

Umweltbewusst mobil in Bochum

zuverlässig, bezahlbar und vernetzt

Die äußerst dynamischen Prozesse im Bereich der Mobilität und der Verkehrstechnologien stehen in direkter Wechselwirkung zu gesellschaftlichen und städtebaulichen Veränderungen.

Die aktuellen Entwicklungen im Bereich Mobilität sind insgesamt vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung: Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler, niedragschwellig, barrierefrei und zielgruppenorientiert sein – für Menschen ebenso wie für Güter. Die gezielte Stärkung des Umweltverbundes sowie der Einsatz neuer Technologien erfordern eine neue Qualität der Vernetzung von Verkehrsarten. Die Umsetzung dieses Leitbildes im Sinne der Bochum Strategie trägt entscheidend zu mehr Lebensqualität in der „Großstadt mit Lebensgefühl“ bei.

Bochum als lebenswerte Stadt etablieren

Bochum präsentiert sich 2030 als multimodale Stadt: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuß- und Radverkehr sind gleichberechtigt. Gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten erlauben effiziente Umstiege und die Nutzung des optimalen Verkehrsmittels für den jeweiligen Zweck. Die Gestaltung des Verkehrsraums berücksichtigt das Stadtbild. Die Ziele eines nachhaltigen Stadtverkehrs werden insbesondere durch eine Förderung und Stärkung des Umweltverbundes erreicht. Bochum bringt Wirtschaft, Ökologie und Sozialklima in Einklang und spielt diese nicht gegeneinander aus. Die Menschen sind gut über die unterschiedlichen Angebote informiert und entscheiden selbst, welches Verkehrsmittel sie wählen.

Trend der Digitalisierung nutzen

Das Ziel der Digitalisierung ist die systemübergreifende Vernetzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, mit der mehr Effizienz in der Mobilität erreicht wird. Bochum sorgt dafür, dass durch die Digitalisierung niemand von einer Teilhabe am öffentlichen Leben ausgeschlossen wird. Bochum wird gewährleisten, dass die infrastrukturelle Barrierefreiheit nicht durch die Digitalisierung als neue Barriere ersetzt wird.

Rahmenbedingungen der Zukunft erkennen und Bürger*innen darauf vorbereiten

Das Bochumer Leitbild Mobilität existiert im Einklang mit europäischen und bundesdeutschen Vorgaben. Die EU und die Bundesregierung haben bereits heute klare Zielvorstellungen über Lärm- und Schadstoffgrenzwerte bis 2030 und darüber hinaus (bis 2050 nahezu klimaneutral) formuliert. Diesen Zielvorgaben sieht sich die Stadt Bochum verpflichtet und verbunden. Die mit diesen Zielvorgaben einhergehenden Rahmenbedingungen und Konsequenzen wird die Stadt Bochum im Dialog mit den Bürger*innen sowie der örtlichen Wirtschaft vor Entscheidungen erörtern.

Das Ziel der Stadt Bochum ist es, viele Personen vom Umstieg auf den Umweltverbund zu überzeugen und die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklung durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege und ermöglicht es so Wege zu vermeiden.

Verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität gewährleisten

Bochum stellt auch 2030 die Mobilität seiner Einwohner*innen sicher – unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen. Es ist nicht entscheidend, mit welchem Verkehrsmittel die Bochumer*innen ans Ziel kommen, sondern dass sie in der Lage sind, ihre Ziele in einer angemessenen Zeit, zu bezahlbaren Kosten und insbesondere verkehrssicher erreichen zu können. Mobilität ist ein grundlegendes Recht und Voraussetzung für soziale Teilhabe.

Regionale Verantwortung

Bochum liegt im Zentrum der Metropole Ruhr. Hier inmitten einer der größten Regionen Europas ist es wichtig, die Mobilität für alle Menschen auch über die Stadtgrenzen hinauszudenken. Bochum wird 2030 eng mit den anderen Städten in der Stadt der Städte kooperieren, damit der Nahverkehr regional gedacht und gelebt werden kann. Radschnellwege, ÖPNV und SPNV verbinden Menschen innerhalb unserer Stadt und in die Region gleichermaßen komfortabel, sicher, zügig und aufeinander abgestimmt.

Strategische Ziele 2030

Umwelt- und klimafreundliche Lösungen umsetzen

Vor allem an stark belasteten Straßen befinden sich überproportional häufig Haushalte mit geringem Einkommen. Die Wahrung bzw. Herstellung der Gesundheits- und Lebensqualität muss auch für diese Bevölkerungsgruppen gewährleistet sein. Dazu eignen sich technische Lösungen sowie Verkehrsverlagerungsstrategien. Mit einer deutlichen Verlagerung vom Auto zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) besteht die realistische Aussicht auf ein gesünderes Wohnumfeld an Hauptverkehrsstraßen mit weniger Lärm und Abgasen. Dies ist eine große Chance, dass sich auch die Klimabilanz der Stadt Bochum verbessern kann.

Konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV

Die Stadt Bochum nutzt alle Möglichkeiten der Gestaltung, um die Verlagerung zum Umweltverbund zu beschleunigen. Wichtig ist jedoch, die Bevölkerung von diesem Weg zu überzeugen, denn ein bestimmter Modal Split (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) kann weder vorgegeben noch erzwungen werden. Er ist allerdings in starkem Maße die Folge unserer städtischen, aber auch der bundesdeutschen und im EU-Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?). Mit einer konsequenten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird sich eine deutliche Verlagerung zum Umweltverbund einstellen.

Verlagerung von 15% zum Umweltverbund bis 2030

Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 Prozent. Bis 2023 ist in etwa eine gleiche Aufteilung auf den MIV und den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) realistisch. Bis 2030 könnte der Anteil des MIV auf 40 Prozent sinken. Ein Zehntel dieser Wege wird mit umweltfreundlichen Antrieben (Elektro, Wasserstoff etc.) zurückgelegt. Auf den Umweltverbund entfielen die übrigen 60 Prozent. Die Verlagerungen bis 2030 sind als Zwischenziel zu sehen. Über das Jahr 2030 hinaus wird der Anteil des Umweltverbundes weiter steigen.

Nutzungen mischen, Weglängen verkürzen

Neben den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel spielen auch die zurückgelegten Distanzen eine bedeutende Rolle. Beispielsweise kommen für die meisten Menschen erst Alltagswege unter fünf Kilometern für die Nutzung mit dem Fahrrad in Frage. Kompakte, durchmischte städtebauliche Strukturen ermöglichen es, motorisiert zurückgelegte Wege durch Wege im Rad- und Fußverkehr zu ersetzen. Momentan sind in Bochum 50 Prozent der Wege mit dem Auto kürzer als fünf Kilometer. Mit einem Radverkehrsanteil von fünf Prozent nutzen die Bochumer*innen heutzutage aber lediglich in einem geringen Umfang das Fahrrad.

Dies bedeutet gleichzeitig aber auch, dass hier ein großes Umstiegspotenzial vorliegt. Das Ziel der Stadt Bochum ist es daher, auch weiterhin die alltäglichen Nutzungen zu bündeln, um somit die Wegelängen zu minimieren. Dies fördert und erleichtert den Umstieg auf den Umweltverbund.

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen als wirtschaftliche und soziale Förderer auffassen

Voraussetzung dafür, dass Ziele in der Nähe angenommen werden und sich damit auch wirtschaftlich für den Standort Bochum lohnen, ist eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Nur dort, wo Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sich sicher fühlen, wird das Auto nicht mehr zwangsläufig die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen. Zudem ist es Ausdruck einer lebenswerten Stadt, wenn Fußgänger*innen und Radfahrer*innen das Straßenbild prägen.

Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte

Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung

Die Verkehrsplanung ist Teil der räumlichen Stadtentwicklungsplanung und kann heutzutage kaum noch sektoral erfolgen. Fast überall teilen sich mehrere Verkehrsarten den Straßenraum, und sei es nur zum Queren der Straße. Die Planung erfolgt daher stets unter Integration aller Verkehrsarten und unter Berücksichtigung der Modal-Split-Zielwerte der Stadt Bochum. Zur Erreichung dieser Ziele liegt bei infrastrukturellen Maßnahmen der Schwerpunkt auf dem Umweltverbund.

Die Siedlungsentwicklung beeinflusst grundsätzlich die Verkehrsentwicklung und umgekehrt. Änderungen im Verkehrsangebot (vor allem Zeit und Kosten, aber auch zum Beispiel der Verkehrssicherheit) führen daher zu einer Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl.

Auf Seiten der Stadtplanung sind wichtige Entscheidungen hinsichtlich der Ausweisung bestimmter Flächen zu treffen. Bildungs-, Arbeits- und Wohnstandorte bestimmen die Verkehrsmittelwahl, aber auch das Verkehrsaufkommen maßgeblich. Entscheidend für die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes sind seine räumlichen Proportionen, eine ansprechende Gestaltung, benutzerfreundliche Möblierung sowie die Vielfältigkeit der Nutzungsmöglichkeiten. Ein robuster öffentlicher Raum ist am ehesten in der Lage, die vielfältigen Herausforderungen einer sich wandelnden Öffentlichkeit aufzunehmen.

Teil einer integrierten Planung sind auch die Themen Inter- und Multimodalität. Hier wird großes Potenzial gesehen, den Umweltverbund zu fördern. Die Bürger*innen sollen zudem in einem stetigen Dialog über Mobilitätsalternativen informiert werden. Dies ermöglicht es jedem Einzelnen, sein Mobilitätsverhalten auch zu betrachten und bestimmte Gewohnheiten in Frage zu stellen. Hierbei können Mobilitätsangebote wie Carsharing oder das „metropolradruhr“ und ihre Verknüpfungen helfen, feste Mobilitätsmuster zu verändern.

Parallel zur Öffentlichkeitsarbeit für Bürger*innen wird auch der Kontakt zu (größeren) Unternehmen gesucht, um im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Lösungen zu finden, die sowohl für die Mitarbeiter*innen und die Unternehmen als auch für die Umwelt von Vorteil sind.

Fußverkehr

Fußverkehr stärker in den Fokus nehmen

In der öffentlichen Wahrnehmung rangiert der Fußverkehr zumeist weit unten, obwohl er mit 24 Prozent das zweitstärkste „Verkehrsmittel“ darstellt (reine Wege zu Fuß). Darüber hinaus legen nahezu alle Menschen Teile ihres Weges zu Fuß zurück, sei es den Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz.

Stärkung der Belange des Fußverkehrs

Im Zuge von Stadtteilentwicklungskonzepten oder bei Verkehrskonzepten für einzelne Bezirke wird der Fußverkehr als wertvoller Teil der Nahmobilität berücksichtigt und gestärkt werden.

Bewegungsräume des Fußverkehrs schützen und ausbauen

Ein besonderes Augenmerk gebührt dem Fußverkehr in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr. Fußgänger*innen sind maßgeblich von ungeordnet abgestellten Fahrzeugen betroffen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen, vor Fußgängerüberwegen oder auch auf dem Gehweg selber, bergen ein enormes Gefahren- und Konfliktpotenzial.

An Straßen, an denen die vorhandenen Räume nicht den Anforderungen von Fußgänger*innen genügen, sind ihnen mittelfristig mehr Flächen zur Verfügung zu stellen. Der Bewegungsraum der Fußgänger*innen soll sicher sein und von Barrieren nicht eingeschränkt werden.

Radverkehr

Mitgliedschaft in der AGFS mit Leben füllen und bestätigen

Die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer*innen wurde in den vergangenen Jahren bereits intensiv vorangetrieben. Die Stadt Bochum ist seit 2016 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte). Dies ist einerseits eine Anerkennung der Arbeit der letzten Jahre, andererseits aber auch Ansporn und Selbstverpflichtung, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen.

Errichtung sicherer Abstellanlagen

Durch Pedelecs und E-Bikes erweitert sich auch der Anwendungsbereich: Längere Wege und höhere Lasten sind möglich, auch für ältere Generationen. Dadurch eignen sich wesentlich mehr Wege für das Radfahren. Das heißt aber auch, dass für diese grundsätzliche Möglichkeit zur Fahrradnutzung eine passende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden muss, damit die Menschen auch tatsächlich umsteigen. Diese Infrastruktur umfasst ebenso die Bereitstellung sicherer Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl.

Alltagsrouten für den Radverkehr schaffen und attraktivieren

Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radrouten oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel seit 2013 (Beschluss „Verbesserung der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit im Rahmen eines modernen Mobilitätsmanagements“), Alltagsrouten für den Radverkehr zu attraktivieren und Lücken im Netz zu schließen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren insbesondere die wichtigsten Achsen des Radverkehrsnetzes nach und nach mit Radverkehrsanlagen ausstatten und so das Angebot auf den Alltagsrouten deutlich verbessern. Eine wichtige Achse in diesem Zusammenhang ist der Radschnellweg 1 (RS1) von Duisburg über Bochum nach Hamm. Dieser leistet einen wichtigen Beitrag, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden sowohl die Anschlüsse als auch die Zuwegungen optimal und nutzerfreundlich gestaltet. Der Radschnellweg wird durchgängig von einem Gehweg begleitet. Deshalb werden bei Zuwegungen und Anschlüssen auch die Gehwege berücksichtigt und gegebenenfalls erneuert.

Öffentlicher Personen Nahverkehr

Demografische Herausforderung als Chance begreifen

Der ÖPNV ist die zentrale Säule von Mobilität als Daseinsvorsorge. Neben Bussen und Bahnen umfasst das in Zukunft auch neue Formen des ÖPNV, die mit dem technologischen Fortschritt einhergehen. In Bochum steht dafür die Bogestra als moderner Mobilitätsdienstleister. Bochum bekennt sich zur Bogestra und ihrer Zukunft in öffentlicher Trägerschaft. Bochum wird deshalb auch in Zukunft die erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen, damit die Bogestra ihren öffentlichen Auftrag erfüllen kann.

Der ÖPNV stellt heute ein starkes Rückgrat des Umweltverbundes dar und ist insbesondere auf langen Strecken die einzige wirkliche Alternative zum Pkw. Mit einem Anteil von 16 Prozent am Modal Split liegt der Öffentliche Verkehr in Bochum auf einem ausbaufähigen mittleren Niveau. Allerdings sind dabei u. a. Studierende mit Wohnsitz außerhalb Bochums, von denen ein Großteil ebenfalls Busse und Bahnen benutzt, nicht eingerechnet.

Zeitgemäße Ausrichtung des ÖPNV

Auch zukünftig muss die Stadt Bochum ihren Bürger*innen zeitgemäße Mobilitätsoptionen im Bereich ÖPNV anbieten. Dazu gehören auch Verbesserungen im Bereich Service und Komfort, wie z. B. nachvollziehbare Tarifstrukturen oder die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Leihrad, Carsharing) mit einem Ticket. Die Verantwortung dafür tragen die Bogestra und die Stadt Bochum gemeinsam. Die Anstrengungen im Bereich der Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt. Ebenso ist den Anforderungen an die Sicherheit Rechnung zu tragen. 2030 sollte der gesamte ÖPNV die Ampeln dieser Stadt auf grün schalten können und so bevorrechtigt durch die Stadt verkehren.

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im neuen Nahverkehrsplan als ersten Schritt verstehen

Eine Herausforderung der nächsten Jahre und Jahrzehnte wird es sein, die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs trotz angespannter kommunaler Haushaltslage zu verbessern. Die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 mit dem Netz 2020 sorgt bereits für substanzielle Fortschritte etwa mit verdichteten Takten auf stark genutzten Linien oder zusätzlichen Tangentialverbindungen. Zugleich beschreibt der Nahverkehrsplan Aufgaben, die in den nächsten Jahren gemeinsam mit den Nachbarstädten und ihren Verkehrsunternehmen gelöst werden müssen. Dazu gehören insbesondere Vorhaben über Stadtgrenzen hinweg.

Weitere Herausforderungen sind eine radikale Vereinfachung der Tarifstrukturen und nach Möglichkeit günstigere, zielgruppenorientierte Fahrpreise.

Als Oberzentrum mit einem starken wissenschaftlichen Fokus ist für Bochum ein direkter Anschluss an das überregionale Netz der Deutschen Bahn wichtig.

Neben den Menschen, die aus den unterschiedlichsten Gründen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, stellen die wahlfreien Fahrgäste die wichtigste Zielgruppe dar. Hierzu ist es erforderlich, die Attraktivität gegenüber der Pkw-Fahrt noch stärker in den Vordergrund zu stellen.

Um dieses Bewusstsein vom Nutzen des ÖPNV zu stärken, sind digitale Angebote im ÖPNV ein wichtiger Baustein. Über Fahrgastinformationsanzeigen oder auch Apps, die Informationen zu Fahrzeiten oder Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) darstellen, können wichtige Informationen transportiert werden.

Motorisierter Individualverkehr

Instandhaltung der Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau

Das Auto wird bis 2030 und darüber hinaus seine hohe Bedeutung beibehalten. Für regionale und speziell überregionale Fahrten wird es neben dem Schienenpersonenverkehr (SPV) das bevorzugte Verkehrsmittel bleiben. Auch das (teil)-autonome Fahren wird dafür sorgen, dass Automobilität insbesondere auf längeren Strecken attraktiv bleibt. Dementsprechend gebührt der Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur sowie der Bereitstellung einer leistungsfähigen Dateninfrastruktur eine besondere Bedeutung. Bestimmte Wege erfordern das Auto und auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr sind größtenteils auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen.

Förderung emissionsarmer Mobilität – Der Verbrennungsmotor hat ausgedient

Die Bedeutung der Automobilität darf jedoch nicht an die Antriebsart geknüpft sein. Neben der Verlagerung des Autoverkehrs zum Umweltverbund, ist es daher auch das Ziel, den verbliebenen Kfz-Verkehr umweltfreundlicher abzuwickeln. Dazu bedarf es in Bochum eines Ausbaus der Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf emissionsarme Antriebe umstellen. Der Umstieg hat mit den ersten Pkw bereits begonnen.

Darüber hinaus behält die Stadt Bochum die Entwicklungen bei den alternativen Antrieben im Blick und steuert gegebenenfalls nach. Im Sinne der Bochum-Strategie ist die Stadt offen für neue Entwicklungen in der Mobilität, etwa was das autonome Fahren und Fliegen betrifft. Hierfür wird Bochum bei entsprechendem Fortschritt die erforderliche öffentliche Infrastruktur schaffen.

Verflüssigung des MIV durch attraktiven Umweltverbund

Die Erfahrung hat gezeigt, dass mit dem Ausbau von Straßen langfristig nur selten eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Der Ausbau führt zwar zunächst zu einer Verflüssigung, aber in gleichem Maße wird die Strecke für den Autoverkehr wieder attraktiver. Nach einigen Jahren stellt sich der gleiche Verkehrsfluss wie vor dem Ausbau ein, allerdings mit

mehr Fahrzeugen. Solche Lösungen sind nicht nachhaltig. Der MIV wird jedoch von Umsteigern zum Umweltverbund profitieren. Weniger Pkw auf den Straßen bedeutet eine Verflüssigung des Autoverkehrs. Dies stellt auch für den Wirtschaftsverkehr einen Gewinn dar, denn dadurch können Handwerker und Geschäftsleute ihre Kunden zuverlässiger erreichen.

Dies kann mit Hilfe moderner Verkehrslenkungs- und -steuerungssysteme zusätzlich unterstützt werden. Bochum begrüßt deshalb die Forschung und Entwicklung von modernen, datengestützten Leitsystemen und lädt zu ihrer Erprobung in unserer Stadt ein.

Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen

Einen bedeutenden Teil des MIV stellt auch der ruhende Verkehr dar, schließlich werden die meisten Pkw 23 Stunden des Tages im Straßenraum abgestellt. Abgesehen davon, dass parkende Fahrzeuge ein Gefahrenpotenzial für den querenden Fußverkehr insbesondere für Kinder darstellen können, beeinträchtigen sie das Stadtbild und schränken andere Funktionen ein. Durch die Förderung von Alternativen zum eigenen Auto werden der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert. Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Mittelfristig wird das Parken in der Innenstadt am Straßenrand teurer als in Parkhäusern. Bei der Planung von Wohngebieten werden den Bürger*innen zunehmend Quartiere angeboten, die autoarm organisiert sind, zum Beispiel durch zentrale Stellplatzanlagen.

Durch die Regelung des ruhenden Verkehrs (Anzahl und Lage von Stellplätzen, Preise etc.), lässt sich auch der fließende Verkehr steuern. Das Parkraum-Konzept (Gesamtkonzept Ruhender Verkehr) ist zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

Güterverkehr

Entwicklungen im Güterverkehr berücksichtigen – City-Logistik emissionsarm denken

Auf den Fernstraßen wird ein großes Güterverkehrswachstum erwartet, allerdings hauptsächlich im Transitverkehr. Innerstädtisch wird sich das Bild des Güterverkehrs wandeln. Bedingt durch sich verändernde industrielle Prozesse wird die Anzahl der schweren Lkw voraussichtlich zurückgehen, die Anzahl kleiner Lkw und so genannter Sprinter jedoch deutlich steigen. Welchen Einfluss dies auf das Gesamtverkehrsaufkommen haben wird, ist derzeit noch umstritten, da Online-Handel auch dazu führt, dass weniger private Pkw-Fahrten durchgeführt werden.

Funktionsgerechter und nachhaltiger Lieferverkehr

Unabhängig von allen zukünftigen Entwicklungen im Lkw-Verkehr muss es das Ziel bleiben, den Güterverkehr möglichst lange auf der Schiene und insbesondere den schweren Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen in die Gewerbegebiete zu leiten, damit möglichst wenige Menschen von den negativen Auswirkungen des Güterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere durch den nächtlichen Lärm. Dies bedeutet, dass die Ausweisung neuer Gewerbeflächen vorrangig in der Nähe der Autobahnanschlussstellen zu erfolgen hat. Zu diesem Zweck wird das Lkw-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegeführung der Lkw zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird sich die Stadt Bochum verstärkt für den Güterverkehr auf der Schiene und auf dem Wasser einsetzen.

Bochum erkennt auch die Potenziale neuerer technischer Entwicklungen für den Güterverkehr auf der Straße und in der Luft (autonomes Fahren, Lieferdrohnen). Deshalb steht Bochum mit seiner Logistik-Branche bereit, um entsprechende Entwicklungen auf ihre Alltagstauglichkeit zu testen.

Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr spielt besonders die regionale Kooperation eine wichtige Rolle, zum Beispiel mit unserer Nachbarstadt Herne und ihrem Hafen am Rhein-Herne-Kanal.

Neuordnung von Anlieferverkehr mit einem City-Logistikkonzept

In städtischen Bereichen ist die Anlieferung so zu regeln, dass Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern minimiert werden und Wirtschaftsverkehre ihre Ziele gemäß eines City-Logistikkonzepts direkt ansteuern können. Die übrigen Verkehrsarten beziehungsweise Personen im öffentlichen Raum sollen so wenig wie möglich beeinflusst werden. 2030 wird das City-Logistikkonzept dafür Sorge tragen, dass in Wohn- und Geschäftsbereichen die „letzte Meile“ möglichst umweltschonend mit Lastenfahrrädern und alternativ angetriebenen Kleintransportern absolviert wird.