



Kurzbericht

Integriertes Nahmobilitätskonzept

Bochum-Hamme



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

Bearbeitung:

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

Anlass und Zielsetzung	3
Das Projektgebiet und vorhandene Konzepte	3
Aktive Beteiligung	4
Analyse	5
Ziele und Handlungsansätze	9
Mobilitätskonzept	10
Ausblick	13

Anlass und Zielsetzung

Das steigende Bewusstsein für den Klimawandel mit den entsprechenden Notwendigkeiten in der Gestaltung der Mobilität verändert 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.

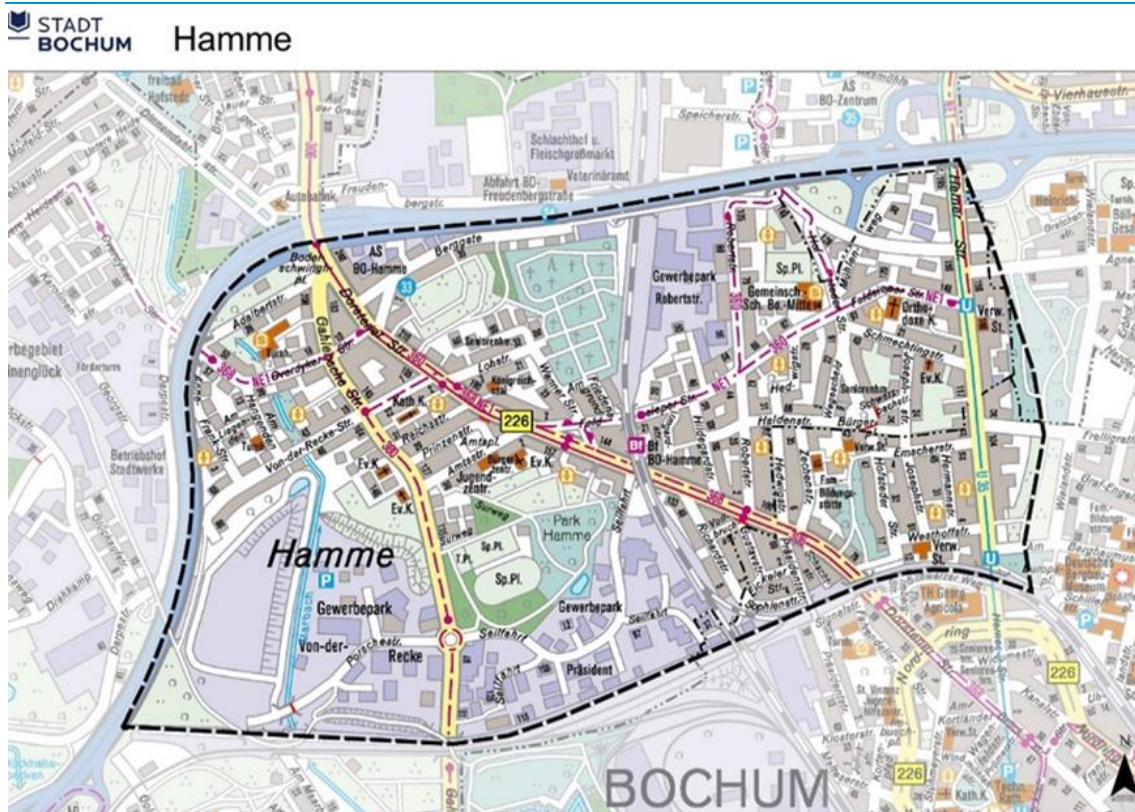
Aufgabe des Nahmobilitätskonzeptes ist die Entwicklung einer Strategie, die einerseits als Leitlinie der Mobilitätsplanung dient, andererseits auch wichtige und schnell umsetzbare Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität aufzeigt und strukturiert. Neben der strategischen Ausrichtung gilt es insbesondere, 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 die Entwicklung eines Handlungsrahmens mit Handlungsfeldern. Aus diesen Handlungsfeldern heraus werden Maßnahmen entwickelt, priorisiert und besondere Schlüsselmaßnahmen konkretisiert.

Projektgebiet und vorhandene Konzepte

Für den Stadtteil Bochum-Hamme sind in den vergangenen Jahren einige Konzepte entwickelt worden, die sich auch mit dem Thema Mobilität im Stadtteil befassen. Für das integrierte Nahmobilitätskonzept sind vor allem das „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept“, das „Verkehrskonzept Hamme-Hordel-Hofstede“ und der „Masterplan Einzelhandel Bochum 2012“ in der Nachjustierung von 2017 sowie ein erster Entwurf des parallel bearbeiteten Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt wichtige Grundlagen.

Bestehende Maßnahmen, Ideen und Ansätze stellten eine erste Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes dar. Die folgenden Konzepte wurden hinsichtlich Ihrer verkehrlichen Maßnahmen untersucht und berücksichtigt.

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets



Quelle: Stadt Bochum 2019: 58

Beteiligung

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.

Verkehrsideenmelder

Im Rahmen der Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes Bochum-Hamme wurde zwischen dem 21. Mai und dem 04. Juli 2021 eine Online-Beteiligung durchgeführt. 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.

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung ergänzen die durch die Gutachter:innen durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und waren 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.

Planungsspaziergänge und Infostand

Neben der Online-Beteiligung wurden zur Beteiligung der Bürgerschaft zwei Planungsspaziergänge (Speckschweiz und Hamme-Zentrum) 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 im Stadtteil besprochen. Hierzu gab es einen kleinen Vortrag des Gutachterbüros und im Anschluss Zeit zum Austausch sowie Ideenfindung. Im Anschluss an den Planungsspaziergang in Hamme-Zentrum wurde am Parklet, das eine Woche zuvor eingeweiht wurde, 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 wurden bei der Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung berücksichtigt.

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.

Analyse

Die Analyse der vorhandenen (Nah-)Mobilitätsinfrastruktur erfolgte durch intensive Begehungen und Bestandserfassungen. Zur Bewertung des ruhenden Kfz-Verkehrs wurde darüber hinaus eine Parkraumanalyse durchgeführt. Auf Basis dieser Erhebungen werden nachfolgend die Situation der einzelnen Verkehrsträger vorgestellt und 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.

Fußverkehr

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.

Radverkehr

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 große 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 vor allem 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 hier nötige Radverkehrsanlage, hier wird der Verkehr im Mischverkehr geführt. Eine durchgängige Führungsform ist wichtig, um die subjektive Sicherheit der Radfahrer:innen zu gewährleisten.

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.

Öffentlicher Personennahverkehr

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 schienegebundenen Angebote am besten, seltener mit dem ÖPNV bedient wird das Gewerbegebiet.

Kfz-Verkehr

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 gantztägig 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. 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 sehr hoch und teils 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.

Dynamische gesellschaftliche Veränderungsprozesse, wie ein gestiegenes Umwelt- und Klimabewusstsein, der Wunsch nach kurzen Wegen sowie der Erkenntnis einer daraus resultierenden notwendigen Umgestaltung von Verkehrsinfrastruktur, stehen gewachsenen baulichen 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 Kfz-Besitzes im Stadtteil und damit zur Senkung des Parkdrucks bzw. weiterer Umnutzung heute beparkter Flächen.

Ziele und Handlungsansätze

Die aus den Analysen und Beteiligungsformaten abgeleiteten Hauptziele des Nahmobilitätskonzept in Bochum-Hamme sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung sowohl von Fuß- als auch von Radverkehrsanlagen und die Verminderung des Kfz-Verkehrs im Projektgebiet. Ein übergeordnetes Mobilitätsmanagement bildet den Rahmen um diese vier Hauptziele.

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 benötigt. Auch bestehende Aufenthaltsräume gilt es aufzuwerten, um diese zu noch stärker zu beleben.

Die vorhandenen Grünflächen sollen gestärkt und wie schon im ISEK Hamme beschrieben als Grüngürtel weiterentwickelt werden. Hierzu wird parallel ein Freiraumkonzept entwickelt. Damit einhergehend sollen möglichst Flächen entsiegelt werden, um die Aufenthaltsqualität an diesen Orten zu erhöhen und mehr natürlichen Raum im Stadtteil zu schaffen. Gleichzeitig sollen Angsträume wie etwa Brücken 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

Der Fußverkehr ist in der Zu- und Abbringer 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 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.

Mobilitätskonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der durchgeführten Beteiligungsformate (Verkehrsideenmelder, Planungsspaziergänge, Akteursgespräche, Infostand über das Nahmobilitätskonzept) wurde ein Mobilitätskonzept erstellt. Im gesamten Stadtteil sind viele Infrastrukturmaßnahmen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements aufgezeigt worden, die durchgeführt werden müssen, um eine nachhaltige Mobilität sicher und attraktiv zu gestalten. Diese Maßnahmen sind oftmals mit einem Umbau bzw. Umgestaltungen verbunden und haben in der Regel einen mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont. Zusätzlich sind unterstützende Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Mobilitätsmanagement erarbeitet worden, die parallel umgesetzt werden müssen, damit die infrastrukturellen Maßnahmen die gewünschten Wirkungen entfalten.

In der Langfassung des integrierten Nahmobilitätskonzept sind für jede Maßnahme bzw. für Maßnahmenbündel detaillierte Steckbriefe dargestellt. Die Einzelmaßnahmen mit Beschreibung, Verortung, Kostenschätzung, Priorisierung und Akteuren sind der Maßnahmentabelle des Anhangs zur Langfassung zu entnehmen. Die Maßnahmen stellen gutachterliche Empfehlungen dar, welche teils detaillierter auf ihre Realisierbar- und Finanzierbarkeit geprüft werden müssen. Sie wurden zu folgenden Handlungsschwerpunkten entwickelt (vgl. Tabelle 1):

- Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (F 1 - 10)
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (R 1 - 8)
- Maßnahmen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (K 1 - 9)
- Maßnahmen ÖPNV (Ö 1 - 3)
- Mobilitätsmanagement und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen (Q 1 – 2.10)

Zur Übersicht sind die Maßnahmen in der Langfassung noch in einer Karte je Handlungsschwerpunkt dargestellt. Ein Beispiel einer solcher Karte zeigt die Abbildung 2. .

Abbildung 2: Maßnahmenverortung Fußverkehr

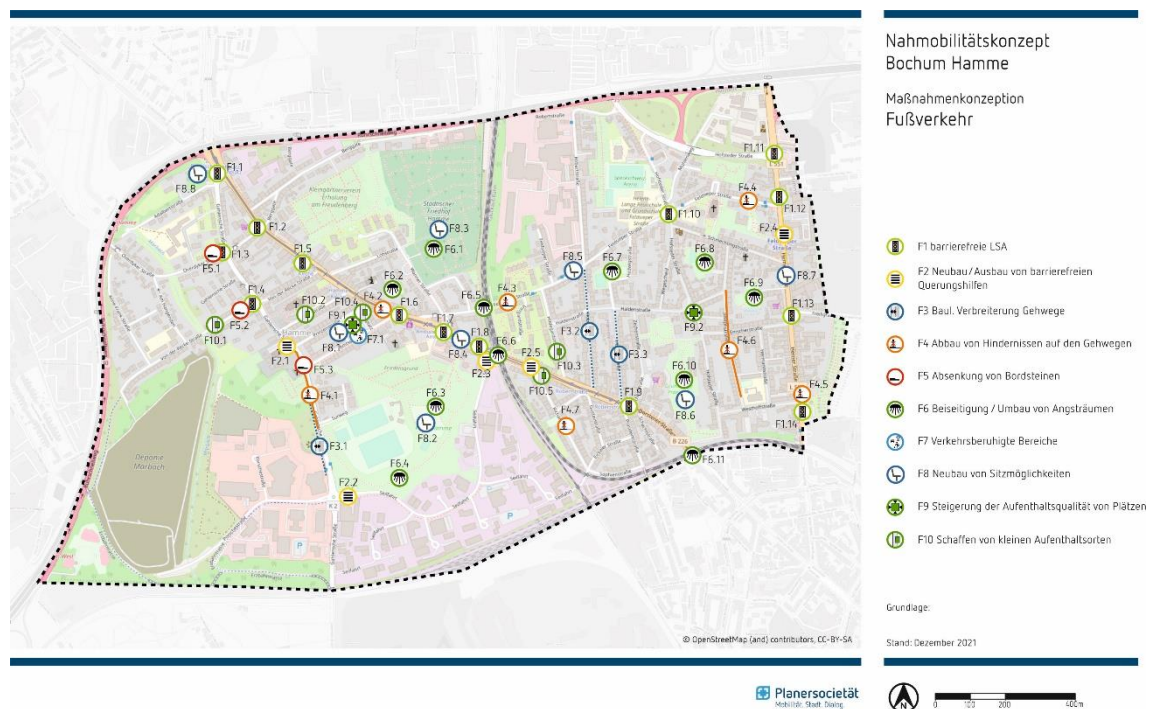


Tabelle 1: Übersicht der Maßnahmen

Maßnahmen- nummer	Name der Maßnahme
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
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
K1	Geschwindigkeitsreduktion
K2	Verkehrszählung
K3	Entfernung/Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens
K4	Parken
K5	Einrichtung von Carsharing im Stadtteil
K6	Mieterticket
K7	Nutzung von Einzelhandelsparkplätzen
K8	Parkraumkonzept
K9	Kontrolle von Falschparken
Ö1	Qualitative Aufwertung und barrierefreier Umbau von Haltestellen
Ö2	Optimierung und Stärkung des ÖPNV-Angebots
Ö3	Einrichtung einer Mobilstation an der Haltestelle Hamme/Amtsstraße
Q1	Neugestaltung des Knotenpunktes Dorstener Straße/Feldsieper Straße
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

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 gestalten und vernetzen soll. Die Aufenthaltsqualität soll erhöht und das städtebauliche Umfeld zum Spielen, Verweilen und Begegnen einladend und sicher gestaltet werden.

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 Abstimmungsprozesse, die Zustimmung in den politischen Gremien und umfangreichere Prüfungen der Machbarkeit, sowie Planungen. Das Umsetzungskonzept der durch das integrierte Nahmobilitätskonzept entwickelten und empfohlenen Maßnahmen gibt hier eine erste Einschätzung für die Zeit- und Kostenplanung. Diese sind teilweise durch Förderprogramme zu reduzieren, bei denen bis zu 100 % der Kosten vom Land oder Bund übernommen werden.