

## **Mitteilung der Verwaltung Nr.: 20220625**

**Status:** öffentlich

**Datum:** 07.03.2022

**Verfasser/in:** Ralph Bittner

**Fachbereich:** Amt für Stadtplanung und Wohnen

Bezeichnung der Vorlage:

Ein sicheres und robustes Straßennetz für Bochum: Zwischenstand zur Überarbeitung des Vorbehaltsstraßennetzes und des dazugehörigen Umstufungskonzeptes

Bezug:

Antrag Nr. 20212508 zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur am 24. August 2021, TOP 4.1

### **Beratungsfolge:**

Gremien:

Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur

Sitzungstermin:

06.04.2022

Zuständigkeit:

Kenntnisnahme

### **Kurzübersicht:**

Auf Basis des umfangreichen Prüfauftrags Vorlage Nr. 20212508 hat die Verwaltung einen Vorschlag zur Änderung des Vorbehaltsstraßennetzes und des klassifizierten Netzes erarbeitet. Dieser Entwurf wird mit der vorliegenden Mitteilung vorgestellt und bildet die Grundlage der nun durchzuführenden Bürgerbeteiligung, bevor die abschließende politische Beratung und Beschlussfassung erfolgt.

### **Wortlaut:**

#### **1. Anlass und Vorbemerkungen**

Das vorfahrtsberechtigte Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsstraßennetz) ist 1992 entwickelt worden und wurde 2004 sowie 2011 überarbeitet. Ergänzend dazu wurde 2014/2015 die Herausnahme eines Teilstücks der Fritz-Reuter-Str. aus dem Vorbehaltsstraßennetz (Vorlage Nr. 20140864) beschlossen.

Aufgrund diverser Netzänderungen und baulicher Entwicklungen in den letzten Jahren, die mit einer Veränderung der Verkehrsbedeutung einzelner Straßen bzw. Straßenabschnitte einhergehen, ist eine Aktualisierung des Vorbehaltsstraßennetzes geboten. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat die Verwaltung daher mit der Vorlage Nr. 20212508 mit der Überarbeitung beauftragt. Ergänzend dazu ist auch die Neu-Klassifizierung von Straßen sowie die Auf-/Abstufung im klassifizierten Straßennetz („Umstufung“) erforderlich.

Der Plan des Vorbehaltsstraßennetzes, Stand 2011, stellt neben dem bestehenden und gebauten Straßennetz zusätzlich Netzänderungen und -verdichtungen dar, bspw. in Form von Entlastungsstrecken und Umgehungsstraßen, die zum Schutz empfindlicher Siedlungsbereiche oder aber zur

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung im Gesamtnetz vorgesehen waren. In der Systematik des bestehenden Plans der Vorbehaltsstraßen wurden die entlasteten Straßenabschnitte nicht mehr als Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes dargestellt, wenn im Fall einer Realisierung der Entlastungsstraße von einem Bedeutungsverlust und/oder einer Abstufung in der Klassifizierung auszugehen war.

Da die Umsetzung der Planungen von vielen Faktoren abhängig ist und schwer prognostizierbar ist, sollen in der neuen Systematik der Plandarstellung sowohl das Bestandsnetz als auch avisierte Netzänderungen dargestellt werden.

Diese Netzbereinigung schließt auch diejenigen Straßen mit ein, die heute existieren, bisher nicht als Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes charakterisiert sind, diese Funktion aus Sicht der Verwaltung jedoch erfüllen.

Die beschriebenen Netzanpassungen und Bereinigungen im Bestandsstraßennetz sind entsprechend gekennzeichnet und den jeweiligen Bezirken zugeordnet.

## **2. Definition Vorbehaltsstraßennetz und Klassifizierung**

Das vorfahrtsberechtigte Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsstraßennetz) umfasst

Bundesautobahnen und Bundesstraßen,  
Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes,  
Kreisstraßen sowie  
Straßen mit überbezirklicher Bedeutung.

Das Vorbehaltsstraßennetz (vorfahrtsberechtigtes Hauptverkehrsstraßennetz) ist das Verkehrsstraßennetz, über das alle Kfz-Verkehre abgewickelt werden sollen, die über die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzungen hinausgehen. Ziel ist es, über dieses Straßennetz sowohl die innerstädtischen ortsteilverbindenden als auch die regionalen und überregionalen Kfz-Verkehre zu führen. Grundsätzlich soll über das Vorbehaltsstraßennetz der Schwerverkehr sowie der Linienbusverkehr des Öffentlichen Personennahverkehrs abgewickelt werden.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe sind die Straßen des Vorbehaltsstraßennetzes in der Regel entsprechend den Standards der einschlägigen Richtlinien hinsichtlich der Straßenbreite, des Lichtraumprofils, der Tragfähigkeit des Unterbaus und der Brücken sowie mit Gehwegen und Radwegen im angebauten Bereich ausgebaut. Die Kreuzungen sind – soweit erforderlich – mit Lichtsignalanlagen und Abbiegespuren versehen. Für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sind Querungshilfen eingerichtet und teilweise durch Lichtzeichenanlagen gesichert. Hierdurch werden Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Vorbehaltsstraßennetzes gewährleistet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h. Von der Regelgeschwindigkeit kann in begründeten Fällen und auf Basis straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen abgewichen werden.

Parallel zu dem Vorbehaltsstraßennetz wurden die Zonengeschwindigkeitsbereiche (Tempo 30 – Zonen) auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 c StVO entwickelt. Die Tempo-30 Zonen sind überwiegend Wohnbereiche, die vom gebietsfremden Durchgangsverkehr weitgehend freigehalten werden sollen. Die Herausnahme einer Straße aus dem Vorbehaltsstraßennetz bedeutet nicht automatisch eine Legitimierung für die Anordnung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Das Vorbehaltsstraßennetz ist weiterhin Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Bochum für die funktionsgerechte und sichere Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs. Weitere Informationen zum Vorbehaltsstraßennetz können dem „Mobilitätskonzept der Stadt Bochum“ (siehe Vorlage Nr. 20170189) entnommen werden.

Eine Übersichtstabelle zu den Unterschieden zwischen den verschiedenen Kategorien im Straßennetz (Vorbehaltsstraßen, Zonengeschwindigkeitsbereiche und sonstigen Straßen) ist als Anlage 1 beigefügt.

### **3. Änderungen im Vorbehaltsstraßennetz und klassifizierten Netz**

Im Bereich der überörtlichen Straßen und Verkehrswege des Bundes sind in das Vorbehaltsstraßennetz nachrichtlich aufzunehmen:

#### **A448 Querspange (Neubau)**

Die A448 verbindet das AK Bochum-West (A40/A448) mit dem AK Bochum/Witten (A43/A44). Nach Aufstufung der Bestandstrecke des Donezk-, Oviedo-, und Nordhausenrings zur Bundesautobahn (vgl. Vorlage Nr. 20013477/00) wird mit Fertigstellung des Reststücks der sog. Querspange die Verbindung der Autobahnkreuze hergestellt.

Aufgrund der unter 2. dargestellten Charakteristika ist die A448-Querspange Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes.

#### **Radschnellweg Ruhr**

Abschnitte des Radschnellwegs Ruhr sind gemäß Straßen- und Wegegesetz und aufgrund der überlokalen Bedeutung in das Vorbehaltsstraßennetz aufzunehmen. Sie werden als Landesstraße klassifiziert und sind niederrangigen Straßen bevorrechtigt.

Im Folgenden werden die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen je Bezirk aufgeführt (siehe auch Anlagen 2 und 3).

#### **3.1. BEZIRK I – BOCHUM-MITTE**

##### **3.1.1. Aufnahme in das Vorbehaltsstraßennetz**

#### **Verbindung Veimannstraße (Herne) und Rensingstraße (Erschließung LIDL-Warenverteilzentrum), sowie Anschlüsse an Herner Straße**

Die Firma LIDL möchte auf der Stadtgrenze von Herne und Bochum ein Warenverteilzentrum errichten. Zur Anbindung und Erschließung dieses Verteilzentrums, aber auch v.a. zur Ertüchtigung des gesamten interkommunalen Gewerbegebietes Her-Bo-43 wird eine leistungsfähige, direkte Anbindung an das übergeordnete Netz erforderlich. Um dies zu gewährleisten, ist der Bau einer Verbindungsstraße zwischen Veimannstraße und Rensingstraße, mit Unterführung der A43, notwendig. Aufgrund der Verbindungsfunktion für die Städte Bochum und Herne und der besonderen Bedeutung für die Abwicklung des Schwerverkehrs erfüllt diese Straße die Anforderungen an eine Straße des Vorbehaltsnetzes.

#### **Am Gartenkamp zwischen Herzogstraße und Meesmannstraße**

Zur Wahrung des Netzzusammenhangs wird der Abschnitt der Straße Am Gartenkamp zwischen Herzogstraße und Meesmannstraße in das Vorbehaltsnetz aufgenommen. Dafür wird die Verlängerung der Herzogstraße, über den Kreisverkehr Am Gartenkamp, nicht weiterverfolgt. Zum einen war die verkehrliche Wirkung bereits vorher als nicht besonders hoch bescheinigt worden (siehe Gutachten HerBo-43, 2012), zum anderen gibt es großes Interesse seitens der Wilbergschule, die Fläche zur Erweiterung zu nutzen, da die momentane Raumkapazität nicht für alle Schulklassen ausreicht, so dass einige Klassen in Containern unterrichtet werden müssen.

##### **3.1.2. Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz**

#### **Cruismannstraße**

Bei Herausnahme der Zillertalstraße aus dem Vorbehaltsstraßennetz (s.u.) ist die Cruismannstraße ebenfalls herauszunehmen, da kein Netzzusammenhang mehr besteht.

#### **Freigrafendamm**

Der Freigrafendamm soll als Radroute gestärkt werden. Über eine Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz und Anordnung von Tempo 30 kann der Radverkehr sicher im Mischverkehr geführt werden. Durch die Entwicklung des Ostparks ist jedoch mit einer Verkehrszunahme zu rechnen.

### **Friederikastraße, zw. Hattinger Straße und Königsallee**

Die Friederikastraße hat in dem o.g. Abschnitt eine hohe Verkehrsbelastung, jedoch besteht ein geringer Durchgangsverkehrsanteil bei vorherrschendem Quell-/Zielverkehr.

### **Zillertalstraße**

Die Zillertalstraße hat im Vergleich zu anderen Straßen des Vorbehaltsstraßennetzes eine nachrangige Bedeutung und mit ca. 3.000 Kfz am Tag auch eine geringe Verkehrsbelastung. Auf Herner Stadtgebiet gilt bereits 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit, zudem konnte in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Verhandlungen mit der Stadt Herne kein stadtgebietsübergreifender Busverkehr erreicht werden.

### **Hofsteder Straße / Direktanbindung A40**

Eine Direktanbindung zwischen A40 und der Hofsteder Straße erscheint aufgrund der bestehenden Anschlussstelle verkehrlich nicht mehr notwendig und realisierbar. Aus der Vergangenheit ist außerdem bekannt, dass die Autobahn GmbH (früher: Straßen.NRW) solchen Ausfahrten kritisch gegenübersteht.

### **Verlängerung Porschestraße**

Eine Verlängerung der Porschestraße über die A40 zur Darpestraße wird derzeit nicht weiterverfolgt, da nicht mehr notwendig und realisierbar.

Auch der bestehende Abschnitt der Porschestraße westlich der Gahlenschen Straße soll aufgrund des dann fehlenden Netzzusammenhangs und der nachrangigen Verkehrsbedeutung aus dem Vorbehaltsstraßennetz fallen.

## 3.1.3. Umstufung

### **Am Gartenkamp, zwischen Herzogstraße und Wilbergstraße**

Die Straße Am Gartenkamp zwischen Herzogstraße und Wilbergstraße wird wegen der anliegenden Schule und Tempo 30-Zone zur Gemeindestraße abgestuft.

### **Kohlenstraße, zwischen Wattenscheider Straße und Essener Straße**

Der nördliche Teil der Kohlenstraße, zwischen Wattenscheider Straße und Essener Straße, wird Gemeindestraße. Das mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h geregelte Wohngebiet hat mit der Zeit an Verkehrsbedeutung für den MIV verloren.

### **Meesmannstraße**

Die Meesmannstraße wird zwischen Am Gartenkamp und Rensingstraße zur Kreisstraße hochgestuft.

### **Rensingstraße, zwischen Meesmannstraße und Herner Straße**

Die Rensingstraße wird zur Kreisstraße und schließt an die K17 an.

### **Wattenscheider Straße, zwischen Darpestraße und Elbinger Straße**

Im Zusammenhang mit der „Bochumer Lösung“ (AK Bochum-West, A448) und der Entlastung durch die Verlagerung von Verkehren auf die Hansastraße (Gewerbegebiete) und die OU Günnigfeld hat die Bochumer Straße an Verkehrsbedeutung verloren.

Die Wattenscheider Straße im genannten Abschnitt soll zukünftig als Gemeindestraße klassifiziert sein.

### **Wilbergstraße**

Die Straße Wilbergstraße wird wegen der anliegenden Schule und Tempo 30-Zone zur Gemeindestraße abgestuft.

### 3.1.4. Sonstige Anmerkungen / Nachrichtliche Übernahmen / Planungsstände

#### **Anbindung Essener Straße an den Außenring (Entlastung Goldhamme)**

Die Darstellung der Entlastungsstrasse für Goldhamme wurde um bereits verworfene Varianten nördlich/westlich des Außenrings bereinigt.

#### **Brücke Buselohstraße (Neubau)**

Die verlegte Buselohstraße wurde fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Sie wird in das Vorbehaltsstraßennetz aufgenommen.

#### **Buselohstraße (Buselohbrücke (alt))**

Aufgrund der verlegten Verkehrsführung mit Neubau des Brückenbauwerks und dem Verlust der Verkehrsbedeutung wird das abgebundene Teilstück der Buselohstraße südlich Auf der Prinz aus dem Vorbehaltsstraßennetz entfernt.

#### **Darpestraße**

Der im Zuge des Ausbaus des AK Bochum-West geänderte Verlauf der Darpestraße wird übernommen (vgl. auch „Porschestraße“).

#### **GMU-Gelände /Salzstrecke**

Auf Basis des bestehenden Beschlusses von 2011 ist eine Trassenführung über das GMU-Gelände dargestellt. Im Rahmen der Untersuchungen des Flächenpool.NRW und auch des Verkehrskonzeptes Hamme-Hordel-Hofstede wurde eine Variante mit Querung der Bahngleise jedoch auf Grund der unverhältnismäßig hohen Kosten verworfen. Sollte sich Gewerbe auf dem GMU-Gelände ansiedeln, kann dies nur in verkehrsextensiver Form stattfinden und das Gebiet würde über das vorhandene Straßennetz erschlossen. Ohne Querung der Bahngleise ergeben zusätzliche Anbindungen an die Dorstener oder Herner Straße keinen Sinn, da weiterhin jeglicher Verkehr auch die Poststraße oder Riemker Straße passieren müsste.

#### **Herzogstraße**

Für eine Durchbindung der Herzogstraße zur Herner Straße werden nach wie vor Flächen freigehalten. Die geplante Verlängerung der Herzogstraße soll jedoch nicht weiterverfolgt werden, da einerseits die verkehrliche Wirkung als begrenzt bescheinigt wurde (siehe Gutachten Her-Bo-43, 2012) und andererseits die Wilbergschule dringend Flächen benötigt, da sie nicht mehr alle Klassen im Gebäude unterbringen kann und bereits jetzt einige Klassen in Containern unterrichtet werden.

## 3.2. BEZIRK II – WATTENSCHIED

### 3.2.1. Aufnahme in das Vorbehaltsstraßennetz

#### **Ortsumgehung (OU) Günnigfeld, zwischen Günnigfelder Straße und Ostpreußenstraße (Verlängerung Blücherstraße)**

Als Umgehungsstraße hat die Route der Gewerbestraße und Blücherstraße nicht nur eine Verkehrs-entlastungswirkung für die Stadtteile Südfeldmark und Günnigfeld, sondern für ganz Wattenscheid. Sie nimmt insbesondere zwischen dem AK Bochum-West und Gelsenkirchen fließende Verkehre auf, die sich in der Vergangenheit durch das Zentrum Wattenscheids oder das nachrangige Netz ihren Weg suchten.

### 3.2.2. Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz

#### **Günnigfelder Straße, zwischen Aschenbruch und Blücherstraße**

Durch den Bau der Ortsumgehung Günnigfeld hat die Günnigfelder Straße an Verkehrsfunktion gemäß dem Vorbehaltsstraßennetz verloren.

### **Ostpreußenstraße, zwischen Bergmannstraße und Hausnr. 198**

Durch den Bau der Ortsumgehung Günnigfeld hat die Ostpreußenstraße im genannten Abschnitt an Verkehrsfunktion gemäß dem Vorbehaltsstraßennetz verloren.

#### 3.2.3. Umstufung

##### **Blücherstraße**

Im Zusammenhang mit der „Bochumer Lösung“ (AK Bochum-West, A448) und zur Entlastung des dichtbesiedelten Bereichs Bochumer Straße ist die Verlagerung von Verkehren auf die Blücherstraße (OU Günnigfeld) realisiert worden.

Die Blücherstraße soll zukünftig als Kreisstraße klassifiziert sein.

##### **Bochumer Straße (Aufstufung HansasträÙe)**

Im Zusammenhang mit der „Bochumer Lösung“ (AK Bochum-West, A448) und der Entlastung durch die Verlagerung von Verkehren auf die HansasträÙe (Gewerbegebiete) und die OU Günnigfeld hat die Bochumer Straße an Verkehrsbedeutung verloren.

Die Bochumer Straße soll zukünftig als Gemeindestraße klassifiziert sein.

##### **GewerbesträÙe**

Im Zusammenhang mit der „Bochumer Lösung“ (AK Bochum-West, A448) und zur Entlastung des dichtbesiedelten Bereichs Bochumer Straße ist die Verlagerung von Verkehren auf die GewerbesträÙe (OU Günnigfeld) realisiert worden.

Die GewerbesträÙe soll zukünftig als Kreisstraße klassifiziert sein.

##### **Günnigfelder Straße**

Als Umsetzung des B-Plans zur OU Günnigfeld wird die Günnigfelder Straße als Gemeindestraße klassifiziert.

##### **HansasträÙe**

Im Zusammenhang mit der „Bochumer Lösung“ (AK Bochum-West, A448) und zur Entlastung des dichtbesiedelten Bereichs Bochumer Straße ist die Verlagerung von Verkehren auf die HansasträÙe (Gewerbegebiete) und die OU Günnigfeld realisiert worden.

Die HansasträÙe soll zukünftig als Landesstraße klassifiziert sein.

##### **Munscheider Straße, zwischen Blumenfeldstraße und Munscheider Damm**

Die Munscheider Straße wird im Abschnitt zwischen Blumenfeldstraße und Munscheider Damm zur Gemeindestraße. Sie ist Tempo 30-Zone und die Verkehrsbedeutung rechtfertigt nicht die Klassifizierung als Kreisstraße.

##### **OU Günnigfeld, nördlich Günnigfelder Straße**

Der Abschnitt der OU Günnigfeld nördlich der Günnigfelder Straße soll als Kreisstraße gewidmet werden.

##### **Querstraße/Hochstraße/VoedesträÙe/etc.**

Der StraÙenzug Bochumer Straße, Querstraße, VoedesträÙe und MariensträÙe ist bisher als L633 klassifiziert. Durch den Bau des AK Bochum-West mit Neuordnung des Kreuzungspunktes der Waten-scheider Straße, HansasträÙe und DarpesträÙe wird mehr Verkehr auf die in weiten Teilen gewerblich angebaute HansasträÙe verlagert, um die Wohnbevölkerung an der Bochumer Straße zu entlasten.

Aufgrund der aufgezeigten Netzänderungen soll fortan die HansasträÙe als Landesstraße und die Bochumer Straße sowie die Querstraße als Gemeindestraße geführt werden.

### **Varenholzstraße (K23)**

Für die Varenholzstraße soll eine Abstufung zur Gemeindestraße erfolgen. Auf Essener Seite wurde eine umfassende Verkehrsberuhigung umgesetzt, die Straße ist weitgehend Tempo 30 geregelt und es verkehrt ein Busverkehr (Sticherschließung).

#### 3.2.4. Sonstige Anmerkungen / Nachrichtliche Übernahmen / Planungsstände

### **Friedrich-Ebert-Straße**

Der August-Bebel-Platz soll umgebaut werden und für den MIV eine deutlich geringere Funktion einnehmen. Das Ergebnis des laufenden Planungsprozesses und ein folgender politischer Beschluss bleiben abzuwarten.

### **Fritz-Reuter-Str., zwischen Bahnhofstraße und Westenfelder Straße**

Die Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz wurde bereits 2015 beschlossen.

## 3.3. BEZIRK III – BOCHUM-NORD

### 3.3.1. Aufnahme in das Vorbehaltsstraßennetz

**Keine**

### 3.3.2. Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz

### **OU Gerthe West**

Die Ortsumgehung Gerthe-West, zwischen Castroper Hellweg/Heinrichstraße über Hiltroper Landwehr und Sodinger Straße zum Castroper Hellweg, wurde politisch verworfen. Auf den Flächen soll Wohnungsbau entstehen. Das Erschließungsnetz der Wohnbauflächen wird einen nachrangigen Charakter im Verkehrsnetz haben.

### 3.3.3. Umstufung

### **Gerther Straße (K29)**

Da die Gerthe Straße im südlichen Teilabschnitt Tempo 30-Zone ist, ist zwingend eine Abstufung zur Gemeindestraße vorzunehmen.

### **Maischützenstraße (K13), Händelstraße bis Harpener Hellweg**

Die Maischützenstraße soll fortan keine Kreisstraße mehr sein, sondern eine Gemeindestraße.

### **Rosenbergstraße (K13)**

Die Rosenbergstraße soll fortan keine Kreisstraße mehr sein, sondern eine Gemeindestraße.

### **Händelstraße (K13), zwischen Rosenbergstraße und Castroper Hellweg**

Die Händelstraße soll im genannten Abschnitt fortan keine Kreisstraße mehr sein, sondern eine Gemeindestraße.

#### 3.3.4. Sonstige Anmerkungen / Nachrichtliche Übernahmen / Planungsstände

### **Castroper Hellweg zwischen Josef-Baumann-Straße und Bövinghauser Hellweg**

In Gerthe wird derzeit ein Planungsprozess für einen Vollausbau des Castroper Hellwegs mit Anlage von Radverkehrsanlagen und einem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke nördlich der Lothringer Straße vorbereitet. Das Ergebnis des Planungsprozesses und ein folgender politischer Beschluss bleiben abzuwarten.

### **Hiltroper Straße**

Die Hiltroper Straße hat stadtteil- und stadtbezirksverbindende Funktion und nimmt bedeutende Verkehrsmengen auf. Sie ist im Abschnitt A43-Brücke bis Dietrich-Benking-Straße, wie auch im weiteren Verlauf zwischen Bergen und Riemke, als Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes zu führen. Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur des Plans des Vorbehaltsnetzes.

### **Kirchharpener Straße (K29), Josef-Baumann-Str., An der Halde, Dieselstr. (OU Gerthe Ost)**

Im Zusammenhang mit dem Planungsprozess am Castroper Hellwegs zwischen Josef-Baumann-Straße und Bövinghauser Hellweg (s.o.) bleiben das Ergebnis des Planungsprozesses und ein folgender politischer Beschluss abzuwarten.

## **3.4. BEZIRK IV – BOCHUM-OST**

### **3.4.1. Aufnahme in das Vorbehaltsstraßennetz**

#### **Alte Bahnhofstraße / Stiftstraße (K29)**

Die Hauptstraße (B235) nimmt mit Verlegung der Straßenbahnstrecke eine gestärkte Aufgabe zur Abwicklung des ÖPNV wahr. Aus diesem Grund soll der Abschnitt der Alten Bahnhofstraße und Stiftstraße zwischen Unterstraße und Hauptstraße in das Vorbehaltsstraßennetz aufgenommen werden.

#### **Industriestraße, zwischen Am Vorort und Ümmingerstraße**

Die Industriestraße hat die gleiche Verkehrsbedeutung wie die Straße Am Vorort, die Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes ist. Folglich soll die Industriestraße zwischen Am Vorort und Ümmingerstraße in das Vorbehaltsstraßennetz aufgenommen werden.

#### **Suttner-Nobel-Allee (Neubau)**

Die zentrale Erschließungsachse auf Mark 51°7 verbindet die Wittener Straße (B226) mit dem Opelring als Anschlussstelle zum Bochumer Außenring.

Die Straße wird zukünftig neben der Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet Mark 51°7 eine besondere Verkehrsbedeutung zur Verbindung der Stadtteile Laer, Goy und Steinkuhl und somit für den Durchgangsverkehr haben. Entsprechend wird die Straße für die Aufnahme einer signifikanten Verkehrsmenge, u.a. des Schwerverkehrs ausgebaut werden. Neben einer Anordnung von 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit wird die Suttner-Nobel-Allee an den Knotenpunkten mit der Sophie-Opel-Straße bevorrechtigt sein. Die genannten Eigenschaften und Funktionen charakterisieren die Straße als elementaren Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes der Stadt Bochum.

Sie soll als Kreisstraße klassifiziert werden.

### **3.4.2. Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz**

#### **Alte Wittener Straße**

Die Alte Wittener Straße soll in den nächsten Jahren eine Aufwertung für den Radverkehr erfahren. Des Weiteren besteht bei Herausnahme der Laerfeldstraße aus dem Vorbehaltsstraßennetz (s.u.) kein Netzzusammenhang mehr.

#### **Laerfeldstraße**

Aus Gründen der Schulwegsicherung und zur Verbesserung der Querung und Stärkung von Aufenthalt und Nahmobilität soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Laerfeldstraße zwischen Alte Laerfeldstraße und Alte Wittener Straße auf Tempo 30 reduziert und dieser Straßenabschnitt aus dem Vorbehaltsstraßennetz genommen werden. Die Maßnahmen ist die Voraussetzung für einen möglichen Umbau der Straße mit Einbau von Querungshilfen und Aufwertung der Seitenbereiche.

### 3.4.3. Umstufung

**Keine**

### 3.4.4. Sonstige Anmerkungen / Nachrichtliche Übernahmen / Planungsstände

#### **Wittekindstr / Heinrich-Gustav-Str.**

Zwecks Verknüpfung der K29 mit den Vorbehaltsstraßen Kreyenfeldstraße und Am Herrbusch sind aufgrund der Bauform des Knotenpunktes die Wittenkindstraße und Heinrich-Gustav-Straße bis zu dem gemeinsamen Knotenpunkt in das Vorbehaltsnetz nachrichtlich zu übernehmen.

## 3.5. BEZIRK V – BOCHUM-SÜD

### 3.5.1. Aufnahme in das Vorbehaltsstraßennetz

**keine**

### 3.5.2. Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz

#### **Hunscheidtstraße zwischen Waldring und Wasserstraße**

Die parallel geführte Königsallee hat eine höhere Bedeutung, zudem kam es an der Hunscheidtstraße zu einem Verlust von Gewerbenutzung und Zunahme der Funktion als Wohnsammelstraße.

### 3.5.3. Umstufung

**Keine**

### 3.5.4. Sonstige Anmerkungen / Nachrichtliche Übernahmen / Planungsstände

#### **Am Hochschulcampus östlich Schattbachstr.**

Es wird eine Netzbereinigung vorgenommen, da es sich um keine öffentlich gewidmete Straße im Eigentum der Stadt Bochum handelt.

#### **Max-Imdahl-Str., südlich Kreisverkehr**

Es wird eine Netzbereinigung vorgenommen, da es sich um keine öffentlich gewidmete Straße im Eigentum der Stadt Bochum handelt.

## 3.6. BEZIRK VI – BOCHUM-SÜDWEST

### 3.6.1. Aufnahme in das Vorbehaltsstraßennetz

#### **Lewackerstraße (K24), zwischen Dr. C.-Otto-Str. und Schwimmbrücke / Auf dem Stade**

Durch die Einbahnstraßenregelung im Rahmen des Handlungsprogramms „Schwimmbrücke Dahlhausen“ hat die Lewackerstraße im genannten Abschnitt eine Zunahme der Bedeutung im Netzzusammenhang erfahren.

### 3.6.2. Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz

#### **Am Sattelgut**

Die Straße am Sattelgut ist auf 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert und hat keine überbezirkliche Bedeutung.

### 3.6.3. Umstufung

#### **Lewackerstraße / Ferdinand-Krüger-Str. / Kesterkamp**

Der Straßenzug der Lewackerstraße östlich der Schwimmbücke und der Ferdinand-Krüger-Straße soll zur Kreisstraße aufgestuft werden.

#### **An der Landwehr (Kohlenstraße bis Hattinger Straße)**

Die Kreisstraße 4 wird abgestuft zur Gemeindestraße.

### 3.6.4. Sonstige Anmerkungen / Nachrichtliche Übernahmen / Planungsstände

**Keine**

## **4. Anordnung von 40 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit**

Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung (unabhängig von Tempo 30 oder 40) kommt auf Straßen des Vorbehaltsnetzes nur ausnahmsweise in Betracht, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht, die eine solche Regelung nach den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zwingend notwendig macht. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (Tempo 30-Zonen) werden nur auf Wohnstraßen außerhalb dieses Netzes ausgewiesen.

Im Bochumer Stadtgebiet gibt es bisher die Bochumer Straße und Poststraße, an denen eine Tempo 40 Regelung eingerichtet wurde. An den beiden genannten Straßen kam es in der Vergangenheit zu einer auffälligen Häufung von Unfällen, unter Beteiligung von Kindern im gesamten Streckenverlauf. Bei der Unfallanalyse konnten keine Gesetzmäßigkeiten festgestellt werden, d.h. die Unfälle ereigneten sich zu verschiedenen Tageszeiten / Witterungslagen usw. Da die Unfälle nicht an einer bestimmten Stelle eingrenzbar waren und die Straßenzüge beide relativ lang sind (1,5km u. 1,6km), wurden die Straßen mit Tempo 40 beschildert, um eine Entschärfung der Unfallsituationen zu erlangen. Seitdem ist die Unfalllage unauffällig.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ist kein Instrument welches pauschal eingesetzt werden kann. Diese sind an die oben genannten gesetzlichen Vorgaben der StVO gebunden. Aufgrund der Komplexität der Unfalllage waren die Temporeduzierungen in diesen Situationen das richtige Mittel. Eine Übertragung auf weitere Stellen im Stadtgebiet, ohne das die gesetzlichen Vorgaben der StVO erfüllt sind, ist rechtlich nicht möglich. Daher kann eine Temporeduzierung auf 40 km/h keine planbare Rolle im Vorbehaltsnetz übernehmen.

## **5. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung tödlicher Verkehrsunfälle (Vision Zero)**

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Straßenverkehr trägt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Entscheidend neben der reinen verkehrsrechtlichen Anordnung der Beschränkungen sind die Kontrolle der Einhaltung der Regelungen sowie – je nach räumlicher Situation – begleitende Maßnahmen zum Straßenumbau, wie bspw. Aufpflasterungen, Fahrbahnverschwenkungen und/oder ergänzende Beschilderungen.

Entsprechend der gesetzlichen Grundlagen wurden auf einer Vielzahl der Straßen im Vorbehaltsnetz bereits Einzelregelungen angeordnet (siehe Anlage 4). Insbesondere an den Bochumer Grundschulen ist eine Tempo 30-Regelung, z.T. zeitbeschränkt, umgesetzt bzw. an wenigen verbleibenden Standorten in Vorbereitung. Die Regelung gilt jeweils für diejenige Straße, an der der Hauptzu-

gang der Schule liegt. Im Rahmen von Schulwegplänen kann die Verkehrssicherheit des weiteren Schulumfelds untersucht werden.

## **6. Auswirkungen auf die Belastung durch Verkehrslärm**

Die Reduzierung der Geschwindigkeiten trägt dazu bei, dass die Wohnbevölkerung an stark befahrenen Straßen von Verkehrslärm entlastet wird. Daher hat die Stadt Bochum in der Vergangenheit an verschiedenen Stellen Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Zur Evaluation der Maßnahme s. Vorlage 20220440 Fortschreibung Lärmaktionsplanung, Punkt 2.1.

## **7. Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs**

Das Vorbehaltsstraßennetz hat für die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs eine besondere Bedeutung. Der Schwerverkehr wird auf dem Vorbehaltsstraßennetz gebündelt und möglichst direkt vom Autobahnnetz zu den Gewerbestandorten geleitet. Dieses ist auch im aktualisierten Vorbehaltsstraßennetz gegeben. Die nach Vorschlag der Verwaltung aus dem Netz zu entnehmenden Straßen sind weiterhin für den Zielverkehr erreichbar, haben z.T. an Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr verloren oder werden durch Alternativrouten vom Schwerverkehr entlastet.

## **8. Überprüfung der Anträge nach § 24 GO NRW**

In dieser und der letzten Wahlperiode wurden 13 Anträge nach § 24 GO NRW in Zusammenhang mit Forderungen nach Tempo 30 auf Straßen des Vorbehaltsnetzes gestellt. Die Übersicht der dazugehörigen Vorlagen und ihre Überprüfung sind als Anlage 5 beigefügt. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es sich dabei überwiegend um Straßen handelt, die aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung weiterhin Bestandteil des Vorbehaltsnetzes bleiben sollen.

Abschnitte der Friederika- und der Hunscheidtstraße (siehe auch 3.1.2 und 3.5.2) können jedoch aus Sicht der Verwaltung aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen werden. Damit ist allerdings nicht automatisch ein Umbau in eine Tempo 30-Zone verbunden.

Für das Stadtteilzentrum Linden-Mitte plant die Verwaltung, die Verkehrssituation insgesamt im Rahmen einer externen Vergabe gutachterlich untersuchen zu lassen. Dafür wird sie in der zweiten Jahreshälfte 2022 mit einem Vorschlag zur Aufgabenstellung auf die Bezirksvertretung Südwest zukommen.

## **9. Erste Vorschläge zur Anordnung weiterer Tempo 30-Zonen**

Anlage 4 zeigt, dass das Zonengeschwindigkeitskonzept bereits weitgehend umgesetzt ist und Wohnstraßen i.d.R. zu Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen gehören. Daneben gibt es einige Stichstraßen und kurze Erschließungsschleifen, in denen keine Geschwindigkeitsreduzierung ausgewiesen ist, jedoch aufgrund der straßenräumlichen Situation nicht schneller als 30 km/h gefahren wird. Hier sieht die Verwaltung zunächst keinen Handlungsbedarf, der Anordnungs- und Unterhaltungsaufwand ist höher als der Nutzen. Sollten trotzdem Beschwerden an die Verwaltung herangetragen werden, werden diese geprüft und als Geschäft der laufenden Verwaltung angeordnet.

Bereits vorgesehen bzw. in Planung sind folgende Tempo 30-Zonen

- Feldmark (westlicher Abschnitt)
- Velsstraße
- Brenscheder Straße

Bei dieser Ausweisung neuer Tempo 30-Regelungen wurde auf die Belange des ÖPNV Rücksicht genommen. Von einer Anordnung von Tempo 30 sind die Linien 358 und NE3 auf der Feldmark sowie die Linien 339 und 349 auf der Brenscheder Straße betroffen.

Auf der Feldmark ändern sich die Gegebenheiten für den ÖPNV bereits durch die Andienung der neuen Haltestelle für den Ostpark, wodurch die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in diesem

Abschnitt sinkt, aber der Vorteil der direkten Anbindung des neuen Wohngebietes überwiegt.

Erste Vorschläge der Verwaltung für die Anordnung weiterer Tempo 30-Zonen sind

- Evastraße
- Friedrich-Koepe-Straße
- Verlängerung Dinnendahlstraße (bis Breslauer Straße, ggf. einseitig auch länger)
- Zillertalstraße
- Verlängerung Brünselstraße (nördlicher Abschnitt)
- Parallelfahrbahn Bergstraße
- Freigrafendamm

Diese werden im weiteren Verfahren sowohl durch die Verwaltung als auch durch die Bürgerschaft und abschließend in der politischen Beratung ergänzt.

## **10. Anschluss an die „Städteinitiative Tempo 30“**

Der Prüfauftrag, ob sich die Stadt Bochum der „Städteinitiative Tempo 30“ anschließen soll, die vom Deutschen Städtetag unterstützt wird und den Kommunen mehr Entscheidungskompetenzen bei der Festlegung von zulässigen Geschwindigkeiten innerhalb der eigenen Kommune geben soll, wurde bereits mit der Vorlage Nr. 20213752 positiv entschieden. Mit Schreiben vom 25.01.2022 ist die Stadt Bochum der Initiative beigetreten.

## **11. Weiteres Vorgehen**

Auf Basis des mit dieser Mitteilung vorgestellten Entwurfs zur Überarbeitung des Vorbehaltsnetzes und Anordnung weiterer Tempo 30-Zonen wird die Verwaltung ein Online-Beteiligungsverfahren durchführen. Hierzu ist die Beauftragung eines externen Büros erforderlich. Die komplexe Thematik ist zunächst für Laien verständlich aufzubereiten und mit einer interaktiven Karte zu hinterlegen. Erfahrungsgemäß sind auch Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern zu erwarten, die sehr kleinteilig sind und, wenn überhaupt, nur indirekt mit der eigentlichen Fragestellung zusammenhängen. Daher müssen alle Beiträge gesichtet, sortiert und je nach Zuständigkeit ggf. weitergeleitet werden.

Der anhand der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung modifizierte Entwurf wird den politischen Gremien (Bezirksvertretungen, Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, Haupt- und Finanzausschuss, Rat) voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte zum Beschluss vorgelegt.

### **Anlage(n):**

1. [Kategorien im Straßennetz](#)
2. [Vorbehaltsstraßennetz Änderungen](#)
3. [Straßenklassen Änderungen](#)
4. [Tempozonen-Plan Bestand](#)
5. [Überprüfung Anträge § 24 GO NRW](#)