

Mobilität für alle mit weniger Emissionen

*Entwurf, mit eingearbeiteten Änderungsvorschlägen
der Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum*

Zielbild Bochum 2030

Bochum präsentiert sich 2030 als Stadt für alle, die in ihr leben. Sie berücksichtigt gleichberechtigt ihre Mobilitätsbedürfnisse, unabhängig davon, wo sie in der Stadt leben und wie viel Geld sie haben. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr sind dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gleichberechtigt und werden aus sozialen und ökologischen Gründen besonders gefördert. So schafft es Bochum, soziale Verantwortung, Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen und nicht gegeneinander auszuspielen.

*Bochum als lebenswerte
Stadt etablieren*

Auch im Jahre 2030 ist Bochum eine vielseitige Stadt, die mit allen ihren Standortfaktoren für Menschen und Unternehmen interessant bleibt. Dies gelingt mit Hilfe einer guten wirtschaftlichen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen aller Art sowie über ein breites kulturelles Angebot, attraktive Wohnstandorte, Familienfreundlichkeit, das Vorhalten einer exzellenten Bildungslandschaft sowie einer ausreichenden Anzahl an Erholungs- und Grünflächen und einer stadtverträglich hochwertigen Gestaltung. Diese vielfältigen Angebote sind für alle gleichermaßen zugänglich und erreichbar, wobei weniger Lärm und Abgase verursacht werden als in der Vergangenheit. Damit diese Ziele bis 2030 umsetzbar sind, wird ab sofort bei infrastrukturellen Maßnahmen ein Schwerpunkt auf den Ausbau des Umweltverbundes gelegt.

*Gleiche Mobilität mit weniger
Autoverkehr*

Dabei wird sich der derzeitige Wertewandel voraussichtlich noch verstärken: Vom Auto als Symbol von Freiheit und Wohlstand zu einer multimodalen Mobilität in einer digital vernetzten Welt des Teilens. Das Ziel der Digitalisierung ist dabei die systemübergreifende Vernetzung zwischen individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, mit der mehr Effizienz in der Mobilität erreicht werden soll. Bochum wird gleichermaßen dafür sorgen, dass durch die Digitalisierung niemand von einer Teilhabe am öffentlichen Leben

Digitalisierung nutzen

ausgegrenzt wird. Im Hinblick auf den weiterhin steigenden Anteil älterer Menschen ist zu gewährleisten, dass die infrastrukturelle Barrierefreiheit nicht von der Digitalisierung als neuer Barriere ersetzt wird.

Das Bochumer Leitbild Mobilität existiert im Einklang mit europäischen und bundesdeutschen Vorgaben. Die EU und die Bundesregierung haben bereits heute klare Zielvorstellungen über Lärm- und Schadstoffgrenzwerte bis 2030 und darüber hinaus (bis 2050 nahezu klimaneutral) formuliert. Um auf die Zielvorgaben und die damit einhergehenden, sich ändernden Rahmenbedingungen gerüstet zu sein, wird die Stadt Bochum in einen Dialog mit ihren Bürgerinnen und Bürgern sowie Wirtschaftsunternehmen treten.

In Anbetracht individuell und auch gesellschaftlich steigender Kosten für Mobilität wird Bochum seine Bürgerinnen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren und Alternativen, insbesondere für die (teure) Pkw-Nutzung, aufzeigen. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklungen durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege. Das Ziel ist es, die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Außerdem sorgt sie dafür, dass die Nutzung des ÖPNV für alle unabhängig vom zur Verfügung stehenden Einkommen gleichermaßen möglich ist. Um die Teilhabe an Mobilität für alle zu gewährleisten, setzt sich die Stadt Bochum kurzfristig für ein deutlich günstigeres Sozialticket ein, mittelfristig wird ein solidarisch finanzierter ÖPNV ohne Ticket-Preise angestrebt.

Bochum wird auch 2030 die Mobilität seiner Einwohnerinnen und Einwohner sicherstellen – unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen. Im Allgemeinen lautet dabei das Grundbedürfnis, von A nach B zu kommen. Es ist also nicht entscheidend, mit welchem Verkehrsmittel die Menschen ans Ziel kommen, sondern, dass sie in der Lage sind, ihre Ziele in einer angemessenen Zeit, zu bezahlbaren Kosten und insbesondere verkehrssicher erreichen zu können. Alle gelangen in Bochum auch 2030 an ihre Ziele, aber mit weniger Emissionen.

Vor allem an stark belasteten Straßen wohnen überproportional häufig Menschen mit geringem Einkommen. Die Wahrung der Gesundheit und Lebensqualität muss auch für diese Bevölkerungsgruppen gewährleistet sein. Dazu eignen sich technische Lösungen sowie Verkehrsverlagerungsstrategien. Mit einer Verlagerung vom Auto zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) verbessert sich nicht nur die Klimabilanz der Stadt Bochum, sondern es sinken die

Rahmenbedingungen der Zukunft erkennen, Menschen und Institutionen darauf vorbereiten

Mobilität muss bezahlbar sein

Verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität gewährleisten

Umwelt- und klimafreundliche Lösungen umsetzen

Instandhaltungskosten, die Unfallkosten und es steigt die Lebensqualität im Allgemeinen für die in Bochum lebenden Menschen.

Die Stadt Bochum wird alle Möglichkeiten der Gestaltung nutzen, um die Verlagerung des Modal Splits (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) zu beschleunigen. Mit einer konsequenten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) sowie des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) wird sich eine Verlagerung zum Umweltverbund einstellen.

Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 Prozent. Die Stadt Bochum hat sich 2016 erfolgreich für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS) beworben und sich dabei folgende Ziele bis 2030 gesetzt: Der MIV soll auf 35% gesenkt, der Fußgängerverkehr von 24% auf 25% stabilisiert, der ÖPNV-Anteil von 16% auf 20% erhöht und der Radverkehr von 5% auf 20% signifikant gesteigert werden. Diese Ziele gelten weiterhin.

Neben den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel spielen auch die zurückgelegten Distanzen eine bedeutende Rolle. Beispielsweise kommen für die meisten Menschen erst Alltagswege unter 5 km für die Nutzung mit dem Fahrrad in Frage. Kompakte, durchmischte städtebauliche Strukturen ermöglichen es, motorisiert zurückgelegte Wege durch Wege im Rad- und Fußverkehr zu ersetzen. Momentan sind in Bochum 50% der Wege mit dem Auto kürzer als 5 km. Mit einem Radverkehrsanteil von 5% wird in Bochum heutzutage aber lediglich in einem geringen Umfang das Fahrrad genutzt. Dies bedeutet gleichzeitig, dass hier ein großes Umstiegspotenzial vorliegt. Das Ziel der Stadt Bochum ist es daher, auch weiterhin die alltäglichen Nutzungen zu bündeln, um somit die Wegelängen zu minimieren. Dies wird den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern und fördern.

Voraussetzung dafür, dass Ziele in der Nähe angenommen werden und sich damit auch wirtschaftlich für den Standort Bochum lohnen, ist eine Förderung von Fuß- und Radverkehr. Nur dort, wo sich Menschen zu Fuß und auf dem Rad sicher fühlen, wird das Auto nicht mehr zwangsläufig die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen. Zudem ist es Ausdruck einer lebenswerten Stadt, wenn Menschen zu Fuß und auf dem Rad das Straßenbild bereichern. Sie leisten einen Beitrag zur Sicherheit des Sozialraums und verweilen eher spontan in Geschäften, Cafés, Bars und Restaurants. Eine Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs stellt somit auch einen wirtschaftlichen Gewinn dar.

Konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV

Verlagerung von mindestens 20 Prozent zum Umweltverbund bis 2030

Nutzungen mischen, Wegelängen verkürzen

Fuß- und Radverkehr fördern sowie als wirtschaftlichen und sozialen Nutzen auffassen

Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte

Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung

Die Verkehrsplanung ist Teil der räumlichen Stadtentwicklungsplanung und kann heutzutage kaum noch sektoral erfolgen. In der Regel teilen sich mehrere Verkehrsarten den Straßenraum, und sei es nur zum Queren der Straße. Die Planung erfolgt daher stets unter Integration aller Verkehrsarten. Die Siedlungsentwicklung beeinflusst die Verkehrsentwicklung – und umgekehrt. Die Verkehrsmittelwahl erfolgt mitunter sehr dynamisch und ist nicht vorbestimmt. Änderungen im Verkehrsangebot (v.a. Zeit und Kosten, aber auch z.B. Verkehrssicherheit) führen daher zu einer Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl.

Auf Seiten der Stadtplanung sind wichtige Entscheidungen hinsichtlich der Ausweisung bestimmter Flächen zu treffen. Bildungs-, Arbeits- und Wohnstandorte bestimmen die Verkehrsmittelwahl, aber auch das Verkehrsaufkommen maßgeblich.

Entscheidend für die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes sind seine räumliche Proportion sowie die Vielfältigkeit der Nutzungsmöglichkeiten. Ablesbare Plätze, begreifbare Baumstellung, wohlproportionierte Höhe der Ränder und angemessene Materialien sind die räumlichen Zielkoordinaten eines fortwährenden Umbauprozesses. Ein robuster öffentlicher Raum ist am ehesten in der Lage, die vielfältigen Herausforderungen einer sich wandelnden Öffentlichkeit aufzunehmen.

Teil einer integrierten Planung sind auch die Themen Inter- und Multimodalität. Hierbei wird großes Potenzial gesehen, den Umweltverbund zu fördern. Die Bürgerinnen und Bürger sollen zudem in einem Dialog über Mobilitätsalternativen informiert werden. Dies ermöglicht es allen, ihr jeweiliges Mobilitätsverhalten auch im Vergleich zu anderen zu betrachten und bestimmte Gewohnheiten in Frage zu stellen. Hierbei können alternative Mobilitätsangebote wie Carsharing oder das „metropolradruhr“ und ihre Verknüpfung helfen, feste Mobilitätsmuster aufzuweichen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und gleichzeitig die zentrale soziale Infrastruktur zur Sicherung von gesellschaftlicher Teilhabe sowie des Grundrechts auf Mobilität für alle. Die Förderung des ÖPNV und der Abbau von Zugangshemmnissen ist daher sowohl aus sozialen wie aus ökologischen Gründen eine Priorität der Bochumer Verkehrspolitik. Es ist das Ziel, den Anteil des ÖPNV am gesamtstädtischen Verkehr von aktuell nur 16 Prozent zu steigern. Perspektivisch wird er Anteil an älteren Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden in den nächsten Jahren erst einmal zurückgehen, da geburtenschwächere Jahrgänge nachrücken. Diese Abnahme im ÖPNV muss durch die Gewinnung neuer Nutzerinnen und Nutzer mehr als ausgeglichen werden. Dazu muss das Angebot so weiterentwickelt werden, dass die Nutzung des ÖPNV allen Menschen in Bochum gleichermaßen und unabhängig von ihrer Einkommenssituation möglich ist.

Soziale und demografische Herausforderungen meistern

Aktuell ist der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr noch von sozialen Ausschlüssen geprägt. So kostet das Sozialticket im Jahr 2018 37,80 Euro im Monat und ermöglicht ausschließlich die innerstädtische Nutzung von Bus und Bahn, obwohl im ALGII-Satz lediglich 25,77 Euro pro Monat für die gesamte Mobilität vorgesehen sind. Es ist das Ziel der Stadt Bochum, die dadurch verursachten Ausschlüsse abzubauen und zu beseitigen. Während die deutliche Reduzierung des Preises für das Sozialticket ein kurzfristiges Ziel ist, unterstützt die Stadt Bochum grundsätzlich aus sozialen und ökologischen Gründen den Umbau der ÖPNV-Finanzierung auf ein öffentlich finanziertes Solidarmodell, bei dem die Infrastrukturkosten gemeinschaftlich getragen werden und die gesamtgesellschaftlich sinnvolle Nutzung des ÖPNV nicht mehr durch die Erhebung von Fahrpreisen künstlich eingeschränkt wird. Als Anknüpfungspunkte dienen unter anderem die Erfahrungen in Estlands Hauptstadt Tallinn, das solidarisch finanzierte Semesterticket für Studierende sowie der Vorstoß der Bundesregierung in ihrem Schreiben an die EU-Kommission aus dem Februar 2018.

Soziale Ausschlüsse abbauen

Neben dem Umbau der ÖPNV-Finanzierung zu einem sozial gerechten und zeitgemäßen Modell muss sich auch das Angebot entsprechend weiterentwickeln. Dazu gehören die Erhöhung der Kapazitäten, On-Demand-Verkehre, Verbesserungen im Bereich Service und Komfort sowie die einfache Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Carsharing). Durch eine abendliche Taktverdichtung und die Änderung des Finanzierungsmodells erhöht sich die Frequentierung und damit die soziale Kontrolle, die

Zeitgemäße Ausrichtung des ÖPNV

auch den Anforderungen nach mehr Sicherheit Rechnung trägt. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Überarbeitung des Straßenbahn- und Busliniennetzes wird der tatsächliche Bedarf berücksichtigt, und nicht lediglich die bisherige Nutzung mit ihren sozialen Ausschlüssen. Die Anstrengungen im Bereich Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt und intensiviert.

Neben den Menschen, die aus den unterschiedlichsten Gründen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, stellen die wahlfreien Fahrgäste die wichtigste Zielgruppe dar. Hierzu ist es erforderlich, die Attraktivität gegenüber der PKW-Fahrt noch stärker in den Vordergrund zu stellen. Die Zeit im ÖPNV lässt sich bequem und entspannt - ganz nach Belieben - nutzen, da keine aktive Verkehrsteilnahme notwendig ist. Am Ziel entfällt der Stress der Parkplatzsuche. Um dieses Bewusstsein zum Nutzen des ÖPNV zu stärken, sind digitale Angebote im ÖPNV ein wichtiger Baustein. Über Fahrgastinformationsanzeigen oder auch Apps, die Informationen zu Fahrzeiten oder Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) darstellen, können wichtige Informationen transportiert werden.

Die (individuellen) Vorteile des ÖPNV öffentlichkeitswirksam herausstellen

Radverkehr

Die Stadt Bochum ist seit 2016 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte). Dies ist einerseits eine Anerkennung der Arbeit der letzten Jahre und andererseits ein Ansporn, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen. Die in der Bewerbung genannten Ziele werden erfüllt und eingehalten.

Mitgliedschaft in der AGFS bestätigen

Durch hoch entwickelte Fahrradtechnik sowie die Nutzung elektrischer Antriebe sind längere Wege und höhere Lasten möglich. Dadurch sind wesentlich mehr Fahrten für Radfahrende geeignet. Das heißt aber auch, dass für diese grundsätzliche Möglichkeit zur Fahrradnutzung eine passende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden muss, damit die Menschen auch tatsächlich umsteigen. Diese Infrastruktur umfasst ebenso die Bereitstellung sicherer Abstellmöglichkeiten, insbesondere für hochwertige Fahrräder. Wegen dem im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern problematischeren Umweltauswirkungen (Rohstoffe, giftige Chemikalien) und aus Gesundheitsgründen wird darauf geachtet, dass die Stadt Bochum nicht den Eindruck erweckt, dass sie den Austausch möglichst vieler Fahrräder gegen Pedelecs und E-Bikes befürworte.

Errichtung sicherer Abstellanlagen

Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radwegen oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel nun, Alltagsrouten für den Radverkehr zu ertüchtigen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren alle wichtigen Achsen des Radverkehrsnetzes der Stadt Bochum mit Radverkehrsanlagen ausstatten und so die Alltagsrouten für den Radverkehr deutlich attraktiveren. Ziel ist, dass so viele Wege wie möglich zwischen einem und etwa zehn Kilometern Länge in Bochum problemlos per Rad erledigt werden können. Dazu werden alle sogenannten Vorbehaltsstraßen entweder mit Radverkehrsanlagen ausgestattet, oder die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h begrenzt. Eine wichtige Achse in diesem Zusammenhang ist der Radschnellweg 1 (RS1) von Duisburg über Bochum nach Hamm. Dieser wird einen wichtigen Beitrag leisten, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es, sowohl die Anschlüsse als auch die Zuwegungen optimal und nutzerfreundlich zu gestalten.

Alltagsrouten für Radverkehr attraktivieren

Fußverkehr

Der Fußverkehr weist im Vergleich zum Radverkehr einen großen Unterschied auf: Sein Anteil an allen Wegen ist in Bochum mit 24 Prozent (reine Wege zu Fuß) deutlich höher. Er wird lediglich von den Wegen mit dem Auto übertroffen. In der öffentlichen Wahrnehmung rangiert der Fußverkehr jedoch meist weit unten, obwohl nahezu alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Teile ihres Weges zu Fuß zurücklegen, sei es den Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz.

Fußgängerverkehr stärker in den Fokus rücken

Im Zuge von Stadtteilentwicklungskonzepten oder bei Verkehrskonzepten für einzelne Bezirke wird der Fußverkehr als wertvoller Teil der Nahmobilität berücksichtigt und gestärkt werden. Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden durch eine Trennung der Wegführung entschärft, die Regelung 'Fußweg, Radfahrer frei' wird nicht mehr angewandt.

Stärkung der Belange des Fußverkehrs

Ein besonderes Augenmerk gebührt dem Fußverkehr in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger sind maßgeblich von ungeordnet abgestellten Fahrzeugen betroffen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen, vor Fußgängerüberwegen oder auch auf dem Gehweg selber bergen ein enormes Konfliktpotenzial. Darüber hinaus leidet die Aufenthaltsqualität. Mobilitätseingeschränkte Personen sind teilweise gezwungen, auf die Straße auszuweichen, da die vorhandenen Breiten für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht mehr

Bewegungsräume des Fußgängerverkehrs schützen

ausreichen. Auch die Auswirkungen widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge auf den fließenden Verkehr (inkl. Busse, Straßenbahnen und Radfahrende) sind nicht zu unterschätzen. Daher wird die Stadt Bochum die Überwachung des ruhenden Verkehrs intensivieren und die für diesen Bereich beim Ordnungsamt vorgesehene Stellenanzahl um 50 Prozent erhöhen.

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr verbraucht überproportional Flächen und Ressourcen. Dennoch werden bestimmte Wege und Situationen auch im Jahr 2030 das Auto erfordern, und auch 2030 werden Autos noch einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens ausmachen. Ebenso werden Teile des Güter- und Wirtschaftsverkehrs weiterhin auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen sein. Während die Stadt Bochum einerseits das ihr Mögliche dafür tut, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, wird sie gleichzeitig ihrer Verantwortung gerecht, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten. Sie schafft außerdem die Voraussetzungen für den Ausbau von Carsharing-Angeboten, denn die Nutzung eines Autos von vielen ist sinnvoller als das Zuparken der Innenstadt mit vielen Privatautos, die überwiegend ungenutzt herumstehen.

Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau

Der Wechsel von Verbrennungs- hin zu Elektromotoren löst nicht das Problem des hohen Flächenverbrauchs, der mit motorisiertem Individualverkehr einhergeht. Auch verbraucht die Nutzung von privaten Elektroautos wesentlich mehr Ressourcen als die Nutzung des ÖPNV. Ihr Vorteil sind weniger Emissionen vor Ort. Wo das Auto trotz der Förderung von Alternativen unersetzbar bleibt, ist Elektromobilität eine sinnvolle Alternative zu Verbrennungsmotoren – insbesondere dann, wenn es sich um Carsharing-Angebote handelt. Der Umstieg zum Elektrofahrzeug und zu geteilten Automobilitäts-Lösungen soll in Bochum schneller als in anderen deutschen Großstädten vorangehen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf elektrische Antriebe umstellen. Günstigere Carsharing-Angebote (ggf. in Kooperation mit den Stadtwerken und/oder der Bogestra) sollen dafür sorgen, dass Elektromobilität, die nicht durch ressourcenschonendere Lösungen ersetzbar ist, auch für die bezahlbar wird, die sich die Anschaffung eines Elektro-Autos nicht leisten können.

Förderung der Elektromobilität

Die Erfahrung hat gezeigt, dass mit dem Ausbau von Straßen langfristig kaum eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Der Ausbau führt zwar zunächst zu einer Verflüssigung,

Verflüssigung des MIV durch Umstiege zum Umweltverbund

aber in gleichem Maße wird die Strecke für den Autoverkehr wieder attraktiver. Nach einigen Jahren stellt sich der gleiche Verkehrsfluss wie vor dem Ausbau ein, allerdings mit mehr Fahrzeugen. Der MIV wird jedoch von Umstiegen zum Umweltverbund profitieren. Der Umstieg auf das Rad oder den öffentlichen Verkehr trägt zu einer Verflüssigung des Autoverkehrs bei. Dies kann mit Hilfe moderner Verkehrslenkungs- und -steuerungssysteme zusätzlich unterstützt werden.

Einen bedeutenden Teil des MIV stellt auch der ruhende Verkehr dar, schließlich werden die meisten Pkw 23 Stunden des Tages im Straßenraum abgestellt. Abgesehen davon, dass parkende Fahrzeuge ein Gefahrenpotenzial für den querenden Fußverkehr – insbesondere für Kinder – darstellen, beeinträchtigen sie das Stadtbild. Darüber hinaus schränkt der Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs viele andere Funktionen ein. Durch die Förderung von Alternativen zum Auto und Carsharing-Lösungen wird der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert. Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Langfristig wird das Parken in der Innenstadt am Straßenrand teurer als in Parkhäusern. Bei der Planung von Wohngebieten werden zunehmend Quartiere angeboten, die autofrei bzw. autoreduziert organisiert sind, z.B. durch zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Carsharing-Standorte, Lastenrad-Verleihstationen und eine gut erreichbare Einzelhandels-Infrastruktur. Durch die Regelung des ruhenden Verkehrs (Anzahl und Lage von Stellplätzen, Preise etc.) lässt sich auch der fließende Verkehr steuern.

Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen

Straßengüterverkehr

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

Entwicklungen im Güterverkehr berücksichtigen

Die Planungen der Stadt Bochum für den Güterverkehr berücksichtigen grundsätzlich, dass möglichst lange Wege auf der Schiene zurückgelegt werden können und nur möglichst kurze Wege auf der Straße stattfinden müssen. Unabhängig von allen zukünftigen

Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Entwicklungen im LKW-Verkehr muss das Ziel bleiben, insbesondere den schweren LKW-Verkehr auf kurzen Wegen in die Gewerbegebiete zu leiten, damit die Unternehmen mit geringen Transportzeiten kalkulieren können und möglichst wenige Menschen von den negativen Auswirkungen des Güterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere durch den nächtlichen Lärm. Bei der einer möglichen Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen wird berücksichtigt, dass sie mit kurzen Wegen von der Schiene und in der Nähe von Autobahnanschlussstellen zu erfolgen haben. Zu diesem Zweck wird das LKW-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegführung der LKW zu gewährleisten.