

Herner Straße

- **Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung**

Die Herner Straße stellt eine Abkürzung und unter Umständen, je nach Verkehrslage auf den Autobahnen, auch eine Reisezeitverkürzung auf der Strecke BAB 40 - BAB 43 dar. Vor der Anordnung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge knapp 35.000 Kfz. Eine Geschwindigkeitsreduzierung führt nach den Verkehrsprognosen des Bochumer Verkehrsmodells zu einer sehr deutlichen Verkehrsverringerung auf der Herner Straße und einem Verbleib des Abkürzungsverkehrs überwiegend auf den Autobahnen.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist im November 2018 in Kraft getreten. Zugleich wurde ein Radargerät angeschafft, welches die Geschwindigkeitsreduzierung entsprechend überwacht.

Zwischenzeitlich wurde die Maßnahme evaluiert:

Durch Verkehrszählungen im Juni und November 2019 wurde folgender Verkehrsminderungseffekt im Bereich der Messstelle ermittelt:

Herner Str. (Höhe Haus-Nr. 387)	DTV-W 2018	DTV-W 2019	Differenz in Prozent
	34.900	27.700	- 21 %

- **Linienverkehr Herner Straße**

Es befinden sich drei Buslinien auf der Herner Straße mit rund 300 Fahrbewegungen pro Tag (DTV-W), wovon eine Linie durch einen Subunternehmer bedient wird.

Für die Herner Straße sagen die Stadt Bochum sowie die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BOGESTRA) zu, dass zwei dieser Linien (366 und 385) ausschließlich mit Fahrzeugen der Abgasnormen EURO V EEV und VI (höchster derzeitiger Umweltstandard) bedient werden.

Darüber hinaus wird ab dem 3. Quartal 2020 eine Linie (354) grundsätzlich mit E-Bussen bedient. In der Hauptverkehrszeit werden durch diese Maßnahme 40 % aller Linienbusfahrten im Bereich der Grenzwertüberschreitung lokal emissionsfrei erfolgen.

Durch die bisher durchgeführten Maßnahmen konnte die Stickstoffdioxid-Belastung an der Herner Straße von 48 µg/m³ im Jahr 2018 auf 38 µg/m³ im Jahr 2019 (Durchschnittswert Januar bis einschl. November) gesenkt werden.

Maßnahmen im Bereich MIV und Förderung der E-Mobilität

- **Berücksichtigung neuester Umweltstandards bei der Neuanschaffung von städtischen Fahrzeugen**

Die Stadt Bochum erwirbt, soweit möglich, nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Sollte dies in Einzelfällen nicht möglich sein, werden im Rahmen der Anschaffung neuer Fahrzeuge ausschließlich solche mit aktuellstem Abgasstandard, soweit verfügbar, beschafft.

Der Verwaltungsvorstand der Stadt Bochum hat den Beschluss gefasst, künftig (soweit technisch möglich) nur noch E-Fahrzeuge zu beschaffen. Ein erster Aufschlag mit insgesamt 28 Fahrzeugen erfolgt jetzt in 2020; Fördermittel in Höhe von 750.000 Euro wurden über das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ bewilligt.

Ein zweiter Antrag auf Fördermittel in Höhe von 900.000 Euro für weitere E-Fahrzeuge wurde im November 2019 bewilligt. Hierzu wird in 2020 die entsprechende Ausschreibung vorbereitet.

- **Modernisierung des städtischen Fuhrparks der Nutzfahrzeuge**

Im Jahr 2020 wird der Austausch von 10 älteren leichten Nutzfahrzeugen durch Neufahrzeuge erfolgen. Bis 2027 werden alle bisher noch vorhandenen leichten Nutzfahrzeuge der Klasse Euro V ersetzt.

Dem Segment der Nutzfahrzeuge ab 3,5 t sowie der schweren Nutzfahrzeuge sind aktuell 50 Fahrzeuge zuzurechnen. In 2020 werden hiervon 18 den Standard Euro 6 erfüllen. Darüber hinaus werden in 2020 voraussichtlich 6 Fahrzeuge < Euro V außer Betrieb genommen.

Im Weiteren werden auch die schweren Nutzfahrzeuge durch ein fortlaufendes Investitionsprogramm sukzessive durch Fahrzeuge mit dem bestmöglichen Abgasstandard ersetzt. Die Stadt Bochum wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen Fahrzeuge unverzüglich nachrüsten, die förderfähig sind.

- **Umstellung der KEP-Dienste auf E-Mobilität**

DHL liefert innerhalb der Bochumer Umweltzone Paketsendungen mit Elektrofahrzeugen („Streetscooter“) lokal stickoxid- und CO₂-frei aus.

Innenstadtlagen leiden häufig unter einer verminderten Luftqualität; gleichzeitig steigt dort das Aufkommen kleinteiliger Warenlieferungen. Die Stadt Bochum möchte die Citylogistik in der Bochumer Innenstadt sowie perspektivisch auch in der Wattenscheider Innenstadt über das Angebot von MicroHubs und den Weitertransport der Sendungen durch elektrische Lastenfahrräder diversifizieren. Nach

Festlegung von Flächen, die den Anforderungen der KEP-Dienstleister entsprechen, wird das Projekt fortgesetzt.

Veränderung Modal Split

Die Stadt Bochum befindet sich parallel zum fortlaufenden wirtschaftlichen Strukturwandel in einem Prozess des planerisch-stadtentwicklerischen Paradigmenwechsels, geprägt von einer Abkehr vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ (u. a. Automobilindustrie/Opel) hin zu einer stadtverträglichen Siedlungs- und Verkehrsplanung mit konsequenter Förderung des Umweltverbundes. Bürgerschaftlich und politisch wird dieser Prozess unterstützt und vorangetrieben.

- **Erarbeitung eines Leitbildes Mobilität**

Das „Leitbild Mobilität“ wurde erarbeitet, welches am 06.06.2019 durch den Rat der Stadt Bochum beschlossen wurde. Das Leitbild formuliert die übergeordneten Ziele der zukünftigen Verkehrsplanung in der Stadt Bochum. Der Anteil des MIV am Modal Split (Wege der Bochumer Bevölkerung) soll bis 2030 um 15 Prozentpunkte auf 40 % sinken. Eines der Kernziele ist dazu die Stärkung des Umweltverbundes. Zusätzlich werden zentrale Leitprojekte zur schrittweisen Umsetzung des Leitbildes entwickelt. Eine Bürgerkonferenz zum Thema „Mobilität von morgen“ fand am 18.05.2019 statt. Die Bochumer Bürgerinnen und Bürger¹ haben dort ihr Engagement und ihre Ideen bekundet, diesen Prozess zu unterstützen und mitzugestalten.

- **Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Die Stadt Bochum ist seit 2017 aktives Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und verfolgt das gemeinsame Ziel der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung durch ein kommunales Mobilitätsmanagement. Die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz fördert den regionalen Austausch und Wissenstransfer zur Förderung der Umsetzung von Verkehrsprojekten.

- **GreenCityPlan Bochum**

Der Masterplan, gefördert mit Bundesmitteln, soll die Voraussetzungen schaffen, um kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsarmer Mobilität zu fördern. Damit werden aus gutachterlicher Sicht Maßnahmen dargestellt, die zur Reduktion von Luftschadstoffen beitragen. Der Bericht wurde Ende August 2018 fertiggestellt. Ausgewählte Maßnahmen werden in Leitprojekte überführt und umgesetzt (vgl. Leitbild Mobilität).

- **Mobilstationen**

Aufbauend auf dem Fachkonzept „Multimodale Mobilität“ sollen die Handlungsempfehlungen in enger Zusammenarbeit mit der BOGESTRA und der Stadt Gelsenkirchen weiterverfolgt werden. Dazu gehören u. a.

¹ Eine Bürgerin/ein Bürger je 1.000 EinwohnerInnen

- Kriterienkatalog/quantitative Prüfung zur Errichtung von Mobilstationen (Handbuch Mobilstationen für Bochum und Gelsenkirchen in Erstellung)
- Erstellung eines Kommunikationskonzeptes für Mobilstationen
- stufenweiser Auf- und Ausbau von Mobilstationen.

Die Wohnungsbaugesellschaft VBW, BOGESTRA und die Stadtwerke Bochum GmbH eröffnen im Frühjahr 2020 E-Mobilstationen in zwei Bochumer Quartieren (Carsharing/Bikesharing). In zwei verdichteten Stadtquartieren werden die Stationen über E-Pkw, E-Lastenfahräder sowie Pedelecs verfügen und stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Weitere Mobilstationen sind beabsichtigt.

- **Schulwegpläne in Zusammenarbeit mit der Hochschule Bochum**

In der Zusammenarbeit mit der Hochschule Bochum werden in Form von studentischen Arbeiten Schulwegpläne für Grundschulen erarbeitet. Durch die Schulwegpläne und die Umsetzung begleitender infrastruktureller Maßnahmen soll Schulkindern ein sicherer und selbstbestimmter Schulweg ermöglicht und IV-Fahrten im Hol- und Bringverkehr vermieden werden.

- **Nahmobilitätskonzepte**

Ein wichtiges Projekt des „Klimaschutzteilkonzepts Klimafreundlicher Verkehr“ ist die Erstellung eines Nahmobilitätskonzepts für einen Modellstadtteil von Bochum. Dabei sollen neben den klimaschutzrelevanten Themen den Aspekten „Gesundheitsförderung“ und „Berücksichtigung der Folgen des demografischen Wandels“ besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Diese übergeordneten Ziele sind deckungsgleich mit den Zielen der Integrierten Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) und damit der Stadterneuerung.

In diesem Rahmen wurde bzw. wird derzeit für Wattenscheid, für Laer und für Werne/Langendreer-Alter Bahnhof jeweils ein solches Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge umfassen bspw. Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur zur Herstellung der Barrierefreiheit (Zuwegung und Zustieg an ÖPNV-Haltestellen, Gehweg und Radwegbreiten) und damit zur Förderung des Umweltverbundes.

Maßnahmen im Bereich Radverkehr

- **Kooperation mit Fahrradverleihern**

Neben dem bereits ansässigen, stationsbasierten Fahrradverleihsystem nextbike (hier unter der Marke metropolradruhr) interessierten sich in den vergangenen Jahren weitere Anbieter vor allem mit Free-Floating-Konzepten für eine Betätigung in Bochum.

Bochum unterstützt die Firmen, um die Anzahl der Fahrten mit dem Fahrrad zu erhöhen. Insgesamt ist es das Ziel, eine gute Alternative zum MIV zu schaffen.

Aktuell gibt es im Bereich der Leihräder weiterhin ausschließlich das metropolradruhr-System. Im Jahr 2019 wurden 400 vollständig neue Räder ausgebracht, die restliche Flotte soll im Jahr 2020 ausgetauscht werden. Sobald das gesamte metropolradruhr-System erneuert wurde, wird auch in diesem System Free-Floating möglich. Zunächst soll das Angebot für die Innenstadt gelten, Erweiterungen sind denkbar.

Die Fahrräder sind auch über die Mutti-App der BOGESTRA buchbar.

- **Ausbau des Fahrradparkens und der intermodalen Verknüpfung**

Installation von zusätzlichen Fahrradparkmöglichkeiten – jeweils mindestens 100 neue Anlehnbügel pro Jahr.

Anfang 2019 wurden 185 neue Fahrradboxen im DeinRadschloss-System installiert. Die Boxen befinden sich an 14 Standorten, vornehmlich an ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

- **Ausbau von Radvorrangrouten, Radwegen, Fahrradstraßen, Schutzstreifen etc. (siehe Anlage A)**

Bei Umsetzung aller in der Anlage aufgelisteten Maßnahmen kommt es zu insgesamt 37 Kilometern neuer Fahrradinfrastruktur.

Maßnahmen im Bereich Parkraummanagement

- **Gesamtkonzept Ruhender Verkehr**

In der Bochumer Innenstadt sowie den angrenzenden Wohngebieten kommt es aufgrund einer hohen Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsstätten u. ä. in Verbindung mit dem begrenzten Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen zu Parkproblemen. Es bestehen im zentralen Geschäfts- und Innenstadtbereich sowie im erweiterten Innenstadtbereich heute noch viele unbewirtschaftete Bereiche, welche Parksuchverkehr erzeugen. Zur Verhinderung von vermeidbaren Immissionsbelastungen wurde daher für den erweiterten Innenstadtbereich ein strategisches Gesamtkonzept erarbeitet, das die verschiedenen Nutzungen einbezieht und das Parken effektiv regelt. Das Konzept wurde zum 02.04.2019 vom Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität beschlossen. Die Umsetzung erfolgt in 2020. Das Konzept sieht eine räumliche und zeitliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vor.

Bewohnerparkregelungen sowie die Bewirtschaftung mit Parkschein/Parkscheibe werden räumlich und z. T. zeitlich ausgeweitet. Die Personalkapazitäten zur Parkraumüberwachung werden aufgestockt.

Die bisherigen drei Tarifzonen werden gesamtstädtisch zu zwei, in der Innenstadt die bestehenden zwei zu einer zusammengefasst und der Geltungsbereich räumlich erweitert. Die günstigste Zone III entfällt. Die zahlungspflichtigen Zeiten erweitern sich montags bis freitags um eine Stunde, samstags um

fünf Stunden. Vor allem im Bereich des Gleisdreiecks wird durch die Reduzierung auf eine Tarifzone Parksuchverkehr nach einem günstigeren Stellplatz im öffentlichen Straßenraum vermieden. Kostenfreies Parken wird stark reduziert, im Innenstadtbereich fast in Gänze aufgehoben. Mittel- bis langfristig soll zur Stärkung der Aufenthaltsqualität der Parkraum im öffentlichen Straßenraum teurer sein als in den Parkhäusern.

Maßnahmen im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr

- **Taktverdichtung (Netz 2020)**

Die Stadt Bochum hat das Straßenbahn- und Busliniennetz mit der Einführung des 15-/30-Minuten-Taktes der S-Bahnen im nördlichen Bereich des VRR zum 15. Dezember 2019 umgestellt.

Mit dem neuen „Netz 2020“ bleiben die Anschlüsse zwischen regionalem Schienenverkehr und den städtischen Straßenbahnen und Bussen gesichert. Zudem bietet das überarbeitete Netz neue, attraktive Direktverbindungen mit Bussen und Straßenbahnen. Durch zusätzliche Straßenbahnlinien und überlagerte Takte wird das Angebot u. a. im kommunalen Schienennetz erweitert. Im Vergleich zu den Leistungen des Jahres 2019 werden in 2020 rund 1,5 Mio. Fahrkilometer mehr erbracht. Daraus ergibt sich ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 3,56 Mio. Euro in 2020 und 3,86 Mio. Euro ab 2021. Durch Netzänderungen wird perspektivisch mit einer um rund 3,3 % höheren Nachfrage gerechnet. Es können also neue Fahrgäste gewonnen werden. In Anknüpfung an die „Bochum Strategie“ mit der Kernaktivität „Vorfahrt ÖPNV“ untersuchen die Stadt Bochum und die BOGESTRA derzeit gemeinsam mit einem Verkehrsgutachter die Effekte einer zusätzlichen Ausweitung des Angebotes (Netz 2020+).

- **Neue Schienenverbindung BO-Witten (310/309)**

Herbst 2020

Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnverbindung Langendreer S-Bahnhof – Langendreer Markt – Witten Rathaus – Heven Dorf.

Deutliche Linien- und Taktverdichtung auf der Relation Bochum-Innenstadt – Langendreer Markt – Langendreer S-Bahnhof (Netz 2020)

Der Ausbau in Langendreer und Witten führt zu einer deutlichen Verringerung der Abgasemission entlang der Strecke. Zum einen wurde und wird der Stadtbusverkehr sinnvoll an die neue Strecke angepasst und in Summe reduziert. Zum anderen verringern sich die Fahrten mit privaten PKW, wenn die Bürgerinnen und Bürger umsteigen. Durch die neue Schienenverbindung und die Anpassungen im Busnetz steigen die Linienbeförderungsfälle prognostiziert um knapp 0,9 %. Die neuen Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut, so dass auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste das Angebot nutzen können.

- **Neubeschaffung und Hardware-Nachrüstung bei Dieselnbussen**

Die Beschaffungsstrategie der BOGESTRA sieht vor, dass bis 2024 nur noch Busse der Abgasnorm Euro VI eingesetzt werden. Nach Auslieferung der aktuellen Ersatzbeschaffung entsprechen im April 2020 noch 115 der 251 Busse im Hinblick auf die NO_x-Emissionen nicht dem Emissionsstandard Euro VI. Die zurzeit verfügbaren Nachrüstsysteine besitzen für die in Frage kommenden Solaris-Busse lt. KBA-Übersicht

(https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_NOX/ABE_NOx.html) noch keine allgemeine Betriebserlaubnis (ABE), entsprechend den Förderbedingungen zur Nachrüstung.

Von den verbleibenden Bussen des Standards EEV werden im Jahr 2020 die BOGESTRA Busse, die förderfähig sind, im Rahmen des Förderprogramms „Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen III, IV, V und EEV im öffentlichen Nahverkehr“ mit SCRT-Systemen ausgestattet, soweit die einzuhaltende Bindefrist nicht den geplanten Ausmusterungszeitpunkt überschreitet.

Bei Verträgen mit Subunternehmern werden Umweltstandards vereinbart. Danach haben die Fahrzeuge mindestens die Abgasnorm Euro V/EEV, Neufahrzeuge die entsprechend gültige Abgasnorm, zurzeit Euro VI, zu erfüllen.

Die Stadt Bochum wird gegenüber der BOGESTRA darauf hinwirken, dass unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Busse unverzüglich nachgerüstet werden, die förderfähig sind. Ein Eigenanteil des Nahverkehrsunternehmens an der Nachrüstung in Höhe von ca. 800 Euro pro Bus wird nicht als unwirtschaftlich angesehen.

Die Stadt Bochum wird gegenüber BOGESTRA darauf hinwirken, dass bei Verträgen mit Subunternehmern Umweltstandards vereinbart werden, die mindestens die Abgasnorm Euro VI bei Fahrzeugen vorsehen.

- **Ticketvergünstigungen**

Bochum ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Der VRR bewirbt sich als Modellregion im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Inhalt der Bewerbung sind sowohl eine Ausweitung des Leistungsangebotes und der Qualität sowie ein Tarifkonzept, welches die Vereinfachung und Absenkung der Tarife zur Folge hat.

Die Stadt Bochum wird sowohl diese Bewerbung unterstützen als sich auch darüber hinaus für eine Vereinfachung und Absenkung des VRR-Tarifsystems einsetzen. Das Land Nordrhein-Westfalen und der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ unterstützen diese Initiative.

- **ÖPNV-Ausbau**

Aktuell hat im Verkehrsministerium NRW eine Konferenz zum Thema Straßen- und Stadtbahnausbau stattgefunden. Dabei ist deutlich geworden, dass ein Ausbau der kommunalen Schienensysteme ein wesentlicher Baustein einer sich verändernden städtischen Mobilität ist. Bochum sieht hier gute Chancen und hat konkrete Projekte benannt.

Verkehrskonzepte in den Stadtteilen

Um die verkehrliche Situation in den Stadtteilen zu verbessern und die Auswirkungen von einzelnen Maßnahmen leichter beurteilen zu können, werden sukzessive Verkehrskonzepte für einzelne Stadtteile erstellt.

Innenstadt

In diesem Konzept werden wesentliche Verkehrsthemen für den Innenstadtbereich gutachterlich bearbeitet. Zu diesen Themen werden u. a. die Radverkehrsführung in der City, die City Logistik und die Nahmobilität zählen. Ein externer Gutachter wurde bereits beauftragt. Die Ergebnisse werden für Sommer 2020 erwartet. Anschließend erfolgen eine Phase der Bürgerbeteiligung und die Einbindung in den ISEK-Prozess (Integriertes **Stadtentwicklungskonzept**) Bochum-Innenstadt.

Nord

Aufgrund der mit der Vielzahl an Gewerbe- und Industriestandorten im Bochumer Norden verbundenen erheblich in der Vergangenheit gestiegenen und weiter zu erwartenden Verkehrsbelastungen hat die Verwaltung in Kooperation mit der Bezirksvertretung Bochum-Nord ein Verkehrskonzept erstellen lassen mit dem Ziel, ein zukunftsfähiges Konzept für alle Verkehrsteilnehmer zu entwickeln, so dass auf der einen Seite die Qualität der Wohnquartiere erhalten bleibt bzw. verbessert wird und die Attraktivität der Gewerbegebiete auf der anderen Seite erhalten bleibt. Neben mittel- und langfristigen wurden auch kurzfristig umsetzbare und finanzierbare Maßnahmen erarbeitet.

Aufbauend auf einer Analyse der Bestandssituation und des Verkehrsverhaltens wurden Prognosen für das zukünftige Verkehrsverhalten erstellt, Szenarien für alle Verkehrsteilnehmer unter aktiver, mehrstufiger Bürgerbeteiligung erarbeitet und Maßnahmen in einem Verkehrskonzept entwickelt und dargestellt. Die daraus resultierenden Folgemaßnahmen sind in Bearbeitung. Diese umfassen neben größeren Planungsprozessen (Umgestaltung von Straßen mit Optimierung der Radverkehrsführung) auch Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität, wie Anpassung der Infrastruktur zur Barrierefreiheit und die Förderung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen).

Hamme, Hordel, Hofstede

In dem Verkehrskonzept wird die aktuelle Situation analysiert und unter der Berücksichtigung weiterer Entwicklungspotenziale ein zukunftsfähiges Konzept entwickelt, das insbesondere unter dem Aspekt des Anwohnerschutzes Verbesserungsvorschläge zur Verkehrsreduzierung und Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten macht, in denen ein erhöhter Durchgangsverkehr vorliegt. Gleichzeitig sollen aber auch Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen entwickelt werden.

Ziele des Konzeptes sind die Verbesserung bzw. Erhaltung der Wohnqualität sowie die Erhaltung und Reaktivierung von Gewerbefläche. Neben mittel- und langfristigen Maßnahmen sollen auch kurzfristig umsetzbare und finanzierbare Maßnahmen erarbeitet werden.

Über eine aktive Bürgerbeteiligung wurden auch die direkt Betroffenen in die Erarbeitung des Konzeptes eingebunden. Das Konzept empfiehlt u.a. den Ausbau von Radverkehrsanlagen in Ost-West-Richtung.

Wattenscheid

In Bochum-Wattenscheid wird seit 2015/2016 mit der Ausweisung des Stadterneuerungsgebietes „Soziale Stadt Wattenscheid“ ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) umgesetzt. Durch diesen Stadterneuerungsprozess werden Fördermaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Situation und des gemeinschaftlichen Zusammenlebens im Quartier angegangen.

Ziel ist es, in Wattenscheid stabilisierende Strukturen, Entwicklungen und selbsttragende Prozesse in Gang zu bringen, damit der Stadtteil aus sich heraus als Wohn-, Arbeits- und Lebensraum wieder attraktiv und lebenswert wird. Ein zentraler Punkt aus Sicht der Sozialen Stadt liegt bei der Fortschreibung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK). Aus diesem ISEK-Prozess sollen viele Maßnahmen entwickelt und zur Förderung angemeldet werden. Spätestens, wenn das ISEK in die politischen Gremien zur Beschlussfassung geht, müssen somit viele Untersuchungen zu diesen einzelnen Maßnahmen abgeschlossen sein.

Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen, die sowohl durch den ISEK- als auch den sonstigen städtebaulichen Prozess bereits umgesetzt werden bzw. zukünftig noch umgesetzt werden sollen, sind auch eine Vielzahl an verkehrlichen Themen wichtig geworden. Diese sollen in ihrer Gesamtheit in Form eines Verkehrskonzeptes gutachterlich untersucht werden. Die Vergabe des Verkehrskonzeptes an ein Verkehrsplanungsbüro läuft derzeit. Die Erstellung wird aufgrund des großen vielschichtigen Untersuchungsraums ca. ein bis zwei Jahre dauern.

Nur auf Grundlage eines solchen Konzeptes lassen sich beispielsweise die Folgewirkungen der ISEK-Maßnahme „Umbau des August-Bebel-Platzes“ auf das übrige Netz abschätzen. Außerdem bestehen politische Aufträge der Bezirksvertretung, die sich auch mit Themen des Innenstadtverkehrs beschäftigen (z. B. Parkverstöße, Einführung Bewohnerparken).

Anlage A**Ausbau von Radvorrangrouten, Radwegen, Fahrradstraßen, Schutzstreifen etc.**

- Planung und Bau des RS 1 auf Bochumer Stadtgebiet.
- Einrichtung von Fahrradstraßen, wo möglich (2019: Ümminger See, Weitmarer Straße. 2020 bisher: Brockhauser Str.)
- Markstraße
Anlage von Schutzstreifen (Universitäts- bis Semperstraße, ca. 360 Meter) und Radfahrstreifen (Universitäts- bis Stiepeler Straße, ca. 1.000 Meter und Hanielstraße bis Opelring, ca. 900 Meter (teils umgesetzt)).
- Markstraße
Installation von Radverkehrsanlagen auf dem Abschnitt Semper- bis Hanielstraße, ca. 970 Meter
- Bahnhofstraße
Installation von Radverkehrsanlagen entlang des Parks am Ehrenmal (im Rahmen des ISEK Wattenscheid), ca. 350 Meter.
- Wegweisung
Verdichtung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet. (Installation ab Ende Januar 2020, Fa. ist beauftragt)
- Hattinger Straße
Umbau Haltestelle Bergmannsheil mit Installation von Radfahrstreifen (umgesetzt)
- Hattinger Straße
Umbau zwischen Königsallee und An der Landwehr mit Installation von Radfahrstreifen im Jahr 2020-22 (insgesamt dann ca. 970 Meter)
- Königsallee
Umgestaltung des Straßenraumes mit Anlage von durchgehenden Radfahrstreifen (Wohlfahrtstraße bis Hattinger Straße), ca. 1.800 Meter

- Universitätsstraße, Alsenstraße bis Südring
Installation von Radfahrstreifen (letzter Lückenschluss zur Innenstadt hin, ca. 500 Meter, umgesetzt)
- Universitätsstraße, Auffahrt Uni-West (ca. Max-Imdahl- bis Laerholzstraße, 400 Meter)
Installation eines Zweirichtungsradweges sowohl zur Anbindung der Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße (nur eine Richtung) als auch zur Erschließung der Wohnanlagen an der Laerholzstraße (beide Richtungen)
- Springorumtrasse, Beleuchtung
Auf dem einzigen Teilstück ohne Beleuchtung zwischen Königsallee und Franziskusstraße soll eine Beleuchtung installiert werden (ca. 3.200 Meter). Förderantrag wurde im Jahr 2019 gestellt.
- Engelsburger Straße, Schützenstraße bis Rampe Bahnbrücke
Anlage von Radfahrstreifen beidseitig (ca. 670 Meter, fertiggestellt).
- Alleestraße
Vollständige Umgestaltung zwischen Westring und Bessemerstraße einschließlich Radverkehrsanlagen (ca. 670 Meter ab 2022)
- Castroper Straße
Vollständige Umgestaltung zwischen Schwanenmarkt und Quellenweg einschließlich Radverkehrsanlagen (ca. 1.525 Meter, ab 2020)
- Weitmarer Straße
Sanierung der Straße zwischen Knoopstraße und Durchfahrtssperre in Richtung Kohlenstraße als Fahrradstraße (ca. 200 Meter)
- Nevelstraße/Schnatstraße
Sanierung und Verbreiterung der Fahrbahn, Herstellung als Fahrradstraße (Nevelstraße zwischen Generalstraße und Springorumtrasse, Schnatstraße im Bereich abseits der Bebauung) (ca. 560 Meter, in Bau)
- Berliner Straße, Kreuzung mit Schlaraffia-/Burgstraße
Umbau der Gehwege zu Rad- und Gehwegen im Rahmen von Kanalbauarbeiten. Anlage von Radfahrstreifen nach Süden bis Wattenscheider Hellweg (ca. 830 Meter). Aufwertung Berliner Straße für Radverkehr als direkte Nord-Süd-

Verbindung zwischen Gelsenkirchen und Hattingen bzw. der westlichen Bochumer Stadtteile. Verlegung des Radwanderweges R25 (Bestandteil der Route der Industriekultur, Verbindung zwischen Kray-Wanner Bahn und Bochum-Dahlhausen) von Privatflächen hierher. In Fahrtrichtung Norden wurde in einem ersten Schritt der Mehrzweckstreifen zwischen Wattenscheider Hellweg und Schlaraffiastraße im Jahr 2019 zum Radfahrstreifen umgestaltet.

- Wasserstraße/Auf der Heide
Installation von Radfahrstreifen zwischen Universitätsstraße und Opelring (ca. 1.430 Meter)
- Essener Straße
Installation und/oder Sanierung von Radverkehrsanlagen zwischen Stephanstraße und Erzstraße (ca. 2.240 Meter)
- Neugestaltung einer Südumfahrung zur Wittener Straße
Die Wittener Straße lässt ohne den Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung keine Installation von Radverkehrsanlagen zu. Als Alternative soll eine Route durch die südlich gelegenen Wohngebiete zur komfortabel befahrenen Radroute umgebaut werden (z. B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen) (insg. ca. 2.880 Meter, ab 2020)
- Optimierung von Anschlüssen des RS1 an das Stadtgebiet
Für die Haushaltsjahre 2020-2024 sollen 250.000 Euro (in 2020) bzw. jährlich 500.000 Euro (2021-2024) in den Haushalt aufgenommen werden.

Bei Umsetzung aller aufgelisteten Maßnahmen kommt es zu insgesamt 37 Kilometern neuer Fahrradinfrastruktur.