auch der fließende Verkehr viel Platz. In der Mitte der Fahrbahn befindet sich ein Multifunktionsstreifen. Für die Fußgänger:innen ist je nach Straßenseite ausreichend Platz vorhanden, doch die Straße lädt nicht zum Verweilen ein. Die Belange der Barrierefreiheit sind nur teilweise erfüllt, problematisch sind insbesondere Engstellen und fehlende Sitzgelegenheiten. Darüber hinaus sind die Entfernungen zwischen den Querungsmöglichkeiten teilweise sehr groß und die Grünphasen der Signalprogramme nicht lang genug. Auf der gesamten Straße ist ein Radfahrstreifen eingerichtet. Dieser ist nicht ausreichend breit, auch weil es keinen Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr gibt. Dooring-Unfälle stellen daher eine Gefahr dar.

## Kreisstraße - Gahlensche Straße (nördlicher Teil)

	<b>Strassenkategorie</b> Kreisstraße (Hauptverkehrsstraße)	Breite und Zustand der Gehwege	↘
	<b>zul. Geschwindigkeit</b> 50 km/h, teils 30 km/h (im Umfeld der Kita)	Attraktivität der Gehwege	↘
	<b>Breite der Fahrbahn</b> Mittel - breit (6 - > 8 m)	Barrierefreiheit	→
	<b>Lärmbelastung</b> sehr stark (LDEN > 70 <= 75 db(A))	Sitzgelegenheiten	↘
	<b>Parksituation</b> im Seitenraum	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage	→
	<b>Radführung</b> Mischverkehr	Attraktivität der Radverkehrsanlage	↓
		Radabstellanlagen	↓
		ÖPNV-Angebot	→
		Ausbau der Haltestellen	→
		Zustand der Straße	→
		Pkw-Dominanz	↘
		Konflikte ruhender Verkehr	→

## Kreisstraße - Gahlensche Straße (südlicher Teil)

	<b>Strassenkategorie</b> Kreisstraße (Hauptverkehrsstraße)	Breite und Zustand der Gehwege	↘
	<b>zul. Geschwindigkeit</b> 50 km/h	Attraktivität der Gehwege	↘
	<b>Breite der Fahrbahn</b> Mittel - breit (6 - > 8 m)	Barrierefreiheit	→
	<b>Lärmbelastung</b> sehr stark (LDEN > 70 <= 75 db(A))	Sitzgelegenheiten	↘
	<b>Parksituation</b> Bordsteinparken; im Seitenraum	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage	↑
	<b>Radführung</b> Radfahrstreifen	Attraktivität der Radverkehrsanlage	→
		Radabstellanlagen	↓
		ÖPNV-Angebot	→
		Ausbau der Haltestellen	→
		Zustand der Straße	→
		Pkw-Dominanz	↘
		Konflikte ruhender Verkehr	→

Die Gahlensche Straße ist eine weitere Hauptverkehrsstraße im Projektgebiet der Kategorie Kreisstraße mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Im Gegensatz zu den anderen beiden Hauptverkehrsstraßen ist die Fahrbahn stellenweise etwas schmaler, dennoch prägt der Kfz-Verkehr stark das Straßenbild. Auffällig ist hier der schlechte Zustand der Gehwege und die geringe Breite bedingt durch Aufwurzeln, Bäume oder Masten. Darüber hinaus gibt es nicht an jeder Kreuzung abgesenkte Bordsteine, die Belange der Barrierefreiheit sind entsprechend

optimierungsbedürftig. Sitzgelegenheiten stehen im öffentlichen Raum nur an den ausgebauten Haltestellen zur Verfügung. Eine Radverkehrsanlage ist nur südlich der Prinzenstraße angelegt. Im nördlichen Bereich wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

### Neben- und Anliegerstraße - Reichsstraße

	<b><u>Straßenkategorie</u></b> Neben- und Anliegerstraße	Breite und Zustand der Gehwege	↘
	<b><u>zul. Geschwindigkeit</u></b> 30 Zone	Attraktivität der Gehwege	↘
	<b><u>Breite der Fahrbahn</u></b> mittel (6-8 m)	Barrierefreiheit	↘
	<b><u>Lärmbelastung</u></b> erhöht (LDEN > 60 <= 65 db(A))	Sitzgelegenheiten	↓
	<b><u>Parksituation</u></b> Bordsteinparken	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage	↘
	<b><u>Radführung</u></b> Führung im Mischverkehr	Attraktivität der Radverkehrsanlage	→
		Radabstellanlagen	↓
		ÖPNV-Angebot	-
		Ausbau der Haltestellen	-
		Zustand der Straße	↘
		Pkw-Dominanz	↘
	Konflikte ruhender Verkehr	→	

Die Reichsstraße ist eine Neben- und Anliegerstraße in Hamme-Zentrum. Ausgewiesen ist sie als Tempo-30-Zone. Auf der Reichsstraße selbst gibt es kein ÖPNV-Angebot, jedoch liegen sowohl Gahlensche Straße als auch Amtsstraße in fußläufiger Entfernung. Stellenweise sind Gehwegschäden vorzufinden, welche die Attraktivität der Gehwege insgesamt beeinflussen.

## Neben- und Anliegerstraße - Sonderfall Feldsieper Straße

	<b><u>Straßenkategorie</u></b>	Breite und Zustand der Gehwege	↘
	Neben- und Anliegerstraße	Attraktivität der Gehwege	↘
	<b><u>zul. Geschwindigkeit</u></b>	Barrierefreiheit	↘
	30 km/h	Sitzgelegenheiten	↓
	<b><u>Breite der Fahrbahn</u></b>	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage	→
	mittel (6-8 m)	Attraktivität der Radverkehrsanlage	→
	<b><u>Lärmbelastung</u></b>	Radabstellanlagen	↓
	stark (LDEN > 65 <= 70 db(A))	ÖPNV-Angebot	→
	<b><u>Parksituation</u></b>	Ausbau der Haltestellen	→
	Bordsteinparken; auf der Fahrbahn; teilweise vollständiges Gehwegparken	Zustand der Straße	↘
	<b><u>Radführung</u></b>	Pkw-Dominanz	→
	Führung im Mischverkehr	Konflikte ruhender Verkehr	→

Die Feldsieper Straße ist ein Sonderfall der Nebenstraßen, da sie eine Sammelstraße mit Verbindungsfunktion ist. Sie befindet sich in der Speckschweiz. Sie gilt auch als wichtiger Schulweg zur Feldsieper Schule. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf der gesamten Straße 30 km/h. Der ÖPNV wird in Form von Bussen über die Straße geführt, u. a. mit Anschluss an die Feldsieper Schule. Der Zustand der Gehwege ist als schlecht zu bewerten, entlang des Straßenzuges fehlen häufig Gehwegplatten bzw. sind gebrochen. Aufwurzeln haben auch hier Kanten in der Oberfläche geschaffen, die die Barrierefreiheit stark beeinträchtigen. Bordsteinparken verengt häufig zusätzlich den schmalen Gehweg.

## Verkehrsberuhigter Bereich - Hedwigstraße (südlicher Teil)

	<u>Straßenkategorie</u> Verkehrsberuhigter Bereich	Breite und Zustand der Gehwege →
	<u>zul. Geschwindigkeit</u> Schritttempo	Attraktivität der Gehwege →
	<u>Breite der Fahrbahn</u> schmal (< 6 m)	Barrierefreiheit →
	<u>Lärmbelastung</u> erhöht (LDEN > 50 <= 55 db(A))	Sitzgelegenheiten ↘
	<u>Parksituation</u> Bordsteinparken; auf der Fahrbahn	Breite und Zustand der Radverkehrsanlage →
	<u>Radführung</u> Führung im Mischverkehr	Attraktivität der Radverkehrsanlage →
		Radabstellanlagen ↓
		ÖPNV-Angebot -
		Ausbau der Haltestellen -
		Zustand der Straße →
		Pkw-Dominanz ↘
		Konflikte ruhender Verkehr ↓

Der südliche Teil der Hedwigstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, d. h. an dieser Stelle ist Schritttempo erlaubt und Fuß- sowie Autoverkehr sind gleichberechtigt. Während der Begehungen kam es vereinzelt zu Situationen, bei denen diese Regelungen durch den Autoverkehr nicht berücksichtigt wurden. Trotz der Ausweisung als „Spielstraße“ prägt der Pkw hier stark das Straßenbild und es kommt insbesondere durch den ruhenden Verkehr (wildes Parken) zu Konfliktsituationen. Aufgrund dessen, ist die Fahrbahn kaum zum Aufenthalt bzw. zum Spielen nutzbar.

## 6 Programmatisches Leitbild und Handlungsansätze

### Hamme nah Mobil

Unter dem Leitsatz „Hamme nah Mobil“ werden vier Hauptziele des Nahmobilitätskonzept in Bochum-Hamme entwickelt. Diese sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung sowohl von Fuß- als auch von Radverkehrsanlagen und die Verminderung des Kfz-Verkehrs. Das übergeordnete Mobilitätsmanagement bildet einen Rahmen um diese vier Ziele.

Im Folgenden werden die vier Hauptziele näher beschrieben:

#### Steigerung der Aufenthaltsqualität

Als Teil des öffentlichen Raumes dienen Straßenräume nicht nur rein verkehrlichen Zwecken, sondern sind multifunktional zu verstehen. Sie sollten ebenso als Aufenthalts-, Spiel- und Kommunikationsflächen gesehen werden. Spielplätze sollen besser ersichtlich werden und schon in der Zuwegung erkennbar sein. Um dies zu ermöglichen, werden mehr Flächen für Aufenthalt, Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr sowie mit geringen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen den Verkehrsarten benötigt. Auch bestehende Aufenthaltsräume gilt es aufzuwerten, um diese noch stärker zu beleben.

Die vorhandenen Grünflächen und Grünwegen sollen gestärkt und wie schon im ISEK Hamme beschrieben als Grüngürtel weiterentwickelt werden. Damit einhergehend sollen möglichst Flächen entsiegelt werden, um die Aufenthaltsqualität an diesen Orten zu erhöhen, ausreichend Beleuchtung und mehr natürlichen Raum im Stadtteil zu schaffen. Gleichzeitig sollen Angsträume wie etwa schlecht ausgeleuchtete Brückenunterführungen und unbeleuchtete Wege abgebaut und durch innovative gestalterische Lösungen, wie beispielsweise Lichtinstallationen, auch nachts zu einem guten und gerne genutzten Weg umgestaltet werden.

#### Verbesserung der Fußverkehrsanlagen

Auf der ersten und letzten Meile ist der Fußverkehr das Bindeglied zu allen Verkehrsträgern. Die ersten und letzten Meter müssen jeweils zu Fuß erledigt werden. Noch dazu werden alltägliche Wege zum Einkauf, zum Arzt und Ähnliches zu Fuß erledigt. Um die Anlagen des Fußverkehrs zu verbessern und diesen für alle attraktiv zu gestalten sind einige Ziele zu benennen. Alle Verkehrsteilnehmer:innen müssen die Gehwege benutzen können, auch wenn durch Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen mehr Platz benötigt wird, und es muss auch genügend Platz für Begegnungsverkehr vorhanden sein. Da der Fußverkehr deutlich langsamer unterwegs ist als der Rad- und Kfz-Verkehr, müssen sichere Querungen ermöglicht werden, was die Verkehrssicherheit erhöht. Die Gestaltung nach dem „Design für alle“ ermöglicht es auch allen mobilitätseingeschränkten Menschen, am Verkehrsgeschehen teilzuhaben.

### Verbesserung der Radverkehrsanlagen

Für einen Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad müssen die Bevorrechtigungen für den Kfz-Verkehr abgebaut und zugunsten des Radverkehrs umgebaut werden. Hierfür sind Fahrradachsen zu schaffen, auf denen sich der Radverkehr sicher und bequem fortbewegen kann. Auf diesen Routen ist der Radverkehr an den Knotenpunkten verstärkt zu berücksichtigen. Im gesamten Stadtteil sind sowohl in den Wohnquartieren als auch an allen wichtigen Verknüpfungspunkten und im Bereich des Einzelhandels Radabstellanlagen aufzubauen, um das sichere Abstellen des Fahrrads zu ermöglichen.

### Verminderung des Kfz-Verkehrs

Damit die Aufenthaltsqualität im Stadtteil gesteigert wird, muss auch der Kfz-Verkehr vor allem in Wohnstraßen vermindert werden. Auf der einen Seite muss die Geschwindigkeit so weit angepasst werden, dass eine gleichzeitige Nutzung des Straßenraums durch Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr in einem möglichst ähnlichen Geschwindigkeitsniveau möglich ist. Auf der anderen Seite müssen Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs überplant und eventuell umverteilt werden, um den nötigen Platz zu bekommen für eine adäquate Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr. Auf Hauptverkehrsstraßen ist er im Trennsystem zum Fußverkehr zu führen, um diesem Sicherheit zu gewährleisten.

## 7 Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept fußt auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der durchgeführten Beteiligungsformate (Verkehrsideenmelder, Planungsspaziergänge, Akteursgespräche, Infostand über das Nahmobilitätskonzept).

Die Maßnahmen stellen Empfehlungen dar, welche der Erreichung der oben definierten Hauptziele und der Umsetzung des programmatischen Leitbildes dienen, die im Rahmen der politischen Beschlussfassung weiter auszuformulieren sind.

Die Maßnahmen, die speziell für Bochum-Hamme entwickelt wurden, sind in einer Maßnahmen-tabelle im Anhang (siehe Kapitel 10.1) dargestellt.

Maßnahmen wurden zu folgenden Handlungsschwerpunkten entwickelt:

- Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (siehe Kapitel 7.1)
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (siehe Kapitel 7.2)
- Maßnahmen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (siehe Kapitel 7.3)
- Maßnahmen ÖPNV (siehe Kapitel 7.4)
- Maßnahmen zu Querschnittsthemen (siehe Kapitel 7.5)

Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität wurden im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für Bochum-Hamme bereits umfassend erarbeitet und werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

### Der Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Das Maßnahmenkonzept orientiert sich an den Standards für die Fuß- und Radverkehrsplanung. Die Maßnahmen werden im Rahmen von Steckbriefen aufbereitet. In den Tabellen finden sich Angaben zu der Zielsetzung sowie eine Projektbeschreibung inkl. der empfohlenen Arbeitsschritte. Weitere, für eine Umsetzung relevante Merkmale sind die notwendigen Akteure. Darüber hinaus enthalten die Steckbriefe gutachterliche, Empfehlungen zur Priorisierung und zur Umsetzungsdauer der Maßnahmen sowie eine erste gutachterliche Kostenabschätzung.

Die Kosten wurden in unterschiedliche Klassen eingeteilt (unabhängig von der Baulastträger-schaft):

Kategorie	Kostenrahmen
	bis 5.000 €
	5.000 bis 30.000 €
	30.000 bis 60.000 €
	60.000 bis 200.000 €
	mehr als 200.000 €

### Zeitaufwand:

Die Abschätzung der Umsetzungsdauer einzelner Maßnahmen wurde in vier Klassen unterteilt:

- gering: bis 2 Jahre
- mittel: 2 bis 5 Jahre
- hoch: länger als 5 Jahre
- Daueraufgabe

### Priorisierung:

Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme im Netzzusammenhang (gesamstädtische Bedeutung für den Fuß- und/oder Radverkehr) sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand und hinsichtlich der Erreichung des Leitbildes). Des Weiteren sind die Auswirkungen der Maßnahmen für die Förderung der Nahmobilität bei der Priorisierung berücksichtigt worden.

Kategorie	Priorisierung
	Niedrig
	Mittel
	Hoch

## 7.1 Fußverkehr

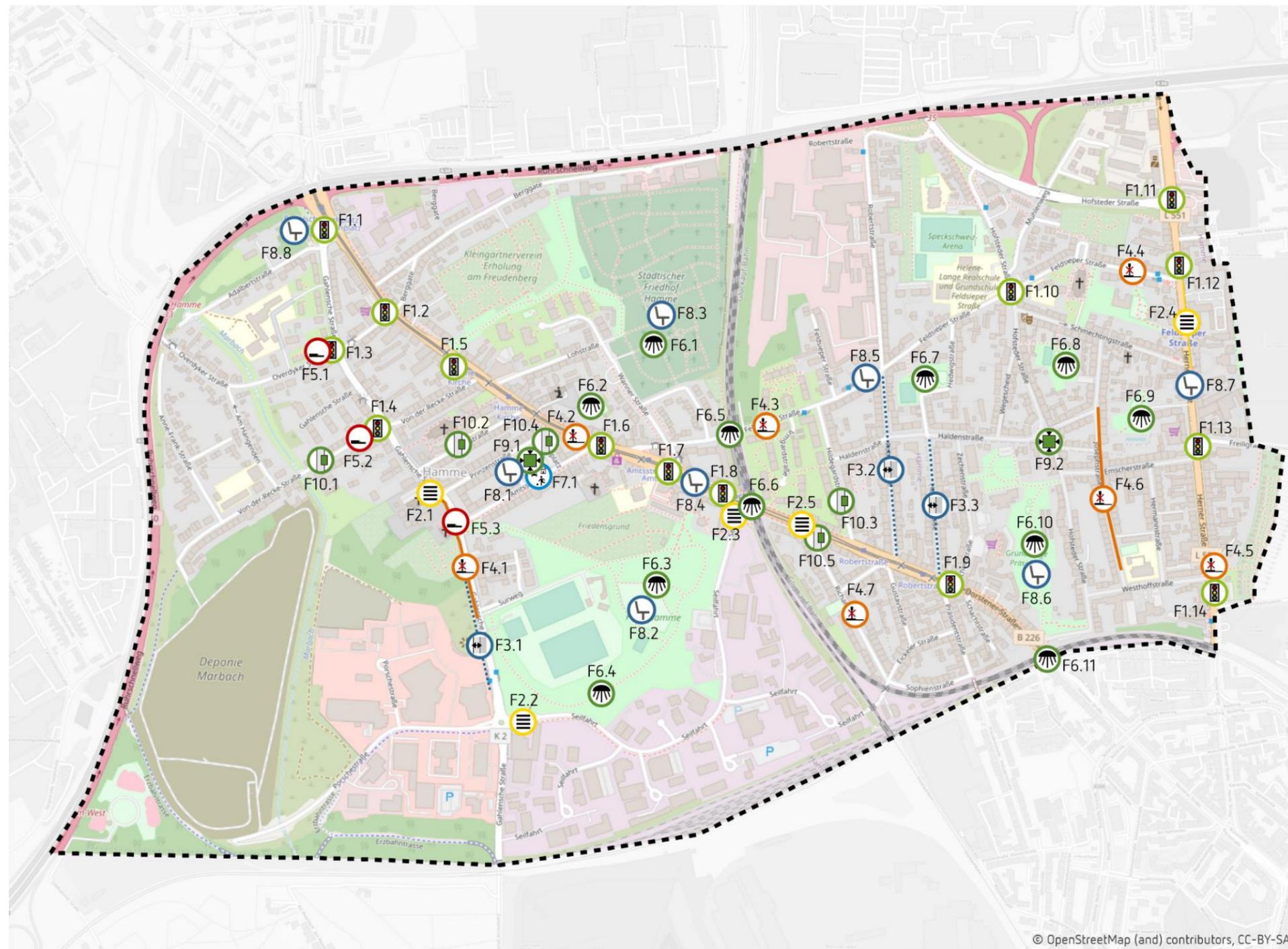
Zur Förderung des Fußverkehrs in Bochum-Hamme wurden elf Maßnahmenpakete entwickelt. Diese umfassen die infrastrukturellen Maßnahmen zu Förderung der Barrierefreiheit, der Schulwegsicherung und ganz allgemein des Zufußgehens.

Eine Verortung der Maßnahmen für den Fußverkehr ist in Abbildung 56 auf Seite 75 zu finden.

Tabelle 5: Übersichtstabelle Maßnahmen Fußverkehr

F1	Anpassung zu barrierefreien LSA an Knotenpunkten
F2	Neu- und Ausbau von barrierefreien Querungshilfen
F3	Bauliche Verbreiterung der Gehwege
F4	Abbau von Hindernissen auf Gehwegen
F5	Absenkung von Bordsteinen
F6	Beseitigung/Umbau von Angsträumen
F7	Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen
F8	Neubau von Sitzmöglichkeiten
F9	Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen
F10	Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum

Abbildung 56: Maßnahmenkonzeption | Fußverkehr



## Nahmobilitätskonzept Bochum Hamme

### Maßnahmenkonzeption Fußverkehr

- F1 Anpassung zur barrierefreien LSA an Knotenpunkten
- F2 Neubau/Ausbau von barrierefreien Querungshilfen
- F3 Bauliche Verbreiterung der Gehwege
- F4 Abbau von Hindernissen auf Gehwegen
- F5 Absenkung von Bordsteinen
- F6 Beiseitigung / Umbau von Angsträumen
- F7 Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen
- F8 Neubau von Sitzmöglichkeiten
- F9 Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen
- F10 Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten

Grundlage:

Stand: Dezember 2021

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Quelle: Planersocietät

**F1 Anpassung zu barrierefreien LSA an Knotenpunkten**

<b>Zielsetzung</b>	Steigerung der Akzeptanz und Verbesserung der Nutzbarkeit von Lichtsignalanlagen		
<b>Zielgruppe</b>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
<b>Beschreibung</b>	<p>Lichtsignalanlagen, an denen zu Fuß Gehende mehr als 40 Sekunden warten müssen, führen dazu, dass sie – wenn möglich – bei Rot queren (vgl. FGSV (2002)). Insbesondere in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen ist ein kurzer Phasen-umlauf zu empfehlen. Außerdem sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass die Furt während einer Phase gequert werden kann, da das Warten auf Mittelinseln als unangenehm und abschreckend empfunden wird. Häufig entsprechen die Mittelinseln nicht den Mindestmaßen. Außerdem sollte an jeder signalisierten Kreuzung das Queren aus allen Seiten möglich sein.</p> <p>Folgende Maßnahmen führen zu einer fußverkehrsfreundlichen Anpassung von Lichtsignalanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematische Absenkung von Borden (auf 3 cm) in Knotenpunkten sowie in Querungsbereichen</li> <li>• Prüfung der Umlaufzeiten auf fußverkehrsfreundliche Zeiten (insb. Verlängerung der Grünphasen und Reduzierung der Wartezeiten)</li> <li>• Anpassen der angenommenen Räumgeschwindigkeit der Fußgänger:innen</li> <li>• Installation eines Blindenleitsystems sowie eines Auffindetons (auch nachts wahrnehmbar)</li> </ul> <p>Alle LSA im Untersuchungsgebiet sollten auf ihre Barrierefreiheit überprüft und entsprechend angepasst werden. Die Wartezeiten der Fußgänger:innen an den Knotenpunkten sollten auch überprüft werden.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	hoch
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## F2 Neubau/Ausbau von barrierefreien Querungshilfen

<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes für zu Fuß Gehende – v. a. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
<b>Zielgruppe</b>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
<b>Beschreibung</b>	<p>Neben der reinen Breite von Gehwegen ist auch der barrierefreie Ausbau der Wege und Querungsstellen Hauptkriterium für die Nutzbarkeit des Netzes. Die meisten Unfälle zwischen Pkw und Fußgänger:innen passieren an Kreuzungen. Innerorts sind Kreuzungen und Einmündungen von untergeordneten Straßen in das übergeordnete Straßennetz in der Regel wichtige Querungsbereiche für zu Fuß Gehende. Die Barrierewirkung von breiten und stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen wird durch Querungshilfen verringert, Umwege werden verkürzt. Querungshilfen müssen nicht immer durch LSA gesichert sein. Auch Maßnahmen wie Mittelinseln oder Gehwegnasen verbessern die Querungssituation bereits durch Verkürzung der Querungsdistanz. Abgesenkte Bordsteine sind die Basis für das Queren von Personen mit Mobilitätseinschränkungen.</p> <p>Folgende Aspekte machen eine barrierefreie Querungshilfe aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verringerung von Gehweg-Neigungen und Errichtung von Bordsteinabsenkungen</li> <li>▪ Erhöhung der Sicherheit durch stärkere Kenntlichmachung von Querungshilfen</li> <li>▪ Ausstattung von Querungshilfen mit taktilen Elementen</li> <li>▪ Verringerung der Querungsdistanzen, um v. a. Kindern und Senioren sicheres und stressfreies Queren zu ermöglichen</li> <li>▪ Sichtbeziehungen an Querungen durch Grünschnitt und Vorgehen gegen falschparkende Fahrzeuge/Personen</li> </ul> <p>Querungshilfen sind in Hamme an den strategisch wichtigen Punkten an der Herner und Gahlenschen Straße bereits vorhanden. Um ihre Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten, gilt es, die bestehenden Mittelinseln zu barrierefreien Querungsmöglichkeiten auszubauen. Auf der Herner Straße (zwischen Hofsteder Straße und Schmechtingstraße) wird die Prüfung des derzeit markierten Mittelstreifens zum Ausbau einer Mittelinsel empfohlen.</p>

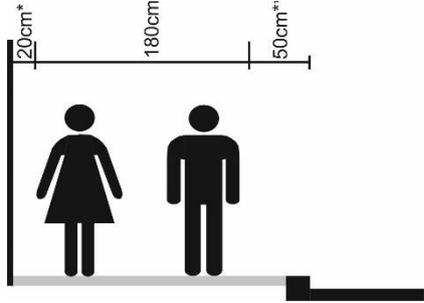
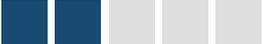
Abbildung 57: Mittelstreifen, Beispiel Osnabrück



	<p>Der barrierefreie Ausbau wird auf für die bestehenden Gehwegnasen in den Wohnquartieren z. B. auf der Feldsieper Straße sowie der Amtsstraße empfohlen. Darüber hinaus wird die Prüfung des Neubaus weiterer Gehwegnasen in den Wohnquartieren empfohlen.</p> <p>An der Kreuzung Dorstener Str./Seilfahrt, unweit des Haltepunkts Bochum-Hamme, wird ein Neubau einer barrierefreien Querungshilfe in Form einer Mittelinsel empfohlen. Dort ist die LSA häufig ausgeschaltet und ein Queren für den Fußverkehr nicht sicher möglich.</p>		<p>Abbildung 58: barrierefreie Gehwegnase, Beispiel Dortmund</p>
<p><b>Akteure</b></p>	<p>Stadt Bochum</p>	<p><b>Zeitaufwand</b></p>	<p>mittel</p>
<p><b>Kosten</b></p>		<p><b>Priorisierung</b></p>	



**F3 Bauliche Verbreiterung der Gehwege**

<p><b>Zielsetzung</b></p>	<p>Verbreiterung der Gehwege, damit diese von allen Personen genutzt werden können.</p>		
<p><b>Zielgruppe</b></p>	<p>Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder</p>		
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die bauliche Verbreiterung von Gehwegen stellt aufgrund der geringen Straßenquerschnitte sowie der gewachsenen Strukturen oft eine umfassende Aufgabe dar. Eine bauliche Verbreiterung ohne Einschränkungen (beispielsweise für den ruhenden Kfz-Verkehr) ist häufig aufgrund der bestehenden Situationen nicht möglich.</p> <p>Priorität für die Verbreiterung sollten zunächst die Abschnitte haben, auf denen der Weg derzeit schmaler als 1,50 m ist. Dort besteht Handlungsbedarf, um eine Nutzung der Gehwege für den Fußverkehr zu ermöglichen. Das betrifft in Hamme insbesondere die Teile der verkehrsberuhigten Bereiche in der Speckschweiz (z. B. Hedwigstraße, Robertstraße) aber auch Bereiche der Gahlenschen Straße (südlicher Teil). In allen anderen Straßen sollte – sofern notwendig – bei Neu- oder Umbaumaßnahmen auf eine entsprechende Anpassung der Gehwegbreite geachtet werden.</p> <p>Abbildung 59: Standards für Seitenraumbreiten und Sicherheitsabstände</p>  <p>(* kann bei niedrigen Einfriedungen entfallen; ** bei geringem Verkehrsaufkommen sind 0,30 m ausreichend)</p> <p>Vermeehrt kann auch die Reduzierung des Gehwegparkens (siehe K3 ) dazu beitragen, dass die bestehenden Gehwege ausreichend breit sind.</p>		
<p><b>Akteure</b></p>	<p>Stadt Bochum</p>	<p><b>Zeitaufwand</b></p>	<p>hoch</p>
<p><b>Kosten</b></p>		<p><b>Priorisierung</b></p>	

#### F4 Abbau von Hindernissen auf Gehwegen

<b>Zielsetzung</b>	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege		
<b>Zielgruppe</b>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder		
<b>Beschreibung</b>	<p>Eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung wäre in den meisten Fällen wünschenswert, ist aber nicht überall sofort oder oftmals aufgrund von Zielkonflikten nur schwer umsetzbar. Gehwege sind deswegen möglichst frei von Hindernissen zu halten, um die teilweise baulich schmalen Anlagen nicht zusätzlich zu verengen. Für seh- oder mobilitätseingeschränkte Personen ist diese Maßnahme außerdem von besonderer Bedeutung.</p> <p>Als Hindernisse können beispielsweise auftreten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtmobiliar und Werbeaufsteller,</li> <li>• Verkehrsschilder, Strom- bzw. Postaufbewahrungskästen,</li> <li>• Mülleimer,</li> <li>• Poller und Umlaufsperrern,</li> <li>• ruhender Rad- und Kfz-Verkehr,</li> <li>• Aufwurzungen,</li> <li>• Oberflächenschäden.</li> </ul> <p>Deswegen sollen Hindernisse nach Möglichkeit zurückgebaut, versetzt bzw. bei Neubau an den Rändern angeordnet werden. Im Falle großer Bäume, wie sie entlang der Gahlenschen Straße (südlicher Teil) stehen, ist ein Rückbau bzw. Versatz nicht empfehlenswert. Daher wird hier vorgeschlagen, den Gehweg in Richtung Fahrbahn zu verbreitern, so dass der Fußverkehr um die Bäume herumgeführt werden kann. Das Parken entfällt in diesen Abschnitten. Kurzfristig sind hier die Schäden durch Aufwurzungen zu beseitigen.</p> <p>Entlang der Feldsieper Straße sind ebenfalls kurzfristig die Oberflächenschäden durch Aufwurzungen sowie fehlende oder defekte Gehwegplatten zu beheben. Die ständige Pflege und Instandhaltung der Gehwege für das gesamte Projektgebiet werden empfohlen.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Einzelhandel	<b>Zeitaufwand</b>	mittel
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**F5 Absenken von Bordsteinen**

<b>Zielsetzung</b>	Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Knoten und Einmündungen		
<b>Zielgruppe</b>	Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Kinderwagen, Koffern etc.		
<b>Beschreibung</b>	<p>In Hamme bestehen an den Einmündungen und Kreuzungen vermehrt hohe Kanten (<math>\geq 3</math> cm), die die Fortbewegung insbesondere von Gehbehinderten oder Personen mit Kinderwagen, Koffer oder Rollator erschweren. Hier kann ein sukzessiver Umbau in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen (z. B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut); im Idealfall werden diese Umbauten aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z. B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen umgesetzt (Maßnahme Q1). Dies bietet sich immer dann an, wenn sich in den ermittelten Bereichen mehrere Problemstellungen überlagern.</p> <p>Entlang der Gahlenschen Straße wird das Absenken von Bordsteinen an mehreren Kreuzungen und Einmündungen empfohlen (Kreuzung Amtsstraße, Von-der-Recke-Straße, Overdyker Straße)</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	gering
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**F6 Beseitigung/Umbau von Angsträumen**

<b>Zielsetzung</b>	Die bestehenden Wege sollen zu allen Zeiten von allen Gruppen genutzt werden können. Hierfür müssen zentrale Angstsituationen abgebaut werden.
<b>Zielgruppe</b>	Zu Fuß Gehende, Radfahrende, insbesondere Kinder, Frauen und ältere Menschen
<b>Beschreibung</b>	<p>Ein Gefühl der Sicherheit ist vor allem für Frauen und Mädchen ein wichtiges Kriterium bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Angsträume sind nicht notwendigerweise Tatorte, erzeugen aber ein Gefühl der Unsicherheit und schränken damit die Bewegungsfreiheit von Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ein. Wichtige Punkte zum Abbau von Angsträumen sind die Verbesserung der Orientierung, das Schaffen von Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit, von Beleuchtung und Belichtung, von Belegung und sozialer Kontrolle sowie die Beseitigung von Verschmutzungen.</p> <p>Im Stadtteil Hamme sollen die öffentlichen, selbstständig geführten Wege durchgängig beleuchtet werden. Insbesondere die Wege, die zur Grundschule und öffentlichen Einrichtungen führen, sind hier von Bedeutung, da in den Wintermonaten die Dunkelphasen lang sind.</p>

Angsträume in Form von Unterführungen – insbesondere die Unterführung am Haltepunkt Hamme – sollen ebenfalls umgestaltet werden. Eine Möglichkeit dazu bietet die Beleuchtung: empfohlen wird eine einheitliche Lichtfarbe durch indirekte Beleuchtung für alle Unterführungen in Hamme oder aber eine adaptive Beleuchtung, die sich bei Bewegung anpasst, an den Wänden.

Abbildung 60: Unterführung, Beispiel Innsbruck



Die Beleuchtung der Hauptwege im Park Hamme und den weiteren Grünflächen kann das soziale Sicherheitsgefühl auch bei Dunkelheit erhöhen und die Verbindungsfunktion dieser Wege für den Fußverkehr stärken. Auch der Radverkehr profitiert von einer Beleuchtung, da mögliche Hindernisse auf dem Weg besser erkannt werden, solange dieser zugelassen ist. Dabei sind die Belange des Umweltschutzes vor dem Hintergrund einer Vermeidung von Lichtverschmutzung sowie zum Schutz von Insekten etc. zu beachten; wo möglich ist auf eine adaptive Beleuchtung zu setzen. Solange keine Stromleitungen im entsprechenden Bereich verlegt wurden, sind die Kosten deutlich höher einzuschätzen.

<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtwerke Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	gering bis mittel
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**F7 Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen**

<b>Zielsetzung</b>	Gestaltung von Straßenräumen mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für Kinder und Jugendliche		
<b>Zielgruppe</b>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder und Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, Seniorinnen und Senioren		
<b>Beschreibung</b>	<p>Um die Straßen für die Kinder sowie auch für die Anwohnerinnen und Anwohner sicherer und attraktiver zu gestalten, können verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Zu Fuß Gehende dürfen die Straße dann in ihrer gesamten Breite nutzen und Kinderspiele sind überall erlaubt, während der Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten muss. Neben der Beschilderung sind Einbauten zur Verkehrsberuhigung (Blumenkübel, Pflanzbereiche) oder auch farbliche Markierungen vorzusehen. Verschwenkungsinseln können ebenfalls als Element zur Geschwindigkeitsreduktion genutzt werden.</p> <p>Vor dem Jugend- und Stadtteilzentrum ist die Verkehrssicherheit besonders wichtig: Aufgrund der Spiel- und Bolzmöglichkeiten auf dem gegenüberliegenden Amtsplatz queren vermehrt Kinder und Jugendliche die Straße. Hier ist ein verkehrsberuhigter Bereich einzurichten.</p>		<p>Abbildung 61: Verkehrsberuhigter Bereich, Beispiel Jockgrim</p> 
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Anwohnerinnen und Anwohner	<b>Zeitaufwand</b>	mittel bis hoch
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## F8 Neubau von Sitzmöglichkeiten

<b>Zielsetzung</b>	Möglichkeiten für Pausen, zum Aufenthalt und Verweilen im öffentlichen Raum schaffen		
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und Seniorinnen und Senioren		
<b>Beschreibung</b>	<p>Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Ein langes Verweilen findet in Hamme bisher vorrangig am Bürgerplatz statt. Davon abgesehen ist die Anzahl öffentlicher Verweilmöglichkeiten sehr gering oder veraltet bzw. nicht gut gepflegt.</p> <p>In Hamme sollte die Aufstellung von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum daher einen höheren Stellenwert bekommen. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass moderne Sitzgelegenheiten (z. T. auch Anlehngelegenheiten) in ihrer Gestaltung vielfältig sein können oder in und mit vorhandenen Elementen im öffentlichen Raum integriert werden können. Sitz- und Spielmöglichkeiten lassen sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So können Anlieger private, aber öffentlich nutzbare Bänke aufstellen oder für öffentliche Sitzgelegenheiten Patenschaften („Kümmerer“/Pflege/Auf- und Abstellen von Mobiliar) übernehmen.</p> <p>Standorte für Sitzmöglichkeiten sind insbesondere der Amtsplatz als wichtiger öffentlicher Raum in Hamme. Am Bürgerplatz ist die Instandhaltung und Pflege der bestehenden Sitzmöglichkeiten von Bedeutung. Im Park Hamme, Park Bochum sowie dem städtischen Friedhof Hamme als größere öffentliche Grünflächen wird ebenfalls das Aufstellen weiterer Sitzgelegenheiten empfohlen. Bei der Auswahl weiterer Standorte ist auf ausreichende Flächenverfügbarkeiten zu achten, eine zusätzliche Verengung der Gehwege sollte vermieden werden (Maßnahme F4). Eine weitere Möglichkeit der Schaffung von attraktiven Orten, die zum Verweilen einladen, sind Pocket-Parks (Maßnahme F10). Insgesamt ist dabei auch eine Vernetzung der Sitzgelegenheiten zu sogenannten Sitzrouten möglich. Diese ermöglichen vor allem älteren Menschen längere Strecken zurückzulegen, bei denen zwischendurch Verschnaufpausen auf den Sitzelementen eingelegt werden können. Denkbar sind außerdem Kombielemente, auf denen nicht nur verweilt werden kann, sondern die überdies als Spielmöglichkeit von Kindern genutzt werden können.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	gering
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**F9 Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen**

<b>Zielsetzung</b>	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Schaffen von Aufenthaltsorten als Grundlage für die Förderung des Nahmobilität		
<b>Zielgruppe</b>	Breite Bevölkerung von Bochum-Hamme		
<b>Beschreibung</b>	<p>Attraktive Bedingungen für den Fußverkehr hängen stark mit der generellen Aufenthaltsqualität zusammen. Neben Wegequalitäten (Maßnahmen F3, F4) tragen Aufenthaltsflächen maßgeblich zu den Qualitäten von Stadtteilen bei.</p> <p>Öffentliche Räume, zu denen auch die Flächen des Verkehrs gehören, übernehmen verschiedene gesellschaftliche Aufgaben. Plätzen als Bereiche ohne fließenden Verkehr kommen in diesem Kontext besondere Funktionen zu: Im Fokus stehen u. a. Aufenthalt, Ruhe und Erholung, Spielplätze und Bewegung, Begegnung, Märkte und Veranstaltungen, sodass die Plätze allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen dienen sollen. Auf der anderen Seite beansprucht der ruhende Kfz-Verkehr in Hamme viel öffentlichen Raum, sodass Nutzungskonflikte entstehen.</p> <p>Variationen von Platz-Elementen sind Plätze mit und ohne Spielangebote, mit und ohne Gastronomie-Angebote, ein Angebot sowohl von sonnigen als auch verschatteten Plätzen und solchen, die bewusst der Ruhe dienen. Die zentralen Plätze in Hamme sind zum einen der Bürgerplatz und zum anderen der Amtplatz. Letzterer wird etwa zur Hälfte als unbewirtschaftete Parkfläche genutzt, während die andere Hälfte mit Spiel- und Sportmöglichkeiten gestaltet ist. Empfohlen wird die Umwidmung einiger Stellplätze zur Flächenbereitstellung für anderen Nutzungen. Weitere Sitzmöglichkeiten (Maßnahme F8), Begrünung und Spielangebote sollten eingerichtet werden, um den Amtplatz als Ort der Begegnung zu stärken. Um den Parkraum nicht zu überlasten, sollte die Maßnahme im Anschluss an die Maßnahmen Odurchgeführt werden.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	Mittel – Hoch
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**F10 Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum**

<b>Zielsetzung</b>	Erhöhung der Aufenthaltsqualität als Grundlage der Nahmobilität; Nutzung von kleineren Brachflächen		
<b>Zielgruppe</b>	Anwohnerinnen und Anwohner; breite Bevölkerung in Hamme		
<b>Beschreibung</b>	<p>Grünflächen in Städten haben eine besondere Bedeutung. Zum einen sind sie klimaaktive Flächen, die die Umgebung abkühlen und für die Frischluftzufuhr sorgen. Zum anderen dienen sie der lokalen Bevölkerung als Erholungs-, Freizeit- oder Sportfläche und lockern die Bebauung auf. Einer wohnortnahen Versorgung mit Grünflächen kommt im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Freie Flächen sind in Städten auf der anderen Seite jedoch häufig Mangelware, so auch in Bochum. Die Nutzung kleinerer Flächen zu sogenannten Pocket-Parks hat sich in anderen Städten bewährt, um für mehr Grünflächen zu sorgen. Dabei werden kleine Brachflächen oder tote Winkel, die keinen Platz für eine anderen Nutzung bieten, umgestaltet und so die Aufenthaltsqualität erhöht. Auch einzelne Stellplätze können umgenutzt werden, so wie es in Hamme temporär mit dem Parklet umgesetzt wurde.</p> <p>In der Nähe des Amtsplatzes, im Kurvenbereich der Prinzenstraße zur Verbindung zur Dorstener Straße, kann die Fläche als kleiner Aufenthaltsort gestärkt werden.</p> <p>In Hamme wird die Suche nach weiteren geeigneten Flächen für Pocket-Parks sowie die Prüfung der Realisierung empfohlen. Neben der Begrünung wird dabei auch das Aufstellen von Sitzgelegenheiten empfohlen (Maßnahme F8).</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	Niedrig bis mittel
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## 7.2 Radverkehr

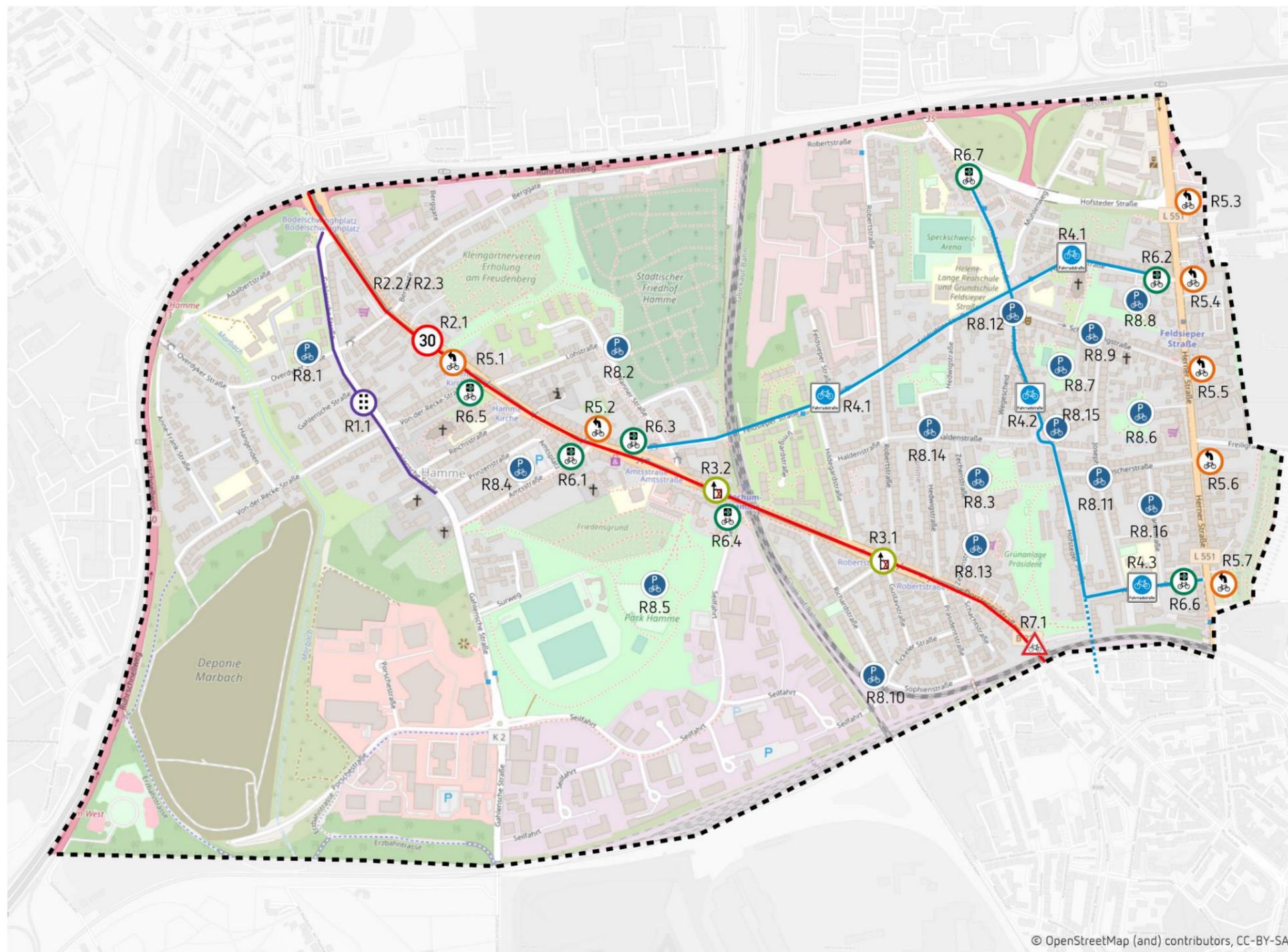
Zur Förderung des Radverkehrs in Bochum-Hamme wurden insgesamt acht Maßnahmen entwickelt. Diese umfassen die infrastrukturellen Maßnahmen. Die Einbindung in das gerade entstehende Gesamtstädtische Radverkehrskonzept ist anzustreben.

Die Verortung der Maßnahmen für den Radverkehr ist Abbildung 62 auf Seite 88 zu entnehmen.

Tabelle 6: Übersichtstabelle Maßnahmen Radverkehr

R1	Schließen von Netzlücken
R2	Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
R3	Abbau von Führungsformwechseln
R4	Einrichtung von Fahrradstraßen
R5	Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Radverkehrs
R6	Grünpfeil für den Radverkehr
R7	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten
R8	Fahrradparken

Abbildung 62: Maßnahmenkonzeption | Radverkehr



### Nahmobilitätskonzept Bochum Hamme

### Maßnahmenkonzeption Radverkehr

- R1 Schließung von Netzlücken
- R2 Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- R3 Abbau von Führungswechseln
- R4 Einrichtung von Fahrradstraßen
- R5 Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Radverkehrs
- R6 Grünfeil für den Radverkehr
- R7 Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten
- R8 Fahrradparken

Grundlage:

Stand: Juli 2022

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Quelle: Planersocietät



**R1 Schließen von Netzlücken**

<b>Zielsetzung</b>	Durchgängiges Radverkehrsnetz		
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr		
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Regeleinsatzbereiche der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ermittelt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke in Verbindung mit der Ausprägung der Fahrbahn (Breite, Kurven, etc.) eine Führungsformen. Hierbei wird zwischen dem Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr und der Führung auf Radverkehrsanlagen (z. B. Radfahrstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg) unterschieden. Als Netzlücken werden Streckenabschnitte bezeichnet, auf denen eine Radverkehrsanlage notwendig, aber noch nicht vorhanden ist.</p> <p>Abbildung 63: Markierungslösung in der Gahlenschen Straße im nördlichen Teil</p> <p style="text-align: center;">Gesamtbreite: 16,50 m</p> <p>Hier ist die Gahlensche Straße im Abschnitt von der Prinzenstraße bis zur Adalbertstraße zu nennen. Die Radfahrstreifen, die im südlichen Teil der Gahlenschen Straße vorhanden sind, bestehen im oben genannten Abschnitt, trotz erhöhter Verkehrsstärke, nicht. Hier wäre aus Platzgründen nur eine Markierung eines Schutzstreifens möglich. Parken auf der Fahrbahn ist dort nicht mehr möglich. Diese Maßnahme sollte im Zusammenhang, mit dem schon im ISEK Bochum-Hamme erwähnten Umbau der Gahlenschen Straße erfolgen, bei dem schon im ISEK eine Neuverteilung des Straßenraums vorgeschlagen wurde.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	Gering
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

**R2 Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn**

<b>Zielsetzung</b>	Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf der Fahrbahn		
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr, Fußverkehr, Anwohner:innen		
<b>Beschreibung</b>	<p>Zur Förderung des Radverkehrs sollte der Radverkehr auf ausreichend breiten Radverkehrsanlagen geführt werden. Radfahrstreifen sollten nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ 1,85 m breit sein und zusätzlich einen Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr haben. Schutzstreifen sollten 1,50 m breit sein.</p> <p>Auf der Dorstener Straße beträgt die Breite des Radfahrstreifens nur 1,50 m.; zusätzlich ist kein Sicherheitstrennstreifen zu den straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten markiert. Somit werden die Regelmaße unterschritten. Da neben dem Kfz-Verkehr auch eine Straßenbahnlinie auf der Dorstener Straße verkehrt, die teilweise auch auf einer Kfz-Fahrspur geführt wird, besteht grundsätzlich Handlungsbedarf. Durch den nahezu im gesamten Straßenverlauf vorhandenen Geschäftsbesatz, in Kombination mit dem begrenzt zur Verfügung stehenden Raum für die unterschiedlichen Ansprüche (Gehwege, ruhender und fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV und Aufenthaltsqualitäten), entstehen besondere verkehrliche und städtebauliche Herausforderungen. Ein möglicher Lösungsansatz, neben einem Umbau und einer kompletten Neuaufteilung des Straßenraums, wäre eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Hierfür besteht allerdings aktuell keine rechtliche Grundlage, diese müsste zunächst vom Bund über eine Änderung der StVO und deren Verwaltungsvorschriften geschaffen werden. Die Städteinitiative zu „Tempo 30 in der Stadt“ des Deutschen Städtetages, der auch die Stadt Bochum beigetreten ist, setzt sich verstärkt dafür ein. Die Führung des Radverkehrs über eine Umfahrung der Dorstener Straße, entlang eines noch zu errichtenden Radwegs parallel der Glückauf-Bahn, ist aus gutachterlicher Sicht ein Zusatzangebot für eine Verbindung aus dem Bochumer Norden in Richtung Bochumer Innenstadt. Die Erschließungswirkung von Potenzialen im Alltagsverkehr erscheint grundsätzlich gering und zu einer Erschließung der Nutzungen an der Dorstener Straße trägt sie nicht bei.</p> <p>Auch wenn eine Roteinfärbung von Radfahrstreifen in Bochum bisher nur an Knotenpunkten oder Einmündungen mit einer besonderen Gefahrenlage erfolgt, ist dies eine relativ kostengünstige Maßnahme, um kurzfristig den Radverkehr auf der Dorstener Straße zu stärken. Langfristig ist eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu empfehlen, um eine ausreichende Breite des Radfahrstreifens sicherzustellen.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Landesbetrieb Straßen.NRW	<b>Zeitaufwand</b>	Gering – Hoch

<b>Weiterer Nutzen</b>	Bessere Querung Fußverkehr/Weniger Lärm und Luft Emissionen		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

### R3 Abbau von Führungsformwechseln

<b>Zielsetzung</b>	Eine einheitliche Führungsform möglichst auf einem Radfahrstreifen oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn sorgt für eine durchgängige Sichtbarkeit des Radverkehrs. Kurzfristige Führungen auf dem Gehweg sollten vermieden werden, um Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zu verhindern
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr, Fußverkehr
<b>Beschreibung</b>	<p>Eine einheitliche Führungsform ist herzustellen, da das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sowie zwischen Radfahrer:innen und dem Kfz-Verkehr durch den Wechsel unterschiedlicher Führungsformen erhöht wird. Im Bereich von Engstellen sollte der Radverkehr vom Radfahrstreifen nicht auf einen Radweg im Seitenraum geführt werden, sondern auf die Fahrbahn geführt werden. Die Höchstgeschwindigkeit wäre dementsprechend zu senken, um ein gefahrloses Mitfahren auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Im Bereich der Zusammenführung von Radfahrstreifen und Fahrbahn sollte bei Bedarf auf das Einfahren der Radfahrer:innen hingewiesen werden. Auf der Dorstener Straße sollte der Radverkehr in den fließenden Kfz-Verkehr eingefädelt, anstatt wie derzeit über den Gehweg geführt zu werden. Darauf sollte mit einem Verkehrsschild aufmerksam gemacht werden, um Konflikten und Unfällen vorzubeugen. Etwa auf Höhe der Hausnummer 97 kann der Radverkehr dann wieder auf dem Radfahrstreifen geführt werden.</p> <p>Dies führt zu einer Minimierung der Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr. Beispielsweise auf der Dorstener Straße im Bereich der Gustavstraße sollte eine Temporeduzierung und die Führung auf der Fahrbahn vorgesehen sein, um dem Fußverkehr ausreichende Breiten vorzuhalten und ein Queren an der Lichtsignalanlage (Ampel) zu ermöglichen.</p>

Abbildung 64: Abbau von Führungswechseln auf der Dorstener Straße



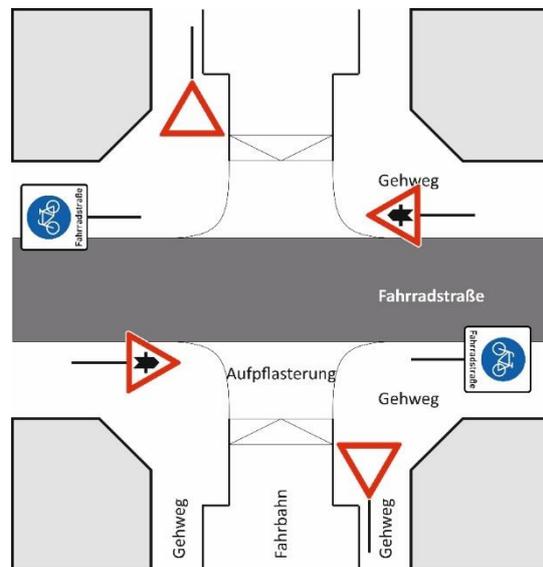
Auch im Bereich der Eisenbahnbrücke am ehemaligen Bahnhof Präsident ist von einer Führung auf dem Gehweg abzusehen und der Radverkehr ist auf der Fahrbahn mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit zu führen.

<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	Gering – Mittel
<b>Weiterer Nutzen</b>	Bessere Querung Fußverkehr, Breitere Gehwege		
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

**R4 Einrichtung von Fahrradstraßen**

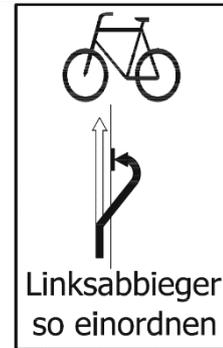
<b>Zielsetzung</b>	Förderung des Radverkehrs, Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende		
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr, Schülerinnen und Schüler		
<b>Beschreibung</b>	<p>Fahrradstraßen sollen den Radverkehr fördern und bestehende Radverkehrsströme bündeln. Sie werden abseits von Hauptverkehrsstraßen eingerichtet und bieten in der Regel eine Alternativrouten zu den viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und der Radverkehr ist auf diesen Straßen bevorzugt. Motorisierter Verkehr kann auf diesen Straßen zugelassen werden; das muss dann aber durch eine entsprechende Beschilderung explizit geregelt werden. Die Hofsteder Straße und die Feldsieper Straße werden als Haupt-routen im Radverkehr eingeordnet; der Radverkehr sollte daher bevorzugt werden. Deshalb sind beide Straßen als Fahrradstraßen umzuwidmen. Auf der Feldsieper Straße fahren bereits heute viele Schülerinnen und Schüler zur Feldsieper Schule. Busverkehr muss in der gesamten Feldsieper Straße zugelassen werden, um den bisherigen Busverkehr (insbesondere Schul-busse, Linie 352) aufrecht zu erhalten.</p> <p>In der Hofsteder Straße müssen die Plateauaufpflasterungen an den Kreuzungen entfernt und eine ebenerdige Fahrbahn hergestellt werden, damit der Radverkehr möglichst ohne Zeitverlust die Fahrbahn befahren kann. An Kreuzungen sind Fahrradstraßen zu bevorzugen (siehe Abbildung 65). Dies gilt vor allem für die Kreuzungen der Feldsieper Straße zwischen der Feldsieper Schule und der Dorstener Straße sowie an den Kreuzungen der Hofsteder Straße.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	hoch
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

Abbildung 65: Vorfahrtberechtigung auf Fahrradstraßen



### R5 Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Radverkehrs

<b>Zielsetzung</b>	Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöhen		
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr		
<b>Beschreibung</b>	<p>Eine besondere Aufmerksamkeit liegt auf den links abbiegenden Radfahrer:innen. Es gilt an Kreuzungen auf Hauptverkehrsstraßen ein Linksabbiegen zu ermöglichen. Dies gilt im besonderen Maße an den Stellen, wo zwar die Beschilderung für ein indirektes Linksabbiegen aufgestellt ist, aber keine Aufstellbereiche eingerichtet sind. In der Regel ist bei indirektem Linksabbiegen ein zusätzliches Lichtsignal für den Radverkehr erforderlich. Dies betrifft vor allem die Knotenpunkte auf der Herner und Dorstener Straße.</p> <p>An den Knotenpunkten (Dorstener Straße an den Kreuzungen mit Overdyker Straße und Präsidentstraße) ist dies ebenfalls so umzusetzen. Tiefergehend zu prüfen sind die Aufstellbereiche der folgenden Knotenpunkte:</p> <p>Herner Straße an den Kreuzungen mit der Feldsieper Straße und Agnesstraße sowie: Dorstener Straße an den Kreuzungen mit der Hildegardstraße, Seilfahrt, Berggate und Overdyker Straße.</p> <p>An der Kreuzung Herner Straße/Schmechtingstraße ist eine Möglichkeit zum Linksabbiegen einzurichten.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	hoch
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■



**R6 Grünpfeil für den Radverkehr**

<b>Zielsetzung</b>	Beschleunigung des Radverkehrs		
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr		
<b>Beschreibung</b>	<p>Seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung aus dem April 2020 können Kommunen Grünpfeile für den Radverkehr anordnen. Dieser soll das Unfallpotenzial zwischen abbiegenden Lkw und Radfahrer:innen verringern, dient aber auch der Beschleunigung des Radverkehrs, da dieser bei einem freien Radfahrstreifen bereits eher nach rechts in den Verkehr einfahren darf. Um auch links Abbiegende und geradeaus Fahrende zu berücksichtigen, sollte Fahrradschleusen eingerichtet werden.</p> <p>Hier sollten in einem ersten Schritt die Hauptverbindungen (Feldsieper Straße/Herner Straße, Feldsieper Straße/Dorstener Straße, Von-der-Recke-Straße/Dorstener Straße, Dorstener Straße/Seilfahrt) des Radverkehrs beschleunigt werden. Zur Unfallvermeidung ist es außerdem ratsam, die Abfahrt aus dem Gewerbegebiet (Seilfahrt/Dorstener Straße) zu berücksichtigen, um Konfliktsituationen zu verringern oder bestenfalls zu vermeiden. In einem zweiten Schritt ist diese Maßnahme sukzessive auf andere Knotenpunkte auszuweiten.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	gering
<b>Weiterer Nutzen</b>	Unfallverminderung Abbiegeunfall Lkw – Fahrrad		
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■



**R7 Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten**

<b>Zielsetzung</b>	Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöhen		
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr		
<b>Beschreibung</b>	<p>In Nordrhein-Westfalen gilt eine Stelle als Unfallschwerpunkt, wenn in einem Jahr mindestens drei Unfälle mit Verletzten passieren. Im Jahr 2021 ist ein Unfallschwerpunkt am Knotenpunkt Dorstener Straße/Hofsteder Straße lokalisiert worden. Die Unfälle hatten alle denselben Unfallvorgang: Abbiegende Kraftfahrzeuge übersahen beim Rechtsabbiegen bevorrechtigte geradeausfahrende Radfahrende und fuhren diese an. Um Unfälle dieser Art zu vermeiden, sollte der Knotenpunkt so gestaltet sein, dass ein sicheres Queren der Knotenpunkte für alle Verkehrsteilnehmer:innen möglich ist. Zusätzlich zur schon vorhandenen Rotmarkierung des Radfahrstreifens sollte ein „Achtung Fahrrad“-Schild (Verkehrszeichen 138) aufgestellt werden. Zur besseren Sichtbarkeit sollte eine Beleuchtung des Radfahrstreifens unter der Brücke in Betracht gezogen werden.</p> 		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtwerke Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	gering
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

**R8 Fahrradparken**

<b>Zielsetzung</b>	Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur an öffentlichen Fahrradparkplätzen, um an den wichtigsten Quellen und Zielen ein sicheres Fahrradparken zu ermöglichen. Hierdurch wird die Attraktivität für den Radverkehr deutlich gesteigert.
<b>Zielgruppe</b>	Radverkehr
<b>Beschreibung</b>	<p>Um eine attraktive Fahrradinfrastruktur zu erschaffen, werden nicht nur Radverkehrsanlagen benötigt, sondern auch Radabstellanlagen. Diese werden vor allem an den Quellen (vor allem im Wohngebiet) und an den Zielen (Haltestellen des ÖPNV, Einzelhandel, Schulen, Arbeitsstätten etc.) benötigt. Je nach Standort müssen unterschiedliche Anforderungen erfüllt werden.</p> <p>Wie in</p> <p>Abbildung 66 zu sehen ist, sollten beispielsweise bei Nahversorgern auch Abstellmöglichkeiten für Lastenräder geschaffen werden, im Umfeld eines Bahnhofpunktes können Fahrradboxen und eine Lademöglichkeit für Pedelecs ergänzend zu überdachten Abstellanlagen wichtig sein.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet sollten vor allem in Wohngebieten, in denen bisher keine Fahrradabstellanlagen vorhanden sind, diese geschaffen werden. In der Robertstraße/Eickeler Straße im Bereich der Garagen ist noch ausreichend Platz, um etwa fünf Anlehnbügel aufzustellen. Dies gilt ebenfalls im Eingangsbereich des Friedhofs in der Wanner Straße und im Eingangsbereich der Schule in der Overdyker Straße. Auch die Parks und darin enthaltenen Spielplätze in der Grünanlage Präsident (Zugang Zechenstraße), Park Hamme (Eingang Surweg), Spielplatz Feldsieper Straße (Zugang Feldsieper Straße), Spielplatz Josephstraße (Zugang Herner Straße), Spielplatz Schmechtingstraße (Zugang Hofsteder Straße) sind am genannten Zugang mit Anlehnbügel auszustatten. Hierbei sind auch Anlehnbügel für Lastenräder mitzudenken. An den Knotenpunkten Schmechtingstraße/Josephstraße und Emscherstraße/Josephstraße ist ebenfalls noch Platz für etwa fünf Anlehnbügel. Auch am Knotenpunkt Hofsteder Straße/Schmechtingstraße und dem Knotenpunkt Haldenstraße/Hedwigstraße sind Anlehnbügel aufzustellen. Da sich auf dem Amtplatz derzeit keine Abstellanlagen für Fahrräder befinden, sollten im Zuge des Umbaus/der Umgestaltung mindestens zehn Anlehnbügel gebaut werden. Hier sind ebenfalls Anlehnbügel für Lastenräder mitzudenken.</p> <p>Der Einzelhandel ist ein wichtiges Ziel für die Einwohner:innen Hammes. Damit der Einkauf des täglichen Bedarfs mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, müssen am Zielort überdachte Anlehnbügel vorhanden sein, um ein sicheres und trockenes Abstellen zu ermöglichen. Für Wocheneinkäufe und Getränke werden gerne Lastenräder verwendet. Hier besteht ein besonderer Bedarf an Breite und Länge des Stellplatzes. Lastenräder sollten bei allen</p>

	Geschäften mitgedacht werden. Ist zu wenig Platz vorhanden, kann es notwendig sein, die Radabstellplätze auf Kosten von ein bis zwei Stellplätzen des ruhenden Kfz-Verkehrs zu bauen.		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Einzelhandel, Wohnungswirtschaft, Betriebe und weitere Einrichtungen	<b>Zeitaufwand</b>	gering – mittel
<b>Weiterer Nutzen</b>	Förderung der Inter- und Multimodalität, Mobilitätsalternativen zum Pkw, Förderung des Umweltverbunds		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

Abbildung 66: Anforderungen an Radabstellanlagen

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	  	
		Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden		
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Bahnhofsvorplatz/ -umfeld RB-Halt	Mehrere Stunden, Tagesparken	 	  
	Schnellbus-haltestelle			
	Schnellbus-haltestelle/ wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz		 	
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	    	
	Stadtteilzentren/ zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Std., kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
	Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
Bildungseinrichtungen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	 

-  Reine Anschließfunktion
-  Luftpumpe
-  Gepäckaufbewahrung
-  Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
-  Werkzeug
-  Abstellanlagen für Lastenräder
-  Überdachte Anlage
-  Lademöglichkeit
-  Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)

### 7.3 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr soll möglichst stadtverträglich abgewickelt werden. Um den Fuß- und Radverkehr gleichbedeutend neben dem Kfz-Verkehr zu führen, sollen unter anderem Geschwindigkeiten reduziert und Verkehrsführungen in einem Verkehrsversuch geändert werden. Weiter werden begleitende Maßnahmen vorgeschlagen, die den Pkw-Besitz senken (Carsharing) oder den öffentlichen Verkehr im Vergleich zum Kfz-Verkehr kostengünstiger gestalten sollen (Mieterticket).

Eine besondere Herausforderung stellt das Parken in verdichteten Bestandsquartieren dar, wie auch die Analyse für Bochum-Hamme gezeigt hat. Das Parken in Kreuzungsbereichen führt zu fehlenden Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz- und Fußverkehr (bzw. Radverkehr bei Führung im Seitenraum). Bei Abbiegevorgängen kommt es bei fehlenden Sichtbeziehungen vermehrt zu Unfällen. Durch (widerrechtliches) halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken kommt es zu einer Verschmälerung des Seitenraums und dies führt vermehrt zu einer Einschränkung der Barrierefreiheit. Bei der Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn kann die Möglichkeit, hier im Seitenraum zu parken (siehe Gahlensche Straße, nördlicher Teil) entfallen. Das Beseitigen dieser Nutzungskonflikte ist grundsätzlich notwendig, führt aber zu einer deutlichen Reduzierung von Parkmöglichkeiten. Auf der anderen Seite sind im Stadtteil keine freien Flächen vorhanden, um die entfallenden Parkmöglichkeiten aufzufangen. Als platzsparende Alternative könnte eine Quartiersgarage, sofern eine mögliche Fläche gefunden wird, eine große Zahl an Kfz aufnehmen. Die derzeitigen Freiflächen in Hamme sind allerdings vorwiegend Grün- und Erholungsflächen, die aus Gründen des Natur- und Umweltschutzes nicht bebaut werden sollten. Als Alternativfläche wurde der Amtplatz in Hamme-Zentrum betrachtet. Im Untergrund sind alte Bauwerke vorhanden, deren Bausubstanz zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht abschließend geklärt werden konnte. Eine Prüfung der Fläche und Konflikte mit weiteren Nutzungsansprüchen (u.a. Spielen, Aufenthalt) sind im Zuge des Umbaus (Maßnahme B9 des ISEKs) zu prüfen. Andere Flächen sind derzeit nicht vorhanden, könnten aber perspektivisch entstehen. So könnten beispielsweise auf zukünftig nicht mehr genutzten Gewerbeflächen Quartiersgaragen entstehen. Wenn eine geeignete Fläche gefunden ist, muss allerdings zunächst auch ein Betreiberkonzept entwickelt werden. Hier ist davon auszugehen, dass einerseits die Stadt Bochum die Kosten nicht tragen kann und andererseits bei potenziellen Mietern der Stellplätze die Bereitschaft relativ gering sein dürfte, die notwendigen Gebühren zu zahlen. Auch privatwirtschaftlich errichtete Quartiersgaragen in Bestandsquartieren sind für Investoren aktuell nicht tragfähig. Eine weitere Alternative ist es grundsätzlich, die Anzahl der Stellplätze durch eine Neuordnung von Stellplätzen zu erhöhen. Durch eine Schräg- oder Senkrechtaufstellung im Vergleich zu einer Längsaufstellung kann die Anzahl der Stellplätze gesteigert werden, wenn der Straßenraumbreite ausreichend ist. Dies ist aber in Bochum-Hamme nicht möglich.

Eine Übersicht der empfohlenen Maßnahmen ist auf Seite 102 in Abbildung 67 zu finden.

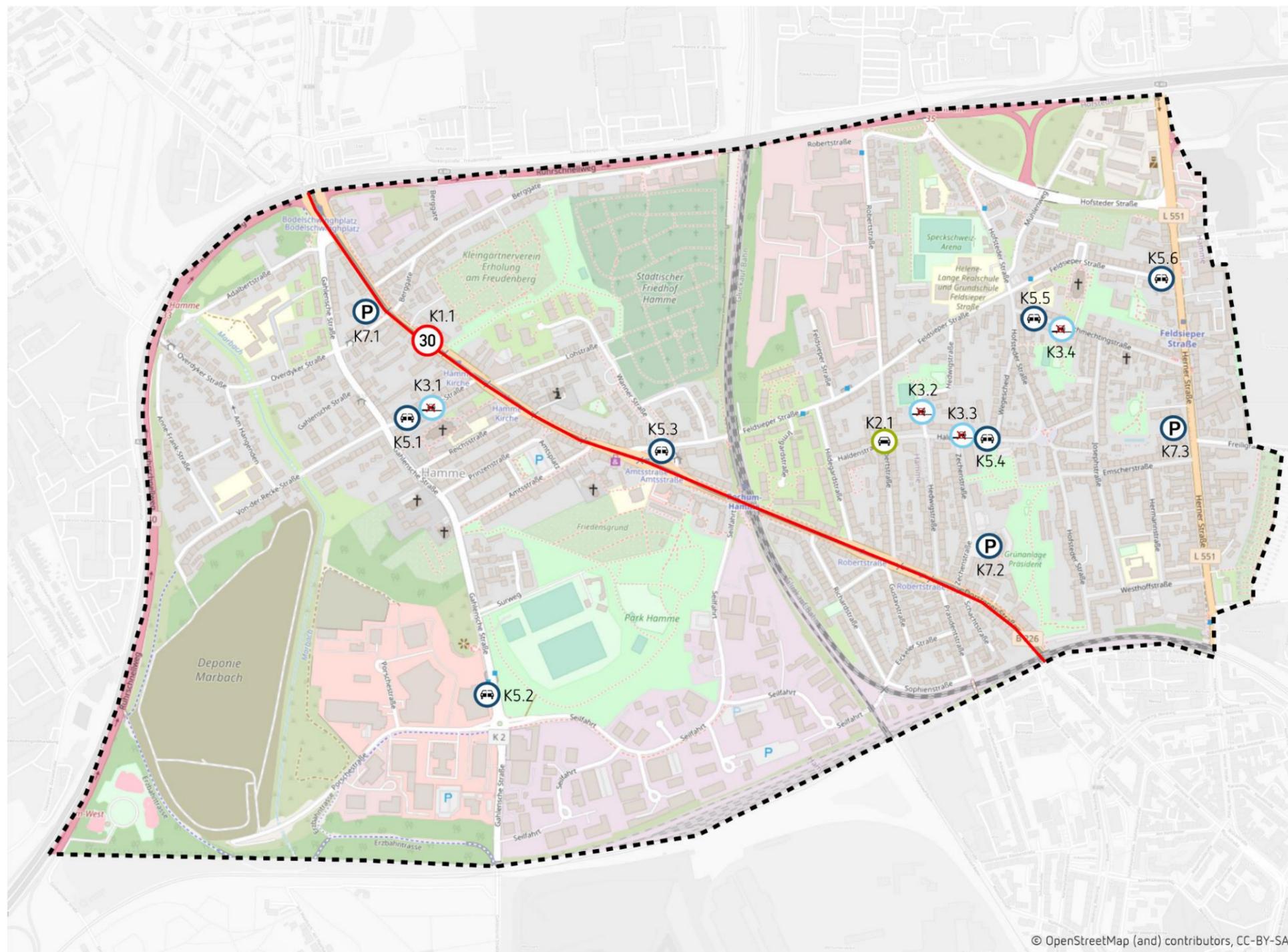
Tabelle 7: Übersichtstabelle Maßnahmen Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

---

K1	Geschwindigkeitsreduktion
K2	Untersuchung Durchgangsverkehr Speckschweiz
K3	Entfernung/Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens
K4	Parkraumkonzept
K5	Parken
K6	Einrichtung von Carsharing im Stadtteil
K7	Mieterticket
K8	Nutzung von Einzelhandelsparkplätzen
K9	Kontrolle von Falschparken

---

Abbildung 67: Maßnahmenkonzeption | Kfz-Verkehr



### Nahmobilitätskonzept Bochum Hamme

### Maßnahmenkonzeption Kfz-Verkehr

- K1 Geschwindigkeitsreduktion
- K2 Untersuchung Durchgangsverkehr Speckschweiz
- K3 Entfernung/ Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens
- K5 Einrichtung von Carsharing
- K7 Nutzung von Einzelhandelsparkplätzen

Die Maßnahmen K4, K6, K8 und K9 sind auf den gesamten Stadtteil anzuwenden und können daher nicht genau verortet werden.

Grundlage:

Stand: Dezember 2021

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

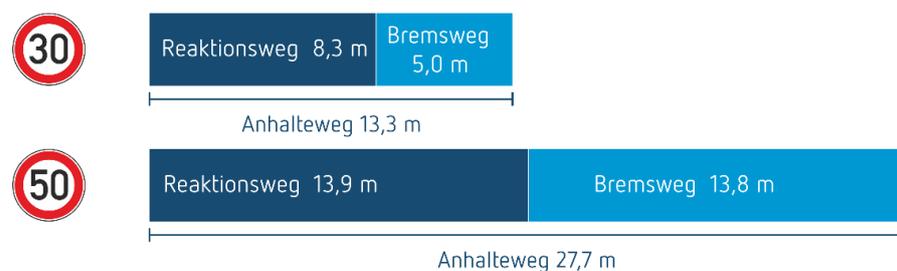


Quelle: Planersocietät

**K1 Geschwindigkeitsreduktion**

<b>Zielsetzung</b>	Steigerung der Verkehrssicherheit, Verminderung der Luft- und Lärmemissionen
<b>Zielgruppe</b>	Anwohner:innen, Radfahrende, zu Fuß Gehende
<b>Beschreibung</b>	Bei den im Zuge der Unfallanalyse untersuchten Unfällen der Jahre 2018 - 2020 ist auf den Hauptverkehrsstraßen die Hauptunfallursache bei Unfällen mit Personenschaden Überschreiten. Um Anzahl und Schwere dieser Unfälle zu verringern, sollte die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt werden. Die Empfehlung folgt dem Deutschen Städtetag und den Bemühungen mehr Straßen mit Tempo 30 innerorts zu etablieren. Abbildung 68: Vergleich des Anhaltewegs bei 30 km/h und 50 km/h

**Anhaltewege bei Tempo 30 und bei Tempo 50**



Quelle: Planersocietät

Die Geschwindigkeitsbegrenzung verbessert dabei nicht allein die Verkehrssicherheit, sondern darüber hinaus auch die Aufenthaltsqualität rund um die Hauptverkehrsstraßen. Luft- und Lärmemissionen werden ebenfalls reduziert und führen so zu einem besseren Klima auf der Dorstener Straße.

Negative Einflüsse durch die Temporeduzierung sind dabei nicht zu erwarten. Laut der Studie des Umweltbundesamtes „Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ bleibt die Sättigungsverkehrsstärke auf Hauptstraßen ähnlich hoch, wenn man die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h senkt. Es kann also eine ähnlich hohe Verkehrsmenge in derselben Zeit die Straße passieren und eine ähnlich hohe Verkehrsmenge in derselben Freigabezeit von Lichtsignalanlagen (Ampeln) Knotenpunkte passieren.

<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Landesbetrieb Straßen.NRW, Verkehrsministerium	<b>Zeitaufwand</b>	Gering - mittel
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

**K2 Untersuchung Durchgangsverkehr Speckschweiz**

<b>Zielsetzung</b>	Erfassung des Durchgangsverkehrs in den Wohngebieten der Speckschweiz, Grundlagenermittlung für weitere Maßnahmen		
<b>Zielgruppe</b>	Anwohner:innen, Radfahrende, zu Fuß Gehende		
<b>Beschreibung</b>	<p>Im Bereich westlich des Bürgerplatzes weisen einige Straßen Durchgangsverkehr auf. Darauf wiesen Bürgerinnen und Bürger in der Online-Beteiligung sowie bei der Beteiligung am Parklet hin. Die Anmerkungen wurden sowohl online als auch vor Ort von anderen Mitbürgerinnen und Mitbürgern unterstützt und bekräftigt. Um die Verkehrsstärke zu erfassen soll eine Zählung an den Kreuzungen Hildegardstr./Haldenstr., Robertstr./Haldenstr., Hedwigstr./Haldenstr., Zechenstr./Haldenstr. sowie Hofsteder Str./Schmechtingstr. durchgeführt werden. Hierbei handelt es sich nach RAST 06, Kapitel 5.1.2 ausschließlich um Wohnstraßen (ES V). Die Verkehrsstärke in den Wohnstraßen soll 400 Kfz/h in der Spitzenstunde nicht überschreiten.</p> <p>Falls die Verkehrsstärke überschritten wird, sollte die Messung des Durchgangsverkehrs erfolgen. Hierfür müssen an den Straßen Hildegardstraße, Robertstraße, Hedwigstraße, Zechenstraße jeweils im Bereich der Kreuzungen mit der Feldsieper Straße und Dorstener Straße sowie an der Hofsteder Straße zwischen Wegescheid und Schmechtingstraße der Verkehr samt Kennzeichen und Uhrzeit erhoben werden. Als Durchgangsverkehr wird der Verkehr gewertet, der innerhalb von kurzer Zeit zwei Zählstellen passiert, also direkt durch das Gebiet fährt und kein Ziel innerhalb des Gebiets anfährt.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	Gering - mittel
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**K3 Entfernung/Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens**

<b>Zielsetzung</b>	Verbreiterung der Gehwege
<b>Zielgruppe</b>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder
<b>Beschreibung</b>	<p>Der ruhende Kfz-Verkehr führt häufig dazu, dass sich Engstellen auf Gehwegen bilden oder ganze Gehwegabschnitte für eine Nutzung (beispielsweise mit einem Kinderwagen oder Rollator) für zu Fuß Gehende ungeeignet sind.</p> <p>Durch eine partielle Neuorganisation des Parkraums können ausreichende Mindestbreiten für den Fußverkehr ermöglicht werden. Mit der</p>

	<p>Neuorganisation des Kfz-Parkens kann also Raum, der bisher von Kfz genutzt wird, den Fußgänger:innen zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Dabei ist aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten mit einer Reduktion der Anzahl der Stellplätze zu rechnen.</p> <p>Durch den Interessenskonflikt stellt das Thema sich politisch oft schwieriger dar, daher muss bei der Reduzierung von Parkplätzen immer besonderer Wert auf die Kommunikation mit den Anwohnerinnen und Anwohnern gelegt und behutsam vorgegangen werden. Bei der Aufhebung von Parkplätzen ist die regelmäßige Kontrolle besonders nach der Einführung notwendig. Je nach Situation kann eine Einrichtung von Absperrerelementen (z. B. Poller) sinnvoll bzw. notwendig sein – insbesondere in Knotenpunkten. Um eine verbesserte Aufenthaltsqualität zu schaffen und gerade den älteren Mitmenschen eine Möglichkeit für eine Rast zu geben, sollten diese als breitere Elemente ausgeführt werden (z. B. Betonpoller; siehe auch Maßnahme F9).</p> <p>In der Feldsieper Straße ist ein beidseitiges Gehwegparken nach den oben genannten Kriterien nicht möglich. Der ruhende Verkehr würde entweder den Fußverkehr oder den Busverkehr eine zu geringe Breite übriglassen. Hier wird eine Markierung auf der Fahrbahn vorgeschlagen. Diese sollte einseitig markiert werden, um auf der gesamten Fahrbahn die benötigten Restbreiten für den Busverkehr zu ermöglichen.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	Gering - mittel
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**K4 Parkraumkonzept**

<b>Zielsetzung</b>	Vermeidung von Fremdparken in den Wohnquartieren/Reduzierung des Parkdrucks in Wohnquartieren		
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner in Besitz eines Kfz		
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Problematik der Überauslastung von Straßen und Stellplätzen durch den ruhenden Kfz-Verkehr der Anwohner:innen kann weiter verschärft werden durch Fremdparkende, die tagsüber im Quartier parken, um von dort aus in die Innenstadt zu gelangen.</p> <p>Im Rahmen der durchgeführten Parkraumerhebung waren keine eindeutigen Hinweise auf Fremdparkende im Quartier vorhanden. Lediglich die im Vergleich zu anderen Straßenzügen tagsüber etwas höhere Auslastung rund um die Haltestellen der U- bzw. Straßenbahn könnten darauf hinweisen, dass hier auch Fremdparkende für eine Auslastung der Parkraumkapazitäten sorgen. Diese Maßnahme ist zusammen mit der Parkraumbewirtschaftung aus Maßnahme Oumzusetzen.</p> <p>2023 soll auch das Parkraumkonzept der Bochumer Innenstadt evaluiert werden. In Verknüpfung hiermit könnte auf Basis einer ganztägigen Parkraumerhebung untersucht werden, ob und inwiefern sich Verlagerungseffekte aus der Innenstadt in den Stadtteil Bochum-Hamme ergeben. Anschließend können stadtteilübergreifende Maßnahmen erarbeitet und ergriffen werden, um etwaige Verdrängungseffekte zu verhindern.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	mittel
<b>Weiterer Nutzen</b>	Keine ungewollte Verlagerung des Parkdrucks in andere Stadtteile.		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**K5 Anwohnerparken**

<b>Zielsetzung</b>	Vermeidung von Fremdparken in den Wohnquartieren/Reduzierung des Parkdrucks in Wohnquartieren		
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner in Besitz eines Kfz		
<b>Beschreibung</b>	<p>Der öffentliche Raum in Hamme wird in vielen Teilen durch das Kfz dominiert. Das zeigt sich vor allem in der Auslastung der Parkmöglichkeiten. Diese sind größtenteils überlastet. Dies führt zu einem vermehrten Falschparken im Untersuchungsgebiet. Um den Anwohnerinnen und Anwohnern einen Stellplatz im Stadtteil zu ermöglichen und gleichzeitig Fremdpendende aus dem Gebiet fernzuhalten, sollte flächendeckend ein Anwohnerparken eingeführt werden. Viele Anwohner:innen haben keinen privaten Stellplatz und keine Garage, wo sie ihr Kfz unterstellen können. Dies kann sich die Stadt Bochum bestätigen lassen, bevor ein Anwohnerparkausweis vergeben wird. Die Städte München und Köln praktizieren dieses Vorgehen bereits und vergeben nur dann entsprechende Parkausweise, wenn keine privaten Abstellmöglichkeiten (Garage, priv. Stellplatz) vorhanden sind.</p> <p>Um Besucherverkehr die Anreise mit dem Kfz zu ermöglichen, sollte es parallel durch bewirtschaftete Stellplätze möglich sein, für einen begrenzten Zeitraum (z. B. 3 h) im Gebiet zu parken. Einhergehend mit der Bewirtschaftung und dem Anwohnerparken sollte gerade direkt im Anschluss an die Umgestaltung des Parkraums eine vermehrte Kontrolle von Parkverstößen angeordnet werden, um die Pkw von Falschparker:innen aus dem Untersuchungsgebiet fernzuhalten. Im Vorfeld der Umsetzung ist das Parkraumkonzept zu erstellen (Maßnahme K4 ).</p> <p>Da der Parkdruck auch nachts sehr groß ist, sollten zusätzlich zum Anwohnerparken und zur Parkraumbewirtschaftung Begleitmaßnahmen wie beispielsweise Einführung von Carsharing (Maßnahme K6 ) oder Mieterticket (Maßnahme K7 ) durchgeführt werden, um den Umstieg vom Kfz auf andere Verkehrsmittel zu erleichtern.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	mittel
<b>Weiterer Nutzen</b>	Weniger Verkehr im Stadtteil. Mehr Aufenthaltsqualität.		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## K6 Einrichtung von Carsharing im Stadtteil

<b>Zielsetzung</b>	Reduzierung des Parkdrucks in Wohnquartieren. Reduzierung der Pkw-Besitzquote.		
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner in Besitz eines Kfz-Führerscheins		
<b>Beschreibung</b>	<p>Im Schnitt steht ein Kfz am Tag 23 Stunden im öffentlichen Raum oder auf dem privaten Parkplatz und wird nur eine Stunde am Tag bewegt. Um diesen Platz und die Fahrzeuge besser zu nutzen, sollten bestehende Carsharing-Systeme auf Hamme ausgeweitet werden. Laut verschiedener Studien sind vor allem stationäre Carsharing-Systeme dazu in der Lage, positive Effekte auf den Stadtraum zu haben. So kann ein Carsharing-Fahrzeug zwischen vier und acht private Pkw ersetzen<sup>2</sup>.</p> <p>Die Bochumer Wohnstätten gehen hier bereits mit gutem Beispiel voran: Mieterinnen und Mietern wird die Grundgebühr für einen Carsharing-Anbieter erstattet und die Einschreibegebühr gutgeschrieben. Ähnliche Modelle könnten auch auf weitere Anbieter der Wohnungswirtschaft ausgeweitet werden.</p> <p>Parkplätze für Carsharing sollten im gesamten Gebiet vorhanden sein. In der Von-der-Recke-Straße nahe der Gahlenschen Straße (K 5.1) sollten zugunsten von Carsharing Stellplätzen Kfz-Stellplätze entfallen. Hier sind gerade tagsüber noch Kapazitäten frei. Ebenso sollten an der Gahlenschen Straße im Bereich des Gewerbegebiets (K 5.2) die Kapazitätsreserven für Carsharing-Stellplätze genutzt werden. Eine Carsharing-Station sollte außerdem an Mobilstationen (z. B. K 5.3) vorhanden sein, um einen Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern.</p> <p>Um den Bereich der Speckschweiz möglichst gut mit Carsharing-Stellplätzen abzudecken, sind diese in der Haldenstraße (K 5.4), Schmechtingstraße (K 5.5) und Feldsieperstraße (K 5.6) angedacht.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Carsharingbetreiber, Bogenstra/VRR	<b>Zeitaufwand</b>	hoch
<b>Weiterer Nutzen</b>	Sicherer Parkplatz im Stadtteil. Günstige Alternative für gelegentliche Fahrten.		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

<sup>2</sup> Quelle: Handbuch Carsharing NRW

K7 Mieterticket

<b>Zielsetzung</b>	Reduzierung des Parkdrucks in Wohnquartieren durch Umstieg auf den ÖPNV		
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner in Besitz eines Kfz, neue Mietende		
<b>Beschreibung</b>	<p>Neben dem Carsharing bietet das Mieterticket eine kostengünstige Alternative zum (Zweit-)Pkw. Durch die Haltestellen der insgesamt vier verschiedenen Angebote des ÖPNV (Regional-, Stadt-, Straßenbahn und Busse) ist das Untersuchungsgebiet gut erschlossen und bietet insbesondere durch die Straßenbahnlinien eine schnelle Verbindung zur Innenstadt und über den Hauptbahnhof auch in die Region. Gerade beim Umzug in eine neue Wohnung stellt sich die Frage der Mobilität immer wieder neu. Hier ist die Möglichkeit des Umstiegs vom Kfz auf den öffentlichen Verkehr am wahrscheinlichsten. Hier kann ein Mieterticket einen zusätzlichen Anreiz bieten. Dieses ist günstiger als das Angebot des Verkehrsbetriebs, bietet aber dieselben Leistungen. Durch die hohe Stückzahl der Tickets wird ein Rabatt an die Mieterinnen und Mieter weitergegeben, die dadurch an günstigere Tickets kommen. Der Vermieter wird durch das zusätzliche Angebot auf dem Wohnungsmarkt attraktiver. Hier kann auch ein Imagegewinn mit einer Positionierung zu mehr Nachhaltigkeit erfolgen. Auch die Nachfrage von Stellplätzen für Kfz kann durch die Mietertickets gesenkt werden.</p> <p>Ähnlich wie bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben können zwei Varianten angeboten werden. Es kann ein personalisiertes Ticket angeboten werden oder ein übertragbares (entsprechend dem Ticket 2000). Zusätzlich können an Abenden und Wochenenden weitere Personen mitgenommen werden und somit auch Wochenendausflüge mit dem Partner, der Partnerin oder der ganzen Familie erfolgen.</p> <p>Weiterhin kann wie beim Magdeburger Beispiel eine kostenlose Carsharing-Mitgliedschaft für Mieterticket-Inhaber:innen ermöglicht werden. Es ist zu empfehlen, Grundgebühren oder Kautionen zu senken oder zu erlassen. Diese Maßnahmen senken die Hürden, das Carsharing zu nutzen und erhöhen gleichzeitig die Anzahl der Nutzer:innen des Carsharings.</p>		
<b>Akteure</b>	Wohnungsbaugenossenschaften, Bogestra/VRR	<b>Zeitaufwand</b>	mittel
<b>Weiterer Nutzen</b>	Mehr Aufenthaltsqualität. Generiert mehr Nutzende für das Carsharing-Angebot, wenn gelegentlich ein Kfz benötigt wird.		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**K8 Nutzung von Einzelhandelsparkplätzen**

<b>Zielsetzung</b>	Doppelnutzungen der Einzelhandelsparkflächen für Anwohner:innen		
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner in Besitz eines Kfz		
<b>Beschreibung</b>	<p>Im Stadtteil sind an der Dorstener Straße (Netto), der Zechenstraße (EDEKA) und der Herner Straße (Penny, bald ALDI) größere Parkplätze von Supermärkten. Diese könnten während der Schließzeiten von Anwohner:innen genutzt werden. Zumindest ein Teil der Parkflächen kann zu Randzeiten schon für Anwohner:innen nutzbar sein, sodass diese bereits bei Feierabend, beispielsweise ab 18 Uhr ihre Kfz abstellen können.</p> <p>Abbildung 69: Anwohnerparken in Abendstunden auf Parkplätzen des Einzelhandels</p> 		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Einzelhandelsstrebende	<b>Zeitaufwand</b>	gering
<b>Weiterer Nutzen</b>	Entlastung des Parkdrucks der umliegenden Straßenzüge		
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

**K9 Kontrolle von Falschparken**

<b>Zielsetzung</b>	Sicherstellung der Sichtbeziehungen im Untersuchungsgebiet		
<b>Zielgruppe</b>	Falschparken, Radverkehr, Fußverkehr		
<b>Beschreibung</b>	<p>Falschparken in Knotenpunkten und an Engstellen vermindert die Sichtbeziehungen von allen Verkehrsteilnehmer:innen. Hier ist ein erhöhtes Risiko von Unfällen und Beinaheunfällen zu erwarten. Um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität von Fuß- und Radverkehr zu erhöhen sollten folgende Knotenpunkte vermehrt kontrolliert werden sowie in einem Abstand von wenigen Tagen mehrfach hintereinander kontrolliert und Verstöße geahndet werden, um sicherzustellen, dass diese wichtigen Sichtbeziehungen dauerhaft freigehalten werden. Über diese Aktion sollte auch von Seiten der Stadt informiert und die Bevölkerung über die öffentlichen Medien mit einbezogen werden. In diesem Zuge kann die Wichtigkeit der Sichtbeziehungen für die Verkehrssicherheit dargestellt und erklärt werden.</p> <p>Folgende Knotenpunkte sind bei der Erhebung besonders aufgefallen und sollten auf jeden Fall vermehrt kontrolliert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Westhoffstraße/Hofsteder Straße</li> <li>• Josephstraße/Emscherstraße</li> <li>• Emscherstraße/ Herrmannstraße</li> <li>• Emscherstraße/Hofsteder Straße</li> <li>• Josephstraße/Haldenstraße</li> <li>• Schmechtingstraße/Josephstraße</li> <li>• Wegescheid/Haldenstraße</li> <li>• Haldenstraße/Hildegardstraße</li> <li>• Robertstraße/Dorstener Straße</li> <li>• Von-der-Recke-Straße/Anne-Frank-Straße</li> <li>• Amtsplatz/Amtsstraße</li> <li>• Prinzenstraße/Amtsplatz</li> </ul>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Presse	<b>Zeitaufwand</b>	gering
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## 7.4 ÖPNV

Zur Förderung der Nahmobilität in Bochum-Hamme muss auch der ÖPNV gestärkt werden. Alltägliche Strecken wie zum Beispiel der Arbeitsweg werden in der Regel nicht mehr mit dem Fahrrad absolviert, wenn sie über 20 Kilometer lang sind. Hier ist der ÖPNV der einzige Konkurrent zum Kfz-Verkehr. Um auch aus dem Stadtteil heraus an das Stadtgebiet und die Region angeschlossen zu sein, ist eine Optimierung und Stärkung des ÖPNV vorgesehen. Auch der barrierefreie Zugang zu Haltestellen soll sichergestellt werden, um allen Fußgänger:innen eine gute Mobilitätsanbindung zu ermöglichen.

Die Verortung der Maßnahmen ist der Abbildung 70 auf Seite 113 zu entnehmen.

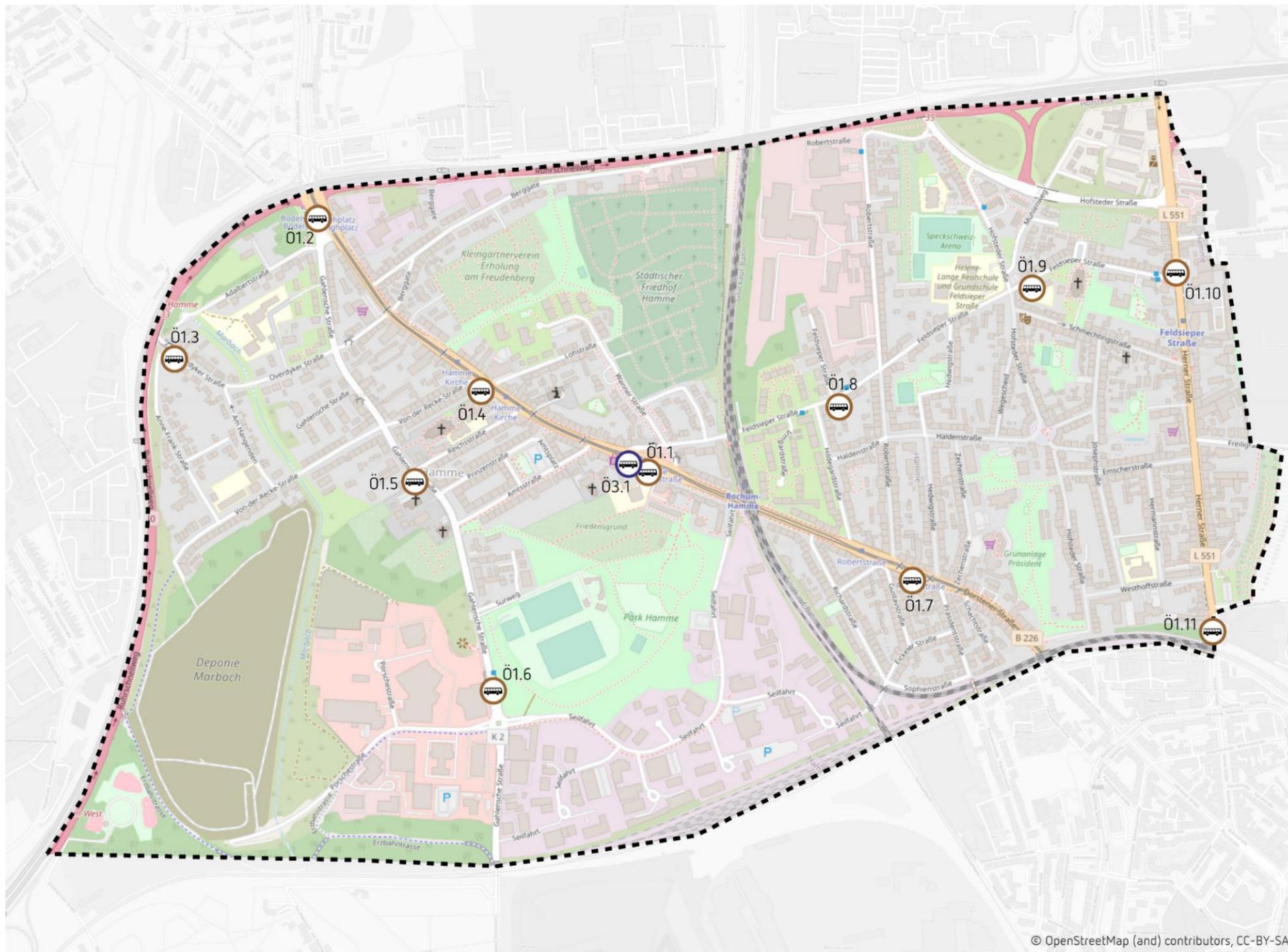
Tabelle 8: Übersichtstabelle Maßnahmen ÖPNV

---

Ö1	Qualitative Aufwertung und barrierefreier Umbau von Haltestellen
Ö2	Optimierung und Stärkung des ÖPNV-Angebots
Ö3	Einrichtung einer Mobilstation an der Haltestelle Hamme / Amtsstraße

---

Abbildung 70: Maßnahmenkonzeption | ÖPNV



## Nahmobilitätskonzept Bochum Hamme

### Maßnahmenkonzeption ÖPNV

 Ö1 Aufwertung/ Umbau Haltestellen

 Ö3 Einrichtung einer Mobilstation

Die Maßnahme Ö2 ist auf den gesamten Stadtteil anzuwenden und kann daher nicht genau verortet werden.

Grundlage:

Stand: Dezember 2021

## Ö1 Qualitative Aufwertung und barrierefreier Umbau von Haltestellen

<b>Zielsetzung</b>	Abbau von Barrieren bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs		
<b>Zielgruppe</b>	(potenzielle) ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer		
<b>Beschreibung</b>	<p>Laut Gesetzgeber ist im ÖPNV bis 01.01.2022 eine "vollständige Barrierefreiheit zu erreichen" (§8 Abs.3 PBefG). Der Umbau und Neubau von <b>barrierefreien Haltestellen</b> ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer "barrierefreien Mobilität im ÖPNV" geht. Die weitere Ausstattung und Nachrüstung der Haltestellen ist ein wichtiger Aspekt, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Personengruppen zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere ein <b>Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten</b>. Weitere Ausstattungselemente wie eine <b>dynamische Fahrgastinformation</b> erhöhen den Komfort. <b>Radabstellanlagen</b> in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen fördern die Intermodalität und Verknüpfung von Wegekettten. Gestalterisch und mit Blick auf die Minderung von Hitzeentwicklung im Sommer können Haltestellendächer begründet werden.</p> <p>Für den schrittweisen Umbau der Haltestellen gibt es eine Prioritätenliste mit den Haltestellen, die in den nächsten Jahren barrierefrei ausgebaut werden sollen (Top-100-Liste). Die Liste wird regelmäßig von der Verwaltung aktualisiert. Darauf sind derzeit keine Haltestellen im Stadtteil Hamme eingetragen und priorisiert. Insgesamt gibt es in Hamme vier Haltestellen (sieben Haltepositionen) mit Handlungsbedarf für einen (barrierefreien) Ausbau. Zur Förderung der Nahmobilität und Verbesserung des ÖPNV-Angebots für den Stadtteil sollte der Ausbau vorangetrieben und eine entsprechende Priorisierung in der Liste angestrebt werden. Darüber hinaus sind alle Haltestellen auf die oben genannten Ausstattungsmerkmale zu prüfen und je nach Möglichkeit entsprechend nachzurüsten.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Boge-stra	<b>Zeitaufwand</b>	mittel bis hoch
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Ö2 Optimierung und Stärkung des ÖPNV-Angebots

<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung und Stärkung der Konkurrenzfähigkeit sowie Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs		
<b>Zielgruppe</b>	(potenzielle) ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer, Pendler:innen		
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel gewählt wird, wird von vielen individuellen Faktoren beeinflusst. Ein wichtiger Faktor ist dabei der Zeitaufwand, der für einen Weg anfällt. Der Stadtteil Hamme profitiert grundsätzlich von der innenstadtnahen Lage sowie einem guten ÖPNV-Angebot. Eine Lücke besteht jedoch in das benachbarte Wattenscheid: es gibt keine Direktverbindung, wodurch für ÖPNV-Nutzer:innen ein Umweg über die Innenstadt anfällt. Das Auto ist auf dieser Relation klar im Vorteil und der ÖPNV für wahlfreie Personen kaum konkurrenzfähig.</p> <p>Im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes wird daher die Prüfung einer Direktverbindung empfohlen. Als konkrete Variante wird die Verlängerung der Linie 363 von der Freiheitsstraße in Wattenscheid im 30-Minuten-Takt über die Hansastraße, Darpestraße bis Hamme Kirche vorgeschlagen sowie die Übernahme der heutigen 363er Strecke zur Roonstraße durch eine an der Freiheitsstraße endenden Linie (344 oder 346).</p> <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Verbindung nach Wattenscheid, Höntrop, Essen-Steele</li> <li>• Anbindung des Wohngebiets Roonstraße an die südlichen Bochumer Ortsteile</li> <li>• Erschließung von bislang unzureichend angebundenen Gebieten</li> </ul> <p>Darüber hinaus sollten bisherige Beschleunigungsmaßnahmen geprüft, evaluiert und weiterentwickelt werden. Empfohlen wird eine konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigung auf den Hauptstrecken (insbesondere Dorstener Straße).</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Bogenstraße	<b>Zeitaufwand</b>	Gering bis mittel
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**Ö3 Einrichtung einer Mobilstation an der Haltestelle Hamme Bf./Amtsstraße**

<b>Zielsetzung</b>	Förderung der Inter- und Multimodalität, Mobilitätsalternativen zum Pkw, Förderung des Umweltverbunds
<b>Zielgruppe</b>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner (insbesondere autofreie Haushalte) sowie Beschäftigte in Hamme
<b>Beschreibung</b>	<p>Der Haltepunkt Bochum Hamme in Kombination mit der nächstgelegenen Straßenbahn- sowie Bushaltestelle Amtsstraße stellt einen zentralen Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz dar. Um insbesondere den Anwohnerinnen und Anwohnern in Bochum-Hamme ein größeres Mobilitätsangebot zu bieten, sollte die Haltestelle Amtsstraße zu einer Mobilstation weiterentwickelt werden, um die verschiedenen Verkehrsmittel mit dem hochwertigen ÖPNV-Angebots zu verknüpfen. Die Haltestelle wurde bereits im „Verbundweiten Konzept für die Einrichtung von Mobilstationen“ des VRR als potenzielle Station mit mittelfristiger Priorisierung identifiziert. Als möglicher Standort bietet sich die Fläche nördlich der Stadtbahnhaltestelle „Amtsstraße“ an der Dorstener Straße an, sie wurde auch mehrfach in den verschiedenen Beteiligungsverfahren von der Bevölkerung als guter Standort vorgeschlagen. Im Zuge dessen kann auch eine städtebauliche Aufwertung erfolgen. Alternativ können die einzelnen Module auch am Straßenrand installiert werden. (Die abweichenden Kosten hierfür werden farblich abgestuft dargestellt.)</p> <p>Mobilstationen können modular aufgebaut und mit Verkehrsmittelangeboten entsprechend der Nachfrage flexibel ergänzt werden. Es werden folgende Ausstattungsmerkmale der Mindestausstattung (vgl. VRR-Gutachten) empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DFI Bus</li> <li>• DFI Straßenbahn</li> <li>• Stele und Wegweisung Mobilstation</li> <li>• Uhr Umgebungsplan</li> </ul> <p>Die Installation von Elementen hoher und mittlerer Notwendigkeit wird darüber hinaus empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesicherte B+R-Anlage, (z. B. DeinRadschloss)</li> <li>• Bikesharing (metropolradruhr)</li> <li>• Carsharing</li> <li>• Öffentliches WC</li> <li>• Notrufsäule</li> <li>• Taxistand</li> <li>• Gepäckschließfächer</li> <li>• Kundencenter</li> <li>• Nahversorgung</li> </ul> <p>Wichtig ist langfristig die Verknüpfung der Mobilstation mit den umliegenden Haltestellen, d.h. ein sicheres, schnelles und umwegefrees Queren insbesondere zur Straßenbahnhaltestelle muss möglich sein. Die Einrichtung der</p>

Station sollte daher mit einer Umgestaltung des gesamten Knotens einhergehen (Maßnahme Q1). Derzeit ist die markierte Fläche größtenteils in Privatbesitz. Diese sollte für eine moderate Größe der Mobilstation erworben und umgebaut werden.

Abbildung 71: Potenzielle Mobilstation Amtsstraße (Quelle: Planersocietät)



<p><b>Akteure</b></p>	<p>Stadt Bochum, Boge-stra/VRR, Leihradanbie-ter, Carsharing-Anbieter</p>	<p><b>Zeitaufwand</b></p>	<p>Mittel bis hoch</p>
<p><b>Kosten</b></p>		<p><b>Priorisierung</b></p>	

## 7.5 Querschnittsthemen

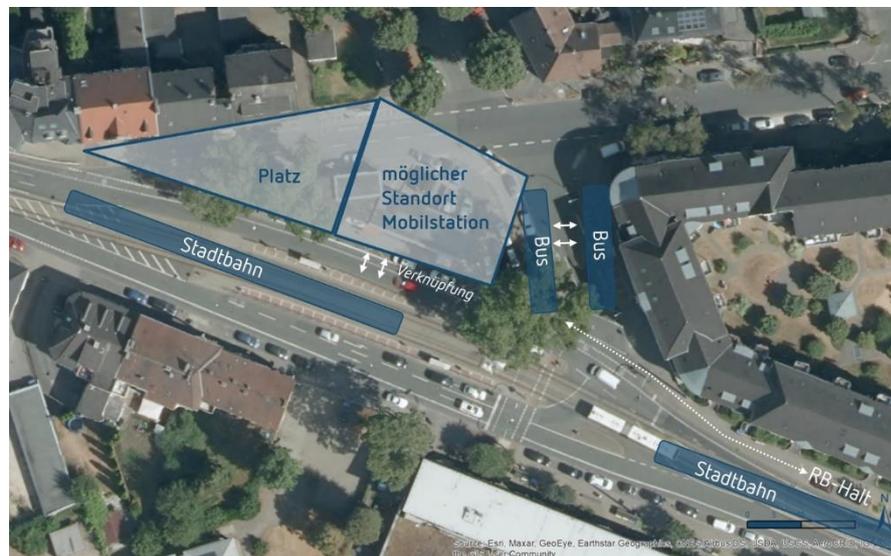
Weitere Maßnahmen zu Querschnittsthemen, wie etwa das Mobilitätsmanagement, bilden den Rahmen, um die einzelnen Verkehrsträger gut miteinander zu verknüpfen und einen Umstieg vom Kfz zum Rad-, Fußverkehr oder ÖPNV zu gestalten.

Tabelle 9: Übersichtstabelle Maßnahmen Querschnittsthemen

Q1	Neugestaltung des Knotenpunktes Dorstener Straße / Feldsieper Straße
Q2	Mobilitätsmanagement
Q2.1	Mobilitätsberatung
Q2.2	(Neu)Bürger:innenmarketing
Q2.3	Digitale Angebote
Q2.4	Mobilitäts-Arbeitskreis
Q2.5	Laufende Kommunikationsstrategie
Q2.6	Aktivitäten im öffentlichen Raum
Q2.7	Wohnungswirtschaft
Q2.8	Betriebliches Mobilitätsmanagement
Q2.9	Schulisches Mobilitätsmanagement
Q2.10	Durchführung von Erreichbarkeitschecks

**Q1 Neugestaltung des Knotenpunktes Dorstener Straße/Feldsieper Straße**

<b>Zielsetzung</b>	Effiziente Flächenverteilung im öffentlichen Raum und Erhöhung der Verkehrssicherheit
<b>Zielgruppe</b>	Anwohnerinnen und Anwohner; Breite Bevölkerung von Hamme
<b>Beschreibung</b>	<p>Bei einem Umbau von einem Knotenpunkt können die Flächen neu verteilt werden. Diese Umverteilung bietet die Möglichkeit, dem Umweltverbund die benötigte Fläche einzuräumen. Ein neu entstehender Platz steigert die Aufenthaltsqualität im Stadtteil und bietet mit der zentralen Lage einen Treffpunkt zwischen Amts- und Bürgerplatz.</p> <p>Abbildung 72: mögliche Umgestaltung des Knotenpunktes Dorstener Straße /Feldsieper Str.</p>



Der Umbau des Knotenpunktes Feldsieper Straße /Dorstener Straße bietet überdies die Möglichkeit der Schaffung einer Mobilstation (Maßnahme Ö3). Hier treffen verschiedene Verkehrsmittel aufeinander und ermöglichen einen einfachen Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.

Darüber hinaus bietet eine Umgestaltung die Möglichkeit, den Verkehrsfluss für Radfahrende, aber auch die Querungssituation für zu Fuß Gehende zu verbessern. Gleichzeitig kann mit dem Umbau auch eine Umgestaltung der Feldsieper Straße erfolgen. Sie ist eine wichtige Verbindungsachse von den Quartieren jenseits der Dorstener Straße für Kinder und Jugendliche zur Schule an der Feldsieper Straße (vgl. F7 und R4). Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahme als langfristige Maßnahme vorgeschlagen wird. Ein Erwerb der privaten Fläche ist dafür im Vorfeld anzustreben.

<b>Akteure</b>	Stadt Bochum	<b>Zeitaufwand</b>	hoch
<b>Kosten</b>	■ ■ ■ ■ ■	<b>Priorisierung</b>	■ ■ ■

## Q2 Quartiersbezogenes Mobilitätsmanagementkonzept

In Bochum-Hamme, als ein gewachsener innenstadtnaher Stadtteil mit den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, zeigen sich die Herausforderungen, die sich durch den notwendigen und politisch angestrebten Stadtumbau aus verkehrlicher Sicht ergeben. Dynamischen gesellschaftlichen Veränderungsprozessen, wie ein gestiegenes Umwelt- und Klimabewusstsein, der Wunsch nach kurzen Wegen sowie der Erkenntnis einer daraus resultierenden notwendigen Umgestaltung von Verkehrsinfrastruktur, stehen gewachsene bauliche Infrastrukturen gegenüber, deren Umbau und Anpassung intensive Planungs- und Umsetzungsprozesse voraussetzen. Die städtebauliche Dichte Hammes, in Kombination mit den Kfz-Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen und dem hohen Parkdruck in den Wohnstraßen sowie im Zentrum, führen einerseits in bestimmten Bevölkerungsgruppen zur Bereitschaft, verstärkt den ÖPNV, das Fahrrad oder Sharingangebote zu nutzen. Andererseits sind die Ausbaumöglichkeiten für diese Angebote oder notwendige Infrastrukturen auf Flächen ohne konkurrierende Nutzungen (in der Regel Parken) begrenzt. Gleichzeitig steht, wie in vergleichbaren Quartieren deutschlandweit, dem Wunsch nach Ausbau dieser Angebote eine weiterhin hohe Nachfrage der Bewohner:innen nach öffentlichem Parkraum gegenüber. Weitere im Rahmen von Umbaumaßnahmen zu berücksichtigende Belange sind Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualitäten für alle Bevölkerungsgruppen im Stadtteil. Daraus resultieren Anforderungen an die öffentlichen Flächen in Bochum-Hamme und damit rückt explizit der ruhende Verkehr in den Blickpunkt, der Großteile dieser Fläche beansprucht. Trotz des erhöhten Parkdrucks bietet die Realisierung neuer Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, Mobilstationen) auf diesen Flächen und die Schaffung attraktiver Radverkehrs- und Fußverkehrsverbindungen langfristig das Potenzial zur Reduzierung des Pkw-Besitzes im Stadtteil und damit zur Senkung des Parkdrucks bzw. weiterer Umnutzung von heute beparkten Flächen.

Das Nahmobilitätskonzept für Bochum-Hamme zeigt im Mobilitätskonzept baulich-infrastrukturelle Maßnahmen auf, die teilweise im Bestand durch Umbau realisiert werden können, teilweise aber auch eine Umwidmung von öffentlichen Flächen erfordern. Dies setzt eine hohe Akzeptanz für die Maßnahmen in der Stadtteilbevölkerung voraus. Frühzeitige zielgruppenspezifische Beteiligung, Kommunikation und Angebote bilden die Grundlage bei der Umsetzung des stadtteilspezifischen Mobilitätskonzepts. Dabei reicht die klassische Bürgerbeteiligung nicht aus, bei einzelnen Ideen der Bürger:innen und Akteure des Stadtteils aufgenommen werden. Notwendig ist vielmehr eine dauerhafte Kommunikation, weitere Serviceangebote bzw. Dienstleistungen müssen erfolgen. Ein stadtteilbezogenes Mobilitätsmanagement unterstützt dabei über Kommunikationsmaßnahmen, Koordination und Service die Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Es zielt darauf ab, das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen des Stadtteils nachhaltig zu verändern, wodurch Pkw-Nutzung und -Besitz in Bochum-Hamme langfristig reduziert werden. Die Umsetzung eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements in Deutschland erfolgte bisher überwiegend für Neubauquartiere. Hier ist es wesentlich einfacher, neue Mobilitätsangebote zu etablieren und den Straßenraum an die Bedürfnisse der neuen Bewohner:innen anzupassen, auch weil die neuen Bewohner:innen durch die Umbruchssituation in ihrer Lebensphase offener sind für entsprechende Angebote und Qualitäten in ihrem Wohnumfeld. Grundsätzlich zielt aber auch ein wohnumfeldbezogenes Mobilitätsmanagement in einem Bestandsquartier in die gleiche Richtung. Hier steht allerdings nicht die Neuplanung, sondern die Umsetzung im Bestand im Vordergrund. Im Rahmen der

Akteursgespräche sowie der Stadtteilspaziergänge wurden insbesondere Barrierefreiheit und Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen – wie Senior:innen und Schüler:innen – von den Akteuren im Stadtteil als hoch relevant und priorisiert für die Umsetzung benannt. Damit lässt sich auch grundsätzlich gut argumentieren, wenn Flächen für den ruhenden Verkehr reduziert werden, da die sichere Nutzbarkeit des öffentlichen Raums durch diese Gruppen eine höhere Bedeutung beizumessen ist. Hier gilt es über Interventionen im öffentlichen Raum aufzuzeigen, welche Qualität wo und für wen durch die Maßnahmen geschaffen werden. Dies erhöht die Akzeptanz der Maßnahmen wesentlich. Nach dem Push- und Pull-Prinzip können beispielsweise Kfz-Parkplätze für Aufenthaltsflächen weichen (siehe Parklet), aber auch für Radabstellanlagen oder Fahrradboxen. Hierdurch kann eine Attraktivität beispielsweise für den Radverkehr geschaffen und gleichzeitig der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden. Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind möglichst gleichzeitig mit der Reduzierung der Parkplätze umzusetzen, um den Kfz-Nutzer:innen eine direkte Alternative aufzuzeigen.

### Handlungsstrategie und Akteurseinbindung

Mobilitätsmanagement ist als Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage zu verstehen. Durch das Mobilitätsmanagementkonzept soll perspektivisch eine Reduktion der Pkw-Fahrten und des Pkw-Besitzes im Stadtteil Hamme erzielt werden, um gleichzeitig weitere Flächen für neue Mobilitätsangebote gewinnen zu können, den Rad- und Fußverkehr zu stärken und die Aufenthaltsqualität im Stadtteil zu erhöhen. Die infrastrukturellen Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept zielen darauf ab, Alternativen zum privaten Pkw-Besitz zu schaffen; Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV innerhalb des Stadtteils bzw. in Richtung Innenstadt sollen komfortabel, sicher und barrierefrei zurückgelegt werden können. Das Mobilitätsmanagement unterstützt dabei maßgeblich die Verknüpfung dieser Angebote und Qualitäten mit dem Lebensalltag der Bewohner:innen und Besucher:innen des Stadtteils. Über Kommunikationsmaßnahmen, Services und Dienstleistungen soll die Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts in der Bevölkerung Akzeptanz finden und zur Nachfrage und Nutzung der neuen Mobilitätsangebote motivieren. Hierbei besteht der Wunsch der Stadt Bochum, dass Maßnahmen auch von den Akteuren vor Ort, ggf. mit städtischer Unterstützung, umgesetzt werden können. Im Prozess erfolgte über die verschiedenen Beteiligungsformate die Einbindung der Öffentlichkeit. Neben Stadtteilspaziergängen und Akteursgesprächen erfolgte eine Onlinebeteiligung für die Bürger:innen. Im Rahmen der durch die Expedition Hamme initiierten temporären Aufstellung eines Parklets in Hamme Zentrum und in der Speckschweiz zeigte sich das vorhandene Engagement der Vereine und privater Initiativen. Das Projekt konnte durch die Zusammenarbeit dieser Akteure und des Stadtteil-/Mobilitätsmanagement sowie der Verwaltung erfolgreich umgesetzt werden. Gleichwohl wurde im Rahmen der Beteiligung auch deutlich, dass die Stadt Bochum der Hauptakteur bei der grundlegenden Infrastruktur und der baulichen Umgestaltung des Stadtteils sein muss.

Für den Stadtteil wird ein Mix aus lokalen und digitalen Komponenten eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements vorgeschlagen. Eine auch personell besetzte Koordinierungsstelle ergänzt die Mobilitätsangebote im Quartier und schafft vor allem eine persönliche Betreuung der Bewohner:innen rund um das Thema Mobilität. Darüber hinaus wird vor allem eine Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit von Informationen und Angeboten immer wichtiger, was vornehmlich mit digitalen Mitteln umgesetzt werden kann. Wichtig ist, vorhandenen Akteuren (Gewerbe, Handel, Schulen,

Kitas) und insbesondere zukünftigen Investoren oder Bauträgern im Stadtteil Vorgaben für ein Mobilitätsmanagement zu machen.

## Q2.1 Mobilitätsberatung

<b>Zielsetzung</b>	Information über alle Mobilitätsangebote an einer zentralen Stelle, Beratung zu intermodaler Mobilität
<b>Zielgruppe</b>	Alle Einwohner:innen
<b>Beschreibung</b>	<p>Umfassende Informationen über die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote sind eine Voraussetzung für eine hohe Nachfrage nach den Angeboten. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, dass Beratungsangebote und organisatorische Unterstützung rund um alle Mobilitätsangebote im Stadtteil zur Verfügung stehen. Die Mobilitätsberatung kann im Stadtteilbüro angesiedelt sein. Zielgruppe sind die Bewohner:innen und weitere Akteure in Hamme, für die die Mobilitätsberatung eine Anlaufstelle darstellen soll. Somit wird der Kontakt gestärkt und Probleme frühzeitig erkannt, um bei Bedarf optimieren zu können. Aufgabe der Mobilitätsberatung ist es auch, Zielgruppen zu identifizieren und anzusprechen sowie Kommunikationskonzepte und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Zu prüfen ist im Vorfeld, ob die Aufgaben durch das Stadtteil- /Mobilitätsmanagement im Rahmen der bestehenden Kapazitäten durchgeführt werden können oder wie eher erwartbar der Bedarf an einer zusätzlichen Person als Mobilitätsmanager:in besteht.</p> <p>Denkbar ist perspektivisch auch ein Ausbau zu einer Mobilitätszentrale, die weitere Aufgaben übernehmen kann (beispielsweise als lokale Logistik- bzw. Lieferzentrale). Zudem kann die Mobilitätszentrale Anlaufstelle für alle Fragen und Themen der Mobilität im Stadtteil sein, bei Anmelde- /Ausleihformalitäten von Carsharing- und Lastenrad-Diensten (sowie Fahrradreparaturservice- bzw. -hilfe, Sonderfahrzeugen etc.) unterstützen und darüber hinaus auch bei der Buchung von ÖPNV-Tickets/ -Abos beraten. Hierfür sollten die Öffnungszeiten ausgeweitet werden, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Für beides sollte eine Stelle als Mobilitätsmanager:in oder als Klimaschutzmanager:in mit Schwerpunkt Mobilität geschaffen werden. Es gilt zu prüfen, ob die Räumlichkeiten des Stadtteilbüros den Ansprüchen einer Mobilitätszentrale entsprechen. Andernfalls sollte möglichst nahegelegen eine andere Fläche angemietet werden.</p> <p>Neben dem Standort in Hamme Zentrum bietet es sich an, in der Speckschweiz, möglicherweise in Kooperation mit der Feldsieper</p>

	Schule oder dem Familienbildungszentrum, zumindest einmal wöchentlich an einem festen Standort Beratungen für die Bewohner:innen der Speckschweiz anzubieten. Das sollte ebenfalls durch die Stelle des Mobilitätsmanagement/Klimaschutzmanagement abgedeckt werden. Ein umfassendes Beratungsangebot zum Thema Mobilität direkt im Wohnquartier senkt die Barrieren, sich zu diesem Thema zu informieren und über Themen wie Leihräder (klassisch, Pedelec, Lastenrad etc.), Carsharing und den ÖPNV an einem Ort aufzuklären und auch Wegeketten durchzusprechen. Gleichzeitig können Aktivitäten aus der Bewohnerschaft wie Summerstreets, Gestaltungsmaßnahmen oder anderweitige Aktivitäten wie Lastenradverleih unterstützt werden		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtteil-/Mobilitätsmanagement	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Q2.2 (Neu)Bürger:innenmarketing

<b>Zielsetzung</b>	Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer nachhaltigen Mobilität schon bei Umzug in den Stadtteil
<b>Zielgruppe</b>	Neubürger:innen
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Bewohner:innen Hammes, aber auch Zuziehende, sollen nicht nur neue Mobilitätsformen und -angebote im Stadtteil vorfinden, sondern auch durch attraktive Konditionen zur Nutzung dieser Angebote (inkl. der öffentlichen Verkehrsmittel) motiviert werden. Bestandteil solcher Anreize kann ein Servicepaket darstellen. Dieses enthält neben allgemeinen Informationen über den Stadtteil beispielsweise Gutscheine für die Mobilitätsangebote in den Quartieren (v. a. Car-, Bike- und Lastenradsharing) sowie Fußwegepläne des Stadtteils und dort vorhandene Mobilitätsdienstleistungen sowie sozialen Einrichtungen. Die Bündelung und Aufbereitung dieser Inhalte sollte Hand in Hand mit dem Stadtteil-/Mobilitätsmanagement gehen und durch dieses initiiert und betreut werden.</p> <p>Es wird auch vorgeschlagen, ein zentral über das Quartiers-/Mobilitätsmanagement angebotenes, befristet vergünstigtes BOGESTRA-Abonnement als Probemonat der Preisstufe A3 nach dem Vorbild von Großkundenabonnements anzubieten. Hierzu sind grundsätzliche Machbarkeiten abzustimmen und letztlich vertraglich festzuhalten. Die Stadt Bochum kann diese Kosten auch für den Probemonat tragen, um</p>

	die Testphase im ÖPNV möglichst attraktiv zu gestalten. Die Verkaufszahlen des 9-€-Tickets zeigen, dass ein kostengünstiger ÖPNV auch von Kfz-Fahrenden genutzt wird <sup>3</sup> .		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Boge-stra/VRR, Leihradanbieter, Carsharing-Anbieter, Stadtteil-/Mobilitätsmanagement	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>	Weniger Kfz-Fahrende im Stadtgebiet		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

### Q2.3 Digitale Angebote

<b>Zielsetzung</b>	Vernetzung der Mobilitäts- und Kulturangebote in einer App
<b>Zielgruppe</b>	Einwohner:innen
<b>Beschreibung</b>	<p>Vor dem Hintergrund des Angebots der „Mobility as a Service“ werden derzeit in einigen Städten und Regionen Apps entwickelt, die die Benutzung, vor allem des Umweltverbundes vereinfachen sollen. Hierbei stehen die Programmierer:innen und Dienstleister jedoch am Anfang der Entwicklung. Bochum kann als Vorreiter ebenfalls teil dieser Entwicklung werden und mit dem Angebot einen attraktiven Standortvorteil entwickeln.</p> <p>Dafür wird vorgeschlagen, dass eine App für die Stadt Bochum entwickelt wird. Bei dieser App sollte es je Stadtteil einen Bereich geben, bei dem über die Stadtteilweite Mobilität (Fahrradverleihstationen, Carsharingstationen, ÖPNV, etc) informiert wird. Auch hier kann das Stadtteil-/Mobilitätsmanagement Initiator der Plattform und der Inhalte sein und über den Fortgang des Nahmobilitätskonzepts informieren.</p> <p>Speziell sollte die App dabei nicht ausschließlich - jedoch schwerpunktmäßig - die zahlreichen Mobilitätsangebote vermitteln und nutzbar machen. Die Stadtteil-App soll darüber hinaus alle notwendigen Informationen für die individuelle Wege- und Verkehrsmittelplanung bereitstellen und Routenoptionen für die verschiedenen Mobilitätsangebote und multimodale Wegeketten in Echtzeit aufzeigen bzw. auf bereits vorhandene Angebote bzw. Seiten verweisen. Im Bereich des ÖPNV kann sie beispielsweise auch auf die Multi-App der BOGESTRA</p>

<sup>3</sup> 9€-Ticket-Quelle

	<p>weiterleiten, im Fernverkehr auf die App der DB und bei Sharing-Angeboten auf die jeweilige Dienstleister-App. Zudem ließe sich ein Mitfahrer:innenportal (Carpooling) sowie eine Organisation und Information von Veranstaltungen und Aktionen in Hamme integrieren. Darüber hinaus wäre auch optional eine Kopplung mit einem Parkraummanagement möglich: durch eine Echtzeit-Anzeige kann die Belegung sowie die Möglichkeit einer Vorab-Reservierung bestimmter zugeordneter Stellplätze ermöglicht werden. Dies ist nur nach einem Umbau des Parkraums möglich. Grundsätzlich ist diese Maßnahme zusammen mit dem flächendeckenden Anwohnerparken (Maßnahme K4.2) zu realisieren.</p> <p>Ein weiteres wesentliches Modul muss das Thema der Inklusion abdecken. Insbesondere müssen barrierefreie Mobilitätsangebote explizit ausgewiesen und gekennzeichnet werden; weiterführend können digitale Wegführungen zu Zielorten innerhalb und außerhalb der Stadt/ des Stadtteils Bestandteil der App sein. Barrieren wie z. B. Treppen sollten mit aufgenommen werden und eine Wahl eines barrierefreien Weges ermöglicht werden. Bei der Wegführung sollten Verkehrsmittelvergleiche in Bezug auf Kosten, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Strecke und Dauer in einer Übersicht gegenübergestellt werden. Hierbei sollte auf alle Verkehrsmittel (Fahrrad, Carsharing, privater Pkw, ÖPNV, Fußverkehr, Mikromobilität und andere Sharing-Systeme) eingegangen werden. Anreizkonzepte für eine umweltfreundliche Mobilität können ebenfalls über die App vermittelt werden. Beispielsweise kann ein persönlicher Emissionsspeicher abbilden, wie umweltfreundlich sich die eigene Mobilität darstellt und dies in Prämien für die Mobilitätsangebote in Hamme umwandeln.</p> <p>Weitere ergänzende Angebote können ein Blog zu neuen Mobilitätsangeboten sein, im Newsletter des Stadtteil-/Mobilitätsmanagement kann regelmäßig über Aktivitäten zum Thema Mobilität berichtet werden.</p>		
<b>Akteure</b>	Bogestra/VRR, Leihradanbieter, Carsharing-Anbieter Stadtteil-/Mobilitätsmanagement	<b>Zeitaufwand</b>	mittelfristig
<b>Weiterer Nutzen</b>	Verknüpfung der Verkehrsmittel in einem Digitalen Produkt		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

Q2.4 [Mobilitäts-Arbeitskreis, Mobilitätsstammtisch, Werkstätten](#)

<b>Zielsetzung</b>	Dauerhafte Verknüpfung des Themas „Mobilität“ im Arbeitsalltag		
<b>Zielgruppe</b>	<p>Stadtteil-/Mobilitätsmanagement Stadt Bochum, Vertreter:innen von Mobilitätsdienstleistern, Wohnungsbaugesellschaften, weitere Stakeholder</p> <p>Engagierte Bürger:innen und Initiativen beim Mobilitätsstammtisch</p>		
<b>Beschreibung</b>	<p>Vorgeschlagen wird darüber hinaus ein Mobilitäts-Arbeitskreis, der sich unter Beteiligung relevanter Akteure um die Mobilitätsbelange im Stadtteil kümmert. Erfolgreich praktiziert wurde dies bisher eher in großen Neubau- bzw. Stadterweiterungsquartieren (Darmstadt, Wien, Kopenhagen), allerdings ist dies auch im Bestand sinnvoll. Zu prüfen wäre hierbei, ob sich dies in bestehende Arbeitskreise, beispielsweise aus dem ISEK, integrieren lässt. Neben dem Stadtteil-/Mobilitätsmanagement und der Stadt Bochum sollten Vertreter:innen von Mobilitätsdienstleistern, Wohnungsbaugesellschaften, aber auch weitere Stakeholder Hammes vertreten sein. Aufgaben wären die kontinuierliche Fortschreibung und Anpassung des Nahmobilitätskonzepts, die Unterstützung der Stadt Bochum bei der Umsetzung, bei der Kommunikation in die Bevölkerung sowie bei der Planung und Unterstützung bei der Umsetzung von Veranstaltungen und Aktionstagen bzw. Reallaboren im Stadtteil.</p> <p>Ein weniger institutionalisiertes Angebot kann ein sich regelmäßig treffender Mobilitätsstammtisch sein bzw. ein Thementisch mit wechselnden Akteurs-/Nutzergruppen, der an unterschiedlichen Orten im Stadtteil (Gemeindehäuser, Gastronomie, Stadtteilbüro ...) stattfindet. Hier findet ein Austausch zu den Mobilitätsthemen im Stadtteil statt. Organisiert werden kann dieser Mobilitätsstammtisch beispielsweise über das Stadtteil-/Mobilitätsmanagement.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadtteil-/Mobilitätsmanagement, Stadt Bochum, Vertreter:innen von Mobilitätsdienstleistern, Wohnungsbaugesellschaften, weitere Akteure Hammes	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe, regelmäßige Treffen (bsp. je Monat/Quartal)
<b>Weiterer Nutzen</b>	Eindrücke aller Beteiligten, Weitergabe der Kundensicht		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Q2.5 Laufende Kommunikationsstrategie

<b>Zielsetzung</b>	Regelmäßige Information und Evaluation		
<b>Zielgruppe</b>	Bewohner:innen, Schüler:innen, Eltern, Senior:innen		
<b>Beschreibung</b>	<p>Wichtig ist, dass Elemente des stadtteilbezogenen Mobilitätsmanagements eine Kontinuität in Hamme bekommen. Neben einer laufenden Evaluierung der Bedarfe ist daher auch eine kontinuierliche Betreuung der Bewohner:innen, Schulen (siehe schulisches Mobilitätsmanagement) und Kitas sowie der ansässigen Unternehmen notwendig. Dadurch kann sichergestellt werden, dass es eine ständige Zugänglichkeit der Informationen über alle Mobilitätsangebote gibt. Zudem sollte die Nutzbarkeit und Bekanntmachung aller Mobilitätsangebote dauerhaft gewährleistet sein. Wichtig ist darüber hinaus auch die zielgruppenorientierte Ansprache von Eltern, Schüler:innen und Senior:innen.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtteil- / Mobilitätsmanagement	<b>Zeitaufwand</b>	Wiederkehrende Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>	Möglichkeit zur Rücksprache, Benennung von Problemstellen		
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Q2.6 Aktivitäten im öffentlichen Raum und Einbindung der lokalen Akteure und Zielgruppen

<b>Zielsetzung</b>	Aufmerksamkeit für das Thema erzeugen
<b>Zielgruppe</b>	Bürger:innen, Akteure, Politik
<b>Beschreibung</b>	<p>Nicht nur durch den Aufbau und die Bepflanzung des Parklets, zunächst am Amtplatz und anschließend in der Schmechtingstraße, sondern auch an den Teilnehmer:innenzahlen an den Stadtspaziergängen oder beim Stand vor dem Edeka an der Zechenstraße zeigte sich das Interesse und Engagement der lokalen Akteure und Bewohner:innen. Durch weitere sichtbare Aktionen im öffentlichen Raum muss das Interesse an der Gestaltung der Mobilität im Stadtteil weiter hochgehalten werden. Forciert werden sollte hier die Teilnahme an Aktionen innerhalb der Europäischen Mobilitätswoche, die jährlich vom 16. bis zum 22. September stattfindet. Beispielsweise wieder mit dem Aufstellen von Parklets oder der temporären Aneignung von für den Kfz-Verkehr genutzten Flächen durch Schulen und Kitas oder Jugendeinrichtungen für Spiel und Aufenthalt durch die temporäre Umgestaltung des Amtplatz in Hamme Zentrum oder des Bürgerplatzes in der Speckschweiz. So kann für das Thema Nahmobilität im Stadtteil geworben werden,</p>

	<p>etwa mit Ausstellungen zur Mobilität, der Teilnahme von Mobilitätsdienstleistern an Ausstellungen, durch Schnupperangebote und dem Ausprobieren neuer Mobilitätsformen sowie geführten Touren durch das Quartier zu Fuß und mit dem Fahrrad und auch Präsentation der Aktivitäten der Wohnungsbaugesellschaften im Stadtteil. Als allerdings relativ aufwändige Aktivität bietet sich im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements die Umgestaltung der Feldsieper Straße an. Das wurde im Rahmen der Beteiligung immer wieder genannt, zumal die Feldsieper Straße eine wichtige Verbindung für Schüler:innen aus Hamme Zentrum und von der Haltestelle Feldsieper Straße ist. Hier wäre, ggf. als Reallabor, eine temporäre Aktion als Straße mit Vorrang für den Umweltverbund zu prüfen. Dabei sollte auch der Schulhof der Feldsieper Schule in die Planungen einbezogen werden. Ein weiteres Reallabor kann die Einrichtung von attraktiven Aufenthaltsbereichen an der Dorstener Straße bilden. Hier wird vorgeschlagen, kleine Aufenthaltsbereiche in Form von Pocketparks zu realisieren (siehe Maßnahme F10). Die Flächen sind jedoch nicht immer im städtischen Besitz. Hier sind ggf. kleinere Flächen von Privatpersonen oder Institutionen zu erwerben. Dabei kann auch das Seniorenbüro eingebunden werden und Standorte für Bänke oder Stühle (möglicherweise sogar als „Sitzrouten“) mitbestimmen. Auch andere Nutzungen lassen sich für das Umfeld mit Verbänden oder Initiativen als temporäre Maßnahmen entwickeln. Die Stadt Bochum kann hier durch die Einführung unkomplizierter Verfahren bei der Beantragung von Sondernutzungserlaubnissen unterstützen (z. B. Parklets, Außengastronomie, Straßenfeste im Nebenstraßennetz, temporäre oder saisonale Umwidmungen).</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtteil-/Mobilitätsmanagement, weitere Akteure Hammes	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Q2.7 Wohnungswirtschaft

<b>Zielsetzung</b>	Fortführung Kooperation Stadt und Wohnungswirtschaft		
<b>Zielgruppe</b>	Mieter:innen und Wohnungswirtschaft		
<b>Beschreibung</b>	<p>Ein engagierter Akteur im Stadtteil Hamme sind die Bochumer Wohnstätten, die aufgrund ihrer Nähe zu ihren Mieter:innen umfassend über die Verkehrsprobleme im Stadtteil informiert sind und ein hohes Eigeninteresse besitzen, Mobilitätsprobleme zu lösen. Die Wohnstätten bieten bereits heute viele Angebote für Mieter:innen wie Fahrradabstellanlagen, mietbare Boxen für Kinderwagen und Rollatoren und als Kooperationspartner des Carsharing-Anbieters günstige Konditionen für ihre Mieter:innen. Hier ist ein Ausbau der Kooperation anzustreben. Gegebenenfalls über die weitere Integration von ÖPNV-Tickets und Bikesharing-Angeboten in ein Mieter- und Mobilitätsticket, inklusive Lastenradangebote und Lieferdiensten, die ggf. über eine Karte gebucht und abgerechnet werden können. Möglicherweise bieten sich auch im Zuge der zunehmenden Digitalisierung Möglichkeiten, dies über eine App und mit flexibel zugeschnittenen Mobilitätsinformationen zu Verbindungen, Abfahrzeiten und der Reservierung von Fahrzeugen zu verbinden.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtteil- / Mobilitätsmanagement, Wohnungswirtschaft	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Q2.8 Betriebliches Mobilitätsmanagement

<b>Zielsetzung</b>	Änderung des Mobilitätsverhaltens		
<b>Zielgruppe</b>	Unternehmen und Betriebe, Beschäftigte		
<b>Beschreibung</b>	<p>Im Stadtteil Hamme befinden sich in Randlage drei Gewerbestrassen (Von-der-Recke-Straße, Robertstraße und Präsident). Grundsätzlich sollten die Berufswege größtenteils über umweltfreundliche Verkehrsträger absolviert werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Nahmobilitätskonzepts gab es keine Kontakte zu den dort ansässigen Unternehmen und Betrieben. Selbstverständlich ist die Erreichbarkeit der Gebiete auch mit dem Umweltverbund sicherzustellen. Inwieweit für die Betriebe über das vorhandene Angebot hinaus grundsätzlich ein betriebliches Mobilitätsmanagement in Frage kommt, wäre zukünftig in einem weiteren Arbeitsschritt zu prüfen.</p> <p>Hier gilt es dann, die Betriebe für das Thema Mobilität zu sensibilisieren und durch Information und Beratung gemeinsame Möglichkeiten und Ideen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu entwickeln. Mögliche Angebote können aber auch auf Arbeitnehmer:innen aus dem Stadtteil selber abzielen. Leasing-Möglichkeiten (wie JobRad) sind dabei ebenso Themen wie vergünstigter Zugang zu Mobilitätsangeboten. Darüber hinaus werden Betriebe als wichtige Anker-Nutzer des Carsharings (etwa für betriebliche Fahrten) gesehen und die Fahrzeuge können ggf. zu anderen Zeiten der Wohnbevölkerung zur Verfügung stehen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass Carsharing im Stadtteil noch nicht substantiell vertreten ist.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtteil- / Mobilitätsmanagement, Betriebe	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## Q2.9 Schulisches Mobilitätsmanagement

<b>Zielsetzung</b>	Änderung des Mobilitätsverhaltens von Schüler:innen und Eltern hin zu einer nachhaltigen Mobilität
<b>Zielgruppe</b>	Schüler:innen, Eltern, Lehrer:innen
<b>Beschreibung</b>	<p>Strategische Ziele eines schulischen Mobilitätsmanagements sind die Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Kindern hin zur selbstständigen umweltverträglichen Mobilität und die entsprechende Sensibilisierung. Eine sichere Infrastruktur im Schul-/Kindergartenumfeld ist dafür eine wesentliche Voraussetzung. Es ist ein umfassender Ansatz zu verfolgen, der sowohl Unterrichtsinhalte als auch Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern (Pädagogik, Öffentlichkeitsarbeit, Klimaschutz und Umwelt, Verkehr und Infrastruktur...) in den Blick nimmt. Das schulische Mobilitätsmanagement sollte an der Grundschule und der Gesamtschule Bochum-Mitte an der Feldsieper Straße mit der erforderlichen Begleitung etabliert und als standortspezifisches Mobilitätskonzept innerhalb des Schulprogramms verstetigt werden. Dies ist keine Aufgabe, die vom Stadtteil-/Mobilitätsmanagement übernommen werden kann (sofern keine Mobilitätsmanager:in für den Stadtteil eingestellt wird). Hier ist die Schule zu motivieren, schulisches Mobilitätsmanagement durchzuführen. Unterstützung bieten zahlreiche Akteure wie Polizei, Verkehrswacht, das Zukunftsnetz Mobilität NRW etc.</p> <p>Um die Verkehrsbelastung im nahen Umfeld der Schulen zu verringern, sollten im weiteren Umfeld der Schulen Hol- und Bringzonen bzw. Elternhaltestellen eingerichtet werden. Hier können die Eltern die Kinder an dafür vorgesehen Stellen aus dem Auto lassen, die Kinder können die letzten Meter zur Schule zu Fuß zurücklegen.</p> <p>Über die Einbeziehung der Kinder und Jugendlichen werden auch die Eltern erreicht, die für das Mobilitätsverhalten insbesondere der Kinder im Kita- und Grundschulalter entscheidend sind. Hier ist eine Vielzahl von Aktivitäten und Maßnahmen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktur und Verkehrsregelung umfassen die Gestaltung der Straßen, Wege und Verkehrsanlagen sowie entsprechende Angebote mit Bussen und Bahnen. Hierunter fällt auch die Einrichtung von Elternhaltestellen.</li> <li>• Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Sie umfasst Aspekte der Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr. Sie setzt sich zudem mit</li> </ul>

	<p>Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinander.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Vermittlung von Informationen zur nachhaltigen Mobilität sowie organisatorische Maßnahmen z. B. durch die Bildung von Netzwerken, die Erstellung von Schulwegplänen und Schulmobilitätsplänen, die Unterstützung von Geh- und Radfahrgemeinschaften oder das Einbeziehen von Kindern bei Verkehrsplanungsprojekten der Kommune zählen zu den organisatorischen und Kommunikationsmaßnahmen.</li> </ul> <p>Weitere Maßnahmen nach Altersgruppen sortiert finden sich in der nachfolgenden Tabelle. Diese werden in der Bewertung der Maßnahme hinsichtlich Akteure, Zeitaufwand, Kosten und Priorisierung mitberücksichtigt.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Stadtteil-/Mobilitätsmanagement, weitere Akteure (Polizei, Verkehrswacht), Eltern	<b>Zeitaufwand</b>	Daueraufgabe
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

**Maßnahmen Schulisches Mobilitätsmanagement**

	Kita	Grundschule	Weiterführende Schule
<b>Infrastruktur/Verkehrsregelung</b>	<p>Bau von sicheren Querungen, breiten Fußwegen, Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, ggf. Spielelementen</p> <p>Einrichtung von Halteverböten, Geschwindigkeitsbegrenzungen (inkl. Überwachung)</p> <p>Elternhaltstellen einrichten</p> <p>Sichtbare Kinderaufsteller an Gefahrenpunkten</p> <p>Fahrrad/Laufrad/Roller-Ständer</p>	<p>Bau von sicheren Querungen, breiten Fußwegen, Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, ggf. Spielelementen; Einrichtung von Halteverböten, Geschwindigkeitsbegrenzungen (inkl. Überwachung)</p> <p>Einrichtung einer Schulstraße als Test (Durchfahrtsverbot für Kfz bis zur Schule)</p> <p>Schulwegmarkierungen</p> <p>Elternhaltstellen einrichten</p> <p>Einrichtung von Haltestellen für Walking-Bus → Standortsuche gemeinsam</p>	<p>Bau von sicheren Querungen, breiten Fußwegen, Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, ggf. Spielelementen</p> <p>Einrichtung von Halteverböten, Geschwindigkeitsbegrenzungen (inkl. Überwachung)</p> <p>Elternhaltstellen einrichten</p> <p>Errichtung von Fahrradständern (witterungsgeschützt)</p> <p>Einrichtung von Parkzonen für Roller/Mofas</p> <p>Einrichtung einer Schulstraße als Test</p>

	<p>(witterungsgeschützt)</p> <p>Abstellmöglichkeit für Kinderwagen (witterungsgeschützt)</p> <p>Kinder bei der Maßnahmenkonzeption</p>	<p>mit der Schulgemeinschaft und den Eltern</p> <p>Sichtbare Kinderaufsteller an Gefahrenpunkten</p> <p>Fahrrad/Roller-Ständer (witterungsgeschützt)</p> <p>→ <i>Kinder bei der Maßnahmenkonzeption beteiligen = Teil der Mobilitätsausbildung</i></p>	<p>(Durchfahrtsverbot für Kfz bis zur Schule)</p> <p>Schulwegmarkierungen</p> <p>Ermittlung der Hauptschulwegrouten und Durchführung eines Sicherheitsaudits</p> <p>Anpassung des ÖPNV-Angebots (Taktung, Haltestelle)</p>
<p><b>Verkehrserziehung/ Mobilitätsbildung</b></p>	<p>Wissen und Kompetenzen zur Unfallvermeidung (z. B. Verkehrsregeln)</p> <p>Wissen zu nachhaltiger Mobilität</p> <p>Spiele und Übungen zum Erlernen von Sicherheit und Kompetenzen sowie Verantwortungsübernahme im Straßenverkehr; eigene Rolle im Straßenverkehr reflektieren; Befähigung zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr</p>	<p>Schulwegtraining und Radfahrtraining (im Schonraum; Fertigkeiten im Umgang mit dem Fahrrad entwickeln und Umfeld bewusst wahrnehmen, um sich sicher darin zu bewegen) stehen im Mittelpunkt der Klassen 1+2</p> <p>Radfahrausbildung steht im Mittelpunkt der Klassen 3+4 (Verbesserung des Verkehrsverhaltens im öffentlichen Verkehrsraum; Lernzielkontrolle in Theorie und Praxis)</p> <p>Einbeziehung in den Unterricht: Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung, Vorteile von nachhaltiger Mobilität, Übungen zur Motorik und Wahrnehmung, Verkehrsregeln und soziales Verhalten, Verhalten im öffentlichen Personennahverkehr, Mitfahren im Auto</p> <p><i>Angebote externer Partner: „Verkehrsdetektive“, „Verkehrszähmer“, „VerkehrsschlangenSpiel“, Kindermeilenkampagne ‚Grüne Meilen für das Weltklima‘; ÖPNV-Schule (u. a. Verhalten an Haltestellen, Fahrplanlesen)</i></p>	<p>Kognitive, affektive und psychosoziale Aspekte des Verkehrsverhaltens im Unterricht: Der sichere Schulweg, Fahrrad und Umwelt, Fahrrad und Verkehrsgestaltung, Selbstständige Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, Kennenlernen des Personennahverkehrs, Einstieg in den motorisierten Verkehr, Mobilität und Sozialverhalten, Verkehr und Recht, Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Verkehr, Umwelt und Klima, Alternative Antriebstechniken und Fahrzeuge, Ökologische Klassenfahrten</p> <p><i>Angebote externer Partner: ÖPNV-Schule (u. a. Verhalten an Haltestellen, Fahrplanlesen); Weiterführung Radfahrausbildung (5.+6. Klasse); Mofakurse (8.+9. Klasse)</i></p>

<b>Organisation/ Information</b>	<p>Sicherheits-Überwürfe (kostenfrei über das Verkehrsministerium NRW zu beziehen)</p> <p>Plakate im Umfeld, die auf die Kinder aufmerksam machen</p> <p>Aktionstage (z. B. „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“)</p> <p>Einrichtung eines Kindergartenbus (jedoch mit organisatorischen und auch pädagogischen Problemen verbunden)</p>	<p>Schulwegpläne und regelmäßige Schulwegchecks</p> <p>Schulmobilitätspläne (für jede Schule spezifische Analyse und Konzeption)</p> <p>Beförderung mit dem Schulbus</p> <p>Einrichtung von Schüler- oder Elternlotsendiensten</p> <p>Gehgemeinschaften (Walking Bus) → inkl. Haltestellen</p> <p>Mobilitätstage in Kommunen/Schulen (z. B. Internationaler "Walk-to-School-Day")</p> <p>Verkehrssicherheitstage (inkl. Fahrrad/Rollerwerkstatt)</p> <p>Information und Beratung für Kitas zu Verkehrsregeln durch Polizei, Verkehrswachschulen</p>	<p>Rad-, Schulwegpläne und regelmäßige Schulwegchecks</p> <p>Schulmobilitätspläne (für jede Schule spezifische Analyse und Konzeption)</p> <p>Busbegleiter ausbilden und einsetzen</p> <p>Schulbezogene ÖPNV-Informationen</p> <p>Mobilitätstage in Kommunen/Schulen</p> <p>Radfahrgemeinschaften bilden</p> <p>Aktionstag rund ums Fahrrad (z. B. auch Fahrradcheck, Fahrradwerkstatt, Fahrradbörse, Parcours, Radtouren, Verleih, Workshops)</p> <p>Fahrradsicherheitskampagnen initiieren</p> <p>Information und Beratung für Schulen zu Verkehrsregeln durch Polizei, Verkehrswacht</p>
--------------------------------------	--	---	---

## Q2.10 Durchführung von Erreichbarkeitschecks

<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielen im Stadtteil
<b>Zielgruppe</b>	Einzelhandel, Freizeitziele, Bewohner:innen
<b>Beschreibung</b>	<p>Hamme bietet kompakte Strukturen und ist daher ideal für Wege zu Fuß oder mit dem Rad, beispielsweise zum Einkaufen, zur Schule oder zur Kita, aber auch in die Bochumer Innenstadt. Um die Nutzung des Umweltverbunds auf diesen Wegen attraktiver zu machen, ist eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur notwendig. Es müssen jedoch auch die Zielorte und deren Umfeld nahmobilitätsfreundlich gestaltet werden. Dazu können Erreichbarkeitschecks dienen, die unter Beteiligung der Öffentlichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität entwickeln. Die Erreichbarkeitschecks werden in Form von Begehungen und Befahrungen mit Rad vor Ort durchgeführt. Es wird empfohlen, mindestens diese regelmäßig und bei Bedarf</p>

	<p>durchzuführen. Prioritär sollten sie zunächst im Umfeld von Nahversorgern und Schulen sowie Kitas durchgeführt werden. An Schulen können sie als Element des schulischen Mobilitätsmanagements genutzt werden. Die Stadt Bochum oder das Stadtteil-/Mobilitätsmanagement tritt als Veranstalterin auf, wobei je nach Ziel Vertretungen der Schulen, Nahversorger, ansässige Unternehmen und die Wohnungsbaugesellschaften eingebunden werden. Die Begehungen und Befahrungen erfolgen mit einzelnen Schwerpunktthemen, wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situation für zu Fuß Gehende auf dem Grundstück des Alltagsziels (Wegeführung, Barrieren, Konflikte)</li> <li>• Situation für Radfahrende auf dem Grundstück des Nahversorgers (Wegeführung, Sichtbeziehungen, Konflikte, Radabstellanlagen)</li> <li>• Direkte Erreichbarkeit des Grundstücks des Nahversorgers (Zugangsmöglichkeiten, Konflikte, Barrieren), ausgehend vom Grundstück</li> <li>• Nahmobilitätsqualität im direkten Umfeld: Querungsmöglichkeiten der anliegenden Straße</li> <li>• Barrierefreiheit bis zu den Wohngebieten in unmittelbarer Nähe der Zielorte</li> </ul> <p>Bei der Durchführung der Erreichbarkeitsschecks für die Einzelhandelsstandorte können gleichzeitig die Handlungsfelder sichere Fahrradabstellanlagen oder die Mitnutzungen der Stellplatzanlagen durch Anwohner:innen in den Abend- und Nachtstunden, in denen der Parkdruck am größten ist, behandelt werden.</p>		
<b>Akteure</b>	Stadt Bochum, Einzelhandel, Bewohner:innen, Schulen, Kitas	<b>Zeitaufwand</b>	
<b>Weiterer Nutzen</b>			
<b>Kosten</b>		<b>Priorisierung</b>	

## 8 Umsetzung und Ausblick

In Bochum-Hamme, als ein gewachsener innenstadtnaher Stadtteil mit den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, zeigen sich die Herausforderungen, die sich durch den notwendigen und politisch angestrebten Stadtumbau aus verkehrlicher Sicht ergeben. Dynamischen gesellschaftlichen Veränderungsprozessen, wie ein gestiegenes Umwelt- und Klimabewusstsein, der Wunsch nach kurzen Wegen sowie der Erkenntnis einer daraus resultierenden notwendigen Umgestaltung von Verkehrsinfrastruktur, stehen gewachsene bauliche Infrastrukturen gegenüber, deren Umbau und Anpassung intensive Planungs- und Umsetzungsprozesse voraussetzen. Die städtebauliche Dichte Hammes, in Kombination mit den Kfz-Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen und dem hohen Parkdruck in den Wohnstraßen sowie im Zentrum Hammes, führen einerseits in bestimmten Bevölkerungsgruppen zur Bereitschaft, verstärkt den ÖPNV, das Fahrrad oder Sharingangebote zu nutzen. Andererseits sind die Ausbaumöglichkeiten für diese Angebote oder notwendigen Infrastrukturen auf Flächen ohne konkurrierende Nutzungen (in der Regel Parken) begrenzt. Gleichzeitig steht, wie in vergleichbaren Quartieren deutschlandweit, dem Wunsch nach Ausbau dieser Angebote eine weiterhin hohe Nachfrage der Bewohner:innen nach öffentlichem Parkraum gegenüber. Weitere im Rahmen von Umbaumaßnahmen zu berücksichtigende Belange sind Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualitäten für alle Bevölkerungsgruppen im Stadtteil. Daraus resultieren Anforderungen an die öffentlichen Flächen in Bochum-Hamme und damit rückt explizit der ruhende Verkehr in den Blickpunkt, welcher große Teile dieser Fläche beansprucht. Trotz des erhöhten Parkdrucks bietet die Realisierung neuer Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, Mobilstationen) auf diesen Flächen und die Schaffung attraktiver Radverkehrs- und Fußverkehrsverbindungen langfristig das Potenzial zur Reduzierung des Pkw-Besitzes im Stadtteil und damit zur Senkung des Parkdrucks bzw. weiterer Umnutzung heute beparkter Flächen. Mit dieser Herausforderung ergeben sich zusammen mit dem zu erwartenden Umsetzungshorizont und den zu erwartenden Kosten ein Umsetzungskonzept der durch das integrierte Nahmobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen. Diese sind teilweise durch Förderprogramme zu realisieren, bei denen bis zu 100 % der Kosten vom Land oder Bund übernommen werden.

### 8.1 Prioritäten und Kostenschätzungen

Wie in Kapitel 7 bereits erläutert, sind die Maßnahmen priorisiert und mit Kostenschätzung und Zeitaufwand versehen. Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme im Netzzusammenhang (gesamstädtische Bedeutung für den Fuß- und/oder Radverkehr) sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand). Des Weiteren sind die Auswirkungen der Maßnahmen für die Förderung der Nahmobilität bei der Priorisierung berücksichtigt worden. Der Zeitaufwand wurde in die Kategorien kurzfristig (bis 2 Jahre), mittelfristig (2-5 Jahre) und langfristig (mehr als 5 Jahre) sowie Daueraufgabe eingeteilt. Die Kostenschätzungen wurden in 5 Stufen zwischen 5.000 € und mehr als 200.000 € eingeteilt. So können beispielsweise zwei Maßnahmen in Ihrer Bedeutung verglichen werden.

Im gesamten Stadtteil sind viele Infrastrukturmaßnahmen aufgezeigt worden, die durchgeführt werden müssen, um eine nachhaltige Mobilität sicher und attraktiv zu gestalten. Diese Maßnahmen sind oftmals mit Bauarbeiten verbunden und sind in der Regel mittel- bis langfristige Maßnahmen. Zusätzlich gibt es Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Mobilitätsmanagement, die parallel durchgeführt werden sollen, ohne die Infrastruktur-Maßnahmen aber kaum Veränderungen bewirken können. Diese Maßnahmen sind gemeinsam zu denken und umzusetzen. Sie stellen gutachterliche Empfehlungen dar, welche vorab teils detaillierter auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden müssen. Nachfolgend werden die möglicherweise schnell umsetzbaren Maßnahmen (Quick Wins) kurz dargestellt. Weitere Details zu diesen sind ebenfalls im Anhang zu finden.

Tabelle 10: Schnell umsetzbare Maßnahmen (Quick Wins)

Maßnahme	Ort	Beschreibung
R7.1	Dorstener Straße/Hofsteder Straße	Direkt nach der Eisenbahnbrücke am Bahnhof Präsident ist seit diesem Jahr (2021) wieder eine Unfallhäufungsstelle zwischen rechts abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Fahrrädern entstanden. Um diesen Unfalltyp zu verhindern, sollte die Verkehrsführung an dieser Stelle geändert werden. Vorgeschlagen wird die Umkehr der vorhandenen Einbahnstraße im südlichen Teil der Hofsteder Straße. Im Vorfeld ist ein möglicher Schleichverkehr von der Herner Straße über die Westhoffstraße und Hofsteder Straße zu prüfen. Hierfür muss die Kreuzung so umgebaut werden, dass der Kfz-Verkehr in Richtung Norden geleitet wird. Zusätzlich sollte mit einem Hinweisschild auf die kreuzenden Radfahrer:innen (VZ 138) hingewiesen werden. Es ist auch ein Stoppschild aufzustellen und ggf. Quermarkierungen (Rüttelstreifen) anzubringen.
R2.2	Dorstener Straße	Aufgrund des Platzmangels und unterdimensionierten Radfahrstreifens auf der Dorstener Straße ist ein schnelles Handeln notwendig. Eine Rotmarkierung des gesamten Radfahrstreifens ist baldmöglichst durchzuführen. Hierdurch wird der Radverkehr ins Sichtfeld aller Verkehrsteilnehmer:innen gestellt. Langfristig ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes (Umbau) anzustreben.
K8.1	Stadtteil	Aufgrund der aufgenommenen hohen Zahl von Falschparkenden ist eine erhöhte Parkraumkontrolle im gesamten Stadtteil durchzuführen. Sie ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen.
R1.1	Gahlensche Straße zwischen der Dorstener Straße und der Prinzenstraße	Markierung eines Schutzstreifens auf der Gahlenschen Straße zwischen der Adalbertstraße und der Prinzenstraße.
F8.1	Amtsplatz	Neubau von Sitzgelegenheiten

F8.2	Park Hamme	Neubau von Sitzgelegenheiten
F8.3	Städtischer Friedhof Hamme	Neubau von Sitzgelegenheiten
F8.4	Dorstener Str. (Höhe Wanner Str.)	Neubau von Sitzgelegenheiten
F8.5	Feldsieper Str. (Höhe Robertstr.)	Neubau von Sitzgelegenheiten
F8.6	Grünanlage Präsi- dent	Neubau von Sitzgelegenheiten
F8.7	Herner Str. (zwi- schen Schmech- tingstr. Und Em- scherstr.)	Neubau von Sitzgelegenheiten
F8.8	Bodelschwingh- platz/Gahlensche Str.	Neubau von Sitzgelegenheiten
R6.1	Amtsstraße/ Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)
R6.2	Feldsieper Straße/ Herner Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)
R6.3	Feldsieper Straße/ Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)
R6.4	Seilfahrt/Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)
R6.5	Von-der-Recke- Straße/Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)
R6.6	Westhoffstraße/ Herner Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)
R6.7	Hofsteder Straße/ Hofsteder Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)

K6.1	gesamter Stadtteil	Ein Mieterticket ist günstiger als eine normale Zeitfahrkarte für den ÖPNV. Die Eigenschaften der Tickets sind aber dieselben. Dieser Preisnachlass kann dazu führen, dass Pendler:innen Personen vom Kfz- auf den ÖPNV umsteigen und so vielleicht das (zweit-)Auto abschaffen.
K7.1	Dorstener Str. / Overdyker Str. (Netto)	Nutzung der Einzelhandelsparkplätze (EDEKA, Netto, Penny, etc.) in den Abend- und Nachtstunden für Anwohner:innen.
K7.2	Zechenstr. (zwischen Dorstener Str. und Haldenstr.) (EDEKA)	Nutzung der Einzelhandelsparkplätze (EDEKA, Netto, Penny, etc.) in den Abend- und Nachtstunden für Anwohner:innen.
K7.3	Herner Str. (zwischen Schmechtingstr. und Em-scherstr.) (Penny)	Nutzung der Einzelhandelsparkplätze (EDEKA, Netto, Penny, etc.) in den Abend- und Nachtstunden für Anwohner:innen.

## 8.2 Fördermöglichkeiten

Bund, Länder und die Europäische Union fördern durch verschiedene Programme Maßnahmen zur Stärkung von Nahmobilität. Die Förderung läuft in der Regel jeweils über mehrere Jahre und bezieht sich auf spezielle Maßnahmen. Nachfolgend sind die wichtigsten Fakten für die derzeit relevanten Förderprogramme (Recherche über die Fördermitteldatenbank des Bundes) aufgeführt. Die Höhe der Förderung kann sich für finanzschwache Kommunen erhöhen. Falls diese eine höhere Förderung bekommen, ist dies in Klammern angegeben. Nach einer kurzen Beschreibung des Förderprogramms sind Maßnahmen aufgeführt, welche durch diese Förderprogramme gefördert werden könnten.

### Bund – Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert Planung und Umsetzung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs. Neben urbanen oder quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten werden auch Mobilitätsmaßnahmen zum Radverkehr einschließlich der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln gefördert.

Für investive Vorhaben können hier bis zu 75 Prozent (90 Prozent) der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben gefördert werden. Für nicht investive Maßnahmen werden meistens maximal 75 Prozent, in Ausnahmefällen bis zu 90 Prozent gefördert. Anträge können entweder im Rahmen der Projektauftrufe des BMDV zu bestimmten Stichtagen oder außerhalb dieser Projektauftrufe beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt werden.

Dieses Förderprogramm fördert voraussichtlich alle Radverkehrsmaßnahmen (R).

### **Bund – Klimaschutzinitiative - Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)**

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) fördert strategische und investive Klimaschutzvorhaben in Kommunen. Gefördert werden hierbei nachfolgende Maßnahmen. Gefördert werden Sanierungsarbeiten von Beleuchtungen und Lichtsignalanlagen sowie Radverkehrsmaßnahmen und Verkehrskonzepte.

Förderbeiträge:

bis zu 40 Prozent (55 Prozent) für die Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung

bis zu 20 Prozent (35 Prozent) für die Sanierung von Lichtsignalanlagen

bis zu 70 Prozent (85 Prozent) für Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität

bis zu 70 Prozent (90 Prozent) für die Klimaschutzkoordination

Anträge können ganzjährig eingereicht werden. Die Richtlinie gilt uneingeschränkt bis zum 31. Dezember 2027.

Dieses Förderprogramm fördert voraussichtlich folgende Maßnahmen:

R 1 – R 8, F1

### **Bund – Sonderprogramm Stadt und Land**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ vor allem Projekte, die ohne die Fördermittel nicht bis 2023 bzw. gar nicht realisiert werden können. Die Höhe des Zuschusses beträgt 75 Prozent (90 Prozent). Gefördert werden folgende Maßnahmen:

- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen, Radfahrstreifen, eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Radwegebrücken oder -unterführungen, von Knotenpunkten, die eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs vorsehen und/oder Sichthindernisse konsequent beseitigen, und den Bau von Schutzinseln und/oder deutlich vorgezogenen Haltelinien
- Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder
- Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr
- Die Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten durch dritte (bei Umsetzung mindestens einer investiven Maßnahme)

Dieses Förderprogramm fördert voraussichtlich alle Radverkehrsmaßnahmen (R).

### **Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr**

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) werden Modellprojekte für den Radverkehr gefördert. Die Modellprojekte können investive

Maßnahmen zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen in der Region sein.

Es werden 75 Prozent (100 Prozent) der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben zwischen 200.000 und 20 Millionen Euro je Maßnahme gefördert. Nach einer Projektskizze wird in einer zweiten Verfahrensstufe ein förmlicher Förderantrag verlangt. Projektskizzen können im März, April, September und Oktober der Jahre 2022 bis 2024 eingereicht werden.

Diese Förderprogramm fördert voraussichtlich alle Radverkehrsmaßnahmen (R).

#### **Land – Förderrichtlinie Nahmobilität – (FöRi-Nah)**

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen fördert Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nicht motorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität). Gefördert werden Radverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen, Fahrradstationen, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr. Der Förderantrag ist bis zum 01. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres einzureichen. Gefördert werden 80 Prozent (in Ausnahmefällen bis zu 90 Prozent) der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Förderzeitraum läuft noch bis zum 31. Dezember 2024. Die Bagatellgrenze liegt bei 20.000 Euro. Lediglich bei Fahrradabstellanlagen und sonstigen Maßnahmen liegt diese bei 5.000 Euro.

Dieses Förderprogramm fördert voraussichtlich folgende Maßnahmen:

F 1 – F 6, R 1 – R 8

#### **Land – Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi MM)**

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen fördert Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätssystems, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm. Im Fokus stehen hier Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Hierunter zählen:

- Mobilitätskonzepte: Erstellung von integrierten kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzepten, die sich mit Personen- oder Güterverkehren oder einer Kombination beider Verkehre befassen
- Studien: wissenschaftliche Studien zu aktuellen und bisher nicht untersuchten Fragestellungen und Zukunftsfragen der Mobilität
- Maßnahmen zur Digitalisierung
- Infrastrukturen zur Vernetzung von Verkehrsmitteln: Mobilstationen und Quartiersgaragen
- Mobilitätsmanagement: zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen über die Verkehrsplanung hinaus
- Einführung von Sharing-Diensten: Carsharing- und Zweirad-Sharing-Dienste

- Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadtlogistik: Machbarkeitsstudien, City-Hubs und Mikrodepots, anbieterübergreifende Paketstationen, anbieterübergreifende Lade- und Lieferzonen, Softwarelösungen
- Evaluation: begleitende oder nachträgliche nutzenorientierte Evaluation zur Wirksamkeit Ihres Vorhabens

Der Antrag muss bis zum 30. Juni eines Jahres für das folgende Jahr bei der zuständigen Bezirksregierung eingehen. Gefördert werden bis zu 80 %; im Fall von Studien und Maßnahmen der Digitalisierung auch bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Dieses Förderprogramm fördert voraussichtlich folgende Maßnahmen:

K 1, K 3, K 4, K 5, K 6, K 7, K 8, Q 2.1, Q 2.3, Q 2.5

#### Land – Landeswettbewerb „ways2work“

Der Landeswettbewerb „ways2work“ vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen fördert Unternehmen und Kommunen, um die Erreichbarkeit von Standorten, etwa in Gewerbegebieten, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Konzepte mit Elementen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die in enger Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Unternehmen entstehen, stehen besonders im Fokus. Unternehmen werden dabei unterstützt, ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und die Attraktivität als Arbeitgeber zu erhöhen. Für Kommunen bietet sich die besondere Gelegenheit, betriebliches Mobilitätsmanagement als Teil ihrer nachhaltigen, kommunalen Mobilitätsentwicklung zu verankern und gleichzeitig konkrete Maßnahmen umzusetzen. Im Vordergrund der Maßnahmen soll eine Stärkung der Nahmobilität und des öffentlichen Verkehrs stehen. Der Wettbewerb ist an vier Grundprinzipien ausgerichtet:

- Impulse für ein verändertes Mobilitätsverhalten von Beschäftigten bewirken
- Synergien durch kooperative Ansätze schaffen
- Räumlich differenzierte Ansätze je nach Lage und Erreichbarkeit entwickeln
- Chancen der Digitalisierung für Effizienzsteigerungen nutzen

Dieses Förderprogramm fördert voraussichtlich folgende Maßnahmen:

K 5, K 6, Q 2.8, Q 2.9

#### Darlehen – IKK - Nachhaltige Mobilität

Die KfW-Bankengruppe fördert Städte, Gemeinden und Landkreise sowie deren unselbstständige Eigenbetriebe und Gemeindeverbände bei der Umsetzung von Investitionen in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität. Gefördert werden Fuß- und Radwege, Abstellanlagen, Fußgängerzonen inklusive Sitzmöglichkeiten und die Umwidmung von bisher (überwiegend) für den motorisierten Individualverkehr genutzten Infrastruktur. Die Infrastruktur ist in der Regel getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten zu führen. Es werden bis zu 100 Prozent der förderfähigen Kosten und maximal 150 Millionen Euro pro Jahr als Darlehen gefördert. Die Kreditlaufzeit beträgt 5 bis 30 Jahre bei ein bis fünf tilgungsfreien Anlaufjahren. Die Abruffrist beträgt 12 Monate nach Kreditzusage.

### *Individualvariante*

Gefördert wird hierunter der Erwerb von Fahrzeugen (z. B. Fahrrädern Lastenfahrräder, E-Bikes und E-Tretroller) und der Bau von Infrastruktur (Wege, Abstellanlagen, Stromladestationen sowie Umwidmung von bisher für den motorisierten Individualverkehr genutzter Infrastruktur) für die aktive Mobilität mit bis zu 15 Millionen Euro je Vorhaben. Kosten werden bis zu 100 Prozent finanziert. Die Laufzeit beträgt zwischen 4 und 30 Jahren.

### *Standardvariante*

Gefördert werden dieselben Maßnahmen wie in der Individualvariante. Die Fördersumme kann bis zu 50 Millionen Euro betragen, die Laufzeit 5 bis 30 Jahre.

Über diese Darlehen können folgende Maßnahmen gefördert werden:

F 1 – F 6, R 1 – R 8

## **8.3 Ausblick**

Das integrierte Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme stellt eine gute Grundlage dar, um den Fuß- und Radverkehr und damit den Klimaschutz weiter zu fördern. Durch die Attraktivierung der Nahmobilität können vor allem kurze Kfz-Fahrten eingespart und die Aufenthalts- und Lebensqualität gesteigert werden. Bochum-Hamme gewinnt somit an Attraktivität für die Bewohner:innen.

Vor diesem Hintergrund wurden zentrale Handlungsfelder und Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV, der Aufenthaltsqualität sowie der Reduktion und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs (vor allem in Wohnstraßen) – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung sowie durch Unterstützung der Bürger:innen und wichtiger Akteure im Rahmen von Beteiligungsformaten – erarbeitet. Die entwickelten Maßnahmenpakete sind auf weitere Stadtteile Bochums übertragbar.

Im Nachgang an die Erstellung des integrierten Nahmobilitätskonzeptes wird in Bochum-Hamme das als Maßnahme im ISEK festgelegte Freiraumkonzept entwickelt, das im Zusammenhang mit dem integrierten Nahmobilitätskonzept die Grünräume im Stadtteil attraktiv und vernetzen soll. Die Aufenthaltsqualität soll erhöht und das städtebauliche Umfeld einladend und sicher gestaltet werden. Dies soll zum Verweilen, Begegnen und Spielen einladen.

In der Zukunft müssen Fuß- und Radverkehr weiter systematisch gefördert und als eine Gesamtheit betrachtet werden. Grundsätzlich sind die Quartiere in den kommenden Jahren im Sinne von ruhigen Quartieren zu erneuern. Das sorgt für mehr Aufenthaltsqualität und Erholungsmöglichkeiten im Quartier. Neben den baulichen Maßnahmen soll in den kommenden Jahren durch dieses Konzept im Stadtteil eine nahmobilitätsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden. Hierfür wurde mithilfe der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern der erste Schritt gemacht. Die Bürgerinitiativen in Bochum-Hamme haben sich des Themas bereits im Vorfeld angenommen und können bei der Stadterneuerung Hamme auch in weitere Planungen und Beteiligungen mit einbezogen und die Zusammenarbeit dadurch gefestigt werden. Auch die Schulen des Stadtteils

(insbesondere beim schulischen Mobilitätsmanagement) und die Wohnungsbaugesellschaften sind als große Akteure im Bereich Mobilitätsmanagement mit einzubinden.

Die Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes wird schrittweise erfolgen. Kurzfristige und kleinere Maßnahmen können zeitnah in die weitere Planung und Umsetzung gehen. Umfangreiche Maßnahmen bedürfen jedoch verwaltungsinterner Abstimmungs- und Planungsprozesse, zudem müssen diese finanzierbar sein und bedürfen u. a. auch der Zustimmung der politischen Gremien. Die Maßnahmen, insbesondere die baulichen, stellen gutachterliche Empfehlungen dar, welche teils detaillierter auf ihre Realisierbar- und Finanzierbarkeit geprüft werden müssen. Eine zeitnahe Umsetzung ist daher nicht immer möglich.

## 9 Quellenverzeichnis

BOGESTRA (2021). Linienfahrpläne zum Download. Abgerufen unter: <https://www.bogestra.de/service/downloads/linienfahrplaene>.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015). Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr. FGSV-Verlag. Köln 2015.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012). Empfehlungen für Verkehrserhebungen. FGSV-Verlag. Köln 2012.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. FGSV-Verlag. Köln 2010.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002). Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. FGSV-Verlag. Köln 2002.

OpenStreetMap-Mitwirkende (2022). OpenStreetMap. Abrufbar unter: <https://www.openstreetmap.org/#map=15/51.1977/7.4095>

Stadt Bochum (2020). Verkehrskonzept Hamme – Hordel – Hofstede. Schlussbericht. Stadt Bochum (Hrsg.), Bochum.

Stadt Bochum (2019). Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK). Bochum-Hamme. Stadt Bochum (Hrsg.), Bochum.

Studienkreis Bochumer Bunker e.V. Zisterne und offene Löschteiche. Abgerufen unter: [http://www.bochumer-bunker.de/html/feuerloschwesen\\_.html](http://www.bochumer-bunker.de/html/feuerloschwesen_.html).

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2020). Verbundweites Konzept für die Erstellung von Mobilstationen. Endbericht. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (Hrsg.), Düsseldorf.

## 10 Anhang

### 10.1 Maßnahmentabellen

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
<b>Fußverkehr</b>							
<b>F1</b>	<b>Anpassung zu barrierefreien LSA an Knotenpunkten</b>						
F1.1	Bodelschwinghplatz (Kreuzung Dorstener Str./Gahlensche Str.)	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.2	Kreuzung Dorstener Str./Overdyker Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.3	Kreuzung Gahlensche Str./Overdyker Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.4	Kreuzung Gahlensche Str./Vonder-Recke-Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.5	Kreuzung Dorstener Str./Vonder-Recke-Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.6	Kreuzung Dorstener Str./Amtsstraße	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.7	Kreuzung Dorstener Str./Wanner Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F1.8	Kreuzung Dorstener Str./Seilfahrt	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
F1.9	Dorstener Str. (zwischen Hedwigstr. Und Zechenstr.)	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■
F1.10	Kreuzung Feldsieper Str./Hofsteder Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■
F1.11	Kreuzung Hofsteder Str./Herner Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■
F1.12	Kreuzung Feldsieper Str./Herner Str.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■
F1.13	Herner Str. (zwischen Em-scherstr. Und Freiligrathstr.	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■
F1.14	Herner Str. (zwischen Westhoffstr. Und Am Bergbaumuseum)	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■
<b>F2 Neubau/Ausbau von barrierefreien Querungshilfen</b>							
F2.1	Gahlensche Str. (zwischen Reichsstr. und Prinzenstr.)	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Stadt Bochum			■ ■ □ □ □ □	■ ■ ■
F2.2	Seifahrt (Kreisverkehr mit Gahlenscher Straße, beidseitig)	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Stadt Bochum			■ ■ □ □ □ □	■ ■ ■
F2.3	Seifahrt (Kreuzung Dorstener Str.)	Einrichtung einer barrierefreien Mittelinsel	Stadt Bochum		Für Zeiten, in denen die LSA ausgeschaltet ist.	■ ■ □ □ □ □	■ ■ ■
F2.4	Herner Str. (zwischen Feldsieper Str. und Schmechtingstr.)	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Stadt Bochum			■ ■ □ □ □ □	■ ■ ■
F2.5	Dorstener Str. (Höhe Richardstr.)	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung	Stadt Bochum			■ ■ □ □ □ □	■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
<b>F3 Bauliche Verbreiterung der Gehwege</b>							
F3.1	Gahlensche Str. (zwischen Surweg und Seilfahrt)	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung	Stadt Bochum		Siehe Maßnahme D2 ISEK Hamme	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F3.2	Robertstr. (zwischen Haldenstr. Und Dorstener Str.)	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung; Beseitigung der Pflanzkübel	Stadt Bochum	F.4		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F3.3	Hedwigstr. (zwischen Haldenstr. Und Dorstener Str.)	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung;	Stadt Bochum	F.4		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>F4 Abbau von Hindernissen auf den Gehwegen</b>							
F4.1	Gahlensche Str. (zwischen Amtsstr. Und Surweg)	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen	Stadt Bochum	F.3	Siehe Maßnahme D2 ISEK Hamme	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F4.2	Dorstener Str. (Höhe Amtsstr.)	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F4.3	Feldsieper Str. (Höhe Irmgardstr.)	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F4.4	Feldsieper Str.	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen (Pflanzkübel, Poller)	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F4.5	Herner Str. (Höhe Westhoffstr.)	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F4.6	Josephstraße	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F4.7	Richardstraße	Verbreiterung und Instandhaltung der Gehwege, Beseitigung von Oberflächenschäden und Hindernissen (Pflanzkübel)	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>F5 Absenken von Bordsteinen</b>							
F5.1	Kreuzung Gahlensche Str./ Overdyker Str.	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten	Stadt Bochum	Q1		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F5.2	Kreuzung Gahlensche Str./Vonder-Recke-Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten	Stadt Bochum	Q1		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
F5.3	Kreuzung Gahlensche Str./ Amtsstr.	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten	Stadt Bochum	Q1		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>F6 Beseitigung/Umbau von Angsträumen</b>							
F6.1	Städtischer Friedhof Hamme	Perspektivisch: adaptive Beleuchtung der Wege innerhalb der Grünfläche	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.2	Zwischen Dorstener Str. und Wanner Str.	Adaptive Beleuchtung der Wege zur und innerhalb der Grünfläche	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.3	Park Hamme	Adaptive Beleuchtung der Wege innerhalb des Parks	Stadt Bochum	F6.4	Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.4	Park Hamme	Adaptive Beleuchtung der Wege innerhalb des Parks sowie zur Sportanlage	Stadt Bochum	F6.3	Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.5	Feldsieper Str. (Unterführung)	Beleuchtung und Pflege der Unterführung, Verbreiterung der Wege, Einrichtung absolutes Halteverbot	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.6	Dorstener Str. (Unterführung Haltepunkt Hamme)	Beleuchtung und Pflege der Unterführung	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.7	Hedwigstr.	Adaptive Beleuchtung der Wege zur und innerhalb der Grünfläche	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.8	Hofsteder Str.	Adaptive Beleuchtung der Wege zur und innerhalb der Grünfläche	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.9	Herner Str. (zwischen Schmechtingstr. Und Emscherstr.)	Adaptive Beleuchtung der Wege zur und innerhalb der Grünfläche	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F6.10	Grünanlage Präsident	Adaptive Beleuchtung der Wege	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
F6.11	Dorstener Str. (Höhe Hofsteder Str.)	Beleuchtung und Pflege der Unterführung	Stadt Bochum		Ohne vorhandene Stromleitungen deutlich teurer	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>F7</b>	<b>Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen</b>						
F7.1	Amtsstraße (zwischen Amtsplatz und Prinzenstr.)	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; bauliche Verbreiterung nur durch einen Wegfall von Parkplätzen möglich; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen	Stadt Bochum	F8		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>F8</b>	<b>Neubau von Sitzmöglichkeiten</b>						
F8.1	Amtsplatz	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.2	Park Hamme	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.3	Städtischer Friedhof Hamme	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.4	Dorstener Str. (Höhe Wanner Str.)	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.5	Feldsieper Str. (Höhe Robertstr.)	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.6	Grünanlage Präsident	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.7	Herner Str. (zwischen Schmechtingstr. Und Emscherstr.)	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F8.8	Bodelschwinghplatz/Gahlen-sche Str.	Neubau von Sitzgelegenheiten	Stadt Bochum	F4, F12		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>F9</b>	<b>Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen</b>						
F9.1	Amtsplatz	Umwidmung einiger Parkplätze für anderen Nutzungen (Spielmöglichkeiten, Sitzplätze, Begrünung)	Stadt Bochum	F3, F4, F9, K4-0		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
F9.2	Bürgerplatz (Hofsteder Str.)	Pflege und Instandhaltung	Stadt Bochum	F3, F4, F9, K4, R4.2, R8.15		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
<b>F10 Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum</b>							
F10.1	Von-der-Recke-Str. (zwischen Gahlensche Str. und Am Hangenden)	Prüfung der Einrichtung eines „Pocket Parks“	Stadt Bochum	F9		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F10.2	Hammer Kirche (Reichsstraße)	Prüfung der Einrichtung eines „Pocket Parks“. Erwerb des Grundstücks notwendig.	Stadt Bochum	F9	Kirchliches Privatgelände, sehr enger Gehweg	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F10.3	Hildegardstr. (zwischen Haldenstr. Und Dorstener Str.)	Prüfung der Einrichtung eines „Pocket Parks“	Stadt Bochum	F9		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F10.4	Zwischen Dorstener Str. und Prinzenstraße	Prüfung der Einrichtung eines „Pocket Parks“	Stadt Bochum	F9		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F10.5	Dorstener Str./Richardstr.	Prüfung der Einrichtung eines „Pocket Parks“	Stadt Bochum	F9		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
<b>Radverkehr</b>							
<b>R1 Schließen von Netzlücken</b>							
R1.1	Gahlensche Straße zwischen der Dorstener Straße und der Prinzenstraße	Markierung eines Schutzstreifens auf der Gahlenschen Straße zwischen der Adalbertstraße und der Prinzenstraße.	Stadt Bochum		(Radfahrstreifen nicht möglich, da die Fahrbahn maximal 9,50 m breit ist), Wegfall von straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
<b>R2 Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn</b>							
R2.1	Dorstener Straße	Reduktion der Geschwindigkeit entlang der Dorstener Straße auf 30 km/h auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 StVO); Lärmmin- derung, Minderung von Luftschadstoffen und zur Verbes- erung der Aufenthaltsqualität. Allerdings ist die Einfüh- rung von Tempo 30, unter diesen Umständen, auf einer Bundesstraße aktuell nur bedingt umsetzbar.	Stadt Bochum, Stra- ßen NRW	R2.2, R2.3		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
R2.2	Dorstener Straße	Aufgrund des Platzmangels und unterdimensionierten Radfahrstreifens auf der Dorstener Straße ist ein schnelles Handeln notwendig. Eine Rotmarkierung des gesamten Radfahrstreifens ist baldmöglichst durchzuführen. Hierdurch wird der Radverkehr ins Sichtfeld aller Verkehrsteilnehmer: innen gestellt. Langfristig ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes (Umbau) anzustreben.	Stadt Bochum, Straßen NRW	R2.1	Von Bürger:innen gewünscht und notwendig zur kurzfristigen Radverkehrsförderung. Langfristig sollte Maßnahme R2.3 umgesetzt werden.		
R2.3	Dorstener Straße	Neuverteilung des Straßenraums auf der Dorstener Straße zugunsten des Rad- und Fußverkehrs	Stadt Bochum, Straßen NRW	R2.1	Zur Verhinderung von Dooring-Unfällen und Steigerung des Sicherheitsgefühl der Radfahrer:innen		
<b>R3</b>	<b>Abbau von Führungswechseln</b>						
R3.1	Dorstener Straße (Höhe Gustavstraße)	An der Engstelle wird der Radverkehr auf den Gehweg geleitet und dort im Querungsbereich gleichberechtigt geführt. Aufgrund der schmalen Gehwegbreiten sollten Fuß- und Radverkehr getrennt werden. Es ist eine Zusammenführung des Radverkehrs mit dem fließenden Verkehr anzustreben. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist anzuordnen. Nach der Engstelle soll der Radverkehr auf den vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt werden. Allerdings ist die Einführung von Tempo 30 auf einer Bundesstraße aktuell nicht umsetzbar. Die Restbreite zwischen Gleiskörper und Seitenraum ist für den Radverkehr ausreichend.	Stadt Bochum, Straßen NRW		Beseitigung des Konfliktpunktes mit dem Fußverkehr an der Querungsstelle der Dorstener Straße		
R3.2	Dorstener Straße (Höhe Eisenbahnbrücke, ehem. Bahnhof Präsident, Richtung Innenstadt)	Der Radverkehr wird vor der Unterführung auf den Gehweg geleitet, welcher keine ausreichende Breite für den Fuß- und Radverkehr aufweist. Eine mögliche Variante wäre es, den Radverkehr bei reduzierter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen und anschließend wieder auf den separaten Radfahrstreifen zu leiten. Allerdings ist die Einführung von Tempo 30 auf einer Bundesstraße aktuell nicht umsetzbar. Die Restbreite	Stadt Bochum, Straßen NRW		Ein frühzeitiges Ein- und Ausfädeln des Radverkehrs sollte ermöglicht werden. Wird die Maßnahme nicht umgesetzt, wird dies		

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
		zwischen Gleiskörper und Seitenraum ist für den Radverkehr ausreichend.			eine Engstelle bleiben.		
<b>R4</b>	<b>Einrichtung von Fahrradstraßen</b>						
R4.1	Feldsieper Straße	Die Feldsieper Straße bildet eine Ost-West-Achse im Stadtteil und verbindet so Hamme-Zentrum mit der Speckschweiz. Die Schülerinnen und Schüler der Feldsieper Schule nutzen diese Straße bereits heute mit dem Fahrrad. Um eine gute Verbindung zwischen den beiden Quartieren zu schaffen, sollte diese zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Hier kann auch eine Neuaufteilung der Fahrbahn mitgedacht werden. Im Bereich der Schule sollte der Fußverkehr im Vordergrund stehen und eine gute Querungsmöglichkeit vorhanden sein. Für eine Verkehrsberuhigung der Kraftfahrzeuge wird eine Teilaufpflasterung im Schulumfeld empfohlen. Hier kann der Radverkehr neben der Teilaufpflasterung passieren und wird somit nicht entschleunigt. Die Kfz-Geschwindigkeit hingegen wird deutlich gesenkt, sodass bessere Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Fußverkehr entstehen. Die Abstände zwischen den einzelnen Teilen sind auf den Radstand der Buslinie (etwa zwei Meter). Alternativ sind Fahrbahneinengungen einzubauen, sodass der Kfz-Verkehr verlangsamt wird. Diese sind aber nicht so effektiv, wie Teilaufpflasterungen.	Stadt Bochum				
R4.2	Hofsteder Straße	Um eine alternative Nord-Süd-Verbindung im Quartier zu schaffen, sollte die Hofsteder Straße zu einer Fahrradstraße umgewidmet und umgebaut werden. Hier sind vor allem die Kreuzungsbereiche umzugestalten, dass eine Trennwirkung zwischen Fuß- und Radverkehr entsteht, die Barrierefreiheit sollte an den Knotenpunkten sichergestellt sein. Im Bereich des Bürgerplatzes müsste die Fahrradstraße über den Platz geführt werden und würde diesen somit verkleinern. Der derzeitige Charakter des Platzes sollte aber beibehalten werden.	Stadt Bochum	F9.2, R8.15	Nord-Süd Verbindung über die Hofsteder Straße / Westhoffstraße ausschildern.		

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
R4.3	Westhoffstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße als Weiterführung der Hofsteder Straße in Richtung Innenstadt. (Weiterführung der Hofsteder Straße R4.2)	Stadt Bochum		Nord-Süd Verbindung über die Hofsteder Straße / Westhoffstraße ausschildern.		
<b>R5 Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Radverkehrs</b>							
R5.1	Dorstener Straße (Höhe Hausnummer 213, Apotheke)	Einrichtung einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrende. Einrichtung eines Grünsignals für das Linksabbiegen.	Stadt Bochum				
R5.2	Dorstener Straße / Amtsstraße	Errichtung einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrende. Einrichtung eines Grünsignals für das Linksabbiegen.	Stadt Bochum				
R5.3	Herner Straße / Hofsteder Straße	Errichtung einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrende. Einrichtung eines Grünsignals für das Linksabbiegen.	Stadt Bochum				
R5.4	Herner Straße / Feldsieper Straße	Errichtung einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrende. Einrichtung eines Grünsignals für das Linksabbiegen.	Stadt Bochum				
R5.5	Herner Straße / Schmechting Straße	Errichtung einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrende. Einrichtung eines Grünsignals für das Linksabbiegen.	Stadt Bochum				
R5.6	Herner Straße / Emscher Straße	Errichtung einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen für Radfahrende. Einrichtung eines Grünsignals für das Linksabbiegen.	Stadt Bochum				
R5.7	Herner Straße / Westhoffstraße	Einrichtung einer Fahrradschleuse, sodass der Radverkehr zuerst fahren kann.	Stadt Bochum				
<b>R6 Grünpfeil für den Radverkehr (Zeichen 721)</b>							
R6.1	Amtsstraße / Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				
R6.2	Feldsieper Straße / Herner Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				
R6.3	Feldsieper Straße / Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				
R6.4	Seilfahrt / Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
R6.5	Von-der-Recke-Straße/Dorstener Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				
R6.6	Westhoffstraße/Herner Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				
R6.7	Hofsteder Straße/Hofsteder Straße	Errichtung Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (Zeichen 721)	Stadt Bochum				
<b>R7</b>	<b>Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten</b>						
R7.1	Dorstener Straße/Hofsteder Straße	Direkt nach der Eisenbahnbrücke am Bahnhof Präsident ist 2021 wieder eine Unfalhhäufungsstelle zwischen rechts abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Fahrrädern. Um diesen Unfalltyp zu verhindern, sollte die Verkehrsführung an dieser Stelle geändert werden. Vorgeschlagen wird die Umkehr der vorhandenen Einbahnstraße im südlichen Teil der Hofsteder Straße. Im Vorfeld ist ein möglicher Schleichverkehr von der Herner Straße über die Westhoffstraße und Hofsteder Straße zu prüfen. Hierfür muss die Kreuzung so umgebaut werden, dass der Kfz-Verkehr in Richtung Norden geleitet wird. Zusätzlich sollte mit einem Hinweisschild auf die Kreuzenden Radfahrer:innen (VZ 138) hingewiesen werden. Es ist auch ein Stoppschild aufzustellen und ggf. Quermarkierungen (Rüttelstreifen) anzubringen.	Stadt Bochum		Die Wirkung der Maßnahme muss überprüft werden und es muss dieser Knotenpunkt bei gleichbleibenden Unfallzahlen evtl. baulich verändert werden.		
<b>R8</b>	<b>Fahrradparken</b>						
R8.1	Overdyker Straße im Bereich des Fußweges zur Schule	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bochum				
R8.2	Wanner Straße im Bereich der Zuwegung zum Friedhof	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bochum				

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
R8.3	Grünanlage Präsident, Zuwegung von der Zechenstraße	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bochum				
R8.4	Amtsplatz (an vielen Stellen möglich)	Schaffung von etwa fünfzehn Anlehnbügel. Stellplätze für Lastenräder mitdenken. Sechs Fahrradboxen aufstellen (bspw. DeinRadschloss) um ein sicheres Abstellen von hochwertigen Fahrrädern im Quartier zu ermöglichen. Pedelecs sind oft zu schwer, um diese täglich im Keller zu lagern. Auslastung je Quartal prüfen und Erhöhung der Kapazitäten prüfen.	Stadt Bochum	F10.1	bei der Umgestaltung unbedingt mitdenken!		
R8.5	Park Hamme (an vielen Stellen möglich)	Schaffung von etwa fünfzehn Anlehnbügel. Stellplätze für Lastenräder mitdenken. Stellplätze in direkter Umgebung zum Klettergerüst oder Basketballplatz schaffen.	Stadt Bochum				
R8.6	Spielplatz Herner Str. (zwischen Emscherstr. und Schmechtingstr.)	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel. Stellplätze für Lastenräder mitdenken. Stellplätze in direkter Umgebung schaffen.	Stadt Bochum				
R8.7	Spielplatz Schmechtingstraße	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel. Stellplätze für Lastenräder mitdenken. Stellplätze in direkter Umgebung schaffen.	Stadt Bochum				
R8.8	Spielplatz Feldsieper Straße	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel. Stellplätze für Lastenräder mitdenken. Stellplätze in direkter Umgebung schaffen.	Stadt Bochum				
R8.9	Kreuzungsbereich Schmechtingstraße/ Josephstraße, gegenüber der Einmündung	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bochum				

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
R8.10	Kreuzungsberich Robertstraße/ Eickeler Straße, im Bereich der Garagen	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bo- chum				
R8.11	Kreuzungsbereich Joseph- straße/Emscherstraße, gegen- über der Einmündung	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bo- chum				
R8.12	Kreuzungsbereich Hofstder Straße/Schmechtingstraße	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bo- chum	K7	Hier sind Theater, Gaststätte und Feldsieper Schule in direkter Nähe und dementspre- chend anzubinden.		
R8.13	Bsp. EDEKA Zechenstraße	Es ist mit den Nahversorgern abzuklären, dass diese auf Ihren Parkplätzen attraktive Abstellanlagen für den Rad- verkehr installieren. Hier sind zunächst fünf bis zehn An- lehnbügel möglichst überdacht zu bauen und sukzessiv zu erhöhen, wenn das Radverkehrsaufkommen zunimmt. Es sind Lastenräder mitzudenken und die Abstellanlagen dementsprechend zu dimensionieren.	Einzelhandel	K7			
R8.14	Kreuzungsbereich Halden- straße/Hedwigstraße	Schaffung von etwa fünf Anlehnbügel.	Stadt Bo- chum				
R8.15	Bürgerplatz	Sech Fahrradboxen aufstellen (bspw. DeinRadschloss) um ein sicheres Abstellen von hochwertigen Fahrrädern im Quartier zu ermöglichen. Pedelecs sind oft zu schwer, um diese täglich im Keller zu lagern. Auslastung je Quartal prüfen und Erhöhung der Kapazitäten prüfen.	Stadt Bo- chum	F9.2, R4.2	Es muss auf eine ansprechende Ge- staltung, bzw. Ein- bettung in die Um- gebung geachtet werden.		

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
R8.16	z. B. Hermannstraße	Direkt in den Wohnquartieren fehlen ebenfalls sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. An privaten unbebauten Stellen wie beispielsweise in der Herrmannstraße mittig vorhanden könnten Fahrradboxen aufgestellt werden, um ein sicheres Abstellen auch von hochwertigen Fahrrädern im Straßenraum zu ermöglichen. Schwere Pedelecs eignen sich nicht dazu täglich in den Keller getragen zu werden. Hier sollten zunächst fünf Fahrradboxen entstehen und diese sollten sukzessive erweitert werden, wenn die Nachfrage steigt. Über die Nutzung dieser Flächen muss die Stadt Bochum mit dem jeweiligen Eigentümer verhandeln.	Stadt Bochum		Kein Grundbesitz der Stadt Bochum. Nutzungsvereinbarungen, o. ä. müssen getroffen werden.		
<b>Kfz-Verkehr und Ruhender Verkehr</b>							
<b>K1 Geschwindigkeitsreduktion</b>							
K1.1	Dorstener Straße	Es besteht eine erhöhte Lärmbelastung und es passieren viele Unfälle auf der Dorstener Straße. Um diese Probleme zu senken, soll die Geschwindigkeit der Dorstener Straße von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden.	Stadt Bochum		Bessere Aufenthaltsqualität. Steigerung der Verkehrssicherheit und senkt die Lärmbelastung für Rad- und Fußverkehr.		
<b>K2 Untersuchung Durchgangsverkehr Speckschweiz</b>							
K2.1	Kreuzungen Haldenstr. mit Robertstr., Hedwigstr. und Hildegardstr.	Westlich des Bürgerplatzes gibt es Meldungen über Durchgangsverkehr durch die Straßen mit verkehrsberuhigtem Bereich. Um diesen zu untersuchen, sollten Verkehrserhebungen durchgeführt werden.	Stadt Bochum		Maßnahmen erst im Anschluss zu planen.		
<b>K3 Entfernung/Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens</b>							
K3.1	Von-der-Recke-Str. (zwischen Dorstener Str. und Gahlensche Str.)	Neuorganisation des Parkraums, um Mindestbreiten für den Fußverkehr sicherzustellen.	Stadt Bochum				

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
K3.2	Hedwigstr. (zwischen Feldsieper Str. und Haldenstr.)		Stadt Bochum				
K3.3	Haldenstr./Zechenstr.		Stadt Bochum				
K3.4	Schmechtingstr. (zwischen Josephstr. Und Hofsteder Str.)		Stadt Bochum				
<b>K4</b>	<b>Parken</b>						
K4.1	Stadtteil	Im Zuge des Gutachtens für das Innenstadtparkraumkonzeptes sollte Bochum Hamme mitbedacht werden, um einen Verdrängungseffekt zu verhindern. Hierzu ist eine flächendeckende Vollerhebung notwendig.	Stadt Bochum		Alle Straßen sollen in einer ganztägigen Vollerhebung betrachtet werden.		
K4.2	Stadtteil	Optimierung und Kontrolle des Parkraumangebots. Vermehrte Kontrolle nach Umsetzung des Anwohner:innenparkens und der Parkraumbewirtschaftung.	Stadt Bochum				
K4.3	Stadtteil	Einführung eines flächendeckenden Anwohnerparkens in den Wohngebieten Hammes	Stadt Bochum		Anwohnerparken in angrenzenden Stadtteilen ist zu prüfen, um einen Verlagerungseffekt zu verhindern.		
K4.4	Stadtteil	Zusätzliche Bewirtschaftung im Gebiet	Stadt Bochum		Eine Bewirtschaftung verhindert oder verringert ein Langzeitparken in den Wohnquartieren		
<b>K5</b>	<b>Carsharing</b>						
K5.1	Von-der-Recke-Str. (zwischen Gahlensche Str. und Dorstener Str.)	Schaffung einer Carsharing-Station.	Stadt Bochum		Sollte bei der Mobilstation mitgedacht werden.		

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
K5.2	Gahlensche Str. (Höhe Seilfahrt)	Schaffung einer Carsharing-Station.	Stadt Bochum				
K5.3	Feldsieper Str./Wanner Str.	Schaffung einer Carsharing-Station.	Stadt Bochum				
K5.4	Haldenstr. (Höhe Wegescheid)	Schaffung einer Carsharing-Station.	Stadt Bochum				
K5.5	Schmechtingstr. (zwischen Josephstr. und Hofsteder Str.)	Schaffung einer Carsharing-Station.	Stadt Bochum				
K5.6	Herner Str./Feldsieper Str.	Schaffung einer Carsharing-Station.	Stadt Bochum				
<b>K6</b>	<b>Mieterticket</b>						
K6.1	gesamter Stadtteil	Ein Mieterticket ist günstiger als eine normale Zeitfahrkarte für den ÖPNV. Die Eigenschaften der Tickets sind aber dieselben. Dieser Preisnachlass kann dazu führen, dass Pendelnde Personen vom Kfz- auf den ÖPNV umsteigen und so vielleicht das (zweit-)Auto abschaffen.	Stadt Bochum, BOGESTRA, Wohnungsbaugenossenschaften	K4-6, K8	In Verbindung mit dem Carsharing ist die Möglichkeit größer, das Kfz vollständig zu ersetzen.		
<b>K7</b>	<b>Nutzung von Einzelhandelsparkplätzen</b>						
K7.1	Dorstener Str./Overdyker Str. (Netto)	Nutzung der Einzelhandelsparkplätze (EDEKA, Netto, Penny, etc.) in den Abend- und Nachtstunden für Anwohner:innen.	Stadt Bochum. Einzelhändler		Absprache mit den Einzelhändlern nötig.		
K7.2	Zechenstr. (zwischen Dorstener Str. und Haldenstr.) (EDEKA)	Nutzung der Einzelhandelsparkplätze (EDEKA, Netto, Penny, etc.) in den Abend- und Nachtstunden für Anwohner:innen.	Stadt Bochum. Einzelhändler		Absprache mit den Einzelhändlern nötig.		
K7.3	Herner Str. (zwischen Em-scherstr. und Schmechtingstr.) (PENNY)	Nutzung der Einzelhandelsparkplätze (EDEKA, Netto, Penny, etc.) in den Abend- und Nachtstunden für Anwohner:innen.	Stadt Bochum. Einzelhändler		Absprache mit den Einzelhändlern nötig.		
<b>K8</b>	<b>Kontrolle von Falschparkenden</b>						
K8.1	gesamter Stadtteil	Aufgrund der aufgenommenen hohen Zahl von Falschparkenden ist eine erhöhte Parkraumkontrolle im gesamten Stadtteil durchzuführen. Sie ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen.	Stadt Bochum		Erhöhung der Verkehrssicherheit. Derzeit bestehen oft Sichtbehinderungen durch die Parkenden Kfz		

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
<b>ÖPNV</b>							
<b>Ö1 Qualitative Aufwertung und barrierefreier Umbau von Haltestellen</b>							
Ö1.1	Amtsstraße (H)	Prüfung der Einrichtung einer DFI	Stadt Bochum	Ö.3		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.2	Bodelschwinghplatz (H)	Prüfung der Einrichtung einer DFI	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.3	Anne-Frank-Str. (H)	Einrichtung von Sitzgelegenheiten, Prüfung der Einrichtung einer DFI, barrierefreie Ausgestaltung der Zuwegung	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.4	Hamme-Kirche (H)	Einrichtung einer DFI an der Straßenbahnhaltstelle	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.5	Gahlensche Str. (H)	Einrichtung von Sitzgelegenheiten + Überdachung, Prüfung der Einrichtung einer DFI, barrierefreie Ausgestaltung (inkl. Zuwegung) an allen Haltepositionen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.6	AutoArena (H)	Einrichtung von Sitzgelegenheiten + Überdachung, Prüfung der Einrichtung einer DFI, barrierefreie Ausgestaltung (inkl. Zuwegung) an allen Haltepositionen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.7	Robertstr. (H)	Prüfung der Einrichtung von Radabstellanlagen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.8	Hildegardstr (H)	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle (inkl. Zuwegung), Ergänzung eines taktilen Leitsystems; Prüfung der Einrichtung einer DFI sowie Radabstellanlagen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.9	Mühlenweg (H)	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle (inkl. Zuwegung), Ergänzung eines taktilen Leitsystems; Prüfung der Einrichtung einer DFI sowie Radabstellanlagen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.10	Feldsieper Str. (H)	Instandsetzung des Aufzugs; Ergänzung eines taktilen Leitsystems bei Zuwegung	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
Ö1.11	Bergbaumuseum (H)	Einrichtung taktilen Leitsystem, Prüfung der Einrichtung von Radabstellanlagen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>Ö2 Optimierung und Stärkung des ÖPNV-Angebots</b>							
Ö2.1	gesamter Stadtteil	Anpassung der Linienführung	Bogestra			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Baulastträger	Synergien	Anmerkungen	Kosten	Priorität
<b>Ö3</b>	<b>Einrichtung einer Mobilstation an der Haltestelle Hamme/Amtsstraße</b>						
Ö3.1	Amtsstraße (H)	Erweiterung zu Mobilstation inkl. Markierung und Stele	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>Querschnittsthemen</b>							
<b>Q1</b>	<b>Neugestaltung des Knotenpunktes Dorstener Straße/Feldsieper Straße</b>						
Q1.1	Feldsieper Straße/Dorstener Straße	Umgestaltung des gesamten Knotenpunktes zugunsten einer Mobilstation und einer besseren Aufenthaltsqualität im Quartier.	Stadt Bochum		Wegfall der Fläche im Kreuzungsbe- reich (heute Ge- brauchtwagen- händler)	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■
<b>Q2</b>	<b>Mobilitätsmanagement</b>						
Q2.1	gesamter Stadtteil	Ein Mix aus verschiedenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Hierzu zählen	Stadt Bochum			■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■

## 10.2 Dokumentation

Nachfolgend werden die Dokumentationen der Bürgerbeteiligungen aufgeführt. Diese beinhalten die Dokumentation von dem Online-Ideenmelder sowie die beiden Planungsspaziergängen. Alle Anregungen aus diesen Bürgerbeteiligungen wurden im Nachgang an die jeweiligen Termine vom Fachbüro aufbereitet und flossen als Anregungen und Ideen mit in die Bestandsaufnahme und Maßnahmenentwicklung mit ein.



# Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme

## Onlinebeteiligung Verkehrsideenmelder

## Einleitung

Im Rahmen der Erstellung des Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme wurde zwischen dem 21. Mai und dem 04. Juli 2021 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Diese dient der Mängel- und Chancenanalyse im Stadtteil.

Die Teilnahme fand über eine Online-Plattform statt, die unter [www.ideenmelder.net/bochum-hamme/](http://www.ideenmelder.net/bochum-hamme/) zu finden war. Ergänzend zur Onlinebeteiligung gab es im September Planungsspaziergänge. Bei diesen ging das Planungsbüro mit den Bürger:innen durch die Quartiere Speckschweiz und Hamme-Zentrum um die Konfliktpunkte und guten Lösungen direkt vor Ort mit den Bürger:innen diskutieren können. Im Anschluss an den zweiten Planungsspaziergang gab es nochmal die Möglichkeit, die Mängel vor Ort am Infostand zu verorten und die Anliegen direkt mit den Gutachern zu besprechen. Die Ergebnisse sind jeweils am Ende der Handlungsfelder festgehalten. Mit der Online-Beteiligung werden in der Regel viele junge Menschen erreicht, die erfahrungsgemäß weniger häufig öffentliche Veranstaltungen besuchen und dort in der Regel unterrepräsentiert sind. Mithilfe des Methoden-Mixes kann eine Vielzahl unterschiedlicher Zielgruppen einen Beitrag zum Planungsprozess leisten.

## Methode der Online-Beteiligung

Auf einer interaktiven Karte konnten in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr, Aufenthaltsqualität, Sicherheit sowie Sonstiges Beiträge erstellt werden. Die Teilnehmer:innen hatten die Möglichkeit die Beiträge mit Zustimmung und Ablehnung zu bewerten.

Das Fachbüro Planersocietät hat die Beiträge ausgewertet. Beiträge, die einem anderen Handlungsfeld besser zuzuordnen waren, wurden nachträglich vom Planungsbüro in das entsprechende Handlungsfeld verschoben. Doppelte Beiträge derselben Person an derselben Stelle wurden nur einmal aufgenommen, Bewertung wurden zusammengeführt. Der Inhalt der Einträge blieb unverändert. Diese Dokumentation fasst eine Vielzahl der Ideen und Anregungen aus der interaktiven Karte zusammen. Die Beiträge mit der höchsten Zustimmung aus jedem Handlungsfeld werden textlich erwähnt. Eine vollständige Liste aller Beiträge befindet sich als Tabelle im Anhang.

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung ergänzen die durch die Planersocietät durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und sind auch im weiteren Planungsprozess von Bedeutung. Alle Ideen und Kommentare stehen der Stadt Bochum zur Verfügung, sodass ggf. auf kleine Anliegen zeitnahe reagiert werden kann bzw. die zuständigen Stellen informiert werden können.

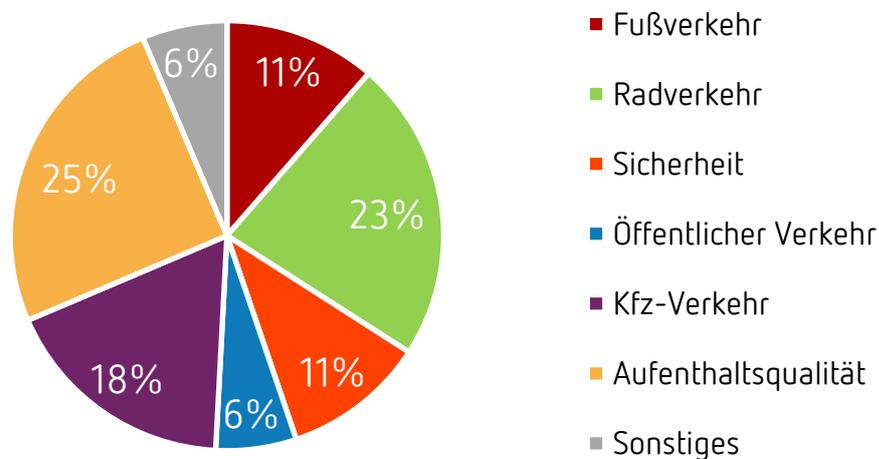
## Allgemeine Auswertung

Insgesamt sind 299 Beiträge in die interaktive Karte eingetragen worden. 50 Kommentare wurden im Vorfeld aus dem Online-Beteiligungen zum integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Hamme, sowie dem StadtRaumMonitor entnommen und in die Karte eingepflegt, um ebenfalls ein Meinungsbild aufzunehmen (202 Reaktionen) und diese Ideen zum Thema Mobilität im weiteren Verlauf mit zu Berücksichtigen. Insgesamt haben die Teilnehmer:innen 815-mal in Form von Zustimmung (Likes) und Ablehnung (Dislikes) reagiert. Dabei wurde 781-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 34-mal abgelehnt (Dislikes). 27 % aller „Likes“ sind dem Handlungsfeld Radverkehr zuzuordnen und 21 % dem Handlungsfeld Aufenthaltsqualität. 58% aller „Dislikes“ sind dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr zuzuschreiben. Die höchste Zustimmung hat es für einen Beitrag mit 16 „Likes“ gegeben. Hierbei geht es um die Errichtung eines Grünpfeils für Radfahrende an der

Kreuzung Westhoffstr.\* Herner Str. Die meiste Ablehnung hat ein Eintrag mit 11 „Dislikes“ zum Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ erfahren. Hier werden unzureichende Parkplätze in der Feldsieper Straße (Höhe Haus Nummer 20) bemängelt.

Die prozentuale Verteilung der Beiträge nach den genannten Handlungsfeldern ist in Abbildung 73 dargestellt. Mit 25 % der Beiträge stellt das Handlungsfeld Aufenthaltsqualität den größten Anteil, gefolgt von 23 % zum Radverkehr. Im Handlungsfeld Kfz-Verkehr wurden 18 % der Beiträge gemacht. Danach folgen gleichauf die Handlungsfelder Sicherheit und Fußverkehr mit je 11 %. Die wenigsten Beiträge sind den Handlungsfelder Öffentlicher Verkehr und Sonstiges mit je 6 % zuzuordnen.

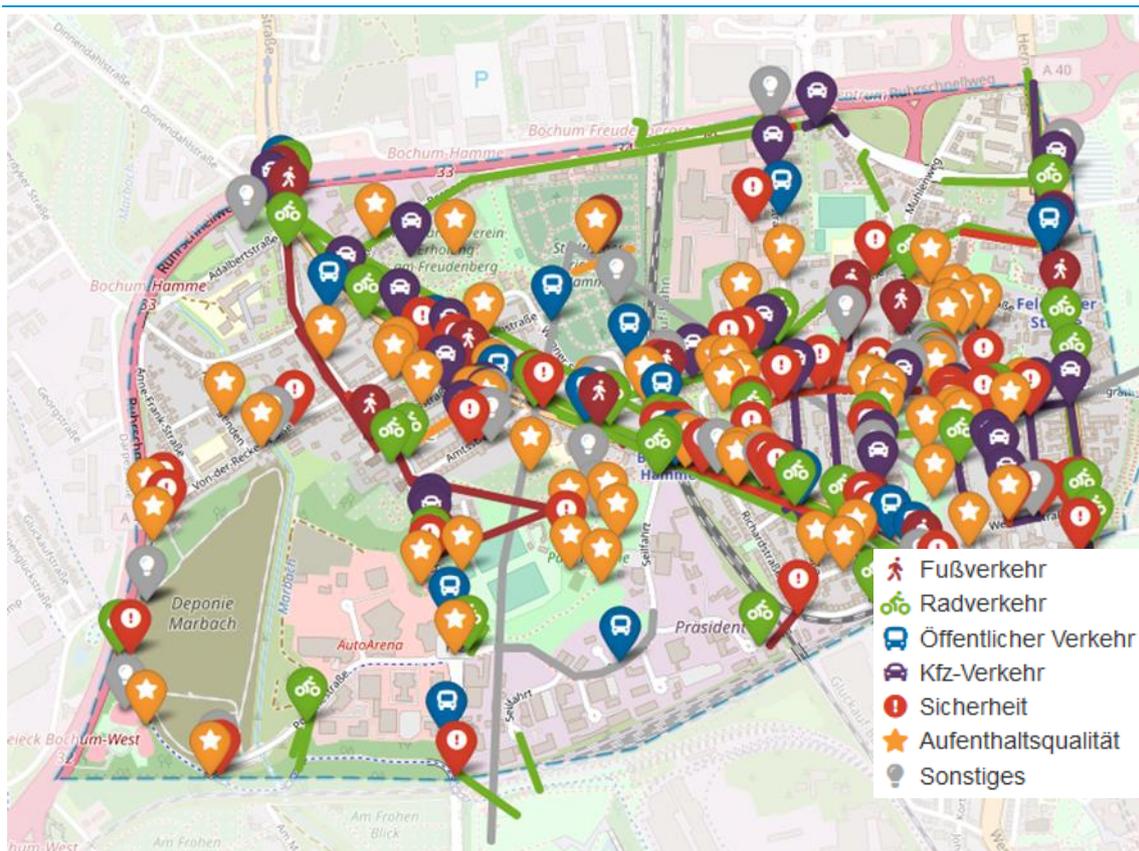
Abbildung 73: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Themen



Quelle: Eigene Darstellung

Wie in Abbildung 74 zu sehen ist, sind nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet Beiträge verortet. Viele Beiträge sind auf die Hauptstraßen bezogen. So ist zu erkennen, dass in der Dorstener Straße, Herner Straße und Gahlenscher Straße, sowie die Feldsieper Straße und deren Umfeld deutlich mehr Beiträge gemacht wurden, als im sonstigen Stadtgebiet. Vereinzelt treten aber im restlichen Stadtteil weitere Beiträge auf, so sind auch mehrere Beiträge dem Park Hamme zuzuordnen.

Abbildung 74: Gesamtübersicht des Ideenmelders



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Nachfolgend sind die einzelnen Kategorien

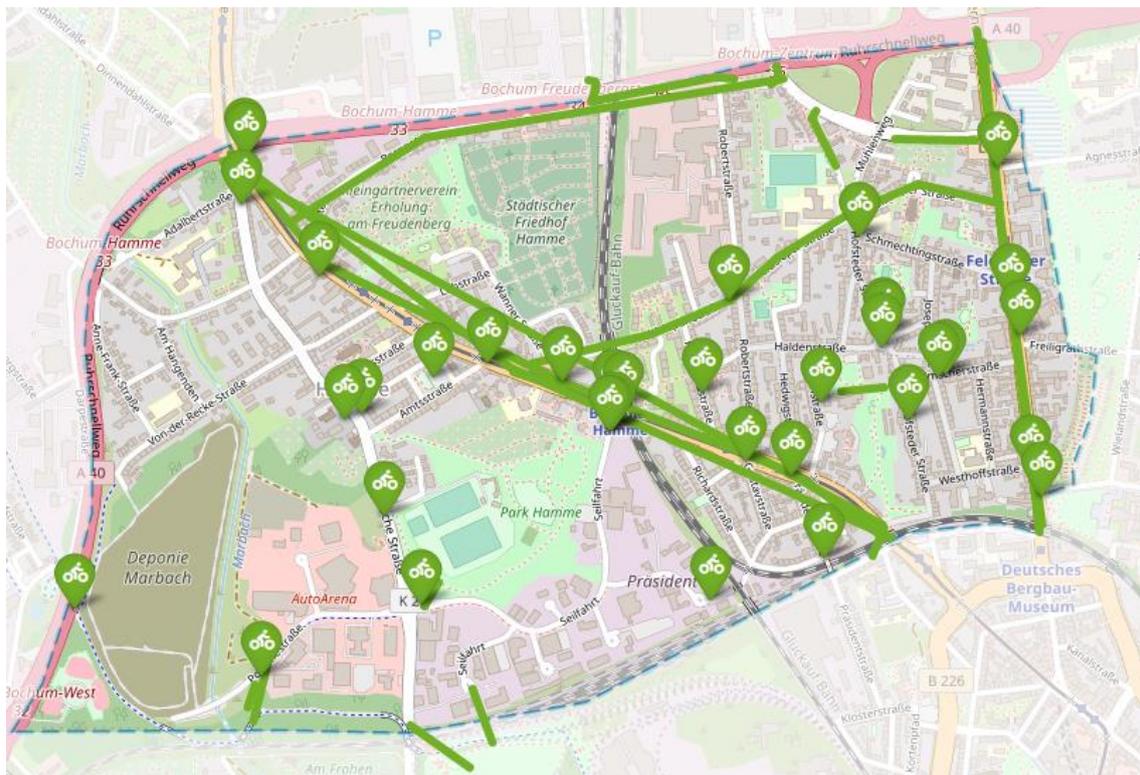
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Kfz-Verkehr
- Sicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Sonstiges

in einer Einzelauswertung zusammengefasst. Die Kommentare wurden wörtlich übernommen und nicht hinsichtlich Rechtschreibfehler bereinigt.

## Radverkehr

Im Handlungsfeld Radverkehr wurden 68 Kommentare gemacht. Die Teilnehmer:innen haben 331-mal in Form von Zustimmung und Ablehnung reagiert. Dabei wurde 318-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 13-mal abgelehnt (Dislikes). Die Kommentare zum Radverkehr beziehen sich vermehrt auf die Hauptverkehrsstraßen. Die Fahrradachsen *Herner Straße* und *Gahlensche Straße* (beide sind Nord-Süd Verbindungen), *Feldsieper Straße* (Ost-West Verbindung) und *Dorstener Straße* (Achse in die Innenstadt) haben die meisten Einträge zu verzeichnen. Aber auch fehlende Verbindungen in den Wohn- und Gewerbegebieten sind eingezeichnet worden.

Abbildung 75: Verortung der Ideen zum Radverkehr



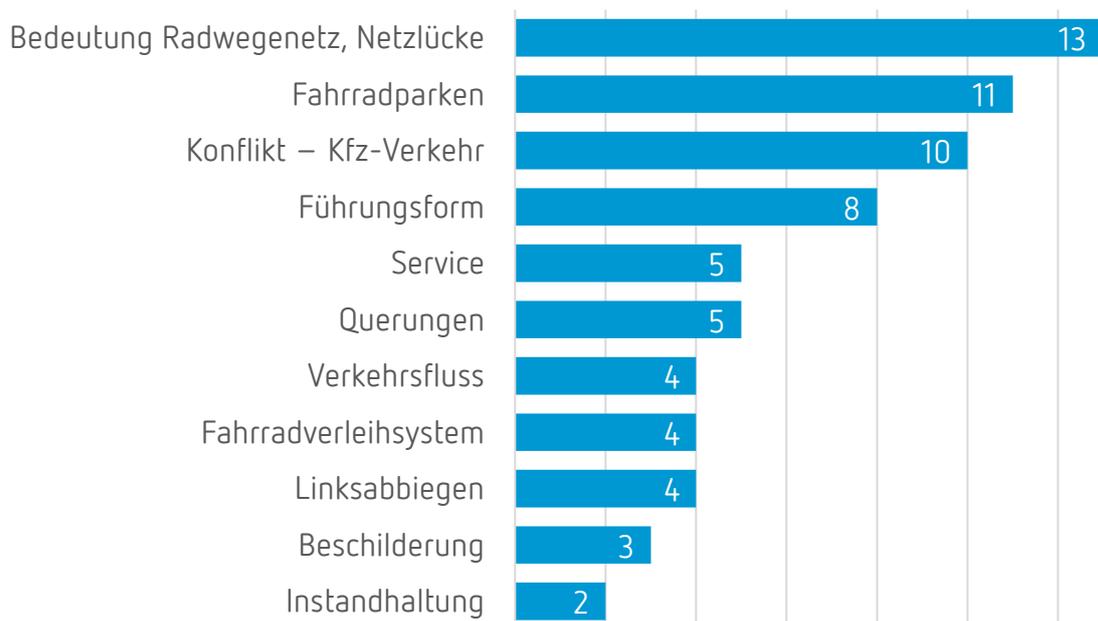
Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Die eingegangenen Ideen zum Thema Radverkehr befassen sich wie in Abbildung 75 dargestellt insbesondere mit den Themen „Bedeutung Radwegenetz, Netzlücke“, „Fahrradparken“, „Führungsform“ und „Konflikt – Kfz-Verkehr“. Es werden häufig zu enge oder umständliche Verkehrssituationen beschrieben. Mehrere Beiträge befassen sich mit dem durchgängig fehlenden Sicherheitstrennstreifen auf der *Dorstener Straße*. Der geringe Abstand zu den parkenden Pkw wird von den Teilnehmer:innen als zu gering und gefährlich wahrgenommen. Hier wird vor allem auf die fehlenden Sicherheitstrennstreifen in weiten Teilen der *Dorstener Straße* (Mehrfachnennung) und in Teilstücken der *Herner Straße* hingewiesen. Zusätzlich dazu wird der Verkehrsfluss bemängelt sowie ebenso der Ausbau vom Fahrradverleihsystem vorgeschlagen. Der Beitrag mit den meisten Reaktionen ist „Ein Grünpfeil für Radfahrende Rechtsabbieger wäre an dieser Ampel wünschenswert.“ (16 Likes). Dieser Beitrag bezieht sich auf die Kreuzung *Westhoffstraße* und *Herner Straße*. Aus der Kategorie *Konflikt – Kfz-Verkehr* ist der Beitrag zur schlechten Abgrenzung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr auf der *Straße Seilfahrt* derjenige, welcher am meisten

Reaktionen erhält (12 Likes). Die Idee, die Feldsieper Straße zur Fahrradstraße zu machen, trifft vorwiegend auf Zustimmung (11 Likes, 1 Dislike). Aus der Kategorie *Fahrradparken* ist der Beitrag mit den meisten Reaktionen eine Forderung nach mehr Fahrradparkmöglichkeiten im gesamten Stadtteil (11 Likes). Als Beispielhafte Verortung wurde die Hofsteder Straße auf der Höhe von Hausnummer 40 verortet. Auch beim Theater der Gezeiten, in der Emscherstraße und am Amtspfad werden mehr Fahrradabstellanlagen gewünscht. Anforderungen an diese sind eine Möglichkeit zum Abschließen, eine Überdachung und Beleuchtung. Auch abschließbare Abstellmöglichkeiten werden von den Teilnehmer:innen gefordert.

Es wurde am Infostand der Wunsch geäußert, an der Kreuzung Amtsstraße/Dorstener Straße einen Grünpfeil für Radfahrende einzurichten. Diese Lösung sollte an allen Einmündungen der Dorstener und Herner Straße im Untersuchungsgebiet geprüft und wenn möglich eingeführt werden. Die Anforderung der Lichtsignalanlage (Ampel) von der Dorstener Straße aus der Innenstadt kommend in die Amtsstraße wird vermutlich nicht durch Fahrräder ausgelöst. Hier haben die betroffenen berichtet, dass sie teilweise über vier Minuten warten müssen, bevor die eine Freigabe bekommen. Des Weiteren wurde angemerkt, dass die Schaffung eines neuen Radwegs entlang der Bahntrasse bis zum „Hannibal“ und eine flächendeckende Einrichtung von Radabstellanlagen angestrebt werden sollten.

Abbildung 76: Kategorien im Radverkehr nach Nennungshäufigkeit

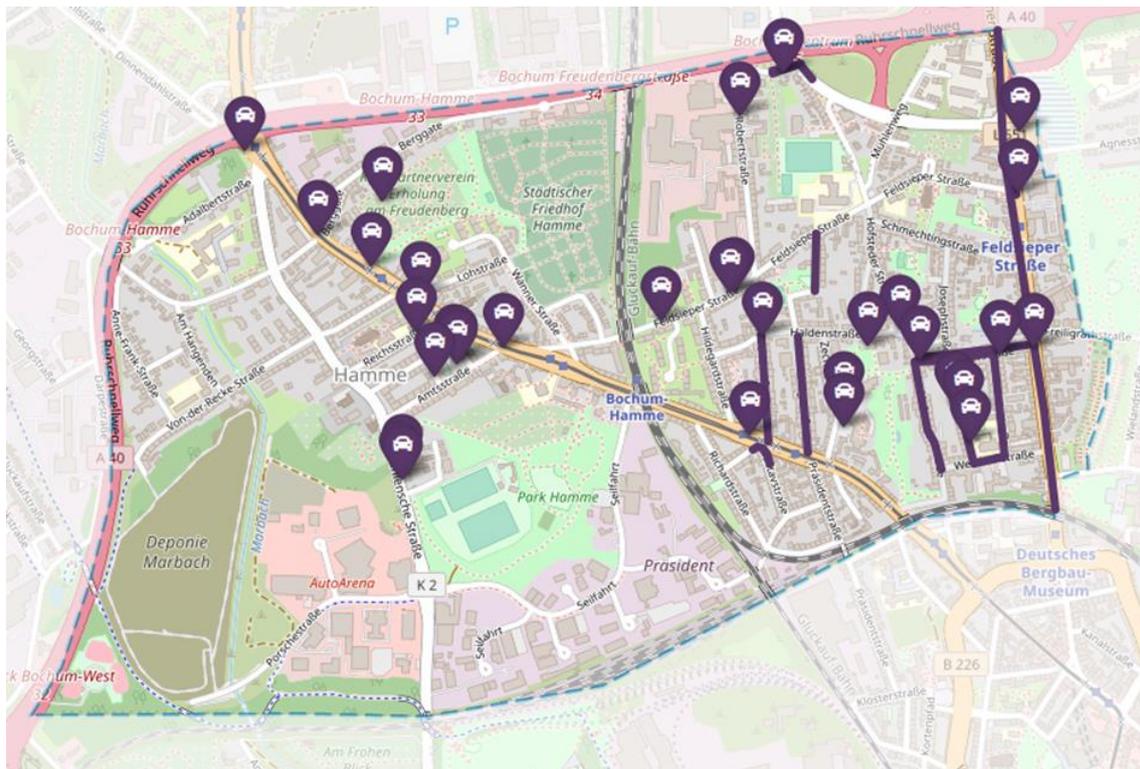


Quelle: Eigene Darstellung

## Kfz-Verkehr

Im Handlungsfeld Radverkehr wurden 53 Kommentare gemacht. Die Teilnehmer:innen haben 278-mal in Form von Zustimmung und Ablehnung reagiert. Dabei wurde 194-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 84-mal abgelehnt (Dislikes). Wie Abbildung 77 zeigt sind die Meldungen vor allem an der Dorstener und Herner Straße und in der Speckschweiz, sowie rund um den Amtsplatz verortet.

Abbildung 77: Verortung der Ideen zum Kfz-Verkehr



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Wie Abbildung 78 zeigt, wurden die meisten Beiträge im Handlungsfeld Kfz-Verkehr insbesondere in der Kategorie *ruhender Verkehr* gemacht. Darunter fallen die vielen unerwünschten Falschparker im Gebiet, aber auch der Wunsch nach mehr Parkmöglichkeiten. Darüber hinaus gibt es mehrere Anmerkungen zur Kategorie *Geschwindigkeit*, *Verkehrsfluss* und zur *Führungsform*. Zu den Kategorien *Markierung*, *Beschilderung*, und *Ausbau der Infrastruktur* gibt es vereinzelte Meldungen.

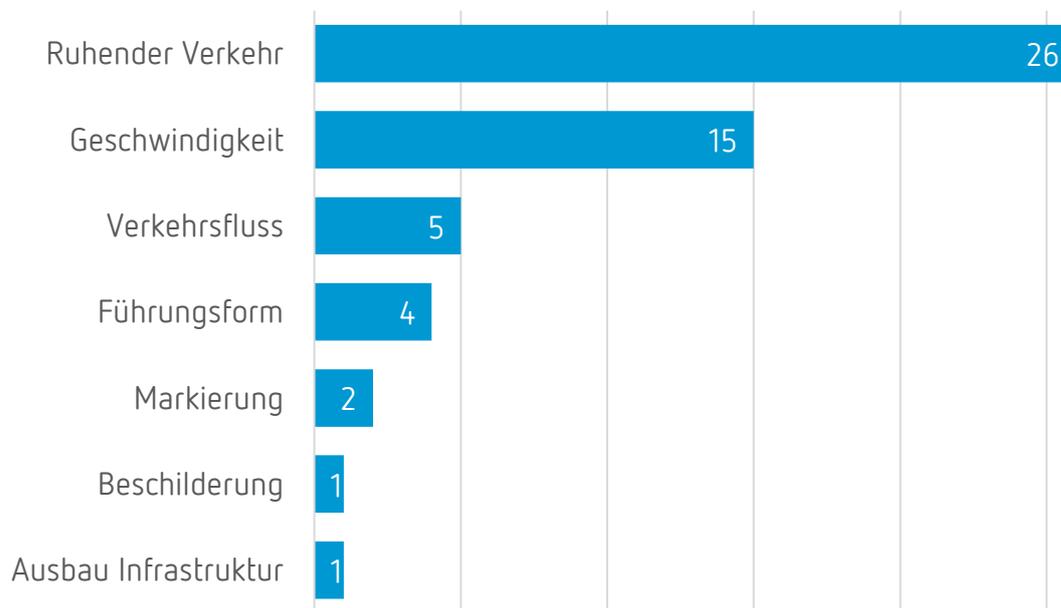
In der Kategorie *Geschwindigkeit* wurde auf viele Beiträge reagiert. Der Beitrag mit den meisten Reaktionen fordert eine bauliche Geschwindigkeitseinschränkung in der Hildegardstraße zum Beispiel durch Temposchwellen (14 Likes). Geschwindigkeitskontrollen an der Feldsieper Straße werden in einem anderen Beitrag gefordert (11 Likes, 1 Dislike). Laut einem weiteren Beitrag (10 Likes) wird in der Haldenstraße zu schnell gefahren. Da sich in dieser Straße ein Kindergarten befindet werden Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei gefordert.

In der Kategorie *ruhender Verkehr* wurde ebenfalls oft auf die Beiträge reagiert. Hier fällt vor allem auf, dass der Beitrag, welcher in der Feldsieper Straße zu wenige Parkplätze beschreibt, sehr viel

Ablehnung erhält (11 Dislikes). Ein ähnlicher Beitrag zur Zechenstraße wird eher als zutreffend bewertet (8 Likes, 2 Dislikes).

Auf der Dorstener Str. von Hannibal bis zur Stadt soll laut einem Beitrag eine funktionierende grüne Welle eingeführt werden, um die Emissionen des zähfließenden Verkehrs beim ständigen Anfahren und Bremsen herabzusetzen. Auf Diesen Beitrag aus der Kategorie *Verkehrsfluss* wurde stark reagiert (4 Likes, 6 Dislikes), wobei sich die Bürger:innen nicht einig sind, ob ihm zuzustimmen sei oder nicht. Am Infostand wurde angeregt, dass die Anwohnenden beim Beladen der Altpapier- und Glascontainer den Gehweg bzw. Schutzstreifen zuparken. Hier wurde eine Aufstellfläche für Pkw vorgeschlagen, sodass die Möglichkeit besteht, ohne Behinderung anderer Personen Altglas und Altpapier fachgerecht zu entsorgen.

Abbildung 78: Kategorien im Kfz-Verkehr nach Nennungshäufigkeit



Quelle: Eigene Darstellung

## Bus & Bahn

Im Handlungsfeld Bus & Bahn wurden 18 Kommentare gemacht. Die Teilnehmer:innen haben 92-mal in Form von Zustimmung und Ablehnung reagiert. Dabei wurde 81-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 11-mal widersprochen (Dislikes). Wie Abbildung 79 zeigt sind die Meldungen vor allem an der Dorstener Straße verortet.

Abbildung 79: Verortung der Ideen zu Öffentlicher Verkehr



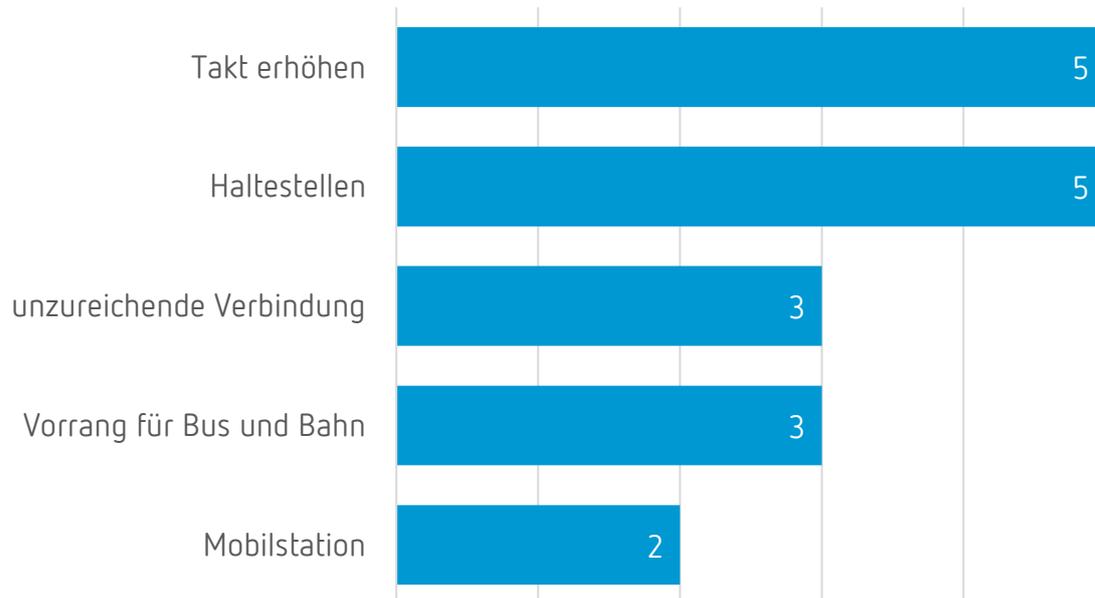
Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Die eingegangenen Ideen zum Thema Bus & Bahn betreffen, wie Abbildung 80: Kategorien im Handlungsfeld Bus & Bahn nach Nennungshäufigkeit

darstellt, vordergründig das Thema der fehlenden oder *unzureichenden Verbindungen* in andere Stadtteile oder Städte. So werden die Gahlensche Straße, Robertstraße und die Straße Seilfahrt als unzureichende Verbindung eingestuft, an der Dorstener Straße wird eine Takterhöhung vorgeschlagen. Der Beitrag mit dem meisten Zuspruch (13 Likes) bezieht sich auf eine Direktverbindung nach Wattenscheid. Es wird eine Verlängerung der Linie 363 von Wattenscheid bis Hamme im 30-Minuten-Takt vorgeschlagen. Es wird auch häufig eine Fahrtwegänderung vorgeschlagen, um Haltestellen in einem besseren Takt anzubinden (368 über West- und Nordring statt Brückstraße, Parallelbetrieb mit Straßenbahn). Auch die Erhöhung des Taktes wird vorgeschlagen, ebenso sollten die Haltestellen Barrierefrei und mit Sitzgelegenheit und Überdachung ausgebaut werden.

Am Infostand wurde angemerkt, dass die Straßenbahnhaltestelle *Amtsstraße* einen guten Ort für eine Mobilstation darstellt. Hier sollten die Verkehrsträger miteinander verknüpft werden. Des Weiteren wurde eine Verlängerung der vorhandenen Busverbindung aus der Innenstadt von der Haltestelle *Hamme-Kirche* bis nach Wattenscheid vorgeschlagen.

Abbildung 80: Kategorien im Handlungsfeld Bus & Bahn nach Nennungshäufigkeit

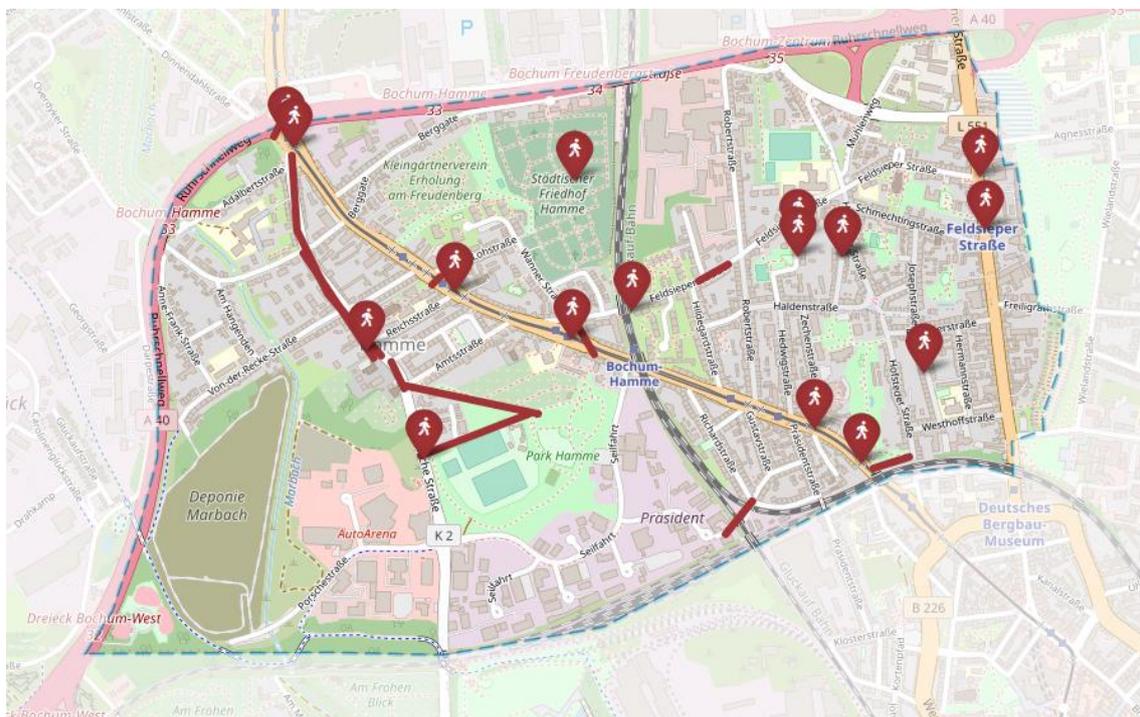


Quelle: Eigene Darstellung

### Fußverkehr

Im Handlungsfeld Fußverkehr gab es 120 Reaktionen auf 34 Ideen. Dabei wurde 113-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 7-mal abgelehnt (Dislikes). Wie Abbildung 81 zeigt, sind viele Beiträge auf

Abbildung 81: Verortung der Ideen zum Fußverkehr



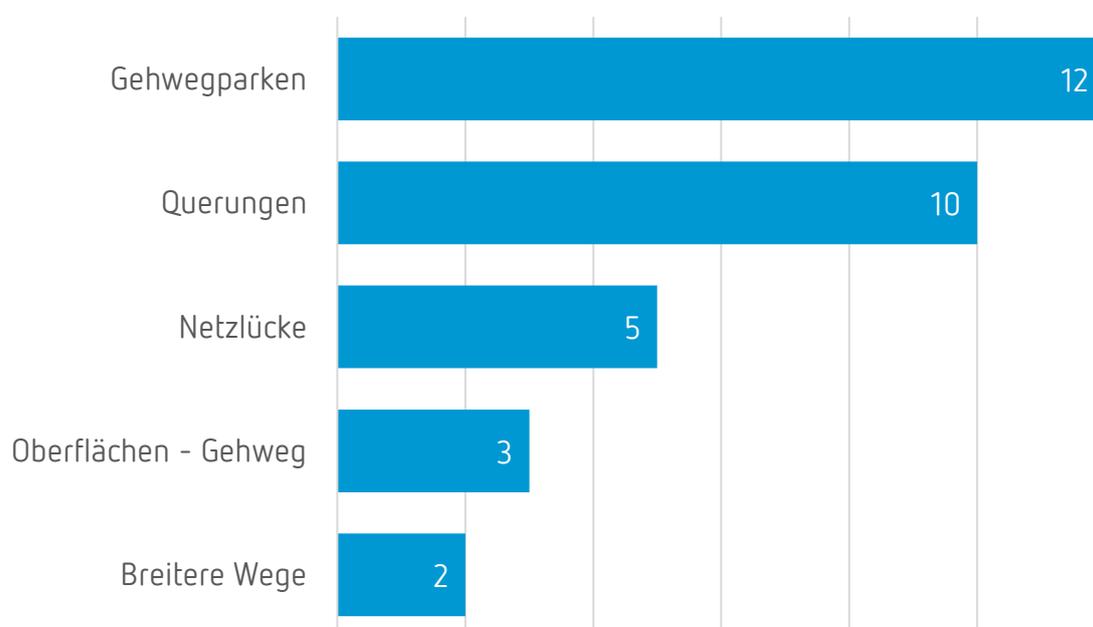
Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

der Gahlenschen Straße, sowie der Dorstener Straße verortet. Auch zu Wohngebieten wie die Josephstraße, Hedwigstraße oder die Straße Wegescheid wurden Ideen geäußert.

Die meisten Beiträge wurden, wie zeigt in der Kategorie Gehwegparken gemacht. Hier wurden Beiträge zusammengefasst, welche sich über das Bordsteinparken (Gahlensche Str.) und das illegale Parken auf Gehwegen beschwerten (bspw. Wegescheid, Hedwigstraße, Josephstraße und Hofsteder Straße). In der Kategorie Querungen wurden die Beiträge zusammengefasst, welche sich mit der Situation an Querungsanlagen für Zufußgehende beschäftigen. Dabei wurde meist Kritik geäußert, dass die Querungen an Lichtsignalanlagen, Mittelinseln und Fußgängerüberwegen unzureichend sind. An Lichtsignalanlagen (LSA) sind die Wartezeiten oft zu lang (bspw. Feldieper Str./Herner Str.) und teilweise kommt man nur über die Hälfte der Fahrbahn und muss auf der Mittelinsel warten (bspw. An den Straßenbahnhaltstellen Amtsstraße (11 Likes) und Hamme Kirche (5 Likes)). In der Kategorie Netzlücke wurde auf unzureichende Verbindungen hingewiesen. Diese sind beispielsweise die Zugänge zum Park Hamme über die Gahlensche Straße (auch der Schleichweg an der Ecke zur Amtsstraße) und die Verbindung der Straße Seilfahrt zur Sophienstraße (mit Schranke, Oberfläche nicht befestigt). Die schlechten Oberflächen (bspw. Gahlensche Str.) wurden ebenso bemängelt, wie die Gehwegbreiten (Feldsieper Str. bei der Unterführung).

Am Infostand wurde angemerkt, dass Zufußgehende automatisch eine Grünphase an Lichtsignalanlagen (Ampeln) bekommen sollten und nicht erst eine Grünphase anfordern sollten. Beispiele sind hier die Kreuzung Von-der-Recke-Straße/Gahlensche Straße oder Overdyker Straße/Dorstener Straße. Es wurde auch angesprochen, dass die Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet zu schmal sind (z. B. Wanner Straße und Hedwigstraße). Auch fehlende Querungsmöglichkeiten unter der Bundesautobahn 40 im Norden des Untersuchungsgebiet wurden bemängelt.

Abbildung 82: Kategorien im Fußverkehr nach Nennungshäufigkeit

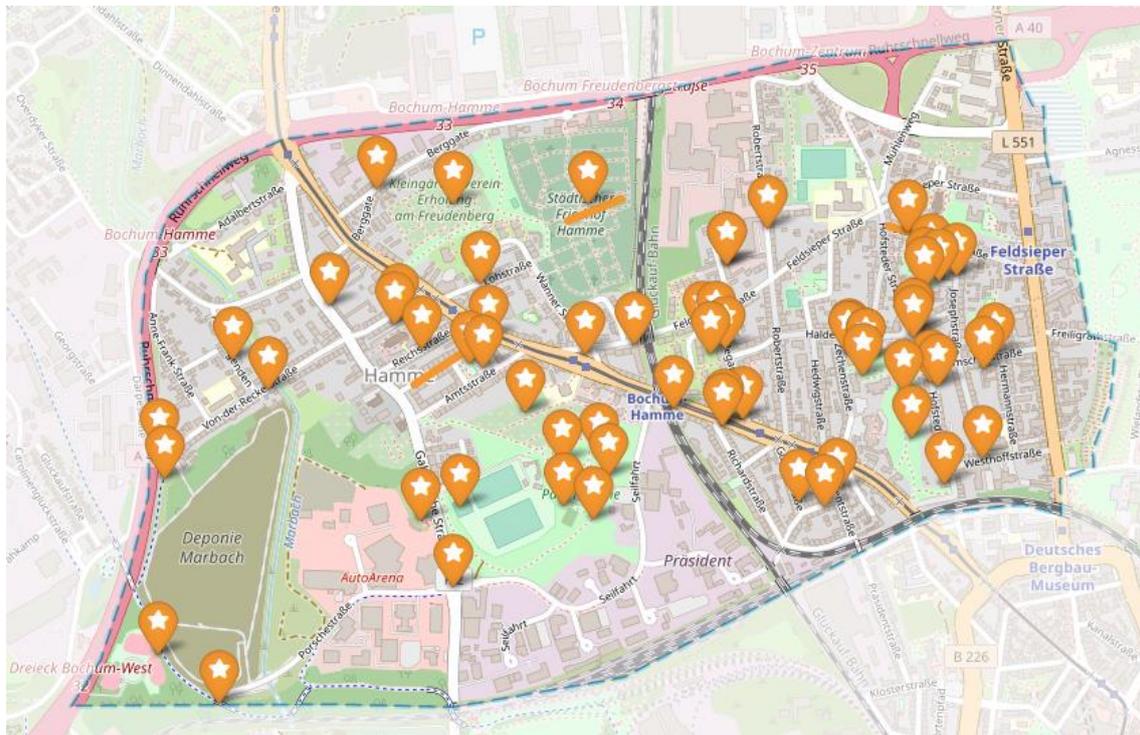


Quelle: Eigene Darstellung

## Aufenthaltsqualität

Im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität wurden 75 Kommentare gemacht. Die Teilnehmer:innen reagierte darauf 283-mal. Dabei wurde 263-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 20-mal widersprochen (Dislikes). Die Beiträge sind vor allem abseits der Hauptstraßen verortet, wie auf Abbildung 83 zu sehen ist. Dabei ist auffällig, dass die Ideen den Stadtteil fast vollständig abdecken.

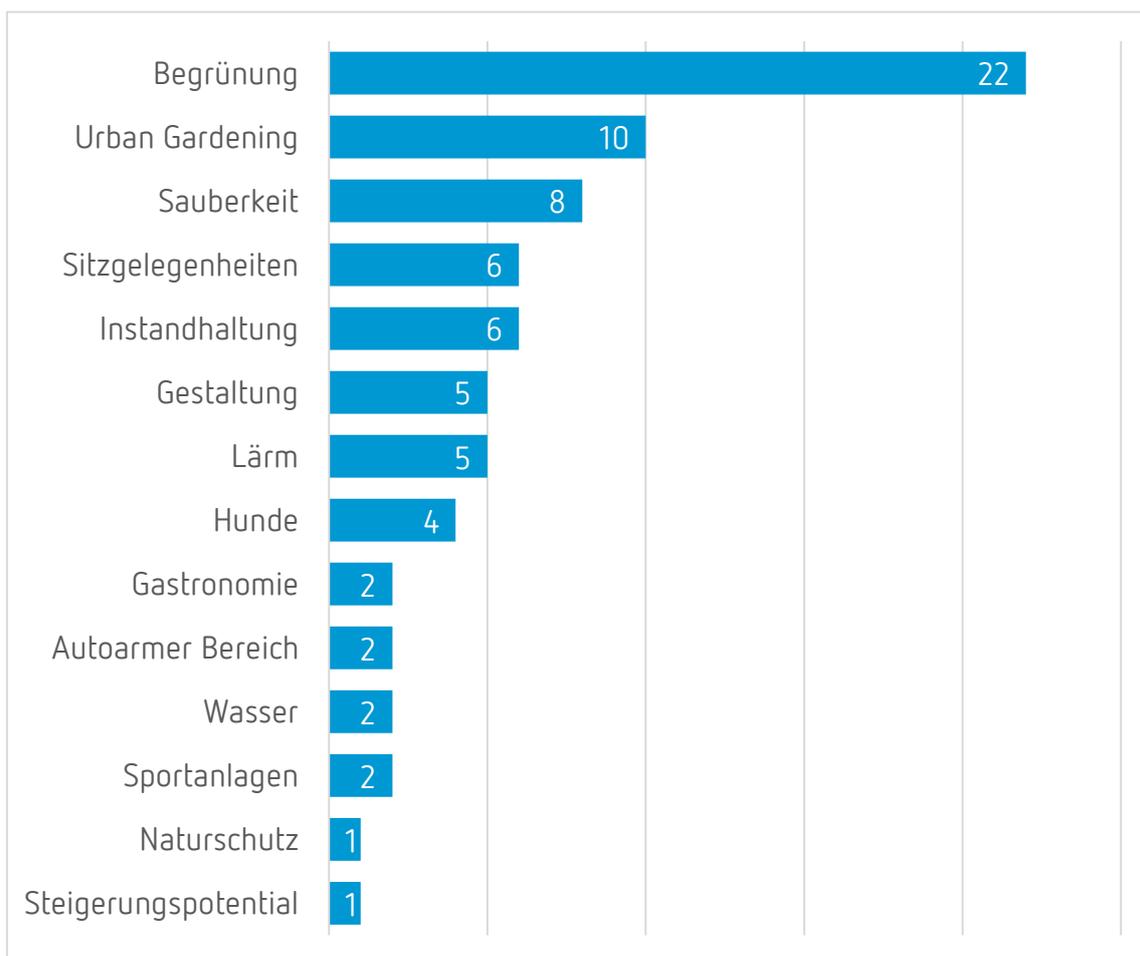
Abbildung 83: Verortung der Ideen zur Aufenthaltsqualität



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Die eingegangenen Ideen zum Thema Aufenthaltsqualität betreffen, wie in Abbildung 84 dargestellt, vordergründig die Kategorien der Straßenbegrünung (auch am Infostand genannt) und des Urban Gardening. Die Straßenbegrünung soll besonders Aufenthaltsqualität und Kühlung verschaffen. Hier sind sowohl mehr Bäume (Berggate, Robertstraße), als auch mehr Grünflächen gefordert. Bei der Kategorie Urban Gardening (Irmgardstr., Hildegardstr.) geht es vor allem darum, dass die Teilnehmer:innen gerne im öffentlichen Raum die Möglichkeit zum Gärtnern haben möchten. Hier sollen vorwiegend in Hochbeeten Nutzpflanzen und Blumen angepflanzt werden und von der Bevölkerung gepflegt werden. Die Schaffung neuer Sitzgelegenheiten und Freizeitangebote, wie z.B. Sportgeräte und -flächen (Park Hamme), wünschen sich ebenfalls einige Teilnehmer:innen. In der Kategorie Sauberkeit werden auf der einen Seite mehr oder größere Mülleimer im öffentlichen Raum gefordert und zum anderen wird auf Stellen hingewiesen wo durch Müll und Sperrmüll (Von-der-Recke-Straße) oder Graffiti (Bahnhof Hamme) die Infrastruktur verunstaltet wird. Auch Wasser soll laut den Teilnehmer:innen im Stadtteil in Form von Springbrunnen oder der Freilegung eines Baches erfolgen. Das Thema Hunde wird gegensätzlich diskutiert. Auf der einen Seite sollen neue Flächen für Hunde geschaffen und Hundeverbote aufgehoben werden, auf der anderen Seite soll das Hundeverbot stärker kontrolliert werden (Bereich Spielplatz Schmechtingstraße).

Abbildung 84: Kategorien im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität nach Nennungshäufigkeit

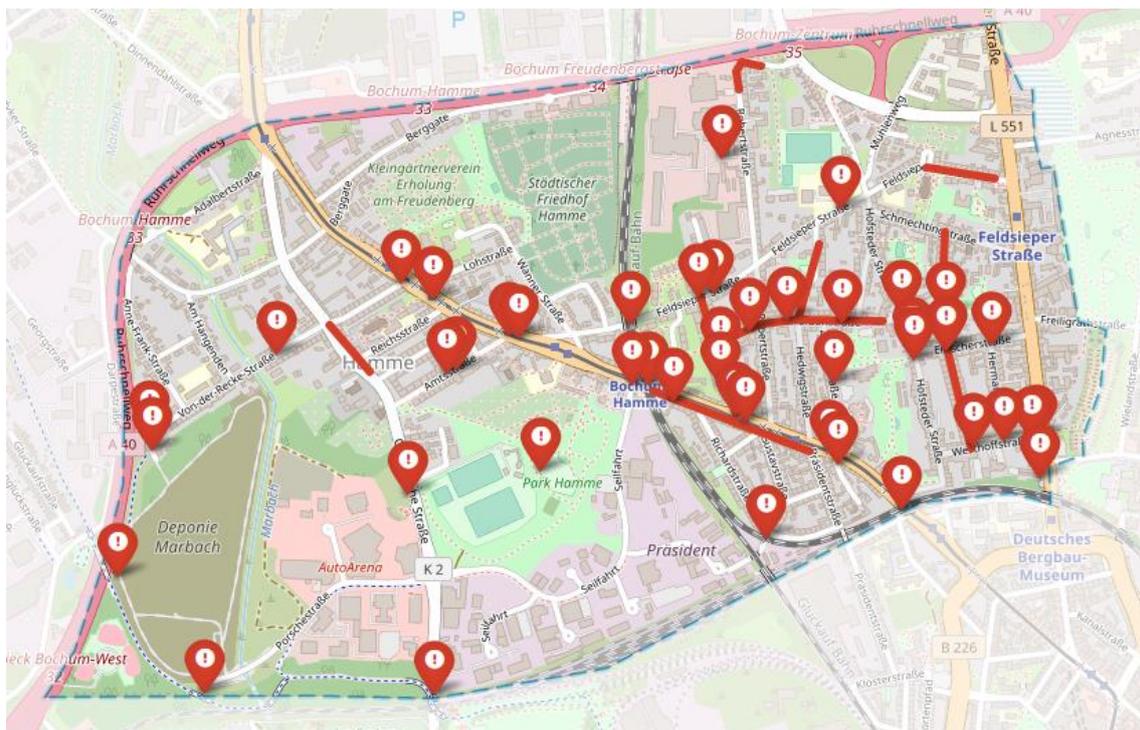


Quelle: Eigene Darstellung

## Sicherheit

Im Handlungsfeld Sicherheit haben die Teilnehmer:innen 32 Ideen eingebracht. Sie reagierten 144-mal auf die Ideen, wobei 136-mal Beiträgen zugestimmt (Likes) und 8-mal widersprochen (Dislikes) wurde. Die Beiträge sind, wie in Abbildung 85 zu sehen ist, vor allem den Hauptstraßen und der Speckschweiz zugeordnet. Auffällig ist, dass rund um die Deponie ebenfalls einige Beiträge angeordnet sind.

Abbildung 85: Verortung der Ideen zur Sicherheit



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Die eingegangenen Ideen zum Thema Sicherheit befassen sich wie in Abbildung 86 dargestellt insbesondere der Kategorie Verkehrssicherheit an Knotenpunkten. Hier sind vor allem Sichtbeziehungen genannt worden, welche an einigen Knotenpunkten derzeit nicht, oder nur eingeschränkt vorhanden sind. Als Maßnahme wird zum Beispiel ein Spiegel vorgeschlagen (Erzbahntrasse), um die Sichtbeziehungen herzustellen. In einigen Fällen werden die Knotenpunkte aber auch zugeparkt (Westhoffstr., Emscher Str.), sodass dadurch die Sichtbeziehungen fehlen. Hier werden vor allem bessere Kontrollen und bauliche Hindernisse angesprochen, um das Parken in Kreuzungsbereichen zu verhindern. Auch die Beleuchtung wurde häufig angesprochen. In Bereichen von Unterführungen (bspw. Dorstener Str. oder Feldsieper Str.) ist die Beleuchtung mangelhaft und die Wege wirken unsicher. Auch die Querungen weisen laut den Teilnehmer:innen Sicherheitsdefizite aus. So wird ein Fußgängerüberweg vorgeschlagen, um die Querung gerade für Schulkinder zu ermöglichen (Feldsieper Str. 26) und es wird bemängelt, dass die LSA an der Dorstener Str. (Höhe Haus Nummer 137) oft aus ist. Delikte finden laut den Teilnehmer:innen im Bereich der Erzbahntrasse statt (illegale Techno-Partys, illegal abgeladener Müll, etc.) Des Weiteren wird auf die Schulwegsicherheit, Oberflächenmängel, Sicherheitsdefizite in der Führungsform und weitere Punkte eingegangen. Auch ein Angstraum wird benannt (nördliches Gewerbegebiet).

Abbildung 86: Kategorien im Handlungsfeld Sicherheit nach Nennungshäufigkeit

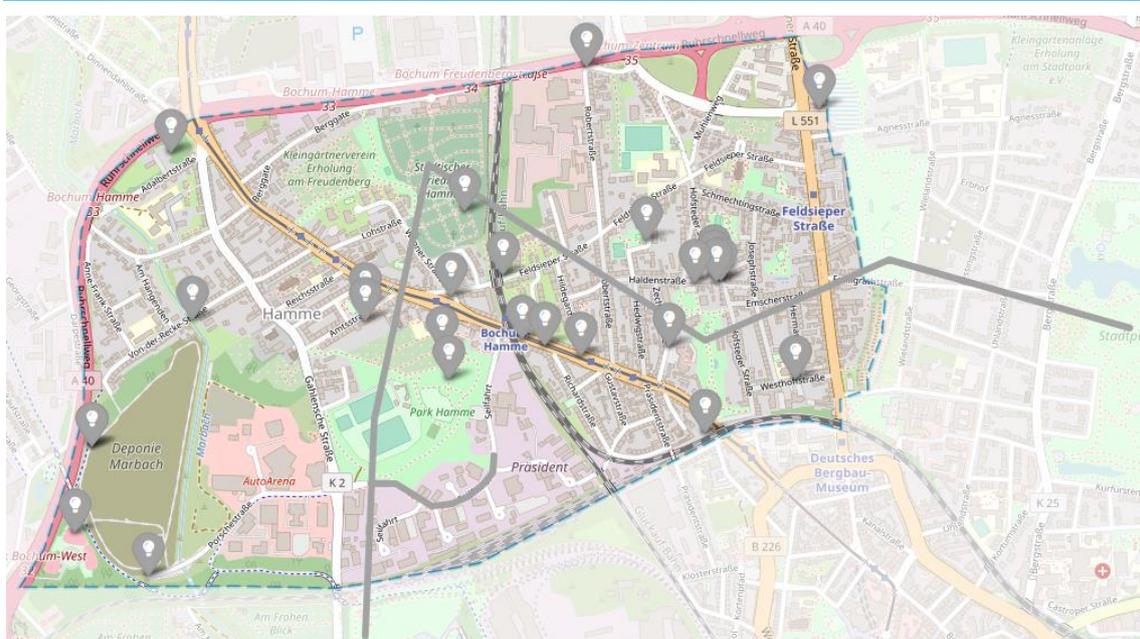


Quelle: Eigene Darstellung

## Sonstiges

Im Handlungsfeld Sonstiges haben die Teilnehmer:innen 47-mal auf die 19 Beiträge reagiert. Die Beiträge sind vor allem am Bürgerplatz und der Dorstener Straße verortet. Hier wurden Beiträge gemacht, welche den anderen sechs Handlungsfeldern nicht zugeordnet werden konnten. Auch fallen hier mehrere Beiträge drunter, welche sich auf das gesamte Stadtteilgebiet beziehen, oder allgemeine Aussagen beinhalten.

Abbildung 87: Verortung der Ideen zum Themenfeld Sonstiges

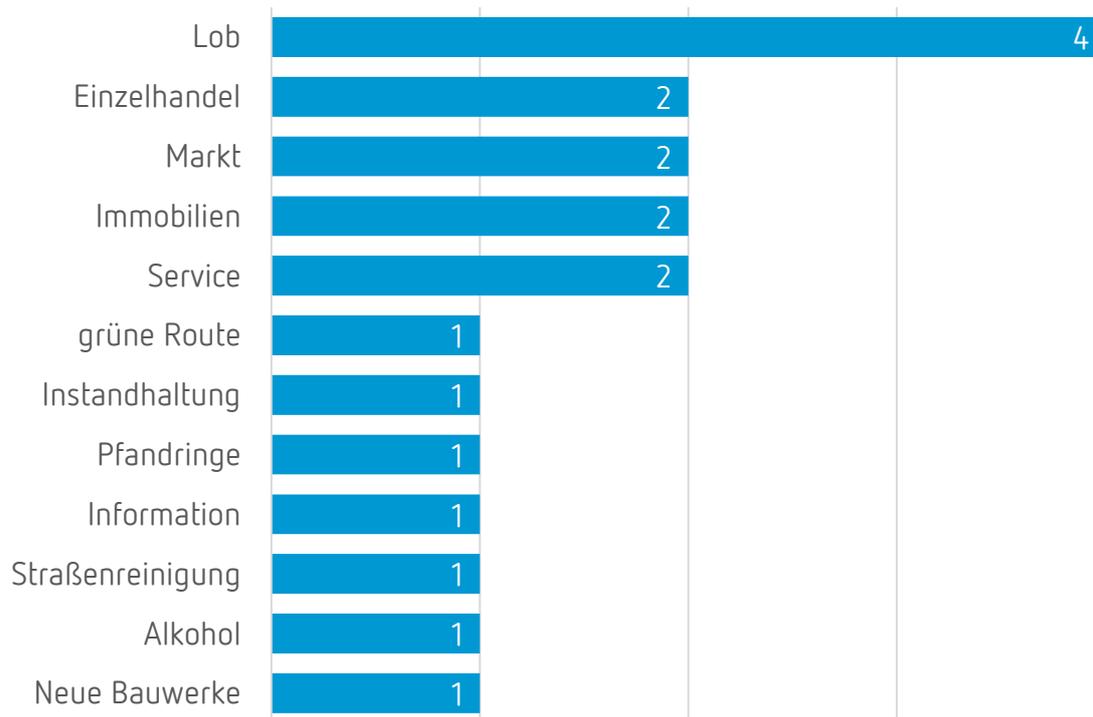


Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende | Duplox

Die größte Kategorie bildet generelles Lob für einzelne Maßnahmen. Hier wird sich für den Bücherschrank auf dem Bürgerplatz bedankt, der Surweg als generell gelungen angesehen (aus verkehrlicher Sicht), die liebevolle Pflege der Grünflächen des Geländes von Dr. Wash bedankt und im Kleingartenverein Erholung am Freudenberg wird die Konzertmuschel gelobt und angeregt, diese besser auszulasten und hier mehr Angebote, vor allem Konzerte zu schaffen. Des Weiteren wird sich gewünscht, dass ein Markt am Bürger- oder Amtsplatz eingeführt wird. Dieser könnte als klassischer Markt funktionieren, oder als Feierabendmarkt ab 16 Uhr einen neuen Anreiz schaffen. Weitere Anregungen sind eine Installation von Pfandringen an allen Mülleimern, eine bessere Straßenreinigung (Erzbahntrasse) oder die Einführung einer grünen Route rund um Hamme.

Am Infostand wurde bemängelt, dass die Verkehrsführung aller Verkehrsträger am Bodelschwinghplatz (A40/Dorstener Straße) überplant werden sollte. Es wurde angemerkt, dass sich Radfahrende und Zufußgehende nicht sicher fühlen, aber auch beim motorisierten Verkehr ist die Verkehrsführung nicht intuitiv gestaltet, sodass diese oft kurzfristig die Spuren wechseln oder drehen.

Abbildung 88: Kategorien im Handlungsfeld Sonstiges nach Nennungshäufigkeit



Quelle: Eigene Darstellung

## Eingegangene Beiträge

Rubrik	Beschreibung	Kategorie	Straße	like	dislike
Radverkehr	Abstellanlagen fehlen	Fahrradparken	Amtsplatz, Amtsstr. 14 1	6	0
Radverkehr	Ampel reagiert nicht auf Radfahrende, die auf die Amtsstraße, aus Süden kommend, abbiegen wollen	Querungen	Amtsstraße 2	8	1
Radverkehr	Leihfahrräder (mit Motor)	Fahrradverleihsystem	Dorstener Straße 135	2	0
Radverkehr	besserer Diebstahlschutz	Fahrradparken	Dorstener Straße 135	2	0
Radverkehr	bessere Beschilderung nötig	Beschilderung	Erzbahntrasse	3	0
Radverkehr	bessere Beschilderung nötig	Beschilderung	Porschestraße 13	4	0
Radverkehr	Der Kreuzungsbereich Dorstener/A40 ist eine Katastrophe für Radfahrer. Es muss eine geradlinige, übersichtliche und einfache Radverkehrsführung geben.	Querungen	Anschlussstelle Bochum-Hamme	9	0
Radverkehr	Der gemeinsame Geh- und Radweg kurz vor der Kreuzung ist absolut indiskutabel. Eine durchgehende geradlinige separate Radverkehrsführung ist notwendig.	Führungsform	Anschlussstelle Bochum-Hamme	8	0
Radverkehr	Unzureichende Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	Querungen	K2	3	0
Radverkehr	Zu enger Rad- und Fußweg Richtung Innenstadt	Führungsform	B226	9	0
Radverkehr	Ein Grünpfeil für radfahrende Rechtsabbieger wäre an dieser Ampel wünschenswert.	Verkehrsfluss	Westhoffstraße 1	16	0

<b>Radverkehr</b>	Sicherung des Fahrradweges mit natürlichen Barrieren um parken in zweiter Reihe einzugrenzen und Radfahrer besser zu schützen.	Führungsform	L551	5	2
<b>Radverkehr</b>	Radelnde werden hier verpflichtend auf den Gehradweg geführt, legal dürfen sie auf der Fahrbahn nicht weiter Rtg. Norden fahren. So müssen Radelnde bei insgesamt 3 LSA warten, während der Verkehr auf der Fahrbahn "Grün" hat. Hier sollte nur noch Gehweg Radfahrer frei beschildert werden, damit die mutigen Radler ungehindert und legal auf der Fahrbahn fahren können. In naher (??) Zukunft müsste das gesamte Brückenbauwerk eigentlich radverkehrsfreundlich umgestaltet werden, immerhin ist dies eine Hauptstrecke zwischen Herne/GE und Bochum (nicht nur für den Kfz-Verkehr)!	Führungsform	Dorstener Straße 246A	7	1
<b>Radverkehr</b>	Der Radfahrstreifen an dieser Stelle wird immer wieder, und das sehr oft, blockiert, da die Pkw-FührerInnen die dortigen Abfallsammelbehälter befüllen (Glas, Papier etc.). Hier ist dringend eine Lösung anzustreben!	Konflikt – Kfz-Verkehr	K2	6	0
<b>Radverkehr</b>	Abbiegen für Radfahrer*inn von Herner Str stadteinwärts in Agnesstraße: Linksabbiegerspur für PKW soll lt Beschilderung nicht benutzt werden. Gleichzeitig fehlt eine Aufstellfläche, um die Fußgängerampel zu nutzen.	Linksabbiegen	Herner Straße 155	4	0
<b>Radverkehr</b>	Radstation - zum Ausleihen oder Abstellen und auf Bahn umsteigen?	Service	Feldsieper Straße 21	3	0
<b>Radverkehr</b>	Rad -Taxi Station (Rikscha) mit Erfrischung/Eisdiele z.B. usw. ermöglichen. Könnte insgesamt etwas "grüner" sein. Wannerstr Radweg fehlt.	Bedeutung Radwegenetz, Netzlücke	Feldsieper Straße 3	2	0
<b>Radverkehr</b>	Repair-Café, Kurse zur Nachhaltigkeit, Hochbeete für Kinder-Kurse, wo kommt unsere Nahrung her. Nähkurse, Nachhaltigkeit, wo kommt unsere Bekleidung her usw. Rad-Reparaturwerkstatt- Up-cycling	Service	Feldsieper Straße 19	6	0

<b>Radverkehr</b>	Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten, d.h. wo Fahrräder angeschlossen werden können, wären im gesamten Viertel wünschenswert.	Fahrradparken	Hofsteder Straße 40	11	0
<b>Radverkehr</b>	Metropolradstation um das Netz an den Hamme Park und die Station Amtsstr. anzuschließen	Fahrradverleihsystem	Wanner Straße 2	3	1
<b>Radverkehr</b>	Wiedereinführung der ausleihbaren Lastenräder über Metropolrad	Fahrradverleihsystem	Hofsteder Straße 62	7	0
<b>Radverkehr</b>	Auf der Seilfahrt heizen die Autos gern auch mal schneller als 50 km/h mit zu geringem Abstand an Fahrradfahrern vorbei. Ein geschützter Fahrradweg würde helfen.	Konflikt – Kfz-Verkehr	Seilfahrt	12	0
<b>Radverkehr</b>	Der Radweg auf der Dorstener Straße ist viel zu schmal. Man quetscht sich an parkenden Autos vorbei, wenn mal unachtsam eine Tür geöffnet wird, fährt man da rein, oder weicht aus und wird im schlechtesten Fall von einem Auto erwischt, was gut und gerne schneller als die zulässigen 50 km/h fährt. Da die Radwege zu schmal bemessen sind, um die gesetzlich vorgesehenen Sicherheitsabstände einzuhalten, sollte die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für PKW auf 30 km/h heruntersetzt werden.	Konflikt – Kfz-Verkehr	Schachtstraße 2	6	2
<b>Radverkehr</b>	Könnte man hier Radfahrenden nicht die Möglichkeit geben trotz roter Ampel für Autos weiter geradeaus zu fahren? Die Ampel bremst kurz vor dem leichten Aufstieg die Fahrt aus aber Abbieger der anderen Straße kommen nie auf den Radweg.	Verkehrsfluss	Dorstener Straße 2	6	1
<b>Radverkehr</b>	Hier wäre eine rote Hervorhebung des Radsteifens hilfreich um zu verhindern, dass abbiegende Autos hier regelmäßig bis über den Radweg fahren und Radfahrenden damit den Weg versperren	Konflikt – Kfz-Verkehr	Dorstener Straße 107	4	0
<b>Radverkehr</b>	Schmale Durchfahrt von Gustavstr. auf die Dorstener Str., die durch die Absperrung und die Fahrradständer, welche durchgehend mit "Dauerparkern" (oder Schrott?) belegt sind, eingengt ist.	Fahrradparken	Gustavstraße 2	2	0

Radverkehr	E-Bike Ladestation	Service	Bürgerplatz	5	0
Radverkehr	Überdachte abschließbare Fahrradabstellmöglichkeiten könnten hier gebaut werden. Die Wohnungsgenossenschaft hat damit schon angefangen, aber leider viel zu klein/wenig gebaut.	Fahrradparken	Gahlen-sche Straße 129	7	0
Radverkehr	Fahrradparkplatz durch zum Beispiel Beleuchtung attraktiv machen. Abstellplatz wirkt nicht sicher.	Fahrradparken	Dorstener Straße 2	3	0
Radverkehr	Fahrradstellplätze vor dem Theater der Gezeiten, evtl. auch als Ergänzung zu den PKW-Stellplätzen oder stattdessen	Fahrradparken	Hofsteder Straße 94	5	0
Radverkehr	Ich würde mich über den Ausbau von Radwegen, u. Radstellplätzen freuen. Wenn es gute u. Sichere Radwege gibt, werden diese auch genutzt, gibt es wenig u. o. gefährliche, haben die Bürger Angst, o. sind unsicher.	Fahrradparken	Robertstraße 44	8	0
Radverkehr	Fahrradreperaturstation wäre sinnvoll - macht das Fahrradfahren attraktiver und einfacher	Service	Bürgerplatz	5	0
Radverkehr	Die angebrachte Fahrradampel ist an dieser Stelle sehr gut und notwendig, allerdings ist diese sehr unglücklich geschaltet und man schafft es aus der Stadt kommend nie die Grüphase zu erwischen. Fußgänger haben an dieser Stelle dagegen noch ganze 15 sek. länger grün, obwohl die selben Spuren gekreuzt werden. Für mich sehr unverständlich und führt dazu, dass die Fahrradampel meist ignoriert wird, was im Endeffekt die Sicherheit wieder verringert. Schade eigentlich	Verkehrsfluss	Am Bergbaumuseum	4	0
Radverkehr	Die "Rad"streifen an der Dorstener sind eine komplette Fehlplanung: zwischen öffnenden Auto-Türen rechts und sich an keine Anstandsregel haltende Autofahrer links wird auch dem letzten Enthusiasten der Spaß am Radfahren genommen. Zuparken ist an der Tagesordnung und wird offensichtlich behördlich toleriert. Durch dieses ausschließliche Konzentrieren auf die Interessen des Autos auf der direkten Verbindungsachse sind Hamme, Hofstede und Eickel für Radfahrer von der Bochumer Innenstadt und zukünftig vom RS1 angeschnitten. Auch für die Straßenbahn hat	Führungsform	Hedwigstraße	5	2

	man keine Ampelfreischaltung hinbekommen. "Hamme besser machen" sollte beim Verkehr auf der Hauptachse anfangen: mehr Rad, schnellere Straßenbahn durch Vorrang vor dem Kfz und Durchsetzen der Verkehrsregeln auch im ruhenden Verkehr.				
<b>Radverkehr</b>	In der Gahlenschen Straße fehlt ein Radweg. Wäre wichtig für die Anbindung zum Westpark/Erzbahn und später zum RS1.	Bedeutung Radwegesetz, Netzlücke	K2	4	0
<b>Radverkehr</b>	Es fehlt eine Beschilderung, wie man von der Erzbahntrasse in den Radweg im Hammer Park gelangt. Es ist deutlich leichter, durch den Park Richtung Dorstener Straße zu radeln als über die sehr steil aufsteigende Seilfahrt. Die Zufahrt ist jedoch nicht ausgeschildert und ziemlich versteckt.	Beschilderung	K2	4	0
<b>Radverkehr</b>	Hier im Viertel fehlen sichere Möglichkeiten für das Abstellen von Fahrrädern sowohl für das "mal eben Abstellen" als auch längerfristige Möglichkeiten. Was ist mit Fahrradhäuschen? Viele haben nur einen kleinen Keller und gar keine Möglichkeiten das Fahrrad abzustellen. Gilt vor allen Dingen auch für E-Bikes. Der Punkt ist nur ein Beispiel, müsste es an vielen Stellen geben.	Fahrradparken	Emscherstraße 16	9	0
<b>Radverkehr</b>	Hier müssten die "Felgenkiller" weggenommen werden und andere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Platz wäre da.	Fahrradparken	Zechenstraße 19	4	0
<b>Radverkehr</b>	Hier stehen Altpapiercontainer. Leider sind Radweg und Bürgersteig so angeordnet, dass man nicht an den Containern Parken kann. Das ist sicherlich schlecht für ältere Leute die ihr Altpapier oder Altglas nicht gut tragen können. Das führt dazu, dass die Leute mitten auf dem Radweg parken um das Altpapier wegzubringen. Vielleicht kann man hier die Situation den Bedürfnissen der Bürger anpassen um Gefahrensituationen zu vermeiden? Ferner wird hier sehr oft Müll entsorgt und einfach im Bereich um die Container	Konflikt – Kfz-Verkehr	K2	3	0

	herum hingeschmissen, hier könnte vielleicht mehr Präsenz des Ordnungsamtes etwas bewirken.				
<b>Radverkehr</b>	Die Ampelschaltung besser auf den Radverkehr auslegen. Die unpassende Ampelschaltung an den Kreuzungen Feldsieperstr., Freiligrathstr. Bergbaumuseum und Ring behindern den Verkehrsfluss für Radfahrer und sorgen dafür, dass mehr Leute das Auto nutzen	Verkehrsfluss	L551	4	1
<b>Radverkehr</b>	Radwegverbindung über eine Brücke, die das Gewerbegebiet und Goldhamme schneller und sicherer mit dem Bergbaumuseum verbindet.	Bedeutung Radweges, Netzlücke	Seilfahrt 55	2	0
<b>Radverkehr</b>	Ausbau des Leihfahradangebots, insbesondere als Verbindung Quartier - U35/306 - Freizeitziele. Erst ein dichtes Netz an Stationen macht das ganze erst richtig attraktiv! z.B. Haltestellen Feldsieper Straße, Robertstr., Bodelschwingplatz; Gewerbegebiete Roberstraße, Gahlensche Straße/Park Hamme, Friedhof, Kleingärtnerverein, Park Hedwigstraße, Park Schmechtingstraße und darüber hinaus Schmechtingwiesen, Stadtpark, Westpark, Hannibal EKZ.... Gerne auch als "einfache" Stationen, z.B. mit Schild/Bodenmarkierung. E-Bike-Verleih prüfen!	Fahrradverleihsystem	Dorstener Straße 213	3	1
<b>Radverkehr</b>	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wäre super. Gerne vielleicht auch geschützte "Fahrradboxen" die zusätzlich vor Diebstahl schützen.	Fahrradparken	Emscherstraße 9	1	0
<b>Radverkehr</b>	Unfallgefahr durch regelmäßig hier auf dem Radweg parkende Fahrzeuge, die ein Ausweichen über die Schienen notwendig machen	Konflikt – Kfz-Verkehr	Dorstener Straße 131	6	0
<b>Radverkehr</b>	Wo sind die beiden Lastenfahrräder, die für Hamme aus dem Verfügungsfonds angeschafft wurden?	Service	K2	0	0
<b>Radverkehr</b>	Ich schließe mich der Meinung des Autors zur Sicherheit in der Hildegardstr. an. Zusätzlich zur Fahrradstraße könnte man auch eine Einbahnstraße von der Haldenstr. zur Dorstener	Führungsform	Hildegardstraße 13	0	0

	einrichten, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Parkplätze sollten erhalten bleiben.				
<b>Kfz-Verkehr</b>	Der Autoverkehr auf der Hildegardstraße muss definitiv begrenzt werden durch Temposchwellen oder ähnliche Maßnahmen. Täglich fahren Autos mit 60 kmH und mehr durch die Hildegardstraße, das macht die Straße für Kinder unsicher und verursacht eine hohe Lärmbelästigung.	Geschwindigkeit	Hildegardstraße 9	14	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Geschwindigkeitskontrollen auf der Feldsieperstraße. Es wird super schnell gefahren, und die 30 nicht eingehalten.	Geschwindigkeit	Feldsieperstraße 39	11	1
<b>Kfz-Verkehr</b>	In der Haldenstraße wird auch viel zu schnell gefahren. Keine Kontrollen durch die Polizei obwohl hier ein Kindergarten ist.	Geschwindigkeit	Hedwigstraße 31	10	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier sind sehr viele Falschparker als Fußgänger muss man immer ausweichen.	Ruhender Verkehr	Wegescheid 17	10	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	unzureichende Anwohnerparkplätze: Parken war hier früher nachts für die Anwohner*innen erlaubt	Ruhender Verkehr	Zechenstraße 5	8	2
<b>Kfz-Verkehr</b>	Im Verkehrsberuhigtem Bereich von Haldenstraße, Zechenstraße und Wegescheid wird viel zu schnell gefahren. Als Radfahrer wird man von den Autofahrern regelrecht gejagt.	Geschwindigkeit	Zechenstraße 17	8	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Der schmal bemessene abgesenkte Bordstein zur Auffahrt auf die Brücke ist häufig zugeparkt. Parkverbote mit entsprechenden Kontrollen und/ oder eine Erweiterung der Absenkung wären hilfreich.	Ruhender Verkehr	Präsidentstraße 45	8	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Die Robertstraße ist eine Tempo-30-Zone. Dies wird jedoch nicht nur von vielen Autos ignoriert, sondern von den Kunden eines ansässigen Sportwagenverleihs wird die Robertstraße sogar als Test-Rennstrecke genutzt. Hier wünsche ich mir verkehrsberuhigende Maßnahmen.	Geschwindigkeit	Robertstraße 95	7	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Der kleine Parkplatz könnte in ein Quartiersparkhaus umgebaut werden. Die aktuell ÜBERALL parkenden Fahrzeuge müssten dann nicht länger geduldet werden. (Dabei fehlen keine Regeln oder Ähnliches, das geltende Straßenverkehrsrecht	Ruhender Verkehr	Haldenstraße 45	7	0

	müsste lediglich konsequent kontrolliert und durchgesetzt werden)				
<b>Kfz-Verkehr</b>	hier genauso: Spielstraßenschilder besser platzieren (Fußgängerverkehr, Gegenverkehr, Bodenschwellen lenken bisher zusätzlich ab). Deutlich machen, dass es sich um einen Verkehrsberuhigten Bereich handelt, in dem nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf.	Geschwindigkeit	Westhoffstraße 1	6	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Alles Parkt den Arbeitsplatz zu Anhänger stehen Wochenlang ohne bewegt zu werden, Firmen stellen am Wochenende ihre Firmenfahrzeuge ab so dass die Menschen die hier Wohnen an der Autoarena Parken müssen, wenn die nicht schon dicht ist. Das was sicher ist die Politessen sind sogar Nachts um 4 Uhr am Knöllchen verteilen.	Ruhender Verkehr	Arbeitsplatz 6	6	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier wird häufig in zweiter Reihe geparkt, so dass die Straße noch enger wird.	Ruhender Verkehr	Josephstraße 43	6	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Spielstraßenschilder besser platzieren (Fußgängerverkehr, Gegenverkehr, Bodenschwellen lenken bisher zusätzlich ab)	Beschilderung	Herner Straße 103	5	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier ist ein Verkehrsberuhigter Bereich, in dem Schrittgeschwindigkeit gilt! Erneuerung der Schilder oder Markierung auf dem Boden! Die Leute heizen hier mit 30 Sachen durch!	Geschwindigkeit	Hofsteder Straße 54	5	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Kaum ein Auto hält sich hier an die Schrittgeschwindigkeit. Die meisten fahren min. 30kmh. Vielen ist wohl nicht bewusst, dass es sich im ganzen Viertel um einen Verkehrsberuhigten Bereich handelt. Vielleicht würden mehr Schilder oder Markierungen auf der Fahrbahn („Schrittgeschwindigkeit“) helfen.	Geschwindigkeit	Westhoffstraße 2	5	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Es wird rund um die Kitas viel zu schnell gefahren, obwohl die Straße dafür zu eng ist. Auch rechts vor links wird oft ignoriert. Pömpel o.ä. Begrenzungen würden vlt. helfen. Zudem müsste öfter die Schrittgeschwindigkeit kontrolliert werden. Die Wildparker außerhalb der weißen Linien behindern zudem die Sicht, z.B. aus Ausfahrten.	Geschwindigkeit	Haldenstraße 58	5	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier parken immer wieder Autos vor dem Eingang und der Rettungszufahrt für Kita und Grünanlage	Ruhender Verkehr	Hofsteder Straße 47	5	0

	Präsident (ich musste schonmal einen Krankenwagen rufen, der an dieser Stelle in die Anlage fahren musste)				
<b>Kfz-Verkehr</b>	Dorstener Str. von Hannibal bis zur Stadt: eine funktionierende grüne Welle, um die Emissionen des zähfließenden Verkehrs beim ständigen anfahren und bremsen herabsetzen. Autos die stehen stoßen unnötig CO2 aus, der Abrieb der Bremsbeläge sorgt für unnötigen Feinstaub.	Verkehrsfluss	Berggate 7B	4	6
<b>Kfz-Verkehr</b>	Geschwindigkeitsbegrenzung wird hier oft nicht eingehalten. Könnten vielleicht zusätzliche Maßnahmen hier helfen?	Geschwindigkeit	Amtsplatz 14	4	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	oft Gewerbefahrzeuge, die übermäßig Parkplätze belegen	Ruhender Verkehr	Amtsplatz 3	4	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier sind offenbar mehr Kontrollen durch Ordnungsamt und/ oder Polizei notwendig. Die Parksituation ist wirklich problematisch hier, es wird gerade im oberen Bereich der Straße regelmäßig in 2. Reihe oder auch gerne innen im Bereich der Fahrsuperen NEBEN Straßenbäumen geparkt. Teilweise könnten Rettungsfahrzeuge garnicht mehr durchkommen. Oft stehen Autos ohne Kennzeichen über den gesamten Bereich der Straße verteilt, auch oft offensichtlich nicht fahrtaugliche Fahrzeuge. Es gibt hier viele, große Transporter die oft auf Plätzen geparkt werden für die sie zu groß sind und so entweder die Straße verengen oder andere Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen.	Ruhender Verkehr	Von-der-Recke-Straße 37	4	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Parkplätze unzureichend	Ruhender Verkehr	Amtsplatz 14	3	5
<b>Kfz-Verkehr</b>	Von der Herner Straße aus Richtung Innenstadt kommend sollte es wieder eine Linksabbiegemöglichkeit in die Feldsieper Straße geben. Egal, wo man in dem Viertel wohnt - man muss immer große Umwege über die Hofsteder Straße machen. Dies ist ökologisch unsinnig und vermindert auch nicht wirklich den Autoverkehr an der Feldsieper Schule, da die Autos nur größere Wege in	Führungsform	Herner Straße 148	3	3

	Kauf nehmen müssen, um letztendlich trotzdem an der Schule vorbeizufahren.				
<b>Kfz-Verkehr</b>	30er Zone wäre wichtig. Es ist nicht nachvollziehbar, wie bei der Enge, in der Auto, Fuß, ÖPNV und Fahrradverkehr Zusammentreffen, immer noch 50 gilt. Dazu kommt die hohe Luftverschmutzung	Geschwindigkeit	Dorstener Straße 106	3	3
<b>Kfz-Verkehr</b>	Teilstück wird als Rennstrecke genutzt, ein 'wellenbrecher' wäre hilfreich	Geschwindigkeit	K2	3	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier wird immer unvorschriftsmäßig geparkt. Deswegen entsteht ein Risiko, das Rettungsfahrzeuge nicht durchkommen. Könnte so markiert werden, damit deutlich sichtbar.	Ruhender Verkehr	Josephstraße 43	3	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Der Park/Friedhof Hamme ist eine stark besuchte Grünanlage, oft auch für Hundebesitzer, die mit dem Auto kommen und gnadenlos auf den Grünflächen parken. Auch ist der abendliche Parkdruck immens, da viele Autobesitzer der Dorstener Straße und Lohstraße Parkmöglichkeiten suchen. Im Eingangsbereich sollte daher ein befestigter Parkplatz angelegt werden, der das Chaos und die Wildparkerei eindämmt.	Ruhender Verkehr	Wanner Straße 20	3	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Parkflächen In der Josephstrasse+anliegenden Straßen fehlen Parkflächen. Deswegen wird überall geparkt, auch wo es nicht zulässig ist. Auch hat die Müllabfuhr mit ihren großen Fahrzeugen keine Probleme, dort durchzukommen. Gefährlich eng wird es nur bei sehr wenigen Falschparkern. Mir ist nicht bekannt, das jemals ein Fahrzeug abgeschleppt wurde. Das Ordnungsamt überprüft dies leider nur sehr selten und verteilt Verwarnungsgelder. Somit wird dieses parken geduldet, und da noch kein Fahrzeug abgeschleppt wurde, stellt dies auch keine Behinderung da. Viel besser wäre es für alle Anwohner, wenn man großzügig Parkflächen freigibt und dort wo nicht geparkt werden darf, dies entsprechend durch weiße Streifen auf der Straße vermerkt. (Siehe Foto): Markierung Straße). Blumenkübel In der Josephstr+Emscherstr stehen Betonblumenkübel, die neu bepflanzt werden könnten + dort in den	Ruhender Verkehr	Josephstraße 44	2	3

	Spielstrassen hingestellt werden sollten, wo nicht geparkt werden darf. Schrittgeschwindigkeit von allen einhalten				
<b>Kfz-Verkehr</b>	Die Tempo-30-Markierung auf der Straße ist mittlerweile komplett verschwunden und das Schild wird übersehen. Dadurch gibt es viele Raser. Bitte die Fahrbahnmarkierung erneuern.	Markierung	Hofsteder Straße 149	2	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Ampel schaltet nur zum links abbiegen, wenn ÖPNV Kontakt gibt! Trotz Schild keine Induktionsschleife im Boden verlegt.	Verkehrsfluss	Dorstener Straße 164	2	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	Quersperren sorgen für verzweifelte Ortsunkundige	Führungsform	Hofsteder Straße 60	1	6
<b>Kfz-Verkehr</b>	Bau eines P+R Parkhauses/einer Tiefgarage an der A40 Abfahrt Bo-Zentrum um den Umstieg auf den Nahverkehr an der Haltestelle Feldsieper Str. Zu fördern und den Verkehr auf der Herner Str. Zu entlasten. Notwendige Bedingung ist, dass Parken+U-Bahnticket in die City günstiger sind als den PKW in der City zu parken	Ruhender Verkehr	Herner Straße 166	1	3
<b>Kfz-Verkehr</b>	Anwohnerparkplätze wären super. Die gegebenen werden von Fahrgemeinschaften und Mitarbeiter des Gewerbegebiet so verparkt, dass für Anwohner keine Chancen bestehen	Ruhender Verkehr	Gahlen-sche Straße 119A	1	2
<b>Kfz-Verkehr</b>	Hier könnte auf der sowieso schon versiegelten Fläche eine mehrstöckige Quartiersgarage entstehen. Anwohner*innenparken mit Parkausweis. Auf der obersten Ebene Aufenthaltsfläche schaffen. Für die neu geschaffenen Parkplätze könnte angestrebt werden zumindest nur an einer Seitenstraße in den Wohngebieten zu parken. Viel mehr sichere, überdachte und beleuchtete Fahrradabstellmöglichkeiten in den Straßen einrichten.	Ruhender Verkehr	Amtsplatz 6	1	2
<b>Kfz-Verkehr</b>	Erweiterung des Parkraumes oder Schaffung von Anwohnerparkausweisen ggf. mit begrenzter parkdauer für nicht Anwohner wäre nett, weil Immer wieder die Mitarbeiter des Gewerbegebiet, Fahrgemeinschaften und Schräbergarten besitzer die Parkplätze über Stunden oder Tage belegen	Ruhender Verkehr	K2	1	2

	bekommt man als Anwohner sehr schlecht einen Parkplatz. Zudem ist die Parkplatzsituation bei Nutzung des Sportplatz sehr zu bemängeln.				
<b>Kfz-Verkehr</b>	Die Markierungszonen für Sperrflächen haben sich im Laufe der Jahre abgenutzt und sind somit fast vollständig verschwunden. Dies macht die Parksituation nicht eindeutig. Auch die schlechte Straßenqualität ist hier hervorzuheben. Bitte um Änderung.	Ruhender Verkehr	Haldenstraße 83	1	0
<b>Kfz-Verkehr</b>	unzureichende Parkplätze	Ruhender Verkehr	Feldsieper Straße 20	0	11
<b>Kfz-Verkehr</b>	manchmal muss auch ein wenig "Grün" weichen. es ist zu überlegen, ob eine zusätzliche Abbiegespur in die Gahlensche Straße den Rückstau auf der Dorstener Str ein wenig reduziert	Ausbau Infrastruktur	Anschlussstelle Bochum-Hamme	0	4
<b>Kfz-Verkehr</b>	Keine grüne Welle. Vorherige und nächste Ampeln zeigen grün und diese springt auf rot.	Verkehrsfluss	Dorstener Straße 218	0	3
<b>Kfz-Verkehr</b>	Parkplatz am Abend und Wochenende für alle freigeben - oder wenigstens einen Teil davon. Der Platz ist immer leer und es mit dem Parkraum so eng. Man könnte hier doch auch gut Fahrradboxen aufstellen.	Ruhender Verkehr	Zechenstraße 13	0	2
<b>Kfz-Verkehr</b>	diese Ampel könnte man doch auf Anforderung schalten. Aber anscheinend will man die Autofahrer ärgern und ein Rückstau erzeugen. So funktioniert Verkehrswende nicht!	Verkehrsfluss	Dorstener Straße 204	0	2
<b>Kfz-Verkehr</b>	Kreuzung nach Feierabend oft zugeparkt.	Ruhender Verkehr	Amtsplatz 1	0	0
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Zwischen Bochum-Hamme und dem benachbarten Wattescheid gibt es keine Direktverbindung. Es muss hier immer ein Umweg über die Innenstadt gefahren werden. Das Auto ist klar im Vorteil: Während eine Fahrt mit Straßenbahn/Straßenbahn oder Bus/Straßenbahn von Hamme Kirche bis August-Bebel-Platz ca. 30 min. dauert, ist diese Relation mit dem Pkw in knapp 10 Minuten zu fahren. Vorschlag: Verlängerung der Linie 363 von der Freiheitsstraße in Wattescheid im 30 min. Takt über die HansasträÙe mit neuen Haltestellen (auch das dortige Gewerbegebiet ist	unzureichende Verbindung	Overdyker Straße 7	13	0

	unzureichend mit dem ÖPNV angeschlossen), Darpestraße (Wohngebiet Glückaufstraße wird nur zeitweise bedient) bis Hamme Kirche. Übernahme der heutigen 363er Strecke zur Roonstraße durch eine an der Freiheitsstraße endenden Linien (344 oder 346). Vorteile: Direkte Verbindung nach Watterscheid, Höntrop, Essen-Steele. Anbindung des Wohngebiets Roonstraße an die südlichen Bochumer Ortsteile. Erschließung von bislang unzureichend angebundenen Gebieten.				
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Vorschlag: Vorrang für Bus und Bahn	Vorrang für Bus und Bahn	Dorstener Straße 78	9	0
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Barrieren abbauen	Haltestellen	Feldsieper Straße 19	9	0
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Führung der Buslinie 368 über Nord- und Westring statt Brückstraße. Begründung: Durch die Linie 306 besteht bereits ein sehr dichter Takt zur Brückstraße. Zwischen der Buslinie 368 und der Straßenbahn 306 ergibt sich ein unnötiger Parallelverkehr, der dazu genutzt werden könnte durch den Bus weitere Bereiche abseits der Straßenbahn zu erschließen. Der Bereich Kortenspfad und Johanniterstraße ist bislang nicht direkt an den ÖPNV angeschlossen - trotz der innenstadtnahen Lage sind verhältnismäßig lange Fußwege zurückzulegen. Durch 1-2 neue Haltestellen auf dem Nordring/Westring (z.B. in Höhe Imbuschplatz) kann dieser Bereich besser angeschlossen werden ohne die Fahrzeit der Linie 368 erheblich zu verlängern oder Verbindungen aufzugeben.	unzureichende Verbindung	Dorstener Straße 85	9	0
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Die 306/316 braucht von der Brückstraße bis hinter die A40 eine Ampel-Vorrangschaltung vor dem Kfz. Aktuell steht im Berufsverkehr die Straßenbahn (als mögliche Alternative zum Stau) gemeinsam mit den Autos (der Ursache des Staus) mit in demselben Stau. So steigt natürlich niemand um und der Stau bleibt für alle erhalten.	Vorrang für Bus und Bahn	Dorstener Straße 192	8	0

Öffentlicher Verkehr	Vorschlag: Vorrang für Bahn	Vorrang für Bus und Bahn	Dorstener Straße 246A	7	0
Öffentlicher Verkehr	Vorschlag: höhere Taktung	Takt erhöhen	Dorstener Straße 2	4	3
Öffentlicher Verkehr	Verbindung zur Uni unzureichend	unzureichende Verbindung	Dorstener Straße 177	2	4
Öffentlicher Verkehr	Eine Mobilstation fürs Quartier: - Lastenrad - Car Sharing (Stadt mobil) - E Roller etc.	Mobilstation	Haldenstraße 45	5	0
Öffentlicher Verkehr	Wetterschutz verbessern	Haltestellen	Dorstener Straße 102	3	0
Öffentlicher Verkehr	unterversorgt	Takt erhöhen	Gahlenstraße 90	2	0
Öffentlicher Verkehr	unterversorgt	Takt erhöhen	Seilfahrt 10	2	0
Öffentlicher Verkehr	unterversorgt	Takt erhöhen	Robertstraße 79	2	0
Öffentlicher Verkehr	Die ÖPNV Anbindung des Gewerbegebietes ("AutoArena", "BarCelona",...) ist indiskutabel: 1 Bus pro Stunde und das nur an Nebenziele angebunden. Solche "weißen Flecken" mit der Busanbindung eines Dorfes sorgen dafür, dass es für manche in Bochum ohne eigenes Auto nicht geht ... und wenn das Auto sowieso benötigt wird, nutzt man es auch für alle anderen Alltagsfahrten. Ein ÖPNV-Verhinderungsansatz, der für eine Großstadt unwürdig ist.	Takt erhöhen	K2	2	0
Öffentlicher Verkehr	Für den öffentl. Nahverkehr der Zukunft braucht es eine bessere Aufenthaltsqualität an den Haltestellen. Entlang der Dorstener Straße gibt es im Sommer eine sehr starke Hitzeentwicklung. Bepflanzungen auf den Dächern der Wartehäuschen	Haltestellen	Dorstener Straße	2	0

	(gibt es bereits in zahlreichen Städten) wären ökologisch und optisch eine starke Verbesserung. Auch andere Formen der Bepflanzung sind denkbar: Töpfe an den Geländern, Bepflanzung des Gleisbetts (an den Haltestellen & überall dort wo kein Verkehr die Schienen kreuzt).				
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Aufzug fehlt (wird derzeit nach Unfall ersetzt)	Haltestellen	Herner Straße 141	1	0
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Mobilitätsstation, Carsharing, Leihräder, Kiosk ...	Mobilstation	Wanner Straße 5	1	0
<b>Fußverkehr</b>	Gehwege sind uneben	Oberflächen - Gehweg	in der Nähe von Berggate	1	0
<b>Fußverkehr</b>	Die Grünphase an der Fußgängerampel reicht nicht, um die Dorstener Str. vollständig zu überqueren. Außerdem sind die Wartebereiche für Fußgänger zwischen Straße und Straßenbahngleisen extrem schmal. Bitte die Ampelschaltung fußgängerfreundlicher gestalten und die Wartebereiche verbreitern.	Querungen	Dorstener Straße 151	11	0
<b>Fußverkehr</b>	Unzureichende Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	Querungen	K2	3	0
<b>Fußverkehr</b>	Zumeist sehr lange Rotphase für Fußgänger	Querungen	Dorstener Straße 74	8	0
<b>Fußverkehr</b>	Zu enger Rad- und Fußweg Richtung Innenstadt	Breitere Wege	B226	9	0
<b>Fußverkehr</b>	Grünphase der Fußgängerampel verlängern. Bei normalem Tempo schafft man es nicht in einer Phase über die Herner Str, schon gar nicht mit Kindern und steht dann zwischen den Fahrstreifen (Gefahr!).	Querungen - Lichtsignalanlagen	Herner Straße 147	8	0
<b>Fußverkehr</b>	Unterführung ist für viele Teil des Kitawegs, Bürgersteige sind im Bereich der Unterführung sehr schmal und flach. In Verbindung mit rennenden Kindern oder Fahrradfahranfängern kommt es häufig zu kritischen Situationen, zumal hier Busse und Pkw sehr schnell fahren und durch parkende Autos vor und hinter der Unterführung die	Breitere Wege	Feldsieper Straße 21	6	0

	Situation unübersichtlich wird. Bürgersteige verbreitern und dadurch Fahrbahn verjüngen!				
<b>Fußverkehr</b>	Die Grünphase an dieser Ampel ist so schlecht geschaltet für Fußgänger, dass man in einer Phase nur die Straßenbahnhaltestelle erreicht. Die Dorstener Straße zu überqueren dauert daher 2 Grünphasen. Will man dann noch weiter über die nächste Ampel verbringt man hier mehrere Minuten nur damit die Straße zu überqueren	Querungen - Lichtsignalanlagen	Dorstener Straße 184	5	0
<b>Fußverkehr</b>	Parkende Autos verringern den Gehweg teilweise so, dass ein durchkommen schwer bis unmöglich ist	Gehwegparken	Gahlen-sche Straße 154	6	0
<b>Fußverkehr</b>	Das Überqueren der Kreuzung von der Gahlen-schen Straße zum Lidl dauert so lange wie die Durchquerung von Hamme.	Querungen	Bodel-schwingh-platz	7	0
<b>Fußverkehr</b>	oft wird auf Gehwegen Geparkt,es wirt schon als normal betrachtet,auch Parkmöglichkeiten müssen geschaffen werden,aber kein Riesenpark-platz,sondern in die Landschaft eingebettet, einzelne Stellplätze.	Gehwegparken	Feldsieper Straße 47	0	1
<b>Fußverkehr</b>	oft wird auf Gehwegen Geparkt,es wirt schon als normal betrachtet,auch Parkmöglichkeiten müssen geschaffen werden,aber kein Riesenpark-platz,sondern in die Landschaft eingebettet, einzelne Stellplätze.	Gehwegparken	Feldsieper Straße 1	1	3
<b>Fußverkehr</b>	Der Gehweg ist immer zugeparkt, Mit einem Rollator kann der Weg nicht benutzt werden. Trotz Parkverbots im gesamten Straßenabschnitt. Gleichzeitig Schulweg, Kindergartenweg	Gehwegparken	Hedwig-straße 52	3	0
<b>Fußverkehr</b>	Verkehrshuckel/sonstige Entschleunigung für den KFZ-Verkehr im Bereich des Eingangs zum Kindergarten ergänzen.	Gehwegparken	Hedwig-straße 58	2	1
<b>Fußverkehr</b>	Zebrastrifen an dieser Stelle. Der Verkehr staut sich ohenhin durch die folgenden Ampeln und Tempo 30, als Fußgänger braucht man dennoch teils 5min um die Straße überqueren zu können.	Querungen	Herner Straße 129	2	0
<b>Fußverkehr</b>	Deutlich Verlängerung der Grünphase für Fußgänger, sowie Verkürzung der Wartezeit. Selbst junge Leute schaffen es nicht bei grün die Straße zu überqueren und man wartet vorher eine	Querungen	Dorstener Straße 88	1	0

	Ewigkeit auf grün. Das verleitet viele Leute dazu über Rot zu gehen				
<b>Fußverkehr</b>	Die Ampelphase ist eine Katastrophe. Sie ist zu kurz! Ob alt oder jung. Keine schafft es bei grün über die Ampel zu kommen.	Querungen	Zechenstraße	1	0
<b>Fußverkehr</b>	Insbesondere vor dem Eingang der Kita wird immer wieder wild geparkt, um „mal eben“ die Kinder rein zu bringen bzw. abzuholen. Dadurch werden andere Verkehrsteilnehmer behindert.	Gehwegparken	Josephstraße 57	3	0
<b>Fußverkehr</b>	Das Parkverhalten einiger Mitbürger lässt schwer zu wünschen übrig. Nicht für das Parken vorgesehener öffentlicher Raum wird gnadenlos dafür genutzt, so dass Fußgänger, Kinderwagen, Rollatoren, Radfahrer, etc sehen können ob und wie sie zurecht kommen. Rettungswagen und der Feuerwehr ist es unmöglich an ihren Einsatzort zu gelangen, da Kreuzungsbereiche so voll stehen, dass selbst für meinen Kleinwagen kaum Platz genug ist für die Durchfahrt ist. Ich plädiere dringend für mehr Kontrollen des Ordnungsamtes in diesem Bereich. Mit Vernunft ist da nicht bei zu kommen.	Gehwegparken	Emscherstraße 23	3	0
<b>Fußverkehr</b>	...wie kann es sein, dass ein mit öffentlichen Mitteln hergestellter Bürgersteig als privater Parkplatz ausgewiesen und genutzt/beparkt wird?	Gehwegparken	Dorstener Straße 190	2	0
<b>Fußverkehr</b>	Generell ein großes Problem in ganz Hamme ist das auf vielen Gehwegen halb gekippt geparkt wird. Es ist kaum möglich in manchen Straßen nebeneinander zu laufen, obwohl der Gehweg theoretisch breit genug ist. An manchen Stellen wird es sogar zu eng sich als einzelne Person an den parkenden Wagen vorbeizukommen. Hier muss etwas passieren. Quartiersparkhäuser, Straßenumbauten, Kontrollen, Poller, etc. Es kann doch nicht sein, dass das alles stillschweigend toleriert wird nach dem Motto "Wo sollen die Leute denn dann parken?" Teilweise wird sogar halb auf dem Gehweg geparkt, wenn es auf der Straße problemlos möglich wäre. Seit wann gibt es einen Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum? Warum wird das Recht des Parkenden	Gehwegparken	Reichstraße 7	4	0

	über das Recht des Fußgängers gestellt? Es müsste für die Zulassung eines Pkw ein Stellplatznachweis erforderlich sein. Wenn ich mir etwas kaufe, muss ich mir doch darüber im Klaren sein, dass ich Platz dafür habe. Mehr Bewegungsfreiheit für Fußgänger in Hamme!				
<b>Fußverkehr</b>	An der Anrufschanke sind lange Wartezeiten die Regel, und man weiß nie, wie viele Züge noch kommen. Fußgänger queren daher häufig die geschlossenen Schranken. Ein System zur Übermittlung der ungefähren Wartezeit könnte hier Abhilfe schaffen.	Querungen	Eickeler Straße 18	5	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	zu wenig Mülleimer	Sauberkeit	Dorstener Straße 185	2	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Die Quersperren sind sehr effektiv bei der Verhinderung von Durchgangsverkehr und erhöhen die Aufenthaltsqualität auf dem Bürgerplatz. Diese Idee kann gerne für andere Plätze übernommen werden.	Autoarmer Bereich	Bürgerplatz	7	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Die Aufenthaltsqualität im Quartier würde stark steigen, wenn der gesamte Bereich Emscherstr./Hermannstr./Josephstr./Westhoffstr./Hofsteder Str./Schmechtingstr. für den KFZ-Verkehr gesperrt würde (mit Ausnahmen für Anlieferungen, Be- und Entladen). Alle Parkplätze werden in eine neu zu bauende Tiefgarage verlegt, die direkt an die Herner Str. angeschlossen wird.	Autoarmer Bereich	Emscherstraße 20	12	4
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Aufenthaltsqualität am Bürgerplatz steigern, durch bspw. Tischtennisplatten oder Gemeinschaftsbeete.	Urban Gardening	Bürgerplatz	0	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Rad -Taxi Station (Rikscha) mit Erfrischung/Eisdiele z.B. usw. ermöglichen. Könnte insgesamt etwas "grüner" sein. Wannerstr Radweg fehlt.	Gastonomie	Feldsieper Straße 3	2	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Gemeinsam gärtnern Nachbarschafts-Hochbeet auf den Garagen event. möglich?	Urban Gardening	Irmgardstraße 22	2	0

<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Repair-Café, Kurse zur Nachhaltigkeit, Hochbeete für Kinder-Kurse, wo kommt unsere Nahrung her. Nähkurse, Nachhaltigkeit, wo kommt unsere Bekleidung her usw. Rad-Reparaturwerkstatt- Up-cycling	Urban Garde- ning	Feldsieper Straße 19	6	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Hochbeete für die Nachbarschaft, Blumen für die Insekten, mehr Grün für die Seele	Urban Garde- ning	Irmgar- dstraße 24	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Hochbeete für die Nachbarschaft, Blumen für die Insekten, mehr Grün für die Seele	Urban Garde- ning	Hildegard- straße 33	5	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Die Gehwege sind sehr häufig verdreckt, bspw. mit Müll und anderem Unrat	Sauber- keit	Emscher- straße 22	2	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Die vorhandenen Pflanzbeete sollten mehr gepflegt werden. Viele Pflanzbeete sind bereits am zerfallen. Schön wären zudem integrierte Sitzmöglichkeiten (z.B. Holzumrandung zum darauf sitzen) um die Aufenthaltsqualität und nachbarschaftliche Begegnungen im öffentlichen Raum zu erhöhen.	Urban Garde- ning	Hofsteder Straße 45A	9	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Zusätzlicher Tartan-Basketball Platz, da dieser dort oft überfüllt ist, oder mit Fußballspielenden geteilt werden muss. Der jetzige Platz mit Asphaltboden birgt zudem hohes Verletzungsrisiko.	Sportan- lagen	in der Nähe von Seilfahrt	7	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Zusätzliche Sitzplateaus nach dem Beispiel des Schlossparks Weitmar	Sitzgele- genhei- ten		13	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Die Straße bräuchte grüne Anteile wie Bäume, um einladender zu wirken.	Begrü- nung	Von-der- Recke- Straße 14	12	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Mehr Sitzgelegenheiten für den Hammer Park.	Sitzgele- genhei- ten	Surweg	8	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Durch die geplante Neubaumaßnahme eines 11-Parteien Mietshauses wurde hier ein lang bestehender Baumbestand Anfang 2021 abgeholzt. Auf Grund der zunehmenden Klimaproblematiken ist eine Bodenversiegelung und Entfernung von Altbaumbeständen im städtischen Bereich	Begrü- nung	Hofsteder Straße 45	7	1

	problematisch für das Stadtklima (Aufheizung) und den Rückzugsorten von stadtlebenden Tieren. Neuaufforstungen finden meist IRGENDWO in der Stadt oder in Stadtrandgebieten statt. Dies ersetzt leider nicht den aktuellen Lebensraum der Tiere, die Altbaumbestände benötigen. Leider verliert Hamme immer mehr Grünflächen. Nicht alle Parkanlagen können diese Lücken für Mensch und Tier füllen.				
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Über eine sinnvolle Nutzung des Hammer Bunkers sollte man nachdenken. Es gibt in einigen Städte, u.a. Oberhausen, ein Bunkermuseum. Man könnte ihn aber auch zum Beispiel auf den aktuellsten Stand der Dinge bringen oder ihn kulturell nutzbar machen.	Gestaltung	Zechenstraße 35	11	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Die alten Mauern verdunkeln die dahinter liegenden Flächen. Hier sollte in großem Stil umgestaltet werden. - Erweiterung der Sportanlage - Gemeinschaftsgarten	Urban Gardening	Zechenstraße 10	0	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Der Spielplatz ist zu ungepflegt und bietet zu wenig Möglichkeiten	Instandhaltung		1	1
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Aufenthaltsqualität an der Dorstener Straße insgesamt verbessern. Z.b. den kleinen Platz hier könnte man nett gestalten.	Sitzgelegenheiten	Dorstener Straße 177	9	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Kaum Aufenthaltsqualität	Steigerungspotential	Amtsplatz, Amtsstr. 14 1	6	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Fassadenbegrünen für ausgeglichene Temperaturen	Begrünung	Hildegardstraße 30	3	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Beerensträucher / Essbare Pflanzen	Urban Gardening	Bürgerplatz	3	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Treppe häufig mit Brombeeren zugewachsen. Oben keine Sitzmöglichkeit.	Instandhaltung	K2	3	0

<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Im Frühling/Sommer sitzen zig Kröten auf den Wegen ohne dass darauf hingewiesen sind. Aufenthaltsgüte der Kröten gefährdet.	Natur- schutz	Surweg	2	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Viel zu wenige Mülleimer an der ganzen Dorstener Str.	Sauber- keit	Dorstener Straße 115	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Straßen mit Baumscheiben neu gestalten (Ersatz der maroden Hochbeete). Ähnliches Projekt wie in Goldhamme intitieren (Beispiel: Umgestaltung Goldhammer Straße / Vereinsstraße).	Urban Garde- ning	Joseph- straße 9	7	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Bänke an den Bäumen als Sitzgelegenheit	Sitzgele- genhei- ten	Schmech- tingstraße 36	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Picknickbank als Aufenthaltsmöglichkeit	Sitzgele- genhei- ten	in der Nähe von Schwarz- bach- straße	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Ich wünsche mir mehr Artenvielfalt, Insekten ,Wildblumen zum Teil gibt es viele Rasenflächen die klein sind u.nicht genutzt werden oder gebüsch wo Brombeeren die überhand nehmen.Artenvielfalt statt Monokultur.	Begrü- nung	Feldsieper Straße 50C	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	mehr blumen z.b.im Park und nisthilfen für vögel.	Begrü- nung		4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Platz für Menschen! Keine Autolagerplätze (das ist nämlich das abstellen von privaten Fahrzeugen im öffentlichen Raum). Und wegen der extremen Hitze im Sommer: Mikroklima verbessern durch Begrünung	Begrü- nung	Amtsplatz 14	7	1
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Bunkeridee ergänzt: Grünbereiche einbeziehen	Gestal- tung	Zechen- straße 33	1	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Sinnvolle Nutzung der Bunker-Innen- und Außenflächen. Idee für Außenwände: Kletterwand, z.B. in Kooperation mit DAV-(Jugend)gruppen	Gestal- tung	Zechen- straße 33	1	0

<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Einen abgetrennten Bereich für Hunde. Es gibt sehr viele Hundebesitzer im Umkreis. Hundeverbot im Park aufheben.	Hunde	Schwarz- bach- straße 7A	0	7
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Hundeverbot in diesem Park durchsetzen. Ständig lassen Hundebesitzer die Hunde von der Leine los. Hundehaufen werden nicht aufgesammelt.	Hunde	Schmech- tingstraße 26	5	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	In den Straßen Vollbruchstraße, Gustavstraße, Eickelerstraße und Schachtstraße gibt es quasi keine Aufenthaltsqualität. Baumbepflanzung könnte Abhilfe schaffen, auch um Falschparken einzuschränken was hier an der Tagesordnung ist.	Begrü- nung	Gustav- straße 21	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Den Teich wieder reaktivieren/beleben.	Wasser		7	1
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Ein Hundegitter soll eigentlich dafür sorgen, dass Hunde diese Grünfläche nicht betreten. Leider gibt es direkt neben dem Gitter ein Tor im Zaun, welches permanent geöffnet ist und durch das alle Hundebesitzer mit den Hunden gehen. Das Tor könnte durch ein Zaunelement ersetzt werden, um dem entgegen zu wirken.	Hunde	Joseph- straße 9	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	In diesem Bereich der Straße liegt sehr oft Müll, Sperrmüll, Unrat jeder Form auf der Straße, zwischen den Häusern, in Richtung Ufer des Marbaches und auf den Bordsteinen herum. Das sieht einfach ungepflegt aus.	Sauber- keit	Von-der- Recke- Straße 54	1	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Der Weg hoier wuchert dauernd zu, häufig so stark, dass man nicht mehr zu zweit nebeneinander laufen kann, auch für Fahrradfahrer sind viele der Pflanzen und Brombeerranken gefährlich. Hier sollte deutlich häufiger ein Rückschnitt der Pflanzen erfolgen.	Instand- haltung	Von-der- Recke- Straße 86	1	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	An dieser alten Eisenbahnbrücke werden an den Schnürsenkeln zusammengebundene Schuhe hochgeworfen. Etliche davon sind schon mehrere Jahre alt, es kommen aber regelmäßig neue Paare hinzu. Das ist absolut ekelhaft wenn man nach dem Regen von Wasser aus solchen Schuhen getroffen wird. Habe schon mehrfach	Sauber- keit	Erz- bahntrasse	0	0

	versucht die zuständigen bei der Stadt zu erreichen und habe darum gebeten, diese Schue zu entfernen. Bisher ist das nicht geschehen.				
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Der hier ansässige Verein betreibt offenbar seine Modellautos mit Kraftstoff, die dabei entstehenden Abgase riechen stärker als wenn man auf der Autobahnbrücke zur A 40 ein Stück weiter steht. Das finde ich für einen Radweg / einem Weg für Spaziergänger und Jogger sehr unangenehm. Außerdem sind die Autos auch sehr laut. Könnte man hier vielleicht mit einem Schallschutz zur Erzbahntrasse hin Abhilfe schaffen?	Lärm	Erz- bahntrasse	0	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Hier endet eine Straße in einem Industriegebiet ohne Anwohner, neben dem Aspekt, dass man als Spzierungänger von der Bücke über die Erzbahntrasse an dieser Stelle in den wärmeren Jahreszeiten regelmäßig Zeuge öffentlicher sexueller Handlungen wird, liegt der Bereich des Wendehammers häufig voll mit illegal entsprgtem Müll. Ein Auto steht hier seit mehreren Monaten einfach abgestellt herum. Hier spielt sich vieles ab, bei dem sich die Leute unbeobachtet fühlen. Polizei und ordnungsamt sollten sich hier häufiger aufhalten.	Sauber- keit	Erz- bahntrasse	1	1
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	An den Containern wird immer wieder Müll abgeladen bzw. Kartons oder Flaschen davor gestellt, wenn diese voll sind. Vielleicht würde hier ein Schild zumindest einige davon überzeugen, dass das keine Müllhalde ist.	Sauber- keit	Westhoff- straße 8	0	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Verrottete Beetumrandungen sollten erneuert werden (gilt für das gesamte Viertel)	Instand- haltung	Joseph- straße 61	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Die vor wenigen Jahren entlang der A40 renovierten Schallschutzmauern sind viel zu niedrig. Sie wurden 1:1 wie bereits vorhanden wieder aufgebaut und halten den Lärm für die Anwohner nicht ab. Da sind ja sogar die neuen Bahn-Schallschutzwände höher - wobei die Züge nicht dauerhaft fahren. Sinnvoll wären hier höhere Lärmschutzwände ähnlich derer an der A40 auf Essener Innenstadtgebiet.	Lärm	Robert- straße 105	0	0

<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Wat läuft denn hier ab? Lauter und nerviger gehts nich mehr, wenn am Wochenende die Kleinstmotoren aufheulen nebst Lautsprecher-durchsagen. Man hört ja nicht mehr die A 40! Wer hier im Außenbereich die Genehmigung gegeben hat, ist ja wohl ein Skandal. Das muss aufhören	Lärm	Erz- bahntrasse	1	0
<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Warum wurde die Lärmschutzwand zu den Häusern Am Friedensgrund "vergessen"? Wenn tagsüber und vor allem nachts die ThyssenKrupp-Taiga-Trommel da langfährt, wackeln die Wände und es ist laut wie auf dem Mittelstreifen der A 40. Hier muss dringend nachgebessert werden	Lärm		2	0
<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Wir wohnen am Ende der Von-der-Recke-Str. und der Lärm durch die Autobahn nimmt immer mehr zu, zusätzlich wurden nun auf der Seite der Autobahn nahezu alle Pflanzen entfernt, was die Lautstärke der Autobahn weiter hochgesetzt hat. Hier sind Schallschutzwände zum Schutz der Anwohner die teilweise sehr nahe an der Autobahn leben, nötig und nicht vorhanden.	Lärm	Von-der- Recke- Straße 65	0	0
<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Nur an einer Seite Anwohner*innen parken lassen. Die andere Straßenseite begrünen, sichere Fahrradabstellplätze (ggf. überdacht und beleuchtet) einrichten + Mobilitätsstation (Metropo- radstation zwischen den Haltestellen Hamme Kirche) installieren, Müllproblematik begegnen, Lieferparkplätze einrichten (hier fährt der Bus durch und regelmäßig findet ein Hup-Konzert statt, weil Paketdienste mitten auf der Straße parken, da keine Parkmöglichkeit vorhanden ist)	Begrü- nung	Von-der- Recke- Straße 12	6	0
<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Mehr Bänke würden die vorhandenen 2 Sitzbänke wunderbar ergänzen und die Aufenthaltsqualität steigern!	Sitzgele- genhei- ten	in der Nähe von Lohstraße	2	0
<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Ein Boulplatz unter dem Baum.	Sportan- lagen	Bürger- platz	0	0
<b>Aufent-</b> <b>haltsqua-</b> <b>lität</b>	Das wäre ein Guter Ort für einen Gemeinschafts- garten.	Urban Garde- ning	Halden- straße 47	1	0

<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Mehr oder auch andere Mülleimer, mit Deckel und Müllsack, welche mehr Volumen haben, wären eine gute Idee	Sauber- keit	Surweg	1	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Straßenbäume für die Präsidentstraße, für die Gustavstraße und für die Eickeler Straße! Hier ist alles grau und versiegelt. Umso mehr haben sich diese Straßenzüge in den letzten Hitzesommern aufgeheizt.	Begrü- nung	Präsident- straße 61	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	den Kreisverkehr könnte man schöner gestalten, z.B. mit einem Kunstobjekt. Andere Städte sind da weiter.	Gestal- tung	K2	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Straßenbäume für die Robertstraße! Die Robertstraße ist derzeit einfach nur ein langer Schlauch ohne Aufenthaltsqualität. Früher gabe es mal Bäume auf den Grundstücken der Gewerbebetriebe, das ist allerdings alles verschwunden. Durchgehend neue Beete für Bäume anlegen und damit auch das Parken ordnen!	Begrü- nung	Robert- straße 61	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	schade, dass die nette Anwohnerin die Grünfläche nicht mehr pflegt. Aber es war wohl ein Kampf gegen Windmühlen, Hundekacker und Automenschen	Begrü- nung	Dorstener Straße 115	1	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Förderprogramme für die Hausbesitzer die Fassaden zu streichen! Es ist hier alles so trostlos, da auch kein Grün vorhanden ist!	Begrü- nung	Eickeler Straße 5	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Ein großes Lob an die älteren Menschen, die diesen kleinen Garten liebevoll pflegen und gestalten	Begrü- nung	Hildegard- straße 3	5	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Auf diesem Teilstück der Gahlenschen Straße fehlen Bäume!	Begrü- nung	Gahlen- sche Straße 157	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	stairway to heaven. Oder doch nur Graffiti-Schmierer?	Gestal- tung	Dorstener Straße 133	0	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	In der Reichstraße fehlen Straßenbäume! Würde die Straße direkt freundlicher wirken lassen, es gäbe eine gewisse Kühlung an heißen Tagen und das Parken hier könnte auch geordnet werden. Als Vergleich: Die parallele Prinzenstraße ist ähnlich, wirkt durch ihren Baumbewuchs allerdings	Begrü- nung	Reichs- straße 20	4	0

	viel attraktiver, obwohl sie von der Gestaltung ebenfalls in die Jahre gekommen ist.				
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Rettet Haus Fey!	Gastro- nomie	Hofsteder Straße 17	1	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	In diesem Teil der Berggatee fehlen Bäume. Enge Gebäudeschlucht, etwas Grün würde die Straße erheblich aufwerten! Der Vorschlag bezieht sich auf das Y von der Dorstener Straße bis ca. Haus 18/21!	Begrü- nung	Berggate 12	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Die Lohstraße ist zu großen Teilen auf einer Seite durch Gärten begrünt, durch einige zusätzliche Straßenbäume könnte der Raum allerdings besser gegliedert und das Parken geordnet werden.	Begrü- nung	Lohstraße 7	3	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Hier wären einige Straßenbäume ganz schön. Die Straße ist zwar durch Vorgärten ganz grün, aber es ist trotzdem "leer".	Begrü- nung	Am Han- genden 8	4	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	Pflanzung von Obstbäumen.	Begrü- nung		8	0
<b>Aufent- haltsqua- lität</b>	irgendwie ungepflegt. Tut sich da was? Oder kann das weg?	Instand- haltung	in der Nähe von Gahlen- sche Straße	0	0
<b>Sicherheit</b>	eng, dunkel	Beleuch- tung	Dorstener Straße 2	2	1
<b>Sicherheit</b>	eng, dunkel, schmutzig	Beleuch- tung	Feldsieper Straße 19	5	1
<b>Sicherheit</b>	marode Baumscheiben/Hochbeete und Bänke	Instand- haltung	Joseph- straße 22	5	0
<b>Sicherheit</b>	Ampel oft aus	Querun- gen	Dorstener Straße 137	10	1
<b>Sicherheit</b>	Hier parken häufig Autos auf dem Gehweg und versperren die Sicht auf die Straße, sodass eine Überquerung aufgrund der hier ohnehin zu schnell fahrenden Autos sehr gefährlich sein kann, insbesondere für Kinder.	Knoten- punkte – Verkehrs- sicherheit	Hermann- straße 45	11	1

<b>Sicherheit</b>	Zebrastrifen, auch und vor allem für die Schulkinder (auch hier wird die Straße oft überflitzt)	Querungen	Feldsieper Straße 26	7	0
<b>Sicherheit</b>	Rad-Abbiegemöglichkeit in die Amtsstraße	Führungsform	Dorstener Straße 160	7	0
<b>Sicherheit</b>	PKW parken regelmäßig im Kreuzungsbereich. Schlechte Übersicht gerade für Kinder. Überqueren mit Kinderwagen manchmal nicht möglich.	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Emscherstraße 8	2	0
<b>Sicherheit</b>	PKW parken regelmäßig im Kreuzungsbereich bzw. nicht in den vorgesehenen Bereichen. Schlechte Übersicht gerade für Kinder. Überqueren mit Kinderwagen manchmal nicht möglich.	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Hofsteder Straße 53	7	0
<b>Sicherheit</b>	Autos parken hier immer wieder auf dem Gehweg, so dass es für Kinderfahrräder/roller, Kinderwagen, Bollerwagen, Rollstuhl, Rolator, etc. oft sehr eng ist und die Einsichtigkeit in den Straßenraum noch weiter eingeschränkt wird. Ein für Kinder sicheres überqueren der Straße ist eh schon schwierig, da die Seitenstraßen vom Gehweg nur unzureichend eingesehen werden können. Autofahrer nehmen v.a. Kinder auf dem Gehweg kaum wahr.	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Westhoffstraße 8	11	0
<b>Sicherheit</b>	Autos parken hier immer wieder auf dem Gehweg, so dass es für Kinderfahrräder/roller, Kinderwagen, Bollerwagen, Rollstuhl, Rolator, etc. oft sehr eng ist und die Einsichtigkeit in den Straßenraum noch weiter eingeschränkt wird. Ein für Kinder sicheres überqueren der Straße ist eh schon schwierig, da die Seitenstraßen vom Gehweg nur unzureichend eingesehen werden können. Autofahrer nehmen v.a. Kinder auf dem Gehweg kaum wahr.	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Westhoffstraße 17	11	0
<b>Sicherheit</b>	Autos parken hier immer wieder auf dem Gehweg, so dass es für Kinderfahrräder/roller, Kinderwagen, Bollerwagen, Rollstuhl, Rolator, etc. oft sehr eng ist und die Einsichtigkeit in den Straßenraum noch weiter eingeschränkt wird. Ein für Kinder sicheres überqueren der Straße ist eh schon schwierig, da die Seitenstraßen vom Gehweg nur unzureichend eingesehen werden	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Emscherstraße 8	10	0

	können. Autofahrer nehmen v.a. Kinder auf dem Gehweg kaum wahr.				
<b>Sicherheit</b>	Spiegel, um ein- oder abbiegenden Radler*innen frühzeitig zu erkennen, fehlen. Unübersichtliche und damit gefährliche Stelle.	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Erz-bahntrasse	2	0
<b>Sicherheit</b>	Aus der Hildegardstraße eine Fahrradstraße machen um die Geschwindigkeit der Autos zu reduzieren	Führungsform	Hildegardstraße 15	12	1
<b>Sicherheit</b>	Fahrzeuge parken i.d.R. in der Kreuzung. Das Ordnungsamt hinterlässt nur rote Zettel statt Knöllchen. Bitte ändern.	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Robertstraße 31	11	0
<b>Sicherheit</b>	Hier sollte ein Zebrastreifen angelegt werden, es ist viel zu unsicher, hier die Straße zu überqueren. Die Autos fahren viel zu schnell und es kommt immer wieder zu Unfällen. Das betrifft vor allem Menschen, die aus der Straßenbahn aussteigen.	Querungen	Dorstener Straße 103	5	0
<b>Sicherheit</b>	Der Schulweg für die Kinder ist unsicher. Auf der Feldsieperstraße befindet sich die Feldsieper-Grundschule, leider halten die PKWs nicht die Geschwindigkeitsbegrenzung ein. Hier besteht dringender Verbesserungsbedarf durch z.B. Blitzer, Polizei, Fahrbahnschwellen.	Schulweg	Feldsieper Straße 94	0	0
<b>Sicherheit</b>	Die Stufe am Bürgerplatz ist für Radfahrer insbesondere von Süden kommend gefährlich. Wenn man nicht weiß, daß sie dort ist, fährt man mitten drüber (oder halt runter), was Verletzungspotential birgt. Eine einzige Ebene des Platzes herzustellen wäre m.E. sinnvoll.	Barrierefreiheit	Bürgerplatz	2	0
<b>Sicherheit</b>	Überall dort, wo Radverkehr die Schienen kreuzt, wären Gummilippen in den Schienen hilfreich um die Unfallgefahr zu mindern. Besser wäre es, das gesamte Straßenbahnschienennetz mit Gummilippen auszustatten.	Konflikt – Straßenbahn	Dorstener Straße 164	1	0
<b>Sicherheit</b>	Hier ist die Verbindung zur Erzbahntrasse einfach offen. Eine Absperrung würde in so vielerlei Hinsicht Sinn machen. Kriminelle die Autos beschädigt oder Sachen gestohlen haben, flüchten hier	Delikte	Von-der-Recke-Straße 84	1	0

	sehr schnell in Richtung Westpark oder Wattenscheid, Autos fahren bis fast zur Erzbahntrasse den Radweg lang um Müll in den Gebüsch zu entsorgen und Roller und Motorradfahrer und Fahrradfahrer fahren zu jeder Tages und Nachtzeit sehr schnell und ohne Rücksicht über die Straße und erhöhen das Unfallrisiko für Fußgänger und Autofahrer deutlich. Wären sie zumindest gezwungen kurz anzuhalten, wäre die Ecke auch für die vielen , spielenden Kinder viel sicherer				
<b>Sicherheit</b>	Der Parkplatz ist viel zu dunkel! Hier treffen sich dauern dubiose Leute Nachts, Autos werden beschädigt, Autos ohne Kennzeichen werden hier vor der Polizei versteckt und so weiter, es gab diverse Polizeieinsätze hier, die das bestätigen können. Es wäre für alle sicherer, wenn der Parkplatz einfach beleuchtet würde.	Beleuchtung	Von-der-Recke-Straße 65	1	0
<b>Sicherheit</b>	In diesem Areal befindet sich ein alter Bahntunnel, dieser wird regelmäßig für laute und illegale Technopartys missbraucht. Neben dem, dass diese nächtlichen Party massiv störend für die Anwohner in Richtung Von-der-Recke-Str. ist, gehören diese Tunnel oder unterführungen zu stillgelegten Bahngleisen und sind auch nicht begehbar. Könnten diese Tunnel / Zugänge nicht verschlossen werden?	Delikte	Erzbahntrasse	0	1
<b>Sicherheit</b>	da darf und sollte man nicht alleine reingehen.	Angsträume	Robertstraße 70	1	1
<b>Sicherheit</b>	das gibt Chaos und Gefahr, wenn hier die Ein- und Ausfahrt für den neuen ALDi hinkommt. Wer das genehmigt, war noch nie vor Ort!	Knotenpunkte – Verkehrssicherheit	Herner Straße 53	1	1
<b>Sicherheit</b>	Unterführung mit Lichtkonzept aufwerten! Und sicherer machen	Beleuchtung	K2	2	0
<b>Sicherheit</b>	wir brauchen einen Lichtmast mit guter Ausleuchtung der Spielflächen, damit wir auch im Herbst dort spielen können. und dann fühle ich mich auch sicherer	Beleuchtung	in der Nähe von Surweg	1	0

Sonstiges	Trassenzubringer unzureichend geräumt von Laub, Ästen und Schnee im Winter. Nicht selten matschig und rutschig.	Straßenreinigung	in der Nähe von Erzbahntrasse	4	0
Sonstiges	Von Herzen einen lieben Dank an den USB (& die USB-Azubis) für den Bücherschrank. Er stellt für mich eine Stadtteilperle dar, die für Aufwertung sorgt. Leider wurde der schöne Schrank kurz nach Aufstellung mit Tags und Stickern vollgeschmiert. Vielleicht kann man sich nachbarschaftlich engagieren und das Kleinod davon befreien :-)	Lob	Bürgerplatz	10	1
Sonstiges	Eine Drogerie ansiedeln	Einzelhandel	Dorstener Straße 109	4	0
Sonstiges	Im Leerstand einen Bioladen eröffnen.	Einzelhandel	Dorstener Straße 127	5	0
Sonstiges	Neu angelegte Treppe nimmt über die Hälfte des Geweges ein. Metalltreppe auf Kopfhöhe. Sinnhaftigkeit fraglich. Leider ist über diese Plattform kein Austausch möglich.	Neue Bauwerke	Dorstener Straße 133	3	0
Sonstiges	Informationen zum Zentrum online gar nicht auffindbar. Website wäre wünschenswert (sobald Corona die Öffnung zulässt).	Information	Amtsstraße 12	1	0
Sonstiges	Pfandringe an allen Mülleimern im Viertel montieren	Pfandringe	Bürgerplatz	2	0
Sonstiges	Bitte Altglas und Altkleidercontainer in der Zechenstrasse aufstellen .	Service	Zechenstraße 7	2	0
Sonstiges	Ich würde gerne in der Nähe des Edeka Geschäftes (ich glaube Zechenstrasse) einen altglas Container haben die anderen stehen einfach für uns ungünstig so kann man Glas wegbringen,wenn man zum Einkaufen geht.	Service	Hedwigstraße 50	1	0
Sonstiges	Einen Feierabendmarkt (wie am Springerplatz) Einmal die Woche Ab 16h.	Markt	Bürgerplatz	1	0
Sonstiges	Wieder Einführung eines Wochenmarktes wäre nett	Markt	Amtsplatz 2	2	0
Sonstiges	bitte die bestehenden Gräber durch eine grünen Hecke vor den kackenden Hunden schützen	Hunde	in der Nähe von	3	0

			Am Friedensgrund		
<b>Sonstiges</b>	hier ein Schrottplatz? Das geht doch garnicht. Wer hat denn hier die Hand aufgehhalten????	Instandhaltung	Dorstener Straße 73	1	0
<b>Sonstiges</b>	ein Lob an Dr. Wash für die liebevoll und gut gepflegte Grünfläche im Eingangsbereich der Waschanlage	Lob	Herner Straße 168	4	0
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Schön hier. Und sogar eine Konzertmuschel vorhanden, da könnte man doch am Wochenende mal Musik anbieten.	Lob		0	0
<b>Sonstiges</b>	Achtung! Schrottimobilien...	Immobilien	Von-der-Recke-Straße 52	1	0
<b>Sonstiges</b>	warum wurde denn hier der alte Adelssitz abgerissen? Wirklich schade.	Immobilien	in der Nähe von Anschlussstelle Bochum-Hamme	0	0
<b>Sicherheit</b>	umgebende Bürgersteige sind häufig Treffpunkt für Alkoholkonsum	Alkohol	Dorstener Straße 195	0	0
<b>Sonstiges</b>	schön hier. Weiter so!	Lob	Surweg	2	0

# Planungsspaziergang zum „Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme“

## Ergebnisdokumentation



08. September 2021

17:00 – 19:00 Uhr

## Einführung

Der Mobilitätsbereich steht derzeit vor neuen Herausforderungen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der erforderlichen Finanzierung der Infrastruktur sowie der erhöhten Mobilitätskosten, der zunehmenden Knappheit fossiler Energie und den erhöhten Anforderungen aus dem Klimaschutz sind Alternativen und eine neue Mobilitätskultur zu entwickeln. Die Stadt Bochum und hier auch der Stadtteil Bochum-Hamme stellt sich diesen Aufgaben und legt mit dem Nahmobilitätskonzept eine Strategie vor, welche den Handlungsrahmen zur Qualitätssteigerung in der Nahmobilität formulieren wird. Das Konzept soll auch dabei helfen den Anteil des Umweltverbunds im Allgemeinen sowie des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split im Besonderen in den kommenden Jahren zu erhöhen.

## Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben rund 10 Personen (plus Verwaltung und Gutachter) an dem Planungsspaziergang teilgenommen. Die Diskussion fand an verschiedenen Standorten entlang einer vorher geplanten Strecke und zu vorher ausgewählten Themen sowie anhand der gerade gemachten „Erfahrungen“ statt. Dabei konnten die Teilnehmer:innen auch eigene Ideen und Maßnahmenvorschläge sowie allgemeine Sichtweisen einbringen.

Abbildung 89: Route Planungsspaziergang



Quelle: Eigene Darstellung

Nach einer Begrüßung durch Frau Stiewe, Mobilitätsmanagerin bei der Stadt Bochum, stellt Klopff sich und das Büro Planersocietät sowie das Projekt und die Ziele des Nahmobilitätskonzeptes vor.

Kern der Veranstaltung war dann die Begehung der oben dargestellten Strecke und eine Reflexion der wahrgenommen und „erfahrenen“ Fuß, aber auch Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu wurde im Vorfeld eine rund zwei Kilometer lange Tour mit Standorten zu unterschiedlichen Themenfeldern durch die Gutachter\*innen erstellt.

## Diskussionsinhalte zu den einzelnen Standorten

Im Verlauf des Planungsspaziergangs konnte auf unmittelbare Situationen und Beobachtungen eingegangen werden. Gerade diese Dynamik und der starke Austausch mit den Teilnehmer:innen machen Planungsspaziergänge für die Gutachter\*innen so wertvoll. Alle Anmerkungen und Hinweise werden im Folgenden für jeden einzelnen Standort stichpunktartig zusammengefasst.

#### Standort 1 | Bürgerplatz

- Verkehrsversuch eines Verkehrsberuhigten Bereich in den 1980er Jahren einer der Ersten in NRW
- Beim Spaziergang geht es vornehmlich um Mobilität und öffentlichen Raum, nicht um Nutzung von Immobilien
- Eine Auswertung des Online-Ideenmelder sollte veröffentlicht werden
- Brachgrundstück Hofsteder Straße
- Bebauung? Wann? Womit?
- Eigentümer hat zwei Jahr Zeit zur Bebauung
- Kurze Vorstellungsrunde

#### Standort 2 | Schmechtingstraße

- Hinweis auf Parklet
- Kfz fahren auch in „falscher“ Richtung durch die Einbahnstraße
- Begrünungselemente bedürfen Pflege
  - Gutes Beispiel ist die Vereinsstraße
- Bäume sollen gefällt werden?
- Klimaanpassung sollte bei der Straßenraumgestaltung mitgedacht werden
- Geschwindigkeitsanzeigen im Quartier verteilen um dafür zu sorgen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden
- Baumscheiben mit Bänken versehen?

#### Standort 3 | Herner Straße

- Frau Klopff beschreibt das Problem der kurzen Grün- und langen Wartezeiten für zu Fuß Gehende bei Querung der Herner Straße und zeigt außerdem an einem Ampeltaster was eine barrierefreie Ampelanforderung ausmacht
- An Stelle des indirekten Linksabbiegens Fahrradweichen bzw. ARAS einrichten?

#### Standort 4 | Feldsieper Straße

- Schule wird deutlich ausgebaut
- Weitere Verkehrsberuhigung
- Bsp. Dänemark, eine Fahrspur für beide Richtungen des Kfz-Verkehr
- In Zukunft Straßenraum als Teil des Schulhofes möglich?
- Bevorzugung des Fahrrades möglich? Feldsieper Straße als Fahrradstraße?

#### Standort 5 | Hildegardstraße

Entfiel

### Standort 6 | Unterführung Feldsieper Straße

- Einfallstore nach Hamme sollen gestaltet werden (ISEK?)
- Eigentlich sollen weitere Bäume gepflanzt werden
- Oberflächenbeschaffenheit der Straße stark verbesserungswürdig
- Begrünung von Haltestellen zur Klimaanpassung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität?
- Beschilderung zur Brückenhöhe der Bahn für Lkw fehlt

### Standort 7 | Amtsplatz

- Parklet wird vom bis an der Amtsstraße 24 entstehen
- Umgestaltung zum Bürgerplatz als Maßnahme im ISEK enthalten
  - Aufenthaltsqualität muss deutlich erhöht werden

Abbildung 90: Diskussion der Teilnehmer:innen am Standort Schmechtingstraße



# Planungsspaziergang zum „Nahmobilitätskonzept Bochum-Hamme“

## Ergebnisdokumentation



18. September 2021

11:00 – 13:00 Uhr

## Einführung

Der Mobilitätsbereich steht derzeit vor neuen Herausforderungen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der erforderlichen Finanzierung der Infrastruktur sowie der erhöhten Mobilitätskosten, der zunehmenden Knappheit fossiler Energie und den erhöhten Anforderungen aus dem Klimaschutz sind Alternativen und eine neue Mobilitätskultur zu entwickeln. Die Stadt Bochum und hier auch der Stadtteil Bochum-Hamme stellt sich diesen Aufgaben und legt mit dem Nahmobilitätskonzept eine Strategie vor, welche den Handlungsrahmen zur Qualitätssteigerung in der Nahmobilität formulieren wird. Das Konzept soll auch dabei helfen den Anteil des Umweltverbunds im Allgemeinen sowie des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split im Besonderen in den kommenden Jahren zu erhöhen.

## Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben rund 15 Personen (plus Verwaltung und Gutachter) an dem Planungsspaziergang teilgenommen. Die Diskussion fand an verschiedenen Standorten entlang einer vorher geplanten Strecke und zu vorher ausgewählten Themen sowie anhand der gerade gemachten „Erfahrungen“ statt. Dabei konnten die Teilnehmer:innen auch eigene Ideen und Maßnahmenvorschläge sowie allgemeine Sichtweisen einbringen.

Abbildung 91: Route Planungsspaziergang II



Quelle: Eigene Darstellung

Nach einer Begrüßung durch Herrn Röder, von der Stadt Bochum, stellt Frau Klopff sich und das Büro Planersocietät sowie das Projekt und die Ziele des Nahmobilitätskonzeptes vor.

Kern der Veranstaltung war dann die Begehung der oben dargestellten Strecke und eine Reflexion der wahrgenommen und „erfahrenen“ Fuß, aber auch Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu wurde im Vorfeld eine rund zwei Kilometer lange Tour mit Standorten zu unterschiedlichen Themenfeldern durch die Gutachter\*innen erstellt.

## Diskussionsinhalte zu den einzelnen Standorten

Im Verlauf des Planungsspaziergangs konnte auf unmittelbare Situationen und Beobachtungen eingegangen werden. Gerade diese Dynamik und der starke Austausch mit den Teilnehmer:innen machen Planungsspaziergänge für die Gutachter\*innen so wertvoll. Alle Anmerkungen und Hinweise werden im Folgenden für jeden einzelnen Standort stichpunktartig zusammengefasst.

### Standort 1 | Richardstraße

- Begrüßung von Tobias Röder (Stadt Bochum) und Lisa Klopf (Planersocietät).
- Einführung in das Thema der Nahmobilität

### Standort 2 | Bahn Haltestelle Bochum-Hamme

- Bike and Ride Anlage an der Seilfahrt
- unattraktive Verbindungen von der Bahn-Station Bochum-Hamme
- die Instandhaltung und der Grünschnitt an der Bike and Ride Anlage sind mangelhaft
- Bike and Ride Anlagen sollten als großräumiges Konzept gedacht werden
- Bochum-Hamme in Richtung Oberhausen als Bike and Ride Verbindung wichtig

### Standort 3 | Park Hamme

- Viele Parks (Verbindungsfunktion)
- Keine Beleuchtung
  - Anwohner:innen könnte eine dauerhafte Beleuchtung stören
  - Bodenbeleuchtung für die Sichtbarkeit der Wege (weniger Lichtbelästigung für Anwohner:innen)
  - Beleuchtung mit Bewegungsmelder als Möglichkeit
  - Es sollte auf Frequenzbereiche geachtet werden, die Insektenfreundlich sind
- Parkbänke fehlen (marode Bänke wurde abgebaut, aber nicht wieder aufgebaut)

### Standort 4 | Gahlensche Straße

- Zugang zu Haltestellen sollten barrierefrei ausgestaltet sein
- Überdachung und Sitzgelegenheiten als Standardlösung an Haltestellen
- Dachbegrünung wäre möglich

### Standort 5 | Overdyker Straße (geplant bei NETTO)

- Gehwegbreiten (Gahlensche Str. nicht breit genug/Verengung durch Bäume und Haltestellen)
- Platzbedarf
- unebene Gehwege
- wie können Gehwege verbreitert werden?
  - Straßenraumbau möglich, aber teuer und eher ungewünscht
  - Wegfallende Parkplätze
- Quartiersgaragen von der Bevölkerung gewünscht

- werden nur angenommen, wenn keine Alternativen vorhanden sind
- massiver Parkplatzabbau notwendig, ansonsten Parkraumbewirtschaftung notwendig
- wenige Behindertenparkplätze im Stadtteil vorhanden
- Anwohnerstellplätze sind schwierig umzusetzen
  - Ausweise sind günstig
  - Quartiersgaragen eher teuer
  - Vorbild Tübingen

### Standort 6 | Hamme Kirche

- Erklärung Barrierefreie Ampeltaster
- Fußweg und Querungen allg.
- Geteilte Signalisierung an der Dorstener Straße → lange Querungszeiten für Zufußgehende
- „Grüne Welle“ auch für Radfahrende interessant → durch Straßenbahn immer wieder unterbrochen
- Radfahrstreifen auf der Dorstener Straße durch Poller abgrenzen? (Vorschlag eines Bürgers)
- Tempo 30 auf der Dorstener Straße → schwierig mit dem Tiefbauamt, Grund (Lärm, Schul- oder Kita-Umfeld oder Luft) notwendig
- Vorschlag: Modelluntersuchung der Dorstener Straße: Im Vergleich Tempo 30 zu Tempo 50
  - Gibt es wirklich einen Unterschied (zeitlich gesehen)?
  - Einsparung der Luft- und Lärmemissionen
- Lärm- und Luftemissionen an der Dorstener Straße sind gefühlt sehr hoch und sollten geprüft werden
  - Luftemissionen unter den Grenzwerten
- Dorstener Str. hat keine Parallelführung im Stadtteil
- Häufiger fahren 40-Tonner über die Dorstener Straße und kommen nicht durch die Unterführung
  - Beschilderung prüfen
  - Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen nutzen oft Google Maps, statt Lkw Navigationssysteme mit Höhenangaben

### Standort 7 | Amtsplatz

- Parklet wird vom 11.09. bis 30.09. an der Amtsstraße 24 entstehen, anschließend wird es umziehen und ab dem 01.10. für einen Monat vor dem Theater der Gezeiten in der Schmechtingstraße stehen
- Umgestaltung zum Bürgerplatz als Maßnahme im ISEK enthalten
  - Aufenthaltsqualität muss deutlich erhöht werden
- Radabstellanlagen auf dem Amtsplatz: Umfunktionierung einzelner Parkstände (1 Auto = 12 Fahrräder)
- Vorschlag für Poller oder Rotmarkierung der Radinfrastrukturen in Hamme; Radverkehr im Straßenraum sichtbarer machen

### Weitere Kommentare zwischen den Stationen

- Carsharing: auch kommunaler Anbieter möglich, oder nur privat?
- Unterführung Bochum-Hamme in schlechtem Zustand (unsicher und nicht beleuchtet)
- Die Bürger:innen fordern: Groß denken!
  - Alle mitnehmen: Mobilitätseingeschränkte, Kinder, Radfahrende, Zufußgehende, parken, etc.

Abbildung 92: Diskussion der Teilnehmer:innen am Standort Overdyker Straße

