

Endbericht

Mobilitätskonzept für Bochum-Laer

Impressum

Planersocietät

Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Dipl. Ing. Gernot Steinberg
Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18
www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: eigenes Foto

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

Inhaltsverzeichnis.....	i
Abbildungsverzeichnis.....	iii
Kartenverzeichnis.....	iv
Tabellenverzeichnis.....	v
1 Anlass und Zielsetzung.....	6
1.1 Abgrenzung des Projektraums	6
1.2 Methodik	7
2 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung	9
2.1 Ganzheitliche Nahmobilitätsförderung und Vorteile für die Stadtteilattraktivität	9
2.2 Handlungsfelder für eine Aufwertung von Fußwegeverbindungen.....	11
2.3 Handlungsfelder für eine Aufwertung von Radwegeverbindungen	17
2.4 Lösungsansätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.....	23
3 Das Projektgebiet – Bochum-Laer.....	27
3.1 Bestehende Maßnahmen, Konzepte und Ansätze	27
3.2 Nutzer- und Potenzialgruppen in Bochum-Laer.....	39
3.3 Erreichbarkeiten von Infrastruktureinrichtungen	40
3.4 Situation des Fußverkehrs	43
3.5 Situation des Radverkehrs	48
3.6 Straßenraumverträglichkeit	52
3.7 Verkehrssicherheit	54
3.8 Situation im Öffentlichen Verkehr	59
3.9 Situation des Kfz-Verkehrs.....	65
3.10 Situation des ruhenden Verkehrs	69
3.11 Zusammenstellung der Analysekarten	70
4 Mobilitätskonzept.....	103
4.1 Maßnahmenpakete	103
4.1.1 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	105
4.1.2 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	123
4.1.3 Maßnahmen Kfz-Verkehr, Ruhender Verkehr und ÖPNV.....	133
4.1.4 Weitere Maßnahmen.....	143
4.1.5 Kurzfristige Maßnahmen	145
5 Umsetzung und Ausblick	149
5.1 Prioritäten und Kostenschätzungen.....	149
5.2 Kommunikationsprozess	150

5.3	Fördermöglichkeiten.....	151
5.4	Ausblick.....	154
6	Quellenverzeichnis	I
7	Anhang.....	III
7.1	Dokumentation Veranstaltungen.....	III
7.1.1	Dokumentation der ersten Bürgerveranstaltung	III
7.1.2	Dokumentation der zweiten Bürgerveranstaltung	IX
7.2	Maßnahmentabellen	XVI

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes inkl. Entwicklungsgebiete	7
Abbildung 2: Impressionen aus der Bürgerwerkstatt zur Bestandsanalyse (25.03.2019)	8
Abbildung 3: Impressionen des Informationsstandes auf der Eröffnung der Bürgerwoche Ost auf dem Lahariplatz (12.06.2019)	8
Abbildung 4: Nahmobilität als Grundlage für weitere Mobilitätsangebote	10
Abbildung 5: Standards für Seitenraumbreiten und Sicherheitsabstände (* kann bei niedrigen Einfriedungen entfallen; ** bei geringem Verkehrsaufkommen sind 0,30 m ausreichend) ..	12
Abbildung 6: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen (Fahrbahnbreite <8,5m)	13
Abbildung 7: Beleuchtungselemente in Unterführungen	15
Abbildung 8: Gehwegnasen.....	16
Abbildung 9: Radverkehr als System	17
Abbildung 10: abgesenkter Bordstein (3cm) inkl. Nullabsenkung für den Radverkehr	25
Abbildung 11: Untersuchungsgebiet ISEK	29
Abbildung 12: Rahmenplan "OSTPARK - Neues Wohnen"	31
Abbildung 13: Bebauungsplan Nr. 947 – Opel-Werk I	32
Abbildung 14: Gestaltungsplan Bochum - Wittener Straße Teil Nord (Stand: 22.11.2018)	35
Abbildung 15: Entwicklungsplan Freiraumkonzept	37
Abbildung 16: Zusammenfassung wichtige Planungen und Projekte	38
Abbildung 17: Beispiel bestehender Fußwege zum Schulgelände.....	42
Abbildung 18: Sehr schmaler Gehweg (<1,50 m)	44
Abbildung 19: Konflikt mit ruhendem Verkehr auf Gehwegen und im Bereich taktiler Elemente	45
Abbildung 20: Angsträume am Lahariplatz und auf Fußwegeverbindungen	45
Abbildung 21: Unterschiedliche Höhen der Bordsteinkanten an Knotenpunkten und Querungsstellen ..	46
Abbildung 22: Barrierefrei gestaltete Haltestelle - Alte Wittener Straße	47
Abbildung 23: Barrierefrei gestalteter Knoten - Alte Laerfeldstraße	47
Abbildung 24: Niveaugleiche Gestaltung - Suntumer Straße	47
Abbildung 25: Einzelne Flächen taktiler Elemente – Suntumer Straße	47
Abbildung 26: nicht regelmäßig gepflegte Bank im Park Laer	48
Abbildung 27: Haltestelle ohne Unterstand und Sitzmöglichkeit – Gorch-Fock-Straße.....	48
Abbildung 28: Spielplatz im Park Laer	48
Abbildung 29: Spielplatz auf dem Schulgelände	48
Abbildung 30: Für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen inkl. Einfahrtsmarkierung	49
Abbildung 31: Tempo-30-Zonen	49
Abbildung 32: Zugänge für Zu Fuß Gehende in bestehende Grünbereiche	49
Abbildung 33: Unzureichend befestigter und unbeleuchteter Weg zwischen Werner Hellweg und Gorch-Fock-Straße.....	49
Abbildung 34: Bestehender Radfahrstreifen an der Alten Wittener Straße	50
Abbildung 35: Ende des Radfahrstreifens an der Alten Wittener Straße	50
Abbildung 36: Radfahrstreifen am Werner Hellweg.....	50
Abbildung 37: Fehlende Radinfrastruktur am Werner Hellweg zwischen Wittener Straße und Suntumer Straße	50
Abbildung 38: Abstellanlagen am Lahariplatz	51
Abbildung 39: Abstellanlagen an Bushaltestellen entlang des Werner Hellwegs	51
Abbildung 40: Verteilung der Straßenabschnitte nach Verträglichkeit der Straßenraumverträglichkeitsanalyse	52
Abbildung 41: Vergleich der Fahrten pro Stunde zwischen Ist-Zustand (2019) und nach Taktverdichtung im Netz 2020 am Beispiel Hst. Laer Mitte und Laerfeldstraße.....	60

Abbildung 42: Anteil Fahrgäste an niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nach Umbau der Straßenbahnhaltstelle Laer Mitte zu ebenerdigem Zugang	62
Abbildung 43: ÖPNV-Verbindungsqualität mittels Fahrzeit-Fahrpreis-Indikator zu ausgewählten Zielen	63
Abbildung 44: Verkehrliche Knotenpunktbeobachtung – Knotenpunkte	66
Abbildung 45: Lichtsignalanlage Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntumer Straße (Richtung A 43)	67
Abbildung 46: Lichtsignalanlage Havkenscheider Straße	67
Abbildung 47: Lichtsignalanlage Werner Hellweg / Sudbeckenpfad (Richtung A 43)	68
Abbildung 48: Lichtsignalanlage Sudbeckenpad (Einfahrt Lidl)	68
Abbildung 49: Knotenpunkt Werner Hellweg / Laerfeldstraße	68
Abbildung 50: Werner Hellweg, Rechtsabbiegespur Richtung Laerfeldstraße	68
Abbildung 51: Empfohlene Straßenraumproportionen in der RAST 06	107
Abbildung 52: Netzlücke im Radverkehr auf dem Werner Hellweg	124
Abbildung 53: Bestandsweg	125
Abbildung 54: Prinzipdarstellung Querschnitt Kreuzacker	126
Abbildung 55: Regelmaße einer Mittelinsel für den Radverkehr	129
Abbildung 56: Anforderungen (Mindestbreiten) an Umlaufsperrern	130
Abbildung 57: Markierung von Pollern	130
Abbildung 58: Standortvorschlag Mobilitätsstation Laer-Mitte	138
Abbildung 59: Vorschlag für Standorte der Elternhaltestellen	146
Abbildung 60: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Prioritäten nach Handlungsschwerpunkt ...	149
Abbildung 61: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen	150
Abbildung 62: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen nach Handlungsschwerpunkt	150

Kartenverzeichnis

Karte 1: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (1) Naherholung	70
Karte 2: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (2) Kindergärten, Kitas und Grundschulen ..	71
Karte 3: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (3) Lebensmitteleinzelhandel	72
Karte 4: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (4) Haltestellen ÖV	73
Karte 5: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (5) Lebensmitteleinzelhandel	74
Karte 6: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (6) Bahnhöfe	75
Karte 7: Bestandsanalyse Erreichbarkeit mit dem Rad (7) Universitäten, Hochschulen	76
Karte 8: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (1) Mobilitätseingeschränkte Personen Naherholung	77
Karte 9: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (2) Mobilitätseingeschränkte Personen Kindergärten, Kitas und Grundschulen	78
Karte 10: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (3) Mobilitätseingeschränkte Personen Lebensmitteleinzelhandel	79
Karte 11: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (4) Mobilitätseingeschränkte Personen Haltestellen ÖV	80
Karte 12: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (5) Naherholung	81
Karte 13: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (6) Kindergärten, Kitas und Grundschulen ..	82
Karte 14: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (7) Lebensmitteleinzelhandel	83
Karte 15: Bestandsanalyse Erreichbarkeit Fußverkehr (8) Haltestellen ÖV	84
Karte 16: Bestandsanalyse Soziale Infrastruktur	85
Karte 17: Bestandsanalyse Fußverkehr (1) Barrierefreiheit – Wege und Sitzmöglichkeiten	86

Karte 18: Bestandsanalyse Fußverkehr (2) Barrierefreiheit – Querungen	87
Karte 19: Bestandsanalyse Radverkehr (1) Radwegenetz und Planungen.....	88
Karte 20: Bestandsanalyse Radverkehr (2) Bestehende Führungsformen	89
Karte 21: Bestandsanalyse Radverkehr (3) Konfliktbereiche	90
Karte 22: Bestandsanalyse Radverkehr (4) Fahrradparken	91
Karte 23: Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (1) Haltestellen und Liniennetz	92
Karte 24: Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (2) Haltestellenausstattung	93
Karte 25: Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (3) Fahrgastzahlen und niederflurgerechter Ausbau	94
Karte 26: Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (4) Veränderungen im Liniennetz und Angebot im Netz 2020	95
Karte 27: Bestandsanalyse Kfz-Verkehr (1) Spurigkeit und Geschwindigkeitsbegrenzung	96
Karte 28: Bestandsanalyse Kfz-Verkehr (2) Ruhender Kfz-Verkehr, Parkraumbeschränkungen	97
Karte 29: Bestandsanalyse Kfz-Verkehr (3) Ruhender Kfz-Verkehr, Parkraumauslastungen	98
Karte 30: Bestandsanalyse Straßenraumverträglichkeit (1).....	99
Karte 31: Bestandsanalyse Verkehrsunfälle (1) Gesamtheit, im Zeitraum von 2013 bis 2018	100
Karte 32: Bestandsanalyse Verkehrsunfälle (2) mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung, im Zeitraum von 2013 bis 2018.....	101
Karte 33: Bestandsanalyse Verkehrsunfälle (3) mit Kindern und Senioren, im Zeitraum von 2013 bis 2018.....	102
Karte 34: Maßnahmenkonzeption Fußverkehr (1)	119
Karte 35: Maßnahmenkonzeption Fußverkehr (2)	120
Karte 36: Maßnahmenkonzeption Fußverkehr (3)	121
Karte 37: Maßnahmenkonzeption Fußverkehr (4)	122
Karte 38: Maßnahmenkonzeption Radverkehr (1).....	132
Karte 39: Maßnahmenkonzeption Kfz-Verkehr, Parken und ÖV.....	142
Karte 40: Maßnahmenkonzeption Kurzfristige Maßnahmen	148

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Regelbreiten für Radwege nach ERA	18
Tabelle 2: Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen.....	20
Tabelle 3: Empfohlene Entfernung von Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer	20
Tabelle 4: Straßenraumverhältnisse ausgewählter Straßen in Laer	43
Tabelle 5: Bestehende Knotenpunkte mit Mängeln für den Radverkehr	51
Tabelle 6: Straßenabschnitte, die als eingeschränkt verträglich bzw. nicht verträglich gelten	53
Tabelle 7: Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen (2013–2018)	54
Tabelle 8: Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und Senioren nach Verkehrsbeteiligung.....	56
Tabelle 9: Anzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten nach Jahren (2013–2018).....	56
Tabelle 10: Erster Unfallbeteiligter (Unfallverursacher)	58
Tabelle 11: Hauptunfallstellen in Bochum-Laer (2013–2018).....	58
Tabelle 12: Niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen und Ein- und Aussteigerzahlen.....	61
Tabelle 13: Ausbauzustand der Haltestellen im Verhältnis zu den Ein- und Aussteigerzahlen	62
Tabelle 14: Übersicht Maßnahmenpakete Fußverkehr	105
Tabelle 15: Übersicht Maßnahmenpakete Radverkehr.....	123
Tabelle 16: Übersicht Maßnahmen Kfz-Verkehr, Ruhender Verkehr und ÖPNV	133

1 Anlass und Zielsetzung

Die Schließung des Opelwerks I in Bochum und die Entwicklung des Ostparks bringen für den Stadtteil Laer wesentliche Veränderungen mit sich. Insbesondere die grundlegenden städtebaulichen Veränderungen auf der ca. 70 ha großen Fläche des ehemaligen Opelwerks erfordern die Entwicklung konzeptioneller Ideen zur Anpassung der alten Strukturen. Die Herausforderung besteht darin, die bestehenden städtebaulichen Strukturen mit den neuen Nutzungsabsichten aus städtebaulicher, sozialer und verkehrlicher Situation zu vereinbaren.

Die Stadt Bochum hat hier bereits einige Projekte, Konzepte und Maßnahmen ergriffen und beispielsweise den städtebaulichen Realisierungswettbewerb Wittener Straße und das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Laer/Mark 51°7 erarbeiten lassen. Daraus resultierte die Festlegung des Stadtumbaugebiets Laer/Mark 51°7 und die Anmeldung zur Städtebauförderung als Stadtumbaugebiet. Bereits im Dezember 2013 hat der Ausschuss für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr der Stadt Bochum das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Verkehr“ beschlossen. Darin wird als eine Maßnahme die Entwicklung eines Nahmobilitätskonzepts für einen Stadtteil empfohlen. Die bereits erstellten Konzepte sind Grundlage für das nun zu entwickelnde Mobilitätskonzept für den Stadtteil Laer und die direkt angrenzende Umgebung. Hierbei liegt ein deutlicher Schwerpunkt auf der Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Das Konzept analysiert die Wegebeziehungen im Stadtteil und in die umliegenden Gebiete in Hinblick auf die Förderung der Nahmobilität, zeigt Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Stärkung der Aufenthaltsqualitäten im Stadtteil auf – hier besteht eine enge Verknüpfung zu dem parallel erarbeiteten Freiraumkonzept für Bochum-Laer. Somit wird neben den Wirkungen hinsichtlich des Klimaschutzes, gleichzeitig ein Beitrag zur Lärminderung und Luftreinhaltung, aber auch zur Gesundheitsförderung durch die beiden Fortbewegungsarten zu Fuß gehen sowie Radfahren geleistet. Dafür werden folgende Handlungsfelder für eine umfassende Nahmobilitätsförderung formuliert:

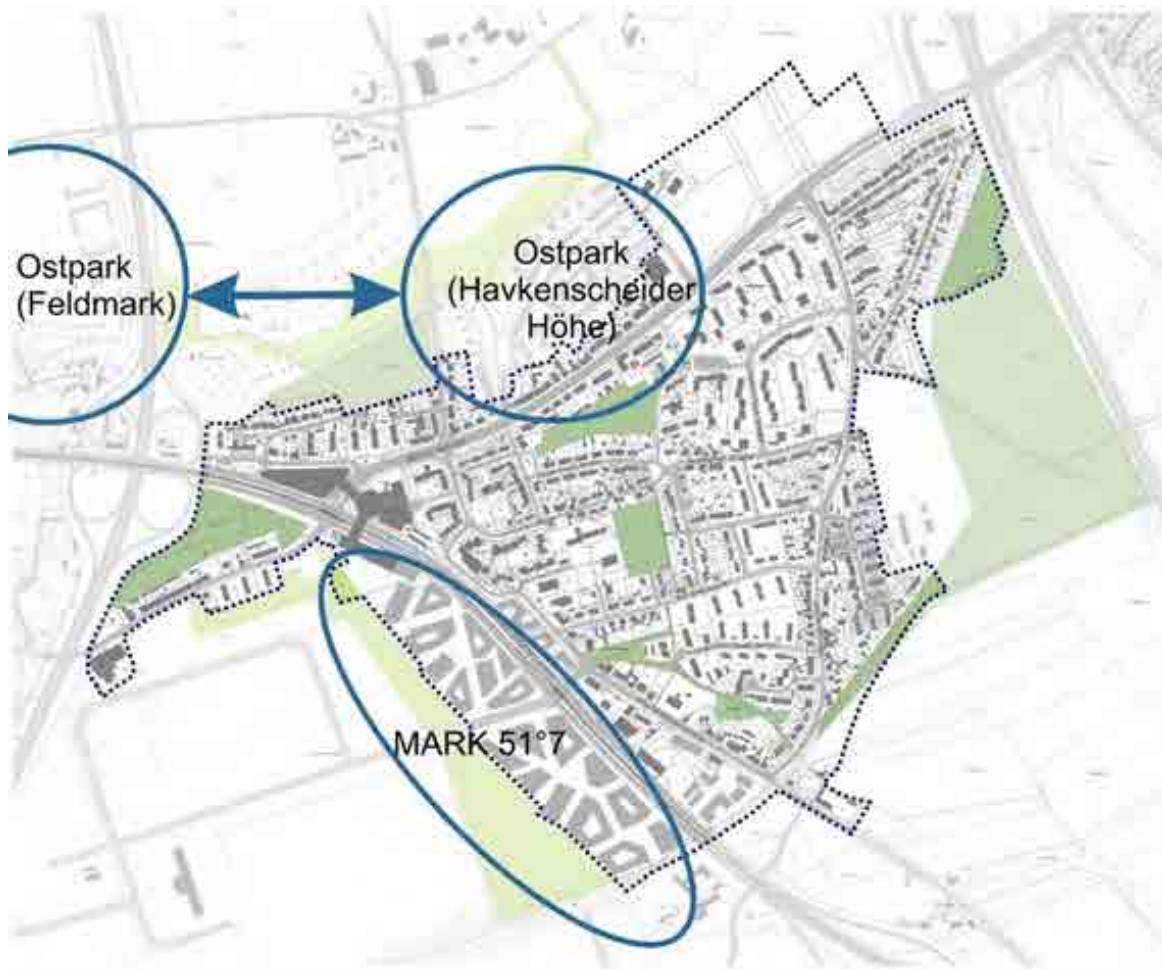
- › selbstständige Mobilität für alle durch barrierefreie Gestaltung
- › komfortable Räume für Fuß- und Radverkehr
- › leichtes, sicheres Queren von Straßen für Fuß- und Radverkehr
- › Straße als Lebensraum zurückgewinnen
- › attraktive Räume zum Aufenthalt schaffen (Bearbeitung insbesondere im parallel erstellten Freiraumkonzept)
- › Bewusstsein für Nahmobilität durch Marketing schaffen.

1.1 Abgrenzung des Projektraums

Das Projektgebiet umfasst den Bereich des Stadtumbaugebietes Laer/Mark 51°7. Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtbezirk Bochum-Ost, im Stadtteil Bochum-Laer und umfasst vor allem den statistischen Bezirk Laer-Mitte. Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt etwa 100 ha groß und

circa vier km Luftlinie von der Bochumer Innenstadt entfernt. Insgesamt wohnen in Bochum-Laer etwa 6.200 Personen (Stand 31.12.2015) (vgl. Stadt Bochum 2015), Diese Zahl wird mit den angestrebten Wohnbauprojekten im direkten Umfeld weiter steigen, so entstehen auf der Havkenscheider Höhe beispielsweise insgesamt fast 600 Wohneinheiten.

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes inkl. Entwicklungsgebiete



Quelle: eigene Darstellung

1.2 Methodik

Zunächst wurden die vorhandenen Unterlagen und Konzepte gesichtet. Auf Grundlage vorhandener Standards und Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs wurde eine umfassende Bestandsanalyse vor Ort durchgeführt. Die wesentlichen Stärken und Schwächen wurden herausgearbeitet. Anschließend wurden sowohl infrastrukturelle als auch nicht-infrastrukturelle Maßnahmen – im Sinne von Veranstaltungen, Kommunikation – entwickelt, mit Kosten hinterlegt und priorisiert.

Das Mobilitätskonzept für Bochum-Laer wurde in enger Abstimmung mit der Verwaltung, dem „Stadtteil-Management Laer/Mark 51°7“ sowie der Bevölkerung vor Ort entwickelt. Die Bevölkerung wurde im Rahmen von zwei Veranstaltungen zunächst in die Bestandsanalyse und anschließend in die Maßnahmenkonzeption eingebunden.

Abbildung 2: Impressionen aus der Bürgerwerkstatt zur Bestandsanalyse
(25.03.2019)



Abbildung 3: Impressionen des Informationsstandes auf der Eröffnung der Bürgerwoche Ost auf dem Lahariplatz
(12.06.2019)



2 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung

Bei der nachfolgenden Betrachtung sollen der Fuß- und Radverkehr im Fokus stehen. Das Thema der Aufenthaltsqualität und der Freiräume wird in seiner Tiefe nicht weiter betrachtet, da parallel auch ein Freiraumkonzept für Bochum-Laer entwickelt wurde.

Die Förderung der Nahmobilität kann zu einem Bruchteil der bisherigen Förderkosten der Fernmobilität vorgenommen werden und bringt der Gesellschaft und dem Staat insgesamt finanzielle und volkswirtschaftliche Einsparungen und zudem ein Mehr an Lebensqualität.

Die Vorteile der Nahmobilität für die Menschen liegen auf der Hand: es entstehen lebendige, urbane Orte. Durch die Reduzierung der Autonutzung erhöht sich die Lebensqualität im Quartier und schafft ein gesünderes – da weniger schadstoff- und lärmbelastetes – Wohnumfeld für die Bevölkerung. Wer mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegt, bewegt sich und profitiert gleichzeitig von den gesundheitlichen Effekten.

2.1 Ganzheitliche Nahmobilitätsförderung und Vorteile für die Stadtteilattraktivität

Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung kommen vor allem Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Personen mit doppelter Arbeitsbeteiligung (berufstätige Mütter und Väter) sowie allen Personen ohne eigenen Pkw zugute. Zudem sind diese Verkehrsarten nahezu kostenlos und somit für alle gesellschaftlichen Schichten zugänglich.

Folgende Bedingungen bzw. Handlungsfelder begünstigen die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils im Quartier:

- Kompakte Siedlungsstrukturen und gute Erreichbarkeiten
- Komfortable und sichere Verkehrsangebote im Fuß- und Radverkehr
- Abbau von Nutzungskonflikten, v.a. mit dem ruhenden Kfz-Verkehr
- Attraktive Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums
- Einbindung der Angebote in einem übergreifenden Mobilitätsverbund
- Abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung zur Nahmobilität

Die Erreichbarkeit ist ein zentrales Thema der Nahmobilitätsförderung. Diese bezieht sich auf die Entfernungsempfindlichkeit für das zu Fuß gehen bzw. die Fahrradnutzung. Zum einen spielt hier die tatsächliche Entfernung eine Rolle, also die Nähe zu potenziellen Zielen. Zum anderen ist aber auch die Qualität und Attraktivität der Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr von wichtiger Bedeutung.

Kompakte Siedlungsstrukturen bzw. eine hohe Dichte erlauben die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten und fördern eine bessere ÖPNV-Auslastung. Beides wirkt sich positiv auf die Förderung der Nahmobilität aus.

Das Parken im Straßenraum und auf Gehwegen ist in der Regel eines der sensibelsten Themen in Rahmen von Mobilitätskonzepten, aber auch eines, welches die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit von Wegebeziehungen besonders beeinträchtigt. Eine mögliche Maßnahme, um das Parken im Straßenraum einzuschränken, ist z.B. eine restriktive Parkpolitik, bei der vor allem Sicherheitsbereiche an Kreuzungen und Übergängen konsequent freigehalten werden. Denkbar ist auch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung oder eine Reduzierung der Stellplätze bei gleichzeitiger Aufwertung der zurückgewonnenen Flächen. Wichtig ist es, in diesem Zusammenhang auf mögliche Parkplatz- oder Mobilitätsalternativen (z. B. Carsharing) zu verweisen.

Die Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums sind für die Nahmobilitätsförderung ein ebenfalls wichtiges Handlungsfeld. Mobilität im Quartier benötigt auch Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem tragen Spiel- und Sitzangebote dazu bei, die Mobilität von Menschen mit eingeschränkter körperlicher Verfassung zu ermöglichen und zu sichern. Zugleich kann durch lebenswertere, attraktive Räume die Chance des Wandels der Außenwirkung eines Quartiers genutzt werden.

Da sich Nahmobilität auf kurze Distanzen konzentriert, ist eine Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV, dem Carsharing, aber auch mit Fahrradverleihsystemen für das Erreichen entfernterer Ziele sinnvoll. Nahmobilität und die genannten Systeme ergänzen und befruchten sich somit gegenseitig.

Abbildung 4: Nahmobilität als Grundlage für weitere Mobilitätsangebote



Quelle: eigene Darstellung

Um die Nahmobilität zu fördern bedarf es auch Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation. Hierzu gehören Maßnahmen, welche die Orientierung erleichtern wie z.B. Wegeleitsysteme oder Stadtteilpläne für bestimmte Zielgruppen, aber auch Neubürgerinformationen oder Kampagnen, die motivieren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Kopf an: Motor aus.“). Außerdem bestehen bei der Erstellung von Konzepten zur Nahmobilitätsförderung in der Regel die Möglichkeit bzw. die Notwendigkeit, diese mit den Akteuren im Quartier zusammen zu erarbeiten. Partizipationsprozesse bieten die Gelegenheit frühzeitig

Akzeptanz für die Planung zu erreichen. Wichtig ist hierbei aber auch, dass die Grenzen der Beteiligung d.h. der Einflussnahme für alle Teilnehmenden klar definiert werden. Bei gesamtstädtischen Grundsatzpapieren zur Nahmobilitätsförderung geht es darum, die verschiedenen Ämter und Fachbereiche für die Themen der Nahmobilität zu sensibilisieren, da bei deren Erarbeitung in der Regel eine ämterübergreifende Steuerungsgruppe oder ein Arbeitskreis eingerichtet wird, um das integrierte Planwerk verwaltungsintern abzustimmen.

Da insbesondere bei dem Thema der Qualität von „Fuß- und Radverkehrsangeboten“ eine zeitlich nahe und deutliche Optimierung möglich ist, stehen die Gestaltung der Wegeverbindungen im Fokus der Nahmobilitätsförderung und sollen nachfolgend noch eingehend thematisiert werden.

2.2 Handlungsfelder für eine Aufwertung von Fußwegeverbindungen

Das Zufußgehen ist die älteste, aber zugleich auch die einfachste und meist verbreitete Art der Fortbewegung. Ihr Stellenwert ist insbesondere im Nahbereich, also genau im Wirkungsbereich der Nahmobilität, bedeutsam. Letztlich ist zudem jeder Verkehrsteilnehmende zumindest bis zum Erreichen seines Hauptverkehrsmittels zu Fuß Gehend. Gerade deshalb sollte der Fußverkehr, der oft nicht als eigene Verkehrsart wahrgenommen wird, verstärkt gefördert werden.

Infrastruktur

Entsprechend der Regelwerke sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. Ausnahmen können Wohnstraßen mit einer sehr geringen Verkehrsstärke von weniger als 500 Kfz/Tag sein. Bei beidseitigem Fußverkehr sind generell Querungsanlagen zu berücksichtigen. (vgl. FGSV (2002))

Beginn und Ende eines jeden Fußweges stellen Quellen bzw. Ziele dar, die Wegeverbindungen sind vielfach linear an Straßenverläufe geknüpft. Eine Beeinflussung der Routenwahl der Zu Fuß Gehenden ist nur in geringem Umfang möglich, da deren oberstes Ziel immer die Direktheit der Wegeverbindung ist. Zu Fuß Gehende sind sehr empfindlich gegenüber vermeidbaren Umwegen.

Daher ist ein attraktives Fußwegenetz durch engmaschige, zusammenhängende Gehwege gekennzeichnet, welches alle vorhandenen und möglichen Verbindungen wie Grün- und Uferwege, Durchlässigkeit von Sackgassen, Durchwegung von Häuserblocks, Arkaden, Passagen, Fußverkehrsbrücken etc. berücksichtigt. Ebenfalls wichtig sind möglichst kurze Unterbrechungen der Fortbewegung (z.B. durch zahlreiche Querungshilfen oder kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen) sowie möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehr (Abgase, Lärm) oder Radverkehr (vgl. FGSV (2008)).

Insgesamt hängen die Qualitäten der Fußverkehrsinfrastruktur eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (z.B. im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30% Seiten-

raum; vgl. FGSV (2006)) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegeführungen, Umwegfreiheit, Barrierefreiheit, die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnerinnen und Anwohner, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

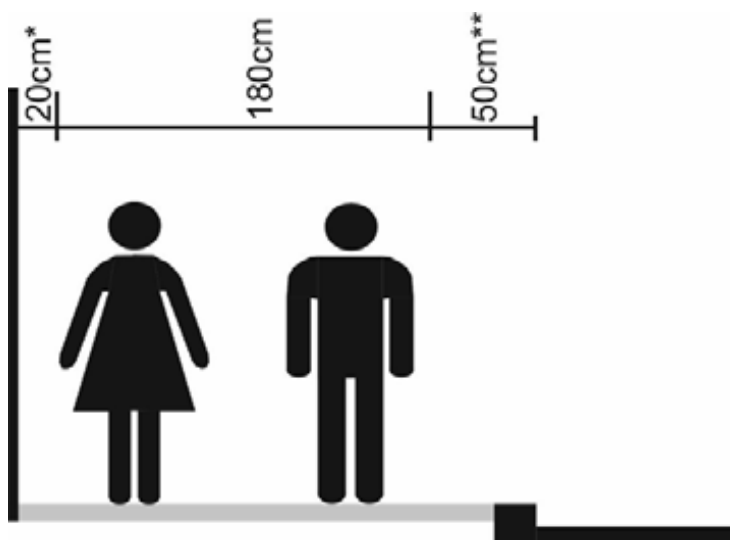
Raumbedarf

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Neben der Verbindungsfunktion erfüllen Gehwege im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m) (vgl. Abbildung 5). Das heißt auch, dass Gehwegparken zu unterbinden ist, sofern nicht mindestens 2,50 m verbleiben. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (vgl. FGSV (2006)).

Größere Seitenraumbreiten sind erforderlich, wenn die angrenzende Bebauung durch einen hohen Geschäftsanteil charakterisiert ist. In zentralen Lagen oder bei besonderen Anforderungen der städtebaulichen Gestaltung (Alleen, Boulevards) ergeben sich höhere Breitenanforderungen (> 4,00 m). Auch wenn auf Wegen, auf denen mit großen Fußverkehrsmengen zu rechnen ist (z. B. Wege zu Haltestellen oder Arbeitsstätten oder im Umfeld von Schulen), muss auf eine ausreichende Dimensionierung der Gehwegbreiten und Querungsanlagen geachtet werden.

Abbildung 5: Standards für Seitenraumbreiten und Sicherheitsabstände (kann bei niedrigen Einfriedungen entfallen; ** bei geringem Verkehrsaufkommen sind 0,30 m ausreichend)*



Quelle: eigene Darstellung

Dabei spielt bei der Dimensionierung nicht nur die Frequentierung durch den Fußverkehr eine Rolle. Auch das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs ist ein weiterer Parameter; mit steigender Verkehrsstärke sind die Seitenräume breiter zu gestalten.

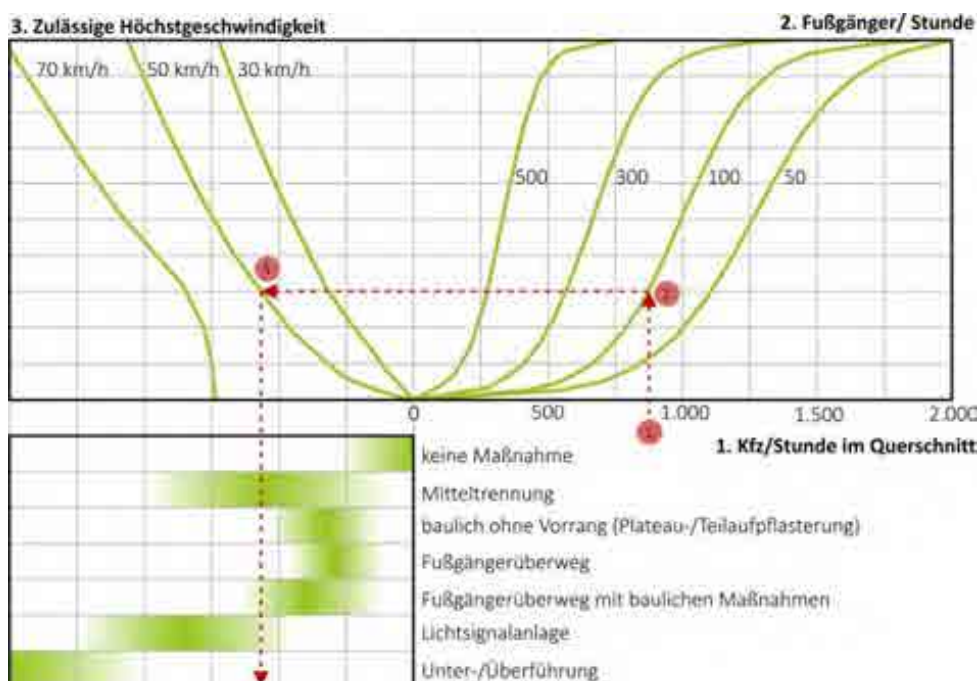
Querungsanlagen

In der Regel muss bei jedem Weg zu Fuß durchs Quartier mehrfach die Fahrbahn überquert werden. Das Queren von Fahrbahnen bedarf immer erhöhter Aufmerksamkeit, da Zu Fuß Gehende in Konflikt mit den anderen Verkehrsarten treten. Um die mögliche Gefährdung der Zu Fuß Gehenden zu entschärfen, werden sog. Fußgängerquerungsanlagen eingerichtet.

Notwendig sind Fußgängerquerungsanlagen grundsätzlich – bei Straßen mit zwei Fahrstreifen und einer Breite von maximal 8,5 m immer dann, wenn ein ausgeprägter Fußgängerquerungsbedarf vorliegt und die Kfz-Verkehrsstärke größer als 1000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt oder die Kfz-Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h liegt (vgl. FGSV (2002)). Dabei sind die Einsatzbereiche der unterschiedlichen Querungsanlagen zu differenzieren (vgl. Abbildung 6).

Im Umkreis wichtiger Infrastruktureinrichtungen (u.a. Schulen, Senioreneinrichtungen, Einkaufszentren, ÖPNV-Haltestellen, Krankenhäuser) müssen die Querungsstellen besondere Anforderungen erfüllen. Zudem sollte sich die Wahl und die Gestaltung der Querungsanlage an den Ansprüchen der zu erwartenden Fußgängergruppen (z.B. Kinder, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) orientieren. Grundsätzlich sollte auf eine umwegfreie (direkte Gehlinie) und niveaugleiche Führung sowie deren Leistungsfähigkeit geachtet werden.

Abbildung 6: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen¹ (Fahrbahnbreite <8,5m))



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV (2002)

¹ Lesehilfe: Bei 875 Kfz/ Stunde im Querschnitt und einer Fußgängerfrequenz von 100/Stunde sowie einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h können folgende Querungsanlagen empfohlen werden: Mitteltrennung, Fußgängerüberweg mit baulichen Maßnahmen, Lichtsignalanlage

Es wird unterschieden zwischen Zebrastreifen, Fußgängerüberweg mit und ohne Mittelinsel oder mit Fahrbahnverengung, Überwege mit Lichtsignalanlagen oder kreuzungsfreie Über- oder Unterführungen. Die Wahl einer Fußgängerquerungsanlage ist abhängig von der Bedeutung der Querungsstelle für den Fußverkehr, der Kfz-Verkehrsstärke und -geschwindigkeit sowie den städtebaulichen Randbedingungen.

Fußgängerquerungsanlagen können sowohl an Kreuzungen bzw. Einmündungen oder auch zwischen diesen angelegt werden. Wesentlicher als die Art einer Fußgängerquerungsanlage ist die Dichte an Querungsmöglichkeiten, da der Fußverkehr generell als besonders umwegeempfindlich gilt. Empfohlen wird, mindestens alle 100 bis 150 m eine Querungsmöglichkeit zu schaffen.

Außerdem bevorzugen Zu Fuß Gehende Straßenquerungen in einem Zug, sie haben „zum Ziel, den Weg mit möglichst geringen Reise- oder Verlustzeiten und einer möglichst kleinen Anzahl an Halten zurückzulegen (Nutzeroptimum).“ (FGSV (2014)). Bei einer besonderen Förderung der Nahmobilität sollte diesen Aspekten entsprechend Rechnung getragen werden.

Nicht notwendig sind Fußverkehrs-Querungsanlagen, wenn kein besonderer Querungsbedarf von zu Fuß Gehenden besteht, die Fahrzeuggeschwindigkeit unter 25 km/h liegt oder die Kfz-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt bzw. die Kfz-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht mehr als 250 Kfz/h im Querschnitt beläuft (vgl. FGSV (2002)). Aber auch hier ist darauf zu achten, dass ausreichende Sichtbeziehungen vorhanden sind und nicht durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit hat für die Nutzungsqualität des öffentlichen Raums eine wichtige Bedeutung, da gerade der Fußverkehr sensibel reagiert und entsprechende Problembereiche meidet. So genannte Angsträume zeichnen sich durch fehlende soziale Kontrolle aus, sind oft dunkel oder unübersichtlich und erwecken den Anschein von Verwahrlosung (z.B. durch umherliegende Abfälle, schmutzige und eingeschlagene Fensterscheiben oder Graffiti).

Angsträume lassen sich oft schon mit geringem Aufwand freundlicher gestalten. Parkhäuser, Unterführungen, U-Bahn-Stationen oder Bahnhöfe werden durch Lampen oder Spiegel übersichtlicher und vermitteln so mehr Sicherheit.

Grundsätzlich ist in Bezug auf die Beleuchtung festzuhalten, dass diese vor allem funktionstüchtig sein sollte und entsprechend regelmäßig kontrolliert wird. Außerdem sollte eine gleichmäßige Ausleuchtung der Wege, Bushaltestellen etc. gewährleisten sein. Sie sollte weder durch Bäume beeinträchtigt werden noch in zu großen Abständen aufgestellt sein, sodass hellere und dunklere Bereiche wechseln.

Eine gute Instandhaltung von Gebäuden und öffentlichen Räumen ist eine wesentliche Grundlage für objektive und subjektive Sicherheit sowie die soziale Stabilität im Quartier. Günstig wirken sich

überschaubare Gebäude-Einheiten, mit vielen Fenstern zur Straßenseite aus. Auch gepflegte Vorgärten in Wohnvierteln oder Beete rings um Straßenbäume vermitteln den Eindruck, dass sich jemand kümmert und wachsam ist.

Abbildung 7: Beleuchtungselemente in Unterführungen



Quelle: eigenes Foto

Freiflächen und Pflanzungen sollten sauber und gepflegt sein und Möblierungselemente nicht defekt oder beschmiert. Aus diesem Grunde sollten ausreichend große und geschützte Müllbehälter aufgestellt sein, die regelmäßig geleert werden. Zudem sollte an entsprechenden Stellen erprobt werden, ob Graffiti-Prävention durch die künstlerische Gestaltung von Wänden und Mauern erfolgreich ist.

Orientierung und Wegweisung

Eine übersichtliche Wegeführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische Zu Fuß Gehende, sondern insbesondere auch für Gäste (vgl. FGSV (2002)). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt als Einkaufsstandort auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich bringen, wenn vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden.

Die Beschilderungen muss u.a. einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein (vgl. FGSV (2007)). Straßennamenschilder sollten idealerweise um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern (vgl. FGSV (2007)).

Die Zielauswahl für einen Planungsraum sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Denkbar sind z. B. zentrale Einkaufslagen, Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Spielplätze, Ämter, Bahnhöfe, Mobilstationen, ausgewählte öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Theater, Krankenhäuser oder öffentliche Toiletten.

Wurde bereits für die Planung eines Fußwegenetzes eine Zielauswahl getroffen, die sich aus den Ausgangs- und Zielpunkten des Fußverkehrs ergibt, so kann diese für das Leitsystem übernommen werden. Dabei sollten vorher festgelegte Hauptziele (z. B. Bahnhof) eine höhere Priorität erhalten und bereits aus einer größeren Entfernung vom Ziel in die Wegweisung aufgenommen werden und

als zentrale Schnittstelle des Wegesystems Standorte von weitergehenden Informationen (z. B. Übersichtskarten, elektronischen Medien) für Zu Fuß Gehende sein.

Da ein solches Wegweisungsnetz gesamtstädtisch angelegt werden sollte, wird in diesem Konzept auf weitere Maßnahmen dazu verzichtet.

Maßnahmen der Verkehrssicherheit

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs beziehen sich in der Regel auf die Gestaltung von Knotenpunkten und Kreuzungen, da hier der Fußverkehr die Fahrbahn quert und hier die größte Unfallgefahr für die zu Fuß Gehende besteht. Als Kriterien für die Bewertung der Verkehrssicherheit gelten die Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der Verkehrssituation.

Sollte eines der Kriterien nicht erfüllt sein, sind verschiedene Maßnahmen denkbar.

Abbildung 8: Gehwegnasen



Quelle: eigenes Foto

Bei überdimensionierten Knotenpunkten, die lange Querungsstrecken für den Fußverkehr erfordern, ist z. B. ein Rückbau des Knotens bzw. der Ausbau oder die Abmarkierung von sogenannten Gehwegnasen möglich (siehe Abbildung 8). Hierdurch verkürzt sich der Konfliktbereich, zudem führt die Fahrbahnverengung in der Regel auch zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten.

Außerdem sieht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vor, dass im Konfliktfall dem Ziel der Verkehrssicherheit immer gegenüber dem Ziel des zügigen Verkehrsflusses Vorrang zu gewähren ist. Damit kann es z.B. auch geboten sein, an unübersichtlichen Stellen mit hohem Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen.

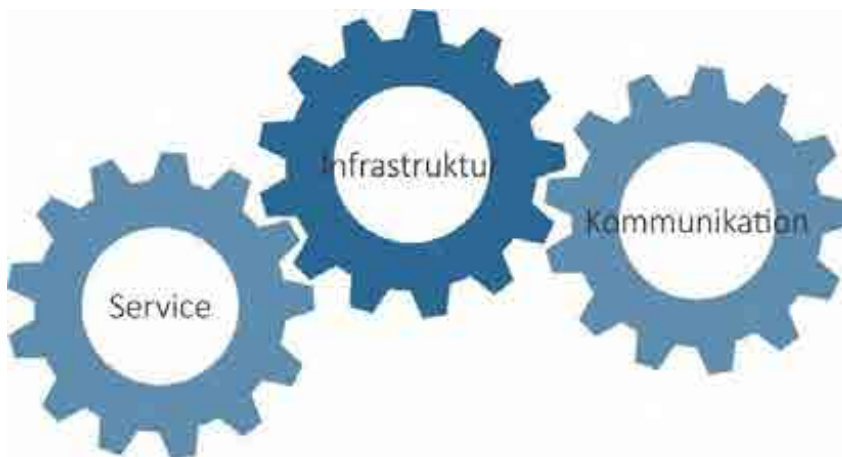
Eine weitere meist sehr effektive und einfach umzusetzende Maßnahme ist das Freihalten der Sichtbeziehungen an Querungsstellen. Diese können durch Straßenbäume, Werbeschilder oder durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden. Unter Umständen müssen hier einzelne Parkstände entfallen. Wichtig ist, dass in diesen Bereichen auf eine konsequente Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen geachtet wird.

Neben der Verkehrssicherheit von Querungsstellen sollten aber auch andere besonders sensible Bereiche wie z.B. ÖPNV-Haltestellen hinsichtlich ihrer Absicherung sowie der Zustand von Wegen und Straßen, die Beleuchtungssituation, die Sichtbarkeit von Markierungen und Schildern untersucht werden.

2.3 Handlungsfelder für eine Aufwertung von Radwegeverbindungen

Zum System Radverkehr gehören Infrastruktur, Serviceangebote und Kommunikation rund ums Radfahren. Nur durch Aktivitäten in all diesen Bereichen sind die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen.

Abbildung 9: Radverkehr als System



Attraktive und sichere Radinfrastrukturen

In der Vergangenheit wurde das zentrale Augenmerk in der Verkehrsplanung häufig auf die Beschleunigung des Autos gelegt. Die Straßen wurden weitestgehend vom Radverkehr freigehalten, dieser wurde gemeinsam mit Zu Fuß Gehenden auf die Restflächen verdrängt – häufig mit dem Verweis auf die Sicherheit der Radfahrenden.

Ausreichend breite Radwege, die sichere Gestaltung von Knotenpunkten, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrn und Treppen sind wichtige Aspekte einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Die ERA (FGSV (2010)) bildet diese Grundlagen ab und spricht Empfehlungen aus.

Laut Gesetz gehören Radfahrende auf die Straße. Und auch eine Vielzahl von Studien hat belegt, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen.

Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Nutzen Radfahrende Infrastrukturen auf der Fahrbahn, ist das Konfliktpotenzial reduziert und Radfahrende kommen schneller voran. Für den Komfort und die Sicherheit der Radfahrenden ergeben sich so weitere Vorteile:

- Radfahrende fahren seltener in die falsche Fahrtrichtung.
- Fahrradfahrende sind für Autofahrer besser zu sehen, besonders an Kreuzungen und Zufahrten, wo es häufig zu Unfällen kommt.
- In Knotenpunkten können Radfahrende mit dem Kfz-Verkehr oder separat signalisiert werden.
- Bei Radfahrstreifen (teilweise auch bei Schutzstreifen) können Radfahrende in Knotenpunkten an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren und so den toten Winkel der Autofahrer verlassen.

Gleichzeitig ist jedoch auch zu beachten, dass fast die Hälfte aller Radfahrenden sich im Straßenverkehr grundsätzlich (eher) unsicher fühlt. Gründe hierfür sind fehlende separate Radwege sowie zu viel Kfz-Verkehr (vgl. Sinus (2017)). Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen von Radverkehrsplanungen insbesondere die Konzeption der Maßnahmen zu durchdenken und die Verhältnisse vor Ort zu berücksichtigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden sollte bei allen Radfahrenden hoch sein – einen Beitrag können hier auch kommunikative Maßnahmen zur Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme leisten.

Radwege – ob selbstständig geführt oder straßenbegleitend, ob rein für den Radverkehr oder gemeinsam mit dem Fußverkehr nutzbar, sollten bestimmte bauliche Anforderungen erfüllen. Ein wichtiger Punkt sind hier die Breiten der nutzbaren Wege. Die Empfehlungen der ERA sollten mindestens eingehalten, wenn nicht überschritten werden, gerade vor dem Hintergrund von immer mehr Lastenrädern, Pedelecs und weiteren Fahrzeugen (z.B. E-Tretroller) auf Radwegen.

Tabelle 1: Regelbreiten für Radwege nach ERA

Benutzungspflichtige Radwege ²	Anlagentyp	Regelbreiten nach ERA (ohne Sicherheitstrennstreifen)
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg)	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	möglichst 1,85 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg)	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst > 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m

2 Die Regelbreiten gelten in gleichem Maße für nicht benutzungspflichtige Radwege. Denn auch diese sollen die Qualitätsanforderungen erfüllen.

Benutzungspflichtige Radwege ²	Anlagentyp	Regelbreiten nach ERA (ohne Sicherheitstrennstreifen)
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m (für den Radweg)

Vereinfachte Anordnung von Tempo 30

Gemäß der StVO gehört der Radverkehr auf die Straße. Er soll nur dann auf straßenbegleitenden Radwegen geführt werden, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht und das Platzangebot ausreichend ist. Das begrenzte Raumangebot in Ortslagen lässt eine separierte Radverkehrsführung in vielen Fällen nicht zu und die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden oft nicht erfüllt. Was bleibt ist eine unattraktive Radverbindung oder die Suche nach einer alternativen Strecke.

Mit der Novellierung der StVO wird die Möglichkeit für die Anordnung einer geringeren Geschwindigkeit deutlich vereinfacht, auch auf Hauptverkehrsstraßen und insbesondere im Umfeld von Schulen.

Grundlage für die Umsetzung einer Anordnung von Tempo 30 im Vorfahrtsstraßennetz kann ein Kommunales Verkehrskonzept – auch für einen Teilraum – sein. Folgende Grundanforderungen müssen erfüllt sein:

1. Hinreichend konkrete Darstellung der verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden.
2. Beschluss von den für die Willensbildung der Gemeinde zuständigen Organe.
3. Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(-züge) entlastet und ggf. welche Straßen(-züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden müssen.

Fahrradabstellanlagen

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad muss hierbei in Wohnungsnähe oder an den Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Detaillierte Empfehlungen für Radabstellanlagen enthalten die einschlägigen Regelwerke (vgl. FGSV (2012)):

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage

- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum, Achsenabstände der Fahrradhalter mind. 1 m, besser 1,5 m
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren; insbesondere sollten Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen vermieden werden;
- gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Anlehn- und Anschließmöglichkeiten der Fahrräder an der Radabstellanlage (z. B. durch zusätzlichen Unterholm)
- stadtgestalterische Verträglichkeit neben der aus verkehrlicher Sicht wichtigen Erkennbarkeit der Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von einfachen und zurückhaltenden Formen und Farben sowie einem gestalterisch abgestimmten Einsatz

Tabelle 2: Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen

	Anlehnhalter/- bügel	Lenkerhalter	Vorderrad- halter	Aufhängungen	Transportable Halter
Kundensicht					
Guter Halt	++	--	--	+	+
Zugänglichkeit	+	o	-	o	o
Diebstahlschutz	++	-	--	+	o
Betriebssicht					
Betrieb	+	-	--	o	+
Installation	-	+	o	o	+
Stadtgestalt	+	-	o	--	o

++ sehr vorteilhaft, + vorteilhaft, o neutral, - nachteilhaft, -- sehr nachteilhaft

Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2012: 15

Tabelle 3: Empfohlene Entfernung von Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer

Zweck	Empfohlene Entfernung
kurze Erledigung, z.B. bis 1 Stunde	10 m
längere Erledigung, mehrere Stunden	25 m
Tagesparken für z.B. Mitarbeiter, ÖPNV-Kunden	50 m- 75 m
Tagesparken mit zusätzlichen Dienstleistungen, wie Fahrradstation, o- der -boxen	100 m

Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Verkehr

Mehr als ¼ der Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit/Ausbildungsstätte fahren, kombinieren das Fahrrad mit dem öffentlichen Verkehr. Die durchschnittliche Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, liegt hierbei bei 5,6 km (vgl. Sinus (2015)).

Intermodale Wegeketten gewinnen damit weiter an Bedeutung. Das Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV ist die wichtigste Form der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike+Ride). Auch die Mitnahme des Fahrrads im öffentlichen Verkehr, Radstationen sowie Fahrradverleihsysteme sind bei der Förderung der Intermodalität wichtig.

Bike+Ride vergrößert im Vergleich zum Fußverkehr die Einzugsbereiche von Haltestellen des SPNV und ÖPNV auf bis zu fünf Kilometer, Pedelects erweitern diesen Radius sogar auf bis zu acht Kilometer.

Radverkehr in kommunalen Stellplatzsatzungen

Durch die am 01.01.2019 in Kraft getretene Landesbauordnung 2018 ist die Pflicht zur Einrichtung von notwendigen Fahrradstellplätzen für Neu- und Umbauten festgeschrieben. Zudem wird die wachsende Bedeutung von Fahrrädern (insbesondere E-Bikes) durch das Herausstellen von qualitativen Anforderungen an die Fahrradabstellanlagen in der Neufassung inkludiert. (vgl. BauO NRW 2018)

§ 48 | Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

*(1) Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze oder Garagen **und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe** und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen (notwendige Stellplätze). Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein. Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass sie die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können. Dies gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung erheblich erschwert oder verhindert würde. (§48 Absatz 1 Satz 1 BauO NRW (2018))*

Die Zahl der notwendigen Stellplätze gemäß § 48 Absatz 1 Satz 1 BauO NRW von 2018 wird durch das für Bauen zuständige Ministerium durch eine Rechtsverordnung geregelt. Dabei wird jedoch nur die Festschreibung eines unverzichtbaren Minimums an Stellplätzen beabsichtigt. Darüberhinausgehende Anforderungen können durch örtliche Bauvorschrift (vgl. § 89 Absatz 1 Nummer 4 BauO NRW (2018)) oder Bebauungsplan festgelegt werden.

Damit hat der Landtag den 396 Städten und Gemeinden in NRW die Möglichkeit gegeben zu Stellplätzen für Kfz und Fahrräder eigene Regelungen zu gestalten. Die Kommunen können somit eine individuelle, an örtliche Begebenheiten anpassbare Ausgestaltung der Stellplatzsatzung vornehmen. Diese angepasste Stellplatzsatzung kann als ein wesentlicher Bestandteil der Instrumentenpalette der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements etabliert werden.

Mit der Aufstellung einer eigenen Stellplatzsatzung kommen auf Kommunen eine Reihe von Aufgaben und Fragestellungen zu, die sich zunächst auf den Aufstellungsbeschluss und anschließend auf die konkrete, eigene Regelungsgestaltung beziehen. An dieser Stelle hat die Landesbauordnung NRW Regelungsmöglichkeiten geschaffen, die es abzuwägen und an die Vor-Ort-Situationen anzupassen gilt. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat für diesen Prozess gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) und mit kommunalen Experten einen Leitfaden zum Erstellen von Stellplatzsatzungen sowie eine Musterstellplatzsatzung zusammengestellt (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017)).

Ein großzügiges Angebot ist der Fahrradnutzung zuträglich, während ein knappes oder fehlendes Angebot der Fahrradnutzung entgegensteht bzw. zu falschem oder sogar behinderndem Abstellen von Fahrrädern führt. In einer Stellplatzsatzung für den Radverkehr sollten folgende Inhalte berücksichtigt werden:

- Einteilung der Stadt in unterschiedliche Zonen (z.B. Innenstadtbereich, zentrale Wohnbereiche, Gewerbegebiete, etc.)
- Anzahl der notwendigen Fahrradabstellanlagen je Nutzung
- Berücksichtigung von Lastenrädern, Rädern mit Anhängern sowie Pedelecs
- Ausgestaltung der Abstellanlagen (z.B. Lage, Form, Größe, Sicherung, Zugang, Überdachung)



Fahrradverleih/-system

Als Fahrradverleih wird ein Dienstleistungsangebot verstanden, bei dem Fahrräder gegen Entgelt zur Verfügung gestellt werden und die allgemein zugänglich sind. Sind mehrere Leihfahrradangebote vernetzt, spricht man von einem Fahrradverleihsystem, bei dem ein ausgeliehenes Fahrrad an einem anderen Ort zurückgegeben werden kann und/oder mit dem gleichen Zugangsmedium an verschiedenen Orten ein Fahrrad entliehen werden kann.

Zunächst ist anzunehmen, dass insbesondere fahrrad-mobile oder -affine Menschen ein Fahrradverleihsystem in bestimmten Mobilitätssituationen nutzen würden: beispielsweise dann, wenn ihr eigenes Rad defekt ist oder wenn sie im Zuge einer Wegekette, auf der sie ihr eigenes Fahrrad nicht dabei haben, eine Etappe per Rad zurücklegen möchten.

Aber auch Personen ohne eigenes Fahrrad können potenzielle Nutzer sein, wenn es bspw. am Wohnort keine guten Fahrrad-Stellplätze gibt und ein eigenes Fahrrad diebstahlgefährdet wäre. Auch wer Reparatur- und Wartungsaufwand eines eigenen Fahrrads scheut und deshalb kein oder ein

nicht funktionierendes Fahrrad hat, ist potenzieller Nutzer eines Fahrradverleihsystems. Zusätzlich findet ein Fahrradverleihsystem im Touristischen Bereich weitere Nutzer.

Wenn die Gründe für das Nichtnutzen des eigenen Rads damit zusammenhängen, dass das Radfahren am Wohnort nicht attraktiv ist oder schon so lange nicht mehr Rad gefahren wurde, dass die Unsicherheit zu groß ist, dann wird allerdings auch ein Leihfahrradangebot nicht oder nur unter besonderer Anleitung zum Rad fahren führen.

Der Betrieb eines Fahrradverleihsystems bedeutet für eine Kommune finanzielle Zusatzbelastungen, da sich Fahrradverleihsysteme in der Regel nicht selber tragen können – auch nicht, wenn die Räder zusätzlich mit Werbebannern ausgestattet werden.

2.4 Lösungsansätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Grundsätzlich gilt, dass das Netz für den Fußverkehr barrierefrei gestaltet sein soll (vgl. FGSV (2008)). Dabei wird „die Qualität eines barrierefreien Wegenetzes maßgeblich durch den Grad seiner Vollständigkeit beeinflusst. Die Schaffung durchgängig barrierefreier Wege- oder Mobilitätsketten [...] ist daher grundsätzlich anzustreben“ (FGSV (2011a)).

Barrierefreie Wege müssen auf Ortsteilebene engmaschig und qualitativ hochwertig miteinander vernetzt werden. Bestehende Lücken im Netz (z. B. mit unüberwindbaren Treppenanlagen) erschweren oder verhindern sogar die Nutzung durch diverse Personengruppen.

Es existieren zahlreiche Formen von Mobilitätseinschränkungen, die jeweils unterschiedliche Anforderungen an die barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums stellen. Die Überwindung von Hindernissen ist besonders für gehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrer ein essenzielles Problem. Bordstein-Nullabsenkungen sowie umwege- und barrierefreie Wegeverbindungen gehören somit zu deren Kernansprüchen. Für Sehbehinderte und Blinde ist es wichtig, den Straßenraum klar erfassen zu können. Dementsprechend unterstützend können dabei taktile Bodenelemente und kontraststarke Bodenmarkierungen wirken.

Ein Prinzip, das die Mobilität für möglichst alle Menschen ermöglichen soll, ist das Zwei- oder Mehrsinne-Prinzip. Dabei werden mindestens zwei Sinne angesprochen (akustisch, optisch, taktil). Häufig wird in diesem Zusammenhang auch der Begriff „Design für alle“ verwendet, da von den komfortsteigernden Elementen einer barrierefreien Gestaltung alle Fußverkehrsgruppen, egal ob mit oder ohne körperliche Einschränkung, profitieren.

Manche Bedingungen, die für Personen ohne Mobilitätseinschränkung die Nutzung eines Wegs komfortabler machen, stellen für Gehbehinderte oft eine generelle Voraussetzung dar. Deshalb können nur ausreichend breite, ebene Wege ohne Schwellen, Stufen oder größerer Steigungen von einigen gehbehinderten Personen ohne Hilfe von Anderen zur Fortbewegung genutzt werden. So unterschiedlich die innere Zusammensetzung der Gruppe der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch ist, so verschieden sind auch die begleitenden Hilfsmittel, die eine Fortbewegung erleichtern und ebenfalls unterschiedliche Raumansprüche bedingen (z.B. Rollatoren, elektrische Rollstühle, Rollstühle zum Schieben, Gehhilfen mit Unterarmstützen; vgl. HSVV (2006): 23f.).

Funktionseinschränkungen von sensorisch beschränkten Personen (Seh- und Hörbehinderte) müssen durch Gestaltungselemente ausgeglichen werden, die über die anderen verbleibenden Sinne wahrgenommen werden können. Blinde Personen sind auf ihren Tast- und Gehörsinn angewiesen, die hauptsächlich über einen Langstock Unterstützung erhalten. Personen, die lediglich einer mehr oder minder starken Sehbehinderung unterliegen, machen sich häufig das noch überbleibende Sehvermögen zu Eigen. Hier sind starke Kontraste für einen höheren Erkennungswert in der Gestaltung einzusetzen. Schwerhörige oder Gehörlose vernehmen akustische Gefahren- und Warnsignale nur eingeschränkt oder gar nicht und sind somit primär auf optische Impulse angewiesen. Dabei ist erschwerend anzumerken, dass andere Menschen die Behinderung durch fehlende Hilfsausstattung nicht erkennen (vgl. HSVV (2006): 25).

Im Folgenden werden Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums vorgestellt. Dabei sei darauf hingewiesen, dass Maßnahmen nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualitäten des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.

Oberflächengestaltung

Für den Fußverkehr vorgesehene Verkehrsräume sollten die folgenden Oberflächeneigenschaften gelten: Eben, griffig, fest und engfugig bzw. fugenarm. Diese Gestaltung sorgt für eine Fortbewegung mit einer erhöhten Leichtigkeit v.a. für Gehbehinderte. Neben der Beschaffenheit der Oberfläche spielen integrierte visuelle Kontraste für sehbehinderte Menschen zusätzliche eine große Rolle. Dabei können Hell-Dunkel-Kontraste hilfreich sein oder das Zusammenspiel aus reflektierend und reflexionsarm (vgl. FGSV (2011a): 30f.).

Gehwegbreite

Die Regelbreite von Gehwegen sollte zwischen 2,50 m und 3,00 m liegen (vgl. FGSV (2011a): 40). Engstellen sollten nach Möglichkeit beseitigt werden, um eine durchgehende Erfüllung dieser Mindestanforderung zu gewährleisten. Zudem ist darauf zu achten, dass für den Radverkehr freigegebene Gehwege eine höhere Breite vorweisen müssen, um eine konfliktfreie Nutzung des Gehwegs für beide Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Personen mit Rollstuhl benötigen laut den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) eine Breite von 90 cm. Zu diesem reinen Breitenbedarf des Rollstuhls werden additiv 20 cm Abstand in Richtung Bebauung und 50 cm zum Fahrbahnrand hinzugerechnet (vgl. FGSV (2011a)).

Längs- und Querneigung

Längsneigungen sollten einen maximalen Steigungsgrad von 3 % aufweisen. Bei stärkeren Steigungen bis 6 % sollten möglichst im 6-Meter-Abstand ebene Bereiche ausgestaltet werden, die zum

Ausruhen und Abbremsen dienen. In Bezug auf Querneigungen sind maximal 2 % bzw. in manchen Fällen 2,5 % Steigung zulässig (vgl. FGSV (2011a): 23).

Leitsystem

Die innere Leitlinie ist ein wichtiger Teil des Orientierungsprinzips für blinde und sehbehinderte Menschen. Damit wird die ertastbare Begrenzung des Gehwegs auf der fahrbahnabgewandten Seite beschrieben. In vielen Fällen kann die innere Leitlinie durch eine Mauer oder ein Gebäude gegeben sein. (vgl. FGSV (2011a): 27f.; HSVV (2006): 27f.)

In Ergänzung zu dieser grundlegenden Anforderung können weitere Leitsystemelemente für eine barriereärmere Mobilität sorgen. Bodenindikatoren wie Rippen- und Noppenplatten geben den Zu Fuß Gehenden wichtige Informationen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion) (vgl. FGSV (2011a): 32ff.).

Lichtsignalanlagen

An den lichtsignalisierten Knotenpunkten sind neben den optischen Signalen auch Taster am Mast anzubringen. Diese Taster helfen den Passanten gemäß dem Mehr-Sinne-Prinzip durch vibrierende oder akustische Impulse, die Grünphase der zu Fuß Gehenden zu erkennen.

Querungsstellen / Kanten

An Querungsstellen wird empfohlen, sofern möglich, Geh- und Sehbehinderte getrennt zu führen (Blindenleitsystem und differenzierte Bordhöhe). Sind solche Führungen nur mit erhöhtem Aufwand oder gar nicht realisierbar, können Kompromisslösungen Anwendung finden. Hierbei haben Kanten eine Bordhöhe von 3 cm und sind dadurch für Blinde ausreichend zu ertasten und gleichzeitig von Gehbehinderten für gewöhnlich noch zu bewältigen (vgl. FGSV (2011a): 56f.).

Abbildung 10: abgesenkter Bordstein (3cm) inkl. Nullabsenkung für den Radverkehr



Quelle: eigenes Foto

Stellplätze

Sollen senkrecht angeordnete Stellplätze für Menschen mit Behinderung nutzbar sein, ist zu den 2,50 m Regelfläche für das Fahrzeug ergänzend eine Bewegungsfläche von 1,00 m einzurechnen. Bei angrenzenden Bauwerken oder seitlichen Einbauten erhöht sich dieser zusätzliche Flächenbedarf auf 1,40 m. Anbaufreie behindertengerechte Stellplätze haben somit eine Breite von 3,50 m. Bewegungsflächen von benachbarten Stellplätzen dürfen sich hierbei allerdings überlagern. Zusätzlich muss für eine barrierefreie Zuwegung zum jeweiligen Stellplatz z.B. durch Bordsteinabsenkungen sichergestellt sein.

Stadtmobiliar

Stadtmobiliar sollte nicht auf Verkehrsflächen platziert werden, da es ansonsten als Barriere fungieren könnte. Dennoch muss dafür gesorgt werden, dass das Stadtmobiliar auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ohne Erschwernisse erreicht werden kann (FGSV (2011a): 59ff.).

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Öffentliche Verkehrsmittel sind oftmals als unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu identifizieren. Deshalb sollten Standorte von barrierefrei ausgestatteten Haltestellen in das Netz barrierefreier Wege integriert werden. Auf diese Weise können wichtige Zielorte und Haltestellen gleichermaßen problemlos und möglichst direkt erreicht werden. Diese Anforderung beinhaltet insbesondere auch die Notwendigkeit barrierefreier Querungstellen in unmittelbarer Nähe von ÖV-Haltestellen.

Neben den Aspekten der Zuwegung sind vor allem auch Haltestellenausstattung und -gestaltung entscheidend. Taktile und optische Leitelemente wie z.B. Markierung der Einstiegsstelle über ein Aufmerksamkeitsfeld unterstützen die Orientierung für sehingeschränkte und blinde Menschen. Ein erhöhter Bord, der den Höhenunterschied zwischen Bord und Fahrzeugkante minimiert, wirkt ebenso wie eine ausreichende Bewegungsfläche im Haltestellenbereich barrieremindernd, insbesondere für gehbehinderte Menschen.

Ergänzend anzumerken sind operative Maßnahmen im Betriebsablauf des straßengebundenen Personennahverkehrs. Neben einer Fahrzeugausstattung mit Niederflurtechnik kann ein möglichst dichtes Anfahren des Busses an den Bordbereich der Haltestelle ein optimales Ein- und Aussteigen gewährleisten.

Möblierausstattung sollte in nutzbarer Position angebracht werden (z.B. Infotafeln in Sichthöhe) und dabei keine Gefahren drohen (z.B. Sicherheitsmarkierungen auf gläsernen Flächen). Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung geachtet werden (vgl. FGSV (2011a): 66ff.).

3 Das Projektgebiet – Bochum-Laer

Im Anschluss an die Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung sowie deren notwendige Handlungsfelder für eine Aufwertung der Rad- und Fußwege, wird das Projektgebiet Bochum-Laer näher erläutert.

Dazu wird im ersten Schritt eine Bestandsanalyse durchgeführt, welche Maßnahmen und Konzepte bereits bestehen und wie diese verwirklicht wurden. Die Erreichbarkeit zu den wichtigsten Quellen und Zielen im Projektgebiet wird anhand ausgewählter Kriterien ausgewertet. Mithilfe von ersten Bildern werden der Fußverkehr, der Radverkehr sowie der öffentliche Verkehr und der ruhende Verkehr dargestellt, um erste Einblicke zu gewährleisten. Den Abschluss dieser Bestandsanalyse bieten die erarbeiteten Analysekarten. Diese stellen die gesammelten Ergebnisse der Bestandsanalyse graphisch dar und geben erste Einblicke in mögliche Potenziale des Projektgebiets.

3.1 Bestehende Maßnahmen, Konzepte und Ansätze

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

Masterplan Einzelhandel Bochum 2012 – Nachjustierung 2017

Im Jahr 2012 hat die Stadt Bochum einen Masterplan Einzelhandel erstellt und beschlossen. Eine Nachjustierung erfolgte im Jahr 2017. In diesem Plan ist das Zentrum von Laer als Nahversorgungszentrum eingestuft, welches eine Versorgungsfunktion für die umliegenden Wohnsiedlungsbereiche des Stadtteils erfüllen soll. Dieses Zentrum wird jedoch als vergleichsweise klein und der vorhandene SMAK-Markt als Magnetbetrieb beschrieben. Leerstände werden im Erhebungszeitraum nicht verzeichnet.

Auch zukünftig sollte der Lahariplatz mit seinen Einrichtungen erhalten und weiter gestärkt werden.

Gesamtkonzept für den Bochumer Osten 2013

Im Jahr 2013 wurde ein Integriertes Gesamtkonzept für den Bochumer Osten erstellt. Der Untersuchungsraum des Konzepts erstreckt sich im Wesentlichen über die statistischen Stadtbezirke Nord, Ost und Süd und grenzt im Westen an die Bochumer Innenstadt. Besonders in dem Gebiet ist die Heterogenität der Stadtteile und ihrer Nutzungen mit historischen Ortskernen und Großwohnsiedlungen, landwirtschaftlich geprägten Bereichen, Erholungs- und Grünflächen, Wissenschaftsstandorten, bestehenden und neuen Gewerbegebieten sowie dem Ruhrpark. Die Stadt Bochum und insbesondere der Bochumer Osten wurden in der Vergangenheit bereits durch die Nachnutzung der Kohle- und Stahlstandorten im Rahmen des Strukturwandels vor Herausforderungen gestellt. Die Nachnutzung der Opelfläche bzw. Aufgabe der Opelfläche als Industriestandort hat den zweiten Strukturwandel in diesem Gebiet zur Folge.

Entwicklungsziele und Handlungsbedarfe im Bereich Verkehr und technische Infrastruktur sind u.a. die bessere Verknüpfung zwischen den Siedlungsbereichen, Zentren und Quartieren sowie die Durchlässigkeit der Opel-Flächen und eine Anbindung der Universität nach Osten (bis Langendreer West). Zudem sollen Alternativen zum MIV durch Ausbau des Radwegenetzes und des ÖPNV geschaffen werden. Eine wichtige Maßnahme ist die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur mit dem Ausbau der Ost-West-Verbindung zur besseren Anbindung und Verknüpfung der (geplanten) Siedlungs-, Forschungs- und Wirtschaftsbereiche untereinander. Dazu zählt auch die Verbindung mit dem Baugebiet Ostpark.

Die Stadtstrukturen sollen zur Gesundheitsförderung beitragen und gesunde Lebensweisen attraktiver machen. Entwicklungsziel ist das gesunde Wohnen mit guten Bedingungen für Familien, Alte und Behinderte inkl. Barrierefreiheit, gut erreichbaren Spiel- und Sportmöglichkeiten, ein funktionierendes soziales Umfeld sowie die Sicherheit und Sauberkeit im Quartier. Wichtig sind Mobilitätsaspekte wie die Erreichbarkeit grundlegender Funktionen durch ein gutes öffentliches Wegenetz und die Beachtung von Immissionen durch Verkehrslärm etc.

Empfohlen werden eine kleinräumige Versorgungsstruktur mit fußläufiger Erreichbarkeit sowie die Verstetigung von quartiersunterstützenden Prozessen (z.B. Quartiersmanagement). Dafür müssen funktionierende und sichere Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen und gute Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV und Radverkehr geschaffen werden. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sollten bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen eine Rolle spielen. Auch die Steigerung von subjektiver Sicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist eines der Ziele, die im Konzept formuliert wurden.

Weiterhin sind die folgenden Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Laer relevant:

- Anbindung der Universität nach Osten über einen leistungsfähigen ÖPNV-Verkehrsträger sowie der möglichen Verknüpfung mit den Strab-Linien 310 und 302. Die Maßnahme gilt als Impulsgeber für den Bochumer Osten und die Erschließung des Gebietes als Wohnstandort. Auch der Ausbau einer attraktiven Radwegeverbindung wird als wichtig eingestuft.
- Die optimierte verkehrliche Verknüpfung von U- und S-Bahn in und zwischen den Siedlungsbereichen Querenburg, Langendreer, Laer und Werne.
- Der Ausbau der regionalen Radwegeachse Nord-Süd und Ost-West ergänzt um die Achse Langendreer-Universität.
- Die Querspange A 448 und die Anbindung an die A40 als verbesserte Erschließung der Opel-Flächen.

Aus den Maßnahmen wurden Vertiefungsräume mit besonderem Handlungsbedarf abgeleitet und nach Handlungsfeldern abgegrenzt. Von der Zuweisung sind die Zugänge zu Fördermitteln abhängig. Für Laer wurden u.a. die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmen herausgefiltert.

- Wohnquartiere und Zentrenentwicklung (inkl. zentralem Versorgungsbereich)

- Entwicklungsflächen Opel – Opel I unter Einbeziehung der angrenzenden Quartiere insbesondere des zentralen Versorgungsbereichs Laer
- Verkehrliche Anbindung / Verknüpfung Straßenbahn/S-Bahn (Verlagerung Straßenbahn 310 / Verlängerung Straßenbahn 302)
- Regionale Radwege (EmscherParkWay, RadschnellwegRuhr)

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Bochum-Laer / Mark 51*7 (zur Aufnahme in Städtebauförderprogramm Stadtumbau West)

Die Erarbeitung des Konzepts fand ab November 2016 bis zum September 2017 statt. Das Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen der Bearbeitung, wie in Abbildung 11 zu sehen, festgelegt.

Handlungsschwerpunkte der Untersuchung sind die Anpassung an die neuen Entwicklungen und die Herstellung entsprechender Verbindungen bzw. barrierefreier Anbindungen. Kurze und gut ausgebauten Wege sollen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen. Die Nahversorgung im Stadtteil soll gesichert und der Gebäudebestand aufgewertet werden. Zudem wird die Vernetzung, Aufwertung und Zugänglichkeit der vorhandenen Grünanlagen und Wegeverbindungen forciert. Auch das Miteinander der Anwohnerinnen und Anwohner soll mit der Herausbildung einer sozialen Mitte rund um den Lahariplatz (Neuentwicklung Caritas/ehemalige Fronleichnam-Kirche, Alte Wittener Straße, Evangelisches Gemeindehaus/ Jugendtreff, Grimmestraße, Alte Feuerwache, Alte Wittener Straße, Werner Hellweg) gestärkt werden.

Abbildung 11: Untersuchungsgebiet ISEK



Quelle: Stadt Bochum / steg NRW

Maßnahmen, die im Bericht des ISEK als Steckbriefe aufgeführt werden, sollen über Städtebauförderungsmittel, finanziert werden. Die Finanzierung weiterer Maßnahmen soll über private Mittel oder weitere Mittel der Stadt Bochum erfolgen. Nachfolgend sind die Maßnahmen aus den Steckbriefen aufgeführt, die im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept stehen.

- Schaffung einer ebenerdigen, barrierefreien Verbindung über die Wittener Straße, Verzahnung von Angeboten auf beiden Seiten der Wittener Straße
- Gestalterische Aufwertung der Alten Wittener Straße (McDonalds – Fronleichnam-Kirche), Stärkung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende, Ausbau von Radwegen und Radwegeverbindungen, Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Neuentwicklung eines sozialen Mittelpunktes für Laer durch Umgestaltung des Lahariplatzes und Aufwertung der Straßenräume im Umfeld, Ausbau von Radwegeverbindungen, Stärkung der Aufenthaltsqualität von zu Fuß Gehenden, Verzahnung mit Maßnahmen an der Alten Wittener Straße
- Aufwertung der Wittener Straße durch bessere Radwegeverbindungen, Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende, Ansiedlungen auf der ehemaligen OPEL-Fläche, Verzahnung der Angebote auf beiden Seiten
- Aufwertung der Zuwegung zur Grundschule aus dem Zentrum von Laer durch eine städtebauliche Aufwertung des Zuweges (wurde bereits durch die Stadt Bochum umgesetzt)
- Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes mit Bausteinen zum ÖPNV, der Nahmobilität und zum MIV zur verkehrlichen Begleitung der Umstrukturierung auf der OPEL-Fläche und den Stadterneuerungsprozessen innerhalb des gewachsenen Stadtteils Laer.
- Ausbau von Radwegen und Wegeverbindungen mit Vorschlägen für erste Maßnahmen zur Aufwertung der Nahmobilität (keine Städtebauförderung, andere Förderzugänge werden genutzt)

Wohnbauprojekt „Ostpark – Neues Wohnen“

Das Großprojekt „OSTPARK – Neues Wohnen“ soll, als zentraler Baustein im „Handlungskonzept Wohnen, für mehrere tausend Menschen neue, attraktive, grüne und doch innenstadtnahe Wohnviertel schaffen. Dafür werden in den nächsten Jahren rund 25 Hektar Bauland- und Freiflächen zwischen den Stadtteilen Altenbochum und Laer entstehen. Das Projekt umfasst zwei Wohnquartiere: das Quartier Feldmark und das Quartier Havkenscheider Höhe. Beide Quartiere werden durch einen Grünzug inklusive Bachlauf miteinander verbunden (Quartier Havkenscheider Park). Das Quartier Havkenscheider Höhe grenzt im Nordosten an das Untersuchungsgebiet dieses Konzeptes an.

Abbildung 12: Rahmenplan "OSTPARK - Neues Wohnen"



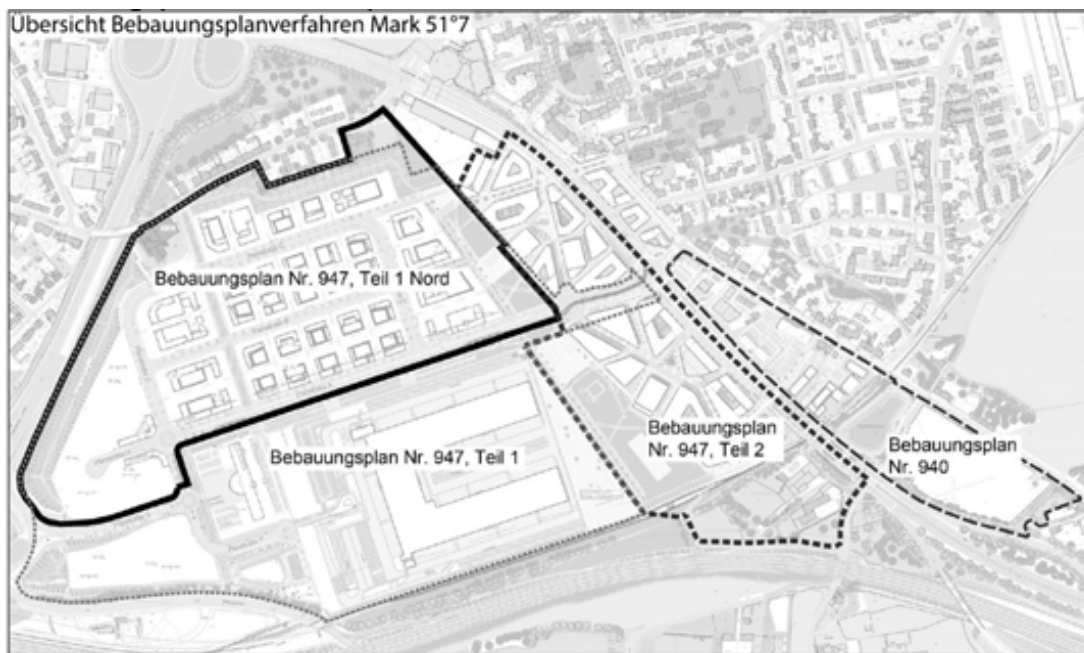
Quelle: Stadt Bochum – Amt für Stadtplanung und Wohnen

Insgesamt sollen durch das Projekt „OSTPARK – Neues Wohnen“ rund 1.100 Wohneinheiten als Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser verwirklicht werden. Startschuss war der Ratsbeschluss zur Rahmenplanung „OSTPARK – Neues Wohnen“ mit der Entwicklung drei eigenständiger Quartiere im Dezember 2013. Der im Anschluss entstandene Rahmenplan wurde 2016 von der Politik beschlossen und ist Grundlage für die entsprechenden Bebauungspläne (Nr. 900, 901 und 932). Das Verfahren zur Aufstellung der drei Bebauungspläne befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

Aktuelle Entwicklungen auf der Fläche MARK 51°7

Der Stadtteil Laer unterliegt aktuell einer Reihe von Wandlungsprozessen. Besonders zu nennen ist die Schließung des Opelwerks I zum 31. Dezember 2014. Zuständig für die städtebauliche Neuordnung und Vermarktung der brachgefallenen und zum großen Teil mit Hallen bebauten Flächen und für die Beauftragung aller notwendigen Fachplanungen und Bauleistungen ist die privatrechtliche Gesellschaft „Bochum Perspektive 2022“. Für die nun umbenannte Fläche MARK 51°7 wurde eine Entwicklungsperspektive mit Leitlinien für die weitere Entwicklung erstellt. Diese Leitlinien wurden als „Bochumer Position“ im September 2013 vom Rat der Stadt beschlossen und sind Grundlage für das Nutzungs- und Strukturkonzept, das Nutzungs- und Erschließungskonzept sowie Vorgabe für die Bauleitplanung.

Abbildung 13: Bebauungsplan Nr. 947 – Opel-Werk I



Quelle: Stadt Bochum – Amt für Stadtplanung und Wohnen

Seit dem Sommer 2016 liegt ein rechtskräftige Bebauungsplan 947 Teil 1 für den ersten und zweiten Bauabschnitt des Geländes vor (vgl.

Abbildung 13). Derzeit läuft ein Änderungsverfahren für den Bebauungsplan 947 Teil 1 Nord (Teil 1a). „Anlass für die 1. Änderung des [...] Bebauungsplans Nr. 947 - Opel-Werk I, Teil 1 - sind aktuelle Flächenanfragen von Unternehmen, die hinsichtlich der benötigten Flächengröße nicht mit den Annahmen, die dem Bebauungsplan zugrunde lagen, übereinstimmen. Ziel der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 947 - Opel-Werk I, Teil 1a - ist es daher, die nördlich der Planstraße A gelegenen Gewerbeflächen im 2. Bauabschnitt an die aktuelle Nachfragesituation nach größeren Grundstücken anzupassen (10.000 – 20.000 qm) und das Erschließungssystem dementsprechend zu ändern. Weiterhin ist es Ziel, entlang der Planstraße A noch konsequenter als bisher zu einem attraktiven, urbanen Standort für Büros zu entwickeln. Im Sinne der Verbindung von Technologie und Produktion können diese im nördlich angrenzenden Bereich mit Gewerbehallen ergänzt werden.“ (Stadt Bochum (2019)) Das Aufstellungsverfahren für die Bebauungspläne Nr. 947 Teil 2 (öffentliche Auslegung bis zum 12. Juli 2019) und Nr. 940 befinden sich derzeit in der Bearbeitung.

Durch die Neustrukturierung von MARK 51°7 werden Impulse für die Entwicklung des Stadtteils Laer gesetzt und positive Auswirkungen für die Gesamtstadt und die Region erwartet. Laut Bochum Perspektive 2022 ist die Nachfrage nach Grundstücken auf MARK 51°7 hoch. Alle Gewerbeflächen im ersten Bauabschnitt wurden bereits an namhafte Investoren verkauft oder sind reserviert. Insgesamt sind bereits 60 Prozent der verfügbaren Industrie- und Gewerbeflächen vermarktet und bieten künftig über 6.000 neue Arbeitsplätze. (vgl. Bochum Perspektive 2022 (2020))

Gestaltungsplan Wittener Straße

Im Zusammenhang mit den Neustrukturierungen der Fläche MARK51°7 soll die Wittener Straße zu einem Stadtboulevard mit Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr umgestaltet werden. Dafür wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben. Als Siegerentwurf ging 2016 der Entwurf „Technologiecampus Bochum-Wittener Straße“ von skt umbaukultur aus Bonn hervor.

Der entstandene Gestaltungsplan hat die Verzahnung des Stadtteils Laer mit dem neuen Technologiequartier als Ziel. Zukünftig soll ein Austausch in beide Richtungen gelingen. Die Wittener Straße soll durch geradlinige Gebäudekanten gefasst werden deren Gebäudeeingänge entlang der Wittener Straße und nicht im Entwicklungsgebiet liegen. Um die Qualität einer Stadtstraße herzustellen ist zudem die Ansiedlung von Einzelhandel geplant. Gleichzeitig soll die Straße ihrer Funktion als Achse für den Fuß- und Radverkehr zwischen Altenbochum, Langendreer und Laer gerecht werden, in dem sie mit entsprechender Infrastruktur ausgerüstet wird. Dafür ist ein neuer Regelquerschnitt erarbeitet worden, der die Anlage einer Promenade (4 m) mit Bäumen und Heckenstreifen vorsieht.

Zur städtebaulichen und freiräumlichen Einbindung des Stadtteils wird für Laer ein neues, klar erkennbares Zentrum an der ehemaligen Fronleichnamkirche mit kleinteiligen, individuellen Nutzungen geplant, welches auch für Mitarbeiter der Gewerbeflächen nutzbar ist. Innerhalb des Entwicklungsgebietes MARK51°7 soll ein neuer Park entstehen. Als neue Verbindung dieser neuen Mitte Laers mit dem Technologiezentrum und dem neuem Stadtteilpark, soll eine neue grüne Wegeachse über die Wittener Straße hinweg dienen.

Die Ausgestaltung dieser neuen Mitte und einer möglichen Verbindung werden derzeit als Vertiefung der Gestaltungsplanung erarbeitet. Der Zugang Lahariplatz soll neu geordnet und das Zentrum zur Wittener Straße geöffnet werden. Ziel ist die Stärkung von Laer als Nahversorgungszentrum und die Erweiterung des Supermarktes. Auf der ehemaligen Opel-Bahntrasse ist ein Fuß- und Radweg geplant, der die Anbindung an das übergeordnete Rad- und Fußwegenetz sichern soll.

Der Siegerentwurf wurde im Anschluss überarbeitet und weiterqualifiziert.

Abbildung 14: Gestaltungsplan Bochum - Wittener Straße Teil Nord (Stand: 22.11.2018)



Quelle: skt umbaukultur

Freiraumkonzept – Bochum-Laer

Zeitgleich mit dem Mobilitätskonzept wird für das Untersuchungsgebiet ein Freiraumkonzept (vgl.

Abbildung 15) erstellt. Die Maßnahmen beider Konzepte überschneiden und ergänzen sich in vielen Bereichen. Daraus können wichtige Synergieeffekte abgeleitet werden.

Die im Freiraumkonzept aufgeführten Planungen zu Fuß- und Radverkehrsverbindungen werden im Mobilitätskonzept weitestgehend übernommen. Insbesondere die Ausgestaltung der Verbindungen zu wichtigen Quellen und Zielen innerhalb des Quartiers und die Verknüpfung mit den Entwicklungsgebieten Havkenscheider Höhe und MARK51°7 werden aufgegriffen und vertieft. Ideen und Maßnahmen zur Steigerungen der Aufenthaltsqualität im Quartier (Neugestaltung der Parks und Plätze) werden dagegen vorrangig durch das Freiraumkonzept dargestellt und im Mobilitätskonzept bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Abbildung 15: Entwicklungsplan Freiraumkonzept



Quelle: Stadt Bochum | brosk landschaftsarchitektur freiraumplanung

Zusammenfassung

Als wichtigste Maßnahmen, Planungen und aktuellen Projekte (vgl. Abbildung 16) aus den zuvor beschriebenen Konzepten können die Entwicklungen auf den Flächen MARK51°7 und dem Ostpark genannt werden. Diese beiden Großprojekte haben schon aufgrund ihrer Lage eine hohe Bedeutung für den Stadtteil Laer. In allen beschriebenen Konzepten und Projekten wird daher auch die Herstellung von Verbindungen zu und aus dem Stadtteil, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, als wichtige Maßnahme genannt.

Der Stadtteil Laer soll durch die neuen Entwicklungen gestärkt werden. Ein besonderer Fokus der Maßnahmen liegt daher auf dem Lahariplatz als Zentrum des Quartiers. Neben der Aufwertung des Platzes und der anliegenden Nahversorgung soll hier die Hauptverbindung zum neuen Campus und Technologiequartier auf MARK51°7 angelegt werden. Die vertiefenden städtebaulichen Planungen zur Ausgestaltung befinden sich in der Bearbeitung. Geplant ist die Umgestaltung der Alten Wittener Straße zu einer Sackgasse (Trennung der Straße im Bereich der Fronleichnam-Kirche). Der zurückgewonnene Raum soll zugunsten der Nahmobilität gestaltet werden. Zudem soll eine ebenerdige Querung über die Wittener Straße entstehen. Verstärkt wird die Qualifizierung des Lahariplatzes durch die Neubauten des Johanneswerks (in Bau) und der Caritas (teilweise vorhanden, Erweiterungen sind in Planung). Das Johanneswerk hat ein Wohnheim für Menschen mit Behinderung

mit Kapazität für 24 Personen fertiggestellt. Die katholische Kirche hat ihr Gotteshaus (Fronleichnam-Kirche) 2008 aufgegeben. Pläne für eine Nachnutzung sind derzeit nicht vorhanden. Zudem gibt es einen Neubau der Caritas hinter der Kirche für Menschen mit Suchtproblemen und daraus resultierenden Behinderungen (Erstbezug 2018). Ein weiteres neues Gebäude der Caritas in diesem Bereich, ggf. in Verbindung mit einem Umbau der Fronleichnam-Kirche, ist geplant.

Gleichzeitig ist eine neue Kita an der Dannenbaumstraße geplant, welche die Erreichbarkeit einer solchen Einrichtung südwestlich der Wittener Straße verbessern wird. Eine Kita im Süden der Alten Wittener Straße angrenzend an den Park „Auf dem Kreuz“ ist angedacht, ihre Umsetzung derzeit noch nicht gesichert.

Abbildung 16: Zusammenfassung wichtige Planungen und Projekte



Quelle: Planersocietät

Wichtige neue Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr sind entlang der Havkenscheider Straße und Kornharpener Straße (Anbindung Havkenscheider Höhe, Altenbochum, RS1) und auf der ehemaligen OPEL-Bahntrasse geplant. Weitere Anknüpfungspunkte für den Fuß- und Radverkehr an die neuen Wegeverbindungen auf MARK 51°7 sind ebenfalls vorgesehen.

3.2 Nutzer- und Potenzialgruppen in Bochum-Laer

Im Jahr 2018 lag die Einwohnerzahl des Stadtteils Laer³ bei ca. 6.200 Personen. Im Vergleich mit den Daten aus den Jahren 2011 und 2014 ist die Bevölkerungszahl leicht angestiegen. Von den insgesamt 3.090 Haushalten im Stadtteil sind 20 % Haushalte mit Kindern. Damit liegt Laer über dem durchschnittlichen Wert des Stadtbezirks Ost und der Gesamtstadt Bochum. Der Altenquotient liegt im Jahr 2015 bei 47,2 und damit etwas unter den Werten von Bochum-Ost und der Gesamtstadt. Er ist seit 2011 leicht angestiegen und liegt insgesamt auf einem hohen Niveau (Vergleich Deutschland: 34,6 im Jahr 2014).

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine Grundschule und keine weiterführende Schule. Die Gemeinschaftsgrundschule Laer wird von ca. 200 Schülerinnen und Schülern besucht. Ein Anstieg der Schülerzahlen durch die Wohnbebauung auf der Havkenscheider Höhe wird erwartet. Der Schulweg wird von den Schülerinnen und Schülern zu Fuß zurückgelegt, einige werden auch mit dem Auto zur Schule gebracht. Dies führt zu einem temporären erhöhten Verkehrsaufkommen Am Kreuzacker und zu Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern. Die nächsten weiterführenden Schulen (Gymnasien, Realschulen und Sekundarschulen) liegen in Langendreer, Altenbochum und Werne. Im Westen des Gebietes liegt das Berufskolleg des Johanneswerkes, nordwestlich die evangelische Hochschule Rheinland-Westfalen-Lippe. Insgesamt gibt es derzeit fünf Kitas im Untersuchungsgebiet. Ein Neubau ist zudem im Rahmenplan für den Ostpark vorgesehen. Die Gottesdienste und Veranstaltungen der evangelischen Kirche werden im Gemeindehaus abgehalten. Ebenfalls im Gemeindehaus integriert ist das evangelische Kinder- und Jugendzentrum Laer (KiJu Laer).

Als Nutzer- und Potenzialgruppen für die Nahmobilität können im Stadtteil Laer insbesondere Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ermittelt werden. Aufgrund der in Kapitel 3.1 beschriebenen Neubauten der Caritas und des Johanneswerks sollte die Infrastruktur auch auf Menschen mit Behinderungen und möglichen Mobilitätseinschränkungen ausgerichtet werden. Kinder spielen im Stadtteil ebenfalls eine große Rolle. Die überdurchschnittliche Anzahl der Haushalte mit Kindern, die zentral gelegene Grundschule sowie die im Gebiet verteilten KiTas sind gute Argumente dafür. Gleichzeitig sollte aufgrund der allgemeinen demographischen Entwicklungen, die sich auch im Altenquotient von Laer widerspiegeln, ein Fokus der Maßnahmenplanung auf ältere Menschen gerichtet werden.

3 Räumlicher Bezug für die statistischen Daten: Statistisches Viertel Havkenscheidsfeld, Havkenscheid, Laer-Mitte, Opel 1, Mutter Schulte und Haus Laer; geringfügig größer als das Untersuchungsgebiet Laer/Mark 51^{o7}

3.3 Erreichbarkeiten von Infrastruktureinrichtungen

Das Mobilitätsverhalten hängt stark mit der vorhandenen Infrastruktur und der Erreichbarkeit von Quellen und Zielen zusammen. Als Indikator wurden die Reisezeiten herangezogen. Die Ergebnisse sind den Karten 01 bis 16 zu entnehmen.

Versorgung mit sozialer Infrastruktur

Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen in Bochum-Laer ballen sich insbesondere um den Lahariplatz sowie entlang des Werner Hellwegs. Insbesondere die Bereiche um die Laerfeldstraße scheinen nicht ausreichend mit Infrastruktureinrichtungen versorgt. Aufgrund der guten ÖV-Anbindung bestehen vielfältige Verknüpfungen im Alltag in die benachbarten Stadtteile, insbesondere nach Altenbochum.

Erreichbarkeit von Lebensmitteleinzelhandel

Die Bevölkerung in Laer kann innerhalb von maximal 10 Minuten mit dem Fahrrad einen Lebensmitteleinzelhandel in den benachbarten Stadtteilen erreichen. Insbesondere in Altenbochum kann das Ziel teilweise auch in 5 Minuten erreicht werden – jedoch ist die vorhandene Wegeinfrastruktur für den Radverkehr in Richtung Altenbochum als unzureichend zu bewerten. Die großen Lebensmittelgeschäfte am Ruhrpark, in Werne, Langendreer-West, Langendreer und Bochum-Laer selbst sind gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Das Angebot an Abstellanlagen ist jedoch insbesondere am Lahariplatz unzureichend.

Im Fußverkehr sind die Beeinträchtigungen von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Insbesondere aus dem südwestlichen Untersuchungsgebiet sind die Fußwege zum nächstgelegenen Lebensmitteleinzelhandel länger als 15 Minuten. Hier kann von einer Unterversorgung gesprochen werden. Personen ohne Mobilitätseinschränkung brauchen maximal 15 Minuten bis zum nächstgelegenen Lebensmitteleinzelhandel.

Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs

Mit dem Rad kann man sowohl den Hauptbahnhof als auch die Bahnhöfe in Langendreer-West sowie in Langendreer innerhalb von max. 15 erreichen, das entspricht einer Entfernung von etwa 4,1 km. Innerhalb von Bochum-Laer können die Bus- sowie Straßenbahnhaltestellen von mobilitätseingeschränkten Personen innerhalb von 10 Gehminuten erreicht werden – zu beachten ist hier jedoch auch die Barrierefreiheit der Haltestellen. Personen ohne Mobilitätseinschränkungen brauchen in etwa 5 Minuten.

Erreichbarkeit von Orten der Naherholung

Die vorhandenen Naherholungsgebiete in Form von großen öffentlichen Grünflächen sowie Kinderspielplätzen sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen nur schlecht zu errei-

chen. Insbesondere aus den Nord-Östlichen Bereichen sind weitere Fußwege notwendig. Insbesondere in diesem Bereich kann die Schaffung eines neuen Aufenthaltsortes sinnvoll sein. Personen ohne Mobilitätseinschränkungen können die vorhandenen Orte meist innerhalb von 10 Minuten erreichen.

Erreichbarkeit von Kindergärten, Kitas und Grundschulen

Die bestehenden Kindergärten liegen auch für mobilitätseingeschränkte Personen, worunter in diesem Falle aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit auch Elternteile mit einem alleinlaufenden Klein- oder Grundschulkind zählen können, weitestgehend in angemessener Entfernung. Sie brauchen in großen Teilen maximal 15 Minuten, um die Einrichtung zu erreichen. In den Bereichen, aus denen heute ein längerer Fußweg zu einem Kindergarten/ einer Kindertageseinrichtung zurückgelegt werden muss, wird sich die Situation durch die geplanten neuen Einrichtungen verbessern.

Insbesondere Kinder und Jugendliche sind auf das Zufußgehen und Radfahren häufig angewiesen – werden sie nicht von den Eltern zu ihren Zielen gebracht. Aus psychologischer Sicht kann ein Kind, das ständig mit dem Auto zum Kindergarten oder zur Schule gefahren wird, keine Beziehung mehr zu seiner Heimat, zur direkten Umgebung auf dem Weg zur Schule oder Kindergarten aufbauen. Auch soziale sowie motorische Fähigkeiten leiden unter der ständig zurückgehenden Bewegung.

Die Erreichbarkeit der Grundschule wird insbesondere durch die Vielzahl der Zugänge erhöht. Das direkte Umfeld ist – bis auf den morgendlichen Bringverkehr – als ruhig einzuschätzen. Dies stellt eine gute Grundlage für die Durchführung des Schulwegs zu Fuß dar. Die Zuwege zum Schulgelände sollten deswegen erhalten bleiben und zusätzlich gesichert werden. Da sie unbeleuchtet und schlecht einsehbar sind, können sie bei Dunkelheit einen Angstraum darstellen. Daher ist neben der Erhaltung auch eine offenere Gestaltung und Beleuchtung der Wege von Bedeutung.

Abbildung 17: Beispiel bestehender Fußwege zum Schulgelände



Erreichbarkeit von Hochschulen und Universitäten

Prinzipiell sind sowohl die Ruhr-Universität, die Hochschule Bochum, der Gesundheitscampus sowie die Evangelische Hochschule in Altenbochum innerhalb von 15-20 Minuten mit dem Fahrrad aus Laer zu erreichen.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind diese Einrichtungen je nach Ausgangshaltestelle in Laer unterschiedlich gut zu erreichen. Eine umstiegsfreie und schnelle Verbindung (20 bzw. 21 Minuten Fahrzeit) zur Ruhr-Universität bietet die Buslinie 372, die jedoch nur im 60 Minuten-Takt verkehrt. Verbindungen im 30 Minuten-Takt ermöglicht die Straßenbahnlinie 310, die an der Haltestelle Unterstraße mit dem Bus 370 (Stiepel – DO-Lütgendortmund) in Richtung RUB abgestimmt ist, jedoch einen Umstieg erforderlich macht. Die Fahrzeit dieser Verbindung beträgt in beide Richtungen jeweils 14 Minuten und ist damit die schnellste Verbindung. Als Alternative bietet sich auf dieser Relation auch eine Fahrt über den Hbf mit der Linie U35 und einer Fahrzeit von knapp 30 Minuten an. Die Erreichbarkeit des Gesundheitscampus bzw. der Fachhochschule gestaltet sich aus Laer als schwieriger. Im Vergleich zur Anbindung an die Ruhr-Universität beträgt die Fahrzeit zum Gesundheitscampus bzw. zur Fachhochschule rund zehn Minuten mehr.

Die Haltestellen Sudbeckenpfad und Laer Mitte/Suntumer Straße in Bochum-Laer, die bis 2020 nur von der Buslinie 345 bedient wurden, sind seit Einführung des Netztes 2020 besser an die Bildungsrichtungen im Süden angebunden: Zum einen verkehren mit den Linien 345 und 355 nun vier Fahrten pro Stunde; zum anderen verkehren auch mehr Fahrten der Straßenbahn, wodurch insgesamt mehr Verbindungsmöglichkeiten entstehen. Meistens ist weiterhin ein Umstieg erforderlich, um

die Einrichtungen mit einer Fahrzeit von rund 25 Minuten zu erreichen. Unter Umständen empfiehlt sich jedoch der Gang zu einer besser verknüpften Haltestelle.

Die Evangelische Hochschule in Altenbochum ist über die Haltestelle Mettestraße sehr gut mit Bochum-Laer verknüpft. Auf dieser Strecke wird auch nur ein Kurzstreckenticket benötigt. Jedoch ist für eine Fahrt ab einer der Haltestellen, die nur von der Linie 372 bedient werden, wiederum ein Umstieg erforderlich.

3.4 Situation des Fußverkehrs

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend die Qualität. Die nutzbare Mindestbreite eines Gehwegs sollte mindestens 1,8 m betragen (vgl. FGSV (2002)) und die Oberfläche sollte sich zudem in einem guten Zustand befinden. Gleichzeitig spielen das (Nicht-)Vorhandensein von Barrieren (insbesondere Treppenanlagen, Angsträume) und stützende Infrastrukturen (Bänke) eine wichtige Rolle. Auch die Aufenthaltsorte und die Qualität des Aufenthaltes im Straßenraum entscheiden, ob mehr oder weniger Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Auf den Straßen in Laer wird dem Fußverkehr nicht immer ausreichend Platz eingeräumt. In Tabelle 4 sind die Straßenraumverhältnisse einiger Straßenzüge im Stadtteil exemplarisch dargestellt. Auffallend ist, dass bei allen der größte Teil der Fläche dem fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt wird. Spitzenwert mit rund 71 % der Fläche (17 m für Fahrbahn + Parken) für den Kfz-Verkehr ist die Alte Wittener Straße im Abschnitt Fronleichnam-Kirche bis McDonalds. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfehlen dagegen Straßenraumproportionen von 30%:40%:30%.

Tabelle 4: Straßenraumverhältnisse ausgewählter Straßen in Laer

Straße	Seitenraum	Anteil für Kfz ⁴	Seitenraum	Anteil ÖV
Am Kreuzacker	24 %	52 %	24 %	0 %
Alte Wittener Straße	10%	71 %	19 %	0 %
Wittener Straße	4 %	65 %	0%	30 %

Quelle: Planersocietät

Gehwege - Breite und Qualität

Eine ausreichende Breite der Gehwege ist für alle zu Fuß Gehenden von Bedeutung. Die Akzeptanz bei Kindern zur Nutzung des Gehweges ist höher, wenn dieser ein Nebeneinandergehen ermöglicht. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen stellen hohe Anforderungen an die Breiten von Gehwegen. Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer benötigen zum Wenden beispielsweise eine Gehwegbreite von 1,50 m. Diese Breite ist auch für Personen mit Blindenstock oder mit Begleitperson (nebeneinander) notwendig. Die FGSV empfiehlt für Fußwege entlang von Straßen

4 Der Anteil des Straßenraums für Kfz kann hier vom reinen Fahrbahnanteil abweichen, wenn z. B. weitere Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Diese Flächen werden generell dennoch dem Seitenraum zugerechnet.

eine Breite von mind. 2,10 m (in Wohnstraßen mit einer offenen Bebauung), in der Regel werden inkl. Abstand zu Hauswänden/Zäunen sowie zum Straßenrand Fußwegebreiten von 2,50 m benötigt (vgl. FGSV 2002). Dies ermöglicht es, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können. Diese Breite ist auch für die Nutzung von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen geeignet.

Die meisten Gehwege in Bochum-Laer entsprechen nicht den oben formulierten Standards, was jedoch insbesondere den knappen Platzverhältnissen und den wechselnden Standards und Prioritäten der letzten Jahrzehnte geschuldet sein dürfte. Insbesondere in den schmalen Wohnstraßen (z. B. Suntumer Straße, Claus-Groth-Straße, Rittershausstraße, Dreizehnlindenstraße) wurden meist Gehwege mit einer Breite unter 1,50 m identifiziert (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Sehr schmaler Gehweg (<1,50 m)



Ein weiterer Aspekt der Bestandsanalyse und Bewertung ist die Oberflächenbeschaffenheit der vorhandenen Wege. Auf den straßenbegleitenden Gehwegen sind häufig Platten verlegt, die im Laufe der Jahre durch Belastung und Wurzelwerk in Schiefelage geraten sind. Die entstandenen Kanten sind Stolperfallen und Barrieren für Rollstühle und Rollatoren (z. B. entlang der Laerfeldstraße oder der Alten Wittener Straße). Fußwegeverbindungen in den Grünbereichen wie dem Park „Auf dem Kreuz“ und zwischen Grundstücken wie die Zuwege zum Schulgelände oder der Verbindungsweg Gorch-Fock-Straße/Werner Hellweg sind in der Regel mit einer wassergebundenen Decke ausgestattet, was besonders bei schlechten Witterungsbedingungen problematisch ist.

Barrieren und Konflikte

Neben der Breite der Gehwege stellen Engstellen dauerhafte oder durch den ruhenden Verkehr (Kfz und Rad) verursachte Barrieren für zu Fuß Gehende dar. Zum einen verengen diese die nutzbare Breite der Gehwege, zum anderen verstellen sie abgesenkte Bordsteine und Sichtbeziehungen. Insbesondere beim Queren von Straßen und in Knotenpunkten sind Kinder aufgrund ihres kleineren Sichtfeldes durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Gleichzeitig versperren die Fahrzeuge den Blick der anderen Autofahrenden auf die am Straßenrand wartenden Kinder. Auch können die Engstellen ein Ausweichen von zu Fuß Gehenden auf die Fahrbahn bewirken.

In den engen Wohnstraßen wurden häufig solche Konflikte mit dem ruhenden Verkehr ermittelt (vgl. Abbildung 19). Auffällig waren Konflikte mit Falschparkern im Bereich der taktilen Elemente, welches eine fehlende Sensibilisierung für die Bedeutung dieser Elemente offenlegt. Dauerhafte

Engstellen entstehen hingegen häufig durch bestehende Bäume, Laternenmasten oder Masten von Verkehrsschildern. Diese konnten u.a. entlang der Dannenbaumstraße, der Große-Weischede-Straße, der Claus-Groth-Straße und in der Zuwegung zum Lidl am Sudbeckenpfad ausgemacht werden.

Abbildung 19: Konflikt mit ruhendem Verkehr auf Gehwegen und im Bereich taktiler Elemente



Treppenanlagen sowie Angsträume stellen Barrieren für Zu Fuß Gehende dar. Als Angsträume wurden insbesondere wenig beleuchtete, selbstständig geführte Wege sowie die tunnelartigen Eingangssituationen von der Alten Wittener Straße auf den Lahariplatz identifiziert. Beide Nahversorgungsmärkte im Stadtteil werden für zu Fuß Gehende unter anderem durch eine Treppe erschlossen. Zum SMAK-Markt am Lahariplatz führt eine barrierefreie Rampe um die Treppe herum. Der alternative Weg zum Lidl führt über den engen Gehweg im Sudbeckenpfad.

Abbildung 20: Angsträume am Lahariplatz und auf Fußwegeverbindungen



Knotenpunkte

In Laer gibt es nur wenige Knotenbereiche, die den aktuellen Standards der Barrierefreiheit entsprechen. Nullabsenkungen von Bordsteinen, die vor allem für eine Befahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren wichtig sind, konnten im Bestand kaum ermittelt werden. Stattdessen sind an den Knoten Bordsteinkanten in unterschiedlicher Höhe zu finden (vgl. Abbildung 21). Mobilitätseingeschränkte Personen müssen somit häufig Hindernisse in Form von Kanten überwinden, wenn sie

sich im Stadtteil fortbewegen. Hinweise für sehbehinderte und blinde Personen in Form von taktilen Elementen sind bisher nur in wenigen Bereichen eingesetzt und bilden kein zusammenhängendes System. Insbesondere im zentralen Versorgungsbereich Lahariplatz fehlt diese Hilfestellung derzeit. Auch entsprechende Taster und akustische Signale an den LSA für Sehbehinderte sind nur teilweise an den Querungsstellen vorhanden.

Ein weiterer Konfliktpunkt befindet sich am Knotenpunkt Suntumer Straße mit der Alten Wittener Straße (vgl. Abbildung 21). Dort besteht ein Konfliktpotenzial insbesondere mit dem Kfz-Verkehr, der aus der Suntumer Straße in die Alte Wittener Straße abbiegt, beziehungsweise für zu Fuß Gehende, die aus Richtung Werner Hellweg kommend die Alte Wittener in Richtung Lahariplatz überqueren. Die ausgebildete Schleppkurve für den Lieferverkehr zum SMAK-Markt erleichtert und beschleunigt den Abbiegevorgang für den Kfz-Verkehr. Gleichzeitig erschwert neben der Geschwindigkeit die Straßenbreite die Querung für den Fußverkehr. Bereits aufgestellte Poller im Kurvenradius schaffen nur geringfügig Abhilfe.

Abbildung 21: Unterschiedliche Höhen der Bordsteinkanten an Knotenpunkten und Querungsstellen



Gleiches gilt für den Knoten an der Alten Wittener Straße (Bereich McDonalds), der bereits mit taktilen Elementen, ebener Oberfläche und einer barrierefreien Querungshilfe versehen wurde. Eine zweite Querungshilfe in diesem Kreuzungsbereich wurde jedoch bisher nicht angepasst.

Abschnitte der Alten Wittener Straße, des Werner Hellweg, des Alten Werner Hellwegs und der Alten Laerfeldstraße sowie der Einmündungen zum neuesten Möbel Hardeck-Gebäude, die bereits umgebaut und neu gestaltet wurden, sind dagegen schon mit den entsprechenden Elementen ausgestattet (vgl. Abbildung 22 & Abbildung 23). In diesen Abschnitten wurde auch der Oberflächenbelag der Gehwege durch eine ebene Pflasterung mit schmalen Fugen ersetzt.

Weiterhin gibt es mit der Kolonie Vollmond und der Suntumer Straße niveaugleich gestaltete Straßenräume, die weitestgehend ohne Kanten zu Gehwegen oder Grundstücken auskommen. Auch hier wurde durch eine neuere Pflasterung eine ebene Oberfläche hergestellt. Im Kreuzungsbereich Suntumer Straße/Claus-Groth-Straße konnten zudem Bordsteinabsenkungen und einzelne Bereiche mit taktilen Elementen identifiziert werden.

Abbildung 22: Barrierefrei gestaltete Haltestelle -
Alte Wittener Straße



Abbildung 23: Barrierefrei gestalteter Knoten -
Alte Laerfeldstraße



Abbildung 24: Niveaugleiche Gestaltung - Suntu-
mer Straße



Abbildung 25: Einzelne Flächen taktiler Ele-
mente – Suntu-mer Straße



Aufenthaltsqualität und stärkende Infrastruktur

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen, zählen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten zu den wichtigen Bausteinen, um älteren Menschen ein aktives Leben zu ermöglichen. Die Dichte der Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet ist bisher als zu gering zu bewerten. Insbesondere entlang der wichtigen Fußverkehrsachsen, z. B. im Umfeld der Einkaufsmöglichkeiten, fehlen Möglichkeiten für eine Pause. An den meisten Bushaltestellen sind bisher keine Sitzgelegenheiten installiert (vgl. Abbildung 27). In den Parks, Grünflächen, an Spielplätzen und auf dem Lahariplatz sind Bänke zu finden. Davon sind jedoch einige aufgrund von Rasenflächen erschwert mit einem Rollator zu erreichen und damit nicht barrierefrei. Zudem sind die Bänke veraltet oder werden nicht regelmäßig gepflegt (z.B. im Park Laer, vgl. Abbildung 26).

Neben einer guten Infrastruktur und dem Nichtvorhandensein von Barrieren gibt es weitere Komponenten wie Spielelemente und Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, die das Zufußgehen attraktivieren und fördern. Spielelemente sind in Laer auf den Spielplätzen vorhanden, die sich nahezu

gleichmäßig über das Gebiet verteilen (vgl. Abbildung 28 & Abbildung 29). Lediglich der Norden im Bereich der Gorch-Fock-Straße verfügt nicht über einen öffentlichen Spielplatz. In den Wohnsiedlungen sind hier jedoch halböffentliche Spielbereiche angelegt.

Abbildung 26: nicht regelmäßig gepflegte Bank im Park Laer



Abbildung 27: Haltestelle ohne Unterstand und Sitzmöglichkeit – Gorch-Fock-Straße



Abbildung 28: Spielplatz im Park Laer



Abbildung 29: Spielplatz auf dem Schulgelände



3.5 Situation des Radverkehrs

Führungsformen

Die bestehende Situation des Radverkehrs innerhalb von Bochum-Laer kann grundsätzlich als gut bezeichnet werden. Aufgrund der bestehenden Tempo-30-Zonen ist das Gebiet für den Radverkehr gut zu befahren. Die bestehenden Einbahnstraßen sind für den Radverkehr geöffnet. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ergibt sich eine unterschiedliche Situation.

Abbildung 30: Für den Radverkehr geöffnete
Einbahnstraßen inkl.
Einfahrtsmarkierung



Abbildung 31: Tempo-30-Zonen



Die Durchlässigkeit des Gebietes für den Radverkehr wird in geringem Maße durch die Ausweisung von Grünbereichen ausschließlich für den Fußverkehr sowie bestehende Poller verringert. Der Erhalt dieser „Ruheinseln“ für den Fußverkehr ist jedoch zu empfehlen. Das bestehende dichte Straßennetz ist für den Radverkehr vorteilhaft. Ausschließlich zwischen Gorch-Fock-Straße und Werner Hellweg besteht ein unzureichend ausgebauter Weg für den Fuß- und Radverkehr.

Abbildung 32: Zugänge für Zu Fuß Gehende in
bestehende Grünbereiche



Abbildung 33: Unzureichend befestigter und
unbeleuchteter Weg zwischen Werner
Hellweg und Gorch-Fock-Straße



Entlang der Alten Wittener Straße wurde im Abschnitt in Richtung Süd-Osten beidseitig ein Radfahrstreifen angelegt. Dieser endet jedoch uneindeutig im Bereich des Bahnübergangs. Hier gilt es, einen sicheren Übergang zu dem auch im weiteren Verlauf vorhandenen Radfahrstreifen zu schaffen.

Entlang des Werner Hellwegs wurde bis zur Suntumer Straße in beide Fahrtrichtungen ein breiter Radfahrstreifen angelegt, der für Radfahrende aufgrund der Breite und der bestehenden Sicherheitsabstände attraktiv ist. Am Knotenpunkt Werner Hellweg/ Suntumer Straße endet dieser Radfahrstreifen jedoch und wird in westlicher Richtung nicht weitergeführt. Hier ergibt sich für den Radverkehr eine zentrale Netzlücke.

Die Netzlücke besteht auch entlang der Wittener Straße und verhindert so eine direkte, attraktive Anbindung für den Radverkehr nach Altenbochum und weiter in Richtung Innenstadt. Diese Netzlücke wurde auch in den Bürgerbeteiligungen häufig genannt.

Abbildung 34: Bestehender Radfahrstreifen an der Alten Wittener Straße



Abbildung 35: Ende des Radfahrstreifens an der Alten Wittener Straße



Abbildung 36: Radfahrstreifen am Werner Hellweg



Abbildung 37: Fehlende Radinfrastruktur am Werner Hellweg zwischen Wittener Straße und Suntumer Straße



Knotenpunkte

Im Untersuchungsgebiet gibt es einige, für den Radverkehr ungünstige Knotenpunkte, da beispielsweise die Sichtverhältnisse schlecht sind. Neben den Knotenpunkten an den identifizierten Netzlücken sind dies insbesondere folgende Knotenpunkte:

Tabelle 5: Bestehende Knotenpunkte mit Mängeln für den Radverkehr

Lage	Begründung
Werner Hellweg/ Laerfeldstraße	Insbesondere das Linksabbiegen aus der Laerfeldstraße stellt aufgrund der Verkehre auf dem Werner Hellweg ein Problem dar.
Laerfeldstraße/ Suntumer Straße	Die Sichtverhältnisse aus der Suntumer Straße in die Laerfeldstraße sind aufgrund der bestehenden Bebauung für den Radverkehr schlecht.
Suntumer Straße/ Ritterhausstraße	Aufgeweiteter Knotenpunkt
Alte Wittener Straße/ Laerfeldstraße	Plötzlich endender Radfahrstreifen aufgrund des bestehenden Bahnübergangs (Schraken, etc.)

Fahrradparken

Im öffentlichen Raum sind nur wenig Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr vorhanden. Diese befinden sich ausschließlich im Umfeld des Lahariplatzes und sind in einer schlechten Qualität. An den neu gestalteten Bushaltestellen entlang des Werner Hellwegs sind Abstellanlagen in guter Qualität und ausreichender Anzahl vorhanden. An den übrigen Haltestellen im Gebiet befinden sich keine Abstellanlagen für den Radverkehr.

Abbildung 38: Abstellanlagen am Lahariplatz



Abbildung 39: Abstellanlagen an Bushaltestellen entlang des Werner Hellwegs

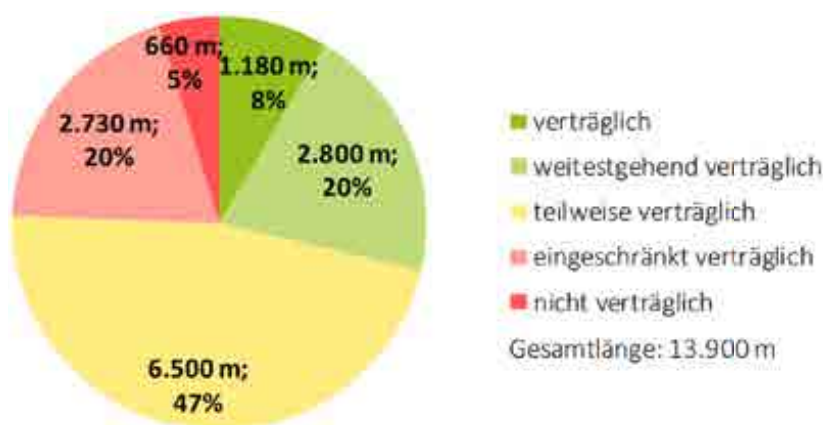


3.6 Straßenraumverträglichkeit

Die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit gibt Aufschluss über sowohl hochwertige Straßenräume als auch Straßenräume mit Handlungsbedarf unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden und der jeweiligen Funktion des Straßenraums. Hiermit können für die wesentlichen Straßen bzw. Straßenabschnitte im Stadtteil Laer Handlungsbedarfe zugunsten einer bedarfsgerechten Gestaltung anhand eines systematischen Kriterienkataloges, der in vielen Mobilitätskonzepten eingesetzt wird, abgeleitet werden. Die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit erfolgt unter anderem auf Basis der Verkehrsmengen, der Straßenraumproportionen, der Trennwirkung und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der Empfindlichkeit der Umfeldnutzung sowie der städtebaulichen und straßenräumlichen Bedingungen für die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden⁵. Basierend auf dieser Analyse werden vor allem für Straßenräume, die den Kategorien „eingeschränkt verträglich“ bzw. „nicht verträglich“ zugeordnet werden, Maßnahmenempfehlungen unterbreitet. Gleichzeitig besitzen diese Maßnahmenempfehlungen einen übertragbaren Charakter auf andere Straßenräume im Planungsgebiet.

Im Ergebnis zeigt sich ein recht ausgewogenes Bild: Rund die Hälfte der Straßenräume kann als teilweise verträglich eingestuft werden. Die Anteile zwischen den Straßenabschnitten, bei denen prioritärer Handlungsbedarf besteht bzw. denen, die als (weitestgehend) verträglich eingestuft werden, fallen mit jeweils rund ein Viertel der Gesamtlänge ungefähr gleich hoch aus (s. Abbildung 40).

Abbildung 40: Verteilung der Straßenabschnitte nach Verträglichkeit der Straßenraumverträglichkeitsanalyse



Räumlich zeigt sich, dass vor allem die Straßenabschnitte im Zentrum Laers als sehr positiv bzw. verträglich gelten. Die weiteren Wohn- und Erschließungsstraßen weisen schon teilweise Aufwertungsbedarf aus, da einzelne Bewertungskriterien negativ ausfallen. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen sowie an den Übergängen des Stadtteils besteht Aufwertungsbedarf.

Abschnitte der folgenden Straßen wurden als eingeschränkt verträglich bzw. nicht verträglich eingestuft:

⁵ Der genaue Kriterien- und Bewertungskatalog befindet sich im Anhang.

Tabelle 6: Straßenabschnitte, die als eingeschränkt verträglich bzw. nicht verträglich gelten

<i>Straßenabschnitt</i>	<i>Bewertung</i>	<i>besonders ausschlaggebende Kriterien</i>
Alte Wittener Straße (Abzw. Kirche – Am Kreuzacker)	nicht verträglich (> 11 Punkte)	▪ ungünstige Straßenraumproportionen ▪ schlechter Fahrbahnzustand ▪ schlechte Bedingungen für Fuß- und Radverkehr (Längsverkehr) ▪ geringe Aufenthaltsqualität
Werner Hellweg (Wittener Straße – Suntumer Straße/Havkenscheider Straße)	nicht verträglich (> 11 Punkte)	▪ große Trennwirkung der Straße ▪ schlechte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr ▪ keine barrierefreie Straßenquerung möglich ▪ <i>positiv wirkt das Straßenbegleitgrün</i>
Alte Wittener Straße (Laerfeldstraße – Erdbeerscholle)	eingeschränkt verträglich (> 9,1 Punkte)	▪ schlechte Bedingungen für Fuß- und Radverkehr (Längsverkehr) ▪ Kreuzung birgt Unfallgefahren ▪ Kfz-Geschwindigkeit wird als überhöht eingeschätzt
Dannenbaumstraße (Wittener Straße – Höhe Hausnr. 38)	eingeschränkt verträglich (> 9,1 Punkte)	▪ ungünstige Straßenraumproportionen ▪ schlechter Gehwegzustand ▪ <i>positiv wirkt das Straßenbegleitgrün</i>
Havkenscheider Straße (Werner Hellweg – Sportplatz LFC Laer)	eingeschränkt verträglich (> 9,1 Punkte)	▪ ungünstige Straßenraumproportionen ▪ Kfz-Geschwindigkeit wird als überhöht eingeschätzt
Werner Hellweg (im Untersuchungsgebiet)	eingeschränkt verträglich (> 9,1 Punkte)	▪ hohe (kritische) Verkehrsbelastung ▪ ungünstige Straßenraumproportionen ▪ schlechte Bedingungen für Fuß- und Radverkehr (Längsverkehr) ▪ hohe Trennwirkung des Straßenraums ▪ geringe Aufenthaltsqualität ▪ <i>Punktabschläge aufgrund der derzeit unsensiblen Umfeldnutzung</i>

Mithilfe der Einzelbewertungen können spezifische Schwerpunktthemen der jeweiligen Straßenabschnitte abgeleitet werden, sodass erfolgversprechende Maßnahmenempfehlungen zur gezielten Verbesserung beitragen können. Einen großen Einfluss auf die Straßenraumverträglichkeit hat dabei über alle Kriterien hinweg eine Stärkung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Dementsprechend kann eine neue Aufteilung bzw. teilweise Umverteilung des Straßenraums zugunsten nicht-motorisierter Verkehre zur Erhöhung der Straßenraumverträglichkeit beitragen. Die häufig zu großen Dimensionen der Straßenräume hindern beispielsweise beim sicheren Queren von Straßen. Im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen in den Wohn- und Erschließungsstraßen kann

immer wieder festgestellt werden, dass diese Sichtbeziehungen behindern, was die Gefährdungen von schwächeren Verkehrsteilnehmenden zur Folge haben kann.

3.7 Verkehrssicherheit

Es erfolgten außerdem Auswertungen zum Verkehrsunfallgeschehen im Stadtteil. Hierzu wurden die Verkehrsunfalldaten der Polizei Bochum im Zeitraum 2013–2018 zur Bewertung des Unfallgeschehens sowie der Verkehrssicherheit von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden herangezogen. Insgesamt ereigneten sich im genannten Zeitraum 107 Verkehrsunfälle (etwa 18 jährlich), davon waren 77 mit Personenschäden verbunden. Dabei wurde eine Person getötet, 15 schwer und 78 leicht verletzt. Dabei bilden Rad Fahrende und zu Fuß Gehende einen Großteil der Verunglückten (s. Tabelle 7)⁶.

Tabelle 7: Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen (2013–2018)

	gesamt	davon	
		Rad Fahrende	zu Fuß Gehende
Getötete	1	0	1
Schwerverletzte	15	0	2
Leichtverletzte	78	16	6

Daten: Polizei Bochum

Im Stadtteil Bochum-Laer existiert keine per Definition bestehende oder abgeschlossene Unfallhäufungsstelle/-strecke (Stand: 2018). Im Jahr 2014 wurde eine Unfallhäufungsstelle südlich der Fläche MARK 51⁷ im Bereich des Knotenpunkts Markstraße/Höfestraße durch die Einziehung einer Fahrspur entschärft. In diesem Bereich ist durch seit August 2018 freigegebene Abfahrt von der BAB 448 eine neue Situation entstanden. Während der weiteren Bauarbeiten sind viele Unfälle mit Sachschaden durch das Fahrverhalten mit „Wendemanövern“ entstanden. Diese Situation wird allerdings im Rahmen der Verkehrsschau begutachtet und verbessert.

Eine Betrachtung nach Alter zeigt für die beiden besonders sensiblen Altersgruppen der Kinder (bis 14 Jahre) und Senioren (ab 65 Jahre) auf, dass Kinder vor allem auf dem Fahrrad oder zu Fuß in Unfälle verwickelt wurden. Bei den Senioren ist das Bild etwas differenzierter, da sie auch mit motorisierten Verkehrsmitteln in Unfälle verwickelt wurden (s.

⁶ Bei den Analysen wurden auch Unfälle mit einbezogen, die in einer Entfernung von bis zu 100m zum Untersuchungsgebiet liegen, so dass auch Unfälle enthalten sind, die sich z. B. auf dem Sheffield-Ring ereigneten.

Tabelle 8).

Tabelle 8: Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und Senioren nach Verkehrsbeteiligung

	gesamt	davon			
		Rad Fahrende	zu Fuß Gehende	mit Pkw	mit Krad
Kinder	6	3 (3x leicht verletzt)	3 (3x leicht verletzt)	-	-
Senioren	20	1 (1x leicht verletzt)	2 (1x getötet, 1x leicht verletzt)	15 (1x schwer verletzt, 1x leicht verletzt)	2 (2x schwer verletzt)

Daten: Polizei Bochum

Ungeachtet der Tatsache, dass bei jeder Form der Verkehrsbeteiligung Unfälle mit Verletzungsfolge und sogar ein getöteter Senior verzeichnet wurde, wird deutlich, dass Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrrad oder als zu Fuß Gehende einer größeren Exposition an Personenschäden ausgesetzt sind und insbesondere Kinder durch ihren hohen Anteil an Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß diesem Risiko ausgesetzt sind.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle über den betrachteten Zeitraum der Jahre 2013 bis 2018 offenbart keine eindeutige Tendenz. So traten mit geringen Abweichungen rund 18 Verkehrsunfälle jährlich auf. Hinsichtlich der Unfälle mit verletzten Rad Fahrenden kann keine Tendenz abgeleitet werden, da diese Zahl zwischen einem (2018) und vier (2016) Verletzten jährlich schwankt. In Bezug auf die Anzahl der Verletzten unabhängig der Verkehrsbeteiligung zeichnet sich in den vergangenen drei Jahren ein leicht positiver Trend dahingehend auf, dass im Verhältnis zur Unfallzahl weniger Personen verunglücken, nachdem dieser Quotient in den Jahren 2014 und 2016 Höchststände erreichte (s. Tabelle 9).

Tabelle 9: Anzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten nach Jahren (2013–2018)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehrsunfälle insgesamt	16	20	12	20	19	20
Anzahl der Verletzten	8	19	7	17	14	13

Daten: Polizei Bochum

Mehr Aufschluss gibt hingegen die Darstellung des ersten Unfallbeteiligten, welcher auch als Unfallverursacher erfasst wird. Bei 78 % der Unfälle ist dies ein Pkw; Liefer-/Lastkraftwagen sind in weiteren 8 % der Unfälle als erster Unfallbeteiligter geführt. In 6 % bzw. 2 % der Unfälle wurden Radfahrende bzw. zu Fuß Gehende als Unfallverursacher dokumentiert (s.

Tabelle 10).

Tabelle 10: Erster Unfallbeteiligter (Unfallverursacher)

	Erster Unfallbeteiligter	
	Anzahl	Anteil
Pkw	83	78 %
Liefer-/Lastkraftwagen	9	8 %
motorisierte Zweiräder	6	6 %
Rad Fahrende	6	6 %
zu Fuß Gehende	2	2 %
Bus	1	1 %
Summe	107	100%

Daten: Polizei Bochum

Räumlich treten insbesondere die größeren Knotenpunkte im Stadtteil Bochum-Laer in Erscheinung. Nachfolgend sind die Hauptunfallstellen mit Angaben zum Verletzungsgrad und den Hauptunfalltypen aufgeführt (s. Tabelle 11). Die beiden unteren Knotenpunkte grenzen unmittelbar an das Untersuchungsgebiet an und werden deshalb ebenfalls (kursiv) dargestellt.

Tabelle 11: Hauptunfallstellen in Bochum-Laer (2013–2018)

Knotenpunkt	Unfälle gesamt / mit PS	Getötete gesamt (R/F)	SV gesamt (R/F)	LV gesamt (R/F)	Hauptunfalltypen
Wittener Straße / Werner Hellweg	9 / 7	0 (0/0)	0 (0/0)	11 (0/0)	7x Unfall im Längsverkehr 1x Einbiegen/Kreuzen-Unfall 1x Abbiege-Unfall
Werner Hellweg / Suntumer Str. / Havkenscheider Str.	6 / 4	0 (0/0)	1 (0/0)	3 (0/0)	3x Abbiege-Unfall 1x-Fahrerunfall 1x Einbiegen/Kreuzen-Unfall 1x Unfall im Längsverkehr
Werner Hellweg / Sudbeckenpfad	5 / 5	0 (0/0)	1 (0/0)	4 (1/1)	3x Unfall im Längsverkehr 1x Abbiege-Unfall 1x Einbiegen/Kreuzen-Unfall
Werner Hellweg / Laerfeldstraße	4 / 1	0 (0/0)	1 (0/0)	0 (0/0)	2x Einbiegen/Kreuzen-Unfall 1x Fahrerunfall 1x Abbiegeunfall
Wittener Straße / Alte Wittener Straße	3 / 3	0 (0/0)	2 (0/1)	1 (1/0)	1x Fahrerunfall 1x Abbiegeunfall 1x Einbiegen/Kreuzen-Unfall

Knotenpunkt	Unfälle gesamt / mit PS	Getötete gesamt (R/F)	SV gesamt (R/F)	LV gesamt (R/F)	Hauptunfalltypen
Wittener Straße/Sheffield- Ring/Nordhausen-Ring	6 / 5	0 (0/0)	0 (0/0)	7 (1/0)	3x Einbiegen-Kreuzen-Unfall 3x Unfall im Längsverkehr
Werner Hellweg/ Anschlussstelle Bochum-Laer	6 / 4	0 (0/0)	1 (0/0)	3 (0/0)	2x Fahrtenfall 2x Unfall im Längsverkehr 1x Einbiegen-Kreuzen-Unfall 1x Unfall durch ruhenden Verkehr

Daten: Polizei Bochum

Abkürzungen: PS = Personenschaden; R = Rad Fahrende; F = zu Fuß Gehende; SV = Schwerverletzte; LV = Leichtverletzte

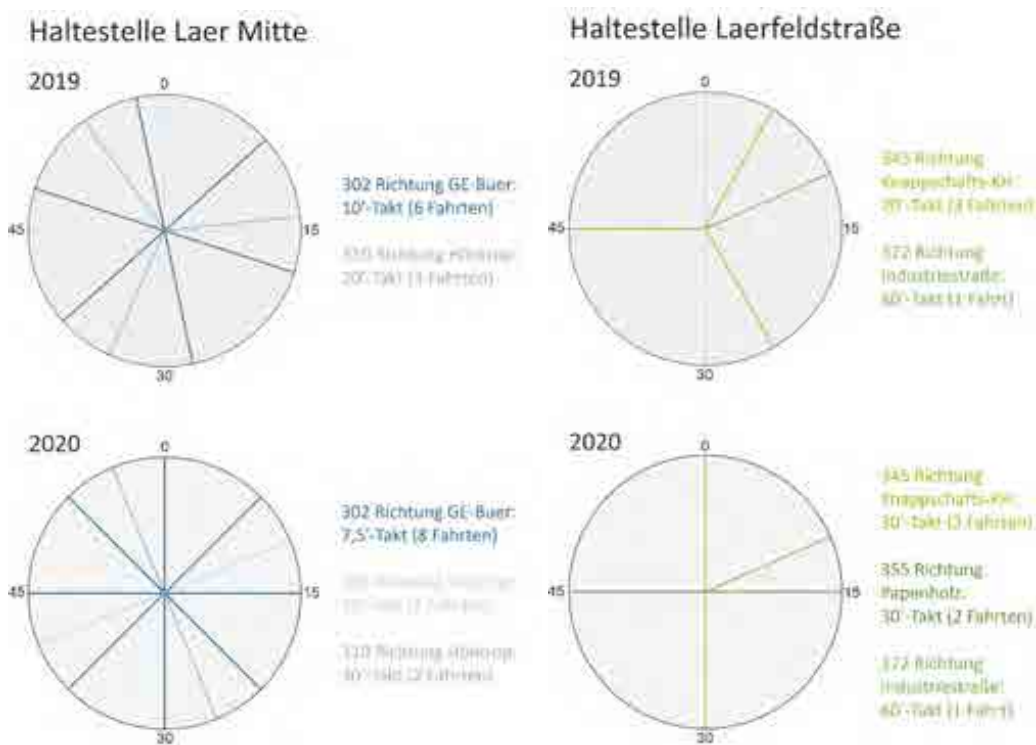
Über die differenzierten Auswertungen der Verkehrsunfalldaten hinweg kann festgehalten werden, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit verletzten Verkehrsteilnehmern insgesamt unauffällig ist. Verkehrsunfälle mit verletzten Rad Fahrenden oder zu Fuß Gehenden sind eher in den Kreuzungsbereichen zu finden und stehen nicht mit der Verkehrsbelastung in Zusammenhang. In dieser Hinsicht sticht besonders das Umfeld des Knotenpunkts Werner Hellweg / Sudbeckenpfad und des Weiteren eher dispers die Bereiche Laerfeldstraße / Alter Werner Hellweg und Suntumer Straße bzw. Laerfeldstraße hervor. Verkehrsunfälle zwischen Kfz (hauptsächlich mit Sachschäden) treten vor allem entlang der vielbefahrenen Straßen Werner Hellweg und Wittener Straße bzw. an den Auf- und Abfahrten zu den übergeordneten Straßen an den Rändern des Untersuchungsgebiets auf.

3.8 Situation im Öffentlichen Verkehr

Der Stadtteil Bochum-Laer wird sowohl von den beiden Buslinien 345 und 372 als auch von den beiden Straßenbahnlinien 302 und 310 über insgesamt zehn Haltestellen bedient. Die beiden Straßenbahnlinien überlagern sich auf diesem Abschnitt; die Buslinie 345 verkehrt über den Werner Hellweg und die Buslinie 372 über die Laerfeldstraße und die Stadtteilmitte. Somit ist der Stadtteil grundsätzlich gut vom ÖPNV erschlossen. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 (NVP) und der damit einhergehenden umfangreichen Neugestaltung des Liniennetzes und Leistungsangebots ab dem 15. Dezember 2019 hat die Stadt Bochum die Entwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren gut aufgestellt und prognostiziert ein Fahrgastwachstum. Die Taktung der Linien wird auf die Taktumstellung der S-Bahn auf einen 15/30-Minuten-Takt abgestimmt, wovon auch der Stadtteil Laer profitieren wird. Zukünftig gibt es zwölf statt bislang zehn Fahrten der Straßenbahn pro Stunde, da das Netz auf diesem Abschnitt um die Linie 305 auf insgesamt drei Linien ergänzt wird. Außerdem verdichtet sich die Linie 302 auf einen 7,5-Minuten-Takt zwischen Laer-Mitte und Buer-Rathaus; die Linien 305 und 310 überlagern sich zu einem 15-Minuten-Takt. Die Linie 302 wird perspektivisch nach der Haltestelle Laer-Mitte auf das Gebiet MARK 51°7 abzweigen und dort zwei neue Haltestellen bedienen. Ebenso wird die Buslinie 372 voraussichtlich ab dem

dritten Quartal 2019 auf das Gebiet MARK 51°7 mit zwei neuen Halten und weiterhin im 60-Minuten-Takt verkehren. Die neue Buslinie 358 (ehem. 360) verkehrt vom Ruhrpark zur Ruhr-Universität durch die Dannenbaumstraße mit zwei neuen Bushaltestellen Goy und Dannenbaumstraße. Hierdurch wird auch der bislang schlecht erschlossene Bereich im Westen des Untersuchungsgebiets an den Busverkehr angebunden, so dass im Stadtteil Laer keine Erschließungsdefizite mehr vorliegen. Die neue Buslinie 355 folgt im betrachteten Abschnitt dem Linienverlauf der Linie 345, so dass trotz Taktausdünnung der Linie 345 auf zwei Fahrten pro Stunde zukünftig vier statt bislang drei Fahrten stündlich in Richtung Werne / Altenbochum bzw. Innenstadt verkehren (s. Abbildung 41 und Karte 26).

Abbildung 41: Vergleich der Fahrten pro Stunde zwischen Ist-Zustand (2019) und nach Taktverdichtung im Netz 2020 am Beispiel Hst. Laer Mitte und Laerfeldstraße



Quelle: Planersocietät; Daten: Stadt Bochum 2017: Nahverkehrsplan, 2. Fortschreibung

Barrierefreier Ausbauzustand der Haltestellen

Die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr stellt ein grundsätzliches Ziel der Verkehrs- und Sozialpolitik dar und ist nicht zuletzt auch in § 8 (3) PBefG mit dem Zielhorizont 2022 gesetzlich festgeschrieben. Abweichungen davon sind laut § 8 (3) PBefG im Nahverkehrsplan begründet darzulegen. Der NVP 2017 enthält keine Aussagen bezüglich Abweichungen. Ausnahmetatbestände sowie weitere Maßnahmen zur Barrierefreiheit sollen jedoch mit einer Teilfortschreibung im Jahr 2020 festgelegt werden. Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle wird im Rahmen der ÖPNV-Gesetzgebung bzw. des GVFG und weiterer Fördermöglichkeiten (wenn der Haltestellenausbau mit weiteren Maßnahmen im Straßenraum einhergeht) in der Regel mit 85–95% der Investitionskosten gefördert. Ein barrierefreier Ausbau einer Haltestelle um-

fasst mindestens die Herstellung eines höhengleichen Einstiegs bei Stadt- und Straßenbahnhaltepositionen bzw. eines Hochbords an Bushaltepositionen, die Gewährleistung einer sicheren Zuwegung sowie den Einbau eines taktilen Leitsystems. Die Idealausbildungen einer barrierefreien Bus- bzw. Straßenbahnhaltestelle sind den Anhängen 8 bzw. 9 des Bochumer NVP zu entnehmen. Die BOGESTRA rüstet Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung zudem zunehmend mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen, die auch akustische Informationssysteme beinhalten.

Von den zehn im Untersuchungsgebiet vorhandenen Haltestellen sind derzeit fünf nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. In der differenzierten Betrachtung bedeutet dies, dass jeweils beide Haltepositionen der Bushaltestellen Am Kreuzacker, Gorch-Fock-Straße und Laer Mitte nicht niederflurgerecht errichtet sind. Bei der Haltestelle Laerfeldstraße trifft dies nur auf die südliche Position zu. Die Straßenbahnhaltestelle Laer-Mitte ist zwar niederflurgerecht ausgebaut, aber die dortige Zuwegung über die Fußverkehrsbrücke verhindert einen barrierefreien Zugang (s. Tabelle 12).

Tabelle 12: Niederflurgerecht ausgebaut Haltestellen und Ein- und Aussteigerzahlen

Haltestelle	Bus/ Straßenbahn	Anzahl Halteposi- tionen	niederflur- gerechter Aus- bau bzw. barrierefrei	Summe der Ein- und Aus- steiger	Bemerkungen
Am Kreuzacker	Bus	2	nein	81	
Dannenbaumstraße	Straßenbahn	2	ja	932	▪ Linie 310 derzeit noch ohne niederflurgerechte Fahrzeuge
Gorck-Fock-Straße	Bus	2	nein	66	
Laer Bahnübergang	Bus	2	ja	25	▪ Hst. steht nicht auf Liste der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen
Laer Mitte	Bus	2	nein	110	
Laer Mitte	Straßenbahn	1	(ja)	1.052	▪ Bahnsteig niederflurgerecht ausgebaut, aber Zugang ist nicht barrierefrei ▪ Linie 310 derzeit noch ohne niederflurgerechte Fahrzeuge"
Laer Mitte / Suntumer Straße	Bus	2	ja	368	
Laerfeldstraße	Bus	3	(ja)	52	▪ Die südliche Halteposition ist nicht niederflurgerecht ausgebaut. Hiervon sind 52 Ein- und Aussteiger betroffen.
MARK 51°7	Straßenbahn	2	ja	504	▪ Linie 310 derzeit noch ohne niederflurgerechte Fahrzeuge
Sudbeckenpfad	Bus	2	ja	661	

Daten: BOGESTRA

Hinzukommt die Tatsache, dass derzeit noch keine niederflurgerechten Fahrzeuge auf der Linie 310 verkehren. Spätestens mit der Inbetriebnahme der erweiterten Linie 310 (Oktober 2020) werden die bisherigen Fahrzeuge außer Betrieb genommen.

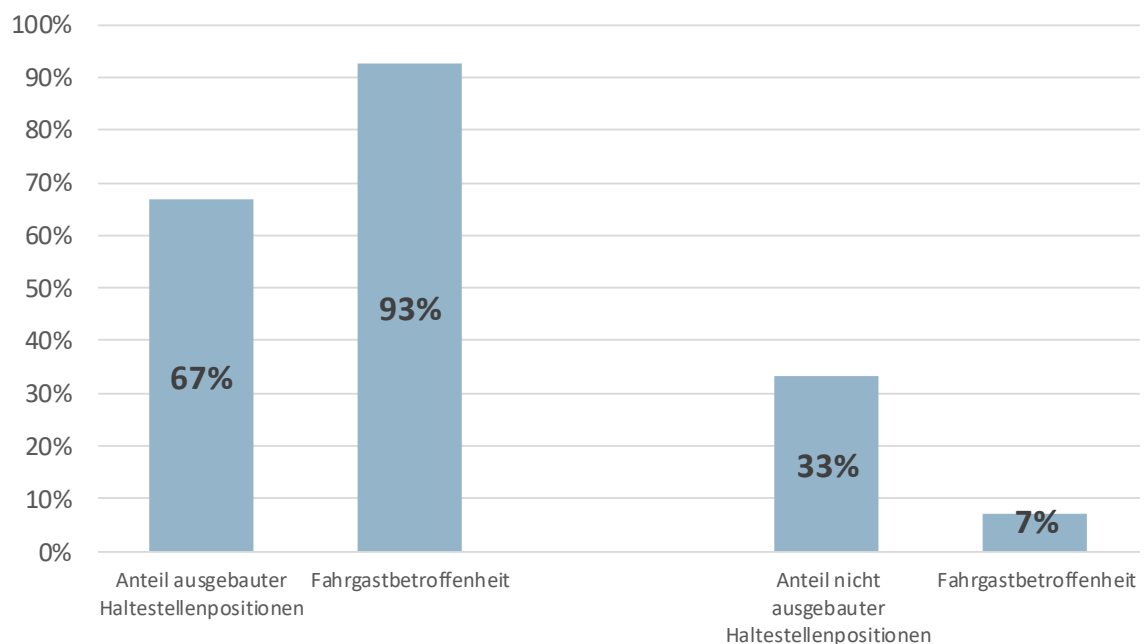
Im heutigen Zustand profitieren rund 68% der Ein- und Aussteiger von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen. Ein ebenerdiger Zugang zur Straßenbahnhaltestelle Laer Mitte entfaltet eine große Wirkung: Im Abgleich mit den täglichen Ein- und Aussteigerzahlen bedeutet die Situation nach dem ebenerdigen Umbau, dass zwei Drittel der Haltepositionen ausgebaut sind, aber rund 93% der Fahrgäste in Bochum-Laer an niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen ein- und aussteigen können und somit ein sehr hoher Grad erzielt würde (s. Tabelle 13 und Abbildung 42).

Tabelle 13: Ausbauzustand der Haltestellen im Verhältnis zu den Ein- und Aussteigerzahlen

Ausbauzustand Haltestellen	Ein- und Aussteiger	
	Anzahl	Anteil
niederflurgerecht ausgebaut	2.928	68 %
teilweise niederflurgerecht ausgebaut (Stb. Laer Mitte und Laerfeldstraße Süd)	1.052	25 %
nicht niederflurgerecht ausgebaut	309	7 %

Daten: BOGESTRA, eigene Berechnung

Abbildung 42: Anteil Fahrgäste an niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nach Umbau der Straßenbahnhaltestelle Laer Mitte zu ebenerdigen Zugang



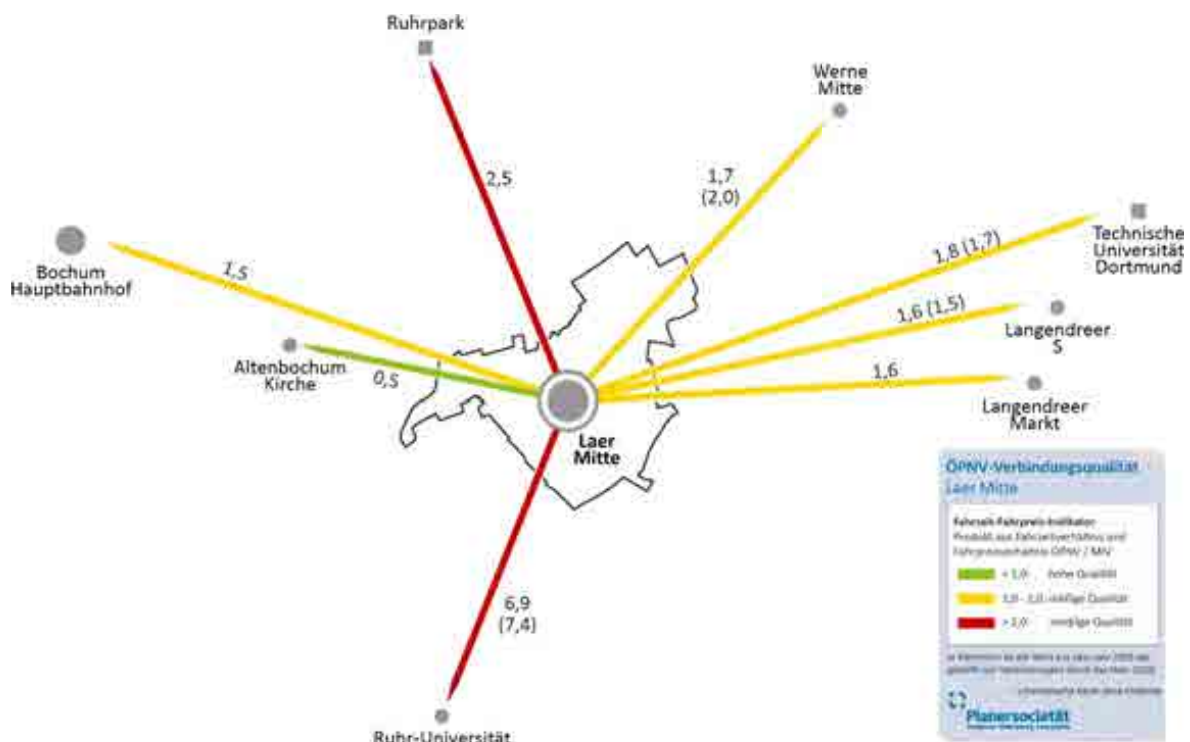
Daten: BOGESTRA, eigene Berechnung

Zur Forcierung des Haltestellenumbaus hat die Stadt Bochum eine Prioritätenliste mit ca. 100 Haltestellen zum Ausbau aufgestellt. In dieser Liste sind jedoch bislang keine weiteren Haltestellen in Laer aufgeführt.

Fahrzeit-Fahrpreis-Verhältnis zum Pkw

Die Qualität einer ÖPNV-Verbindung lässt sich insbesondere an der Beförderungsgeschwindigkeit und dem Fahrpreis bemessen. Daher erfolgt ein Vergleich von Fahrzeiten und den tatsächlichen Fahrtkosten einer Fahrt mit dem ÖPNV mit einer Fahrt derselben Relation mit dem privaten Pkw⁷ für verschiedene bedeutende Relationen von Bochum-Laer nach Einführung des Netzes 2020 (s. Abbildung 43).

Abbildung 43: ÖPNV-Verbindungsqualität mittels Fahrzeit-Fahrpreis-Indikator zu ausgewählten Zielen



Quelle: Planersocietät; Daten: VRR Fahrplanauskunft und ADAC Autokosten (2018)

So ergibt sich beispielsweise auf der Relation Laer Mitte – Bochum Hbf ein Fahrzeit-Fahrpreis-Verhältnis von 1,5. Dieses resultiert aus einer Fahrzeit von 8 Minuten mit der Straßenbahn und einem Fahrscheinpreis von 2,90 EUR (Preisstufe A3). Demgegenüber beträgt die Fahrzeit mit dem Pkw 9 Minuten bei einem Vollkostenpreis von 1,74 EUR⁸. Im Gesamtbild zeigt sich, dass die ÖPNV-Qualität zu den ausgewählten Zielen im Vergleich zum Pkw vor allem aufgrund des Fahrpreises schlechter ausfällt, die Fahrzeiten hingegen sehr konkurrenzfähig im Vergleich zum Pkw sind. Be-

⁷ Als Vergleichsfahrzeug wurde ein VW Golf 1.5 TSI gewählt (Vollkostenpreis von 44,6 ct/km nach ADAC Autokosten, 2018)

⁸ Die Faktoren Fahrzeit und Fahrpreis fließen gleichbedeutend ein, so dass die Berechnung lautet: 8 Min. / 9 Min. x 2,90 EUR / 1,74 EUR ≈ 1,5

sonders die Erreichbarkeit von Altenbochum fällt mit dem ÖPNV sehr gut aus, da der Kurzstreckentarif (1,70 EUR) gilt. Besonders niedrig fällt die Verbindungsqualität mit dem ÖPNV zu den Zielen Ruhrpark und Ruhr-Universität aus, da zur Erreichbarkeit Umstiege erforderlich sind, die die Fahrzeit verlängern und gleichzeitig die Preisstufe A3 gilt. Trotz der niedrigen Verbindungsqualität ist positiv anzumerken, dass die Linie 358 durch die Neuerrichtung der beiden Haltestellen Goy und Dannenbaumstraße auf dieser Relation durch den Nordwesten Laers verkehrt, so dass dieser Bereich nun durch den Busverkehr erschlossen wird. Durch Fahrplanänderungen im Jahr 2020 verbessert sich die Anbindung der Ruhr-Universität etwas, da an der Haltestelle Unterstraße von der Straßenbahn auf die Buslinie 370 umgestiegen werden kann. Außerdem profitiert die Achse in Richtung Bochum-Werne durch die Überlagerung der Buslinien 345 und 355 (s. Abbildung 41). Die langfristige Verbesserung der Verbindungsqualität muss im Rahmen einer Evaluierung des Nahverkehrsplans auf gesamtstädtischer Ebene erfolgen.

Durch die Umstellung des S-Bahntaktes verändert sich die Verbindungsqualität in Richtung Technischer Universität Dortmund minimal; dahingegen gibt es nun 4 statt 3 Fahrten pro Stunde. Systembedingt gilt gleiches für die Anbindung der Haltestelle Langendreer S. In Bezug auf die Verbindung zur Ruhr-Universität und dem Gebiet MARK 51°7 wird derzeit ein Mobilitätskonzept zur Entwicklung einer ÖPNV- und Radverkehrsverbindung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen erarbeitet.

Weitere Mobilitätsangebote

Verschiedene Mobilitätsangebote können das Bus- und Bahnangebot in einer Stadt ergänzen. Hierzu zählen insbesondere Car- und Bikesharingangebote. Die derzeit in Bochum vertretenden Carsharing-Unternehmen (*stadtmobil*, *Greenwheels* oder *drive-carsharing*) betreiben Standorte hauptsächlich im Zentrum Bochums, so dass Bochum-Laer keinen nahegelegenen Carsharing-Standort hat. Im Ruhrgebiet ist das Fahrradverleihsystem *metropolradruhr* weit etabliert und auch in der Stadt Bochum sind zahlreiche Verleihstationen eingerichtet. Allerdings sind im Stadtteil Bochum-Laer bislang keine zu finden. Die nächstgelegene Station befindet sich an der Haltestelle Altenbochum Kirche und damit außerhalb eines akzeptablen Einzugsradius. Auch die Verleihstationen in Langendreer bzw. Hustadt befinden sich in einer zu großen Entfernung, so dass Laer derzeit nicht in das Stationsnetz eingebunden ist.

Seit der deutschlandweiten Zulassung von Elektrorollern (E-Scootern) Mitte 2019 wird das Mobilitätsangebot in vielen Städten durch diese Elektrokleinstfahrzeuge ergänzt. Auch in der Stadt Bochum treten verschiedene Anbieter auf: Derzeit stellen die drei Anbieter *Tier* (seit 27.08.19), *Circ* (30.08.19) und *Lime* (11.09.19) rund 600 E-Scooter bereit. Der Anbieter *Circ* betreibt eine Kooperation mit BOGESTRA und der Ruhr-Universität Bochum. Das Hauptgebiet umfasst im Wesentlichen das Gleisdreieck und damit die Bochumer Innenstadt (Antwort der Verwaltung Nr. 20193250). Zum derzeitigen Zeitpunkt liegt der Stadtteil Laer somit außerhalb des räumlichen Schwerpunkts der E-Scooter-Angebote.

Insgesamt lässt sich für das Untersuchungsgebiet Bochum-Laer eine Unterversorgung von Mobilitätsangeboten, die den klassischen ÖPNV ergänzen, feststellen. Mit der Neuentwicklung von

MARK 51°7 und einem steigenden Bewusstsein bei der Verkehrsmittelwahl ist von einer zukünftig höheren Nachfrage nach einer größeren Vielfalt an Mobilitätsangeboten auszugehen, so dass diese Entwicklung entsprechend berücksichtigt werden sollte. Hierdurch steigt der Bedarf an der Errichtung bspw. einer größeren Mobilitätsstation im Stadtteilzentrum, die verschiedene Angebote räumlich bündelt bzw. aber auch an kleineren dezentralen Standorten, z. B. an Plätzen oder Haltestellen auf MARK 51°7, an denen Verleih- und Abstellmöglichkeiten von Verkehrsmitteln (Fahrräder, E-Scooter) installiert werden.

3.9 Situation des Kfz-Verkehrs

Das Straßennetz in Bochum-Laer wird nach Spurigkeit und Geschwindigkeitsbegrenzung differenziert betrachtet. Die Wittener Straße im Südwesten Laers verläuft als Bundesstraße mit zwei Spuren je Fahrtrichtung und Tempo 50 aus der Bochum Innenstadt in Richtung Bochum Langendreer. Sie verfügt sowohl über Zu- und Abfahrten zu und von der A 448 als auch zum und vom Sheffield-Ring / Nordhausen-Ring. Bis auf die genannten Zu- und Abfahrten sind alle Knotenpunkte auf der Wittener Straße im Bereich Bochum-Laer lichtsignalgesteuert. Von der Wittener Straße in Richtung Bochum-Werne verläuft der Werner Hellweg ebenfalls mit Tempo 50 und einer Fahrspur je Fahrtrichtung. Der Werner Hellweg verläuft über die A 43, wodurch auch hier Zu- und Abfahrten zur Autobahn gegeben sind. Bis auf den Knotenpunkt Werner Hellweg / Laerfeldstraße, an welchem Fahrzeuge auf dem Werner Hellweg Vorfahrt haben, sind auch hier alle Kreuzungen mit einer Lichtsignalanlage versehen. Die Laerfeldstraße verläuft vom Werner Hellweg in Richtung Süden bis zur Alten Wittener Straße, welche von der Wittener Straße aus ebenso in Richtung Langendreer verläuft. Beide Straßen haben Tempo 50 als Geschwindigkeitsbegrenzung und verfügen über eine Fahrspur je Fahrtrichtung. An allen Knotenpunkten entlang der Laerfeldstraße sind Fahrzeuge auf dieser Straße vorfahrtberechtigt. Ebenso auf der Alten Wittener Straße.

Die Straßen zwischen dem Werner Hellweg, der Laerfeldstraße, der Alten Wittener Straße und der Wittener Straße sind als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Alle Straßen verfügen über eine Fahrspur je Fahrtrichtung und haben Rechts-vor-Links als Vorfahrtsregelung an den Knotenpunkten innerhalb der Tempo 30-Zone. Genauso verhält es sich im Untersuchungsgebiet nordöstlich der Laerfeldstraße um den Alten Werner Hellweg sowie nördlich des ehemaligen Opel-Geländes um die Dannenbaumstraße und zwischen Wittener Straße und Werner Hellweg auf der Siepenhöhe im nordwestlichen Teil des Gebiets. Der Sudbeckenpfad und die Havkenscheider Straße, welche beide vom Werner Hellweg Richtung Norden abgehen, haben ebenfalls beide Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit und eine Fahrspur je Fahrtrichtung. Im Gegensatz zu den anderen Straßen mit Tempo 30 sind Fahrzeuge auf der Havkenscheider Straße allerdings vorfahrtberechtigt.

Das Wohngebiet östlich der Laerfeldstraße mit der Kolonie Vollmond ist als Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) ausgewiesen. Hier gibt es vorschriftsgemäß insgesamt nur eine Fahrspur mit gekennzeichneten Parkbuchten ohne gesonderte Gehwege. Das Wohngebiet verfügt über die Rechts-vor-Links-Regelung.

Verkehrliche Beobachtung von ausgewählten Knotenpunkten

Am Dienstag, den 08.10.2019, wurden in Bochum-Laer drei ausgewählte Knotenpunkte zur nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 16 Uhr und 17 Uhr verkehrlich beobachtet. Dabei handelt es sich um die Knotenpunkte Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntumer Straße; Werner Hellweg / Sudbeckenpfad sowie Werner Hellweg / Laerfeldstraße. Aufgrund der vorherrschenden Witterung wurden wenige Radfahrende beobachtet, sodass an allen Knotenpunkten keine Konfliktpunkte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr erkennbar waren.

Abbildung 44: Verkehrliche Knotenpunktbeobachtung – Knotenpunkte



Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntumer Straße

An diesem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt konnten im Beobachtungszeitraum pro Umlaufzeit alle Fahrzeuge an allen Knotenpunktarmen die Kreuzung passieren, unabhängig ob geradeaus, links oder rechts abbiegend, sodass kein Rückstau entsteht. Dabei sind die Lichtsignalanlagen an der Havkenscheider Straße und Suntumer Straße etwa 18 Sekunden auf Grün geschaltet, am Werner Hellweg in Richtung A 43 circa 48 Sekunden und in Richtung Möbelhaus Hardeck etwa 28 Sekunden. So können Linksabbieger in Richtung Havkenscheider Straße den Knotenpunkt nach etwa einer halben Minute bis zum Ende der Umlaufzeit passieren, ohne auf den Gegenverkehr zu achten, da dieser bereits in der Rotphase ist. Für Rechtsabbieger in Richtung Suntumer Straße besteht durch eine Dreiecksinsel keine Lichtsignalanlage. An der Lichtsignalanlage an der Havkenscheider Straße sowie Suntumer Straße passieren pro Umlaufzeit durchschnittlich fünf bis sieben Fahrzeuge. Zudem können sich an der Havkenscheider Straße etwa acht Fahrzeuge auf der Rechtsabbieger- und Geradeausspur aufstellen, bis der Bereich des Linksabbiegers zugestellt ist und es für Linksabbieger erschwert wird, sich richtig einzuordnen. In Richtung Hardeck überqueren an diesem Knotenpunkt durchschnittlich etwa 14 bis 16 Fahrzeuge pro Umlaufzeit den Knotenpunkt. Der Bereich

des Linksabbiegers wäre hier dann zugestellt, wenn sich mehr als zehn Fahrzeuge auf der Geradeausspur aufstellen würden. An der Lichtsignalanlage in Richtung A 43 passieren durchschnittlich circa zehn Fahrzeuge in einer Umlaufzeit. Auf den beiden Geradeauspuren können sich jeweils circa 15 bis 16 Fahrzeuge aufstellen, bis die Bereiche der Links- und Rechtsabbieger zugestellt sind. An diesem Knotenpunkt waren im Beobachtungszeitraum keine Probleme mit zugestellten Fahrstreifen erkennbar.

Abbildung 45: Lichtsignalanlage Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntumer Straße (Richtung A 43)



Abbildung 46: Lichtsignalanlage Havkenscheider Straße



Werner Hellweg / Sudbeckenpfad

An dieser lichtsignalgesteuerten T-Kreuzung konnten den Knotenpunkt ebenfalls alle Fahrzeuge pro Umlaufzeit passieren, wodurch kein Rückstau entstand. Die Lichtsignalanlage am Sudbeckenpfad ist für etwa zehn Sekunden auf Grün geschaltet, am Werner Hellweg in Richtung Hardeck für circa 40 Sekunden und in Richtung A 43 für etwa 50 Sekunden. Linksabbieger in Richtung Sudbeckenpfad haben allerdings erst nach etwa 40 Sekunden grün. Während aus Richtung Sudbeckenpfad durchschnittlich etwa zwei bis drei Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren, überqueren die Kreuzung in Richtung Hardeck durchschnittlich etwa zehn Fahrzeuge und in Richtung A 43 circa 15 Fahrzeuge. Am Sudbeckenpfad können sich ungefähr fünf Fahrzeuge einordnen, bis die Einfahrt des Discounters Lidl zugestellt ist und es dort zu Rückstauungen kommt. Dies konnte im Beobachtungszeitraum nicht festgestellt werden; jedoch ist zu anderen Zeitpunkten hiervon auszugehen. Auf dem Werner Hellweg in Richtung A 43 ist die Linksabbiegespur dann zugestellt, wenn sich etwa vier Fahrzeuge auf der Geradeausspur befinden. Dies ist im Beobachtungszeitraum regelmäßig vorgekommen, hat grundsätzlich aber nicht dazu geführt, dass die Linksabbieger den Knotenpunkt nicht passieren konnten.

Abbildung 47: Lichtsignalanlage Werner Hellweg / Sudbeckenpfad (Richtung A 43)



Abbildung 48: Lichtsignalanlage Sudbeckenpad (Einfahrt Lidl)



Werner Hellweg / Laerfeldstraße

Diese T-Kreuzung ist nicht lichtsignalgesteuert, sondern mit Vorfahrtberechtigung für den Verkehr auf dem Werner Hellweg geregelt. Da aus Richtung Osten kommende abbiegende Fahrzeuge vom Werner Hellweg dem geradeausfahrenden Verkehr Vorfahrt gewähren müssen, kommt es für linksabbiegende Fahrzeuge in die Laerfeldstraße durchschnittlich zu etwa zehn Sekunden Wartezeit. Dafür besteht eine eigene Aufstellfläche, sodass kein Rückstau für den geradeausfahrenden Verkehr entsteht. Im Beobachtungszeitraum befanden sich maximal drei Fahrzeuge auf der Aufstellfläche. Für rechtsabbiegende Fahrzeuge in die Laerfeldstraße besteht ebenso eine eigene Abbiegespur und grundsätzlich keine Wartezeit. Linksabbieger von der Laerfeldstraße auf den Werner Hellweg warten im Schnitt maximal 15 bis 20 Sekunden, um den Knotenpunkt passieren zu können, während Rechtsabbieger auf den Werner Hellweg maximal zehn Sekunden warten müssen.

Abbildung 49: Knotenpunkt Werner Hellweg / Laerfeldstraße



Abbildung 50: Werner Hellweg, Rechtsabbiegespur Richtung Laerfeldstraße



Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für die Bebauungspläne Nr. 947, Teil 1 und Teil 2 wurden die Knotenpunkte entlang der Wittener Straße mit unmittelbarer Relevanz für die Flächenentwicklung MARK 51°7 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der erwarteten Neuverkehre analysiert. Die abgeleiteten Handlungserfordernisse betreffen vor allem den Knotenpunkt

Wittener Straße / Alte Wittener Straße, welcher neben dem Opelring die Hauptzufahrt zum Gebiet sein wird.

Unter den Prämissen verkehrlicher Leistungsfähigkeit, Belangen der Nahmobilität und eventuellen Engpässen im Straßennetz unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungen wurden die drei o.g. Knotenpunkte einer Beobachtung unterzogen, aus der sich punktuelle Anpassungsbedarfe ableiten lassen.

3.10 Situation des ruhenden Verkehrs

Zur Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs wurden die Parkraumregelungen im Stadtteil Bochum-Laer erfasst und nach Bewirtschaftungsformen differenziert. Diesbezüglich zeigt sich, dass in vielen Abschnitten keine spezifischen Einschränkungen vorliegen (z. B. Alte Wittener Straße, Nebenstraßen in der Stadtteilmitte). Zeitlich beschränktes Parken ist im Stadtteilzentrum Mo.–Fr. mit einer Parkscheibe von zwei Stunden zulässig. Dort sind auch Behindertenstellplätze und Taxistände ausgewiesen. Darüber hinaus sind eingeschränkte Halteverbote (teils mit zeitlicher Einschränkung) in den Straßen Am Kreuzacker und Dannenbaumstraße angeordnet. Größere Parkplätze sind in der Gorch-Fock-Straße (Höhe Hausnr. 15) mit 35 Parkplätzen und im Bereich Seippelstraße/Grimmestraße/Claus-Groth-Straße mit 25 Parkplätzen zu finden. Das Möbelhaus Hardeck betreibt eigene große Parkflächen, die bis 15 Minuten nach Geschäftsschließung für die Kunden zur Verfügung stehen.

Des Weiteren wurde an einem repräsentativen Werktag die Auslastung des öffentlichen Parkraums entlang der Straßen zu einem nachmittäglichen Zeitpunkt erhoben (16-17 Uhr) und zusätzlich wurden Falschparker dokumentiert. Der nachmittägliche Zeitpunkt wurde so gewählt, dass eine Überlagerung der parkenden Fahrzeuge der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Arbeitenden möglichst gut erfasst wird. Somit lassen sich die tatsächliche Belegung der zur Verfügung stehenden Parkplätze und etwaige Überlastungen räumlich darstellen. Die Erhebung zeigt, dass die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum im Stadtteil überwiegend im mittleren (bis 80 %) bis hohen Bereich (bis 90 %) liegt, es lassen sich nur punktuell sehr hohe Auslastungen (mehr als 90 %) in den Bereichen Seippelstraße/Grimmestraße/Claus-Groth-Straße und Alter Werner Hellweg/Alte Laerfeldstraße feststellen⁹. Die Auslastungszahlen zeigen, dass in dem erhobenen Bereich grundsätzlich quantitativ genügend Parkplätze vorhanden sind, um die heutige Nachfrage abzudecken. Stellenweise zeigt sich eine verbesserungswürdige eindeutige Markierung der Parkstände. Bei der Erhebung wurden verhältnismäßig viele falschparkende Kfz – über den gesamten Stadtteil verteilt – erfasst, die auf den Gehwegen vor allem zu Fuß Gehende und die Einsehbarkeit in Kreuzungsbereichen beeinträchtigen.

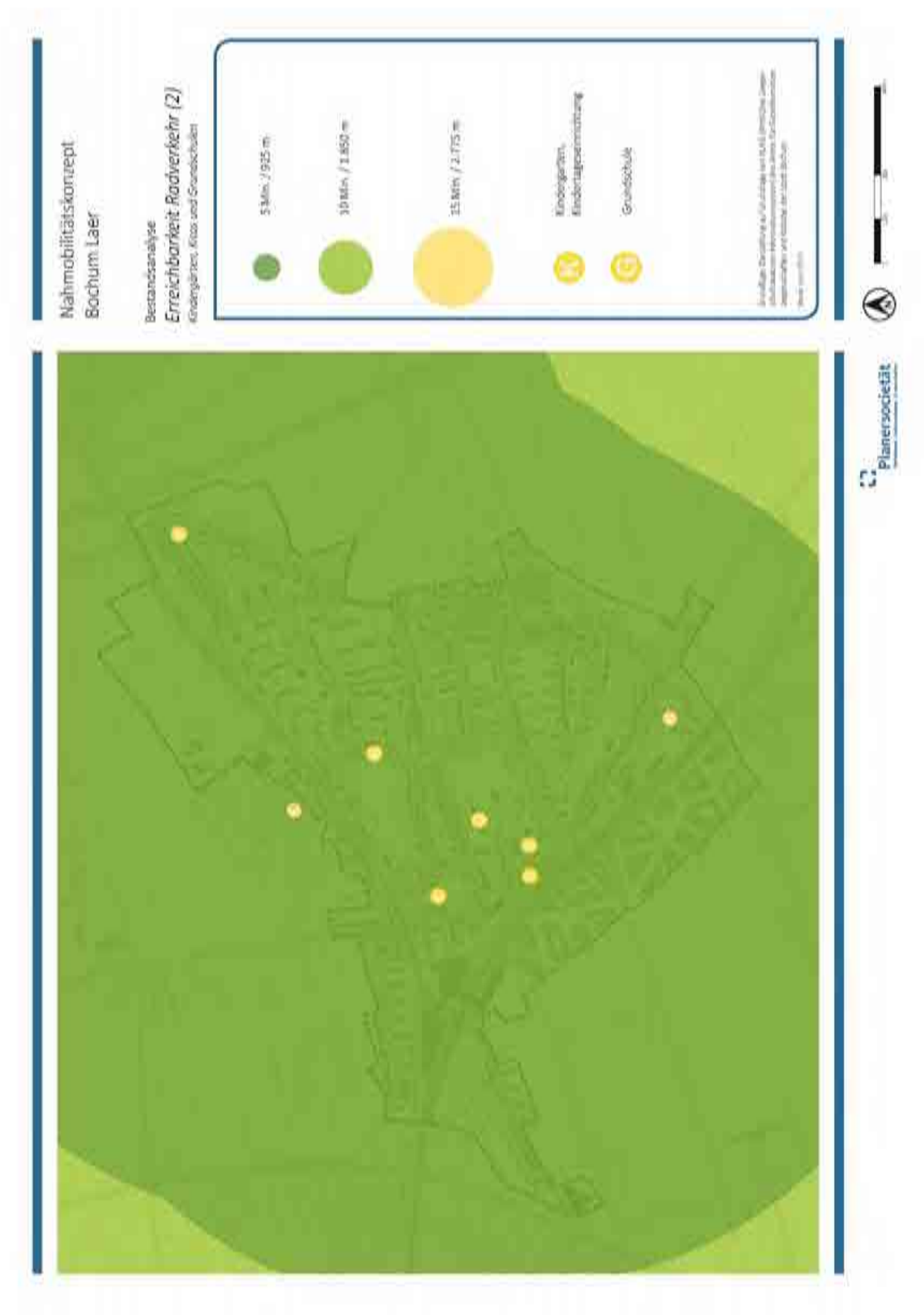
⁹ Die Klassenbildung erfolgte in Anlehnung an die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2002) der FGSV

3.11 Zusammenstellung der Analysekarten

Karte 1: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (1) | Naherholung



Karte 2: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (2) | Kindergärten, Kitas und Grundschulen



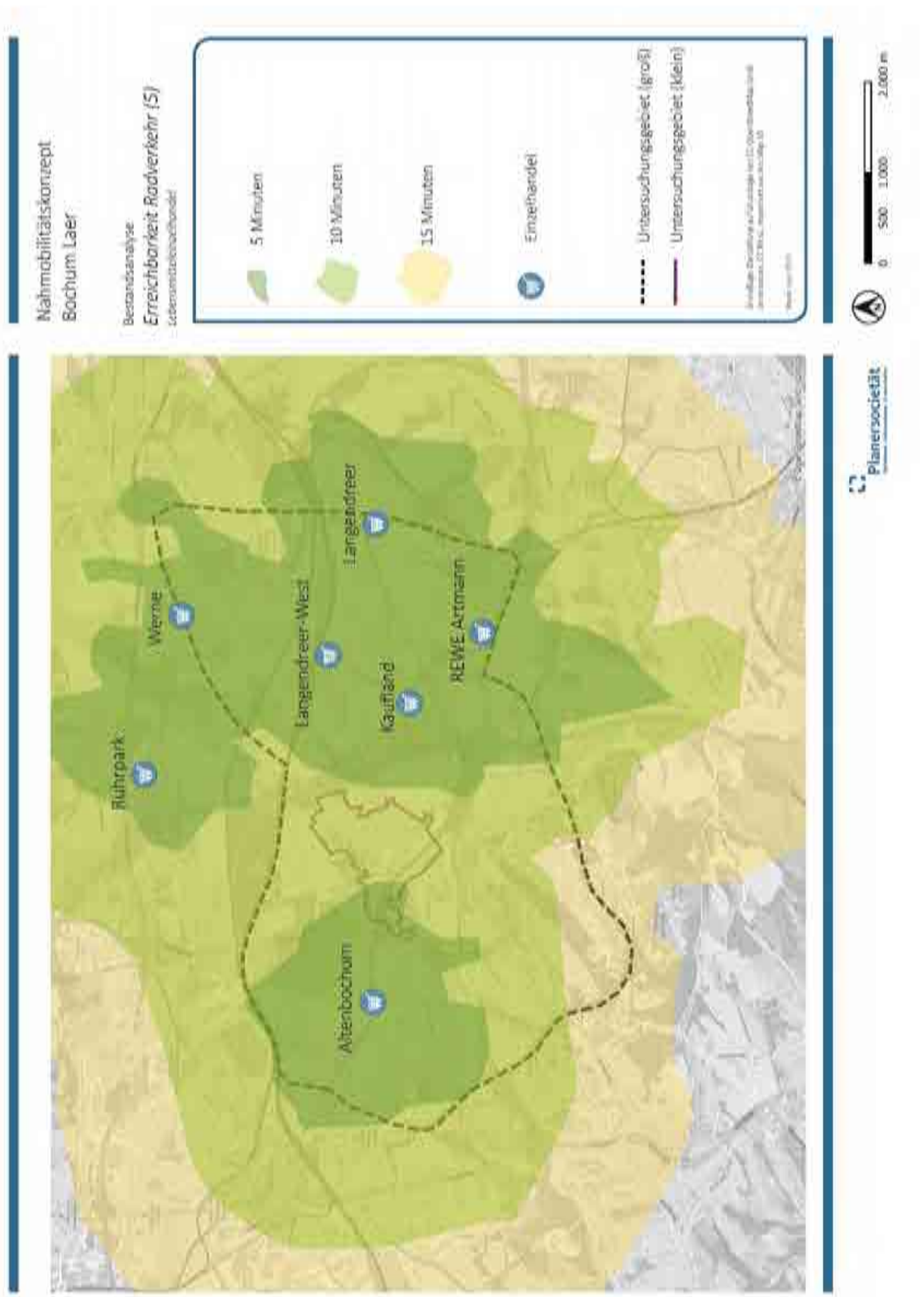
Karte 3: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (3) | Lebensmitteleinzelhandel



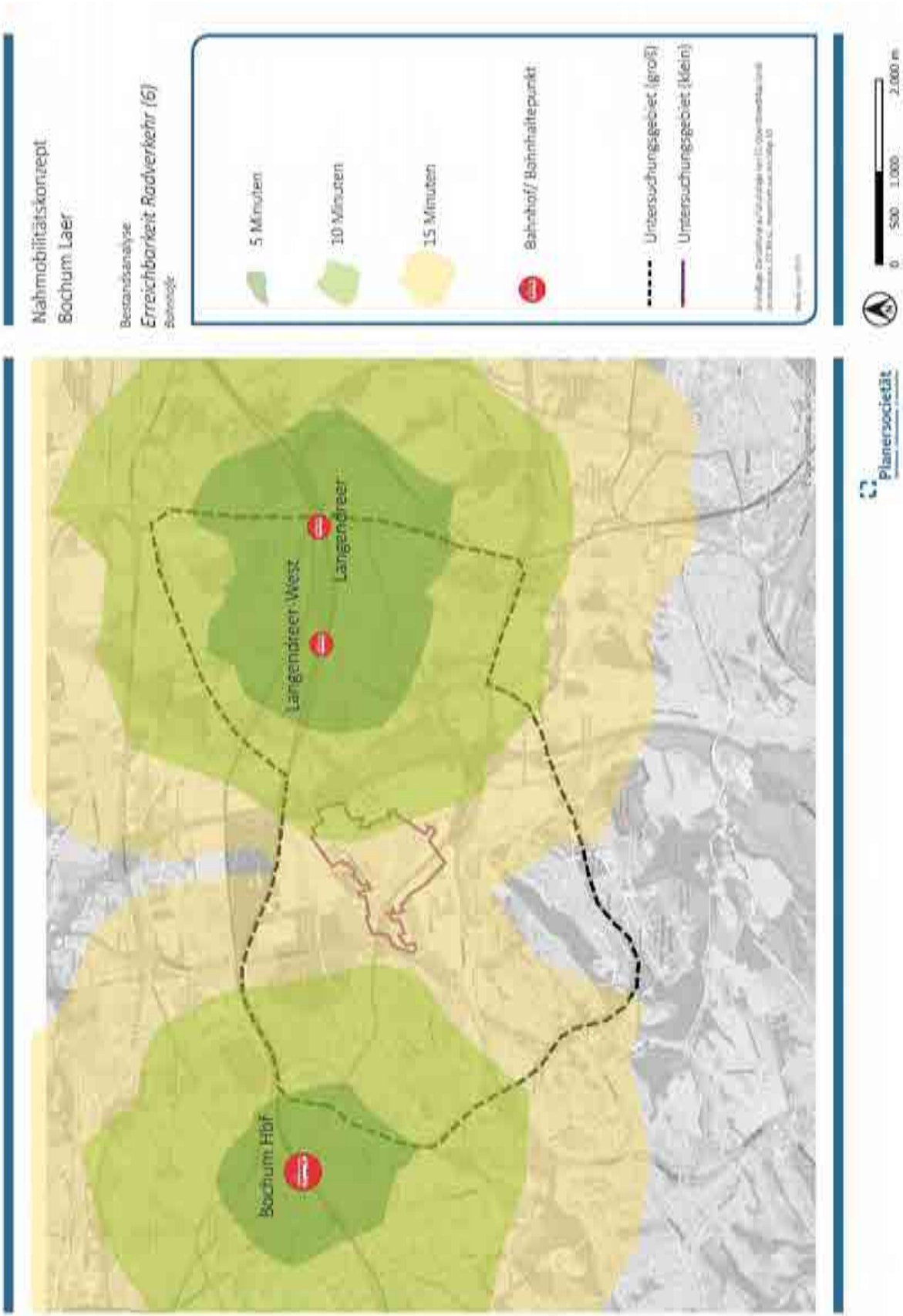
Karte 4: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (4) | Haltestellen ÖV



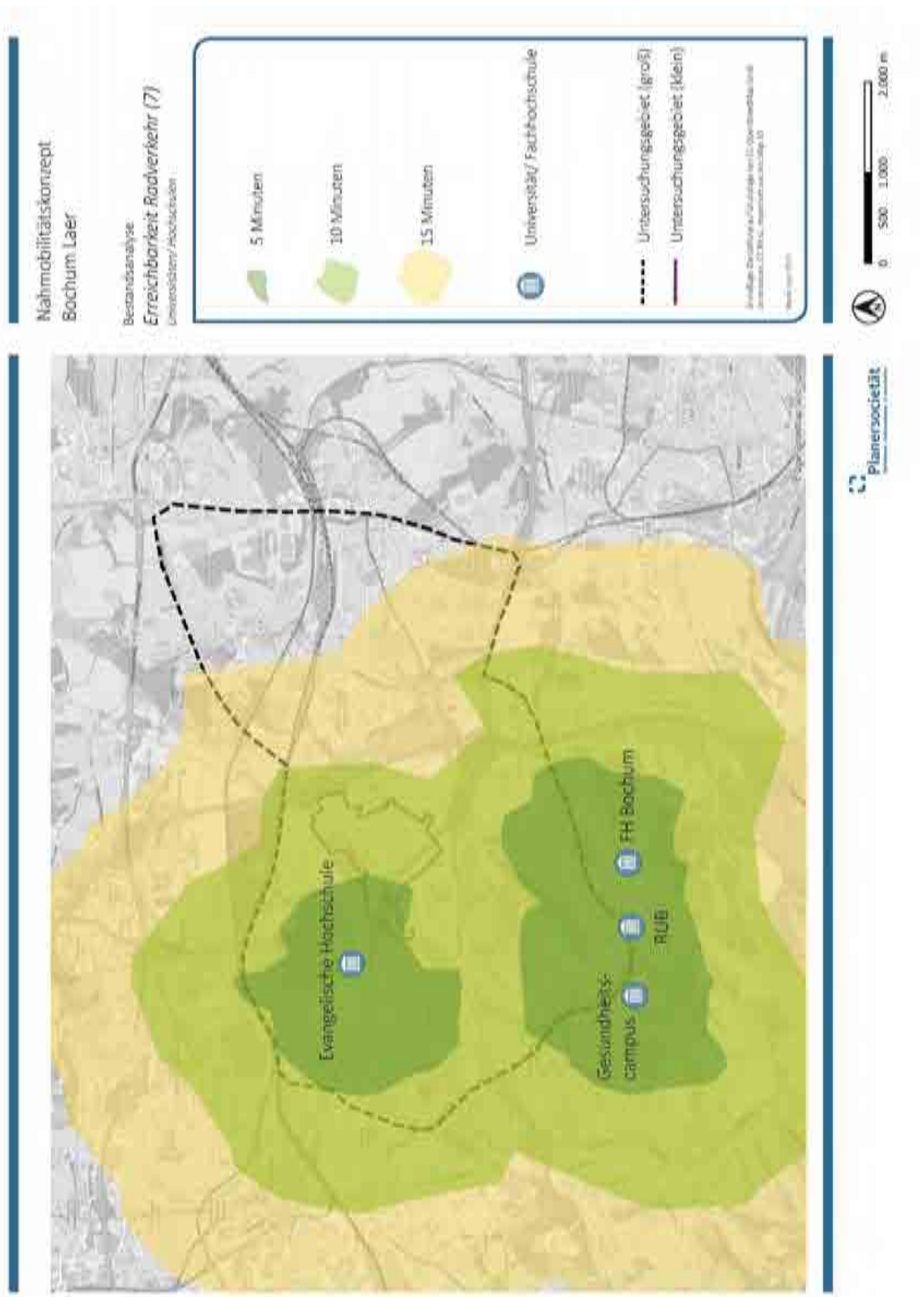
Karte 5: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (5) | Lebensmitteleinzelhandel



Karte 6: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (6) | Bahnhöfe



Karte 7: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit mit dem Rad (7) | Universitäten, Hochschulen



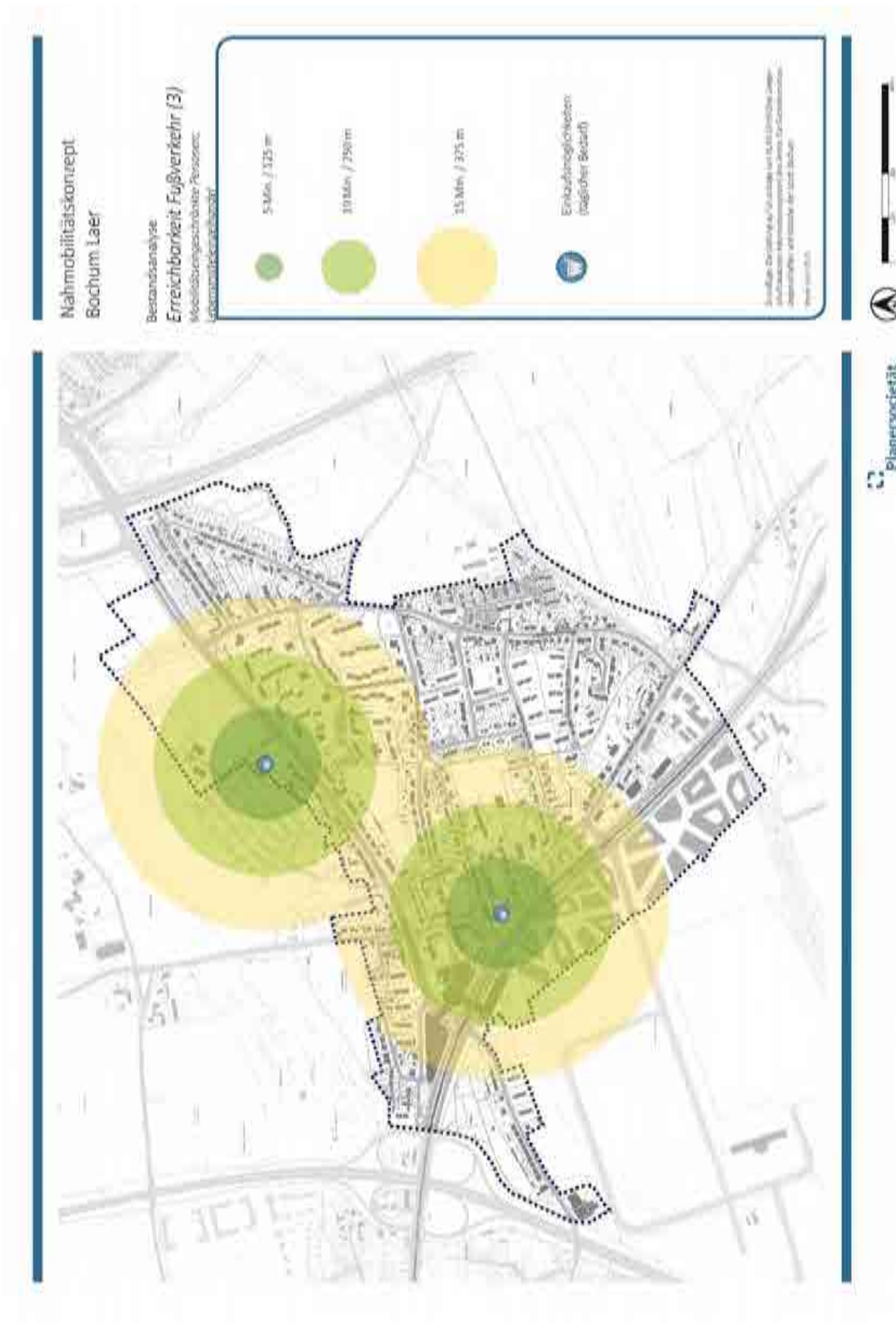
Karte 8: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (1) | Mobilitätseingeschränkte Personen | Naherholung



Karte 9: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (2) | Mobilitätseingeschränkte Personen | Kindergärten, Kitas und Grundschulen



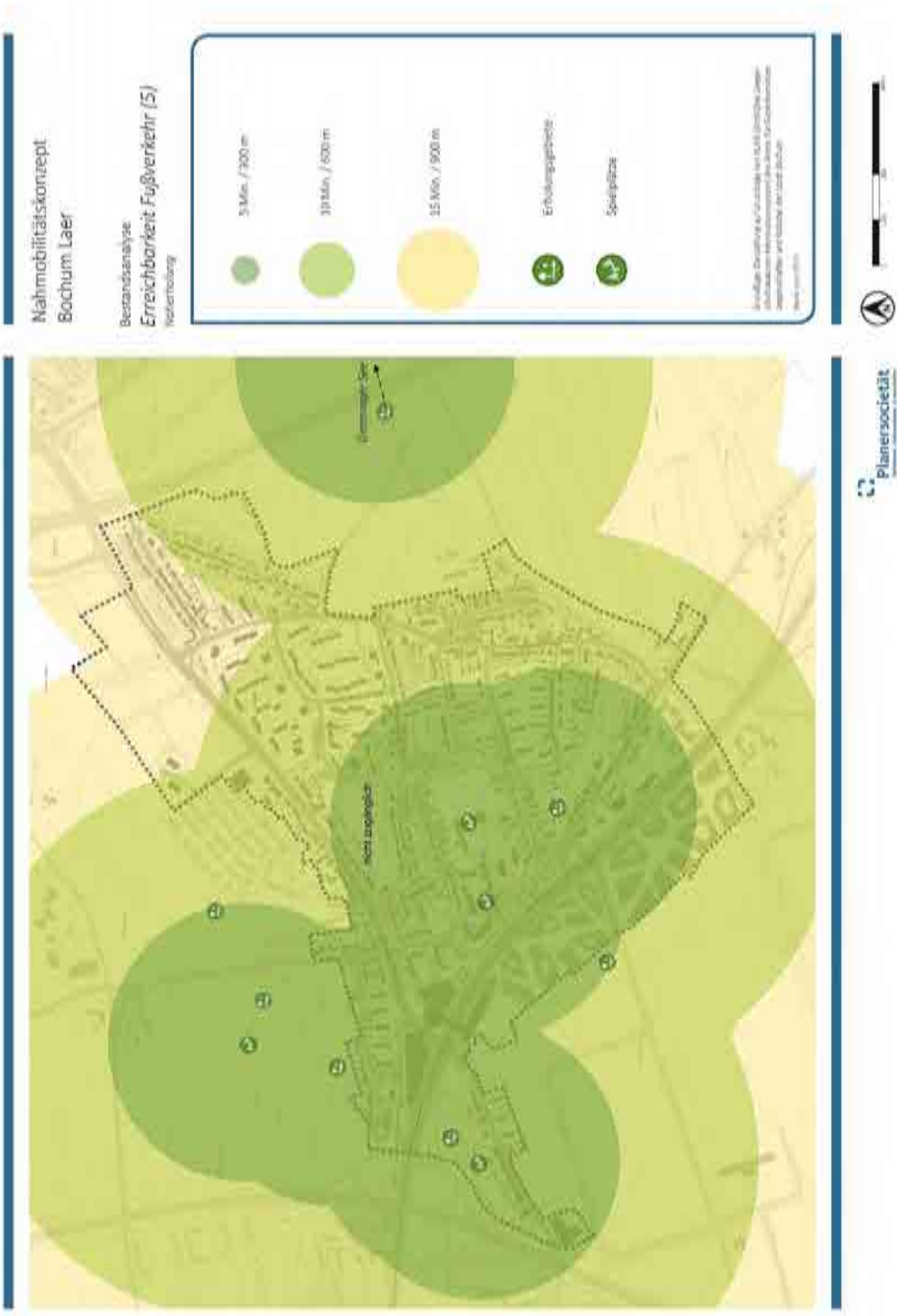
Karte 10: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (3) | Mobilitätseingeschränkte Personen | Lebensmitteleinzelhandel



Karte 11: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (4) | Mobilitätseingeschränkte Personen | Haltestellen ÖV



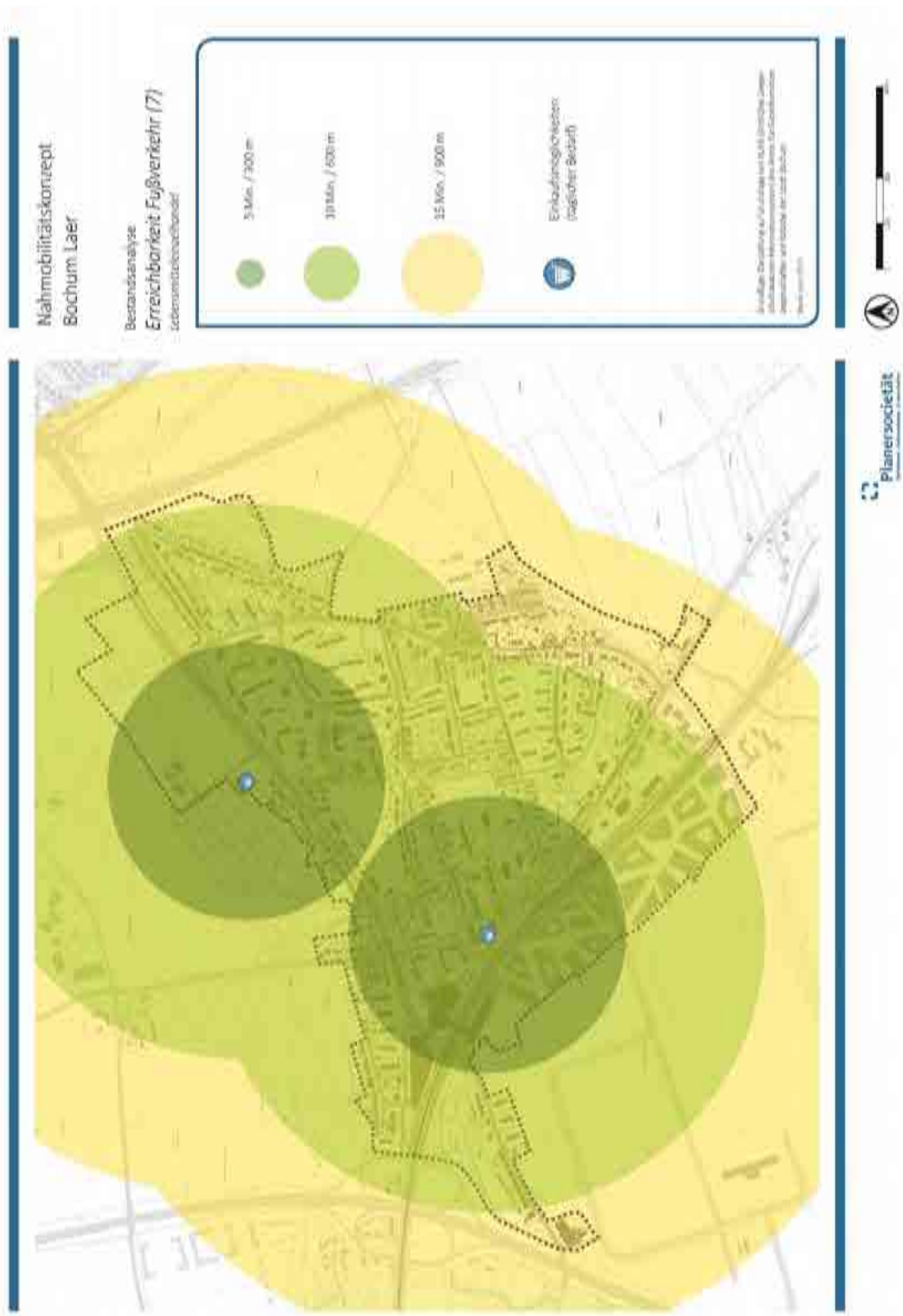
Karte 12: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (5) | Naherholung



Karte 13: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (6) | Kindergärten, Kitas und Grundschulen



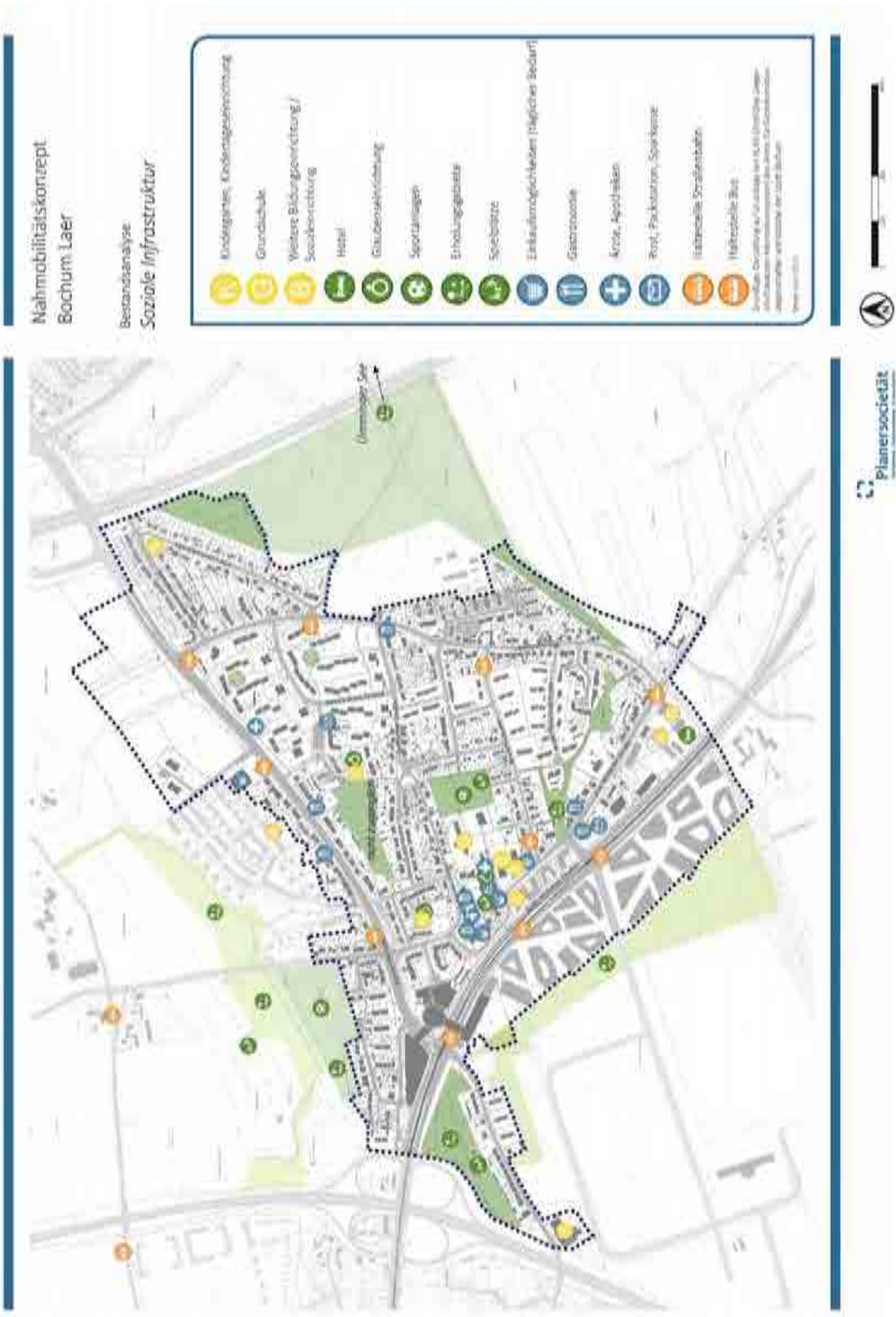
Karte 14: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (7) | Lebensmitteleinzelhandel



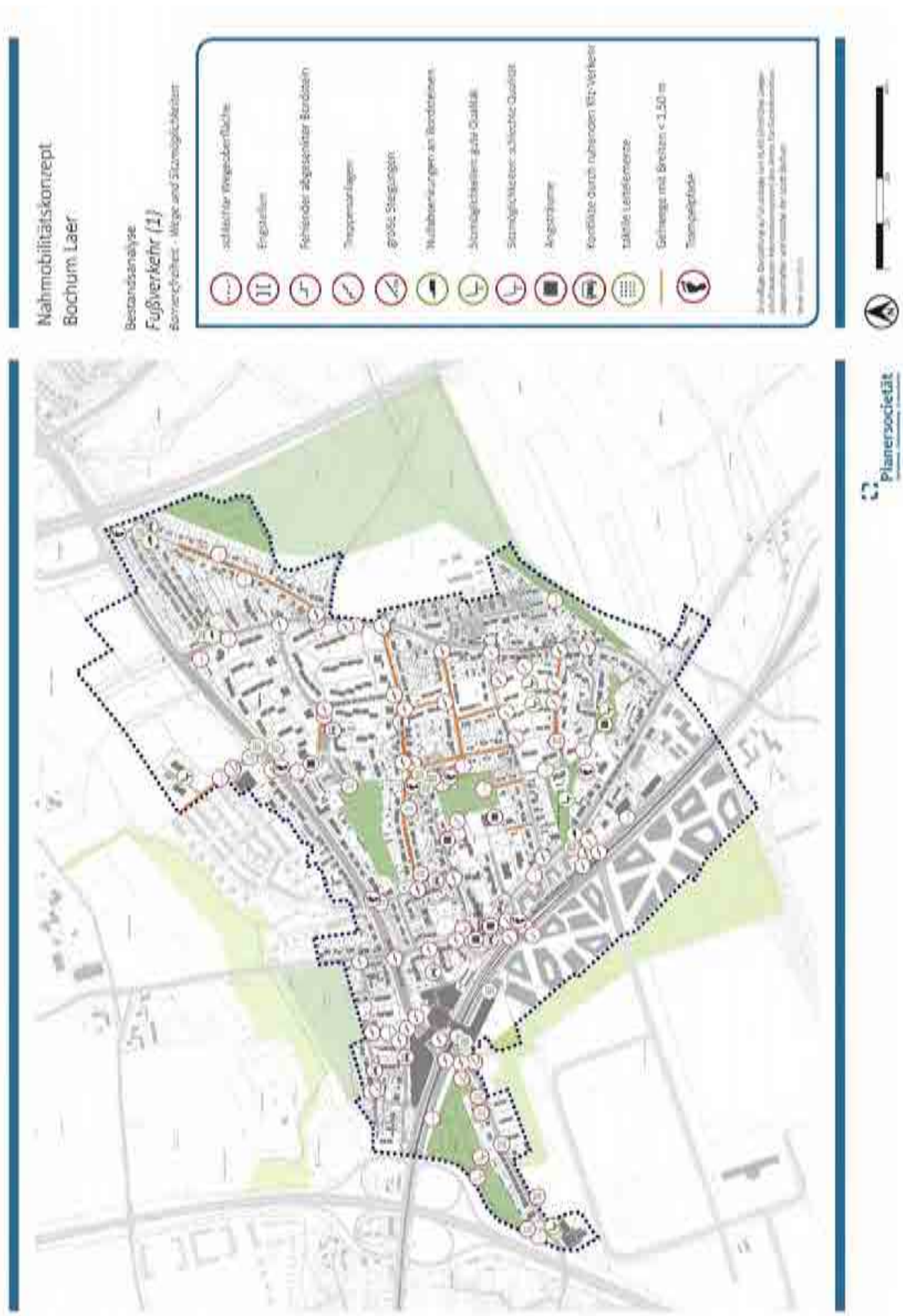
Karte 15: Bestandsanalyse | Erreichbarkeit Fußverkehr (8) | Haltestellen ÖV



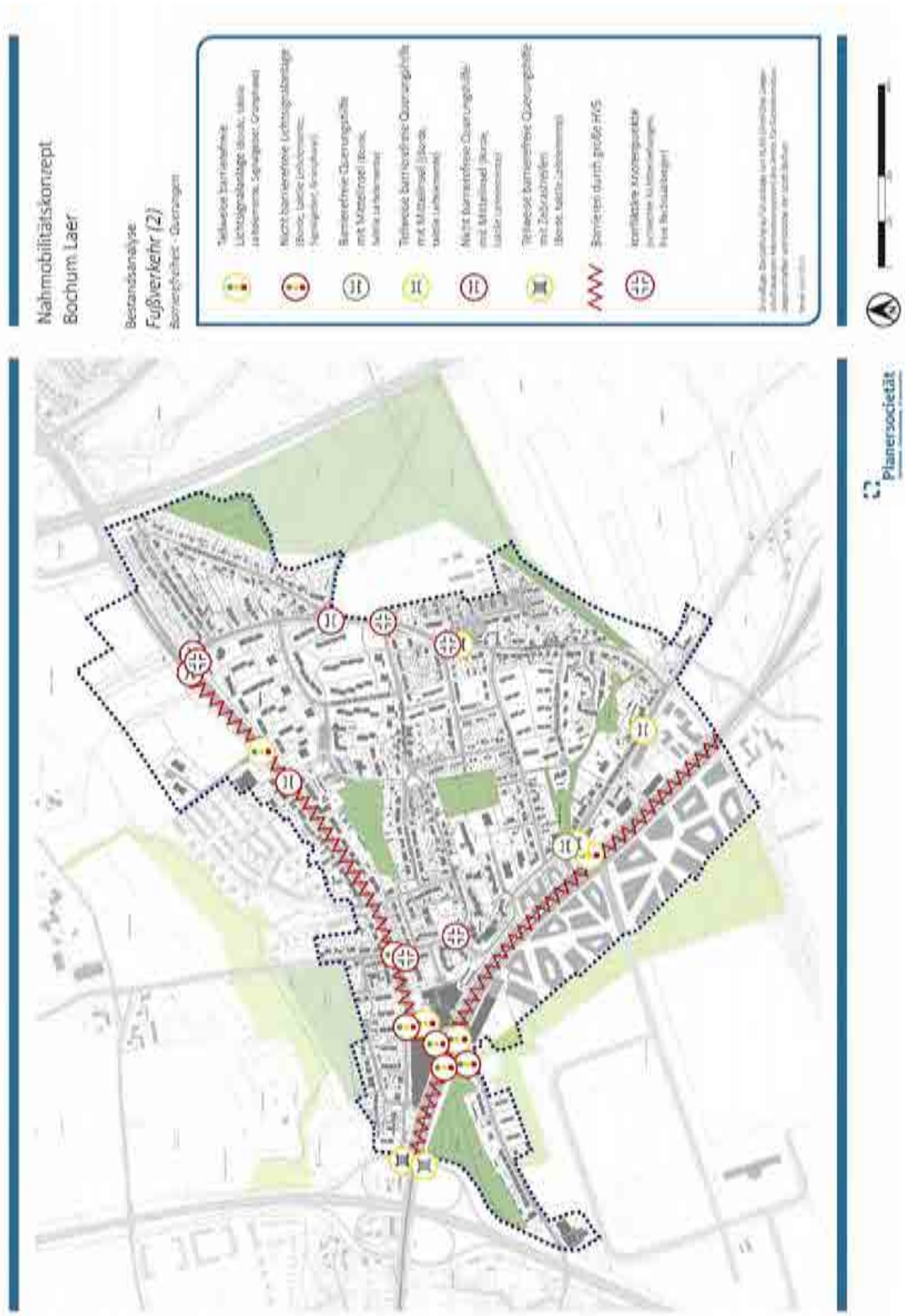
Karte 16: Bestandsanalyse | Soziale Infrastruktur



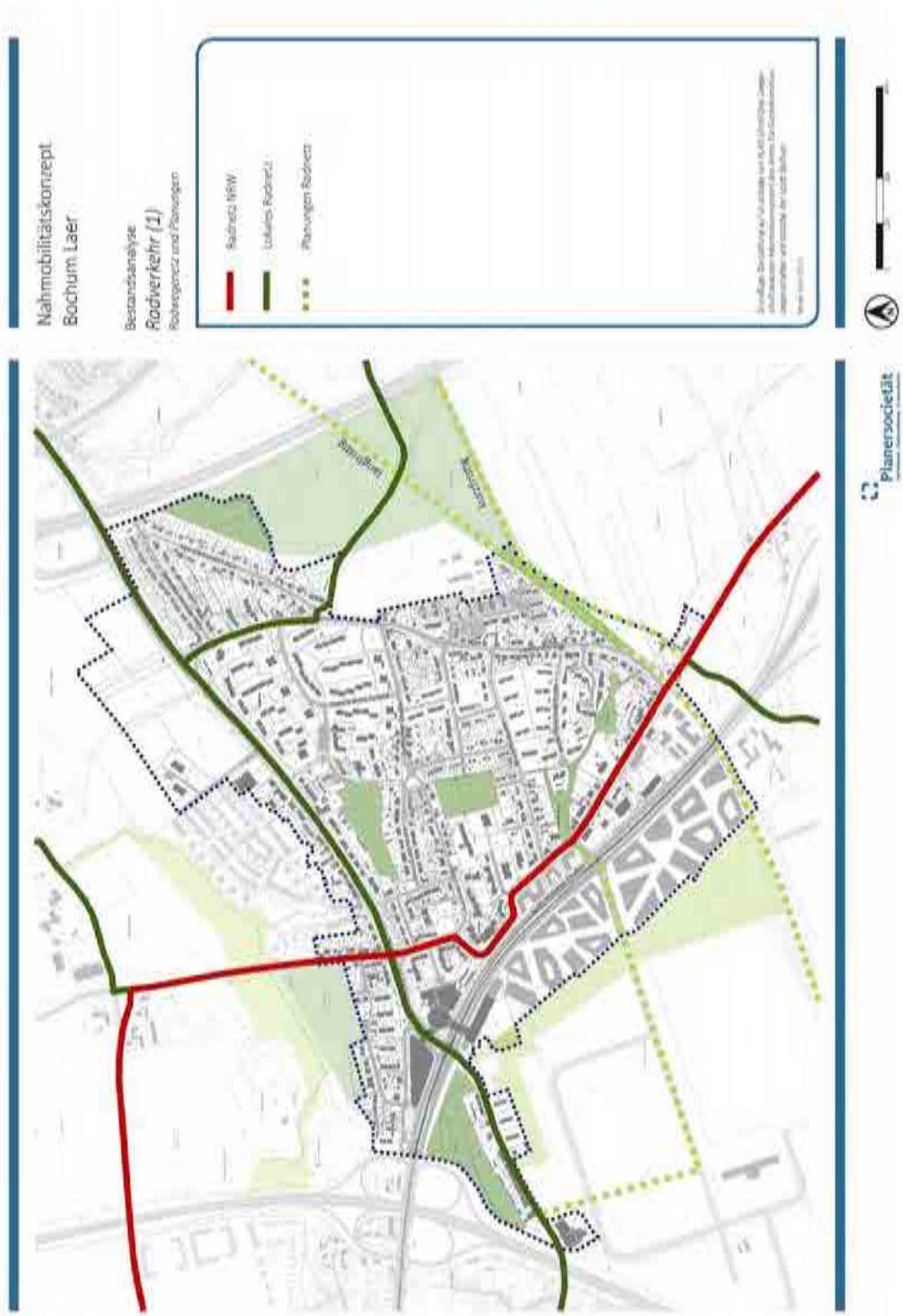
Karte 17: Bestandsanalyse | Fußverkehr (1) | Barrierefreiheit – Wege und Sitzmöglichkeiten



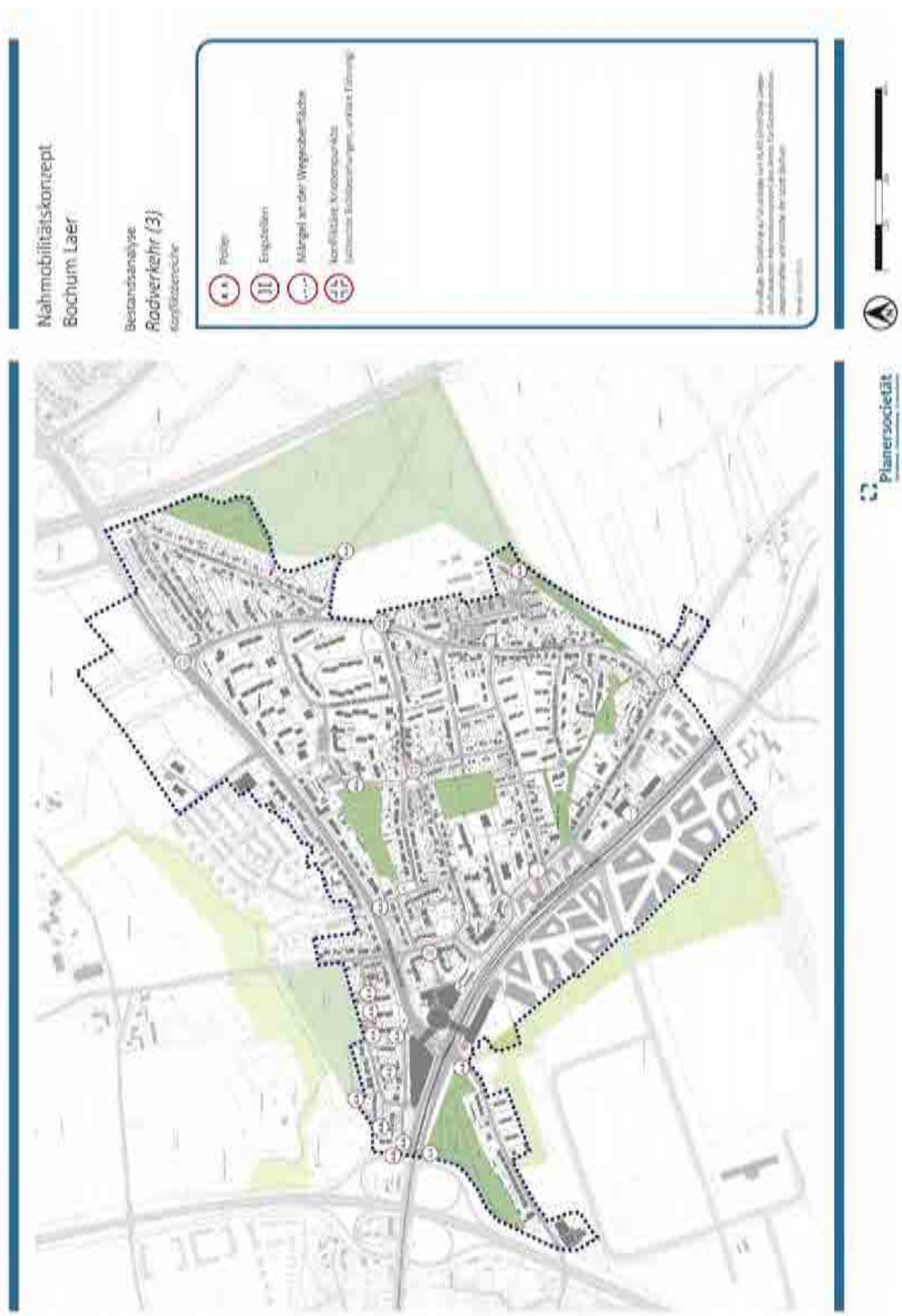
Karte 18: Bestandsanalyse | Fußverkehr (2) | Barrierefreiheit – Querungen



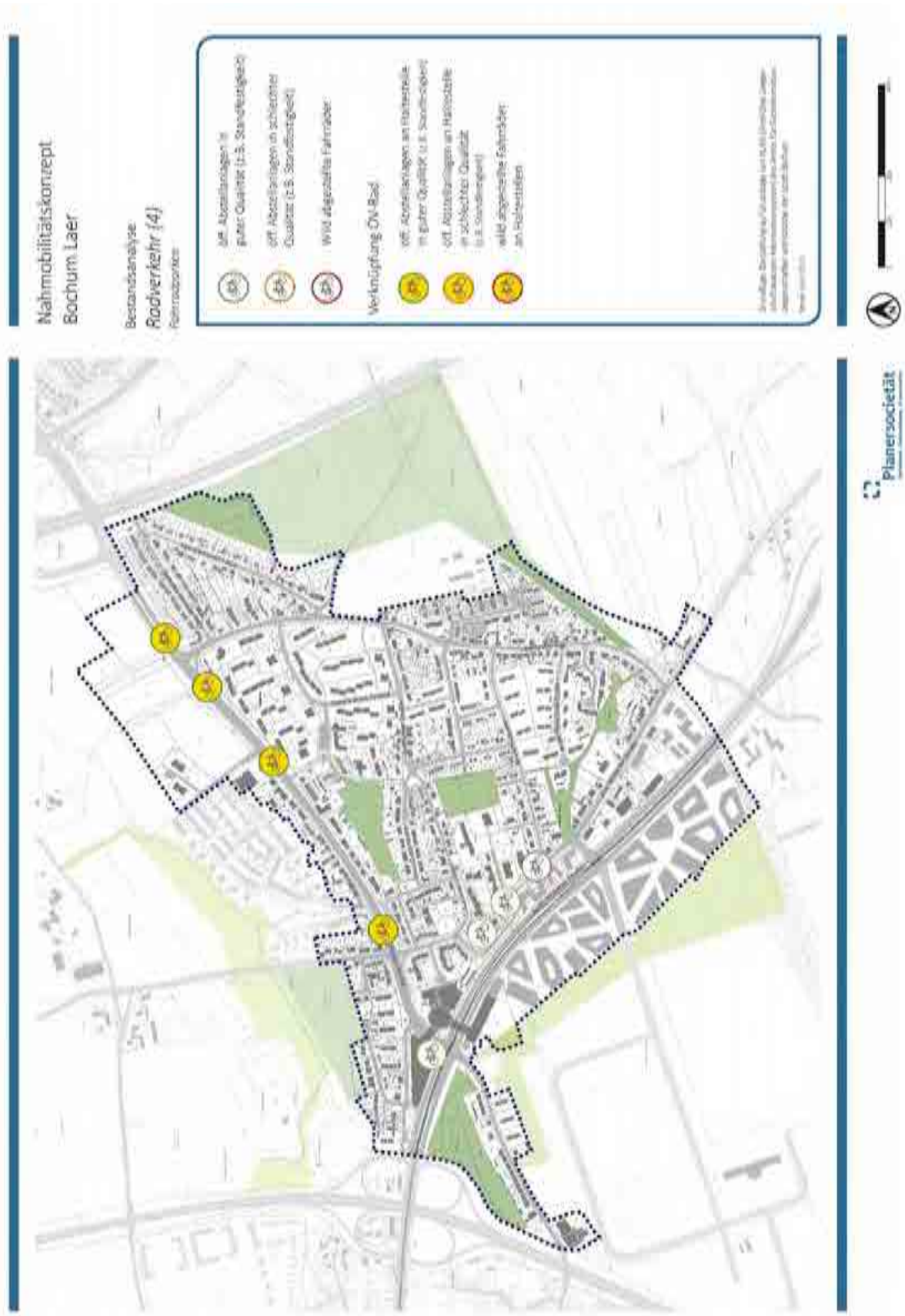
Karte 19: Bestandsanalyse | Radverkehr (1) | Radwegenetz und Planungen



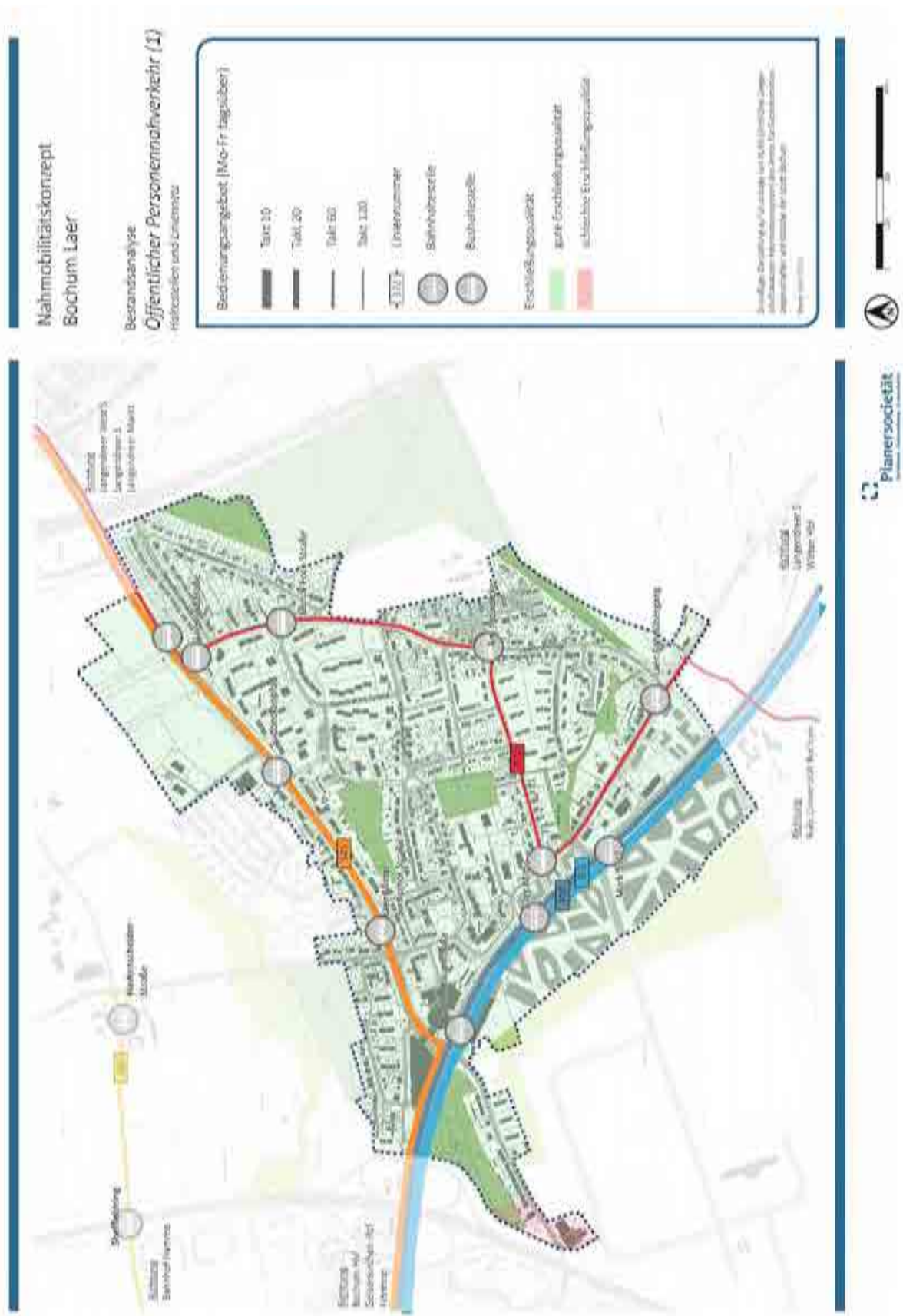
Karte 21: Bestandsanalyse | Radverkehr (3) | Konfliktbereiche



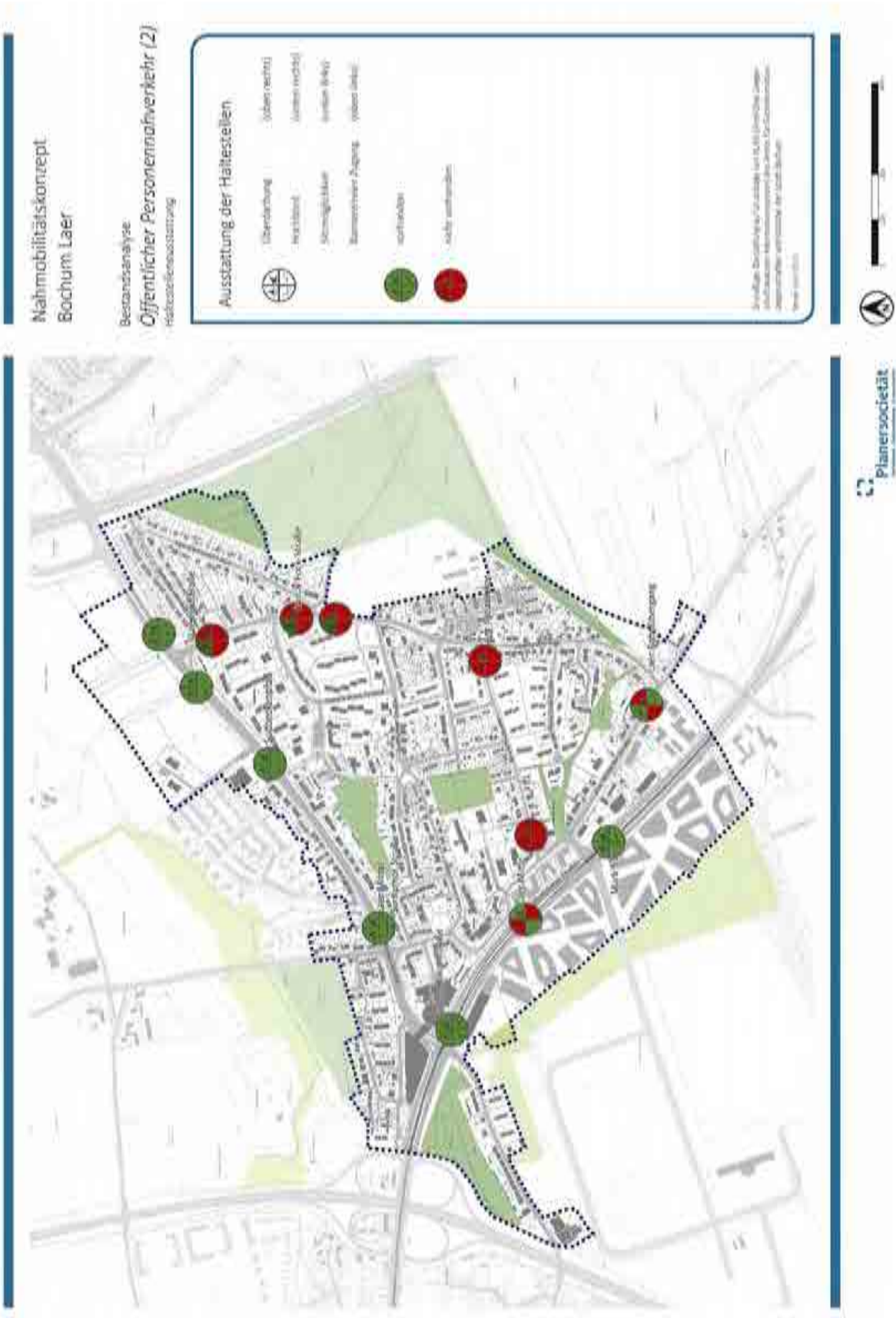
Karte 22: Bestandsanalyse | Radverkehr (4) | Fahrradparken



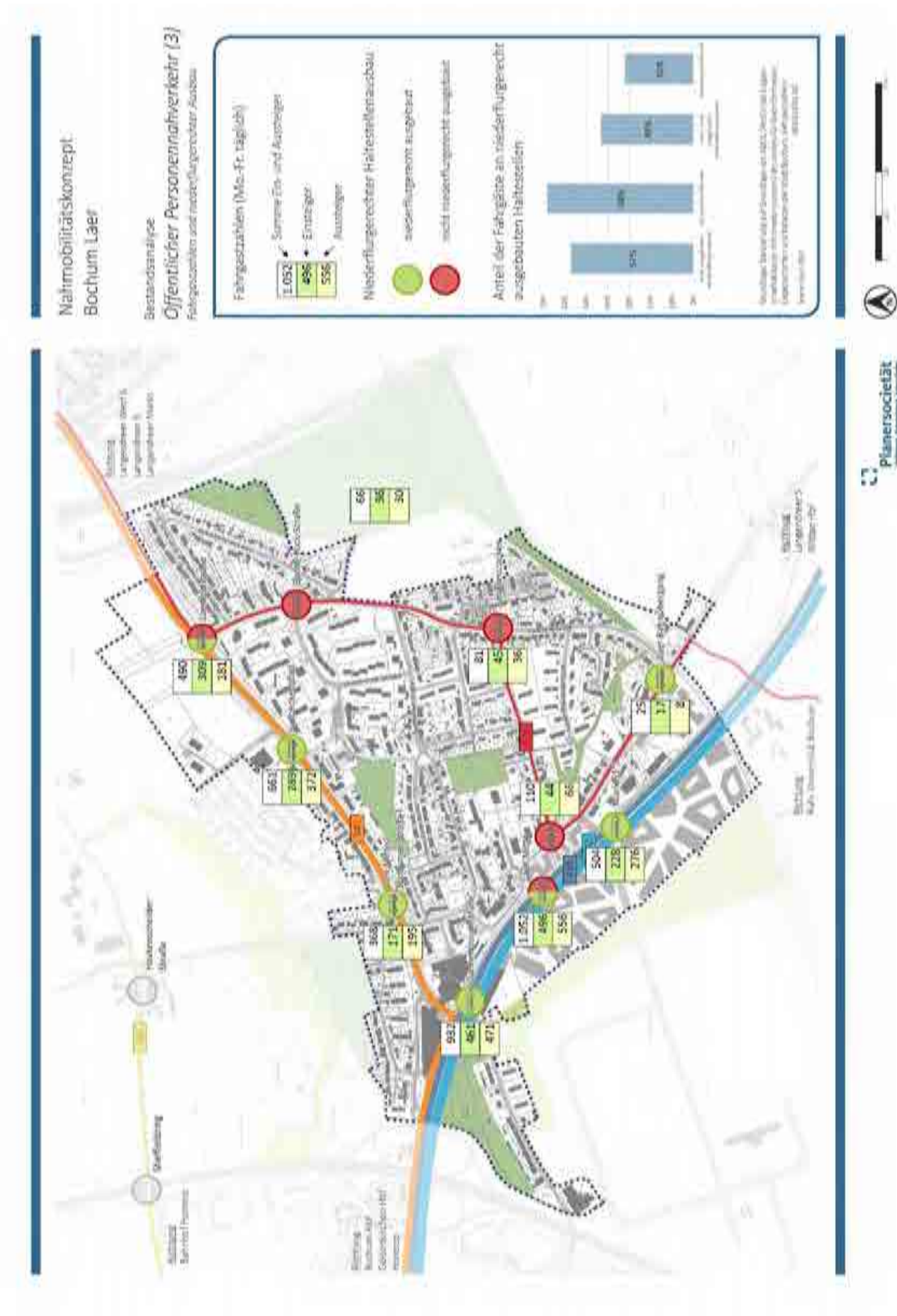
Karte 23: Bestandsanalyse | Öffentlicher Personennahverkehr (1) | Haltestellen und Liniennetz



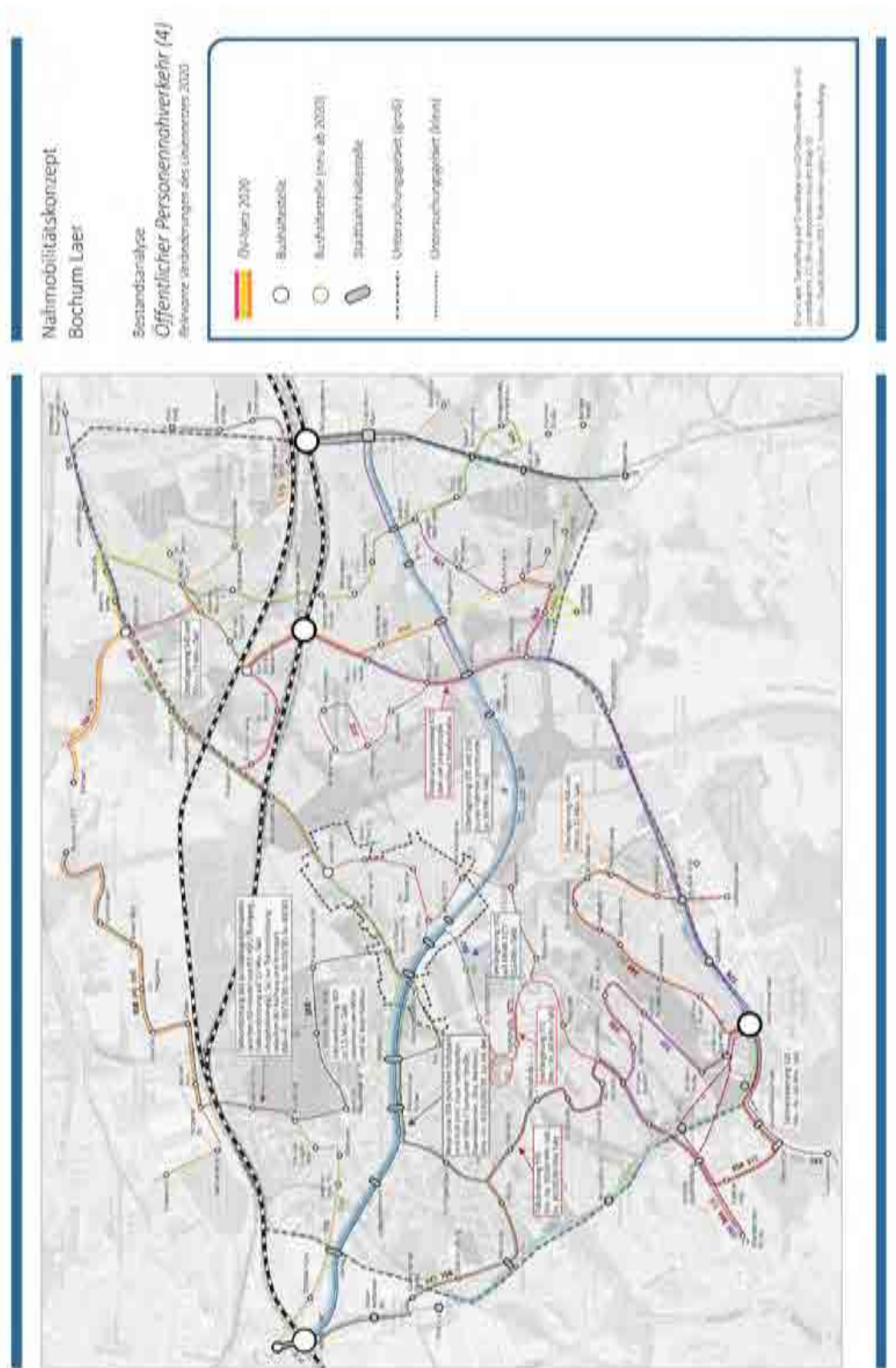
Karte 24: Bestandsanalyse | Öffentlicher Personennahverkehr (2) | Haltestellenausstattung



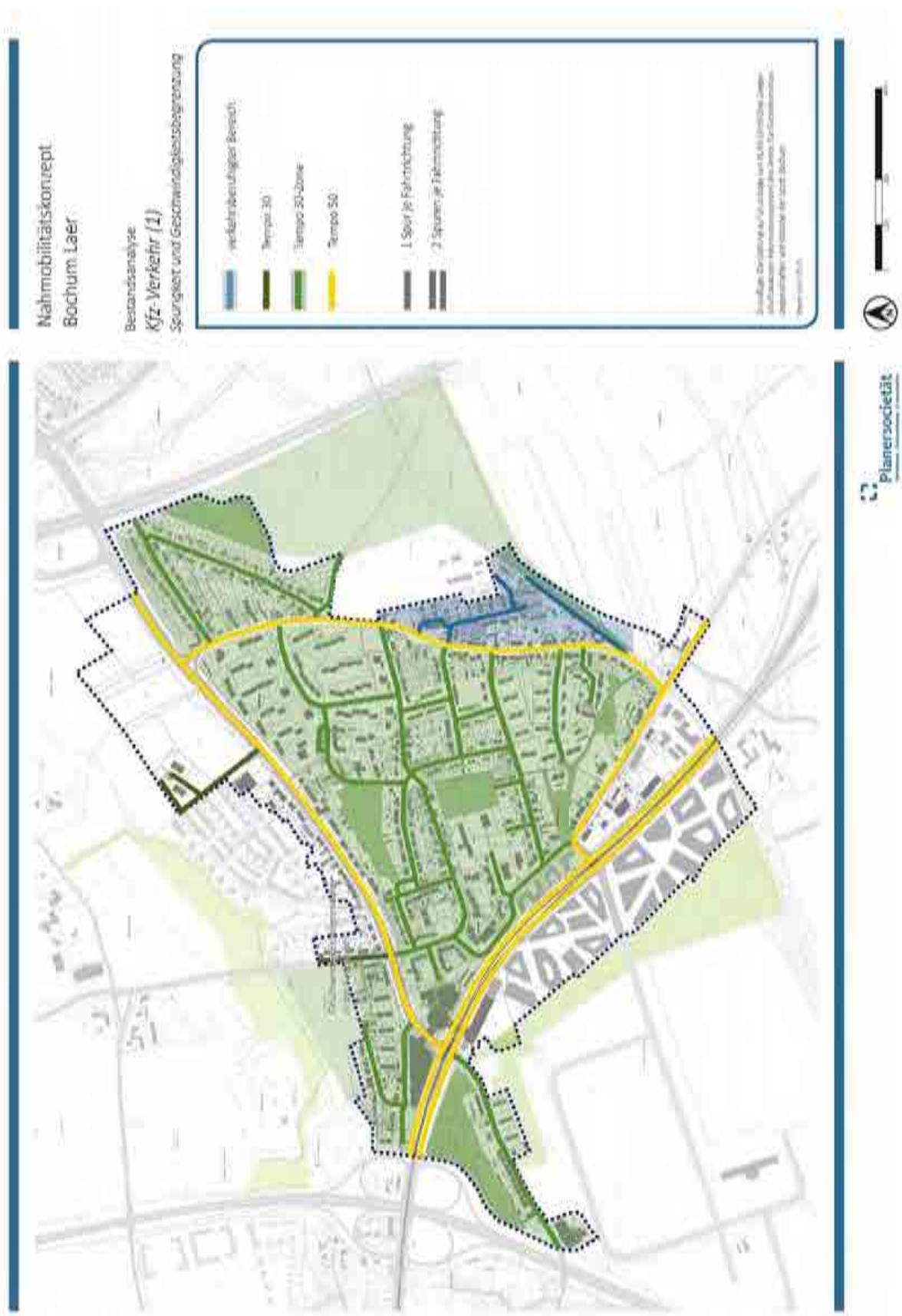
Karte 25: Bestandsanalyse | Öffentlicher Personennahverkehr (3) | Fahrgastzahlen und niederfluriger Ausbau



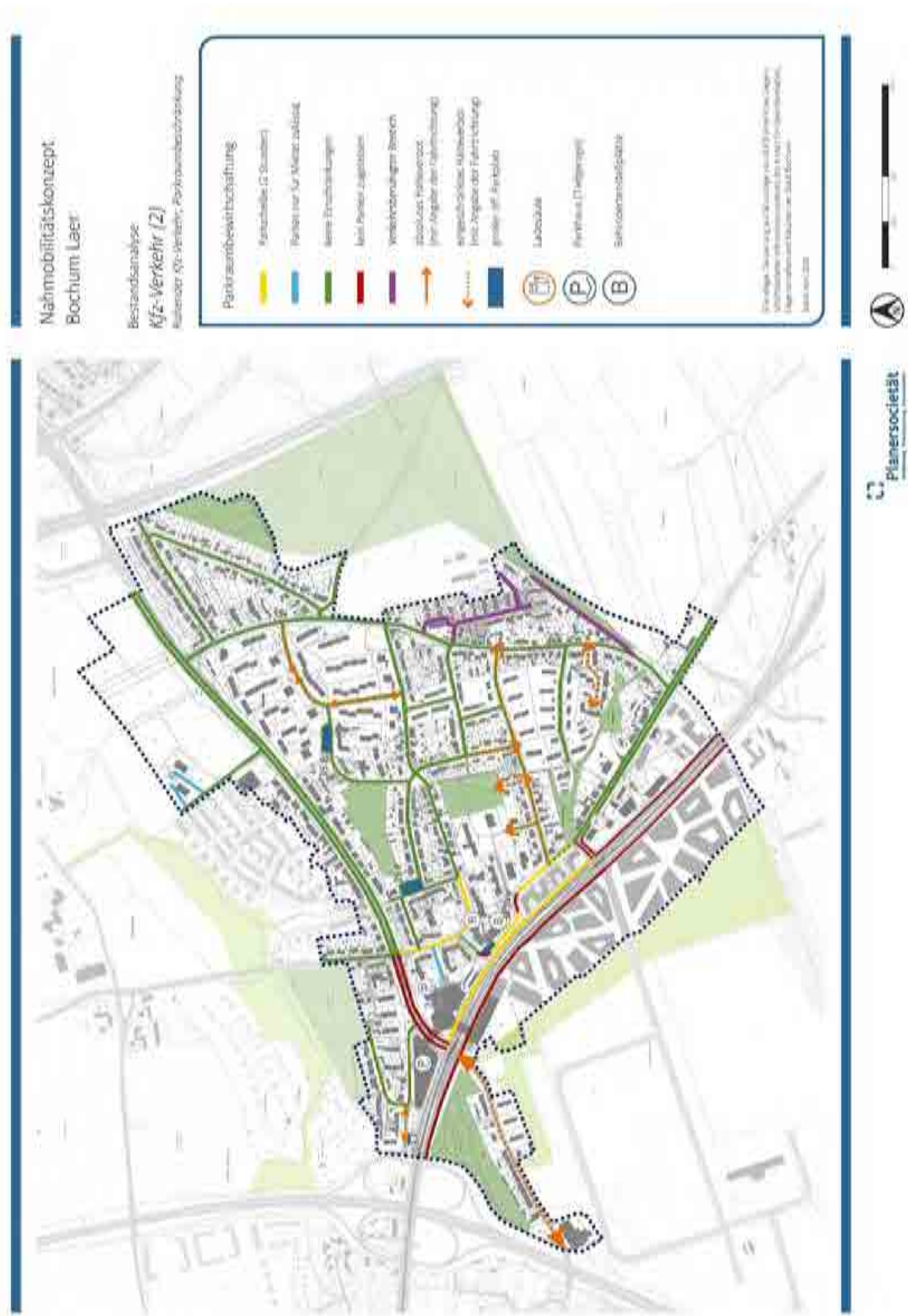
Karte 26: Bestandsanalyse | Öffentlicher Personennahverkehr (4) | Veränderungen im Liniennetz und Angebot im Netz 2020



Karte 27: Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr (1) | Spurigkeit und Geschwindigkeitsbegrenzung



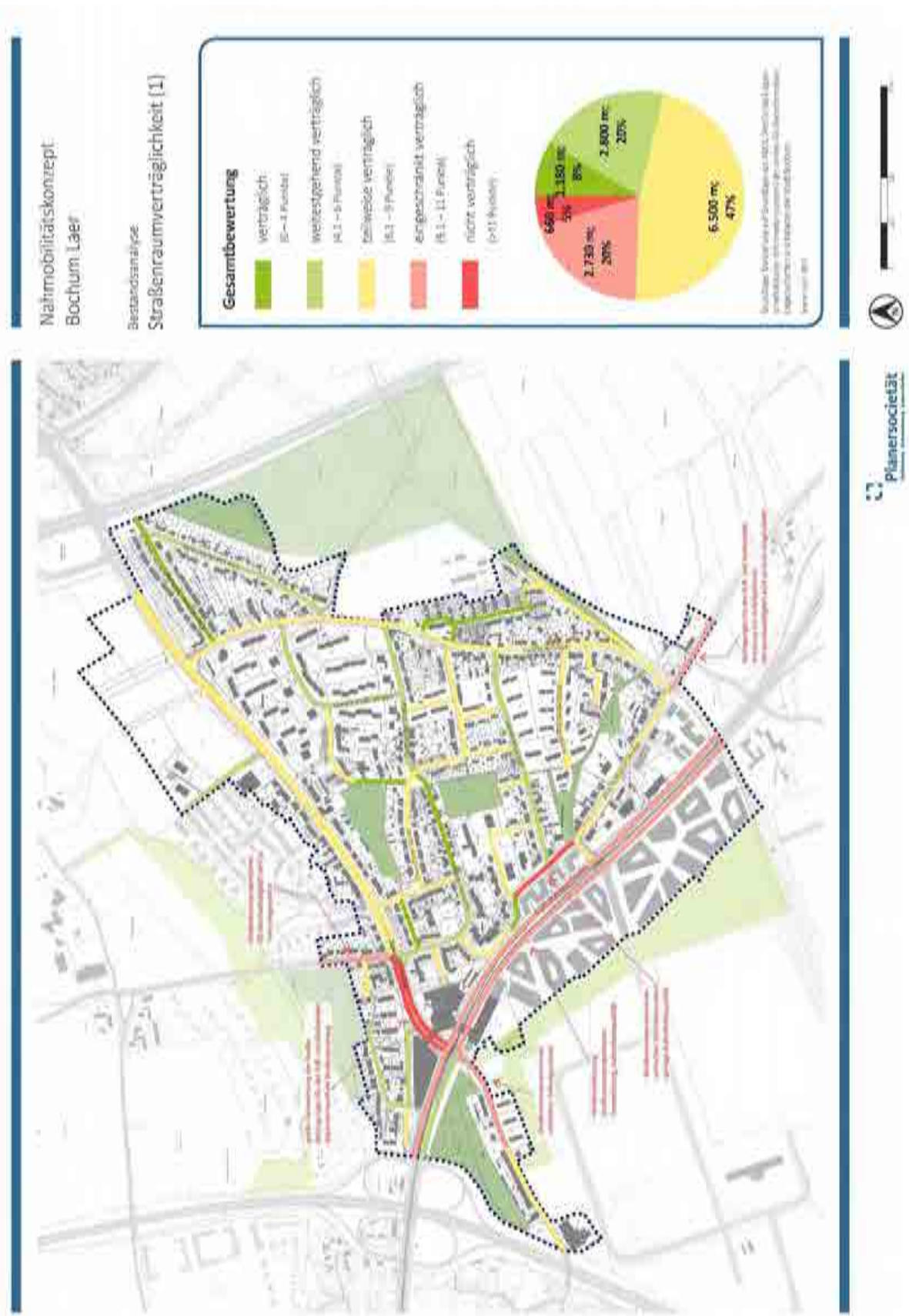
Karte 28: Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr (2) | Ruhender Kfz-Verkehr, Parkraumbeschränkungen



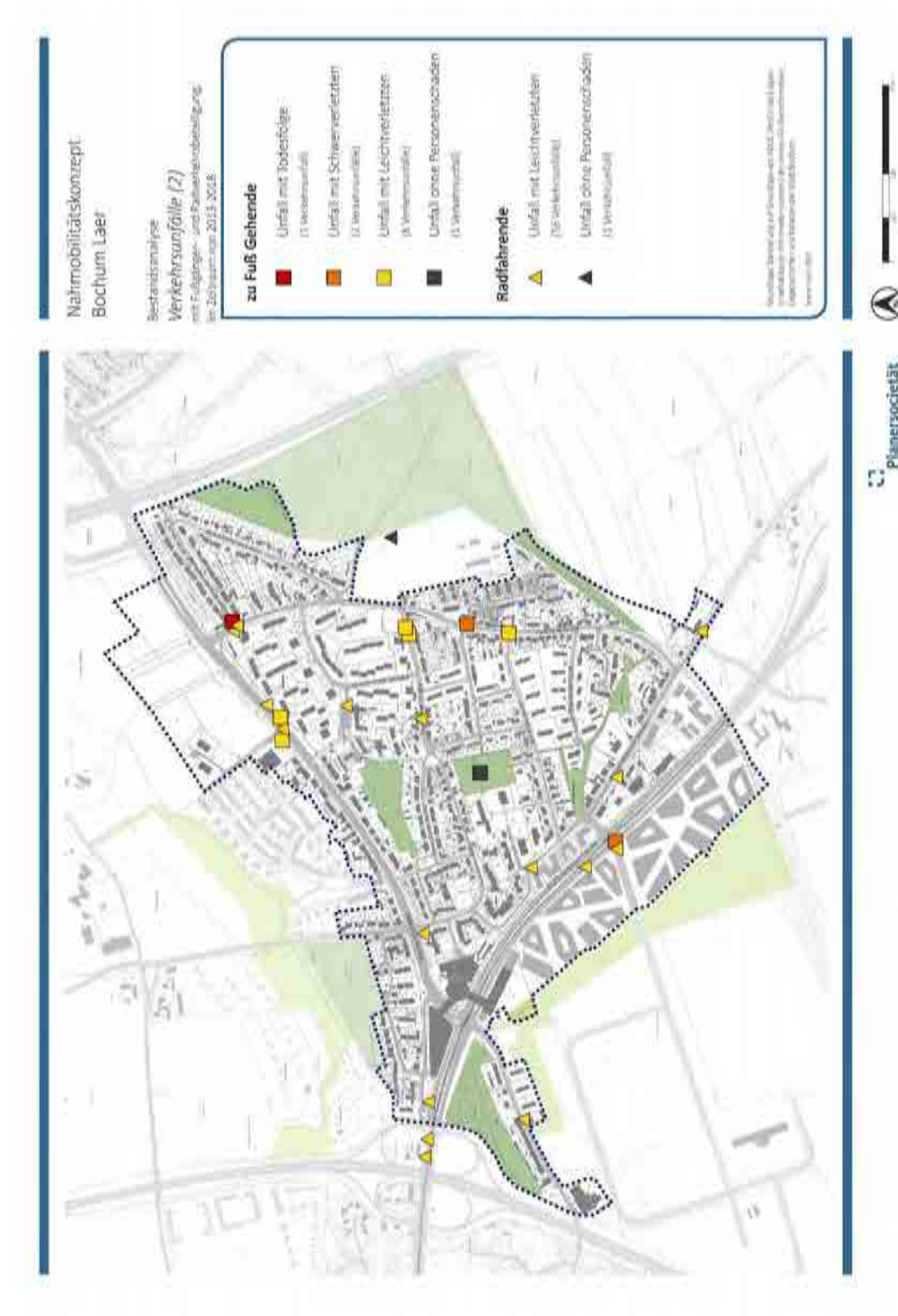
Karte 29: Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr (3) | Ruhender Kfz-Verkehr, Parkraumauslastungen



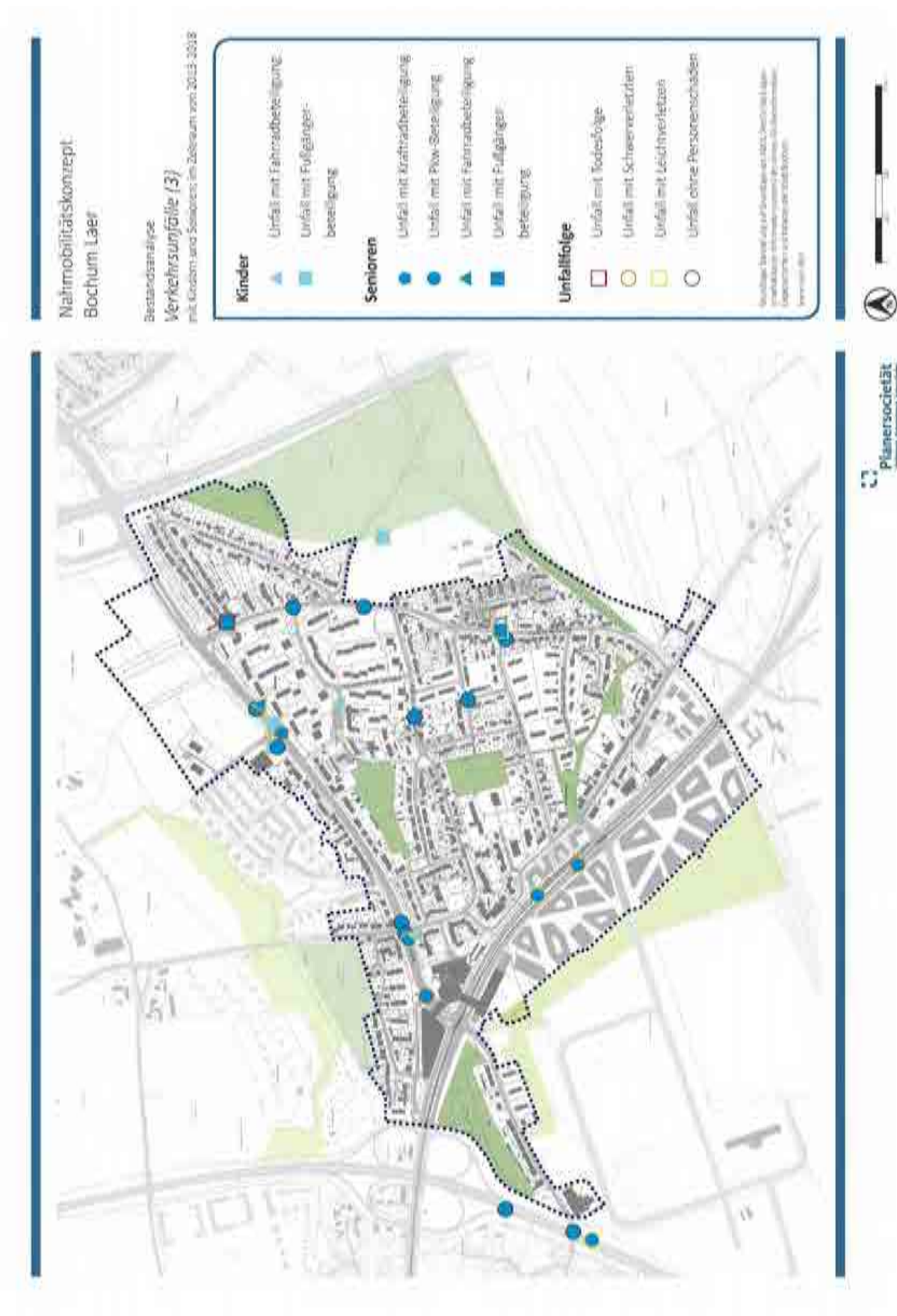
Karte 30: Bestandsanalyse / Straßenraumverträglichkeit (1)



Karte 32: Bestandsanalyse | Verkehrsunfälle (2) | mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung, im Zeitraum von 2013 bis 2018



Karte 33: Bestandsanalyse | Verkehrsunfälle (3) | mit Kindern und Senioren, im Zeitraum von 2013 bis 2018



4 Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept fußt auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der durchgeführten Beteiligungsformate (Nahmobilitätsbeirat, Bürgerwerkstätten sowie Jugendbeteiligung).

Die Maßnahmen stellen Empfehlungen dar, die im Rahmen der politischen Beschlussfassung weiter auszuformulieren sind. Änderungen im weiteren Prozessverlauf sind deshalb möglich und empfohlen.

Neben einer Anwendung der Maßnahmenpakete auf Bochum-Laer, sollen die Maßnahmenpakete auch insbesondere bei der Förderung der Nahmobilität in weiteren Stadtteilen herangezogen werden können. Aus diesem Grunde enthalten die Maßnahmenpakete allgemeine Formulierungen.

Die Maßnahmen, die speziell für Bochum-Laer entwickelt wurden, sind in einer Maßnahmentabelle im Anhang (siehe Kapitel 7.2) dargestellt. Besondere kurzfristige Maßnahmen werden abschließend aufgeführt (siehe Kapitel 4.1.5)

Maßnahmen wurden zu folgenden Handlungsschwerpunkten entwickelt:

- Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (siehe Kapitel 4.1.1)
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (siehe Kapitel 4.1.2)
- Maßnahmen Kfz-Verkehr, Ruhender Verkehr und ÖPNV (siehe Kapitel 4.1.3)
- Weitere Maßnahmen (siehe Kapitel 4.1.4)

Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität wurden im Rahmen des Freiraumkonzeptes für Bochum-Laer bereits umfassend erarbeitet und im Rahmen des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

4.1 Maßnahmenpakete

Die vielen Einzelmaßnahmen für Bochum-Laer wurden in insgesamt 24 Maßnahmenpaketen zusammengefasst. Jedes Maßnahmenpaket wird nachfolgend in einem kurzen Steckbrief dargestellt.

Dieser enthält Angaben zu der jeweiligen Zielgruppe sowie zur Zielsetzung. Zusätzlich sind eine Maßnahmenbeschreibung und beispielhafte Abschnitte in Bochum-Laer, in denen das Maßnahmenpaket umgesetzt werden soll, enthalten.

Der Aufbau der Maßnahmenpakete

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

Die Kosten wurden in unterschiedliche Klassen eingeteilt (unabhängig von der Baulastträgerschaft):

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

Zeitaufwand:

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

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

Priorisierung:

Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme im Netzzusammenhang (gesamstädtische Bedeutung für den Fuß- und/oder Radverkehr) sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand). Des Weiteren sind die Auswirkungen der Maßnahmen für Schüler und Senioren bei der Priorisierung berücksichtigt worden. Besondere Gewichtung bekommen dabei Maßnahmen auf den Wegen zur Grundschule (Schüler als zentrales Element).

Kategorie	Priorisierung
	Niedrig
	Mittel
	Hoch

4.1.1 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Zur Förderung des Fußverkehrs in Bochum-Laer wurden insgesamt 4 Maßnahmenpakete entwickelt. Diese umfassen die infrastrukturellen Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit, der Schulwegsicherung und ganz allgemein des zu Fuß Gehens.

Weitere Maßnahmen (beispielsweise aus dem Bereich der Kommunikation) sind in Kapitel 4.1.4 enthalten.

Tabelle 14: Übersicht Maßnahmenpakete Fußverkehr

Verbreiterung der nutzbaren Fußverkehrsbereiche

F1 Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen

F2 Umgestaltung des Straßenquerschnitts

F3 Bauliche Verbreiterung der Gehwege

F4 Entfernung / Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens

Schaffung / Verbesserung bestehender Grünwege / Fußwege

F5 Ausbau / Befestigung von Trampelpfaden & Fußwegen

F6 Zugänge zum Schulgelände aufwerten

Förderung von Barrierefreiheit

F7 Anpassung von barrierefreien LSA

F8 Ausbau von barrierefreien Querungshilfen

F9 Abbau von Hindernissen auf Gehwegen

F10 Absenken von Bordsteinen

F11 Barrierefreier Umbau von Haltestellen

Weitere Maßnahmen

F12 Neubau Sitzmöglichkeiten

F13 Beseitigung / Umbau von Angsträumen

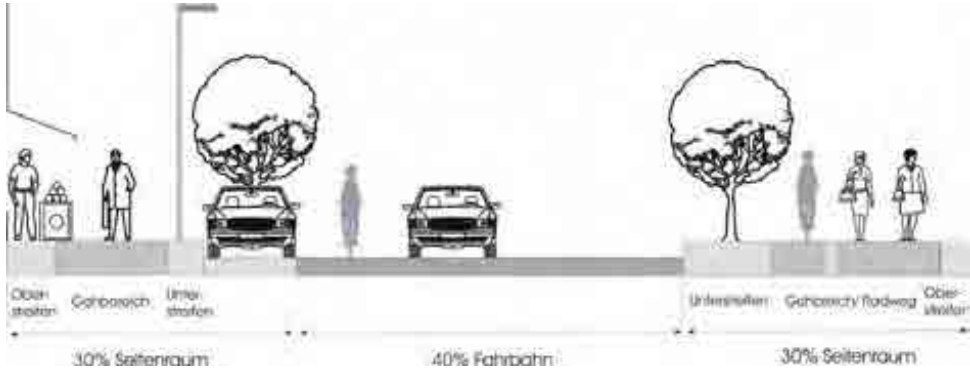
F14 Einrichtung von Elternhaltestellen

F15 Neubau Sitzmöglichkeiten an Haltestellen

Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen			F1
<i>Zielsetzung</i>	Gestaltung von Straßenräumen mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für Kinder		
<i>Zielgruppe</i>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder, Seniorinnen und Senioren		
<i>Beschreibung</i>	Eine Besonderheit im Stadtteil Laer stellt die zentral gelegene Grundschule mit ihren zahlreichen Zuwegungen dar (s. Maßnahme F6). Aufgrund der Lage abseits von Hauptverkehrsstraßen kann die Schule von Kindern aus dem Stadtteil gut zu Fuß erreicht werden. Um die Straßen rund um das Schulgelände für die Kinder sowie auch für die Anwohnerinnen und Anwohner sicherer und attraktiver zu machen, sollen hier verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Zu Fuß Gehende dürfen die Straße dann in ihrer gesamten Breite nutzen und Kinderspiele sind überall erlaubt, während der Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten muss. Neben der Beschilderung sind Einbauten zur Verkehrsberuhigung (Blumenkübel, Pflanzbereiche) vorzusehen. Das Parken ist anschließend nur noch in gekennzeichneten Bereichen erlaubt und kann z. B. alternierend angelegt werden, um den Kfz-Verkehr auszubremesen.		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum, Anwohnerinnen und Anwohner	<i>Zeitaufwand</i>	mittel bis hoch
<i>Weiterer Nutzen</i>	Stadt Bochum		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Umgestaltung des Straßenquerschnitts

F2

<i>Zielsetzung</i>	Gestaltung von attraktiven Straßenräumen für den Fuß- und Radverkehr mit einer hohen Aufenthaltsqualität		
<i>Zielgruppe</i>	Fuß- und Radverkehr		
<i>Beschreibung</i>	Zur Förderung der Nahmobilität sollte dem Fuß- und Radverkehr im Straßenquerschnitt mehr Raum gegeben werden. Dazu wird an einigen Straßen ein Umbau des Querschnitts zugunsten des Fuß- und Radverkehrs empfohlen. Gemäß den Empfehlungen in der RAST 06 sind Straßenraumproportionen von 30%:40%:30% (vgl. Abbildung 51) anzustreben. Abbildung 51: Empfohlene Straßenraumproportionen in der RAST 06  Quelle: Planersocietät Besonderer Handlungsbedarf besteht auf der Alten Wittener Straße im Abschnitt Fronleichnam-Kirche bis McDonalds, Am Kreuzacker und entlang der Wittener Straße. Am Kreuzacker ist das Ziel der Umgestaltung damit verbunden, eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit zu erreichen. Dafür sollten Baumscheiben und alternierende Parkbuchten angelegt werden. Für die Alte Wittener Straße wird eine Gestaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vorgeschlagen. Dafür sollte der Nahmobilität viel Raum zur Verfügung gestellt und auf eine barrierefreie Gestaltung mit Leitelementen, Nullabsenkungen und auch Sitzgelegenheiten geachtet werden. Gleichzeitig wird hier die Einrichtung einer Elternhaltestelle (s. Maßnahme I2) empfohlen.		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum	<i>Zeitaufwand</i>	hoch
<i>Weiterer Nutzen</i>			
<i>Kosten</i>	■ ■ ■ ■ ■	<i>Priorisierung</i>	■ ■ ■

Bauliche Verbreiterung der Gehwege			F3
Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege, damit diese von allen Personen genutzt werden können.		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder		
Beschreibung	Die bauliche Verbreiterung von Gehwegen stellt aufgrund der geringen Straßenquerschnitte sowie der gewachsenen Strukturen oft eine umfassendere Aufgabe dar. Eine bauliche Verbreiterung ohne Einschränkungen (beispielsweise für den ruhenden Kfz-Verkehr) ist häufig aufgrund der bestehenden Situationen nicht möglich. Priorität für die Verbreiterung sollten zunächst die Abschnitte haben, auf denen der Weg derzeit schmaler als 1,50 m ist. Dort besteht Handlungsbedarf, um eine Nutzung der Gehwege für den Fußverkehr zu ermöglichen. Das betrifft in Laer die Rittershausstraße, Teile der Suntumer Straße, die Gorch-Fock-Straße (Zufahrt zum Parkplatz), die Dreizehnlindenstraße und den Sudbeckenpfad. In allen anderen Straßen sollte – sofern notwendig – bei Neu- oder Umbaumaßnahmen auf eine entsprechende Anpassung der Gehwegbreite geachtet werden.		
Akteure	Stadt Bochum	Zeitaufwand	hoch
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Entfernung / Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens			F4
Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder		
Beschreibung	Der ruhende Kfz-Verkehr führt häufig dazu, dass sich Engstellen auf Gehwegen bilden oder ganze Gehwegabschnitte für eine Nutzung (beispielsweise mit einem Kinderwagen oder Rollator) für Zu Fuß Gehende ungeeignet sind. Durch eine partielle Neuorganisation des Parkraums können ausreichende Mindestbreiten für den Fußverkehr ermöglicht werden. Mit der Neuorganisation des Kfz-Parkens kann also Raum, der bisher von Kfz genutzt wird, den Zu Fuß Gehenden zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Dabei ist aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten mit einer Reduktion der Anzahl der Stellplätze zu rechnen. Die Aufhebung des Gehwegparkens ist einfach und schnell möglich, da im Prinzip keine bis wenige bauliche Maßnahmen notwendig sind. Durch den Interessenskonflikt stellt das Thema sich politisch oft schwieriger dar, daher muss bei der Reduzierung von Parkplätzen immer besonders Wert auf die Kommunikation mit den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie eine behutsame Vorgehensweise gelegt werden. Bei der Aufhebung von Parkplätzen ist die regelmäßige Kontrolle, besonders am Beginn notwendig. Je nach Situation kann das Aufstellen von Pollern sinnvoll bzw. notwendig sein – insbesondere in Knotenpunkten.		
Akteure	Stadt Bochum	Zeitaufwand	gering
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Ausbau / Befestigung von Trampelpfaden & Fußwegen			F5
<i>Zielsetzung</i>	Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes für Zu Fuß Gehende und die Herstellung kurzer Wegeverbindungen – v. a. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
<i>Zielgruppe</i>	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder		
<i>Beschreibung</i>	Im Stadtteil Laer gibt es zahlreiche straßenunabhängige Fußwegeverbindungen in unterschiedlicher Qualität und Nutzbarkeit. Häufig handelt es sich dabei um unbefestigte Verbindungswege, die zwar begehbar aber nicht barrierefrei sind. Unbefestigte Wege haben zudem Nachteile bei schlechten Witterungsverhältnissen. Zu Fuß Gehende reagieren sensibel auf mögliche Umwege und nutzen meist die kürzeste Verbindungsmöglichkeit. Daher ist auch der Ausbau von kurzen Abschnitten solcher Fußwegeverbindungen von großer Bedeutung für die Fußverkehrsqualität des Stadtteils. Neben einer (naturnahen) Befestigung der Oberfläche und einer ausreichenden Beleuchtung gehört dazu auch die regelmäßige Pflege der Wege z. B. durch Grünschnitt. Hohe Priorität für einen Ausbau hat der Weg zwischen dem Parkplatz an der Gorch-Fock-Straße und dem Werner Hellweg.		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum	<i>Zeitaufwand</i>	gering
<i>Weiterer Nutzen</i>			
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Zugänge zum Schulgelände aufwerten			F6
Zielsetzung	Sicherung der Erreichbarkeit des Schulgeländes aus allen Richtungen		
Zielgruppe	Kinder und Beschäftigte der Grundschule		
Beschreibung	Das zentral gelegene Schulgelände ist über Fußwege von allen Richtungen aus dem Stadtteil erreichbar. Die Qualität der Wege, die auf das Gelände führen, variiert jedoch sehr stark in Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung und Komfort. Fast alle Wege sind unbefestigt und führen bei schlechter Witterung zur Verschmutzung der Kleidung. Einige Wege führen nur bis auf das Gelände und werden dort nicht fortgesetzt. Keiner der Wege, bis auf die für den Kfz-Verkehr geeigneten Zufahrten, ist beleuchtet. Die Erreichbarkeit stellt eine hohe Qualität für die Sicherheit der Kinder dar. Sie müssen keine Umwege entlang der Straßen zur Schule gehen, sondern erreichen möglichst direkt das Schulgelände. Daher wird eine Sicherung dieser Zuwege und ein entsprechender Ausbau empfohlen. Neben einer (naturnahen) Befestigung der Oberfläche und einer ausreichenden Beleuchtung gehört dazu auch die regelmäßige Pflege der Wege z. B. durch Grünschnitt. Ist der Grünschnitt entlang der Wege Aufgabe der Anlieger, dann kann von Seiten der Stadt eine entsprechende Sensibilisierung für die Bedeutung der Wegebeziehung erfolgen. Zudem sollte eine Weiterführung der Wege, z. B. durch einzelne Platten, über das Gelände bis zu den Eingängen der Gebäude angedacht werden.		
Akteure	Stadt Bochum, Schule/Schulleitung, Anliegerinnen und Anlieger	Zeitaufwand	mittel
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Anpassung zur barrierefreien LSA		F7	
Zielsetzung	Steigerung der Akzeptanz und Verbesserung der Nutzbarkeit von Lichtsignalanlagen		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
Beschreibung	Lichtsignalanlagen, an denen zu Fuß Gehende mehr als 40 Sekunden warten müssen, führen dazu, dass sie – wenn möglich – bei Rot queren (vgl. FGSV (2002)). Insbesondere in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen ist ein kurzer Phasenumlauf zu empfehlen. Außerdem sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass die Furt während einer Phase gequert werden kann, da das Warten auf Mittelinseln als unangenehm und abschreckend empfunden wird. Häufig entsprechen die Mittelinseln nicht den Mindestmaßen. Außerdem sollte an jeder signalisierten Kreuzung das Queren aus allen Seiten möglich sein. Folgende Maßnahmen führen zu einer fußverkehrsfreundlichen Anpassung von Lichtsignalanlagen. ▪ <i>Systematische Absenkung von Borden (auf 3 cm) in Knotenpunkten sowie in Querungsbereichen</i> ▪ <i>Prüfung der Anpassung der Umlaufzeiten auf fußverkehrsfreundliche Zeiten (insb. Verlängerung der Grünphasen und Reduzierung der Wartezeiten)</i> ▪ <i>Anpassen der angenommenen Räumgeschwindigkeit der Zu Fuß Gehenden</i> ▪ <i>Installation eines Blindenleitsystems sowie eines Auffindetons (auch nachts wahrnehmbar)</i> Alle LSA im Untersuchungsgebiet sollten auf ihre Barrierefreiheit überprüft und entsprechend angepasst werden.		
Akteure	Stadt Bochum	Zeitaufwand	hoch
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Neubau / Ausbau von barrierefreien Querungshilfen				F8
Zielsetzung	Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes für Zu Fuß Gehende – v. a. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen			
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen			
Beschreibung	Neben der reinen Breite von Gehwegen ist auch der barrierefreie Ausbau der Wege und Querungsstellen Hauptkriterium für die Nutzbarkeit des Netzes. Ein regelmäßiges Angebot von Querungsmöglichkeiten bzw. Querungshilfen ist wichtig, um für Zu Fuß Gehende ein durchlässiges Netz zu schaffen – insbesondere für solche mit Mobilitätseinschränkungen. Diese müssen nicht immer durch LSA gesichert sein. Auch Maßnahmen, wie Mittelinseln oder Gehwegnasen, verbessern die Querungssituation bereits durch Verkürzung der Querungsdistanz. Abgesenkte Bordsteine sind die Basis für das Queren von Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Querungshilfen sind in Laer an den strategisch wichtigen Punkten am Werner Hellweg, der Alten Wittener Straße und der Laerfeldstraße bereits vorhanden. Um ihre Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten, wird ein Umbau der bestehenden Mittelinseln zu barrierefreien Querungsmöglichkeiten empfohlen.			
Akteure	Stadt Bochum	Zeitaufwand	mittel	
Weiterer Nutzen				
Kosten		Priorisierung		

Abbau von Hindernissen auf Gehwegen			F9
Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder		
Beschreibung	Eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung wäre in den meisten Fällen wünschenswert, ist aber nicht überall sofort oder oftmals aufgrund von Zielkonflikte nur schwer umsetzbar. Gehwege sind deswegen möglichst frei von Hindernissen zu halten. Hindernisse stellen insbesondere für blinde Personen Probleme dar, doch auch Zu Fuß Gehende sind bei einer Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite betroffen. Als Hindernisse können beispielsweise auftreten: ▪ Stadtmobiliar und Werbeaufsteller ▪ Verkehrsschilder, Strom- bzw. Postaufbewahrungskästen ▪ Mülleimer ▪ Bepflanzung (insb. Bäume) ▪ Poller und Umlaufsperrern ▪ ruhender Rad- und Kfz-Verkehr. Deswegen sollen Hindernisse nach Möglichkeit zurückgebaut, versetzt bzw. bei Neubau an den Rändern angeordnet werden. Im Falle großer Bäume, wie sie entlang der Dannenbaumstraße stehen, ist ein Rückbau bzw. Versatz nicht empfehlenswert. Daher wird hier vorgeschlagen, den Gehweg in Richtung Fahrbahn zu verbreitern, so dass der Fußverkehr um die Bäume herum geführt werden kann. Das Parken entfällt in diesen Abschnitten.		
Akteure	Stadt Bochum, Einzelhandel,	Zeitaufwand	mittel
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

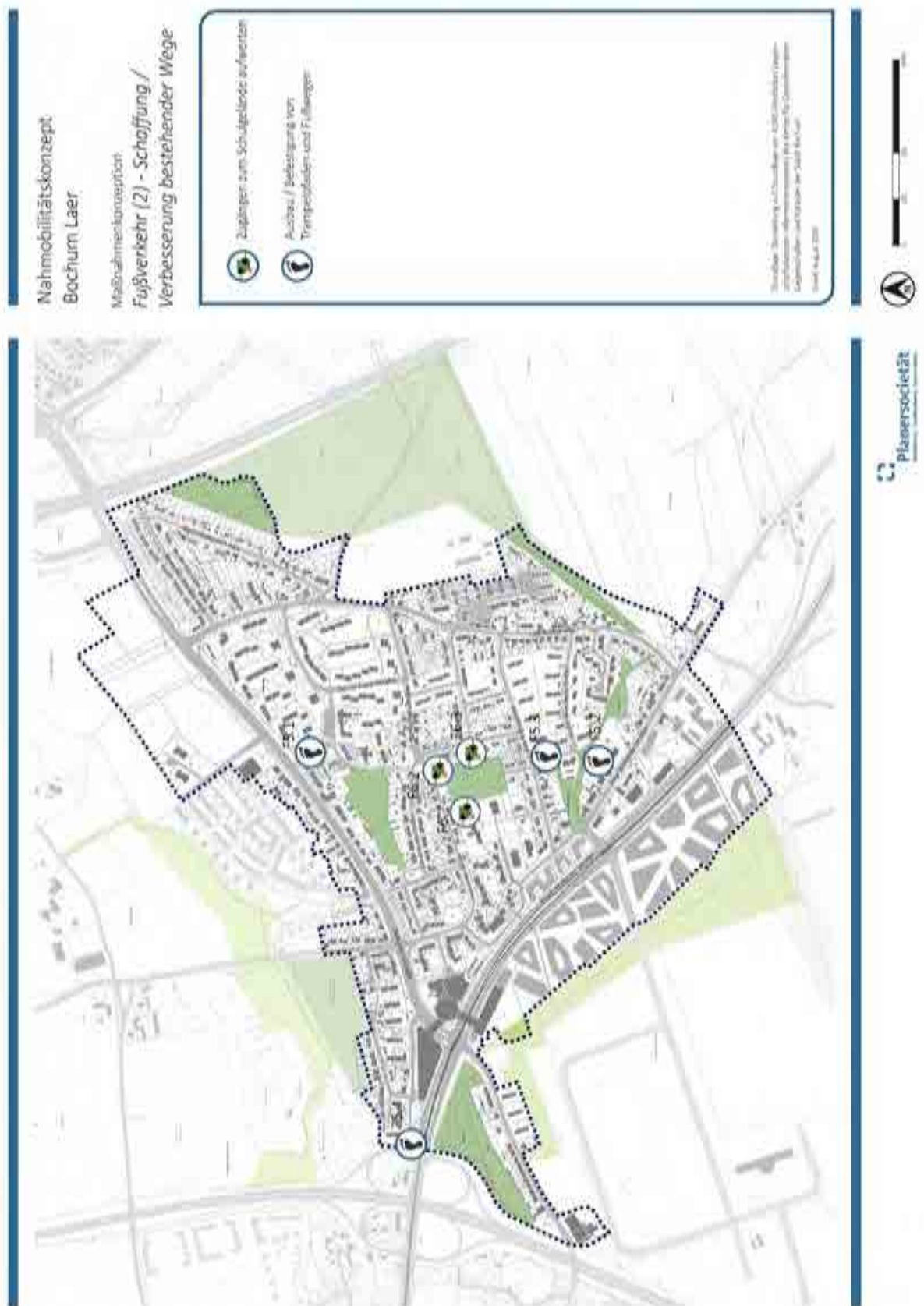
Absenken von Bordsteinen			F10
<i>Zielsetzung</i>	Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Knoten und Einmündungen		
<i>Zielgruppe</i>	Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Eltern mit Kinderwagen		
<i>Beschreibung</i>	Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass vor allem entlang der wichtigen Fußverkehrsachsen an den Einmündungen und Kreuzungen hohe Kanten (≥ 3 cm) vorherrschen, die die Fortbewegung insbesondere von Gehbehinderten erschweren. Hier könnte ein sukzessiver Umbau in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen (z.B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut); im Idealfall werden diese Umbauten aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z.B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen gekoppelt (z. B. Am Kreuzacker, Alte Wittener Straße). Dies bietet sich insofern an, dass sich in den ermittelten Bereichen mehrere Problemstellungen überlagern.		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum	<i>Zeitaufwand</i>	gering
<i>Weiterer Nutzen</i>			
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Neubau Sitzmöglichkeiten		F11	
Zielsetzung	Möglichkeiten für Pausen, zum Aufenthalt und Verweilen im öffentlichen Raum schaffen		
Zielgruppe	Alle Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und Seniorinnen und Senioren		
Beschreibung	Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Ein langes Verweilen findet in Laer bisher vorrangig am Lahariplatz statt. Davon abgesehen ist die Anzahl öffentlicher Verweilmöglichkeiten sehr gering oder veraltet bzw. nicht gut gepflegt. In Laer sollte die Aufstellung von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum daher einen höheren Stellenwert bekommen. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass moderne Sitzgelegenheiten (z. T. auch Anlehngelegenheiten) in ihrer Gestaltung vielfältig sein können oder in und mit vorhandenen Elementen im öffentlichen Raum integriert werden können. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung aus dem Freiraumkonzept wird zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität der Neubau von (weiteren) Sitzmöglichkeiten angeregt. Im Zusammenhang damit wird insbesondere am Parkplatz (Gorch-Fock-Straße) und in den Parks „Auf dem Kreuz“ und „Park Laer“ der Neubau von Bänken empfohlen. Die bisherigen Sitzgelegenheiten im „Park Laer“ und auf dem Schulgelände sollten in Stand gesetzt oder erneuert werden. Im Zuge der Umgestaltung des Lahariplatzes sollten ausreichend Sitzmöglichkeiten integriert werden. Ein weiterer wichtiger Standort für Sitzgelegenheiten ist der Knoten Suntu-mer Str. / Rittershausstraße, da hier ein Kreuzungspunkt der Fußverkehrsachsen im Stadtteil ist. Zu Fuß Gehende können hier z. B. auf dem Weg zum Lahariplatz, zur Grundschule oder zur Postfiliale an der Gorch-Fock-Straße (Parkplatz) eine Pause machen.		
Akteure	Stadt Bochum, Einzelhandel	Zeitaufwand	gering
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

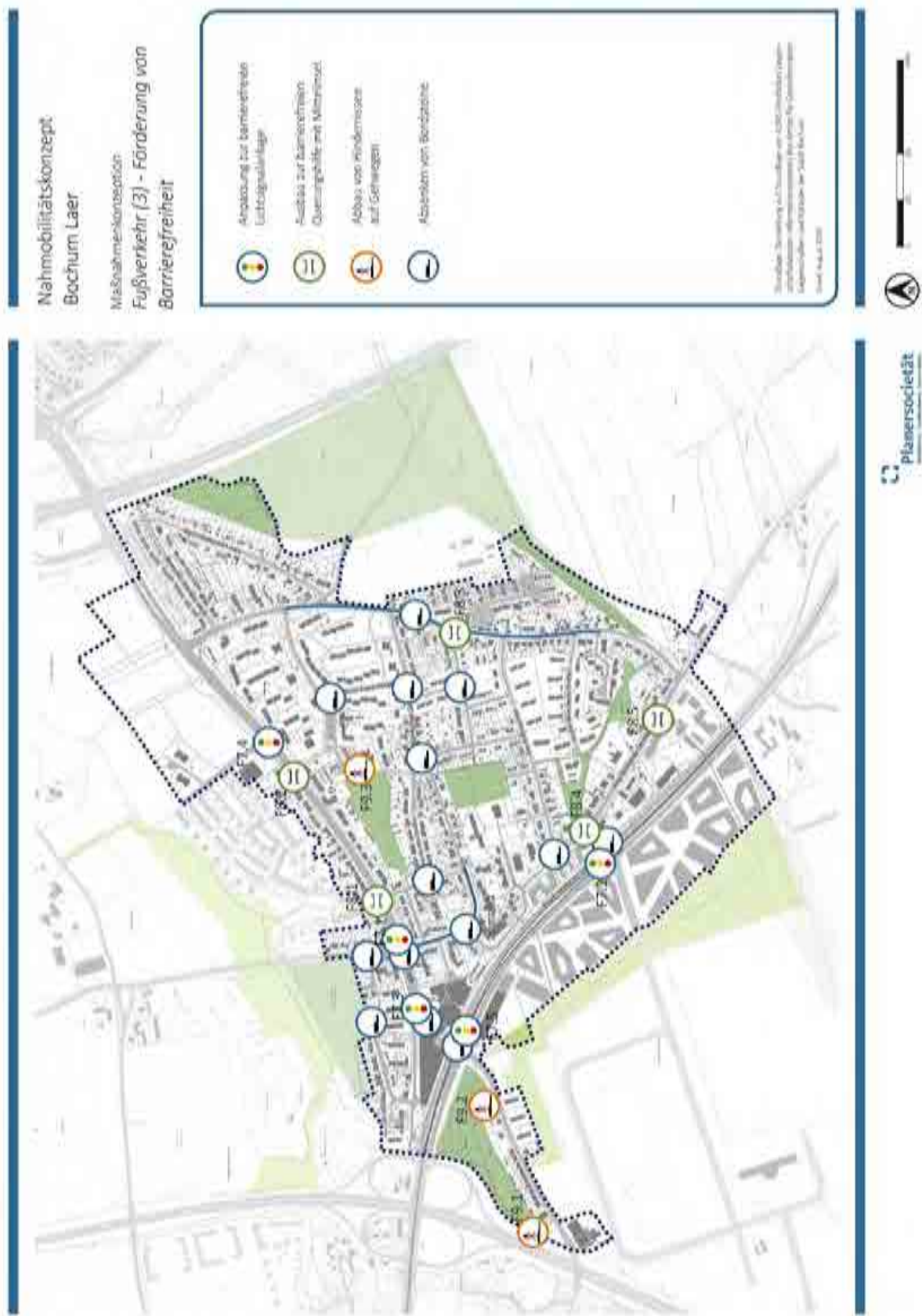
Beseitigung / Umbau von Angsträumen			F12
Zielsetzung	Die bestehenden Wege sollen zu allen Zeiten von allen Gruppen genutzt werden können. Hierfür müssen zentrale Angstsituationen abgebaut werden.		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, Radfahrende, insbesondere Kinder, Frauen und ältere Menschen		
Beschreibung	Ein Gefühl der Sicherheit ist vor allem für Frauen und Mädchen ein wichtiges Kriterium bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Angsträume sind nicht notwendigerweise Tatorte, erzeugen aber ein Gefühl der Unsicherheit und schränken damit die Bewegungsfreiheit von Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ein. Wichtige Punkte zum Abbau von Angsträumen sind die Verbesserung der Orientierung, das Schaffen von Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit, von Beleuchtung und Belichtung, von Belebung und sozialer Kontrolle sowie die Beseitigung von Verschmutzungen. In Stadtteil Laer sollen die öffentlichen, selbstständig geführten Wege durchgängig beleuchtet werden. Insbesondere die Wege, die zur Grundschule führen, sind hier von Bedeutung, da in den Wintermonaten die Dunkelphasen lang sind. Auch sollen Wege, die aufgrund ihrer sozialen Kontrolle zu den definierten Angsträumen zählen, mithilfe von Grünschnitt, besserer Beleuchtung sowie farbliche Gestaltung nutzerfreundlicher gestaltet werden. Dies betrifft insbesondere den Weg zwischen der Gorch-Fock-Siedlung und dem Werner Hellweg. Angsträume in Form von Unterführungen – hier insbesondere die Unterführungen auf den Lahariplatz – sollten ebenfalls umgestaltet werden.		
Akteure	Stadt Bochum	Zeitaufwand	gering bis mittel
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Elternhaltestellen einrichten		F13	
Zielsetzung	Förderung der selbstständigen Mobilität bei Kindern durch mehr Verkehrssicherheit im Schulumfeld		
Zielgruppe	Grundschulkinder und deren Eltern		
Beschreibung	Zur effizienteren Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs rund um die zentral gelegene Grundschule wird die Einrichtung von Elternhaltestellen empfohlen. Diese dienen als zentrale Stationen für das Aus- und Einsteigen des Kindes. Anforderung an diese Haltestellen ist, dass sie das Schulumfeld verkehrlich entlasten und einen sicheren restlichen Schulweg für die Kinder bieten. Dafür sollten sie folgende Merkmale, in Anlehnung an die Empfehlungen des ADAC, aufweisen: (ADAC e.V. (2018)) ▪ Nach Möglichkeit mind. 250 m vom Schulgelände entfernt sein. ▪ Anschluss an einen sicheren und komfortablen Weg zur Schule, der möglichst wenige Straßenquerungen aufweist und in denen der Kfz-Verkehr langsam fahren muss (möglichst Tempo-30 oder verkehrsberuhigter Bereich). ▪ Gut erreichbar für den Kfz-Verkehr, auch von außerhalb des Stadtteils. ▪ Sie sollten eine Möglichkeit zum Halten und anschließendem Weiterfahren bieten, so dass keine Wendemanöver notwendig sind. ▪ Sie sollten eine sichere Aus- und Einstiegsstelle für die Kinder bieten ▪ Es sollte eine sichere Wartemöglichkeit geben, ggf. können Sitzgelegenheiten und eine Überdachung bereitgestellt werden. Darüber hinaus kann ein sogenannter Walking Bus als sichere Verbindung von der „Elternhaltestelle“ zur Schule eingeführt werden.		
Akteure		Zeitaufwand	
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Karte 35: Maßnahmenkonzeption | Fußverkehr (2)



Karte 36: Maßnahmenkonzeption | Fußverkehr (3)



4.1.2 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Zur Förderung des Radverkehrs in Bochum-Laer wurden insgesamt 6 Maßnahmenpakete entwickelt. Diese umfassen die infrastrukturellen Maßnahmen. Die Einbindung in ein Gesamtstädtisches Konzept ist anzustreben.

Weitere Maßnahmen (beispielsweise aus dem Bereich der Kommunikation) sind in Kapitel 4.1.4 enthalten.

Tabelle 15: Übersicht Maßnahmenpakete Radverkehr

R1	Schließen von Netzlücken
R2	Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
R3	Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs
R4	Schaffen von neuen Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr
R5	Rücknahme/ Sicherung von Pollern
R6	Neubau von Fahrradabstellanlagen

Schließen von Netzlücken		R1	
Zielsetzung	Damit ein durchgängig gut befahrbares Netz entstehen kann, müssen die bestehenden Lücken im Netz geschlossen werden.		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden		
Beschreibung	Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Führung des Radverkehrs – auch an Hauptverkehrsstraßen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme sowie der Beteiligungsverfahren konnten in Bochum-Laer mehrere Lücken – also Abschnitte ohne Radinfrastruktur – herausgearbeitet werden. <i>Abbildung 52: Netzlücke im Radverkehr auf dem Werner Hellweg</i>  Beispielhaft ist hier der Werner Hellweg zwischen Suntumer Straße und Wittener Straße zu nennen. Die Radfahrstreifen, die im östlichen Abschnitt vorhanden sind, bestehen nicht. Hier gilt es, eine mögliche sichere Führungsform für den Radverkehr (beispielsweise Radfahrstreifen) zu entwickeln. Der Radverkehr ist auch in den Knotenpunkten dementsprechend zu berücksichtigen. <i>Diese Maßnahme ist in besonderem Maße auch von der Förderung des Radverkehrs entlang der Wittener Straße in Richtung Altenbochum und Innenstadt abhängig – dieser Lückenschluss wird in der Stadtgesellschaft stark diskutiert und nachgefragt. Auch wenn der „Altenbochumer Bogen“ dabei eine Herausforderung darstellt, sollte die Schließung der Netzlücke geprüft werden.</i>		
Akteure	Stadt Bochum; Straßen.NRW	Zeitaufwand	hoch
Weiterer Nutzen	Aufwertung des Straßenraums		
Kosten		Priorisierung	

Befestigung des Geh- und Radwegs zwischen Gorch-Fock-Straße und Werner Hellweg		R1.3
<i>Zielgruppe</i>	Radfahrende und Zu Fuß Gehende	
<i>Zielsetzung</i>	Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen Gorch-Fock-Straße und Werner Hellweg (inkl. Neubau Mittelinsel)	

Der bestehende Geh- und Radweg zwischen der Gorch-Fock-Straße und dem Werner Hellweg ist in einem schlechten Zustand. Gleichzeitig gilt er als Angstraum. Radfahrende und Zu Fuß Gehende nutzen heute meist das angrenzende Wohngelände. Hier entstehen vermehrt Konflikte im Bereich der Hauseingänge.

Deswegen soll der vorhandene Weg asphaltiert und beleuchtet werden. Ein regelmäßiger Grünschnitt sollte stattfinden. Diese Maßnahmen sollte gemeinsam mit der Umgestaltung des Gorch-Fock-Platzes in den nächsten Jahren erfolgen.

Abbildung 53: Bestandsweg



<i>Akteure</i>	Stadt Bochum		
<i>Kosten</i>		<i>Zeitaufwand</i>	
<i>Aufwand</i>		<i>Priorität</i>	

Förderung des Radfahrens auf der Fahrbahn

R2

<i>Zielsetzung</i>	Auch innerhalb von Bochum-Laer soll das Radfahren attraktiver gemacht werden. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sollen reduziert werden, indem das Radfahren auf der Straße in Teilbereichen attraktiviert wird.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden		
<i>Beschreibung</i>	Radverkehr gehört nach StVO auf die Fahrbahn. Häufig kommt es jedoch – auch in Wohnstraßen – zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, weil Radfahrende häufig die Gehwege nutzen. In Bochum-Laer besteht insbesondere auf der Laerfeldstraße (aktuell Tempo 50) (siehe Maßnahme R2.1 auch nachfolgende Seite) sowie auf dem Kreuzacker (aktuell sehr breiter Querschnitt, Pflastersteine) Potenzial, die Fahrbahn für den Radverkehr attraktiver zu machen. <i>Abbildung 54: Prinzipdarstellung Querschnitt Kreuzacker</i> 		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum	<i>Zeitaufwand</i>	Gering bis hoch
<i>Weiterer Nutzen</i>	Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität		
<i>Kosten</i>	 Kurzfristig geringere Kosten	<i>Priorisierung</i>	

Einrichtung von Tempo 30 auf der gesamten Laerfeldstraße		R2.1
<i>Zielgruppe</i>	Radfahrende und Zu Fuß Gehende (insbesondere auch Schülerverkehr)	
<i>Zielsetzung</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität; Attraktivierung der Fahrbahn für den Radverkehr	

Das Vorbehaltsstraßennetz ist das Verkehrsstraßennetz der Stadt Bochum, über das alle Kfz-Verkehre abgewickelt werden sollen, die über die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzungen hinausgehen. Dies gilt insbesondere auch für den Schwerverkehr. Straßen des Vorbehaltsnetzes weisen in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (bei anbaufreien Abschnitten ggf. auch mehr) und daher keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf. Ausnahmen sind möglich aus Gründen der Verkehrssicherheit, an allgemeinen Gefahrenstellen (Kurven, außerordentlichen Straßenschäden), zum Schutz von Schulwegen und anderen empfindlichen Nutzungen sowie zum Lärmschutz. Bei Veränderungen, insbesondere bei der Herausnahme von Straßen, ist zu berücksichtigen, dass der Netzzusammenhang gewahrt werden muss, um die Funktionsfähigkeit des Vorbehaltsnetzes zu erhalten.



Zuletzt wurde das Vorbehaltsnetz der Stadt Bochum im Jahr 2011 überprüft. Seit 2014 ist das Opel-Werk in Bochum-Laer stillgelegt. Gleichzeitig wird eine Querspange zwischen dem Sheffield Ring (L705) und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten (A43/A44) umgesetzt. Damit verliert die Laerfeldstraße ihre „Transportfunktion“ und behält eine reine „Erschließungsfunktion für die anliegenden Nutzungen“. Gleichzeitig ist die Laerfeldstraße ein wichtiger Teil des Schulwegs zur Grundschule Laer sowie Teil des Radverkehrsnetzes. Durch die vorhandene Steigung entstehen insbesondere durch die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Kfz-Verkehr und dem bergauffahrenden Radverkehr Gefahrensituationen.

Aus gutachterlicher Sicht sollte die Laerfeldstraße entweder aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen oder eine Ausnahme bezüglich der Geschwindigkeitsbegrenzung gemacht und diese auf Tempo 30 herabgesetzt werden. Dies sollte im gesamten Abschnitt zwischen Werner Hellweg und Alte Wittener Straße erfolgen. Gleichzeitig sollte Tempo 30 auch baulich verdeutlicht werden, beispielsweise durch einen langfristigen Umbau des Straßenquerschnitts.

Auf Grundlage des Verkehrsmodells, welches die Stadt Bochum für verkehrliche Prognosen in der gesamten Stadt einsetzt, wurde eine Berechnung unter der Prämisse, dass die Geschwindigkeit auf der Laerfeldstraße auf Tempo 30 reduziert wird, vorgenommen. Die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung würde täglich um etwa 800 bis 1.000 Kfz abnehmen. Dies würde einer Reduktion um etwa 30 % (im Prognosezeitraum 2030) entsprechen. Die Verkehrsströme auf der A44 sowie auf dem Werner Hellweg würden hingegen nur geringfügig zunehmen.

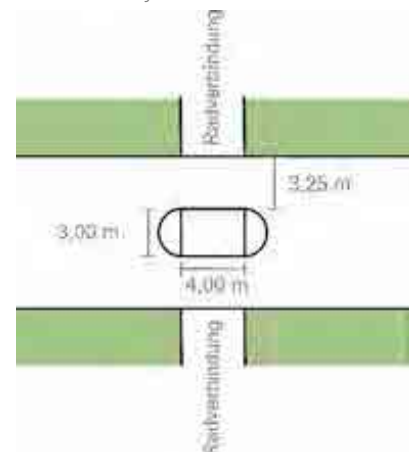
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum		
<i>Kosten</i>		<i>Zeitaufwand</i>	 (ohne den Straßenumbau)
<i>Pers. Aufwand</i>		<i>Priorität</i>	

Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs R3

<i>Zielsetzung</i>	Die Knotenpunkte sollen rad- und fußverkehrsfreundlicher gestaltet werden. Auch die Sicherheit soll durch die Maßnahmen insgesamt erhöht werden.		
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden		
<i>Beschreibung</i>	Knotenpunkte stellen auch in Bochum-Laer ein Risiko für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. Das Führen von Radfahrenden auf der Fahrbahn ist eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen. Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten. Maßnahmen reichen von Markierungsmaßnahmen, der Integration des Radverkehrs in die Signalumläufe an Kreuzungen bis hin zu einem kompletten Umbau der Knotenpunkte. Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sollten möglichst getrennt im Knotenpunkt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden. Die Optimierung von Knotenpunkten ist eine Daueraufgabe.		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum, Polizei, Straßen.NRW	<i>Zeitaufwand</i>	mittel
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung Verkehrssicherheit; Erhöhung Radverkehrsanteil		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Schaffen von neuen Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr			R4
Zielsetzung	Verbesserung Durchlässigkeit des Radwegenetzes, Verkehrssicherheitserhöhung		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden		
Beschreibung	Querungshilfen können aus zweierlei Gründen als notwendig oder empfehlenswert betrachtet werden. Zum einen verbessern sie die Durchlässigkeit des Netzes, da insbesondere Hauptverkehrsstraßen mit einer erhöhten Verkehrsbelastung querbar gemacht werden. Zum anderen sind sie bei der Freigabe linker Radwege notwendig¹⁰. Empfehlenswert sind sie zusätzlich auf Verbindungen, an denen eine Radverbindung eine Hauptverkehrsstraße kreuzt. Darüber hinaus sollten zukünftig dauerhaft die Notwendigkeiten für Querungshilfen und bestehende Querungshilfen auf ausreichende Breiten für den Radverkehr geprüft werden. Nicht an allen Straßen ist es notwendig, eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel oder Lichtsignalanlage zu errichten. Die ERA (FGSV (2010)) gibt die Empfehlung, dass Querungsanlagen in der Regel notwendig sind, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50km/ h die Verkehrsstärke bei mehr als 1.000 Kfz/ h oder bei über 50km/ h bei 500Kfz/ h liegt. Empfehlungen zu Einsatzgrenzen von Mittelinseln gibt es seitens der VwV-StVO sowie der FGSV nicht. Mittelinseln sollen für den Radverkehr mind. eine Tiefe von 3,00 m sowie eine Breite von 4,00 m aufweisen. Dies entspricht den Anforderungen der FGSV (RAST (FGSV (2006)) sowie FGSV (2010)).		
Akteure	Stadt Bochum, Straßenbaulastträger	Zeitaufwand	mittel
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des Fußverkehrs		
Kosten		Priorisierung	

Abbildung 55: Regemaße einer Mittelinsel für den Radverkehr



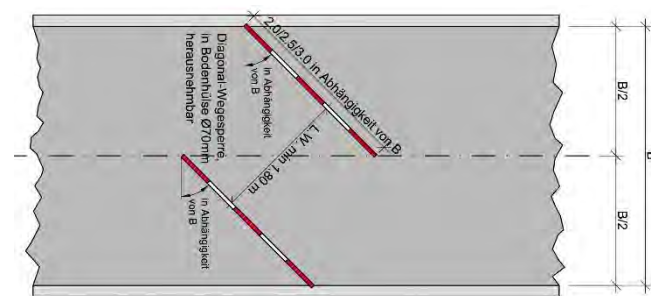
¹⁰ Die VwV-StVO schreibt für die Freigabe linker Radwege vor, dass „am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung [...] eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen [ist]“ (II zu Absatz 4 Satz 3 und 4 VwV-StVO).

Rückbau von Pollern und Umlaufsperrn

R5

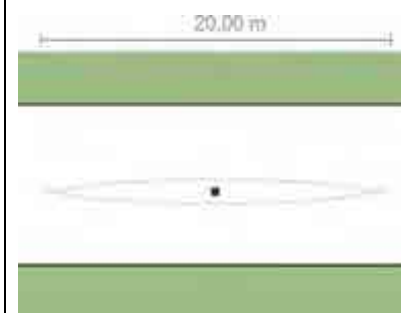
<i>Zielsetzung</i>	Rückbau von Gefahrenstellen (auch für den Fußverkehr)
<i>Zielgruppe</i>	Alle Radfahrenden
<i>Beschreibung</i>	Feste Einbauten auf Radwegen sind besonders gefährlich, wenn sie im Dunkeln nicht zu sehen sind. Doch auch bei Tageslicht können sie zu Gefahrenpunkten für Radfahrende werden. Deswegen sollen insbesondere Poller und Umlaufsperrn zurückgebaut bzw. den aktuell geltenden Standards angepasst werden. Folgende Standards sollten angesetzt werden: ■ Für Umlaufsperrn liegt bei der Stadt Bochum ein einheitlich angestrebter Standard vor, der den der FGSV in seinen Anforderungen übertrifft. (siehe Abbildung 49) ■ Poller sollten mindestens einen Abstand von 2,00 aufweisen und auffällig gefärbt sowie beidseitig retroreflektierend gestaltet werden. (vgl. FGSV (2010)) ■ Wenn die Poller zusätzlich nicht gleichzeitig als Standort für ein Verkehrszeichen (oder ähnlich hoher Einbauten) dienen, sind sie in der Zufahrt in einem 20 m langen Keil aus weißer Radmarkierung einzufassen. (vgl. (FGSV (2010)) Die im Rahmen des Gutachtens identifizierten Poller und Umlaufsperrn sollen zurückgebaut/ angepasst werden.

Abbildung 56: Anforderungen (Mindestbreiten) an Umlaufsperrn



Quelle: Stadt Bochum, Tiefbauamt

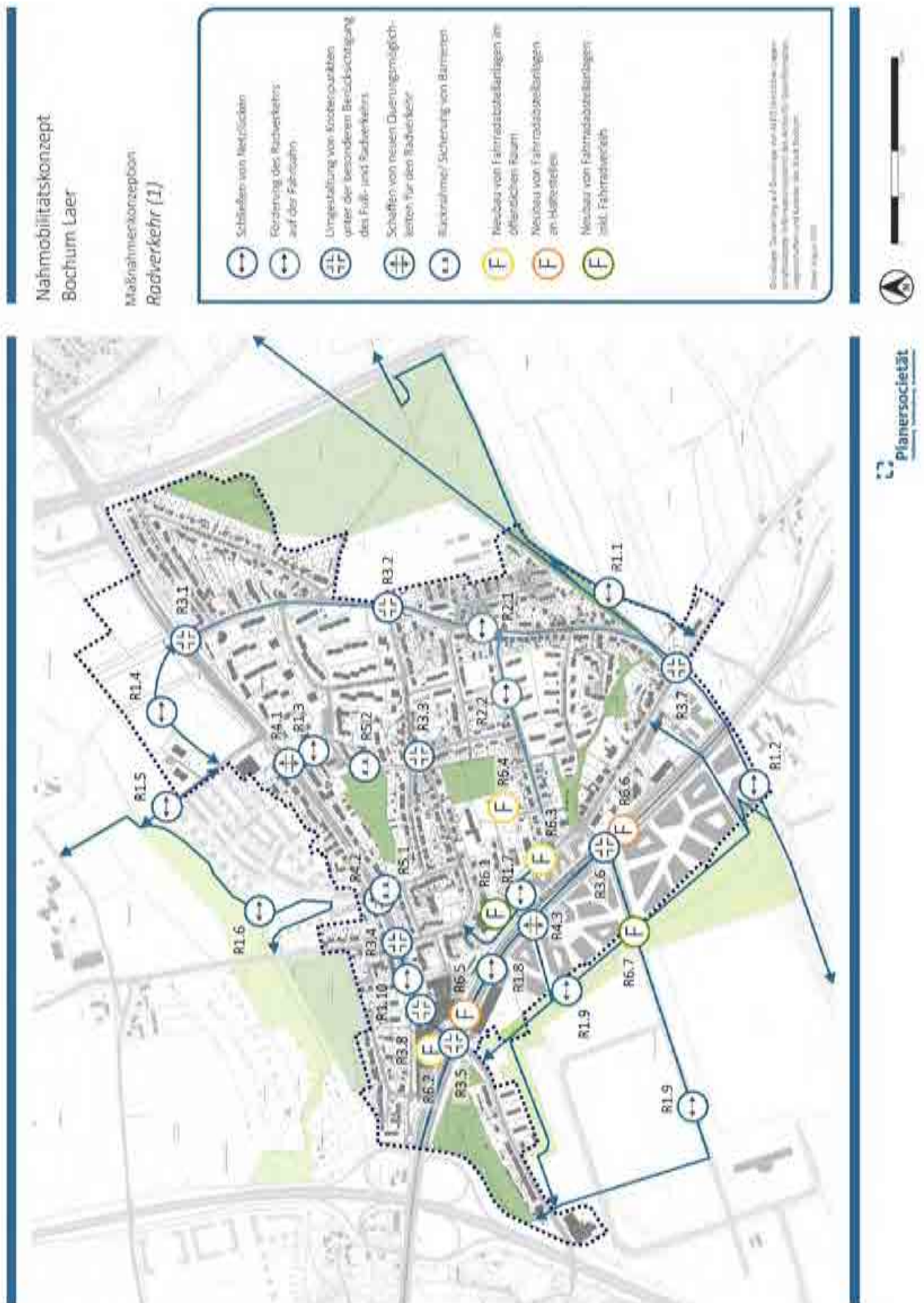
Abbildung 57: Markierung von Pollern



<i>Akteure</i>	Stadt Bochum	<i>Zeitaufwand</i>	gering
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Ausbau der Radabstellanlagen			R6
Zielsetzung	Schaffen von sicheren und attraktiven Radabstellanlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs		
Zielgruppe	Alle Radfahrende, insbesondere Pendler		
Beschreibung	Für den Radverkehr ist es besonders wichtig, Abstellanlagen in direkter Lage zur Quelle und zum Ziel zu haben. Diese müssen eine entsprechende Qualität aufweisen. Im Rahmen der Befahrungen und der Besichtigungen konnten einige Orte identifiziert werden, an denen wild abgestellte Fahrräder vermehrt vorzufinden sind. Insbesondere für die Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad spielen die Abstellanlagen an den Straßenbahnhaltepunkten eine wichtige Rolle. Auch auf dem Lahariplatz konnte Potenzial für weitere Abstellanlagen ermittelt werden. Die Bedeutung des Lahariplatzes kann mit der Installation von Leihrädern noch erhöht werden. Auch auf dem Gelände von MARK51°7 sollten Abstellanlagen sowie Stationen zur Ausleihe von Fahrrädern installiert werden, um insbesondere den Modal-Split der Beschäftigten zugunsten des Fahrrades zu verändern und den erwarteten Parkdruck in Bochum-Laer zu reduzieren. Bei einem langfristigen Umbau und der Öffnung des Lahariplatzes zur Wittener Straße und der dortigen Stadtbahnhaltestelle sollte die Einrichtung einer Mobilstation angestrebt werden.		
Akteure	Stadt Bochum; Grundschule	Zeitaufwand	gering
Weiterer Nutzen	Steigerung der Anzahl intermodaler Wege		
Kosten		Priorisierung	

Karte 38: Maßnahmenkonzeption | Radverkehr (1)



4.1.3 Maßnahmen Kfz-Verkehr, Ruhender Verkehr und ÖPNV

Der Kfz-Verkehr soll möglichst stadtverträglich abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr ist weiter zu stärken.

Tabelle 16: Übersicht Maßnahmen Kfz-Verkehr, Ruhender Verkehr und ÖPNV

K1	Verbesserung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten
P1	Optimierung und Kontrolle des Parkraumangebots
Ö1	Einrichtung einer Mobilitätsstation an der Haltestelle Laer-Mitte
Ö2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
Ö3	Neubau Sitzmöglichkeiten und Überdachung an Haltestellen

Verbesserung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten		K1
<i>Zielsetzung</i>	Optimierung des Verkehrsablaufs an drei ausgewählten Knotenpunkten unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Havkenscheider Höhe als Wohngebiet	
<i>Zielgruppe</i>	Alle Kfz-Fahrer, insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner, zu Fuß Gehende, Radfahrende	
<i>Beschreibung</i>	Unter aktuellen städtebaulichen Gegebenheiten konnten an den Knotenpunkten <i>Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntuimer Straße</i>, <i>Werner Hellweg / Sudbeckenpfad</i> sowie <i>Werner Hellweg / Laerfeldstraße</i> nahezu freie Verkehrsabläufe nachgewiesen werden, da beispielsweise zur nachmittäglichen Spitzenstunde an keinem der Knotenpunkte Rückstauungen beobachtet wurden. Jedoch ist aufgrund der Quartiersentwicklung auf der Havkenscheider Höhe mit Baubeginn 2022 von einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor allem am Sudbeckenpfad und der Havkenscheider Straße auszugehen. Sowohl aus diesem Grund als auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sollten an allen drei genannten Knotenpunkten im Hinblick auf die bevorstehenden städtebaulichen Entwicklungen frühzeitig potenzielle Einzelmaßnahmen umgesetzt werden. Weitere Handlungserfordernisse und Detailausgestaltungen können im Zuge eines Verkehrsgutachtens aufgezeigt werden. <i>Knotenpunkt: Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntuimer Straße</i> ▪ Anpassung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage an das zukünftige Verkehrsaufkommen (aktuell starke und angemessene Bevorrechtigung des Werner Hellwegs; mit bevorstehenden städtebaulichen Entwicklungen besteht die Gefahr von starkem Rückstau auf der Havkenscheider Straße durch zu kurze Umlaufzeit) ▪ Einrichtung eines absoluten Halteverbots auf der Havkenscheider Straße bis zur Kleingartenanlage (schmaler Straßenquerschnitt (für zu erwartendes Verkehrsaufkommen), vor allem in Knotenpunktnähe besteht die Gefahr von Rückstau durch auf der Straße parkende Fahrzeuge, mehr Platz für Radverkehrsinfrastruktur) ▪ Errichtung einer Radverkehrsanlage an östlichem Knotenpunktarm und im Kreuzungsbereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende (vgl. Maßnahme R1) ▪ Einbau taktiler Leitelemente an Fußgängerüberwegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit; insbesondere für sehingeschränkte zu Fuß Gehende (vgl. Maßnahme F7)	

Verbesserung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten

K1

	<i>Knotenpunkt: Werner Hellweg / Sudbeckenpfad</i> ▪ Anpassung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage an das zukünftige Verkehrsaufkommen (aktuell starke und angemessene Bevorrechtigung des Werner Hellwegs, mit bevorstehenden städtebaulichen Entwicklungen besteht die Gefahr von starkem Rückstau auf dem Sudbeckenpfad durch zu kurze Umlaufzeit) ▪ Errichtung einer lichtsignalgesteuerten Fußgängerfurt auch auf südwestlichem Knotenpunktarm (dadurch sichere und schnelle Erreichbarkeit beider Bushaltespositionen <i>Sudbeckenpfad</i> in beide Richtungen) ▪ Verlängerung der Aufstellfläche für Linksabbieger in Richtung Sudbeckenpfad wahrscheinlich erforderlich (aktuell kein ausreichender Stauraum für Kfz vor allem im Hinblick auf Quartiersentwicklung auf Havkenscheider Höhe) ▪ Ertüchtigung des Sudbeckenpfads für Neubaugebiet auf Havkenscheider Höhe inkl. Berücksichtigung Radverkehrsbelange und Errichtung eines Gehwegs mindestens auf der westlichen Seite (deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten) ▪ Damit einhergehend ist möglicherweise die Verlegung der Einfahrt des Lidl in Richtung Norden erforderlich. An aktueller Stelle besteht die Gefahr eines zu großen Rückstaus durch die eventuell zukünftig zu kurze Aufstellfläche auf dem Sudbeckenpfad. <i>Knotenpunkt: Werner Hellweg – Laerfeldstraße</i> ▪ Einbau taktiler Leitelemente und ggf. Markierungen an allen Fußgängerfurten zur Gewährleistung von Barrierefreiheit und Erhöhung der Verkehrssicherheit; insbesondere für sehingeschränkte zu Fuß Gehende (vgl. Maßnahme F7)		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum, Straßenbaulastträger, NRW.URBAN KE	<i>Zeitaufwand</i>	mittel
<i>Weiterer Nutzen</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Optimierung und Kontrolle des Parkraumangebots		K2
<i>Zielsetzung</i>	Gleichmäßigere Auslastung des vorhandenen Parkraumangebots und eventuelle weitergehende Parkraumbewirtschaftung durch Realisierungen auf der Fläche MARK 51°7	
<i>Zielgruppe</i>	Alle Kfz-Fahrer, insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner	
<i>Beschreibung</i>	Im Stadtteil Bochum-Laer steht ein ausreichendes Angebot an Kfz-Parkständen zur Verfügung, welches jedoch in weiten Teilen keinen spezifischen Beschränkungen unterliegt. Im Stadtteilzentrum ist das Parken werktags auf zwei Stunden beschränkt. Die heutige Parkraumauslastung liegt überwiegend im mittleren bis hohen Bereich; punktuell liegt sie aber bei mehr als 90%. Somit kann die heutige Nachfrage abgedeckt werden. Jedoch können weitere Handlungsbedarfe entstehen, wenn auf der Fläche MARK 51°7 neue Nutzungen angesiedelt werden und es zu Verlagerungseffekten in den öffentlichen Straßenraum in den Bereich des Stadtteils Laer käme. Die Steuerung des Parkraumangebots könnte dann über eine Bewohnerparkzone bzw. eine weitergehende zeitliche und finanzielle Bewirtschaftung rund um den Lahariplatz sowie im unmittelbaren Umfeld der Entwicklungsflächen erfolgen. Unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Bochum, dass neue gebührenpflichtige Stellplätze ausgewiesen werden können, könnten Parkgebühren mit einer definierten Höchstparkdauer für die zentral bzw. in Nähe von MARK 51°7 gelegenen Parkplätze erhoben werden. Außerhalb der Innenstadt gilt die Tarifzone II mit 35 ct je angefangene 20 Minuten. Für die sich daran anschließenden Bereiche kann auf Grundlage einer umfassenden Parkraumerhebung die Notwendigkeit einer Bewohnerparkzone geprüft werden, um dem eventuellen Parkdruck entgegenzuwirken. Auch unter der Annahme, dass möglichst nah am Arbeitsplatz (auf der Fläche MARK 51°7) geparkt wird, ist aus heutiger Sicht nicht beurteilbar, ob etwaige Verdrängungseffekte auch zu einem höheren Parkdruck in den nördlichen und östlichen Bereichen Laers führen: Das Parken im öffentlichen Raum auf der Fläche MARK 51°7 soll kostenfrei sein. Wie viele Stellplätze im öffentlichen Raum entstehen werden, ist derzeit noch unklar und hängt z. B. von der Anordnung der Ein- und Ausfahrten zu den Gebäuden ab. Die dortigen Parkhäuser sollen bewirtschaftet werden. Zur Einschätzung möglicher Verlagerungseffekte in den Stadtteil Laer sind die weitere Entwicklung abzuwarten und der Parkdruck regelmäßig zu beobachten. Unabhängig der Entwicklungen auf der Fläche MARK 51°7 empfiehlt sich eine stellenweise verbesserte Markierung der Parkstände, da bei der Erhebung verhältnismäßig viele falschparkende Kfz im gesamten Stadtteil erfasst wurden, die	

Optimierung und Kontrolle des Parkraumangebots				K2
	die Verkehrssicherheit insbesondere von zu Fuß Gehenden beeinträchtigen. Gleichzeitig erscheint eine Ausweitung der Parkraumkontrollen sinnvoll.			
Akteure	Stadt Bochum	Zeitaufwand	gering, Kontrollen als Daueraufgabe	
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere entlang von Gehwegen und in Kreuzungsbereichen			
Kosten		Priorisierung		

Einrichtung einer Mobilitätsstation an der Haltestelle Laer-Mitte	Ö1
<i>Zielsetzung</i>	Einrichtung einer Mobilitätsstation zur Erweiterung der Mobilitätsangebote und zur Förderung der Multimodalität
<i>Zielgruppe</i>	Alle Anwohnerinnen und Anwohner (insbesondere autofreie Haushalte) sowie Beschäftigte in Laer und auf MARK 51°7, Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen
<i>Beschreibung</i>	Die Straßenbahnhaltestelle Laer-Mitte wird sich künftig noch stärker als zentraler Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz etablieren. Dies rührt zum einen aus der Taktverdichtung im Straßennetz ab Mitte Dezember 2019. Zum anderen werden in den nächsten Jahren bis zu 8.000 Arbeitsplätze auf der Fläche MARK 51°7 entstehen. Um insbesondere den Anwohnerinnen und Anwohnern in Bochum-Laer ein größeres Mobilitätsangebot zu bieten, sollte die Haltestelle Laer-Mitte zu einer Mobilitätsstation weiterentwickelt werden, um die verschiedenen Verkehrsmittel mit der Basis eines hochwertigen ÖPNV-Angebots zu verknüpfen. Als Standort bietet sich die Fläche nördlich der Haltestelle an der Alten Wittener Straße an (s. Abbildung 58), an der zukünftig die Achse der ebenerdigen Querung der Wittener Straße entlangführen wird. Gleichzeitig ist die Fläche von Norden aus an das Straßennetz angebunden. Mobilitätsstationen können modular aufgebaut und mit Verkehrsmittelangeboten entsprechend der Nachfrage flexibel ergänzt werden. Es werden folgende Ausstattungsmerkmale empfohlen: ▪ zehn Radboxen des Systems DeinRadschloss, die per App reserviert, geöffnet und verschlossen werden können ▪ überdachte (und videoüberwachte) Fahrradabstellanlage, Typ Rahmenhalter, ca. 20 Bügel, Bereitstellung von Lademöglichkeiten im geringen Umfang (220 V-Schukostecker) ▪ metropolradruhr-Station mit ca. zehn Leihrädern ▪ zwei Parkstände für E-Carsharing-Fahrzeuge mit optionaler Erweiterungsmöglichkeit auf vier Fahrzeuge ▪ eine Infosteile mit allen notwendigen Informationen zu den Verkehrsmittelangeboten sowie dynamischer optischer und akustischer Fahrgastinformation

Abbildung 58: Standortvorschlag Mobilitätsstation Laer-Mitte



	▪ Ergänzung durch eine Paketstation verschiedener KEP-Dienstleister sowie Fahrradzubehör (Luftpumpe, Schläuche etc.) ▪ Ergänzung durch definierte Zone zur Ausleihe und bevorzugten Rückgabe von E-Scootern mit tariflichem Anreiz		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum, BOGES-TRA, VRR, nextbike, Car-sharing-Anbieter	<i>Zeitaufwand</i>	gering, im Zuge des Umbaus der Wittener Straße (Querung) bzw. der Haltestelle Laer-Mitte
<i>Weiterer Nutzen</i>	Förderung der Inter- und Multimodalität, Mobilitätsalternativen zum Pkw, Förderung des Umweltverbunds		
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

Barrierefreier Umbau von Haltestellen			Ö2
Zielsetzung	Abbau von Barrieren bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs		
Zielgruppe	(potenzielle) ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer		
Beschreibung	Laut Gesetzgeber ist im ÖPNV bis 2022 eine "vollständige Barrierefreiheit zu erreichen" (§8 Abs.3 PBefG). Der barrierefreie Umbau und Neubau von Haltestellen ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer "barrierefreien Mobilität im ÖPNV" geht. Die weitere Ausstattung und Nachrüstung der Haltestellen ist ein wichtiger Aspekt, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Personengruppen zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere ein Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten. Laut Nahverkehrsplan (vgl. Stadt Bochum (2017)) der Stadt Bochum erfolgt die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen „nach dem von der BOGESTRA vorgegebenen und für Sehbehinderte modifizierten Ausbaustandard mit roter Pflasterung, taktilen Platten für Warn- und Orientierungstreifen sowie Aufmerksamkeitsfeldern. Die umgebauten Haltestellen erhalten einen erhöhten Bord, damit die Fahrgäste niveaugleich ein- und aussteigen können.“ (Stadt Bochum (2015)) Für den schrittweisen Umbau der Haltestellen gibt es eine Prioritätenliste mit den Haltestellen, die in den nächsten Jahren barrierefrei ausgebaut werden sollen (Top 100-Liste). Die Liste wird regelmäßig von der Verwaltung aktualisiert. Darauf sind die derzeit keine Haltestellen im Stadtteil Laer eingetragen und priorisiert. Insgesamt gibt es in Laer vier Haltestellen (7 Haltepositionen) mit Handlungsbedarf für einen (barrierefreien) Ausbau. Zur Förderung der Nahmobilität und Verbesserung des ÖPNV-Angebots für den Stadtteil sollte der Ausbau vorangetrieben und eine entsprechende Priorisierung in der Liste angestrebt werden.		
Akteure	Stadt Bochum, BOGESTRA AG	Zeitaufwand	mittel bis hoch
Weiterer Nutzen			
Kosten		Priorisierung	

Neubau Sitzmöglichkeiten und Überdachung an Haltestellen des ÖV			Ö3
<i>Zielsetzung</i>	Abbau von Barrieren bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs		
<i>Zielgruppe</i>	(potenzielle) ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere mobilitätseingeschränkte Nutzerinnen und Nutzer		
<i>Beschreibung</i>	Neben der Ausgestaltung der Haltestellen, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, ist die weitere Ausstattung und Nachrüstung der Haltestellen ein wichtiger Aspekt, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Personengruppen zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere ein Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten. Bisher gibt es an den Bushaltestellen in der Laerfeldstraße und Am Kreuzacker weder eine Überdachung noch eine Sitzgelegenheit. Wartende Personen sind hier der Witterung ausgesetzt. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist eine Sitzmöglichkeit während der Wartezeit eine wichtige Voraussetzung zur Nutzung des ÖV. Daher wird die Nachrüstung von Überdachungen und entsprechenden Sitzgelegenheiten für die Haltestellen in den genannten Straßen empfohlen.		
<i>Akteure</i>	Stadt Bochum, BOGESTRA	<i>Zeitaufwand</i>	Gering bis mittel
<i>Weiterer Nutzen</i>			
<i>Kosten</i>		<i>Priorisierung</i>	

4.1.4 Weitere Maßnahmen

Die Bedeutung und Möglichkeiten der Nahmobilität werden häufig unterschätzt. Im Quartier und auf kurzen Wegen ist insbesondere der Fußverkehr ein effizientes Fortbewegungsmittel. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Einige Nutzergruppen, wie Schülerinnen und Schüler im Grundschulalter sowie Seniorinnen und Senioren, sind besonders vom Fußverkehr abhängig. Grundsätzlich profitieren von einer Förderung des Fußverkehrs alle Menschen in einem Quartier. Dafür ist es ratsam, das Zufußgehen im Alltag zu bewerben. Die infrastrukturellen Maßnahmen für den Radverkehr hingegen sind meist in einem gesamtstädtischen Kontext zu betrachten. Durch den Radverkehr kann das Quartier an die umliegenden Stadtteile und die Bochumer Innenstadt angebunden werden. Für die Förderung des Radverkehrs sind daher neben den infrastrukturellen Maßnahmen auch begleitende Maßnahmen im Quartier wichtig.

Um den Fuß- und Radverkehr in Laer zukünftig sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten, werden die vorgeschlagenen baulichen Verbesserungen deshalb durch nicht-investive Maßnahmen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit) ergänzt. Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein rad- und fußverkehrsfreundliches Klima in Bochum-Laer zu etablieren und Verkehre vom MIV auf Fuß und Rad zu verlagern. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die beides bisher wenig oder gar nicht im Alltagsverkehr nutzen. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie Klimaschutzaspekte.

Möglichst viele Projekte und Maßnahmen sollten durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Stadt) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsentiert gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Auf Stadtteilebene nimmt das Stadtteilbüro eine wichtige Funktion bei der Begleitung der Kommunikationsmaßnahmen ein. Die Fortführung dieser Einrichtung wird deswegen zur Förderung der Nahmobilität empfohlen. Insbesondere die bestehenden Kontakte zu den unterschiedlichen Akteuren sollten weiter genutzt und die Aktivitäten im Bereich der Stadterneuerung in Laer gebündelt werden. Das Stadtteilbüro hat sich als Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger bereits etabliert.

Nachfolgende werden mögliche Maßnahmen auf Stadtteilebene sowie auf Ebene der Gesamtstadt aufgezeigt.

Maßnahmen im Stadtteil

Stadtteilfest mit dem Schwerpunkt
„Mobilität im Quartier“

- Ausprobieren von unterschiedlichen Mobilitätsformen (z.B. Lastenrad, Pedelec)
- Informationen über geplante Maßnahmen
- Austausch Verwaltung / BürgerInnen von Laer

Fahrtraining für die BürgerInnen in Laer	▪ Training mit Pedelecs ▪ Training mit Fahrradanhänger ▪ Training mit Lastenrädern
Lastenradverleih im Quartier	▪ Verleih von Lastenrädern und / oder Fahrradanhängern ▪ z.B. durch das Stadtteilbüro
Fahrradbörse	▪ z.B. für einkommensschwache Familien ▪ insbesondere für Kinderfahrräder (häufiger Wechsel der Größe)
Repair-Café	▪ regelmäßige Hilfe bei der Reparatur von Fahrrädern ▪ Organisation und zur Verfügung stellen von Werkzeug und Material
Schulisches Mobilitätsmanagement an der Grundschule	▪ Schulwegpläne ▪ Teilnahme „Verkehrszähler“ ▪ Verkehrssicherheitstage ▪ Schulwegmarkierungen ▪ Elterninformationen
Mobilitätsmanagement für bestehende KiTas/ neue KiTas	▪ Elterninformationen ▪ Organisation der Hol- und Bringverkehre
Sensibilisierung von Politik und Verwaltung für das Thema Nahmobilität	▪ gemeinsame Begehungen ▪ Workshops ▪ Leitfaden Barrierefreiheit
„Nahmobilität“ bei zukünftigen Stadtteilkonferenzen	▪ Informationen über geplante Maßnahmen ▪ Austausch Verwaltung / BürgerInnen von Laer ▪ Ausprobieren

Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene

Radverkehrskonzept	▪ Gesamtstädtisches Konzept für den Radverkehr ▪ Radverkehrsnetz und Maßnahmen ▪ Gesamtstädtische Diskussion über die Bedeutung der Wittener Straße im Radnetz
Stellplatzsatzung	▪ Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung ▪ Implementierung von Maßnahmen für den Radverkehr in der Satzung ▪ Anzahl und Ausstattung von Abstellanlagen ▪ Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs durch Ausgleichmaßnahmen
Werbekampagne zum Rad- und Fußverkehr in Bochum	▪ Kampagnen für Verkehrssicherheit ▪ Weiterführung Stadtradeln ▪ Ansprache von Zielgruppen (Arbeitnehmende/-gebende, SchülerInnen, KundInnen)

Winterdienst und Pflege von Fuß- und Radwegen	▪ Gesamtstädtisches Konzept für Pflege und Winterdienst der Fuß und Radwege ▪ Prioritätenliste der Wege
Wegepaten	▪ Mängelmeldungen ▪ Beobachtung der Wege durch NutzerInnen
Erreichbarkeit wichtiger Zielorte verbessern	▪ weitergehende Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte (v. a. mit dem ÖPNV), zum Beispiel Ruhrpark und Ruhr-Universität z.B. anhand Evaluierung des Netzes 2020 (Nahverkehrsplan)

4.1.5 Kurzfristige Maßnahmen

Das umfassende Maßnahmenpaket enthält einige wichtige kurzfristige Maßnahmen, die den Start in die Umsetzung darstellen sollen. Sie sind deshalb öffentlichkeitswirksam zu begleiten.

Folgende kurzfristige Maßnahmen werden für Bochum-Laer empfohlen und herausgestellt:

- Einrichtung von Elternhaltestellen für die Grundschule
- Einrichtung von neuen Sitzmöglichkeiten
- Einrichtung von neuen Radabstellanlagen auf dem Lahariplatz

Einrichtung von Elternhaltestellen für die Grundschule

Die selbstständige Mobilität ist ein wichtiger Faktor in der Entwicklung von Kindern sowie der Entfaltung ihrer Fertigkeiten und Kompetenzen. Neben dem Verkehrsverhalten der Kinder soll vor allem auch das der Eltern beeinflusst werden. Zur effizienteren Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs rund um die zentral gelegene Grundschule wird die Einrichtung von Elternhaltestellen empfohlen. Damit kann ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bereits in früher Kindheit geprägt werden. Die Maßnahme trägt gleichzeitig zur Sicherheit der Kinder und zur Förderung ihrer Gesundheit bei. Anforderung an diese Haltestellen ist, dass sie das Schulumfeld verkehrlich entlasten und einen sicheren restlichen Schulweg für die Kinder bieten. Dafür sollten sie folgende Merkmale, in Anlehnung an die Empfehlungen des ADAC, aufweisen: (vgl. ADAC e.V. (2018))

- Nach Möglichkeit mind. 250 m vom Schulgelände entfernt sein.
- Anschluss an einen sicheren und komfortablen Weg zur Schule, der möglichst wenige Straßenquerungen aufweist und in denen der Kfz-Verkehr langsam fahren muss (möglichst Tempo-30 oder verkehrsberuhigter Bereich).
- Gut erreichbar für den Kfz-Verkehr, auch von außerhalb des Stadtteils.
- Sie sollten eine Möglichkeit zum Halten und anschließendem Weiterfahren bieten, so dass keine Wendemanöver notwendig sind.
- Sie sollten eine sichere Aus- und Einstiegsstelle für die Kinder bieten
- Es sollte eine sichere Wartemöglichkeit geben, ggf. können Sitzgelegenheiten und eine Überdachung bereitgestellt werden.

Aus grundsätzlichen Empfehlungen des ADAC kann abgeleitet werden, dass bei der derzeitigen Anzahl von 200 Schülerinnen und Schülern ca. 10 Haltepositionen gekennzeichnet werden sollten. Ein spezielles Schild zur Kennzeichnung ist zu entwickeln, bunt markierte Fußstapfen (oder Ähnliches) verdeutlichen den sicheren Fußweg zur Schule. Begleitend sollten repressive Maßnahmen im Schulumfeld getätigt werden, beispielsweise ausgeweitete Halteverbote und strikte Kontrollen. Ein Schreiben an die Eltern dient der Akzeptanzsteigerung und soll alle Informationen zum Umgang mit der Elternhaltestelle enthalten. Darüber hinaus kann ein sogenannter *Walking Bus* als sichere Verbindung von der „Elternhaltestelle“ zur Schule eingeführt werden. Voraussetzung ist, dass dieser verlässlich und organisiert abläuft und natürlich engagierte und verantwortungsbewusste Freiwillige gefunden werden. Als geeignete Standorte erweisen sich die Alte Wittener Straße auf Höhe der Fronleichnam-Kirche und der Parkplatz an der Gorch-Fock-Straße (vgl. Abbildung 59).

Die Alte Wittener Straße soll perspektivisch umgestaltet und im Zuge der Entwicklungen auf MARK 51°7 und der Neugestaltung Wittener Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Schon im derzeitigen Zustand bietet die Straße ausreichend Platz für die Einrichtung einer Elternhaltestelle mit ausgewiesenem Haltebereich. Mit entsprechender Markierung und einem Schild kann die Haltestelle kurzfristig eingerichtet werden. Von dort können die Kinder über die bisher genutzte Zufahrtstraße zu Fuß bis zum Schulgelände gehen. Grundvoraussetzung ist, dass die Straße für Schülerinnen und Schüler sicher begehbar gemacht wird.

Abbildung 59: Vorschlag für Standorte der Elternhaltestellen



Quelle: Planersocietät

Für den Parkplatz an der Gorch-Fock-Straße ist ebenfalls eine Umgestaltung vorgesehen. Entsprechende Maßnahmen werden im Freiraumkonzept beschrieben. Auch hier kann schon vor der Umgestaltung mit wenigen Mitteln eine Elternhaltestelle eingeführt werden. Der Fuß vom Parkplatz bis zum Schulgelände ist ca. 400 m lang und verläuft über einen Verbindungsweg (Claus-Groth-Straße 27-29) und die Suntumer Straße. Der Verbindungsweg ist für den Durchgangsverkehr bereits in der Mitte durch einen Poller gesperrt und wird lediglich als Zufahrt zur KiTa genutzt. Empfohlen wird, dass die Eltern der KiTa ebenfalls den Parkplatz nutzen und die 150 m bis zur KiTa zu Fuß zurücklegen. Der Verbindungsweg sollte als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen oder eine

Durchfahrt nur für Anwohnende freigegeben werden. Für die Suntumer Straße und Claus-Groth-Straße wird die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches vorgeschlagen. Der zu querende Knoten sollte unter Einbezug der Ideen aus dem Freiraumkonzept umgestaltet werden und der Zugang zum Schulgelände einladender gestaltet werden. Eine Befestigung der Wegeoberfläche wird empfohlen.

Einrichtung von neuen Sitzmöglichkeiten

Durch das 1000-Bänke-Programms der Stadt Bochum wurden in Laer kurzfristig bereits drei neue Bänke umgesetzt. Diese befinden sich in der Grünanlage Große Weischede, am Stadtteilbüro Laer sowie an der Kreuzung Suntumer Str. / Rittershaustraße.

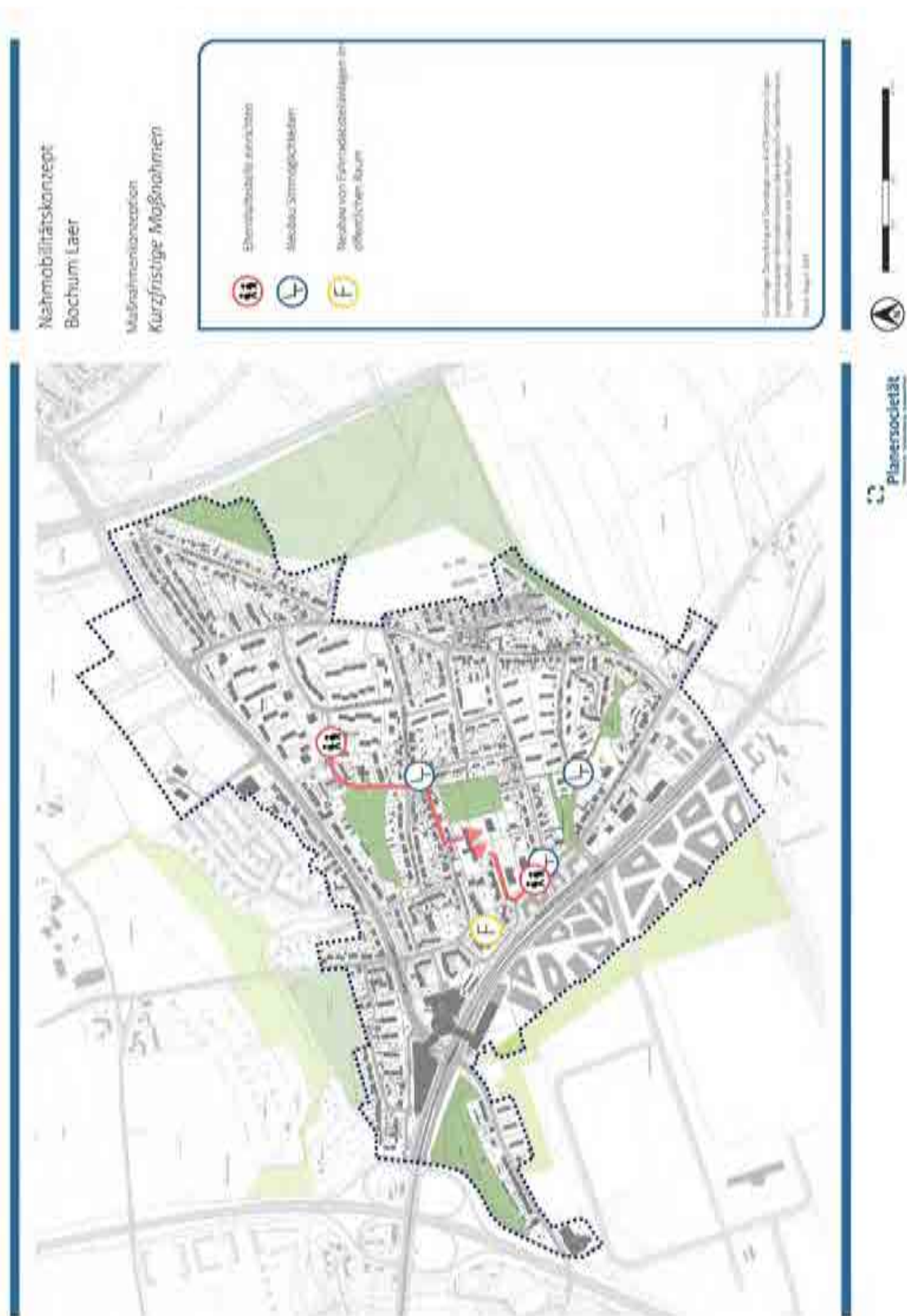
Es sollte geprüft werden, ob das Programm für das Projektgebiet weiter ausgebaut werden kann (siehe auch Maßnahmenpaket F12). Mithilfe des Stadtteilbüros sowie der Bürgerinnen und Bürger können weitere Standorte entwickelt werden. Spätestens im Rahmen der vielfältigen Platzgestaltungen, die im Rahmen des Freiraumkonzeptes entwickelt wurden, werden Sitzmöglichkeiten berücksichtigt werden.

Einrichtung von neuen Radabstellanlagen auf dem Lahariplatz

Für den Radverkehr ist es besonders wichtig, Abstellanlagen in direkter Lage zur Quelle und zum Ziel zu haben. Diese müssen eine entsprechende Qualität aufweisen. Im Rahmen des Konzeptes wurden mehrere Standorte identifiziert, an denen ein weiterer Bedarf für Fahrradabstellanlagen vorhanden ist (siehe Maßnahmenpaket R6). Die genauen Standorte werden in einer detaillierten Prüfung festgelegt. Auch hier kann die Unterstützung des Stadtteilbüros sowie der Bürgerinnen und Bürger genutzt werden.

Bei einem langfristigen Umbau und der Öffnung des Lahariplatzes zur Wittener Straße und der dortigen Stadtbahnhaltestelle sollte die Einrichtung einer Mobilstation angestrebt werden.

Karte 40: Maßnahmenkonzeption | Kurzfristige Maßnahmen



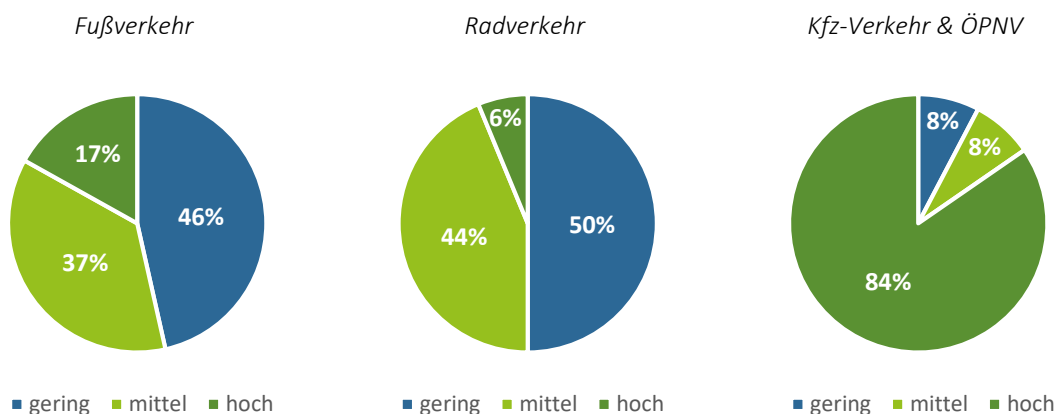
5 Umsetzung und Ausblick

Nach Abschluss der Konzepterstellung gilt es, für die erarbeiteten und priorisierten Maßnahmen Detailplanungen zu erstellen und die Projekte anschließend zu realisieren. Es wird empfohlen, über regelmäßige Evaluationen der Entwicklungen im Stadtteil und auf der Fläche MARK 51°7 Anpassungsnotwendigkeiten der Maßnahmen zu prüfen. Ein erster Anhaltspunkt hierfür ist die Priorisierung der Maßnahmen, welche in enger Abstimmung mit der Stadt Bochum sowie den Bürgerinnen und Bürgern – im Rahmen der Beteiligungen vorgenommen wurden.

5.1 Prioritäten und Kostenschätzungen

Insgesamt umfasst das Mobilitätskonzept für den Bochumer Stadtteil Laer gut 100 Einzelmaßnahmen. Diese sind in ihrer Gesamtheit nicht innerhalb kurzer Zeit umzusetzen – besonders umfangreiche Maßnahmen bedürfen einer weiteren Planung. Die Maßnahmen wurden mit unterschiedlichen Prioritäten (3 Stufen) versehen, um einen Umsetzungsfahrplan für die Maßnahmen zu geben.

Abbildung 60: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Prioritäten nach Handlungsschwerpunkt



Maßnahmen mit einer hohen Priorisierung sind insbesondere dort notwendig, wo derzeit eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmenden besteht oder Wegeverbindungen fehlen und somit eine Netzlücke bilden. Herausgehoben werden auch Wege, die ein zentrales Element für den Schülerverkehr zur Grundschule bilden sowie Schnittstellen für intermodale Wegeketten die z. B. von Berufspendelnden, Schülern weiterführender Schulen oder auch von älteren Personen genutzt werden. Die Vielzahl der Zielgruppen, welche diese Schnittstellen nutzen, führt dazu, dass der barrierefreie und komfortable Ausbau eine große Bedeutung hat. In der Aufteilung der Prioritäten auf die Handlungsschwerpunkte spiegeln sich diese Schwerpunkte der Priorisierung wider. Im Handlungsschwerpunkt Kfz-Verkehr und ÖPNV ist der Anteil der mit Priorität „hoch“ bewerteten Maßnahmen mit Abstand am größten (84 %), da hier die Maßnahmen zum Ausbau der intermodalen Schnittstellen eingruppiert wurden (vgl. Abbildung 60).

Abbildung 61: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen

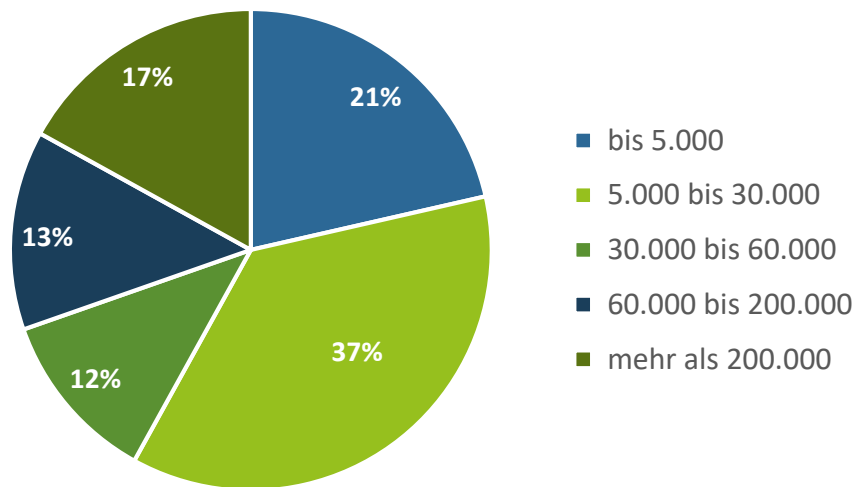
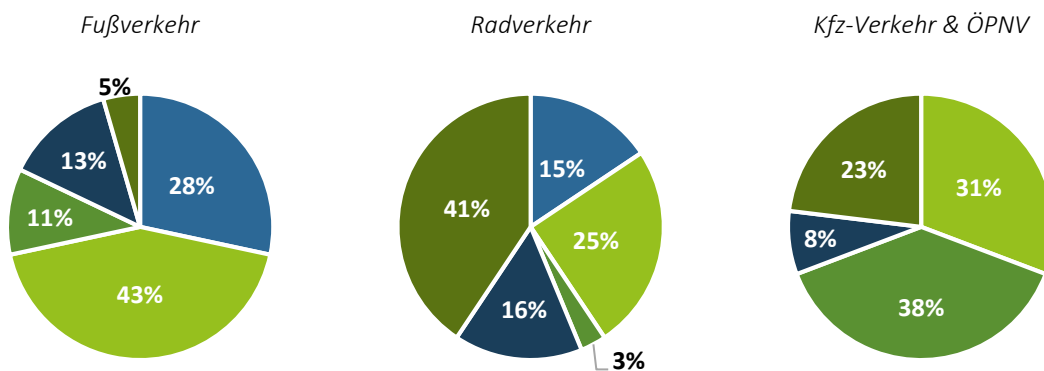


Abbildung 62: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen nach Handlungsschwerpunkt



Die Kosten für die entwickelten Maßnahmen reichen von wenigen tausend Euro (Schaffung von Sitzmöglichkeiten) bis hin zu mehreren Hunderttausend Euro (z.B. Umgestaltung von Straßenquerschnitten). Für einen Großteil der Einzelmaßnahmen im Fußverkehr sowie im Kfz-Verkehr und ÖPNV werden die Kosten für die Maßnahmen jeweils auf unter 30.000 Euro geschätzt. Für umfassende Maßnahmen im Radverkehr und auch im Kfz-Verkehr bzw. ÖPNV sind bestehende Fördermöglichkeiten zu prüfen (siehe Kapitel 5.3).

5.2 Kommunikationsprozess

Bereits bei der Erstellung des Konzeptes wurde im Zuge der durchgeführten Bürgerveranstaltungen und Stadtteilwerkstätten ersichtlich, dass das Thema (Nah-)Mobilität auf reges Interesse in der Bürgerschaft und bei den Akteuren in Laer stößt. Gerade in der Umsetzung wird die Kommunikation besonders wichtig. Denn die hohe Bereitschaft der Unterstützung der Thematik und die Nutzung

von Bürgerinnen und Bürgern sowie weiterer Akteure als Multiplikatoren bedarf einer gezielten und aufeinander abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit.

Hierbei sollte insbesondere auf bestehende Strukturen und Kanäle zurückgegriffen werden. Eine professionelle und effiziente Öffentlichkeitsarbeit bedeutet vor allem, personelle und zeitliche Ressourcen effizient miteinander zu verknüpfen. Um diese Ressourcen noch effektiver einsetzen zu können, wird das Wissen benötigt, welche Medien und Informationskanäle bisher genutzt wurden, welche darüber hinaus existieren und welche Formen der Öffentlichkeitsarbeit für die eigenen Zwecke gezielt angewendet werden können.

Mit einer übergreifenden Konzeption der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit wird die Gestaltung bzw. Optimierung der Kommunikation sowohl für Akteure außerhalb der Verwaltung (Unternehmen, Institutionen, Privatpersonen, etc.) als auch der Kommunikation unter den Verwaltungsakteuren selbst verfolgt, um die zukünftige Fuß- und Radverkehrsförderung weiter bekannt zu machen, sie weiter voranzutreiben und dabei die begleitende Öffentlichkeitsarbeit möglichst effizient zu halten. Anzustreben ist hierbei, eine kontinuierliche Berichterstattung sowie die Förderung weiterer Aktivitäten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Zielgruppen im Rahmen der spezifischen Einflussmöglichkeiten. Die gute und enge Zusammenarbeit mit dem Stadtteilbüro sollte hierzu weiter gestärkt werden.

5.3 Fördermöglichkeiten

Die Kommunalrichtlinie

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMU können Projekte aus unterschiedlichen Bereichen gefördert werden, die dem Leitbild der CO₂-Neutralität folgen. Hierbei kann es sich (Stand: 2019) u.a. um Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzteilkonzepte (Fördersatz bis 65 %), den Einsatz von Klimaschutzmanagern bzw. Mobilitätsmanagern (Fördersatz bis 65 %) oder die Umsetzung einer ausgewählten Klimaschutzmaßnahme durch den Klimaschutzmanager (Fördersatz bis 50 %, höchstens 200.000 €), Energiesparmodelle und auch investive Klimaschutzmaßnahmen handeln¹¹. Unter den investiven Maßnahmen fallen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

Um nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen, sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen zuwendungsfähig:

- die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen,
- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für den alltagsorientierten Radverkehr,
- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze, die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege,

¹¹ Antragsteller können u.a. Gemeinden, Städte und Landkreise sowie die von diesen gebildeten Verbänden und sonstige Zusammenschlüsse, öffentliche, gemeinnützige und kirchliche Träger von Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen und Kirchen sein.

- die Errichtung von Radabstellanlagen oder Fahrradparkhäusern an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr.

Nahmobilität

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert mit der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) Investitionen, Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Förderung der Nahmobilität. (vgl. FöRi-Nah (2014)) Förderfähig sind Bau- und Ausbauprojekte, grundlegende Erneuerung sowie weitere Vorhaben, u. a.:

- Radverkehrsanlagen
- Fußverkehrsanlagen
- Fahrradstationen
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
- sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses, die Förderung beträgt bis zu 80 %, in Ausnahmefällen bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Das Land gewährt nach Maßgabe der Förderrichtlinie zur vernetzten Mobilität und zum Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität in den Gemeinden (vgl. FöRi-MM (2019)). Förderfähig sind kommunale Vorhaben, die insbesondere zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel beitragen und damit neue Mobilitätsoptionen für Personen und/oder Güter schaffen oder vorhandene Infrastrukturen effizient nutzbar machen.

Gefördert werden:

- Mobilitätskonzepte und Studien
- Maßnahmen zur Digitalisierung
- Mobilstationen und andere Infrastrukturen
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Zuwendungsempfänger sind Kreise, Städte und Gemeinden sowie Gemeindeverbände und sonstige Zusammenschlüsse und Körperschaften des öffentlichen Rechts. Der Fördersatz beträgt 80 Prozent.

Elektromobilität

Im Bereich der Elektromobilität gibt es zahlreiche Möglichkeiten über Darlehen und Zuschüsse Elektromobilität zu fördern. Sie richten sich allerdings größtenteils an Unternehmen. Diese können aber im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement auf diese Unterstützungsmöglichkeiten

aufmerksam gemacht werden (z.B. Förderrichtlinie Elektromobilität, Technologiewettbewerb IKT für Elektromobilität III, Darlehen NRW.BANK Elektromobilität)

Verkehrssicherheitsarbeit

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit werden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr gefördert. Sie werden mit Mitteln aus dem Landeshaushalt für Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt. Der Fördersatz ist einzelfallabhängig.

Intermodale Verknüpfungen

Neben der Förderung aus Mitteln des Klimaschutzes können intermodale Verknüpfungspunkte darüber hinaus nach dem ÖPNVG NRW gefördert werden. Gemäß § 12 ÖPNVG können beispielsweise der Neu- und Ausbau von P+R und B+R-Anlagen gefördert werden sowie der Neu- und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen (bis zu 75 % Förderung). Nach § 13 ÖPNVG können darüber hinaus Maßnahmen mit besonderem Landesinteresse mit bis zu 85 % gefördert werden. (VRR (2020))

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) / Entflechtungsmittel

Für baulich-infrastrukturelle Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur stehen zudem die GVFG-/EntflechtG-Mittel des Bundes weiterhin zur Verfügung und sind bis auf weiteres sichergestellt (das EntflechtG tritt zum Ende des Jahres 2019 außer Kraft). Das Entflechtungsgesetz förderte den Bau und Ausbau von Verkehrswegen für kommunale ÖPNV-Vorhaben. Die Länder erhalten fortan mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes ohne finanzielle Einbußen zu haben. Sie stehen in der Pflicht, diese Mittel per Landesgesetz weiterhin zur zweckgebunden zur Verfügung zu stellen. Das Land NRW sichert ab 2020 die Finanzierung der ÖPNV-Investitionsförderung mit der Novellierung seines ÖPNV-Gesetzes in gleicher Höhe wie zuvor.

Zudem besteht durch die neue Landesbauordnung 2018 (vgl. BauO NRW (2018)) die Pflicht zur Einrichtung von notwendigen Fahrradstellplätzen für Neu- und Umbauten. Auch qualitative Anforderungen an die Fahrradabstellanlagen sind in der Neufassung inkludiert. Die Zahl der notwendigen Stellplätze gemäß § 48 Absatz 1 Satz 1 wird durch das für Bauen zuständige Ministerium durch eine Rechtsverordnung geregelt. Dabei wird jedoch nur die Festschreibung eines unverzichtbaren Minimums an Stellplätzen beabsichtigt. Darüber hinausgehende Anforderungen können durch örtliche Bauvorschrift (§ 89 Absatz 1 Nummer 4) oder Bebauungsplan festgelegt werden, so dass auch private Bauherren in die Pflicht genommen werden können.

Auch Bundeswettbewerbe können für die Förderung von investiven Maßnahmen genutzt werden. Aktuell läuft der „Förderwettbewerb für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch die Stärkung des Radverkehrs“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Bis zum 31. Oktober 2020 müssen die Maßnahmenvorschläge in Form von Projektskizzen eingereicht sein. Die Stadt Bochum sollte die zukünftigen Entwicklungen in der Förderkulisse laufend auf die Förderung der enthaltenen Projekte prüfen.

5.4 Ausblick

Das Mobilitätskonzept für Bochum-Laer stellt eine gute Grundlage dar, um zwei wichtige Verkehrsträger der Nahmobilität und damit den Klimaschutz aktiv weiter zu fördern. Durch die Steigerung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs können insbesondere kurze Autofahrten eingespart werden. Die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier wird erhöht und Laer gewinnt an Attraktivität für die Bewohnerinnen und Bewohner.

Vor diesem Hintergrund wurden zentrale Handlungsfelder und Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität, des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV und auch des Kfz-Verkehrs – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung sowie durch Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Bürgerveranstaltungen – erarbeitet. Die entwickelten Maßnahmenpakete sind auf weitere Stadtteile Bochums übertragbar.

Einige Themenfelder blieben im Rahmen des Mobilitätskonzeptes jedoch unbeantwortet. Hier gilt es im weiteren Prozess eine mögliche Vertiefung zu prüfen.

- **Schulisches Mobilitätsmanagement:** Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde insbesondere aufgezeigt, wie die Schulwegesicherheit durch bauliche Maßnahmen – und am Beispiel einer Grundschule – verbessert werden kann. Schulisches Mobilitätsmanagement bietet jedoch vielfältige, auch weiche Maßnahmen, um das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer und Eltern im Sinne der Nahmobilität zu beeinflussen.
- **Langfristige Ansätze zur Reduktion des Parkdrucks:** Der bestehende Parkdruck in Bochum-Laer wurde im Rahmen der Bestandsanalysen abschnittsweise als sehr hoch eingeschätzt. Durch die zu erwartenden Entwicklungen auf MARK 51°7 wird der Druck ggf. weiter steigen. Zur Umsetzung vieler der entwickelten Maßnahmen (z.B. Umbau von Parkplätzen zu Aufenthaltsorten oder Radabstellanlagen, Umbau von Knotenpunkten, Verbreiterung von Gehwegen) ist jedoch eine langfristige Reduktion des Parkdrucks notwendig. Aufgrund der Brisanz des Themas sollten die Entwicklungen im Rahmen der Entwicklungen auf MARK51°7 beobachtet und angepasste Maßnahmen entwickelt werden. Mögliche Maßnahmen zur Entlastung der Parksituation könnte beispielsweise die Ausweitung des Bewohnerparkens sowie der Parkraumbewirtschaftung sein.
- **Die Maßnahmen zum Radverkehr** sind wichtig für den Stadtteil Laer und die Anbindung an die umliegenden Ziele bzw. die Bochumer Innenstadt. Um eine Anbindung der Ziele außerhalb des Stadtteils zu gewährleisten ist es notwendig, die Radverkehrsmaßnahmen in ein gesamtstädtisches Netz zu integrieren. Daher wird für die Stadt Bochum ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept empfohlen (s. auch Kapitel 4.1.4). Eine wichtige Achse zur Anbindung von Laer an Altenbochum und die Bochumer Innenstadt ist dabei die Wittener Straße. Die Neugestaltung und Nutzung für den Radverkehr befindet sich derzeit im planerischen und politischen Prozess. Eine besondere Herausforderung wird dabei die Führung am „Altenbochumer Bogen“ darstellen.

Zukünftig wird es darum gehen, den Fuß- und Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben baulichen Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen, die

der Schaffung einer neuen, nahmobilitätsfreundlichen Mobilitätskultur dienen, eine wichtige Schlüsselrolle. Auch hier wurden mithilfe der Beteiligung der Bevölkerung erste Schritte unternommen. Diese Arbeitsgrundlagen sollten durch die regelmäßige Fortsetzung weiter gefestigt und ausgebaut werden.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird schrittweise erfolgen. Insbesondere die kurzfristigen Maßnahmen sowie weitere kleinere Maßnahmen können zeitnah in die weitere Planung gehen. Bei umfangreicheren Maßnahmen wird die Planung und Umsetzung jedoch erst nach den Ergebnissen von verwaltungsinternen Abstimmungsprozessen sowie der Abstimmung in den politischen Gremien erfolgen können.

6 Quellenverzeichnis

ADAC e.V. (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis. Diese Broschüre enthält ausführliche Informationen zum Thema Hol- und Bringverkehr/-zonen

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018). Vom 21. Juli 2018.

Bochum Perspektive 202:2 (2020): MARK 51°7. Abrufbar unter: <https://www.bochum2022.de/mark-517/>

Sinus (2015): Fahrrad-Monitor Deutschland 2015. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Sinus (2017): Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

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

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): RAS 06 (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen): Köln, 2006.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr. Köln, 2007.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2008): RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung): Ausgabe 2008, Köln 2008

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

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011a): HBS (Handbuch für die Bewertung von Straßengestaltung): Köln 2011

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

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen: Ausgabe 2014

FöRi-Nah (Förderrichtlinien Nahmobilität) (2014): Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen: RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Gemeindeentwicklung und Verkehr - III A 2 - 86.19-4.3 v. 01.12.2014

FöRi-MM (Förderrichtlinien Mobilität und Mobilitätsmanagement) (2019): Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements: RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Gemeindeentwicklung und Verkehr - III A 2 - 86.19-4.3 v. 01.12.2014

Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW) – Artikel 1 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018)

HSV (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) (2006)

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886) geändert worden ist

Stadt Bochum (2015): Beschlussvorlage der Verwaltung (20150558) - Barrierefreiheit im ÖPNV, Ausbau von Bushaltestellen. Einstimmiger Beschluss am 16.06.2015 durch den Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität.

Stadt Bochum (2017): Nahverkehrsplan 2017 – 2. Fortschreibung.

Stadt Bochum (2019): Amt für Stadtplanung und Wohnen: Abrufbar unter: <https://www.o-sp.de/bochum/plan/uebersicht.php?L1=26&pid=41364&tid=106330>

VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) (2020): ÖPNV-Investitionen. Abrufbar unter: <https://www.vrr.de/de/der-vrr/oepnv-investitionen/>

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW

7 Anhang

7.1 Dokumentation Veranstaltungen

Insgesamt fanden zwei Bürgerveranstaltungen im Rahmen des Projektes statt.

7.1.1 Dokumentation der ersten Bürgerveranstaltung

Datum: 25.03.2019

Uhrzeit: 17:30 bis 19:45 Uhr

Am 25. März 2019 fand die erste Bürgerwerkstatt im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes für Bochum-Laer statt. Herr Huhn, Abteilungsleiter der Stadtentwicklung, begrüßte die etwa 50 Anwesenden und führte in den Abend ein. Herr Steinberg von der Planersocietät stellte daraufhin die Analyseergebnisse vor. Im Anschluss konnten die Teilnehmenden ihre Wünsche, Maßnahmenideen und Kritiken an drei Thementischen einbringen:

- 1 | Fußverkehr und Barrierefreiheit; Öffentlicher Raum und Aufenthalt
- 2 | Radverkehr und Öffentlicher Verkehr
- 3 | Ruhender und fließender Kfz-Verkehr

Im Nachfolgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Themenstände aufgeführt. Die Ergebnisse spiegeln die Sichtweisen der Teilnehmenden wider und sind noch nicht von den Gutachtern reflektiert.

Thementisch 1 | Fußverkehr und Barrierefreiheit; Öffentlicher Raum und Aufenthalt

Fußverkehr | Zielgruppe Kinder – Verbindungen zur Grundschule & KiTa

- Es gibt mehrere Trampelpfade als Fußwege zum Schulgelände. Diese werden sowohl als Schulweg sowie als Weg zum Spielplatz genutzt. Da die Wege nicht befestigt sind, bildet sich bei Regen tiefer Schlamm. Zum Teil sind die Wege auch dicht bewachsen. Eigentlich sind sie aber gute und sichere Wege für die Kinder, die sie auch alleine nutzen können. Hier sollte eine Befestigung der Wege, z.B. durch Rindenmulch, Kies, o.ä., angelegt werden. Weiterhin sollten Mülleimer aufgestellt und die Wege regelmäßig gepflegt werden (Grünschnitt, Untergrund). Die Zuständigkeiten für die Pflege sollten festgelegt bzw. wahrgenommen werden.
- Im Süden des Schulgeländes führt ein Weg, auf dem die Kinder weitestgehend trocken bis an das Schulgelände herangehen können. Dieser ist zwar asphaltiert aber ungepflegt und dreckig bzw. dunkel und schlecht einsehbar. Darum wird bisher oft die Abkürzung quer über das Fußballfeld genutzt. Hier soll mit Hilfe von z.B. Farbe, Spielgeräte und Beleuchtung der Weg attraktiver gestaltet werden.

- In der Suntumer Straße entsteht insbesondere zu Schulbeginn und –ende ein hohes Verkehrsaufkommen durch „Elterntaxis“. Diese gefährden die zu Fuß Gehenden Kinder und Anwohner. Im (parallel zur Grundschule verlaufenden) Abschnitt sind zudem keine Gehwege vorhanden sind, sodass zu Fuß Gehende in Hauseingänge bzw. Einfahrten ausweichen müssen. Die Straße ist als Anwohnerstraße gekennzeichnet, wird jedoch teilweise vom Durchgangsverkehr genutzt. Hier könnte die Einrichtung einer Sackgasse mit Hilfe einer Sperrung der Durchfahrt zur Rittershausstraße Abhilfe schaffen.
- Das Problem der „Elterntaxis“ tritt auch an der Alten Wittener Straßen und in den Zufahrtsstraßen Am Kreuzacker auf. Um diesen Verkehr zu lenken sollten Eltern-Haltestellen (z.B. an der Alten Wittener Straße / Fronleichnamkirche) angelegt und ggf. mit einem Walking Bus kombiniert werden. Damit könnten die Kinder sicher in Gruppen zur Schule gehen.
- Um die Geschwindigkeiten in der Straße Am Kreuzacker zu reduzieren, könnten Einbauten, Blumentöpfe oder andere Hindernisse helfen. Auch leuchtende Hinweistafeln, welche die gefahrene Geschwindigkeit anzeigen, wurden als Mittel genannt.
- Zur besseren Anbindung des neuen Wohngebiets und des geplanten Kindergartens sollte ein Fußweg zum Kindergarten sowie eine Querungsmöglichkeit über den Werner Hellweg geschaffen werden. Der vorhandene Fußweg von der Claus-Groth-Straße zum Werner Hellweg ist sehr zugewachsen und kaum noch sichtbar.
- Die Erschließung der neuen Kita auf dem rückläufigen Gelände des Werner Hellwegs sollte verbessert werden. Die Planungen sehen heute eine umwegige Erschließung vor.

Fußverkehr | Knotenpunkte und Querungen

- Der Knoten Rittershausstr. / Am Kreuzacker ist ein von zu Fuß Gehenden stark frequentierter Knoten. Durch die parkenden Kfz ist der Knotenbereich jedoch schlecht einsehbar.
- Entlang der Laerfeldstraße parken viele Autos halb auf dem Gehweg. Das ist besonders für Kinder, die dort auch mit dem Fahrrad entlangfahren, gefährlich. Insgesamt sollte das Tempo auf der Laerfeldstr. auf 30 km/h reduziert werden. Auch für den Radverkehr und die Anwohner (Lärm) wäre das ein Zugewinn.
- Die Querung am Knoten Kolonie Vollmond/ Laerfeldstraße ist insbesondere für den Fuß- und Radverkehr gefährlich. Durch parkende Kfz entlang der Laerfeldstraße sind Sichtbeziehungen kaum möglich. In der Kolonie Vollmond wohnen viele Kinder und der Knoten befindet sich auf ihrem Schulweg. Hier sollte die Linksabbieger-Spur weggenommen werden, um das Parken auf die Fahrbahn verlagern zu können (Parkstreifen einrichten). Die Maßnahme würde gleichzeitig zur Reduzierung der Geschwindigkeit führen. Zudem sollten Einbauten, wie Gehwegnasen, für bessere Sichtbeziehung zwischen Zu Fuß Gehenden und Autofahrenden sorgen.
- Die Suntumer Straße ist im Bereich Gorch-Fock-Straße bis Laerfeldstraße (50 km/h) abschüssig. Der Radverkehr rollt auf den Knoten zu. Zur Unterstützung bei der Einsehbarkeit gibt es einen Spiegel. Insbesondere Kinder unterschätzen die Gefahr an diesem Knoten und haben mit der Nutzung des Spiegels Probleme. Hier sollten der Fußverkehr und auf dem Gehweg fahrende Kinder ein Stück um die Kurve geführt werden, bevor sie queren

können (z.B. mit Hilfe von Pollern oder Gitter). Auch eine Querungshilfe sollte hier eingerichtet werden, da die Laerfeldstraße nicht gut einsehbar ist.

- Entlang des Werner Hellwegs gibt es zu wenige Querungsmöglichkeiten. Die Straße wird deswegen häufig ohne Hilfe überquert, um Umwege zu vermeiden. Besonders ältere Menschen bringen sich deswegen in Gefahr, da die Querung der beiden Fahrspuren mehr Zeit in Anspruch nimmt.

Fußverkehr | weitere Verbindungen

- Der Trampelpfad als Durchgang zum Lidl ist sehr eng, so dass er z.B. für einen Kinderwagen nicht ausreicht. Auch hier wäre eine Aufwertung sinnvoll.
- Derzeit gibt es eine Fußwegeverbindung an der alten Schule zum dahinter liegenden Park. Diese sollte auch bei einem Verkauf des Grundstücks / Gebäudes erhalten werden, um die Verbindung zum Grünzug auch in Zukunft sicherzustellen.
- Aus der Seippelstraße sollte eine Fußwegeverbindung in das neue Wohngebiet geschaffen werden inkl. einer Querungsmöglichkeit am Werner Hellweg.
- Das historische Laer liegt südlich der BAB 448 und wird damit und auch durch die Wittener Straße vom heutigen Stadtteilzentrum getrennt. Hier sollte eine Anbindung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Eine Fußwegeverbindung über das Opel-Gelände könnte eine Möglichkeit sein.
- Entlang der Suntumer Straße fehlen Bänke / Sitzmöglichkeiten.

Aufenthalt | Platzflächen und Grünbereiche

- Der Park zwischen Alte Wittener Straße, Am Kreuzacker und Große-Weischede-Straße sollte aufgewertet werden. Hier sollte vorrangig Beleuchtung angebracht werden.
- Der Grünbereich an der Claus-Groth-Straße sollte aufgewertet werden. Gewünscht wird z.B. ein Projekt mit Urban Gardening und / oder Obstanbau, bei dem die Teilnahme allen Interessierten offensteht. Insbesondere für Kinder (in Zusammenarbeit mit Schulen und Kindergärten?!) könnte damit ein Lernort entstehen. Sie hätte hier die Möglichkeit zum Gärtnern, Erleben und Lernen.
- Der Lahariplatz sollte belebt werden. Der bestehende SMAK-Markt wird gerne genutzt und als guter Nahversorger beschrieben. Es fehlt ein Café und die Öffnung des Platzes zur Suntumer Str. durch eine offene Gestaltung des Bereiches. Zudem könnten die Hochbeete auf dem Platz verkleinert und die Beleuchtung verbessert werden.
- Auf den Platzbereich des Lahariplatzes sollte es keine Einfahrten durch private Kfz mehr (Ausnahme: Anlieferungen) geben. Insbesondere für Zu Fuß Gehende und Kinder stellt das eine große Gefahr dar. Eine Absperrung durch „Poller“ könnte eine Möglichkeit sein. Zudem wäre eine bessere Beleuchtung wünschenswert.
- In der Wohnsiedlung (70er Jahre) an der Gorch-Fock-Straße gibt es eine große Parkplatzfläche. Entlang des Platzes gibt es einige wenige (ungenutzte?) Ladenlokale und eine Postfiliale. Die Fläche sollte schöner gestaltet und aufgewertet werden, um den Bereich zu beleben (z.B. mit Bänken, Hecken).
- Insgesamt gibt es in Laer wenig bis gar keine Gastronomie oder große Gemeinschaftsräume. Es besteht die Idee, das alte Schulgebäude/ Feuerwehrwache an der Alten Wittener Straße hierfür zu nutzen.

Thementisch 2 | Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr

Radverkehr | Radnetz

- Die ehemalige Opelbahntrasse sollte vom Umspannwerk in Laer bis zum Springorum Radweg ausgebaut und in das Netz übernommen werden. Bezüglich des Ausbaus bestehen jedoch noch Unstimmigkeiten bezüglich der Zuständigkeit mit dem Regionalverband Ruhr.
- Im Bereich von Laer wird die Opelbahntrasse nicht komplett nutzbar sein, sodass hier die Führung des Radverkehrs parallel über Feldwege vorgesehen ist. Hier erfolgt der Anschluss an die Straße „Am Ümminger See“ im Bereich der A 43.
- Vom Werner Hellweg sollte es eine direkte Verbindung über den Sudbeckenpfad an die Havkenscheider Straße und damit auch an den zukünftigen RS1 erfolgen.
- Die Verbindung vom Werner Hellweg über die Straße „Siepenhöhe“ und die parallel zur Autobahn verlaufenden Grünwege stellen eine gute Alternative zur Havkenscheider Straße dar.
- Ein Radweg entlang der Wittener Straße zur direkten Anbindung von Laer an Altenbochum soll geschaffen werden. Hier könnte eine Fahrspur zugunsten eines neuen Radwegs entfallen. Ein Problem stellt die Stütze des Möbelhauses (Übergang über die Straße) im Verkehrsraum dar.
- Insgesamt besteht die Einschätzung, dass das Radfahren allein innerhalb von Laer kaum eine Bedeutung hat, sondern dass die meisten Wege nach außen führen und deswegen das Netz großflächiger verbessert werden muss.

Radverkehr | Infrastruktur innerhalb des Untersuchungsgebiets

- Die Alte Wittener Straße sollte zwischen Suntumer Straße und Anbindung an die Wittener Straße zur Fahrradstraße umgestaltet werden. In diesem Bereich liegen eine Kita und ein wichtiger Zugang zur Grundschule.
- Die Einbauten an der ehemaligen Opel-Bahntrasse im Bereich der Alten Wittener Straße sollten zugunsten des Radverkehrs entfernt werden.
- Die Geschwindigkeit auf der Laerfeldstraße sollte auf Tempo 30 reduziert werden, um auch das Radfahren attraktiver zu machen.
- Der Radweg Emscher-Ruhr sollte im Bereich der Laerfeldstraße/ Alte Laerfeldstraße/ Ümminger See besser ausgeschildert werden.
- Die Abbiegebeziehung von der Laerfeldstraße links in den Werner Hellweg sollte verbessert werden.
- Der heutige Trampelpfad zwischen Parkplatz Gorch-Fock-Straße und Werner Hellweg soll zu einem Radweg ausgebaut werden. Durch einen abgesenkten Bordstein sollte direkt der Radfahrstreifen erreicht werden können. Über eine Mittelinsel sollte man auch die Möglichkeit bekommen, links in den Werner Hellweg abzubiegen.
- Auf dem Werner Hellweg sollten insgesamt mehr Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.
- Die Mittelinsel auf dem Werner Hellweg, zwischen Havkenscheider Str. und Lidl, sollte als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr geöffnet werden.
- Die gegenseitige Rücksichtnahme von Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden ist zu stärken.

Radverkehr | Infrastruktur außerhalb des Untersuchungsgebiets

- Die Radverkehrsinfrastruktur entlang des Werner Hellwegs ist zwischen der Bahnunterführung nord-östlich des Autobahnanschlusses A43 und Werner Straße sehr schlecht und wechselhaft. Ggf. könnte ihr auch die Signalisierung für den Radverkehr angepasst werden.
- Die Radwege entlang der Alten Wittener Straße (außerhalb des Untersuchungsgebiets) sind sehr schmal. Zusätzlich ist der Belag sehr schlecht. Einen Gehweg gibt es hier nicht.
- Der Knotenpunkt Alte Wittener Straße/ Wittener Straße (östlicher Anschluss) ist für Radfahrende schlecht gestaltet. Hier gibt es bereits einen breiten Trampelpfad, der von Radfahrenden genutzt wird.

ÖPNV

- Als positiv wird gesehen, dass die Linie 358 im neuen Nahverkehrsplan bis zum Ruhrpark fährt.
- Für die Linie 372 sollte ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden.
- Die Linie 372 sollte umgelegt werden, damit die negativen Auswirkungen auf die Straße „Am Kreuzacker“ reduziert werden.
- Die Haltestellen der Linien 302/310 liegen im Abstand von 300m und sind damit sehr dicht. Hier könnte eine Haltestelle entfallen.
- Die Buslinien 372 / 345 sind nicht optimal mit dem umliegenden Stadtteil verknüpft. Zudem verläuft die Buslinie 345 über 7 km parallel zu den Straßenbahnlinien 302 / 310.
- Der Zugang zu den Haltestellen der Straßenbahnlinien sollte barrierefrei gestaltet werden, damit auch Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Personen eine gute Zugangsmöglichkeit haben.



Thementisch 3 | Ruhender und fließender Kfz-Verkehr

MIV | Fließender Verkehr

- Im Bereich der Zufahrt zum Sudbeckenpfad passieren häufig Unfälle, weil Autofahrer anstatt vom Werner Hellweg links nach LIDL abzubiegen nur auf dem Werner Hellweg wenden wollen und aufgrund des einen Parkplatzes an der Bushaltestelle jedoch stark bremsen müssen. Die Autos im Nachgang sehen dies jedoch oft nicht voraus.
- An der Wittener Straße / Opel-Einmündung sollte ein Kreisverkehr angelegt werden.
- Die Vorfahrtsschilder in allen Tempo-30-Zonen des Stadtteils sollten entfernt werden.
- Im Bereich der Einmündung Kolonie Vollmond an der Laerfeldstraße könnte die abknickende Vorfahrt entfernt werden. Zudem sollte ein Zebrastreifen im Bereich der Querungshilfe angebracht werden.
- Die Anwohner äußerten den Wunsch, die Suntumer Straße durch Anlage eines Wendehammers zu schließen, da das derzeitige „Durchfahrtsverbot“ nicht eingehalten und auch mit überhöhter Geschwindigkeit durchgefahren wird.
- Am Knoten Alte Wittener Straße / Suntumer Straße ist ein Zebrastreifen zum Überqueren notwendig. Die Sichtbeziehungen bei einer Überquerung sind sehr ungünstig. Zudem sollte die Vorfahrtberechtigung entfernt werden.
- Am Knoten Werner Hellweg / Suntumer Straße gibt es einen freien Rechtsabbieger ohne Querungshilfe für den Fußverkehr. Hier sollte die freie Durchfahrt verhindert oder mindestens ein Zebrastreifen angelegt werden.
- Das Linksabbiegen aus der Laerfeldstraße auf den Werner Hellweg ist kaum möglich. Hier sollte eine Ampelanlage installiert werden.
- Am Werner Hellweg sollten zwischen der Kreuzung Werner Hellweg / Suntumer Straße und Lidl die Querung mit Hilfe einer Fußverkehrsampel ermöglicht werden.
- Die Anwohner äußerten den Wunsch, die Straße Am Kreuzacker zu renovieren und mit einer Asphaltdecke zu versehen.
- Die Laerfeldstraße sollte für den Durchgangsverkehr, der aus dem Gewerbegebiet an der Alten Wittener Straße kommt, gesperrt werden.
- An der Ausfahrt der BAB43 könnte eine Beschleunigungsspur für die Rechtsabbieger auf den Werner Hellweg angelegt werden.
- Die Bahngleise in der Alten Wittener Straße sollten entfernt werden.
- Am Knoten Wittener Straße / Alte Wittener Straße sollte die Signalisierung so angepasst werden, dass sich aus Langendreer eine grüne Welle ergibt. Insbesondere die Kopplung mit dem Knoten Ümminger Straße / Universitätsstraße wurde genannt.

MIV | Ruhender Verkehr

- An der Alten Wittener Straße sollten Elternparkplätze für die Eltern der Grundschulkinder angelegt werden, um die Zahl der Durchfahrten auf die Anwohnerstraße zu verringern.
- Die Parkplätze für den Supermarkt an der Alten Wittener Straße sollten unbedingt erhalten werden. Es wird angemerkt, dass im Bereich des Lahariplatzes bereits jetzt Stellplätze fehlen.
- An der Suntumer Straße im Abschnitt Alte Wittener Straße bis Werner Hellweg sollten Zebrastreifen als Querungshilfen angebracht werden. Zudem sollten entlang der Suntumer Straße die Parbuchten auf die Straße verlegt werden, um das Tempo zu verringern.
- An der Siepenhöhe hinter dem Gebäude des Möbelhauses wird von einem hohen Parkdruck berichtet.

- Auf den Freiflächen zwischen den VBW-Häusern Am Kreuzacker könnten zur Entlastung des Parkdrucks im Stadtteil Parkplätze angelegt werden.
- An der Suntumer Straße im Bereich des Lahariplatzes sollte Kurzzeitparken eingeführt werden.
- Das Gehwegparken auf der Laerfeldstraße sollte durch die Stadt kontrolliert und geahndet werden, damit die Gehwege freigehalten werden.

7.1.2 Dokumentation der zweiten Bürgerveranstaltung

Datum: 12.06.2019

Uhrzeit: 14:00 bis 18:00

Ort: Lahariplatz im Rahmen der Eröffnung der 42. Bürgerwoche Ost



Themenschwerpunkt Radverkehr

Folgende Maßnahmen waren den Teilnehmenden besonders wichtig:

Maßnahmen-Nr.	Standort	Beschreibung	Anzahl der Punkte
Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs			
R001	Werner Hellweg /Laerfeldstraße	Rückbau des freien Rechtsabbiegers; Installation einer Lichtsignalanlage zur Erleichterung des Linksabbiegens aus der Laerfeldstraße; Leistungsfähigkeit einer LSA ist zu prüfen	4
R003	Suntumer Straße/ Rittershausstraße/ Claus-Groth-Straße	Umbau des Knotenpunktes: Aufpflasterung; Begrünung, Sitzgelegenheiten; Miteinbeziehung in die Spielstraße	1
R004	Werner Hellweg/ Suntumer Straße/ Havkenscheider Straße	Rückbau des freien Rechtsabbiegers; Leistungsfähigkeit der LSA ist zu prüfen	1
R006	Wittener Straße/ Alte Wittener Straße	Umbau im Rahmen des Gesamtkonzeptes "Stadtstraße"	1
Schaffen von neuen Querungsmöglichkeiten			
R010	Werner Hellweg (Höhe Haus 50)	Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit als Verlängerung des Durchgangs zur Suntumer Straße und zur Anbindung des neu zu schaffendem Wohngebiet	1
Schaffen von neuen, linienhaften Infrastrukturen für den Radverkehr			
R012	Radweg zwischen Alte Wittener Straße und Üm-minger See	Ausbau des bestehenden Feldwegs zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg	1

R013	Bahntrassenradweg	Umbau der ehemaligen Bahntrasse zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg (bis zum Springorumradweg) sowie langfristig in Richtung Langendreer	3
R014	Weg zwischen Gorch-Fock-Straße und Werner Hellweg	Ausbau des bestehenden Wegs zu einem guten gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer ebenen Oberfläche	2
R016	Weg zwischen Sudbeckenpfad und Havkenscheider Straße sowie zwischen Werner Hellweg und Havkenscheider Straße	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Sudbeckenpfad und neu anzulegenden Weg zwischen Werner Hellweg und Havkenscheider Straße (Ostpark)	3
R018	Wittener Straße	Berücksichtigung des Radverkehrs im Rahmen der weiteren Planungen	2
R019	Verbindung Dannenbaumstraße/ Wittener Straße über MARK51°7	Berücksichtigung des Radverkehrs im Rahmen der weiteren Planungen; z.B. in Form von guten Radfahrstreifen oder ausreichend dimensionierten gemeinsamen Geh- und Radwegen (mind. 2,50 m; besser breiter)	1
Neubau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum/ an Haltestellen			
R024	Lahariplatz	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen	2
R027	Grundschule Laer	Schaffen von neuen Abstellanlagen für die MitarbeiterInnen sowie für Kinder, die von ihren Eltern zur Schule begleitet	1
R029	Straßenbahnhaltestelle MARK51°7	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen	1
Geschwindigkeitsreduktion			
R030	Laerfeldstraße	Reduktion der Geschwindigkeit entlang der Laerfeldstraße auf 30 km/h auch zur Schulwegsicherung sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 StVO)	2

Weitere Maßnahmenideen und Anregungen:

- Alle Vorfahrtsregelungen in Laer auf „Rechts vor Links“ ändern. Schilder abbauen. Ziel: Geschwindigkeitsreduktion
- R001: alternativ ein Kreisverkehr

- R006: alternativ ein Kreisverkehr
- Suntumer Straße (Abschnitt der Einbahnstraße) am Knotenpunkt Ritterhausstraße schließen und zur Sackgasse machen
- Fahrradabstellanlagen im neuen Übergang vom Lahariplatz zu MARK51°7
- Begrünung der Straßenbahntrasse auf der Wittener Straße, um die sichtbare Trennwirkung zu reduzieren
- Schienen auf der Alten Wittener Straße erhalten und als Identifikationsmerkmal/ zur Wiedererkennung des alten Laers nutzen; Kunstwerk mit Fotos den alten Laers
- Radfahrweg durch Laer bis zur Innenstadt entlang der Wittener Straße; Einspurigkeit der Wittener Straße
- Mehr Fahrradständer und „Hundeparkplätze“ vor Supermärkten
- Verknüpfung MARK51°7 mit Bahntrassenradweg (Höhenlagen sind zu prüfen)



Themenschwerpunkt Schulwegsicherung

Folgende Maßnahmen waren den Teilnehmenden besonders wichtig:

Maßnahmen-Nr.	Standort	Beschreibung	Anzahl der Punkte
Einrichtung Gestaltung von Spielstraßen (vB)			2
	Am Kreuzacker	Belagserneuerung; Reduzierung des Straßenquerschnitts durch das Anlegen von Baumscheiben und Parkplätzen auf der Fahrbahn	2
Elternhaltestelle einrichten			3
	Alte Wittener Straße	Einrichtung einer Haltestelle für das Bringen und Abholen der Schulkinder, Haltestelle kennzeichnen (Markierung und Beschilderung), zügiges Ein- und Aussteigen ermöglichen, ggf. Begleitung bis zur Schule einplanen	2
	Gorch-Fock-Str. (Platz)	Einrichtung einer Haltestelle für das Bringen und Abholen der Schulkinder, Haltestelle kennzeichnen (Markierung und Beschilderung), zügiges Ein- und Aussteigen ermöglichen, ggf. Begleitung bis zur Schule einplanen	2
Zugänge zum Schulhof aufwerten			1
	Suntumer Straße (Hausnr. 26)	Beleuchtung aufstellen und Weg dauerhaft befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen, Umlaufsperre entfernen (ggf. gegen geeignete Poller ersetzen)	1
	Lahariplatz	Beleuchtung und farbige Gestaltung der Zugänge zum Lahariplatz	1
	Gorch-Fock-Straße	Beleuchtung aufstellen und Weg dauerhaft befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen	1
	Claus-Groth-Straße	Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Osten; inkl. Umbau, Beschildung und Markierung von Parkplätzen im Rahmen der Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs	1

Maßnahmen-Nr.	Standort	Beschreibung	Anzahl der Punkte
	Laerfeldstraße	Reduktion der Geschwindigkeit entlang der Laerfeldstraße auf 30 km/h auch zur Schulsicherung sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 StVO)	1
	Alte Feuerwache	Beleuchtung aufstellen und Weg dauerhaft befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen	1
	Laerfeldstraße	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	1
	Alte Wittener Straße I	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	2
	Alte Wittener Straße II	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	2

Weitere Maßnahmenideen und Anregungen:

- Entschärfung des Kreuzungsbereich Alte Wittener Straße/ Suntumer Straße
- Regulierung des Gehwegparkens in der Laerfeldstraße
- Die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Claus-Groth-Straße führt zu mehr Verkehr auf der Suntumer Straße, besser wäre nur einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten (ohne Einbahnstraße)
- Bei der Elternhaltestelle Gorch-Fock-Straße auch den Kindergarten mitdenken, ggf. Gefahr für zu Fuß Gehende Schüler*innen, Anfahrt auch über Gorch-Fock-Straße / Parkplätze
- Die VBW-Wohnungen (Am Kreuzacker) haben keine Parkplätze und parken entlang der Straße, Parkplätze zwischen den Häusern einrichten



7.2 Maßnahmentabellen

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnah-	Baukosten (netto)	Priorität
F1	Einrichtung und Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen						
F1.1	Gorch-Fock-Straße (Verbindungsweg zur Claus-Groth-Straße)	Beschilderung und Markierung von Parkplätzen	ggf. Durchfahrtsperre für Elternhaltestelle, sonst verkehrsberuhigter Bereich	Stadt BO	F9.3; F13.2		
F1.2	Claus-Groth-Straße	bauliche Verbreiterung nur durch Wegfall von Parkplätzen möglich; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; inkl. Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Osten	falls kein Umbau / Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs	Stadt BO	F10.7		
F1.3	Suntumer Straße zwischen Ritterhausstraße und Seipelstraße	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; Umbau des Knotenpunktbereichs mit der Ritterhausstraße		Stadt BO	F10.8		
F1.4	Grimmestraße	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Beschilderung und Markierung von Parkplätzen		Stadt BO			
F1.5	Kleffstraße	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; bauliche Verbreiterung nur durch einen Wegfall von Parkplätzen möglich; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen		Stadt BO			
F1.6	Tewaagstraße	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; bauliche Verbreiterung nur durch einen Wegfall von Parkplätzen möglich; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen		Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F1.7	Am Kreuzacker (Stich zur Schule)	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen		Stadt BO			
F1.8	Magdalenenstraße	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; bauliche Verbreiterung nur durch einen Wegfall von Parkplätzen möglich; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen		Stadt BO			
F1.9	Große-Weischede-Straße	Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Umbau, Beschilderung und Markierung von Parkplätzen; bauliche Verbreiterung nur durch einen Wegfall von Parkplätzen möglich; Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, Leitelementen, Nullabsenkungen		Stadt BO			
F2	Umgestaltung des Straßenquerschnitts						
F2.1	Am Kreuzacker	Belagserneuerung; Reduzierung des Straßenquerschnitts durch das Anlegen von Baumscheiben und Parkplätzen auf der Fahrbahn		Stadt BO	R2.2		
F2.2	Alte Wittener Straße zwischen Lahariplatz und Wittener Straße	Reduzierung des Straßenquerschnitts und Gestaltung von Grünbereichen; Parkplätzen und Elternhaltestelle	Siehe Maßnahme B2 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F2.3	Wittener Straße	Neugestaltung gemäß Rahmenplan Wittener Straße	Siehe Maßnahme B1/B4 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F3	Bauliche Verbreiterung der Gehwege						
F3.1	Rittershausstraße	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung		Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F3.2	Gorch-Fock-Straße (Zufahrt Parkplatz)	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung,	Berücksichtigung im Rahmen des Freiraumkonzeptes bei der Platzgestaltung	Stadt BO			
F3.3	Sudbeckenpfad	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung		Stadt BO			
F3.4	Dreizehnlindenstraße	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung, bauliche Verbreiterung nur durch einen Wegfall von Parkplätzen möglich,		Stadt BO			
F3.5	Suntumer Straße (Rittershausstraße - Laerfeldstraße)	Verbreiterung des Gehweges unter Berücksichtigung einer barrierefreien Gestaltung		Stadt BO			
F4	Entfernung / Neuordnung ruhender Verkehr oder Reduzierung des Gehwegparkens						
F4.1	Suntumer Straße	Parken auf einer Seite verhindern (schmaler Gehweg) - Nordseite; gezielte Markierung von Parkplätzen auf dem Straßenabschnitt		Stadt BO	F3.5		
F4.2	Gorch-Fock-Straße (Platz)	Neuordnung / Neugestaltung Parkplatz; Neugestaltung des Platzes jeweils mit Flächen für Aufenthalt und Parken (s. Freiraumkonzept), sowie Platz zur Einrichtung der Elternhaltestelle	Im Freiraumkonzept berücksichtigt	Stadt BO	F1.1; F13.2		
F4.3	Seippelstraße	Parken auf einer Seite verhindern - Westseite (eig. Parkplätze vorhanden)		Stadt BO			
F4.4	Suntumer Straße	Parken auf einer Seite verhindern (schmaler Gehweg) - Nordseite		Stadt BO			
F4.5	Siepenhöhe (Sackgasse)	Parken auf einer Seite verhindern (schmaler Gehweg) - Nordseite; Parkbuchten einzeichnen, damit außerhalb der Gehwegbereiche geparkt wird, ggf. auch alternierendes Parken		Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F4.6	Alte Laerfeldstraße / Alter Werner Hellweg	Parken auf dem Gehweg im Knotenbereich verhindern: Poller / Einbauten		Stadt BO			
F4.7	Siepenhöhe	Parken auf einer Seite verhindern (schmäler Gehweg) - Nordseite		Stadt BO			
F4.8	Alte Wittener Straße	Konflikte mit Ein- und Ausparkern Supermarkt auf Gehwegen im Rahmen der weiteren Planungen lösen	Siehe Maßnahme B3 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F5	Ausbau / Befestigung von Trampelpfaden & Fußwegen						
F5.1	Gorch-Fock-Straße (Platz) / Werner Hellweg	Beleuchtung aufstellen und Weg dauerhaft befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen	Siehe Maßnahme B11 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	F12.5, R3.1		
F5.2	Alte Feuerwehrwache	Beleuchtung aufstellen und Weg dauerhaft befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen	Siehe Maßnahme B7 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F5.3	Am Kreuzacker	Zugang zum Park befestigen	Siehe Maßnahme B7 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F5.4	Siepenhöhe / Zugang Wittener Straße	Beleuchtung aufstellen und Weg barrierefrei befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen	siehe Freiraumkonzept	Stadt BO	F10.9		
F6	Zugänge zum Schulgelände aufwerten						
F6.1	Suntumer Str. (Hausnr. 26)	Beleuchtung aufstellen und Weg dauerhaft befestigen, regelmäßigen Grünschnitt durchführen, Umlaufsperre entfernen (ggf. gegen geeignete Poller ersetzen)	Siehe Maßnahme B10 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	F12.4		
F6.2	Suntumer Str. (Hausnr. 38)	Weg naturnah befestigen, regelmäßigen Grünschnitt und Winterdienst durchführen (Sensibilisierung der Anlieger)	Geh- Fahr- und Leitungsrecht der Stadt prüfen; Siehe Maßnahme B10 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	F12.4		

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F6.3	Rittershausstraße	Beleuchtung aufstellen und Weg naturnah befestigen, regelmäßigen Grünschnitt und Winterdienst durchführen (Sensibilisierung der Anlieger)	Siehe Maßnahme B10 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F7	Anpassung von barrierefreien LSA						
F7.1	Suntumer Straße / Werner Hellweg	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase		Stadt BO			
F7.2	Wittener Straße / Alte Wittener Straße	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase		Stadt BO			
F7.3	Werner Hellweg / Siepenhöhe	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase		Stadt BO			
F7.4	Werner Hellweg / Sudbeckenpfad	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase		Stadt BO			
F7.5	Werner Hellweg / Wittener Straße	Umbau der bestehenden Lichtsignalanlage zu barrierefreien LSA, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Signalgeber, Grünphase		Stadt BO			
F8	Neubau / Ausbau von barrierefreien Querungshilfen						
F8.1	Werner Hellweg I	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Prüfung LSA notwendig	Stadt BO			
F8.2	Werner Hellweg II	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Prüfung LSA notwendig	Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F8.3	Laerfeldstraße	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,		Stadt BO			
F8.4	Alte Wittener Straße I	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Siehe Maßnahme B2 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F8.5	Alte Wittener Straße II	Umbau der bestehenden Querungsmöglichkeit zur barrierefreien Querungshilfe, inkl. Borde, taktile Leitelemente, Nullabsenkung,	Prüfung LSA notwendig	Stadt BO			
F9	Abbau von Hindernissen auf Gehwegen						
F9.1	Park Laer / Parkplatz Dannenbaumstraße	Eingangssituation aufwerten und den Zugang barrierefrei gestalten		Stadt BO		siehe Freiraumkonzept	
F9.2	Dannenbaumstraße	Führung des Gehweges in Richtung Fahrbahn jeweils um die Bäume herum, Parken entfällt in den Abschnitten		Stadt BO			
F9.3	Claus-Groth-Straße / Gorch-Fock-Straße	Zusätzliche Sicherung des Pollers durch weiße Markierungen auf dem Boden		Stadt BO	F1.1, R5.2	siehe Maßnahmen zum Radverkehr	
F10	Absenken von Bordsteinen						
F10.1	Wittener Straße / Werner Hellweg	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO			
F10.2	Wittener Straße / Alte Wittener Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten	Siehe Maßnahme B4 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F10.3	Werner Hellweg / Siepenhöhe	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO			
F10.4	Werner Hellweg / Stuntumer Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnah-	Baukosten (netto)	Priorität
F10.5	Siepenhöhe	Bordsteinabsenkungen im Bereich des Zugangs zum Verbindungsweg Havkenscheider Straße		Stadt BO			
F10.6	Havkenscheider Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO			
F10.7	Claus-Groth-Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO	F1.2		
F10.8	Suntumer Straße / Rittershausstraße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO	F1.3		
F10.9	Am Kreuzacker / Alte Wittener Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten	Siehe Maßnahme B2 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	F2.2		
F10.10	Suntumer Straße	kurzfristig: Einbau von Bordsteinabsenkungen an allen Knoten im Abschnitt; Langfristig: Umbau den Knotenpunktes Suntumer Straße/ Alte Wittener Straße im Rahmen des Freiraumkonzeptes vorgesehen (Integration in einen Platzbereich)		Stadt BO			
F10.11	Suntumer Straße / Gorch-Fock-Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO	F1.3		
F10.12	Gorch-Fock-Straße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO			
F10.13	Dreizehnlindenstraße	Einbau von Bordsteinabsenkungen am gesamten Knoten		Stadt BO			
F10.14	Laerfeldstraße	Einbau von Bordsteinabsenkungen an allen Knoten im Abschnitt		Stadt BO	R2.1		
F11	Neubau Sitzmöglichkeiten						
F11.1	Park Laer	Erneuerung der Sitzgelegenheiten und Neubau von Sitzgelegenheiten innerhalb des Parks	Siehe Maßnahme B8 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F11.2	Schulgelände	Erneuerung der Sitzgelegenheiten im Bereich des Spielplatzes, (Sicherung der Gefahrenstelle: Öffnung im Gitter des Fußballfeldes)	Siehe Maßnahme B10 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F11.3	Park "Auf dem Kreuz"	Neubau von weiteren Sitzgelegenheiten	Siehe Maßnahme B7 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F11.4	Gorch-Fock-Straße (Platz)	Neubau von Sitzgelegenheiten	Siehe Maßnahme B11 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F11.5	Lahariplatz	Neubau von Sitzgelegenheiten	Siehe Maßnahme B3 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F12	Beseitigung / Umbau von Angsträumen						
F12.1	Lahariplatz	Beleuchtung und farbige Gestaltung der Zugänge zum Lahariplatz	Siehe Maßnahme B3 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F12.2	Park "Auf dem Kreuz"	Beleuchtung innerhalb des Parkgeländes	Siehe Maßnahme B7 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
F12.3	Am Kreuzacker (Zuweg Schulgelände)	Ausleuchtung des Bereichs verbessern und regelmäßigen Grünschnitt durchführen		Stadt BO			
F12.4	Suntumer Straße	siehe: Zugänge zum Schulgelände aufwerten		Stadt BO	F6.1; F6.2	Berechnung bei Schulwege	
F12.5	Gorch-Fock-Straße	Ausbau des bestehenden Wegs zu einem guten gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer ebenen Oberfläche (Asphalt) inkl. Beleuchtung		Stadt BO	F5.1	Berechnung bei Trampelpfaden	

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
F13	Einrichtung von Elternhaltestellen						
F13.1 (IP)	Alte Wittener Straße	Einrichtung einer Haltestelle für das Bringen und Abholen der Schulkinder, Haltestelle kennzeichnen (Markierung und Beschilderung), zügiges Ein- und Aussteigen ermöglichen, ggf. Begleitung bis zur Schule einplanen	Siehe Maßnahme B2 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	F2.2		
F13.2 (IP)	Gorch-Fock-Str. (Platz)	Einrichtung einer Haltestelle für das Bringen und Abholen der Schulkinder, Haltestelle kennzeichnen (Markierung und Beschilderung), zügiges Ein- und Aussteigen ermöglichen, ggf. Begleitung bis zur Schule einplanen	Siehe Maßnahme B11 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	F1.1; F4.2		
R1	Schließen von Netzlücken						
R1.1	Radweg zwischen Alte Wittener Straße und Ümminger See	Ausbau des bestehenden Feldwegs zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, Asphaltierung	bestehende Planungen	Stadt BO			
R1.2	Bahntrassenradweg	Umbau der ehemaligen Bahntrasse zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg (bis zum Springorumradweg) sowie langfristig in Richtung Langendreer; Bau einer Rampenkonstruktion zur direkten Anbindung von MARK51°7	bestehende Planungen; Berücksichtigung im Regionalen Radwegenetz RVR	Stadt BO/ RVR			
R1.3	Weg zwischen Gorch-Fock-Straße und Werner Hellweg	Ausbau des bestehenden Wegs zu einem guten Gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer ebenen Oberfläche (Asphalt) inkl. Beleuchtung; insbesondere in Verbindung mit einer neuen Querung auf dem Werner Hellweg (R4.1)	Siehe Maßnahme B11 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO	R4.1		
R1.4	Radweg als Verlängerung der Laerfeldstraße bis zum Sudbeckenpfad	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	ggf. werden Grundstückskäufe notwendig	Stadt BO			
R1.5	Weg zwischen Sudbeckenpfad und Havkenscheider Straße	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Sudbeckenpfad und neu anzulegenden Weg zwischen Werner Hellweg und Havkenscheider Straße (Ostpark)	Wege im Rahmen des Projektes "Ostpark"	Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
R1.6	Weg zwischen Werner Hellweg und Havkenscheider Straße	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Rahmen des Projektes (Ostpark); Radanbindung dann über die Havkenscheider Straße zum Werner Hellweg	Wege im Rahmen des Projektes "Ostpark"	Stadt BO			
R1.7	Alte Wittener Straße	Berücksichtigung des Radverkehr im Rahmen der weiteren Planungen; Kalkuliert: Umbau des gesamten Straßenquerschnitts	bestehende/ zukünftig Konzepte vorhanden; Siehe Maßnahme B2 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R1.8	Wittener Straße	Berücksichtigung des Radverkehr im Rahmen der weiteren Planungen; Kalkuliert: Umbau des gesamten Straßenquerschnitts	bestehende/ zukünftig Konzepte vorhanden; Siehe Maßnahme B4 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R1.9	Verbindung Dannenbaumstraße/ Wittener Straße/ Alte Wittener Straße über MARK51°7	Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs im Rahmen der weiteren Planungen; z.B. in Form von guten Radfahrstreifen oder ausreichend dimensionierten gemeinsamen Geh- und Radwegen (mind. 2,50 m; besser breiter)	bestehende/ zukünftig Konzepte vorhanden	Stadt BO			
R1.10	Werner Hellweg zwischen Suntumer Straße und Wittener Straße	Rücknahme einer Fahrspur und Anlegen eines Radfahrstreifens; Berücksichtigung auch an den Knotenpunkten ; im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 wird mit einem Rückgang der Belastungszahlen auf dem Werner Hellweg ausgegangen. Damit erscheint die Rücknahme einer Fahrspur als möglich.		Stadt BO			
R2	Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn						
R2.1	Laerfeldstraße	Reduktion der Geschwindigkeit entlang der Laerfeldstraße auf 30 km/h auch zur Schulwegsicherung sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 StVO); bauliche Anpassungen an Tempo 30		Stadt BO			
R2.2	Kreuzacker	Belagererneuerung; Reduzierung des Straßenquerschnitts durch das Anlegen von Baumscheiben und Parkplätzen auf der Fahrbahn		Stadt BO	F2.1		
R3	Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs						

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
R3.1	Werner Hellweg /Laerfeldstraße	Rückbau des freien Rechtsabbiegers; Installation einer Lichtsignalanlage zur Erleichterung des Linksabbiegens aus der Laerfeldstraße; Leistungsfähigkeit einer LSA ist zu prüfen	siehe auch Maßnahme Kfz-verkehr	Stadt BO			
R3.2	Suntumer Straße/ Laerfeldstraße	Markierung einer Radfahrerfurt zum Linksabbiegen, um den Radverkehr sicher an den Knotenpunkt heran zu führen und die Sicht in die südliche Laerfeldstraße zu verbessern		Stadt BO			
R3.3	Suntumer Straße/ Rittershausstraße/ Claus-Groth-Straße	Umbau den Knotenpunktes: Aufpflasterung; Begrünung, Sitzgelegenheiten; Miteinbeziehung in die Spielstraße	Siehe Maßnahme B11 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R3.4	Werner Hellweg/ Suntumer Straße/ Havkenscheider Straße	Rückbau des freien Rechtsabbiegers; Leistungsfähigkeit der LSA ist zu prüfen; Berücksichtigung des neu zu schaffenden Radfahrstreifens (R1.10)	siehe auch Maßnahme Kfz-verkehr	Stadt BO			
R3.5	Werner Hellweg/ Wittener Straße	Umbau im Rahmen des Gesamtkonzeptes "Stadtstraße"; Berücksichtigung einer möglichen neuen Radverkehrsführung entlang des Werner Hellwegs (R1.10)	bestehende/ zukünftig Konzepte vorhanden; Siehe Maßnahme B4 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R3.6	Wittener Straße/ Alte Wittener Straße	Umbau im Rahmen des Gesamtkonzeptes "Stadtstraße"	bestehende/ zukünftig Konzepte vorhanden; Siehe Maßnahme B4 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R3.7	Laerfeldstraße/ Alte Wittener Straße	Kurzfristig: Schaffung eines durchgängigen Radfahrstreifens/ Schutzstreifens entlang der alten Wittener Straße durch die Nutzung der ehemaligen Flächen des Bahnübergangs, um eine sichere Verbindung des südlichen Bahntrassenradwegs und des nördlichen Abschnitts (Zufahrt an Haus 77) ermöglichen Langfristig: Schaffung einer sichtbaren Querung für den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse;		Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
R3.8	Werner Hellweg / Siepenhöhe	Berücksichtigung des neu zu schaffenden Radfahrstreifens in der Signalisierung (R1.10); Schaffung einer eigenen Signalisierung für den Radverkehr; Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellbereichs an der LSA der Siepenhöhe	ggf. Bestandteil eines gesamtstädtischen Netzes	Stadt BO			
R4	Schaffen von neuen Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr						
R4.1	Werner Hellweg (Höhe Haus 86)	Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit als Verlängerung des neu auszubauenden Gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Werner Hellweg und Gorch-Fock-Straße (R1.3)	Prüfung LSA notwendig	Stadt BO	R1.3; F8.1		
R4.2	Werner Hellweg (Höhe Haus 50)	Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit als Verlängerung des Durchgangs zur Suntumer Straße	Prüfung LSA notwendig	Stadt BO			
R4.3	Wittener Straße	Verbesserung der Querbarkeit im Rahmen der Planungen zum "Stadtstraße";	Siehe Maßnahme B1 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R5	Rücknahme/ Sicherung von Pollern						
R5.1	Werner Hellweg; Durchgang Grimmelstraße	Austausch der zwei Steinklötze durch einen mittigen Poller und zusätzliche Sicherung dessen mit weißen Markierungen auf dem Boden		Stadt BO			
R5.2	Claus-Groth-Straße / Gorch-Fock-Straße	Zusätzliche Sicherung des Pollers durch weiße Markierungen auf dem Boden		Stadt BO			
R6	Neubau von Fahrradabstellanlagen						
R6.1	Lahariplatz	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen; inkl. Überdachung und Fahrradverleihstation (Bei Umbau und Öffnung des Lahariplatzes sollte über die Entwicklung einer Mobilstation nachgedacht werden)	Siehe Maßnahme B3 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R6.2	Zugang Möbel Hardeck (Wittener Straße/ Werner Hellweg)	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen		Stadt BO			
R6.3	Alte Wittener Straße/ Kreuzacker	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen	Siehe Maßnahme B2 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
R6.4	Grundschule Laer	Schaffen von neuen Abstellanlagen für die MitarbeiterInnen sowie für Kinder, die von ihren Eltern zur Schule begleitet werden; inkl. Überdachung	Siehe Maßnahme B10 im ISEK Laer/Mark51°7	Stadt BO			
R6.5	Straßenbahnhaltestelle Dannenbaumstraße	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen; inkl. Überdachung		Stadt BO			
R6.6	Straßenbahnhaltestelle MARK51°7	Schaffen von neuen Fahrradabstellanlagen; inkl. Überdachung		Stadt BO			
R6.7	Entwicklungsgebiet MARK 51°7	Schaffung von neuen Fahrradabstellanlagen im gesamten Gebiet inkl. Fahrradverleihstationen auf zentralen Plätzen		Stadt BO			
Maßnahmen Kfz-Verkehr und Ruhender Verkehr							
K1.1	Werner Hellweg / Havkenscheider Straße / Suntumer Straße	Anpassung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage an das zukünftige Verkehrsaufkommen (aktuell starke und angemessene Bevorrechtigung des Werner Hellwegs; mit bevorstehenden städtebaulichen Entwicklungen besteht die Gefahr von starkem Rückstau auf der Havkenscheider Straße durch zu kurze Umlaufzeit) Einrichtung eines absoluten Halteverbots auf der Havkenscheider Straße bis zur Kleingartenanlage (schmäler Straßenquerschnitt (für zu erwartendes Verkehrsaufkommen), vor allem in Knotenpunktnähe besteht die Gefahr von Rückstau durch auf der Straße parkende Fahrzeuge, mehr Platz für Radverkehrsinfrastruktur) Errichtung einer Radverkehrsanlage an östlichem Knotenpunktarm und im Kreuzungsbereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende (vgl. Maßnahme R1) Ausbau eines taktilen Leitsystems an Fußgängerüberwegen (Erhöhung der Verkehrssicherheit für seheingeschränkte zu Fuß Gehende)	siehe auch Maßnahme Radverkehr	Stadt BO			
K1.2	Werner Hellweg / Sudbekenpfad	Anpassung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage an das zukünftige Verkehrsaufkommen (aktuell starke und angemessene Bevorrechtigung des Werner Hellwegs, mit bevorstehenden städtebaulichen Entwicklungen besteht die Gefahr von		Stadt BO			

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
		starkem Rückstau auf dem Sudbeckenpfad durch zu kurze Umlaufzeit) Errichtung einer lichtsignalgesteuerten Fußgängerfurt auch auf südwestlichem Knotenpunktarm (dadurch sichere und schnelle Erreichbarkeit beider Bushaltepositionen Sudbeckenpfad in beide Richtungen) Verlängerung der Aufstellfläche für Linksabbieger in Richtung Sudbeckenpfad wahrscheinlich erforderlich (aktuell kein ausreichender Stauraum für Kfz vor allem im Hinblick auf Quartiersentwicklung auf Havkenscheider Höhe) Ertüchtigung des Sudbeckenpfads für Neubaugebiet auf Havkenscheider Höhe inkl. Berücksichtigung Radverkehrsbelange und Errichtung eines Gehwegs mindestens auf der westlichen Seite (deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten) Damit einhergehend ist möglicherweise die Verlegung der Einfahrt des Lidl in Richtung Norden erforderlich. An aktueller Stelle besteht die Gefahr eines zu großen Rückstaus durch die eventuell zukünftig zu kurze Aufstellfläche auf dem Sudbeckenpfad.					
K1.3	Werner Hellweg / Laerfeldstraße	Ausbau eines taktilen Leitsystems und ggf. Markierungen an allen Fußgängerfurten (Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für sehingeschränkte zu Fuß Gehende)	siehe auch Maßnahme Radverkehr	Stadt BO			
K2	Stadtteil	Optimierung und Kontrolle des Parkraumangebots/ Beobachtung des Parkdrucks während der Entwicklungen auf MARK51°7		Stadt BO			
Ö1	Einrichtung von Mobilstationen						
Ö1	Laer Mitte / Alte Wittener Straße	Einrichtung einer Mobilitätsstation an der Haltestelle Laer-Mitte		Stadt BO			
Ö2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen						
Ö2.1	Haltestelle "Laerfeldstraße"	Niederflurgerechter Ausbau der Haltestelle auf der Laerfeldstraße		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö3.4		

Maßn.-nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Anmerkung	Baulast	Bezug zu weiteren Maßnahmen	Baukosten (netto)	Priorität
Ö2.2	Haltestellen "Gorch-Fock-Straße"	Niederflurgerechter Ausbau der Haltestellen auf der Laerfeldstraße		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö3.3		
Ö2.3	Haltestellen "Am Kreuzacker"	Niederflurgerechter Ausbau der Haltestellen Am Kreuzacker		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö3.2		
Ö2.4	Haltestellen "Laer Mitte"	Niederflurgerechter Ausbau der Haltestellen, die Am Kreuzacker gelegen sind		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö3.1		
Ö3	Neubau Sitzmöglichkeiten und Überdachung an HS des ÖV						
Ö3.1	Am Kreuzacker / "Laer Mitte"	Neubau von Sitzgelegenheiten sowie Überdachung (beidseitig)		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö2.4		
Ö3.2	Am Kreuzacker / "Am Kreuzacker"	Neubau von Sitzgelegenheiten sowie Überdachung (beidseitig)		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö2.3		
Ö3.3	Laerfeldstraße / "Gorch-Fock-Str."	Neubau von Sitzgelegenheiten sowie Überdachung (beidseitig)		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö2.2		
Ö3.4	Laerfeldstraße / "Laerfeldstraße"	Neubau von Sitzgelegenheiten sowie Überdachung (einseitig)		Stadt BO (BOGE STRA)	Ö2.1		