

**Bebauungsplan Nr. 964 II  
– Westlich Schloßstraße –**

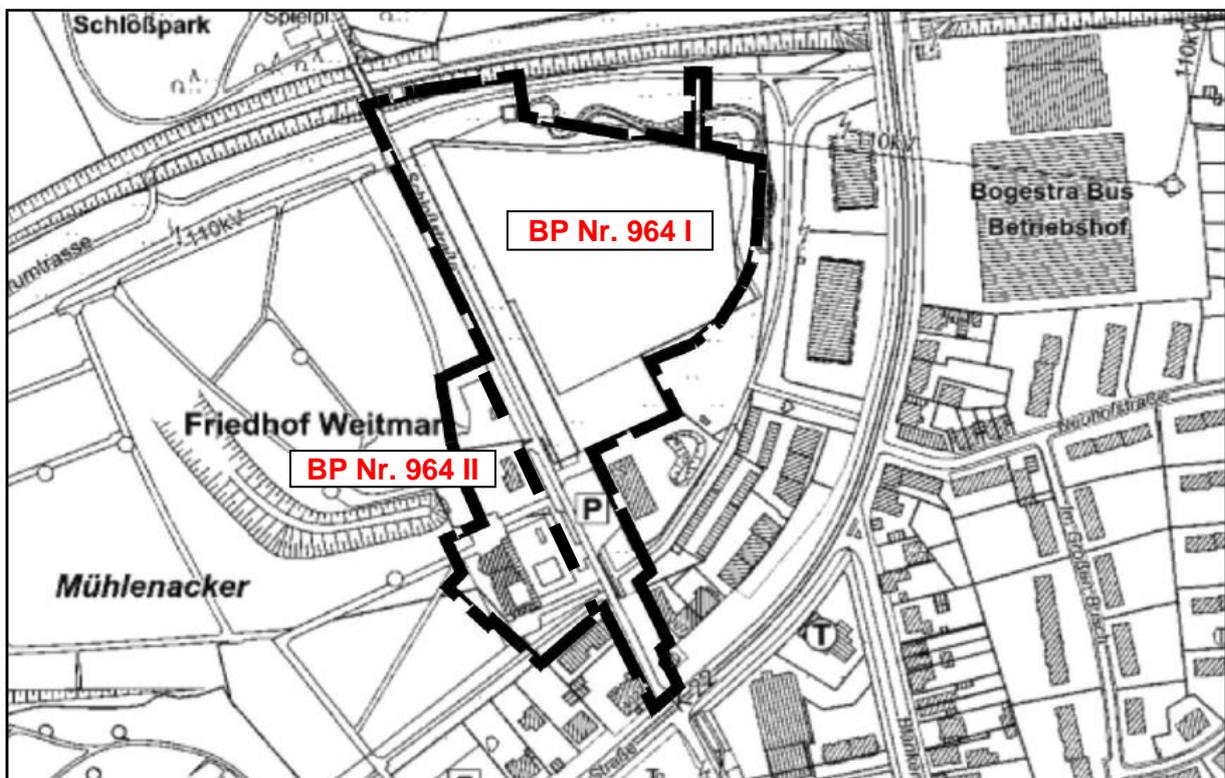
**Satzungsbeschluss**

**Mobilitätskonzept  
Bebauungsplan Nr. 964 – Schloßstraße - der Stadt Bochum**

(Abvi, 14.12.2022)

Im Rahmen der erneuten Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 964 wurde eine Teilung des Planes in die räumlichen Geltungsbereiche Nr. 964 I – Östlich Schloßstraße – und 964 II – Westlich Schloßstraße – vorgenommen.

Das dem Bebauungsplan Nr. 964 – Schloßstraße – zugrundeliegende, diesem Vorblatt folgende Dokument hat weiterhin Bestand und ist Bestandteil der beiden Bauungspläne 964 I und 964 II. Eine Anpassung an die veränderten Geltungsbereiche ist nicht erforderlich, da das Gutachten jeweils im Sinne einer pessimalen Betrachtung die Auswirkungen beider Bebauungspläne berücksichtigt.



Grobe Abgrenzungen der Bebauungspläne Nr. 964 I – Östlich Schloßstraße – und Nr. 964 II – Westlich Schloßstraße –

# **Bebauungsplan Nr. 964 - Schloßstraße - der Stadt Bochum**

## **Mobilitätskonzept**

erstellt im Auftrag der  
Projektgesellschaft Am Schlosspark Weitmar  
GmbH, Essen  
Projekt-Nr. 2059

Dr.-Ing. Harald Blanke  
M.Sc. Dennis Grinda  
Karolin Meuth

**14. Dezember 2022**  
**Ergänzung: 15. Februar 2023**



verkehrsplanung

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius  
Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Tel. 0234 / 9130-0  
Fax 0234 / 9130-200

email [info@ambrosiusblanke.de](mailto:info@ambrosiusblanke.de)  
web [www.ambrosiusblanke.de](http://www.ambrosiusblanke.de)

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. VORBEMERKUNGEN</b> .....	<b>2</b>
<b>2. BESTAND UND KONZEPTIONELLE ANFORDERUNGEN</b> .....	<b>2</b>
2.1 BAUSTEIN ERSCHLIESSUNG UND INFRASTRUKTUR.....	2
2.2 BAUSTEIN ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR.....	6
2.3 BAUSTEIN FUSSVERKEHR.....	9
2.4 BAUSTEIN RADVERKEHR.....	11
2.5 BAUSTEIN AUTOREDUZIERES WOHNEN.....	14
2.6 BAUSTEIN MOBILITÄTSMANAGEMENT UND -DIENSTLEISTUNGEN.....	16
<b>3. HANDLUNGSOPTIONEN</b> .....	<b>17</b>
3.1 ALLGEMEINE HANDLUNGSOPTIONEN.....	17
3.2 HANDLUNGSOPTIONEN FUSSGÄNGER.....	17
3.3 HANDLUNGSOPTIONEN RADVERKEHR.....	18
3.4 HANDLUNGSOPTIONEN ÖPNV.....	20
3.5 HANDLUNGSOPTIONEN KFZ-VERKEHR.....	20
3.6 SONSTIGE HANDLUNGSOPTIONEN.....	21
<b>4. KONKRETE MASSNAHMEN</b> .....	<b>22</b>
4.1 MASSNAHMEN DES INVESTORS / DER WOHNUNGSGESSELLSCHAFT.....	22
4.2 MASSNAHMEN DER STADT BOCHUM.....	23
VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.....	25
LITERATURHINWEISE.....	26

Gender-Hinweis:

Zur besseren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Untersuchung das generische Maskulinum verwendet. Die in dieser Arbeit verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich - sofern nicht anders kenntlich gemacht - auf alle Geschlechter

## 1. VORBEMERKUNGEN

Die Stadt Bochum verfolgt als einen zentralen Schwerpunkt im Zusammenhang mit der Entwicklung weiterer Wohnbauflächen die Einrichtung und Gestaltung von autoreduzierten/autoarmen Quartieren. Unter Berücksichtigung von anderenorts gewonnener Erfahrungswerte bzw. Zielsetzungen (z.B. *Mobilitätskonzept für Mitte Altona, SHP Ingenieure, 2013; Mobilitätskonzept Quartier Feldmark, Kraus, Stadt Bochum, 2019*) sollen in diesen Gebieten Anreize geschaffen werden, auf ein eigenes Kraftfahrzeug zu verzichten. Dabei sollen keine grundsätzlichen Beschränkungen zur Befahrbarkeit innerhalb des Quartiers geschaffen, sondern beispielsweise durch eine angepasste Straßenraumgestaltung und entsprechende Verkehrsregelungen das Bewusstsein für den Kfz-Verzicht bestärkt werden. Das eigene Wohnumfeld ist als Startpunkt der täglichen Mobilität ein bedeutender Faktor, um die individuelle Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Gibt es vor der eigenen Haustür attraktive Voraussetzungen und Angebote für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV oder für Sharing-Angebote, fällt es leichter auf den privaten Pkw zu verzichten und stattdessen umweltfreundliche Systeme zu nutzen.

Ein intelligentes Mobilitätskonzept am Wohnstandort braucht eine gelungene Mischung aus den richtigen Maßnahmen und setzt neben Verkehrsvermeidung auf umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote sowie die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (Multimodalität). Dabei sollen die einzelnen Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei.

Mit einer zusätzlichen Attraktivierung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) soll eine nachhaltige Stadtentwicklung auch den Anforderungen einer nachhaltigen Mobilitätsplanung gerecht werden. Für das Mobilitätskonzept für das Quartier am Schlosspark in Bochum sollen Bausteine verwendet werden, die Anreize für ein geändertes Mobilitätsverhalten bilden, mit dem wesentlichen Ziel, dass der Umweltverbund dem motorisierten Individualverkehr vorgezogen werden soll.

Der Begriff Umweltverbund umfasst alle Verkehrsmittel, die eine umweltfreundliche Fortbewegung ermöglichen. Darunter werden nicht nur die nichtmotorisierten Fortbewegungsformen (Fußgänger, Radfahrer ohne Antrieb) berücksichtigt, die keine CO<sub>2</sub>-Belastung hervorrufen, sondern auch motorisierte Fortbewegungsformen (Radfahrer mit Antrieb, ÖPNV mit Bus und Bahn, Car-Sharing, Mitfahren), die gegenüber der Nutzung eines privaten Pkw eine geringere CO<sub>2</sub>-Belastung aufweisen.

## 2. BESTAND UND KONZEPTIONELLE ANFORDERUNGEN

### 2.1 BAUSTEIN ERSCHLIESSUNG UND INFRASTRUKTUR

#### *Bestand*

Das Plangebiet wird im Hinblick auf die äußere Verkehrserschließung über die Schloßstraße an das umgebende Hauptstraßennetz mit der Hattinger Straße (K22) als Verbindungsachse zur Bochumer Innenstadt und an die Heinrich-Königstraße (K1) als Verbindungssachse in Ost-West-Richtung angebunden. Der Abschnitt der Schloßstraße nördlich der Hattinger Straße dient als alleinige Erschließungsstraße für den Kfz-Verkehr des Plangebietes und ist als Sackgasse ausgebildet. Die Sackgassenfunktion ist einerseits von Vorteil, da auf diese Weise das Auftreten von Durchgangsverkehren bzw. Fremdverkehren ausgeschlossen werden kann. Die Kfz-seitige Anbindung des Plangebietes kann bei

Störungen im Zufahrtbereich im Notfall, wenn nicht anders möglich, weiterhin über die Notzufahrt zwischen den Gebäuden A3 und A4 erfolgen.

Der bestehende Straßenraum der Schloßstraße als zentrale Erschließungsachse des geplanten Baugebietes und gleichzeitige Verbindungsachse zur Hattinger Straße als leistungsfähige Hauptverkehrsstraße weist nicht nur gestalterische, sondern auch erhebliche funktionale Mängel auf. Beispielsweise ist die Straßenoberfläche durch zahlreiche Schlaglöcher und Reparaturstellen gekennzeichnet. Da für den Radverkehr keine eigenständigen Verkehrsanlagen vorhanden sind und dieser demzufolge auf der Fahrbahn geführt wird, ergibt sich aufgrund des baulichen Zustands ein erhebliches Konflikt- und Verkehrssicherheitsproblem, insbesondere durch die vorhandenen Schlaglöcher. Grundsätzlich ist in der Schloßstraße ein Trennprinzip mit Fußverkehr auf separaten Gehwegen sowie Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn vorhanden. Der Gehweg auf der Westseite ist jedoch zu schmal und die effektiv nutzbare Breite wird zudem zum Teil noch durch Mobiliar / Ausstellung des angrenzenden Floristikfachgeschäftes eingeschränkt. Auf der Ostseite ist ein Gehweg markiert und durch Piktogramm markiert, jedoch ist dieser in der Örtlichkeit kaum als ausgewiesener Gehweg zu erkennen und wird zusätzlich durch beidseitig parkende Fahrzeuge eingerahmt (vgl. Abbildung 1, rechtes Bild). Insbesondere durch Senkrechtparker ergeben sich Gefährdungen durch rückwärts ausfahrende Fahrzeuge.



**Abbildung 1:** Vorhandene Defizite der Verkehrsflächenzuordnung in der Schloßstraße

### Konzept

Es wird davon ausgegangen, dass das Floristikfachgeschäftes auch nach der Realisierung des geplanten Baugebietes genutzt wird, so dass es in der Schloßstraße im Anschlussbereich zur Hattinger Straße künftig verstärkt zu Interaktionen zwischen den Kunden des Fachgeschäftes und den künftigen Bewohnern kommen wird. Vor diesem Hintergrund ist eine eindeutige und verkehrssichere Neuordnung der Verkehrsflächen für die unterschiedlichen Nutzergruppen zwingend erforderlich.

Aufgrund der angedachten Ausweisung des Neubaugebietes als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) im nördlichen Teil (Ringerschließung und Verbindungsstich zur Schloßstraße) sind im Bereich der geplanten Neubebauung separate Radverkehrsanlagen nicht notwendig, hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Im vorderen Bereich ist ein Trennsystem avisiert, bei dem der Fußgängerverkehr vom Kfz-Verkehr baulich getrennt wird, jedoch der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn geführt und dies durch Tempo 30 km/h eventuell auch Tempo 20 km/h unterstützt wird.

Durch den angestrebten Ansatz eines auto-reduzierten Quartiers wird der Charakter der verkehrsberuhigten Bereiche unterstützt und zudem, die Unfallgefahr in den Straßen deutlich gesenkt, die Kommunikationsqualität vor der Haustür ermöglicht und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Da Durchgangsverkehre in der Schloßstraße aufgrund der Sackgasse ausgeschlossen werden können lässt die geringe Verkehrsbelastung - maximal ca. 280 Kfz/h in den Spitzenstunden morgens und nachmittags im Querschnitt des Streckenabschnittes nördlich der Hattinger Straße - innerhalb des geplanten Quartiers eine kommunikative Wechselwirkung zwischen den Bebauungen und dem Straßenraum zu.

Im Zusammenhang mit der geplanten Kita sollte zur geordneten Abwicklung des Kfz-Verkehrs in den Morgen-, Mittags- und Nachmittagsstunden eine Fläche zum kurzen Halten/Parken vorgesehen werden, d.h. eine zeitlich beschränkte Hol- und Bringzone. Vorzugsweise sollte diese Zone auf privatem Grund eingerichtet werden, so dass dann die entsprechende Regelung, Beschilderung durch den Besitzer/Betreiber der Kita vorgenommen wird.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist zu berücksichtigen, dass seitens der Stadt Bochum die Entwicklung eines autoreduzierten/autoarmen Quartiers, aber nicht die Entwicklung eines autofreien Quartiers angestrebt wird. Mit Hilfe der nachfolgend dargestellten Handlungsoptionen zur Änderung des grundsätzlichen Mobilitätsbewusstseins wird perspektivisch angestrebt, dass viele Wege von den Bewohner/innen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Auf der anderen Seite bleibt für viele Wege und Fahrtzwecke der eigene PKW ein zentrales Verkehrsmittel, deren derzeitige, praktische Nachfrage z.B. mit einem alternativen Autoverleihsystem ggfs. ergänzt aber nicht vollständig abgedeckt werden kann. Konzepte nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ sind langfristig anzustreben, kurzfristig aber allenfalls als nur sporadisch umsetzbar einzustufen. Der Besitz und die Nutzung eines eigenen Pkw, was derzeit vielfach mit Mobilität gleichgesetzt wird, und somit auch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs muss daher in allen Planungsüberlegungen berücksichtigt werden.

Quartiersgaragen am Rand der geplanten Quartiere eröffnen durchaus Spielräume für einen attraktiven Wohnstandort. Der öffentliche Raum kann eine besondere Qualität mit mehr Aufenthalts-/Kommunikations-/Grünflächen und nur in Ausnahmefällen parkenden Autos entfalten. Die Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz ermöglicht all denjenigen, die kein eigenes Kfz besitzen wollen, auf einen Stellplatz zu verzichten. Quartiersgaragen können für den Öffentlichen Raum belebend wirken, wenn der Weg zum Auto von der Wohnung zum Parkhaus im Freien anstatt von der Wohnung direkt in die Tiefgarage führt. Angesichts der längeren Wege zum Auto bei weiter entfernt gelegenen Quartiersgaragen kann häufiger die Entscheidung getroffen werden, das Fahrrad oder den ÖPNV zu nutzen, sofern die Zugänglichkeit zu diesen Verkehrsmitteln näher zur Wohnung liegt.

Im Umkehrschluss können Quartiersgaragen aber auch in der Gesamtbilanz zu einer Zunahme im gebietsbezogenen Kfz-Verkehr führen. So ist insbesondere bei schlechten Witterungsverhältnissen sowie bei Dämmerung/Dunkelheit davon auszugehen, dass die Bewohner/innen mit dem Auto unmittelbar bis zu ihren Hauseingängen zum Be- und Entladen fahren und ihre Fahrzeuge ggfs. auch längere Zeit im Eingangsbereich der Eingänge abstellen. Darüber hinaus können Quartiersgaragen am Rand der Wohnquartiere zu einer Erhöhung der Kfz-Verkehre führen, um beispielsweise Kindern oder älteren Personen das bequeme Ein- und Aussteigen in unmittelbarer Nähe zu den Hauseingängen zu ermöglichen. In diesen Situationen kann es für nur einen Fahrtzweck zu einer Verdoppelung der Kfz-Fahrten kommen, da vom Fahrer sowohl Fahrten mit Bezug zur entfernt gelegenen Quartiersgarage als auch mit Bezug zum Wohnort hervorgerufen werden.

Bei einer Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen unterhalb der geplanten Wohnnutzungen kann das Risiko zusätzlicher Fahrten zum Be-/Entladen bzw. Ein-/Aussteigen reduziert werden.

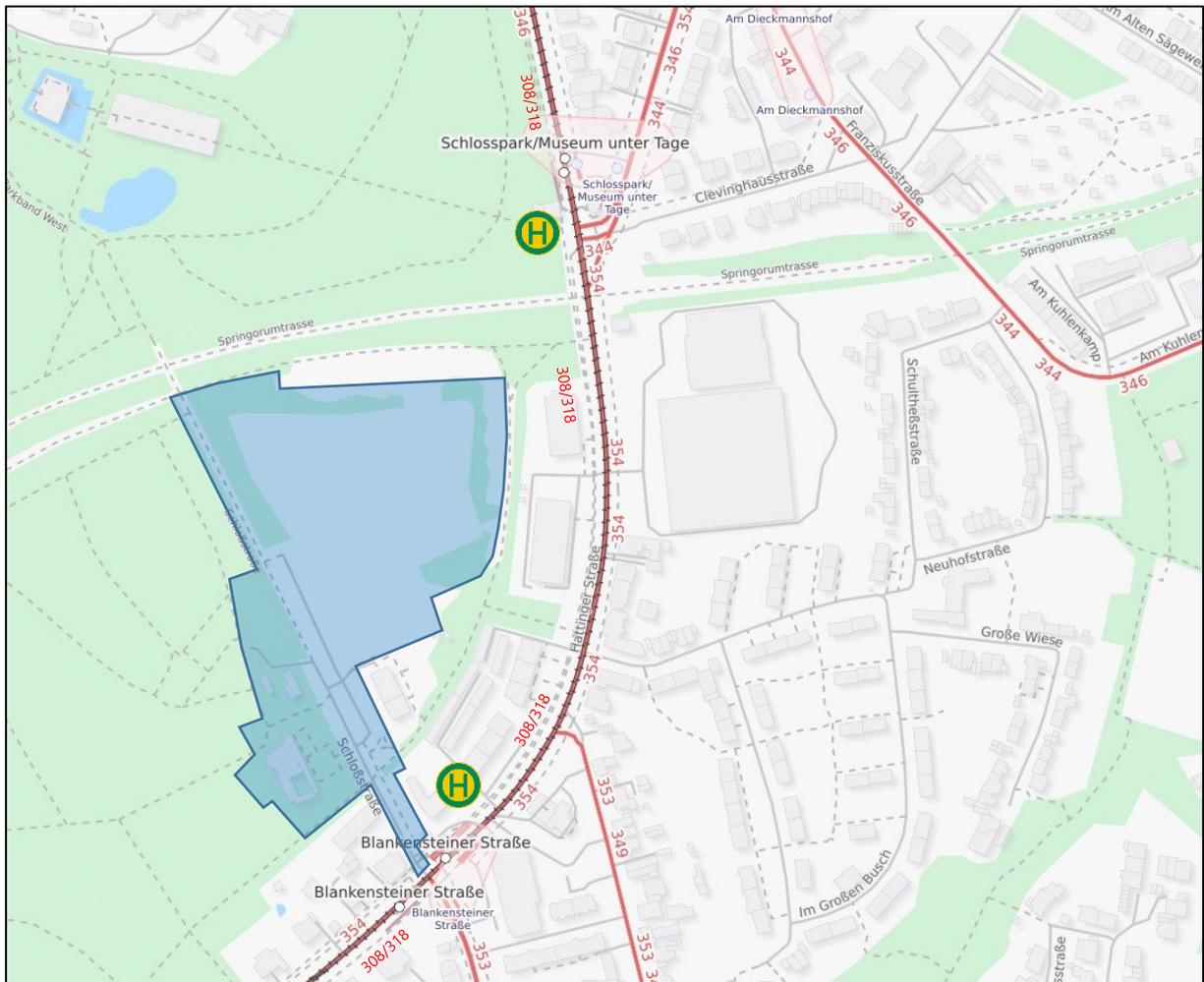
Bei Quartiersgaragen ist die ökologische Sicht nicht zu vernachlässigen, da durch den Neubau i.d.R. zusätzliche Flächen versiegelt werden. Demgegenüber wird bei Tiefgaragen die benötigte Grundfläche vielfach durch die darüber liegenden Wohnflächen in Anspruch genommen, sofern die Tiefgarage unter dem Baukörper liegt. Unter Hofbereichen liegende Tiefgaragen erhöhen jedoch auch den Versiegelungsgrad, wobei in diesen Fällen die zusätzliche Versiegelung durch entsprechende Dachbegrünungen im gewissen Maße kompensiert werden kann.

Bei Tiefgaragen kann durch attraktive vertikale Verbindungen ein direkter Zusammenhang zu den Wohnbereichen geschaffen werden, so dass langfristig im Falle eines deutlich reduzierten Pkw-Stellplatzbedarfs nicht mehr benötigte Parkflächen umgenutzt werden können, z.B. in Sportflächen (Tischtennis, Kicker, Billard), Freizeitflächen (Bastelraum, Werkstatt, Partykeller), zusätzliche Abstell-/Lagerflächen, weitere Abstellflächen für Fahrräder o.ä. und diese Zusatznutzungen aufgrund der räumliche Nähe zur Wohnung auch effektiv frequentiert werden. Bei einer Drittverwendung/Umnutzung nicht mehr benötigter Pkw-Stellplätze in Quartiersgaragen ist die Akzeptanz u.a. aufgrund der größeren Fußwegentfernung zu den Wohnungen, dem fehlenden Bezug zur Wohnnutzung und den Einschränkungen der sozialen Kontrolle geringer einzustufen. Quartiersgaragen sind nicht drittverwendungsfähig und können im Bedarfsfall lediglich geschossweise zurückgebaut werden, sofern dies durch deutlich zurückgehende Pkw-Stellplatznachfragen möglich würde.

## 2.2 BAUSTEIN ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

### Bestand

Die Haltestelle „Blankensteiner Straße“ stellt den zentralen Anbindungspunkt an den ÖPNV dar. Dort wie auch an der weiter nördlich gelegenen Haltestelle „Schlosspark/Museum unter Tage“ verkehren die Straßenbahnlinien 308/318, deren Fahrzeit beispielweise bis zum Bochum Hauptbahnhof nur 15 Minuten beträgt. Darüber hinaus verkehren an der Haltestelle „Blankensteiner Straße“ die Buslinien 349, 353 und 354 und an der Haltestelle „Schlosspark / Museum unter Tage“ die Buslinien 344, 346 und 354



**Abbildung 2:** Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV einschließlich Lage der Haltestellen im Umfeld (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

Bei einer näheren Betrachtung der Ausbauqualitäten der beiden Wartebereiche an den unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Haltestellen „Blankensteiner Straße“ und „Schlosspark / Museum unter Tage“ ist festzuhalten, dass eine gewisse Grundausstattung angeboten wird, d.h. es sind ein Wetter-schutz, ein Abfalleimer, Fahrzeitenplan, Tarifplan und Sitzgelegenheiten vorhanden. Zur Attraktivitäts-steigerung des ÖPNV gibt es seitens der Stadt Bochum Vorüberlegungen für einen niederflurgerechten Ausbau der Haltestelle „Blankensteiner Straße“ und „Schlosspark / Museum unter Tage“.

Die Straßenbahnlinie 308/318 verkehrt tagsüber in einem 8-Minuten-Takt, die Buslinien 353 und 344/346 laufen im 15-Minuten-Takt und die Buslinien 349 und 354 im 30-Minuten-Takt.



**Abbildung 3:** Vorhandene Ausbauqualitäten der Haltestelle „Blankensteiner Straße“ im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes

### Konzept

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sollten die umgebenden Haltestellen hinsichtlich Ausstattung und barrierefreier Gestaltung auf einen modernen Stand gebracht werden.

Neben den Angebotsverbesserungen, welche insbesondere die Gestaltung der Haltepunkte und ggfs. in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben den Linienverlauf und Takt umfassen, sind weitere Bausteine sinnvoll, um die Nutzung des ÖPNV für die Bewohner und Besucher des geplanten Baugebietes attraktiver zu machen. Über Faktoren wie Tarifstruktur, Fahrpreis und besondere Angebote kann die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestaltet werden. Auch wenn im Allgemeinen eine Kommune oder eine Wohnungsbaugesellschaft hier keine direkten Einflussmöglichkeiten hat, sollten diese Aspekte in einem offenen Dialog zumindest in Betracht und ggfs. auf Umsetzbarkeit geprüft werden.

Um Nutzer dauerhaft und regelmäßig an den ÖPNV zu binden sind Zeitkartenlösungen besonders geeignet. Hauptzielgruppen sind hier die Bewohner\*innen des geplanten Baugebietes. Für verschiedene Zielgruppen kann ein Verkehrsbetrieb beispielsweise in Zusammenarbeit mit örtlichen Wohnungsbaunternahmen sogenannte Mieter-Tickets anbieten, die preisliche Anreize bieten und dadurch zu einem Verzicht auf den eigenen Pkw zu Gunsten des Umweltverbundes anregen.

Ebenfalls wichtig für die Akzeptanz der ÖPNV-Angebote und ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein im geplanten Wohnquartier ist die Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr, die zu den Haltestellen führt und dort, vor-Ort angeboten wird. Über eine gute Qualität der Fuß- und Radwege kann maßgeblich Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV genommen werden. Vor diesem Hintergrund kommt der künftigen Gestaltung der Schloßstraße eine wesentliche Bedeutung zu.

Umfassende Fahrgastinformation im Quartier sowie spezielle Tarifmodelle für Bewohnerinnen und Bewohner sind weitere Anreize zur ÖPNV-Nutzung. Beispielsweise sind Mietertickets vergünstigte ÖPNV-Tickets, bei denen Bewohnerinnen und Bewohner von preisreduzierten ÖPNV-Abonnements über ihr Wohnungsunternehmen profitieren. Der Vertrieb kann entweder über den Verkehrsdienstleister oder über das Wohnungsunternehmen erfolgen. Das Wohnungsunternehmen tritt als Vermittler auf und erwirbt beim Verkehrsdienstleister eine größere Menge an Tickets zum Großkundenrabatt, den sie an ihre Mieter\*innen weitergibt. Sofern der regionale ÖPNV-Betreiber Mietertickets anbietet, kann der

Investor bzw. die Wohnungsgesellschaft diese den Mietern anbieten. Darüber hinaus kann der Investor bzw. die Wohnungsgesellschaft seinen Mieter\*innen Schnuppertickets zur Verfügung stellen, um die ÖPNV-Nutzung der Bewohner\*innen zu steigern.

Schnuppertickets sind grundsätzlich ein gutes Mittel, um die Vorzüge des städtischen Verkehrsnetzes unverbindlich zu testen. Das kann etwa ein kostenloses Wochenticket zum Wohnungswechsel sein oder ein rabattiertes Monatsticket, bei dem Wohnungsunternehmen und ÖPNV-Unternehmen gemeinsam für den Rabatt aufkommen. Auch ÖPNV-Ticketsharing - das Wohnungsunternehmen stellt ein gemeinschaftliches Ticket für Mieterinnen und Mieter zur Verfügung, das diese bei Bedarf ausleihen können - ist praktisch, wenn der ÖPNV nur gelegentlich von einzelnen Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt wird. Ein entsprechendes Angebot der BOGESTRA könnte der Investor bzw. die Wohnungsgesellschaft werbewirksam seinen Mieter\*innen zur Verfügung stellen.

Vielen Mieter\*innen sind die ÖPNV-Angebote in ihrem Umfeld nur unzureichend bekannt. Ein Umzug oder Fahrplanwechsel sind günstige Zeitpunkte, um Mieter\*innen auf vorhandene Angebote hinzuweisen. Die Kommunikation kann etwa über eine App erfolgen. Eine weitere Möglichkeit ist es, die Fahrplansuche des lokalen ÖPNV-Anbieters auf der Homepage des Wohnungsunternehmens einzubinden.

Als besonderer Service wird die Ausweisung der Abfahrtszeiten der Haltestelle Blankensteiner Straße über Abfahrtsmonitore in zentraler Lage eingerichtet. Diese vermitteln einerseits wesentliche Informationen z.B. zu den entsprechenden Ab- und Ankunftszeiten der Buslinien; andererseits wird das System ÖPNV permanent in den Blickpunkt aller künftigen Nutzergruppen (Bewohner\*innen, Besucher\*innen und ggfs. Spaziergänger\*innen) hervorgehoben, so dass ggfs. mittel- bis langfristig ein Teil der Verkehrsteilnehmer\*innen zur Nutzung des ÖPNV animiert werden kann. Als geeignete Verortung der Abfahrtsmonitore werden die im Anhang in der Abbildung 12 gekennzeichneten Bereiche angesehen.



Abbildung 4: Beispiele zur Einrichtung von Abfahrtsmonitoren

### 2.3 BAUSTEIN FUSSVERKEHR

#### Bestand und Konzept

Die ersten Meter vor der Haustür gehen alle Mieter\*innen zu Fuß. Daher werden das Wegenetz und auch die Zugänge zu den künftig geplanten Wohngebäuden barrierefrei konzipiert, sodass sie auch mit Kinderwagen, Trolley, Rollator und Rollstuhl bequem nutzbar sind. Das beinhaltet unter anderem die Vermeidung von Stufen und Treppen sowie eine ausreichende Breite der vorgesehenen Gehwege innerhalb des geplanten Baugebietes und der bestehenden Gehwege ausserhalb des Plangebietes.

Entsprechend gestaltete Wege erhöhen die Attraktivität des Fußverkehrs. Ruhebänke und Sitzplätze sowie eine anregende Begrünung laden die künftigen Bewohner zum Verweilen ein. Dies sollte nicht nur in den Quartieren, sondern auch im Zuge der Schloßstraße, d.h. auf dem Weg zur bzw. von der Haltestelle vorgesehen werden, um u.a. älteren Menschen entsprechende Ruhepausen auch für kurze Wegstrecken zu ermöglichen.



**Abbildung 5:** Defizite der Oberflächenqualität und Stolperkanten auf der Ostseite der Schloßstraße

Bei der künftigen Ausbauplanung der Schloßstraße ist zwingend darauf zu achten, dass die bestehenden Stolperkanten in den Gehwegbereichen (vgl. Abbildung 5) beseitigt werden. Darüber hinaus wird auch die bestehende Querungssituation für Fußgänger (vgl. Abbildung 6) in der Schloßstraße hervorhoben und verkehrssicher gestaltet. Außerdem ist die Schloßstraße bisher nur in Teilbereichen beleuchtet. Im Rahmen des Ausbaus wird hier nicht zuletzt aus Sicherheitsaspekten künftig eine attraktive und durchgehende Beleuchtung vorgesehen.



Vorhandene Querung, Blickrichtung Westen

Vorhandene Querung, Blickrichtung Osten

**Abbildung 6:** Vorhandene Querungssituation für Fußgänger in der Schloßstraße

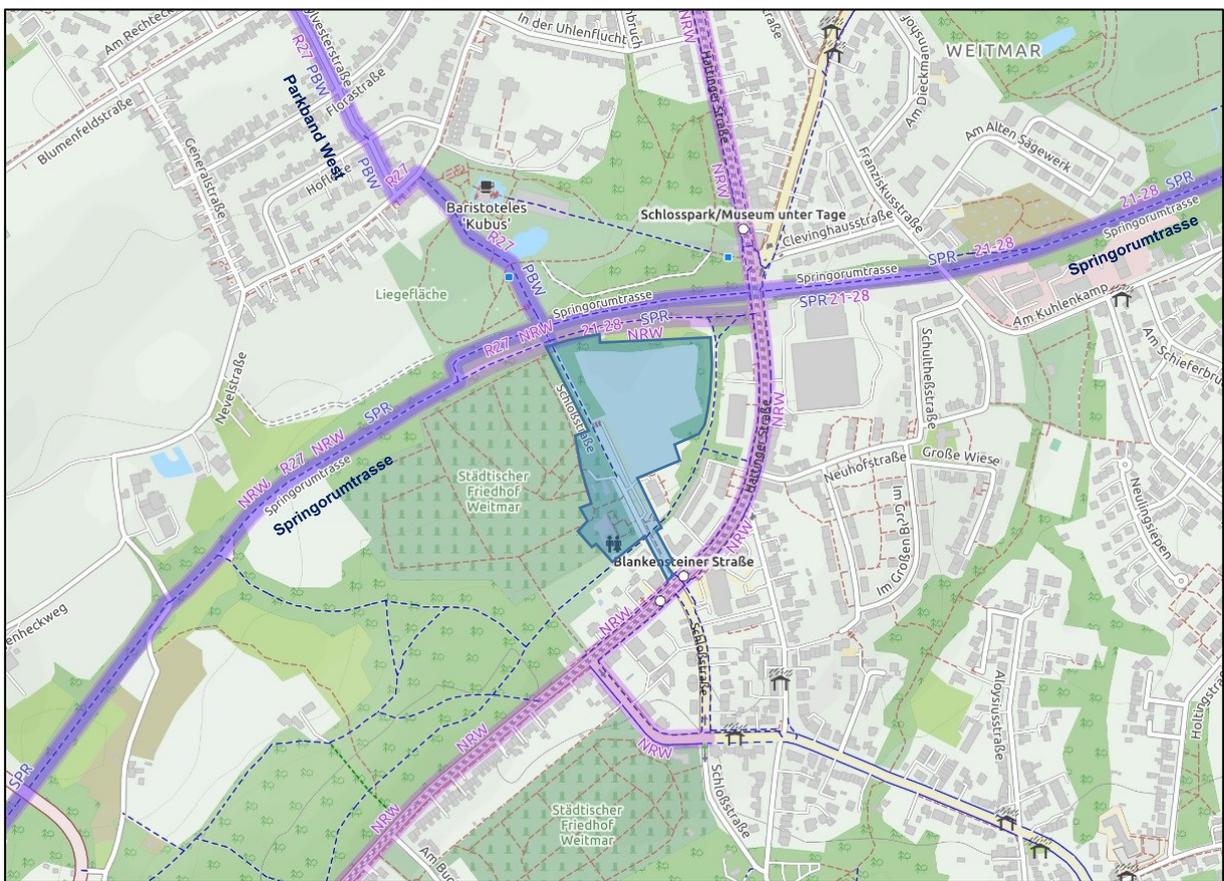
Im Rahmen des Ausbaus wird hier nicht zuletzt aus Sicherheitsaspekten künftig eine attraktive und durchgehende Beleuchtung vorgesehen. Bei einer Neuordnung der Erschließungsstraße in Form eines Trennsystems mit beidseitigen Gehwegen werden die Ansprüche an die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs und die Herstellung mit geeigneten Materialien erfüllt und im Vergleich zum Bestand verbessert.

## 2.4 BAUSTEIN RADVERKEHR

### Bestand

Das Plangebiet befindet sich in der Nähe zum Stadtteilzentrum Weitmar-Mitte mit zahlreichen Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungsangeboten und medizinischen Einrichtungen, die sowohl fußläufig als auch mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Über die Schloßstraße ist das Plangebiet an das Landesradwegenetz angebunden. Nördlich des Plangebietes verläuft die Springorumtrasse in Ost-West-Richtung. Diese Trasse ist als Geh-/Radweg hochwertig ausgebaut und u.a. durchgängig asphaltiert. Die Springorumtrasse verläuft als Verbindung vom Stadtteil Altenbochum bis zur Ruhr in Bochum-Dahlhausen mit Anschluss zum Ruhrtal-Radweg. Ebenfalls nördlich des Plangebietes befindet sich der Geh- und Radweg Parkband West als Verbindung vom Westpark mit Anschluss an die Erzbahntrasse (Geh-/Radweg) bis zur Springorumtrasse.



**Abbildung 7:** Anbindung des Plangebietes an das umgebende Radwegenetz (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

### Konzept

Die Handlungsoptionen zum Radverkehr umfassen u.a. Maßnahmen zu Verleihangeboten und Radfahrinformationen. Besonders förderlich für den Radverkehr sind als Ausgangspunkt jedoch vernünftige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Wohnquartier.

Je näher die Abstellplätze zur Wohnung sind, desto eher wird das Fahrrad genutzt. Neben einer guten Beleuchtung und einem Witterungsschutz sind die Fahrradabstellanlagen auch diebstahl- und vandalmussicher zu konzipieren. Wichtig ist, genügend Rad-Stellplätze für alle Bewohner und Besucher

anzubieten; üblich ist in der Stadt Bochum ein Rad-Abstellplatz pro 30 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Die Abstellplätze für Fahrräder sollen nutzerfreundlich in der Nähe der Hauseingänge vorgesehen werden. Die Darstellung eines Praxisbeispiels in der Abbildung 8 (linkes Bild) verdeutlicht, dass Abstellmöglichkeiten in zwei Ebenen nicht sehr nutzerfreundlich sind, da die oberen Ebenen für Kinder, ältere Menschen und E-Bikes aufgrund des Gewichts kaum nutzbar sind. Bei der endgültigen Dimensionierung der Radabstellanlagen ist darüber hinaus der zusätzliche Flächenbedarf für Anhänger und Lastenräder zu berücksichtigen, hierzu zeigt das rechte Bild in Abbildung 8 eine relativ großzügig dimensioniertes und damit nutzerfreundliches Praxisbeispiel.

Fahrräder brauchen eine regelmäßige Wartung. Als besondere Serviceleistung zur Stärkung des generellen Mobilitätsverhaltens empfiehlt sich daher, bei den Abstellanlagen mindestens eine Luftpumpe zur Verfügung zu stellen. Dies kann werbewirksam auf privatem Grund durch den Investor / die Wohnungsgesellschaft oder im Bereich des öffentlichen Verkehrsraums durch die Stadt Bochum erfolgen.

Als weiterer Service kann Reparaturservice ggfs. bei einem Hausmeister ausgeliehen werden, sofern dieser am Standort Schlosspark vorgesehen ist. Vorbildlich sind offene Reparaturräume mit Werkzeug für die Bewohner oder regelmäßige Reparaturaktionen z.B. in Kooperation mit lokalen Fahrradläden aus der Region



**Abbildung 8:** Beispiele für wenig nutzerfreundliche Radabstellanlagen innerhalb von Gebäuden

Bei der Unterbringung von Fahrrädern in Tiefgaragen sollte die Rampenneigung möglichst gering sein. Die Stadt Bochum strebt beispielsweise für kombinierte Rampen (MIV + Rad) maximale Neigungen von 10% an; Fahrradrampen haben normal 6% und Pkw-Rampen maximal 15%. Darüber hinaus erleichtern separate Eingänge und Rampen für Fahrräder sowie automatische Türen die Zugänglichkeit zur Radnutzung. Als Alternativen zur Unterbringung in Tiefgaragen sollten auch ebenerdige Fahrradräume Abstellmöglichkeiten in Fahrradhäusern in Betracht gezogen werden.

In zunehmendem Maß stellt das Lastenrad eine Alternative zum Pkw dar. In den Niederlanden und Dänemark sind diese Lastenräder im Alltag längst nicht mehr wegzudenken und auch in Deutschland erfreuen sie sich einer immer größer werdenden Beliebtheit. Aufgrund ihres größeren Platzbedarfs und des höheren Preises gelten für das Parken von Spezialrädern wie Elektro- und Lastenrädern, Dreirädern sowie Fahrradanhängern besondere Voraussetzungen. Die Abstellanlagen sollten daher ausreichend dimensioniert und diebstahlsicher konzipiert sein. In geschlossenen Fahrradabstellräumen z.B. in den Tiefgaragen sollten darüber hinaus Ladepunkte für E-Bikes vorgesehen werden.

Der Vorteil von Lastenrädern ist die große Ladefläche, welche besonders als Alternative zum Pkw für das Transportieren von Einkäufen und Kleinkindern genutzt werden kann. Im Sinne einer verstärkten Bewusstseinsveränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens wird für das Quartier am Schlosspark auch die Möglichkeit zum Ausleihen von Lastenrädern in Betracht gezogen.

Als besonderes plus können Wohnungsunternehmen einen Verleihservice für Lastenräder oder E-Räder anbieten, so dass diese speziell zum Einkaufen, zum Kindertransport oder zum Freizeitausflug ausgeliehen werden können. Bei der Einrichtung der Verleihsysteme wird eine stadtteilübergreifend abgestimmte Lösung angestrebt.



**Abbildung 9:** Beispiele für Lastenfahräder und Abstellflächen

Ein Verleihsystem sollte dabei auch den Standard-Fahrradverleih berücksichtigen. Eine sinnvolle Grundlage dafür bildet das Konzept des metropolradRuhr, welches bereits in der Stadt Bochum und darüber hinaus auch in den Städten Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mühlheim an der Ruhr und Oberhausen stationiert ist. Es handelt sich hierbei um das größte Fahrradleihsystem in dieser Region mit 2.000 Fahrrädern in den genannten 10 Städten. Im Umfeld des Plangebietes ist metropolradRuhr noch nicht vertreten. Sinnvoll wäre im Grundsatz mindestens eine zweite Station z.B. in Weitmar-Mitte, um eine Verknüpfung schaffen zu können.



**Abbildung 10:** Beispiel einer Station zur Ausleihe und Abgabe der Fahrräder von metropolradRuhr (metropolradRuhr, 2020)

Die für die Nutzung der Fahrräder erforderliche Registrierung ist kostenlos und einfach zu handhaben. Zahlungen können digital mit PayPal oder einer Kreditkarte getätigt werden. Für registrierte Kunden sind die ersten 30 Minuten pro Ausleihe eines Fahrrads kostenlos; jede weitere angefangene halbe Stunde wird mit einem Euro berechnet. Pro Account ist es möglich vier Fahrräder gleichzeitig zu leihen. Somit können auch Personen ohne Registrierung oder aus anderen Regionen/Ländern mitgenommen werden. Ein sinnvoller Standort für eine Verleihstation sollte zentral in der Mitte des geplanten Baugebietes eingerichtet werden (vgl. Abbildung 12 im Anhang).

Im Bereich der Kindertagesstätte sollten aufgrund der unterschiedlichen Nutzergruppen Abstellmöglichkeiten sowohl für E-Bikes, Fahrräder, sowie Lastenräder und Räder mit Anhängern insbesondere für Hol- und Bringfahrten vorgesehen werden. Bei der endgültigen Dimensionierung dieser Radabstellanlagen ist auch darauf zu achten, dass Fahrräder mit Kindersitz, Anhänger oder Lastenräder, in denen Kinder sitzen, immer beliebter werden und mehr Stellfläche sowie größere Abstände zwischen den Bügeln benötigen. Die spätere Platzgestaltung vor der Kindertagesstätte ist auf die Hol- und Bringfahrten auszulegen.

## 2.5 BAUSTEIN AUTOREDUZIERTES WOHNEN

Carsharing und Mobilitätsstationen sind sinnvolle Maßnahmen für ein autoreduziertes Quartier, das sich durch einen verminderten Stellplatzschlüssel auszeichnet. Bei Sharing-Angeboten steht das Teilen von Fahrzeugen, Zubehör und Dienstleistungen im Fokus. So kann z.B. Carsharing zu Flächeneinsparungen im Quartier durch weniger Autos beitragen (VCD e.V.). Hier sind zwei Modelle zu unterscheiden. Es gibt das stationsbasierte Carsharing, bei dem bestimmte Stellplätze als Abgabestationen für die Autos zu nutzen sind. Bei stationsunabhängigem Carsharing (Free-Floating) hingegen dürfen Kundinnen und Kunden die Autos nach der Nutzung auf jedem kostenfreien öffentlichen Stellplatz abstellen.



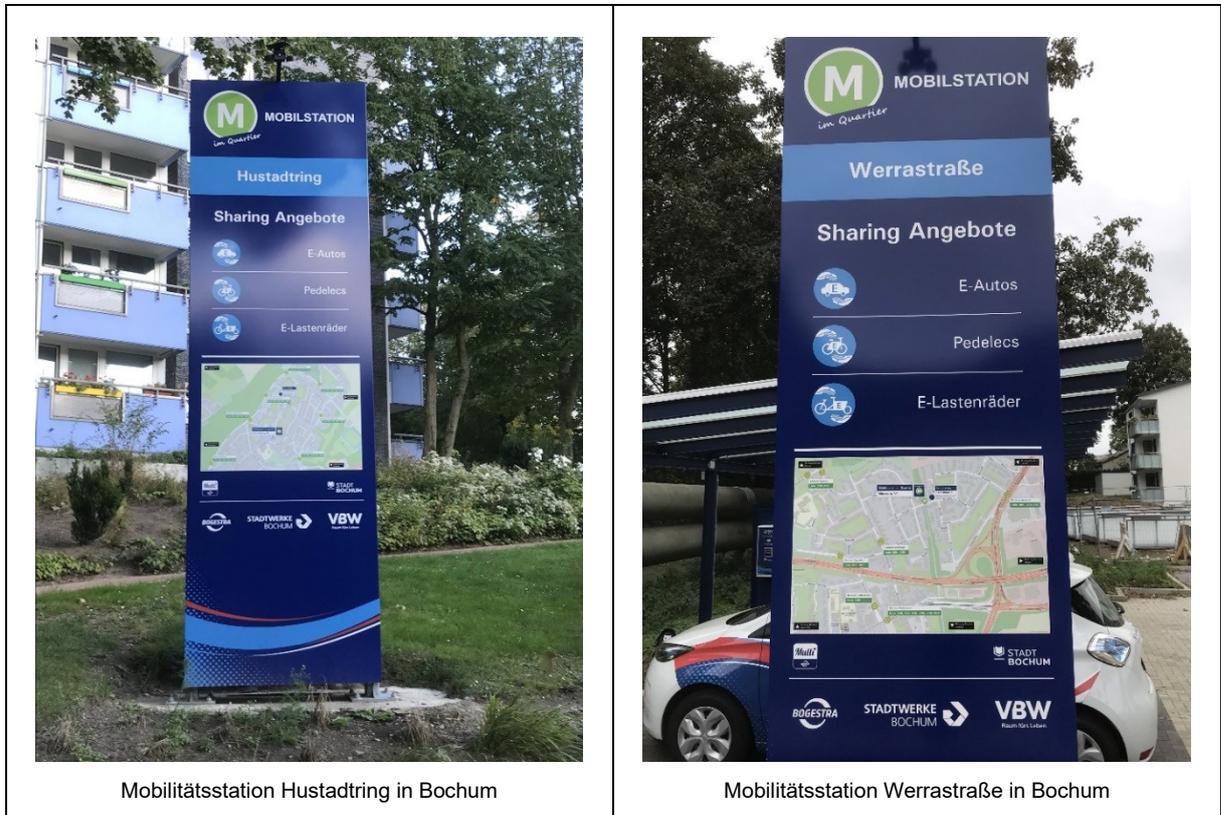
Mobilitätsstation Hustadtring in Bochum

Mobilitätsstation Werrastraße in Bochum

**Abbildung 11a:** Beispiele für vorhandene Mobilitätsstationen von vbw-bogestra-stadtwerke an den Standorten Hustadtring und Werrastraße in Bochum

Im Gegensatz zum klassischen Autoverleih sind die Carsharing-Nutzer dauerhaft registriert und an einer regelmäßigen Nutzung interessiert. Auch privates und nachbarschaftliches Carsharing erfreut sich zunehmender Beliebtheit und auch die Mitfahrbörse wird unter der Bezeichnung „Ridesharing“ wiederentdeckt.

Mobilitätsstationen vernetzen verschiedene Verkehrsangebote durch die Bereitstellung einer Vielfalt an Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen. Innerhalb des geplanten Quartiers können die künftigen Bewohner verschiedene Mobilitätsangebote nutzen, beispielsweise ein Carsharing-Fahrzeug und Leihfahrräder / Lastenräder..



Mobilitätsstation Hustadtring in Bochum

Mobilitätsstation Werrastraße in Bochum

**Abbildung 11b:** Beispiele für vorhandene Mobilitätsstationen von vbw-bogestra-stadtwerke an den Standorten Hustadtring und Werrastraße in Bochum

In der Stadt Bochum sind an den Standorten Hustadtring und Werrastraße bereits Mobilitätsstationen eingerichtet. Bei einer Fortführung des bestehenden Marketing-Konzeptes im Umfeld des geplanten Quartiers am Schlosspark kann der Wiedererkennungswert von Mobilstationen im Stadtgebiet erhöht werden. Die in der Abbildung 11 dargestellten Mobilstationen können durchaus als Vorbild dienen, jedoch ist darauf hinzuweisen, dass dies Mobilstation von vbw-bogestra-stadtwerke sind, und demnach entsprechende Verhandlungen über die Einsatzmöglichkeiten im Plangebiet geführt werden müssen.

Unabhängig von den Abstimmungsergebnissen wird als geeignete Verortung einer Mobilstation der Bereich am Anfang der Schloßstraße in Höhe der Hattinger Straße angesehen. Ein entsprechender Vorschlag zur Verortung ist im Anhang in der Abbildung 12 darstellt.

## 2.6 BAUSTEIN MOBILITÄTSMANAGEMENT UND -DIENSTLEISTUNGEN

Der Baustein Mobilitätsmanagement für das Quartier am Schlosspark ist auf die Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug in der Nahmobilität ausgerichtet. Damit verbunden sind weitere, strategische Ziele, wie die Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität, die eine dem Kfz-Verkehr gleichwertige Alltagsmobilität im Umweltverbund gewährleistet und ein verantwortungs- und umweltbewusstes Verkehrsverhalten fördert.

Das Mobilitätsmanagement ist verkehrsübergreifend angelegt, unterstützt die verkehrsartenspezifischen Konzepte und setzt diese zugleich voraus. Im Gegensatz zu Verkehrsmanagementmaßnahmen besteht das Ziel des Mobilitätsmanagements in der Beeinflussung des Verhaltens vor dem Antritt eines Weges.

Über die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden Informationen über spezielle Mobilitätsangebote für ein multimodales Verkehrsverhalten schnell und effizient zugänglich gemacht und die Bereitschaft zur Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten gestärkt. Zur besseren Vernetzung aller Verkehrsmittel übernimmt das Mobilitätsmanagement auch organisatorische Aufgaben.

Hierzu ist die Kooperation zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern, privaten Initiativen und Verbänden sowie den potentiellen Nutzern ein wichtiges Element. Eine wesentliche Aufgabe der Kooperation ist daher die Koordination des Mobilitätsmanagements.

Als Teil eines kommunalen Mobilitätsmanagementangebotes sollte die Integration bereits vorgesehener Mobilitätsstationen in das Quartier angestrebt werden, in denen zum einen Informationen über die multimodalen Möglichkeiten für Anwohner verfügbar sind, zum anderen könnte an diesen Standort auch die Kombination verschiedener Angebote gebündelt werden. Wichtig ist dabei die Standortwahl, damit die Multimodalität auch genutzt werden kann, d.h. dass sowohl Car-Sharing-Angebote, Metropolrad-Stationen, private Fahrradabstellplätze sowie öffentliche Fahrradabstellplätze beispielsweise möglichst im Zentrum des Quartiers zusammengebracht werden.

Durch das frühzeitige Eingliedern von Car-Sharing-Anbietern im Quartier kann der Kfz-Besitz gesenkt werden. Car-Sharing ermöglicht den Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug ohne ganz auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten. Anders als beim eigenen Kraftfahrzeug wird bei einem Car-Sharing-Fahrzeug stärker über die Notwendigkeit der Nutzung eines Fahrzeuges nachgedacht und somit können Nutzungsanteile gesenkt werden.

In Kombination von Car-Sharing mit Elektromobilität kann noch stärker zu einer umweltverträglichen Quartiersentwicklung beigetragen werden. Gleiches gilt auch im Radverkehr. Elektromobilität kann in Form von Ladestationen und Verleih von Elektrofahrrädern im Gebiet gefördert werden.

Wohnungsbauunternehmen leisten ihren Beitrag zum Mobilitätsmanagement, indem sie zum einen die Organisation eines „Bewohnertickets“ unterstützen und zum anderen über die Einführung von Mobilitätspaketen für neue Quartiersbewohner nachdenken. Diese enthalten Informationen über die Angebote und Anreize zum Test der Angebote.

Da beispielsweise ein Großteil der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug Einkaufen und Erledigungen zum Zweck hat, liegt hier Potential zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs z.B. durch Hol- und Bringdienste, Ausleihen von Lastenrädern usw. bei gleichzeitiger Erhöhung der Wohnqualität im Quartier.

### 3. HANDLUNGSOPTIONEN

In der zusammenfassenden Betrachtung werden im Zuge der Entwicklung des Quartiers am Schlosspark in Bochum nachfolgende Maßnahmen zur bewussten Änderung des Mobilitätsverhaltens sowohl der künftigen Bewohner des Neubaugebietes als auch der bereits im Umfeld des Baugebietes lebenden Einwohner empfohlen, mit dem wesentlichen Ziel, dass der Umweltverbund dem motorisierten Individualverkehr vorgezogen werden soll. Bei einer Umsetzung dieser Handlungsoptionen ist u.a. ein abgestimmtes Zusammenwirken des Investors, der Wohnungsgesellschaft, der kommunalen Verwaltung der Stadt Bochum, diverser Mobilitätsdienstleister und der Verkehrsbetriebe Bogestra erforderlich.

#### 3.1 ALLGEMEINE HANDLUNGSOPTIONEN

- Attraktive Gestaltung des Straßenraums zur Nutzbarmachung als Aufenthaltsfläche und Lebensraum, sowohl innerhalb des neuen Baugebietes als auch in den Bestandsstraßen im fußläufig erreichbaren im Umfeld
- Autoreduziertes Quartier (Reduzierung der Dominanz des motorisierten Verkehrs durch entsprechende Zuordnung der Verkehrsflächen sowie Gestaltung und Möblierung)
- Barrierefreiheit z.B. Beseitigung von Stolperkanten und Unebenheiten in den Oberflächen, Vermeidung von Stufen und Kanten, rutschfester Belag in allen Verkehrsflächen
- Grundsätzlich sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.

#### 3.2 HANDLUNGSOPTIONEN FUSSGÄNGER

- Gestaltung attraktiver Verkehrsflächen innerhalb des Gebietes
- Verkehrssichere und ausreichend dimensionierte Fußwegeanbindungen des Neubaugebietes insbesondere mit Anschluss an die Hattinger Straße, Heinrich-König-Straße, Blankensteiner Straße
- Einrichtung von Sitzmöglichkeiten / Bänke (Ruheplätze) innerhalb des Neubaugebietes und in den Seitenräumen der umliegenden öffentlichen Straßen
- Einrichtung von Sitzmöglichkeiten ggfs. auch in Kombination mit Spielgelegenheiten (Aufmerksamkeitsobjekte)
- Einrichtung einer gesicherten Fußgängerquerung am südlichen Rand des Neubaugebietes zwischen den vorhandenen umlaufenden Fußwegen
- Durchgehende Straßenbeleuchtung nicht nur in den neu anzulegenden Erschließungsstraßen sondern auch in den Bestandsstraßen im Umfeld
- Abstellmöglichkeiten für Rollatoren, Rollstühle & Kinderwagen im Bereich der Hauseingänge, zumindest in unmittelbarer Nähe und niveaufrei erreichbar
- Wegweiser und Orientierungshilfen innerhalb und außerhalb des Plangebietes
- Barrierefreier Ausbau der Querungen in den Knotenzufahrten insbesondere an den Knotenpunkten im unmittelbaren Umfeld
  - Hattinger Straße / Schloßstraße
  - Hattinger Straße / Heinrich-König-Straße

- Einrichtung eines einheitlichen Leitsystems für unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion) durch verschiedene Elemente (z.B. Rippen- und Noppenplatten)
- Schaltung der LSA und ggfs. Optimierung der Länge der Grünzeiten insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Ergänzung an den Lichtsignalanlagen neben optischen Signalen auch durch eine akustische und/oder haptische Signalgebung (Vibrationstaster)
- Installation einer Restrot-/grünanzeige (dynamische Restdaueranzeige der verbleibenden Warte- bzw. Grünzeit) an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen.
- Grundsätzlich sollten an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, d.h. ein „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters.
- Bei Einsatz von Anforderungstastern sollten grundsätzlich Rückmeldungen über die Berücksichtigung einer Anforderung angezeigt werden, z.B. über eine Signal „Grün kommt“.
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
  - Blankensteiner Straße
  - Schlosspark / Museum unter Tage
- Entwicklung eines Hauptnetzes für Fußgänger zu den wesentlichen Zielen im Umfeld mit entsprechendem Leitsystem, guter Beschilderung, eindeutig optischer Signale (gute Beleuchtung, barrierefreie und sichere Querungsmöglichkeiten, optisch angenehme Weegegestaltung)
- Ergänzung / Angebotserweiterung der Grundversorgung für den täglichen Bedarf auf „kurzem Weg“
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen zur Veränderung der Mobilitätskultur der Bewohner, so dass das Zu-Fuß-Gehen nicht als Überwindung von Strecke, sondern im Sinne von „flanieren und promenieren“ als Erlebnis gesehen wird
- Turnusmäßige zu-Fuß-Begehungen mit der Verwaltung und/oder Bezirks-Politik zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des Fußverkehrs
- Ausarbeitung und kostenlose Veröffentlichung einer Stadtteilkarte für den Stadtteil Weitmar mit Darstellung der barrierefreien Wege bzw. Barrieren, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Querungshilfen, Haltestellen des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangeboten und weiteren für Fußgänger relevanten Infrastrukturen sowie öffentliche Einrichtungen.

### **3.3 HANDLUNGSOPTIONEN RADVERKEHR**

- Einrichtung beidseitig geführter Radverkehrsanlagen im Zuge der Hattinger Straße zur Schaffung einer verkehrssicheren und attraktiven Anbindung des Plangebietes an die Bochumer Innenstadt.
- Ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen für Bewohner und Besucher (innerhalb und/oder außerhalb der Gebäude)
- Beleuchtete, diebstahl- und vandalismussichere sowie witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
- Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger
- Fahrradabstellanlagen und Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger auf dem Gelände der geplanten Kita

- Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes / Pedelecs sowohl innerhalb des Neubaugebietes als auch im bestehenden Straßennetz, ggfs. in Kooperation mit Einzelhändlern, Gastronomen, Dienstleistern, Arbeitgebern im Umfeld, damit auch an wichtigen Zielen der Radfahrer im Stadtteil Weitmar Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.
- Abstellmöglichkeiten für E-Bikes / Pedelecs auf dem Gelände der geplanten Kita
- Bereitstellung von Werkzeug / Luftpumpen sowohl innerhalb des Neubaugebietes als auch im bestehenden Straßennetz
- Regelmäßige Reparaturaktionen z.B. in Kooperation mit lokalen Fahrradläden aus der Region
- Einrichtung von Fahrradverleihsystemen für verschiedene Fahrradmodelle, z.B. „normale Räder“, Lastenräder, E-Räder, Anhänger sowohl als stationäres System, bei dem die Leihräder nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden können als auch als flexibles System, bei dem die Leihräder an beliebigen Punkten abgegeben werden.
- Einrichtung von Fahrradverleihsystemen entweder in Vor-Ort-Präsenz oder „on demand“, so dass die Räder anderenorts untergebracht und somit innerhalb des Neubaugebietes Flächenpotentiale eingespart werden. Das Anmieten sollte sinnvollerweise auch über eine App (Applikation für Mobilgeräte) ermöglicht werden. (Nach heutigem Stand: Die Bogestra als Verkehrsunternehmen, baut in Kooperation mit Wohnunternehmen und anderen Interessenten Mobilstationen (PKW und Fahrrad), aber auch reine Verleihstationen für Lastenräder/E-Bikes.)
- Hinsichtlich der Finanzierung kann grundsätzlich Werbung auf den Rädern oder eine Übernahme von Patenschaften für Verleihstationen durch (ortsansässige) Unternehmen in Betracht gezogen werden.
- Wegweiser und Orientierungshilfen innerhalb und außerhalb des Plangebietes
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, ggfs. auch mit Fahrradboxen und Überdachung, an den Haltestellen (Bike+Ride),
  - Blankensteiner Straße
  - Schlosspark / Museum unter Tage
- Turnusmäßige Radtouren mit der Verwaltung und oder Bezirks-Politik zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des Radverkehrs.
- Ausarbeitung und kostenlose Veröffentlichung einer Fahrradstadtplans mit den schnellsten und komfortabelsten Routen im Radverkehrsnetz, im konkreten Fall insbesondere zwischen dem Stadtteil Weitmar und der Bochumer Innenstadt sowie ggfs. zu weiteren wichtigen Zielen wie z.B. dem Ruhr-Park Bochum, der Ruhr-Universität bzw. der Hochschule Bochum. Neben Informationen über die Art der Radverkehrsinfrastruktur, Hindernisse, Gefahrenstellen, Parallelrouten, Steigungen / Gefällestrrecken sollte auch über die Radabstellanlagen informiert werden. Weitere wichtige Inhalte sind bedeutende Ziele des Radverkehrs (Versorgung, Dienstleistung, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie, Fahrradwerkstätten, Schulen, usw.). Es gibt auch den Routenplaner NRW und eine Themenkachel im Geoportal Bochum: <https://geoportal.bochum.de/mapapps/resources/apps/radrouten/index.html?lang=de> (Hintergrund: Freizeitkarte Radfahren)

### 3.4 HANDLUNGSOPTIONEN ÖPNV

- Anbringen von digitalen Fahrplänen des ÖPNV / Abfahrtsmonitore in zentraler Lage, ggfs. innerhalb der Gebäude oder Stelen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
  - Blankensteiner Straße
  - Schlosspark / Museum unter Tage
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride), ggfs. auch mit Fahrradboxen und Überdachung, an den Haltestellen,
  - Blankensteiner Straße
  - Schlosspark / Museum unter Tage
- Wegweiser zu den Haltestellen sowohl innerhalb des Neubaugebietes als auch im bestehenden Umfeld des Stadtteils Weitmar
- Verdichtung der Taktfolge insbesondere im Buslinienangebot z.B. vom 30-Minuten Takt der Linien 349 und 354 auf einen 15-Minuten-Takt
- Mietertickets / Schnuppertickets
- Einrichtung einer App (Applikation für Mobilgeräte) zur effizienten Organisation von Information, Buchung und Bezahlung, z.B. Mutti der Bogestra, VRR App, App des Wohnungsunternehmens.
- Nutzung einer App z.B. auch als Sammelticket, bei der über einen festgelegten Zeitraum die Fahrten gesammelt werden und der günstigste Preis berechnet wird (z.B. Abrechnung einer preiswerteren Mehr-Fahrten-Karte anstelle von Einzelfahrkarten).
- Turnusmäßige ÖPNV-Begehungen mit der Verwaltung, der Bezirks-Politik und der Bogestra zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des ÖPNV.
- Kontinuierliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

### 3.5 HANDLUNGSOPTIONEN KFZ-VERKEHR

- Unterbringung des Ruhenden Kfz-Verkehrs von Bewohnern und Besuchern in Quartiersgaragen bzw. Tiefgaragen
- Bereitstellung von Stellflächen für Lieferverkehre , Hol- und Bringdienste (Getränke, Tiefkühlwaren, etc.) und Dienstleistungsverkehre (Handwerker, Pflegedienste etc.). Für Lieferverkehre sind eine möglichst kurze Entfernung zu den Anlieferungszielen und eine leichte Zugangsmöglichkeit entscheidend. Die Aufenthaltsdauer ist eher gering. Dienstleistungsverkehre benötigen demgegenüber oftmals deutlich längere Aufenthaltszeiten. Da bei ihnen die Ladetätigkeit nur einen sehr untergeordneten Teil der Gesamttätigkeit ausmacht, sind etwas längere Entfernungen zu den jeweiligen Zielorten akzeptabel.
- Einrichtung/Organisation von Hol- und Bringdiensten, z.B. Lebensmittel, Getränke mit besonderen Konditionen für das Gebiet in Kooperation mit ortsansässigen Händlern
- Einrichtung von Car-Sharing-Systemen sowohl als stationäres System, bei dem die Pkw nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden können als auch als flexibles System, bei dem die Pkw an beliebigen Punkten (free floating) abgegeben werden.
- Einrichtung von Car-Sharing-Systemen entweder in Vor-Ort-Präsenz oder „on demand“, so dass die Pkw anderenorts untergebracht und somit innerhalb des Neubaugebietes Flächenpotentiale

eingespart werden. Das Anmieten sollte sinnvollerweise auch über eine App (Applikation für Mobilgeräte) ermöglicht werden.

### **3.6 SONSTIGE HANDLUNGSOPTIONEN**

- Einrichtung einer multimodalen Mobilitätsstation in der Nähe der Haltestelle Blankensteiner Straße nach dem Vorbild bereits bestehender Stationen in Bochum von vbw-bogestra-stadtwerke
- Stadt der kurzen Wege mit Vermeidung von Kfz-Fahrten durch Angebote in der Nähe, z.B.
  - Sport- und Freizeitangebote in fußläufig erreichbarer Entfernung zum Neubaugebiet
  - attraktive gastronomische Einrichtungen
  - attraktive Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote in fußläufig erreichbarer Entfernung zum Neubaugebiet
  - Gewährleistung der Grundversorgung für den täglichen Bedarf auf „kurzem Weg“
- Gewährleistung / Bereitstellung einer schnellen Internetverbindung beispielsweise für das Arbeiten von Zuhause („Home-Office“), zur Abstimmung von Fahrgemeinschaften zur Vermeidung / Reduzierung von Kfz-Fahrten o.ä.
- Einrichtung eines digitalen Servicecenters für Mobilitätsfragen eines externen Dienstleisters
- Regelmäßige Kampagnen zum Thema umweltverträgliche und alternative Mobilität im Stadtteil Weitmar
- Zielgruppenspezifische Anreizsystems mit monetärem Nutzen für Nutzer\*innen, z.B. Kombi-Tickets, bei dem Nutzer\*innen von ÖPNV-Zeitkarten Vergünstigungen für weitere Mobilitätsangebote (z.B. Metropolrad) oder bei kulturellen Veranstaltungen erhalten.

## 4. KONKRETE MASSNAHMEN

In der zusammenfassenden Betrachtung sollen mit der Entwicklung des Quartiers am Schlosspark in Bochum nachfolgende Maßnahmen zur bewussten Änderung des Mobilitätsverhaltens der künftigen Bewohner\*innen für ein autoarmes Quartier mit Reduzierung der Kfz-Fahrten und Stärkung des Umweltverbundes umgesetzt werden.

### 4.1 MASSNAHMEN DES INVESTORS / DER WOHNUNGSGESELLSCHAFT

#### Umsetzung mit Fertigstellung des Bauvorhabens

- Neuordnung der Verkehrsflächen für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der Schloßstraße im bestehenden Straßenabschnitt nördlich der Hattinger Straße.
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit z.B. durch Beseitigung von Stolperkanten in der Schloßstraße im Abschnitt zwischen Neubaugebiet und Hattinger Straße.
- Einrichtung von Sitzmöglichkeiten / Bänke auf privaten Flächen innerhalb des Neubaugebietes.
- Verkehrssichere Gestaltung der Fußgängerquerungsstellen in der Schloßstraße.
- Wegweiser zu den Haltestellen.
- Anbringen von zwei digitalen Fahrplänen des ÖPNV / Abfahrtsmonitore in zentraler Lage.
- Großzügig dimensionierte Fahrradabstellanlagen für Bewohner und Besucher.
- Beleuchtete, diebstahl- und vandalismussichere und witterungsbeständige Fahrradabstellanlagen für die Bewohner. Sofern in Tiefgaragen, wird ein nutzerfreundlicher Zugang geplant.
- Fahrradabstellanlagen auf und vor dem Gelände der Kita.
- Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im Neubaugebiet und vor dem Gelände der Kita.
- Den anerkannten Regeln der Technik entsprechender rutschfester Belag in allen Verkehrsflächen.
- Wegweiser und Orientierungshilfen.
- Errichtung einer Mobilitätsstation für 2 Carsharing-Fahrzeuge, 5 Leihfahrräder und 3 Lastenräder. Die Buchung der Mobilitätsangebote kann über die Smartphone-Apps der Anbieter bequem erfolgen; hierfür wird u.a. die Zusammenarbeit mit den Firmen Stadtmobil (Carsharing) und Sigo (E-Lastenrad Sharing) angestrebt).
- Weitere Leiradangebote und Flächen für Elektroroller im Quartier.
- Einrichtung von Hol und Bringdiensten in einer App, beispielsweise die eines Bestandshalters u.a. für Getränke, Lebensmittel, usw.
- Mieterticket für ÖPNV (sofern Angebot der Bogestra dann noch vorhanden).

#### Mittelfristige Umsetzung (Laufender Prozess mit externen Dienstleistern)

- Laufende Gespräche mit Sharing-Anbietern zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes im und am Wohnquartier.
- Regelmäßiger Austausch mit der bogestra zur kontinuierlichen Anpassung des ÖPNV-Angebotes auf den Bedarf des Quartiers.

## 4.2 MASSNAHMEN DER STADT BOCHUM

Der Rat der Stadt Bochum hat 2019 das Leitbild Mobilität beschlossen, welches das Ziel verfolgt, den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu stärken und den Anteil der Wege, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, bis 2030 um 15% zu reduzieren.

### ÖPNV:

In diesem Sinne wurde im Dezember 2019 durch die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG BOGESTRA das Netz 2020 eingeführt und das Taktsystem im ÖPNV auf einen 15, 30 und 60 Minuten Takt verändert. U.a. bedeutet dies für die Hattinger Straße, dass die Straßenbahnlinien 308/318 nun in einem sich überlagernden 15 Minuten Takt verkehren und es somit alle 7,5 Minuten eine Bahn je Fahrtrichtung gibt.

Um einen ebenerdigen Einstieg in die Fahrzeuge der BOGESTRA zu gewährleisten und die Nutzung des ÖPNV für alle Personengruppen zu ermöglichen, ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ein wichtiger Bestandteil zur Erreichung der Ziele des Leitbildes und der Teilfortschreibung „Barrierefreiheit“ des Nahverkehrsplans. So werden mittelfristig auch die Haltestellen auf der Hattinger Straße nahe des Plangebietes umgebaut.

### Rad- und Fußverkehr:

Der Radverkehr wird bei den Infrastrukturplanungen der Stadt Bochum immer mitberücksichtigt, da dieser bei der Erreichung der Mobilitätsziele eine wichtige Rolle einnimmt. So gilt es z.B. die Radialstraßen zur Innenstadt und weitere Hauptstraßen mit Radverkehrsanlagen nachzurüsten, um den Radverkehr in Bochum zu stärken. Zukünftig wird der nahegelegene Abschnitt der Wasserstraße und Mittel- bis langfristig auch die Hattinger Straße Radverkehrsanlagen erhalten. An anderen Straßen nahe des Plangebietes - z.B. der Blankensteiner Straße, der Heinrich-König Straße - wird bzw. wurde dies bereits umgesetzt.

Angrenzend an das Plangebiet verläuft die Springorum-Trasse, welche eine wichtige Verbindungsachse für den Fuß- und Radverkehr zwischen Altenbochum, Weitmar und Dahlhausen ist. Um die Attraktivität und Qualität der Trasse deutlich zu erhöhen, haben die Stadt Bochum und der Regionalverband Ruhr in den letzten Jahren mehrere Maßnahmen umgesetzt, wozu u.a. die vollständige Asphaltierung der Trasse und die Tunnelquerung unter der Hattinger Straße gehört. Zudem ist bereits ein großer Abschnitt beleuchtet. Die Abschnitte ohne Beleuchtung werden zeitnah nachgerüstet.

Um Fahrräder auch parken zu können, werden im Stadtgebiet an wichtigen Orten (z.B. Umsteigepunkte ÖPNV, Stadteilzentren, öfftl. Einrichtungen) Radabstellanlagen eingerichtet, wie auch von Investoren neben der Erfüllung eines Stellplatzschlüssels für den Motorisierten Individualverkehr MIV, auch der Nachweis eines Fahrradstellplatzschlüssels und die fahrradfreundliche Gestaltung der Bauvorhaben gefordert.

**ambrosius blanke** verkehr.infrastruktur



Bochum, 14. Dezember 2022 - Ergänzung 15. Februar 2023



## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

1	Vorhandene Defizite der Verkehrsflächenzuordnung in der Schloßstraße .....	3
2	Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV einschließlich Lage der Haltestellen im Umfeld ....	6
3	Vorhandene Ausbauqualitäten der Haltestelle „Blankensteiner Straße“ .....	7
	im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes	
4	Beispiele zur Einrichtung von Abfahrtsmonitoren.....	8
5	Defizite der Oberflächenqualität und Stolperkanten in der Schloßstraße .....	9
6	Vorhandene Querungssituation für Fußgänger in der Schloßstraße .....	9
7	Anbindung des Plangebietes an das umgebende Radwegenetz.....	11
8	Beispiele für Radabstellanlagen innerhalb und außerhalb von Gebäuden .....	12
9	Beispiele für Lastenfahrräder und Abstellflächen .....	13
10	Beispiel einer Station zur Ausleihe und Abgabe der Fahrräder von metropolradRuhr .....	13
11	Beispiels für vorhandene Mobilitätsstationen von vbw-bogestra-stadtwerke .....	14/15
	an den Standorten Hustadtring und Werrastraße in Bochum	
12	Ungefähre Verortung ausgewählter Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes.....	24

## LITERATURHINWEISE

### **Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH**

*DEFAS Bayern - das Fahrgastinformationssystem des Freistaats Bayern. Fahrgastinformation in Echtzeit.* München, Oktober 2018

<https://www.energieleben.at>

<https://www.metropolradRuhr.de>

<https://www.stoag.de/service/dynamische-fahrgastinformation.html>

### **Kraus, Patricia**

*Mobilitätskonzept Quartier Feldmark.* Stadt Bochum, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Abteilung Städtebau und Mobilität, August 2019.

### **Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz**

*Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft,* Potsdam/Hannover, November 2014

### **SHP Ingenieure**

*Mobilitätskonzept für Mitte Altona - Freie und Hansestadt Hamburg,* Bericht zum Projekt Nr. 1290, Hannover, September 2013.

### **Stadt Salzburg**

*Leitfaden Fahrradabstellanlagen - Planung und Gestaltung.* Salzburg, August 2020

### **VCD e.V.**

*Intelligent mobil im Wohnquartier - Themenkompass für Wohnungsunternehmen,* Berlin, 11/2018.

### **VCD e.V.**

*Intelligent mobil im Wohnquartier - Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen,* Berlin, 10/2019.