



Laer

LAER/MARK 51°7

ISEK Laer/Mark 51°7

Vom Rand in die Mitte

Wittener Straße | Alte Wittener Straße | Verbindungsachse

Dokumentation zur Beteiligung

Herausgeberin

Stadt Bochum
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Hans-Böckler-Straße 19
44777 Bochum

Bearbeitung

Stadt Bochum
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Hans-Böckler-Straße 19
44777 Bochum

Stadtteilmanagement Laer/Mark 51°7
Am Kreuzacker 2
44803 Bochum

Bildnachweis

Deckblatt, Seiten 12, 14, 15, 17, 18, 27: Stadtteilmanagement Laer/Mark 51°7
Seite 4: Lutz Leitmann/Stadt Bochum
Seite 7, 26 oben: skt umbaukultur, Bonn
Seiten 26,27, 28, 32: Stadt Bochum
Seiten 30, 33, 34: wbp Landschaftsarchitekten

ISBN: 978-3-8093-0339-8
Bochum, November 2021



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



 **STADT
BOCHUM**

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Ausgangslage	6
2.	Ziele der Planung	8
3.	Besondere Schwerpunktthemen	10
4.	Informieren – beteiligen – aktivieren	13
5.	FAQ aus dem Beteiligungsverfahren	20
6.	Entwurfserläuterung (Nov. 2021)	28



Vorwort

Viele Jahre lang war die Situation im Stadtteil Laer geprägt durch das 70 ha große Werksgelände der ADAM OPEL AG und die dazugehörigen großen Verladebereiche entlang der Wittener Straße. Der öffentliche Raum im Umfeld der Wittener Straße ist stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet.

Nun befindet sich der Stadtteil Laer im Umbruch. Auf der einen Seite des Stadtteils entsteht mit dem Standort MARK 51°7 ein Innovationsquartier für Unternehmen und Institutionen, die in Wissen und Technologie investieren. Auf der anderen Seite von Laer wird derzeit im Bereich der Havkenscheider Höhe das Neubaurvorhaben OSTPARK als innovatives autoreduziertes Quartier geplant.

Nachdem in Laer viele Jahrzehnte Innovationen rund um das Automobil entstanden sind, ist es an der Zeit, den Stadtteil zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Zentrales Ziel für den Planungsraum „Vom Rand in die Mitte“ ist die städtebauliche Umgestaltung entlang der Wittener Straße, die Schaffung einer ebenerdigen Verbindung zwischen Laer und MARK 51°7 und die Aufwertung der bisher in Randlage befindlichen Alten Wittener Straße.

Die Umsetzung dieses Ziels ist keine alltägliche Aufgabe. Ein so komplexer Umbau hat weitreichende Folgen für die Zukunft: Einmal geschaffene Strukturen

bleiben jahrzehntelang bestehen. Hier liegt die Chance, die Zukunftsthemen Nahmobilität sowie klimagerechter und wassersensibler Städtebau mit dem Ziel einer hochwertigen städtebaulichen Gestaltung und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums für die Bürger*innen zu verbinden.

Weil die Stadt Bochum im Stadtteil Laer mit innovativen Lösungen vorangeht, nimmt sie mit dem Projekt am Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ teil.

Der Wandel, der sich in Laer bereits jetzt vollzieht und in den kommenden Jahren vollziehen wird, ist grundlegend. Um eine transparente Kommunikation und Beteiligung zu gewährleisten, wurden sowohl digitale als auch analoge Informations- und Beteiligungsformate geschaffen. Den Bürger*innen und Akteuren, die ihre Ideen, Anregungen und Fragen eingebracht haben, danke ich herzlich für ihre Mitwirkung!

Auch in den folgenden Jahren werden wir transparent über das Projekt informieren und durch temporäre Aktionen den öffentlichen Raum für das Stadtleben in Laer nutzbar machen.

Bei allem Wandel gibt es in Bochum immer eine Konstante: Unser Wir-Gefühl. Das ist unsere Stärke! In diesem Sinne gehen wir die neuen Aufgaben in Laer an und gestalten die Zukunft gemeinsam und innovativ weiter.



Dr. Markus Bradtke
Stadtbaurat

1. Ausgangslage

Laer steht angesichts großer Neuentwicklungen im Stadtteil bzw. in den angrenzenden Bereichen vor wesentlichen Veränderungen: Aufgrund der Schließung des Opelwerks I wird eine städtebauliche Neuordnung der ca. 70 ha großen Fläche erforderlich. Nördlich angrenzend an den bestehenden Siedlungsraum wird ein neues Wohnquartier mit ca. 350 Wohneinheiten als Teil des derzeit größten Wohnbauprojekts Bochums – des Ostparks – realisiert.

Die grundlegenden Veränderungen auf der Fläche des ehemaligen Opelwerks I (MARK 51°7) erforderten frühzeitig die Entwicklung von konzeptionellen Ideen, die den neuen Nutzungsabsichten für die Ansiedlungsflächen entsprechen, zugleich aber auch die erforderliche Umgestaltung der bestehenden städtebaulichen Strukturen im Stadtteil Laer in den Blick nehmen. Neben der Auslobung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerb Wittener Straße – insbesondere für die zentralen Bereiche beidseits der Wittener Straße – hat die Stadt Bochum das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Laer/Mark 51°7 erarbeiten lassen. Dieses diente als Grundlage für die Festlegung des Stadtumbaugebiets Laer/Mark 51°7 und die Beantragung von Mitteln der Städtebauförderung. Seit Frühjahr 2018 wird der Stadtumbau durch ein Stadtteilmanagement vor Ort begleitet.

Städtebauliche Rahmenplanung

Nach der Schließung des Opelwerks I zum 31. Dezember 2014 wurde im Jahr 2015 für einen 38 ha großen Bereich entlang der Wittener Straße ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Der Planungsraum umfasste Teilflächen des ehemaligen Opelwerks sowie des Stadtteils Laer und die zu entwickelnden angrenzenden Grünbereiche.

Aktuell ist die Wittener Straße im Bereich Bochum-Laer weitgehend anbaufrei und vermittelt den Eindruck einer nicht integrierten Schnellstraße. Die Straßenräume sind auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet und komplett versiegelt. Geh- und Radwege sind weitgehend nicht vorhanden. Die Querung der Wittener Straße von Laer zum ehemaligen Opelwerk I und zur Stadtbahnhaltestelle „Laer-Mitte“ ist nur durch eine nicht barrierefreie Fußgängerbrücke möglich.

Die vorhandene Wohnbebauung des Stadtteils Laer wendet sich von der vierspurigen Straße ab, es ist eine lose Bebauungsstruktur und eine Randlage des Stadtteils entstanden. Größere Teilbereiche wurden auch als Verladeflächen für das Opelwerk I genutzt, d.h. als versiegelte großflächige Stellplatzanlagen. Im zentralen Bereich von Laer wird die wenig effizient genutzte Randlage noch durch die Wirkung des Abschnitts der mittleren Alten Wittener Straße zwischen der ehemaligen Fronleichnamskirche und einem Fastfood-Restaurant verstärkt. Diese ist ebenfalls stark MIV-zentriert, zum Teil liegen noch die alten Straßenbahnschienen aus den 1960er Jahren im Straßenraum. Radwege sind bisher nicht vorhanden, der Straßenraum ist sehr breit und wenig gefasst.

Mit dem städtebaulichen Wettbewerb sollte das für den Bereich des Opelwerks I vorliegende Strukturkonzept konkretisiert und weiterentwickelt werden, um auf beiden Seiten der Straße neue städtische Räume entstehen zu lassen. Auch ging es darum, den Stadtteil Laer und den neu entstehenden Standort MARK 51°7 miteinander zu verknüpfen und die Bereiche an die neuen Nutzungs- und Funktionsansprüche anzupassen.

Die städtebauliche Rahmenplanung des Büros skt umbaukultur (Bonn) hat Leitideen zur Entwicklung der Wittener Straße mit ihrem Umfeld erarbeitet. Konkret umfasst die Rahmenplanung den Abbruch der Fußgängerbrücke und die Schaffung einer barrierefreien Querung. Außerdem soll die Wittener Straße durch eine neue, bauliche Fassung das Erscheinungsbild einer integrierten Stadtstraße bekommen. Die Leitideen werden im Rahmen der Umbauplanung nun konkretisiert.

Zum Zeitpunkt des Planungsbeginns für den Umbau von Wittener Straße, Alter Wittener Straße und der Verbindungsachse im Herbst 2020 ist die Standortentwicklung von MARK 51°7 weit vorangeschritten. Die Flächenaufbereitung entlang der Wittener Straße ist weitgehend abgeschlossen. Es entsteht ein neuer Standort für Unternehmen und Forschungseinrichtungen mit voraussichtlich mehreren Tausend Arbeitsplätzen. Auf der Laer'schen Seite sind auf einigen Teilbereichen der ehemaligen Verlade- und Parkplatzflächen

bereits neue Unternehmen angesiedelt worden.

Bereits der Entwurf zeigt, dass die Bereiche, die vorher eine Randlage in Laer gebildet haben, nun in die Mitte rücken. Es muss gelingen, den Stadtteil Laer und MARK 51°7 zusammenwachsen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund wurden im Herbst 2020 das Planungsbüro Lindschulte (Düsseldorf) gemeinsam mit WBP Landschaftsarchitekten (Bochum) und GEHLEN Ingenieure (Düsseldorf) beauftragt, die Planungen für die ISEK-Maßnahmen B1 (Verbindungsachse), B2 (Alte Wittener Straße) und B4 (Wittener Straße) zu erstellen.

Die aktuell laufenden Planungen führen die Ideen fort, die im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zur Bebauung entlang der Wittener Straße entwickelt worden sind. Außerdem sollen die Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität sowie einer klimagerechten und wassersensiblen Stadtentwicklung umgesetzt werden.



2. Ziele der Planung

Für die Planung der Maßnahmen im Planungsraum Wittener Straße, Alter Wittener Straße und Verbindungsachse wurden folgende Zielsetzungen formuliert:

Der Zwischenraum ist mehr als der Raum dazwischen.

Der öffentliche Raum zwischen den Polen MARK 51°7, Nahversorgungsbereich Lahariplatz, Schulhof und dem Grünzug „Auf dem Kreuz“ darf nicht länger einfach nur der Raum dazwischen, der Raum zur Abwicklung des Auto-, LKW- und sonstigen MIV sein. Der öffentliche Raum muss das tragende Gerüst im Stadtgefüge bilden.

Die Barrierewirkung der Wittener Straße muss aufgehoben werden.

Der für den MIV genutzte Flächenanteil ist zu hoch, verbraucht die Ressource der öffentlichen Fläche und verhindert einen Mobilitätswandel. Es gilt, eine Reduktion dieser Flächen auf ein notwendiges Maß zu prüfen und hierdurch Platz für die Nutzung der öffentlichen Flächenpotenziale für Klimaanpassungsmaßnahmen und wassersensible Stadtentwicklung sowie Aufenthalt und Begegnung zu schaffen.

Durch die Anlage von Geh- und Radwegen entlang der Wittener Straße sollen die Wegenetze zwischen Laer und MARK 51°7 miteinander verbunden werden, starke Grünstrukturen sollen – in Verbindung mit den neu entstehenden Baukörpern – einen gefassten, grünen Straßenraum schaffen. Die ebenerdige Verbindungsachse soll eine zusätzliche breite Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr bilden und die Haltestelle barrierefrei anbinden. Die für die Nahmobilität notwendige Vernetzung und Infrastruktur, z.B. Abstellanlagen zwischen Straßenbahn, Rad- und Fußwegen, sollen berücksichtigt werden.

Die Alte Wittener Straße muss auf ein Maß gebracht werden, das die Menschen als angenehm empfinden und das eine Neuordnung der Flächen ermöglicht.

Der heute ungeordnet erscheinende, tlw. leer wirkende Raum soll durch eine neue starke Gebäudekubatur und prägende Grünstrukturen gefasst werden. Das Potenzial der untergenutzten privaten Grundstücke soll für die Innenentwicklung erschlossen und dafür der öffentliche Raum als Freibereich für alle umgebaut werden.

Der Straßenraum soll in der Breite proportioniert und neu aufgeteilt werden. Die Durchfahrbarkeit der Alten Wittener Straße soll unterbunden werden und somit nur noch Anliegerverkehr verbleiben. Die freiwerdenden Flächen gilt es für eine klimagerechte und wassersensible Stadtentwicklung einzusetzen.

Die für den Stadtteil Laer wichtigen Orte müssen durch attraktive Wegebeziehungen verbunden werden.

Die Orte Nahversorgungsbereich Lahariplatz, Schulhof und Umfeld sowie Grünzug „Auf dem Kreuz“ werden im Rahmen des Stadtumbauprozesses ebenfalls erneuert. Für den Schulhof wurden bereits die Fördermittel bewilligt, die Planung für die Grünanlage „Auf dem Kreuz“ ist im Herbst 2021 gestartet. Die Planung für den Lahariplatz soll voraussichtlich ab dem Jahr 2024 beginnen. Die Entwicklungen um die ehemalige Fronleichnamskirche befinden sich in der Planung des Eigentümers.

Klare, barrierefreie, sichere Verbindungen und die Anwendung von identitätsstiftenden Elementen sollen die Orientierung im bisher wenig geordneten Stadtraum erleichtern und die Orte miteinander verbinden. Die im Freiraumkonzept Laer entwickelten Rundwege vernetzen den räumlichen Bereich mit dem weiteren Stadtteil und dem neuen Wohnbaugebiet Ostpark.

Von Beginn an interdisziplinär zusammenarbeiten.

Die Herausforderung besteht darin, den Planungsraum aus vielen verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Daher wurde bereits zu Beginn der Planungsausschreibung ämterübergreifend ein Team aus den Fachrichtungen Verkehrsplanung, Freianlagenplanung, Straßen- und Entwässerungsplanung, konstruktiver Ingenieurbau sowie Stadtplanung und Stadtentwicklung gebildet. Dieses arbeitet im Prozess zusammen, damit alle Aspekte frühzeitig berücksichtigt und gemeinsam entwickelt werden können. Als weitere externe Planungsbeteiligte sind die BOGESTRA, die Bochum Perspektive GmbH und die Stadtwerke Bochum eingebunden. Die beauftragten Büros setzen sich ebenfalls interdisziplinär aus den Bereichen Verkehrs-, Freianlagenplanung und konstruktiver Ingenieurbau zusammen.

3. Besondere Schwerpunktthemen

Viele Jahre waren die Bereiche entlang der Wittener Straße voneinander getrennt. Auf der einen Seite entwickelte sich der Stadtteil Laer, auf der anderen Seite befand sich das Opelwerk I. Durch den Stadtumbau ergibt sich die Chance, die Entwicklungen auf dem Standort MARK 51°7 mit dem Stadtteil Laer zu verbinden.

Der öffentliche Raum erfüllt viele Aufgaben. In Form von Straßen wird er als Verkehrsraum täglich zu Fuß, mit Fahrrädern, Autos, LKW sowie Bus und Bahn genutzt. Gleichzeitig dient er im Bereich der Plätze als Ort für Aufenthalt und Begegnung.

Der Klimawandel und seine Folgen stellen, wie bereits in den letzten Jahren erkennbar war, neue Anforderungen an öffentliche Räume: starke Hitze und Trockenheit im Sommer, Starkregenereignisse mit Überflutung und ein Rückgang von Arten in Flora und Fauna.

Bei der Neuplanung im öffentlichen Raum besteht die Chance, einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung zu leisten bzw. den öffentlichen Raum fit für die kommenden Herausforderungen zu machen, d.h. Klimaanpassungsmaßnahmen umzusetzen.



Nahmobilität

Der MIV, insbesondere der Pkw-Verkehr, ist eine der Ursachen des Klimawandels. Daher ist es wichtig, den Umweltverbund, d.h. die umweltverträglichen Verkehrsmittel Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis) sowie Carsharing und Mitfahrzentralen zu fördern.

In Laer bietet sich dies insbesondere an, da im Planungsbereich eine eng getaktete Straßenbahnlinie verläuft, in deren Umgebung im Bereich der Haltestelle ein eine Mobilstation mit u.a. Radabstellanlagen und einem Carsharing-Angebot eingeplant werden sollen.

Durch den Rückbau der Brücke und die Schaffung der neuen, ebenerdigen Verbindungsachse ist die Straßenbahnhaltestelle zukünftig barrierefrei erreichbar.

Der Rad- und Fußverkehr wird durch den Bau von neuen Rad- und Fußwegen gefördert. Das Technologiequartier MARK 517, der Stadtteil Laer und das neue Wohngebiet OSTPARK werden dadurch besonders für den Fuß- und Radverkehr optimal miteinander verbunden.

Stadt als Schwamm

Durch den Klimawandel ist mit einem gehäuften Auftreten von Extremwetterereignissen zu rechnen. Auf der einen Seite gibt es hohe Niederschlagsmengen innerhalb kurzer Zeiträume, auf der anderen Seite längere Trockenperioden.

Zukünftig soll mit Regenwasser anders umgegangen werden: es wird nicht, wie bisher, in das Kanalsystem abgeleitet, sondern in den neu entstehenden Grünflächen zurückgehalten werden und versickern.

Der öffentliche Raum wirkt so quasi wie ein Schwamm, der das Wasser aufsaugt und an die Bäume und Bepflanzung wieder abgeben kann. In der Fachwelt wird daher von „Stadt als Schwamm“ oder „wassersensibler Stadtgestaltung“ gesprochen.

Für die Planungen in Laer wird Wert auf die Entsiegelung von Flächen gesetzt, die für die Anlage von Grünbereichen und Bäumen genutzt werden sollen. Hierdurch wird das Regenwasser im Boden zurückgehalten und – dort wo es möglich ist – versickert. Die Bäume erhalten eine bessere Bewässerung und können auch bei längerer Trockenheit versorgt werden. In den Klimagärten der Quartiersachse wird es eine unterirdische Wasserkaskade geben, die die Beete und Bäume bewässert und die überflüssigen Wassermengen in die Grünanlage „Auf dem Kreuz“ leitet.

Biodiversität – Natur in der Stadt

Durch Effekte wie lokale Hitzeinseln und sich stauende Hitze sowie ein gemindert Wasserangebot wirkt sich der Klimawandel besonders in städtischen Räumen auch negativ auf die Lebensmöglichkeiten für Tiere und Pflanzen und damit die biologische Vielfalt aus.

Für die Planung in Laer soll daher bewusst darauf geachtet werden, dass entlang der Straßen nicht nur eine Abstandsgrünfläche entsteht, sondern die Grünflächen im Multifunktionsband und die Klimagärten mit einheimischen Arten bepflanzte Bänder bilden, die auch den Artenerhalt von Insekten und Vögeln fördern. Bei den Bäumen werden Arten ausgewählt, die sich unter Bedingungen des Klimawandels als besonders widerstandsfähig erwiesen haben.

Dort, wo es möglich ist, soll der alte Baumbestand erhalten bleiben.



KLIMAANGEPASSTE STRAßENRAUMGESTALTUNG



ALTERNATIVE NUTZUNG VON PARKPLÄTZEN

4. Informieren – beteiligen – aktivieren

Der Stadtumbau Laer ist ein umfassender Erneuerungsprozess, bei dem die Information, Einbindung und Beteiligung der Bürger*innen sowie der lokalen Institutionen einen zentralen Stellenwert haben. Damit soll Akzeptanz für die teilweise tiefgreifenden Veränderungen geschaffen werden.

Die Planungsüberlegungen sollen aber auch justiert und um Aspekte ergänzt werden, die nur die Menschen vor Ort in die Planung einbringen können. Schließlich sollen die Bürger*innen auch ermutigt und unterstützt werden, selbst in kleinem Rahmen eigene Projektansätze zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil zu verfolgen und umzusetzen. Diese Mitwirkung ist besonders geeignet, die Identifikation mit dem eigenen Umfeld zu erhalten und zu verbessern.

Die Planung des angestrebten Umbaus im Bereich Wittener Straße und Alte Wittener Straße erfolgt vor dem Hintergrund teilweise enger Rahmenbedingungen. Bestehende Leitungstrassen, die nicht verlegt werden können, vorhandene Bäume, die nach Möglichkeit erhalten werden sollen, und schließlich auch der insgesamt begrenzte Platz stellen Restriktionen dar, die die Anzahl möglicher Planungsvarianten, die der Bürgerschaft vorgestellt werden könnten, stark einschränkt. Gleichwohl besteht auch in diesem Projekt der Anspruch, die Bürger*innen im Prozess der Erneuerung mitzunehmen.

Entsprechend ist auch der Planungsprozess zum Umbau der Wittener Straße, der Alten Wittener Straße und der Schaffung einer Verbindungsachse umfangreich mit Informations- und Beteiligungsangeboten begleitet worden.

Sowohl während der Planungsphase als auch in den folgenden Phasen bis zum Baubeginn sowie während der Baumaßnahme bis zur Fertigstellung wird transparent über den Prozess informiert und Beteiligung ermöglicht werden.

Durch temporäre Aktionen wird der Raum frühzeitig erlebbar gemacht.

Ziele der Beteiligung

- **Transparenz schaffen:** Information über die vorgesehenen Umbaumaßnahmen und deren fachliche Hintergründe
- **Beteiligung ermöglichen:** Abfrage von Anregungen und Rückmeldungen als Grundlage für weitere Planungsschritte und Ermöglichen einer Entscheidung über Gestaltungsdetails
- **Aneignung befördern:** Schaffung von Anknüpfungspunkten für die Gestaltung der neu entstehenden Räume

Information

Webseite

Als zentrales Informationsportal für die Planung ist die Webseite „Vom Rand in die Mitte“ erstellt worden. Hier werden alle aktuellen Informationen gebündelt und es besteht die Möglichkeit, Anregungen zur Planung zu geben.

wittener.stadtteil-laer.de

Infobrief

Ein Medium zur Information der Bürger*innen über den Umbauprozess im Stadtteil ist der Infobrief zum Stadtumbau Laer/Mark 51'7. Dieser erscheint ca. viermal im Jahr und wird an alle Haushalte in Laer verteilt.

Im April 2021 und im September 2021 wurde in diesem Medium über das Vorhaben informiert und die Beteiligungsaktionen angekündigt.

Weitere Informationen wird es auch in den Infobriefen in 2022 geben.





Infostelen vor Ort

Anfang Mai 2021 wurden im Vorfeld zur digitalen Online-Konferenz großformatige Informationsstelen im Plangebiet aufgestellt.

Auf diesen Säulen wurden der Planungsrahmen, die Ziele sowie die ersten Entwurfsideen präsentiert.

Die Bürger*innen konnten sich so über einige Wochen direkt vor Ort bei einem Spaziergang informieren.

Pressemitteilungen und Orts-Magazin

Die Ankündigung der Veranstaltungen wurde durch verschiedene Pressemitteilungen flankiert. Im Magazin „hallobo Ost“ konnten die Bürger*innen ebenfalls Informationen zur Planung sowie den Beteiligungsangeboten finden.



Beteiligung

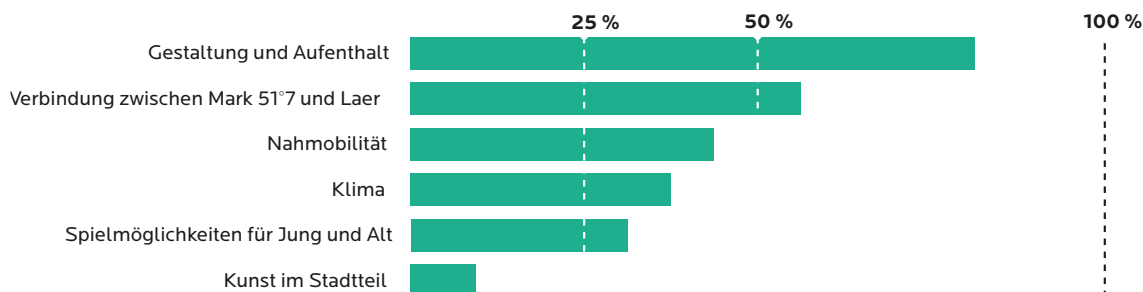
Online-Konferenz

Am 10. Mai 2021 wurde eine Online-Konferenz durchgeführt, an der ca. 50 Personen teilgenommen haben, davon etwa 35 Bürger*innen aus Laer. Die Entwürfe für die beiden Bereiche „Wittener Straße“ und „Alte Wittener Straße/Verbindungsachse“ wurden vorgestellt. Parallel waren Rückfragen per Chat möglich. Vor der Arbeitsgruppenphase wurde das Format durch die Abfrage eines Stimmungsbildes zu grundsätzlichen Themen aufgelockert.

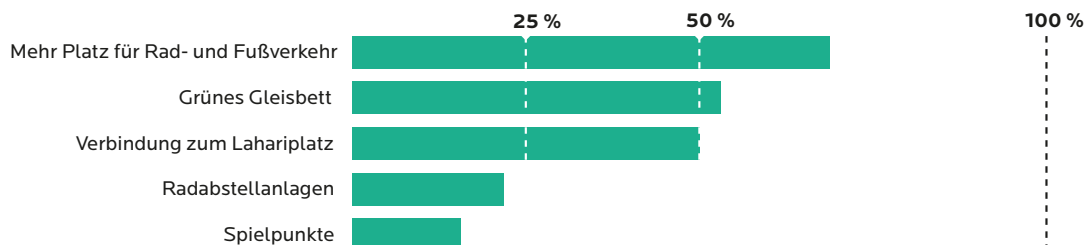
Die Diskussionen in den Arbeitsgruppen wurden durch die nachfolgenden Leitfragen gegliedert, Anregungen, Hinweise und Nachfragen aufgenommen.

- Welche Ideen und Anregungen haben Sie zu den vorliegenden Planungen?
- Gibt es Aspekte, die aus Ihrer Sicht noch nicht berücksichtigt wurden?
- Welche Planungsideen gefallen Ihnen besonders gut?
- Welche Themen sind Ihnen besonders wichtig (z.B. Nahmobilität, Erreichbarkeit Innenstadt, Klima, Aufenthalt)?

Für die Teilnehmenden besonders wichtige Themen (Mehrfachbeantwortung möglich)



Inhalte der vorgestellten Planung, die den Teilnehmenden besonders gut gefallen haben





Gestaltungswerkstatt

Am 05. Oktober 2021 fand direkt vor Ort in Laer eine Gestaltungswerkstatt statt.

Hier bot sich – nach der längeren coronabedingten Einschränkung von öffentlichen Beteiligungen – die Möglichkeit, die Planungen erneut vorzustellen und Fragen der Bürger*innen zu beantworten.

Ziel war es, konkrete Ideen für die Quartiersachse und die Klimagärten zu entwickeln. Der Planungsbereich für die Quartiersachse umfasst den Abschnitt der Alten Wittener Straße vom Grünzug „Auf dem Kreuz“ bis zum Lahariplatz. Neben verschiedenen Anregungen zur Planung wurden auch Ideen für temporäre Aktionen gesammelt, die bereits ab 2022 im Planungsbereich stattfinden können.

Zahlreiche Bürger*innen haben das Angebot bei schönem Wetter vor Ort genutzt.



Stadtteilkonferenz

Am 03. November 2021 fand die jährliche Stadtteilkonferenz im Gemeindehaus in Laer statt. Neben den Themen Schulhof, MARK 51°7, OSTPARK, Ansiedlungen, Stadtteiffonds und Grünzug „Auf dem Kreuz“ war auch das Projekt „Vom Rand in die Mitte“ aktiv vertreten.

Aktivierung

Aktionen zur Aneignung und Gestaltung

Neben der Information und Beteiligung ist auch die Aktivierung von Bürger*innen und sonstigen Akteur*innen wichtig. Die Eroberung und Nutzung der öffentlichen Räume soll nicht erst nach Abschluss der Maßnahme möglich sein.

Als Erstes haben bereits verschiedene Pflanzaktionen im Bereich der Alten Wittener Straße und am Laharipplatz stattgefunden. Kindergartenkinder und weitere Akteur*innen haben mit ihrem Einsatz dazu beigetragen, Grünflächen im Stadtteil wahrnehmbar zu machen. Erste Beetpat*innen wurden gefunden.

Weitere Ideen für Aktionen im öffentlichen Raum, z.B. die Durchführung von Veranstaltungen oder die Einrichtung eines temporären Spielplatzes, wurden in die Gestaltungswerkstatt eingebracht. Auch Ideen wie die Nutzung sogenannter Parklets, d.h. die temporäre Umnutzung von Stellplatzflächen in Flächen für Aufenthalt und Begegnung, ist angedacht.



Aktionen und Termine im Jahr 2021

	April	Verteilung eines Infobriefs zur Beteiligung an alle Haushalte in Laer
	April	Start der Webseite zum Projekt mit Erläuterungsfilm
	April	Pressearbeit und Plakatwerbung zu den Planungen und der Onlinekonferenz
28	April	Vorstellung der Planungen in der Sitzung der Bezirksvertretung Ost
	Mai	Infostelen mit den wichtigsten Informationen zur Planung an zwei Orten in Laer
10	Mai	Onlinekonferenz „Vom Rand in die Mitte“
12	Mai	Vorstellung des Projektes in der Laer'schen Runde, einem Zusammenschluss von Akteuren und Bürger*innen aus Laer
18	Mai	Vorstellung des Projektes im Campus-HUB, dem Netzwerktreffen der zukünftigen Investoren MARK 51°7, unter der Koordination der Bochum Perspektive GmbH

Nach Durchführung der Informations- und Beteiligungsaktionen im Mai 2021 wurden die Anregungen und Ideen zunächst durch die Planungsbüros eingearbeitet.

	September	Verteilung eines Infobriefs mit Erläuterungen und dem Beteiligungsaufwurf zur Gestaltungswerkstatt „Quartiersachse“ an alle Haushalte in Laer
	September	Aktualisierung der Webseite, Pressearbeit und Plakatwerbung zur Gestaltungswerkstatt
05	Oktober	Gestaltungswerkstatt vor Ort auf der Alten Wittener Straße mit ca. 30 Teilnehmer*innen
03	November	Stadtteilkonferenz Laer mit Infoständen, u.a. zum Projekt „Vom Rand in die Mitte“

5. FAQ aus dem Beteiligungsverfahren

Ablauf/Durchführung Umbau

Bis wann soll der Stadtumbau in Laer ungefähr abgeschlossen sein?

Beim Stadtumbau handelt es sich um einen langjährigen Prozess von fünf bis zehn Jahren. In diesem werden verschiedene Maßnahmen, die in einem integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) zusammengefasst sind, umgesetzt. Die Umsetzung erfolgt in einzelnen Abschnitten und ist in weiten Teilen auch von der Verfügbarkeit von Fördermitteln abhängig.

Wann wird die Wittener Straße umgebaut? Gibt es eine Koordinierung mit anderen Planungen?

Der genaue Beginn der Baumaßnahmen steht noch nicht fest. Der Bauzeitenplan für den Umbau der Wittener Straße wird mit den Zeitplänen für die laufenden bzw. geplanten Baumaßnahmen im Umfeld (Fertigstellung der Querspange, Umbau des Kreuzungs-Anschlusspunktes Universitätsstraße/Nordhausenring sowie Umbau des Opelrings) abgestimmt.

Wie wird die Staubbelastung im Stadtteil bei Westwind während der Baumaßnahmen im Bereich Wittener Straße/Alte Wittener Straße vermieden?

Diese Fragestellung wird mit in die Planung des konkreten Bauablaufs genommen und kann in der Detailierung zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.

Führen die erforderlichen Baumaßnahmen in den Straßen rund um MARK 51⁷ und Wittener Straße in den nächsten Jahren zu Verkehrsproblemen?

Baubedingte Umleitungen und Störungen des Verkehrsflusses sowie Änderungen der Verkehrsbelastungen in umliegenden Gebieten können bei großen

Straßenbauvorhaben in aller Regel nicht vermieden werden. Die Stadt Bochum und die beteiligten Partner*innen werden jedoch die Beeinträchtigungen auf ein notwendiges Maß reduzieren.

Umbauplanung „Wittener Straße“

Was ist die Definition von „Stadtstraße“?

Eine Stadtstraße ist zunächst eine Straße, die innerorts verläuft. Im Zusammenhang mit diesem Projekt wird darunter verstanden, dass die Straße, die heute ohne Randbebauung wie ein Autobahnzubringer wirkt, zukünftig einen städtischen Charakter bekommt. Sie wird an beiden Seiten entlang der Straße mit Baukörpern gefasst und erhält ein sog. Multifunktionsband mit Geh- und Radwegen sowie Grün- und Aufenthaltsbereiche.

Wird es in der Mitte der Wittener Straße eine begrünte Straßenbahntrasse geben?

Ja, das ist geplant. Genaue Abstimmungen dazu laufen derzeit zwischen den Planungsbeteiligten. Generell trägt die Begrünung zum Erscheinungsbild als Stadtstraße bei, leistet aber auch einen stadtklimatischen Beitrag.

Wie wird der Autoverkehr und damit die Straßenbreite verändert, um für die Bürger*innen aus Laer eine wirkliche Verbindung mit MARK 51⁷ zu erreichen?

Es ist geplant, die Straßenbreite auf eine sog. überbreite Fahrbahn mit 5,50 m Breite zu reduzieren und so Platz für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. PKW können diese Fahrbahn trotzdem mit zwei Fahrzeugen nebeneinander befahren. Diese Änderung befindet sich aktuell in der verkehrstechnischen Prüfung.

Bisher war der Planungsstand, dass die Wittener Straße vierspurig bleiben sollte. Ist die überbreite Fahrbahn breit genug?

Ursprünglich war die Beibehaltung der Vierspurigkeit geplant. Die Prüfung der vorliegenden Verkehrsgutachten hat aber gezeigt, dass ein behutsamer Rückbau auf eine überbreite Fahrbahn im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt mit der Alten Wittener Straße bis zum Knotenpunkt mit der Dannenbaumstraße möglich ist. Durch diese Maßnahme kann der erforderliche Platz für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden – dieses setzt ein deutliches Zeichen für den Mobilitätswandel. Gleichzeitig wird auch das Ziel einer engeren Verbindung zwischen Laer und MARK 51°7 hierdurch besser erreicht, da die Fahrbahn in ihrer optischen Wirkung reduziert wird.

Wie viele neue Anbindungen/Zufahrten wird es zwischen Auffahrt/Abfahrt A44 bis Dannenbaumstraße geben?

In Richtung Innenstadt wird – ergänzend zu den bestehenden Knotenpunkten Alte Wittener Straße/Suttner-Nobel-Allee und Dannenbaumstraße – die Suttner Straße direkt an die Wittener Straße angebunden sowie ggf. eine weitere Ausfahrt für den zukünftigen Einzelhandel realisiert. Es ergeben sich somit 2 neue Anbindungen.

Stadtauswärts werden – ergänzend zum bestehenden Knotenpunkt Dannenbaumstraße und der Einfahrt zur Firma Hardeck – fünf neue Anbindungen geschaffen: die Fläche südlich des Möbelhauses wird für eine zukünftige Flächenentwicklung von der Wittener Straße aus erschlossen, an der zukünftigen an der Suttner-Nobel-Allee entsteht eine neue Kreuzung, weiterhin wird es eine zusätzliche Anbindung zwischen Suttner-Nobel-Allee und Autobahnzufahrt sowie Einfahrten in zwei Parkhäuser geben.

Wird der Umbau der Wittener Straße auch ab Werner Hellweg stadteinwärts weitergeführt?

Der vorgestellte Umbau bezieht sich auf den Bereich vom Werner Hellweg stadtauswärts.

Sind drei Haltestellen der Straßenbahn auf einer so kurzen Strecke notwendig?

Die drei Straßenbahnhaltestellen Dannenbaumstraße, Laer-Mitte und MARK 51°7 decken jeweils eigene Einzugsbereiche ab, die aufgrund ihrer baulichen Dichte, der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl sowie des Einzugsbereichs benachbarter ÖPNV-Haltestellen den Bedarf eines (hochwertigen) ÖPNV-Anschlusses rechtfertigen.

Könnte die Straßenbahn auch im Straßenraum geführt werden?

Der vorhandene separate Gleiskörper führt zu einer flüssigeren Abwicklung des Schienenverkehrs. Außerdem wäre ein Umbau mit sehr hohen Kosten verbunden. Die BOGESTRA möchte daher die Gleise in diesem Bereich nicht umplanen.

Umbauplanung „Alte Wittener Straße“

Wird durch die geplante Unterbrechung der Alten Wittener Straße im Bereich der Fronleichnamskirche (Wendehammer) nicht der gesamte Stadtteil getrennt in einen nördlichen- und einen südlichen Bereich?

Die Trennung der Straße bezieht sich lediglich auf den Autoverkehr. Dagegen wird die Vernetzung im Stadtteil für den Fuß- und Radverkehr durch diese Maßnahme verbessert, ebenso wie die Wahrnehmbarkeit und Anbindung des Lahariplatzes.

Entsteht ein gestalterischer Bruch zwischen der Umgestaltung der Alten Wittener Straße im Bereich des Fastfood-Restaurants und der Neugestaltung ab „Am Kreuzacker“?

Grundsätzlich ja, dies entspricht jedoch auch der zukünftigen Bedeutung der Straßen und Verbindungswege. Der Planbereich ab „Am Kreuzacker“ in Richtung Norden soll deutlich verkehrsberuhigt mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Die Gestaltungselemente werden aber stimmig gewählt, so dass sich eine einheitliche und abgestimmte Gestaltungsidee mit klarer Zonierung ergeben wird.

Der südliche Bereich der Alten Wittener Straße vom Fastfood-Restaurant in Richtung Langendreer ist erst vor kurzer Zeit umgestaltet worden.

Verkehrliche Gesamtbetrachtung

Gibt es – bedingt durch die Neuordnung – Auswirkungen auf den Verkehr in Laer insgesamt z.B. auf den Werner Hellweg oder die Laerfeldstraße?

Für die Entwicklung von MARK 51°7 wurden verschiedene Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, bspw. im Rahmen der dortigen Bebauungsplanverfahren, die auch die verkehrlichen Auswirkungen auf den Stadtteil Laer berücksichtigt haben. Die nun neu entwickelten Vorschläge für den Umbau der Wittener Straße und Alten Wittener Straße konnten dort noch nicht einfließen, da die Gutachten zu dem Zeitpunkt schon abgeschlossen waren.

Das für die Umplanung der Wittener Straße beauftragte Büro Lindschulte konnte nachweisen, dass die Grenzwerte der Streckenbelastungen für eine überbreite Fahrspur je Richtung eingehalten werden. Die Gestaltung der großen Knotenpunkte mit dem Werner Hellweg oder der Alten Wittener Straße/Suttner-Nobel-Allee hat insgesamt die größte Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs. Hier sind daher eine Aufweitung des Straßenquerschnitts und die Schaffung separater Spuren vorgesehen. Auch in den stärker belasteten Abschnitten der Wittener Straße zwischen Werner Hellweg und Außenring sowie zwischen AS Bochum-Witten und der Einmündung Alte Wittener Straße (Kreuzung Suttner-Nobel-Allee) bleibt die Wittener Straße mehrstreifig je Richtung.

Im Nahmobilitätskonzept für Laer wurde für die Laerfeldstraße die Empfehlung zur Einführung von 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit formuliert, um der Schulwegsicherung und der Radverkehrsführung Rechnung zu tragen. Dies würde die Laerfeldstraße als Ausweichstrecke unattraktiver machen.

Die beschriebenen Änderungen befinden sich aktuell in der verkehrstechnischen Prüfung.

Mobilitätsmanagement

Wie kann erreicht werden, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Betriebe, die sich auf MARK 51°7 ansiedeln, stärker die Möglichkeiten des Umweltverbundes nutzen?

Die Stadt Bochum und die Bochum Perspektive GmbH als Flächenentwicklerin begleiten die Unternehmen auf MARK 51°7 bereits sehr frühzeitig während der jeweiligen Planungs- und Bauphase bzgl. unterschiedlichster Fragen der Verkehrserschließung und Mobilität. Unter der Voraussetzung einer Förderung durch das Land NRW könnte zukünftig ein Beratungsprozess durch Fachexpert*innen aufgesetzt werden (Betriebliches Mobilitätsmanagement), der für die einzelnen Betriebe individuell abgestimmte Mobilitätskonzepte erarbeitet. Ein entsprechender Förderantrag ist derzeit in Abstimmung und Vorbereitung.

Kann durch die Elternhaltestelle ausgeschlossen werden, dass Eltern die Kinder mit dem Auto in die schmale Gasse bis zum Schultor bringen?

Da die Elternhaltestelle nicht in der Straßenverkehrsordnung verankert ist, hat diese keinerlei rechtliche Bindung. Sie ist eher ein Angebot bzw. eine Empfehlung diese Stellplätze zu nutzen, damit der direkte Bereich vor der Schule von Autos freigehalten wird.

Daher ist es bei der Einrichtung der Elternhaltestelle enorm wichtig, dass diese intensiv begleitet wird und die Eltern für dieses Thema sensibilisiert werden. Die Zufahrt der schmalen Gasse bis zum Schultor wird hierdurch nicht untersagt.

Radwege

Auf dem Regelquerschnitt sieht es so aus, dass der Radweg höher als die eigentliche Fahrbahn gelegen ist. Ist da ein so breiter Sicherheitstrennstreifen überhaupt erforderlich?

Es wird im Detail bei weiterer Planung noch geprüft, ob der Radweg höher liegt oder auf Fahrbahnniveau. Gemäß RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) muss es einen solchen Sicherheitstrennstreifen geben, dieser wurde rechnerisch in der Breite von 3 m bereits berücksichtigt (die Angabe im Querschnitt schließt den Sicherheitstrennstreifen ein).

Wo enden die Radwege an der Wittener Straße? Gibt es eine Anbindung an die Radwege nach Langendreer und die (zukünftige) Opeltrasse? Wie ist die Anbindung in die Innenstadt geregelt?

Die Radverkehrsführung in Richtung Langendreer soll zukünftig entlang der Wittener Straße, von dort in die Robert-Bosch-Straße und weiter zur Alten Wittener Straße geführt werden. Dort besteht dann Anschluss an das NRW-Radnetz in Richtung Langendreer sowie an die Wegeverbindung über die Opeltrasse in Richtung Langendreer/Werne. Ein weiterer Anschluss aus dem südlichen Technologiequartier auf MARK 51°7 an die Opelbahntrasse in Richtung Westen wird derzeit abgestimmt.

In Richtung Innenstadt gibt es eine Anbindung an den Knotenpunkt Werner Hellweg mit Führung Richtung Werner Hellweg und Dannenbaumstraße.

Könnten durch einen Umbau des Gleiskörpers nicht breitere Radwege realisiert werden?

Der vorhandene separate Gleiskörper führt zu einer flüssigeren Abwicklung des Schienenverkehrs. Außerdem wäre ein Umbau mit sehr hohen Kosten verbunden. Die BOGESTRA möchte daher die Gleise in diesem Bereich nicht umplanen.

Gebäude und Einzelhandel

Welche Funktion hat zukünftig die alte Fronleichnamskirche? Sie steht direkt in der Sichtachse der neuen Verbindung zu MARK 51°7. Wäre dort auch ein Supermarkt wie z.B. in der alten Börse in Nijmegen NL oder Groningen möglich?

Die Umnutzung des Kirchengebäudes befindet sich aktuell in der Planungsphase des Eigentümers und soll nach aktuellen Planungen durch diesen selbst genutzt werden.

Der Neubau nördlich der Verbindungsachse scheint sehr nah an die Bestandsbebauung heranzurücken. Eine solche bauliche Ergänzung war im Städtebaulichen Konzept nicht enthalten.

Im ursprünglichen Wettbewerbsbeitrag von skt umbaukultur wurde eine Ergänzung des Nahversorgungszentrums zunächst lediglich südlich der Verbindungsachse vorgeschlagen. In der Weiterführung der Rahmenplanung durch skt wurden auch Ergänzungsmöglichkeiten nördlich dieser Achse entwickelt, um auch in diesem Bereich eine bauliche Fassung der Wittener Straße als zukünftige Stadtstraße zu ermöglichen sowie Optionen zur Stärkung des Nahversorgungszentrums Laer anbieten zu können. Aus diesem Grund schließt der sich in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1018 – Versorgungszentrum Alte Wittener Straße – diese Flächen mit ein.

Wie hoch sollen die Gebäude an der Alten Wittener Straße werden?

Bei der Höhe der neuen Gebäude zwischen Wittener und Alter Wittener Straße wird davon ausgegangen, dass sich diese auf der Seite der Wittener Straße an der Höhe der Gebäude auf MARK 51°7 orientiert. Zur Alten Wittener Straße hin wäre es auch denkbar, die Gebäudehöhe an die Bestandsbebauung auf der östlichen Seite der Alte Wittener Straße anzupassen, so dass sich u.U. eine Höhenstaffelung innerhalb des Gebäudekörpers von Westen nach Osten ergeben könnte. Dies wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens noch genauer geprüft.

Grundsätzlich ist es wichtig für die Zielerreichung der städtebaulichen Einbindung der Wittener Straße, eine Mindesthöhe der neuen Gebäude auch östlich der Wittener Straße zu erreichen. Bei einem so breiten Straßenraum erreicht man das städtebauliche Ziel nur mit mindestens vier Geschossen auf möglichst großer Länge entlang der Wittener Straße, sonst wird die Wittener Straße auch in Zukunft nicht als Stadtstraße wahrgenommen. Neue Fußwege und Radwege und Baumpflanzungen reichen dann nicht aus.

In welchen Bereichen wird über einen Supermarkt/ Einzelhandel nachgedacht?

Es gibt zwei Flächen, für die eine Ansiedlung aus dem Bereich Einzelhandel vorgesehen ist. Diese befinden sich entlang der Wittener Straße sowohl südlich als auch nördlich der neu entstehenden Verbindungsachse.

Wird der vorhandene Einzelhandel berücksichtigt? Bleibt der SMAK-Markt erhalten?

Der vorhandene Einzelhandel soll gemäß den Zielsetzungen der Stadt Bochum möglichst erhalten und durch die gewünschte Erweiterung des Nahversorgungsbereichs ergänzt werden. Aufgrund der Ansiedlungen von Arbeitsplätzen auf MARK 51°7 und der zukünftig neuen Bewohner*innen im Bereich Ostpark wird eine höhere Nachfrage erwartet.

Grundlage für Neu-/Umbauten für z.B. Einzelhandel an der Alten Wittener Straße sind erfolgreiche Verhandlungen bzw. Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer. Wie erfolgreich sind diese Verhandlungen bislang?

Diese Verhandlungen finden insbesondere zwischen den privaten Eigentümern und potenziellen Investoren statt. Aktuell kann die Stadtverwaltung hierzu keine konkreten Angaben machen. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1018 – Versorgungszentrum Alte Wittener Straße – haben Stadtverwaltung und Politik jedoch das Signal gegeben, dass Einzelhandelsentwicklungen an dieser Stelle grundsätzlich begrüßt werden.

Warum ist für die Bebauung zwischen Wittener und Alter Wittener Straße die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich? Dauert die Realisierung dann nicht noch länger?

Ein Bauvorhaben dieser Größenordnung ist ohne einen entsprechenden Bebauungsplan nicht zulässig. Dies betrifft insbesondere Situationen, in denen neue Einzelhandelsansiedlungen geplant sind.

Wird es im zentralen Bereich Gastronomie geben und wird die gesamte Fläche (Laharipplatz, Verbindungsachse und Alte Wittener Straße) als ein Zentrum wahrgenommen werden? Kommt es durch die ähnlichen Angebote hinsichtlich Gastronomie an der Wittener Straße und Alten Wittener Straße nicht zu einer Dopplung von Angeboten im Stadtteil?

Es gibt noch keine Planung zu konkreten Angeboten im Bereich der Wittener und Alten Wittener Straße. Im Zusammenhang mit der Konkretisierung und insbesondere den Überlegungen der Investoren wird sich herausstellen, welche Angebote konkret sinnvoll und tragfähig sind. Grundsätzlich wird es aufgrund der zahlreichen Betriebe auf MARK 51°7 zukünftig zu einer deutlich höheren Nachfrage nach gastronomischen Angeboten kommen, so dass die Gefahr einer ökonomisch nachteiligen Dopplung von Angeboten reduziert ist.

Anlieferung und Parkplätze

Wie erfolgt zukünftig die Anlieferung zum SMAK-Markt? Wird die Anbindung Anlieferung SMAK-Markt über die Suntumer Straße erfolgen oder welche Pläne gibt es dazu?

Die Anlieferung kann über die Suntumer Straße aus Richtung Werner Hellweg oder über die neue Anbindung von der Wittener Straße aus erfolgen. Dies ist auch abhängig vom Investor (Gebäudeneubau).

Wo kommen die Parkplätze für den neuen Nahversorger hin? Wird es dazu ein Parkhaus geben?

Der Investor des neuen Nahversorgers muss die Parkplätze für diesen Bereich vorsehen.

Wie viele Parkplätze gibt es heute, wie viele sind geplant?

An der Wittener Straße gibt es aktuell und auch zukünftig keine Parkplätze. Im Bereich der Alten Wittener Straße sind im Bereich zwischen der Straße „Am Kreuzacker“ bis zur Verbindungsachse keine bzw. max. Parkplätze für Carsharing geplant. Aktuell gibt es von der Kirche bis zur abknickenden Vorfahrt an der Ostseite 22 Parkplätze plus sieben Längs-Parkstände (ab Einmündung am Kreuzacker), an der Westseite 38 Parkplätze.

Wird der Kindergarten „Eulenbaum“ auf der Alten Wittener Str. 18 bestehen bleiben und wenn nicht, ist eine stadtteilnahe Alternative angedacht und wie sieht diese konkret aus?

Die Stadtverwaltung ist sehr an dem Erhalt dieses Angebotes im Stadtteil interessiert und wird den Eigentümer der Immobilie bei der Suche nach einer Alternative im Stadtteil im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten unterstützen.

Lahariplatz

Gibt es für den Lahariplatz noch ein eigenes Beteiligungsverfahren?

Der Umbau des Lahariplatzes ist als Maßnahme im ISEK vorgesehen, jedoch aktuell noch nicht in der konkreten Planung. Sobald diese startet, wird es auch ein separates Beteiligungsverfahren geben. Aufgrund seiner zentralen Lage wird der Lahariplatz jedoch auch in angrenzenden Planungen oder übergreifenden Planungen immer wieder mitgedacht.

Wie wird dafür gesorgt, dass der Lahariplatz nicht abgehängt wird?

Im Rahmen der aktuellen Planungen ist es ein wesentliches Ziel, den Lahariplatz mit der neu zu schaffenden Verbindungsachse zu verknüpfen – und dadurch zu stärken.

Was geschieht mit dem bisherigen Spielplatz bzw. wo wird dieser neu eingeordnet? Wie wird die Schaffung von Spielqualitäten auf dem Lahariplatz bzw. die Anbindung des Spielbereiches Lahariplatzes an den Bereich Alte Wittener Str. gelingen?

Die Fläche des bisherigen Spielplatzes wird in der aktuellen Vorplanung für die Schaffung einer großzügigen Verbindung zum Lahariplatz benötigt. Es soll aber in den Klimagärten der Quartiersachse ein Spielpunkt insbesondere für Kleinkinder verortet werden.

Für ältere Kinder werden durch den Umbau des Schulhofs sowie dessen Umgebung vielfältige Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten geschaffen.

Inwieweit auch auf dem Lahariplatz ein Spielangebot neu entsteht, ist in der ausstehenden Planung zum Lahariplatz zu klären.

Weitere Themen

Wird das dargestellte Wasserbecken auf MARK 51°7 realisiert?

Das Wasserbecken ist in den Planungen für MARK 51°7 enthalten.

Wie ist der Stand zum Ausbau der Opeltrasse?

Zur Planung der Opeltrasse ist aktuell durch den Projektentwickler NRW.URBAN der Auftrag an ein Planungsbüro vergeben worden. Dieses erarbeitet eine Vorentwurfsplanung, auf deren Grundlage dann Fördermittel zur Umsetzung beantragt werden.



6. Entwurfserläuterung (Nov. 2021)

Planungsbereich „Wittener Straße“

Die Wittener Straße, die heute nahezu ausschließlich dem MIV zur Verfügung steht, soll zu einer integrierten Stadtstraße umgebaut werden. Die Auftragnehmer



haben in enger Abstimmung mit der Stadt Bochum und einem interdisziplinären Arbeitskreis für den Abschnitt der Wittener Straße zwischen Werner Hellweg und Brücke/ Anschluss AK Bochum-Witten einen grundlegend veränderten Straßenquerschnitt konzipiert. Die wichtigsten Elemente der Planung sind:

- Die bisher vorhandenen zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung für den MIV werden auf eine überbreite Fahrbahn reduziert.
- Es wird Fläche gewonnen, um ein sogenanntes Multifunktionsband mit großzügigen Fuß- und Radwegen sowie ein zwischen diesen Bereichen gelegenes breites grünes Band mit Bäumen, Stauden und Retentionszonen zu errichten.
- Abhängig von den Nutzungen in den neuen Gebäuden entlang der Wittener Straße werden Aufenthaltsbereiche und/oder Radabstellflächen im Multifunktionsband vorgesehen, die die ansonsten separierten Geh- und Radwege miteinander verbinden. So wird z.B. auch die Zugänglichkeit zu Gebäuden für Radfahrende geschaffen. Grünes Band, Fuß- und Radweg sind somit nicht drei separate Funktionsbereiche, sondern ein einheitliches Gestaltungselement, das als Multifunktionsband wahrnehmbar ist.
- Der in Mittellage liegende Gleiskörper wird – soweit möglich – begrünt.
- Für die optionale Einrichtung einer Buslinie zwischen Campus Bochum und Ostpark über MARK 51°7 und Laer Mitte mit Weiterfahrt nach Langendreer West S werden im Bereich der Verbindungsachse zwei neue Haltestellen vorgesehen.
- Durch das Zusammenspiel zwischen der gut erreichbaren Straßenbahnhaltestelle, den neuen Bushaltestellen und einer Mobilstation mit Bike+Ride Anlagen sowie verschiedenen Leihangeboten entsteht ein neuer Knotenpunkt im Umweltverbund.
- Soweit möglich, werden die Grünflächen im Grünen Band für Retention und Versickerung von Regenwasser genutzt.
- Die bestehende Fußgängerbrücke wird zurückgebaut.



Wichtigste Anregungen aus der Beteiligung

- Die Straßenbahntrasse soll begrünt werden.
- Zwischen den Kreuzungen der Wittener Straße mit dem Werner Hellweg und der Alten Wittener Straße sollte die Geschwindigkeit auf Tempo 30 gesenkt werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Alte Wittener Straße/Suttner-Nobel-Allee zur Verkehrsberuhigung wird angeregt.
- Trinkbrunnen sollten aufgestellt werden.
- Die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrum mit dem PKW, insbesondere für Senior*innen, wurde angemahnt.
- Die Vernetzung mit und Anbindung an den Lahariplatz wird als sehr wichtig angesehen, damit der gesamt Bereich (Lahariplatz, Verbindungsachse und Alte Wittener Straße) als ein Zentrum wahrgenommen wird.
- Ein Beleuchtungskonzept mit dem Ziel, Angsträume zu vermeiden, wird gewünscht.



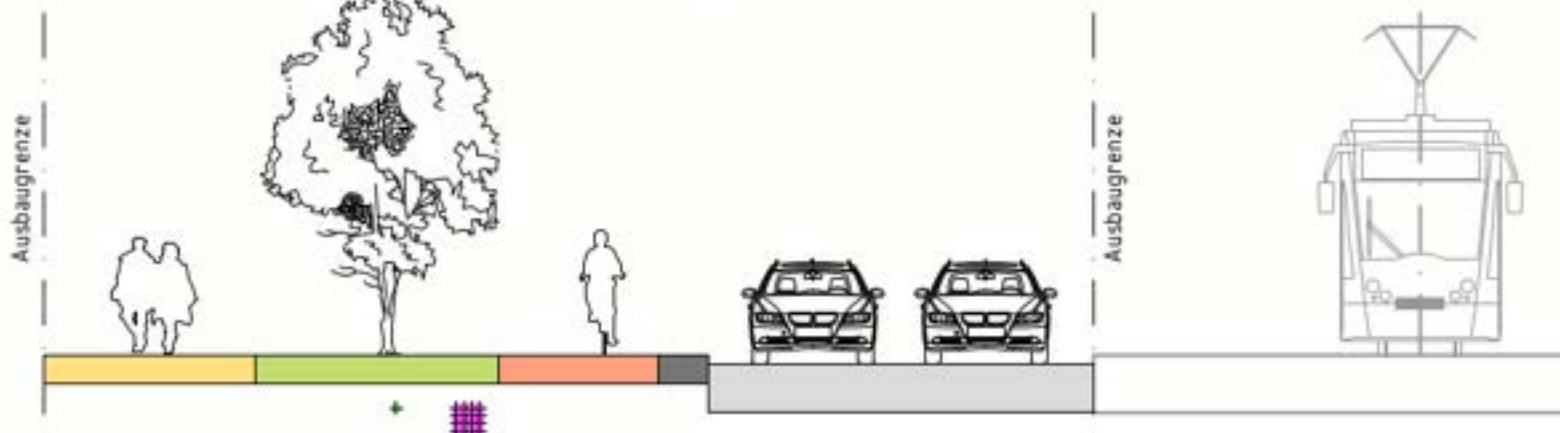
Gehweg

Multi-
funktionsband

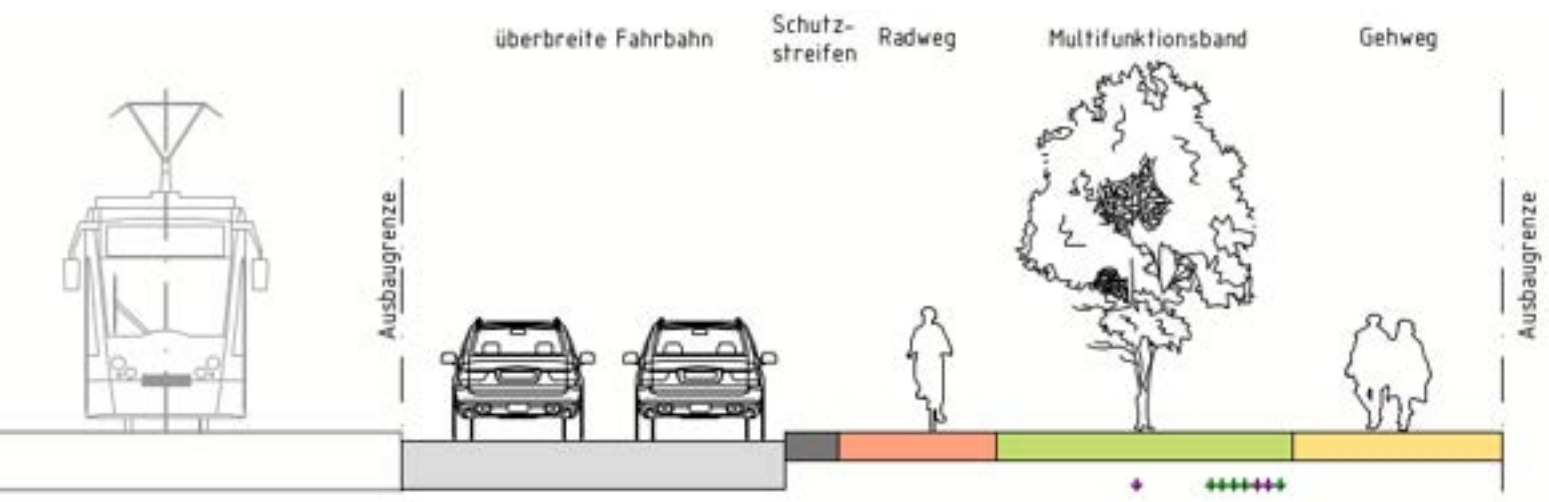
Radweg

Schutz-
streifen

überbreite Fahrbahn



links: Visualisierung der neuen Wittener Straße
unten: Aufteilung des Straßenraums nach dem Umbau





Planungsbereich „Verbindungsachse“

Wie bereits im Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs „Wittener Straße“ aufgezeigt, soll die Verbindung zwischen Laer und MARK 51°7 für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.

Gemäß dem Titel des ISEK „Wohnen und Arbeiten in neuer Nachbarschaft“ wird im Zuge der städtebaulichen Umgestaltung der Wittener Straße eine neue Verbindung zwischen Laer und MARK 51°7 geschaffen,



die die weder barrierefreie noch gestalterisch ansprechende Fußgängerbrücke ersetzt. Die Fußgängerbrücke wird nicht mehr benötigt und zurückgebaut.

Die Verbindungsachse wird als hochwertiger, multifunktionaler Raum gestaltet, der den umgebenden Raum gestalterisch fasst und zusammenführt. Sie verläuft zukünftig von der ehemaligen Fronleichnamskirche und den dort zu erhaltenen stadtbildprägenden



Bäumen zur Wittener Straße, wo sie lichtsignalisiert über die Fahrbahn geführt wird und die Haltestelle „Laer-Mitte“ anbindet. Anschließend führt sie über das Gelände MARK 51°7 bis zum neuen Grünzug auf dem Areal. Dort schließt die Verbindungsachse an die Wegeverbindungen im Grünzug an, die im Endausbau u.a. bis zum Park Laer führen werden.

Durch die Entwicklung der Verbindungsachse wird eine wichtige Lücke im Fuß- und Radwegenetz geschlossen, die im Freiraumkonzept für Laer identifiziert wurde.

Insgesamt ist die Verbindungsachse vom Anschluss an MARK 51°7 bis zur ehemaligen Fronleichnamskirche ca. 135 m lang und umfasst eine Fläche von rd. 2.950 qm.



Planungsbereich „Quartiersachse mit Klimagärten (Alte Wittener Straße)“

Die Alte Wittener Straße soll im Bereich vom Eingang zum Grünzug „Auf dem Kreuz“ bis zum Lahariplatz zu einer Quartiersachse mit Klimagärten umgebaut werden.

Die Alte Wittener Straße und der Lahariplatz werden endlich auffindbar und mit einheitlichen Gestaltungselementen verbunden. Die nördliche Alte Wittener Straße wird nicht nur im Bestand aufgewertet, sondern es wird die mit dem Wegfall des Durchgangsverkehrs entstandene Chance genutzt, die Straße als zukunftsfähigen, klimagerechten Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln.

Die Quartiersachse teilt sich in drei Abschnitte:

Bereich Grünzug „Auf dem Kreuz“ bis Straße „Am Kreuzacker“: In diesem Bereich wird der bestehende Straßenquerschnitt beibehalten und durch lineare Grünstrukturen ergänzt.

Bereich Straße „Am Kreuzacker“ bis zur Verbindungsachse: Dieser Bereich wird verkehrsberuhigt. Die Straße hat keine Durchgangsfunktion mehr, es besteht eine Wendemöglichkeit auf der Platzfläche der Verbindungsachse. Die Anliegergrundstücke bleiben für den MIV erreichbar. Im öffentlichen Raum zwischen



Die Klimagärten werden so angelegt, dass sie – im Sinne einer wassersensiblen Stadtentwicklung nach dem Prinzip der „Schwammstadt“ – der Retention und Versickerung von Niederschlagswasser dienen und dieses Wasser so der Bepflanzung in trockenen Phasen zur Verfügung steht. Die stadtbildprägenden Bestandsbäume werden in die neue Gestaltung einbezogen.

Bereich Verbindungsachse bis Lahariplatz: Dieser Abschnitt soll mit der Quartiersachse erstellt werden, um das bestehende Nahversorgungszentrum schon während der Maßnahmenumsetzung wahrnehmbarer und barrierefrei erreichbar zu machen und eine gute Verbindung zwischen dem Bestand und den Neuanordnungen entlang der Wittener Straße zu erhalten.

Der Umbau des Lahariplatzes ist ebenfalls eine ISEK-Maßnahme. Die Planung für diesen Bereich erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Ortsteilzentrums sowie des zukünftig auf der nördlichen Seite angrenzenden Sozialen Stadtteilzentrums.

der Verbindungsachse und der Wendeanlage sollen die öffentlichen Stellplätze auf ein Minimum reduziert werden.

Der Fokus liegt auf der Schaffung großzügiger Grünstrukturen, den Klimagärten. Diese setzen sich aus einem Mosaik multifunktionaler, zwischen 30 und 150 qm großer sogenannter Klimagärten zusammen. In zwei Bereichen der Klimagärten sollen Spielplätze für Kleinkinder errichtet werden, in weiteren Bereichen sind Radabstellanlagen und Aufenthaltsmöglichkeiten unterzubringen.

Wie geht es weiter?

- Damit Bürger*innen den Stadtraum schon früh erleben können, wird es während der weiteren Planungs- sowie der anschließenden Bauzeit temporäre Aktionen auf der Fläche geben.
- Die Baumaßnahme wird mit Informationsveranstaltungen vor Ort vorgestellt.
- Die Bauarbeiten werden mit einer Informationskampagne begleitet.

Kontakt

Stadtteilmanagement Laer/Mark 51°7
Am Kreuzacker 2
44803 Bochum
T + 49 234 798117-13
info@stadtteil-laer.de
www.stadtteil-laer.de