



BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK
Vertreten durch Hans-Otto Forth, Horst Werner, Dr. Horst Manns

Schluß mit der Verhuzung des Stadtparkviertels

Agenda für das Stadtparkviertel

- vorm. Mobilitätskonzept -

Für eine zukunftsorientierte Entwicklung rund um den Bochumer Stadtpark

Erstellt unter Mitwirkung von

H.-O. Forth, Dr. H. Manns

J. Most, W. Peine


V. Steude, H. Werner

Koordination und
Redaktionelle Bearbeitung

H.-O. Forth

Stand: 13. Dezember 2001
BAS.Agenda.Stpv.Ti





BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK
Vertreten durch Hans-Otto Forth, Horst Werner,
Dr. Horst Manns

Agenda für das Stadtparkviertel

vorm. Mobilitätskonzept —


BaS



Für eine zukunftsorientierte Entwicklung rund um den Bochumer Stadtpark

Erstellt unter Mitwirkung von
H.-O. Forth, Dr. H. Manns
J. Most, W. Peine
M. Steude, H. Werner

Koordination und
Redaktionelle Bearbeitung
H.-O. Forth



Stand: 13. Dezember 2001

BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK
Vertreten durch Hans-Otto Forth, Horst Werner, Dr. Horst Manns

Agenda für das Stadtparkviertel

- vorm. Mobilitätskonzept -

Für eine zukunftsorientierte Entwicklung rund um den Bochumer Stadtpark

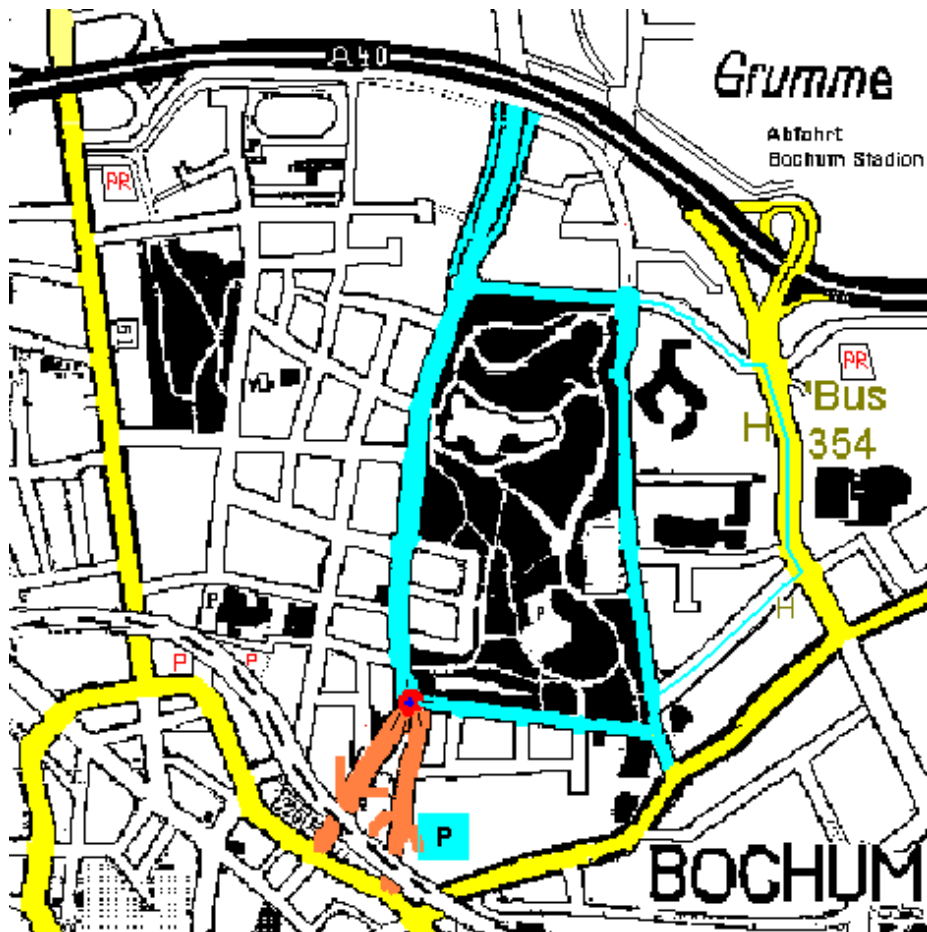
Erstellt unter Mitwirkung von

H.-O. Forth, Dr. H. Manns
J. Most, W. Peine
V. Steude, H. Werner

Koordination und
Redaktionelle Bearbeitung
H.-O. Forth

Stand: 13. Dezember 2001
BAS.Agenda.Stpv.Ti

Das Bochumer Stadtparkviertel Lageplan



Das Stadtparkviertel wird begrenzt:

- > Im Norden durch den Ruhr Schnellweg (A 40).
- > Im Osten durch den Stadionring.
- > Im Süden durch Castroper Str. und Nordring.

Der bedeutendste Teil dieses Stadtviertels ist der Denkmalsbereich. Er repräsentiert ein starkes Stück Bochum, in Art und Aufbau im Ruhrgebiet seinesgleichen suchend. Wichtige Bestandteile, speziell die in städtischem Besitz befindlichen Villen Marckhoff-Rosenstein und Nora, sind jedoch in äußerst desolatem Zustand. Gleiches trifft auch auf die dazugehörigen Vorgartenzonen zu - einschl. der Goetheschule (hier wurde auf unsere Intervention inzwischen 'Hand angelegt'). Der ungepflegte Engstand an Büschen und Gehölzen mit den daraus resultierenden Fehlentwicklungen, wie überhaupt auch die Gehölzsituation in den Straßen rd. um's Museums, wird den Anforderungen einer grünen Architektur und einem attraktiven Museumsumfeld nach Ansicht der BAS nicht mehr gerecht. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Statut

der

BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK

in Bochum

Präambel

Die BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK (nachfolgend kurz BAS) ist seit März 1998 aktiv. Sie hat für das Bochumer Stadtparkviertel ein strategisches Konzept erarbeitet, das sich mit der Zukunftsperspektive dieses Stadtviertels befaßt. Das Konzept trägt den Titel: 'Agenda für das Stadtparkviertel'. Es reflektiert einerseits den Unmut der Bürger über den dort immer problematischer werdenden Autoverkehr mit allen daraus resultierenden Belastungen. Andererseits enthält es vielfältige Anregungen und Verbesserungsvorschläge, die den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Umwelt zugute kommen sollen. Im Oktober 1998 legte die BAS dieses Konzept dem Rat der Stadt Bochum als Petition vor.

(1) Zweck

Mit der 'Agenda für das Stadtparkviertel' soll erreicht werden, daß der Problemdruck im Stadtparkviertel aus dem Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen, im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklung, minimiert wird. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge werden isolierte Einzelmaßnahmen bei der Bewältigung insbesondere der bestehenden Verkehrsprobleme nicht als hilfreich angesehen. Die Strategie ist deshalb darauf ausgerichtet, mit ganzheitlichem Ansatz und der Prämisse einfacher Realisierbarkeit die Probleme zielgerichtet anzugehen.

(2) Form

Die BAS ist ein lockerer Zusammenschluß von Bürgerinnen und Bürgern, die in der Meinung übereinstimmen, daß die Zukunftsfähigkeit des Bochumer Stadtparkviertels zu bedeutsam ist, um dessen Entwicklung allein Verwaltung und Politik in Bochum zu überlassen. Die BAS hat keinen Vereinsstatus.

(3) Mitwirkung

Alle Bürgerinnen und Bürger, denen die Zukunftsfähigkeit des Stadtparkviertels am Herzen liegt, sind aufgerufen, in der BAS mitzuwirken. Die Mitwirkung wird durch Eintragung und Unterschrift in einer Mitgliederliste bekundet; sie kann jederzeit formlos beendet werden. Es werden keine Mitgliedsbeiträge erhoben, aber für die Finanzierung von Ausgaben sind Spenden willkommen.

(4) Mitgliederversammlungen

Die Mitglieder wählen auf einer Mitgliederversammlung einen Sprecher sowie zwei stellvertretende Sprecher, die die BAS nach außen vertreten. Ihre Wahl erfolgt für die Dauer von jeweils 2 Jahren. Zu Mitgliederversammlungen lädt der Sprecher ein. Sie finden mindestens einmal pro Kalenderhalbjahr statt und werden vom Sprecher oder einem Stellvertreter geleitet. Mitgliederversammlungen sind unabhängig von der Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig. Alle anwesenden Mitglieder sind stimmberechtigt. Bei Wahlen oder Abstimmungen entscheidet die einfache Mehrheit.

Agenda für das Stadtparkviertel

Leitsätze

Im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklung des Stadtparkviertels, d.h. unter Berücksichtigung verkehrsbezogener, ökologischer und sozialräumlicher Aspekte, hat die BAS fünf Leitsätze formuliert:

Erstens

Das Verkehrsaufkommen muß reduziert, das Parken muß anders geregelt werden.

Zweitens

Die Verkehrsprioritäten müssen neu definiert, nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern muß ein höherer Stellenwert eingeräumt werden.

Drittens

Die verkehrsbedingten kritischen Einwirkungen auf Gesundheit, Sauberkeit und Umwelt müssen vermindert werden.

Viertens

Die Wohnumfeldqualität muß verbessert, für Anwohner müssen Parkreservate geschaffen werden.

Fünftens

Die Freiraume müssen bewahrt und weiterentwickelt werden. Qualität und Anziehungskraft dieses Bereiches als Naherholungs- und Kulturgebiet müssen gestärkt werden.

Wegen der komplexen Zusammenhänge hält die BAS isolierte Einzelmaßnahmen bei der Bewältigung speziell der bestehenden Verkehrsprobleme für wenig hilfreich. Die Strategie muß deshalb darauf ausgerichtet sein, mit ganzheitlichem Ansatz und der Prämisse einfacher Realisierbarkeit die wachsenden Probleme zielgerichtet anzugehen.

Agenda für das Stadtparkviertel

Leitlinien

(1) Viertelverträglichere Mobilität

- Entlastung von Durchgangsverkehr.
- Fernhaltung von Stauumgehungsverkehr.
- Lokale Verkehrsbeschränkungen, z. B. für Lkw/Busse.
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs.
- Attraktivierung der vorhandenen Parkhäuser.
-

(2) Neufestlegung der Verkehrsprioritäten

- Stärkere Orientierung an den Belangen nicht motorisierter Bürger.
- Förderung von Lebens- und Spielräumen für Kinder.
- Einrichtungen für den Fahrradverkehr.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Kundenorientierte Verbesserungen des ÖPNV.

(3) Minderung kritischer Umwelteinwirkungen

- Senkung von Lärm- und Schadstoffemissionen.
- Verminderung von Erschütterungen.
- Sorgsamer Umgang mit den Bodenflächen.
- Verbesserung der Lebensbedingungen für Alleebäume.
- Gezielte Sanierung von Alleen und Grünbereichen.

(4) Verbesserung der Wohnumfeldbedingungen

- Bildung verkehrsarmer Räume.
- Verbesserung der sozialen Brauchbarkeit der Straßenräume.
- Nutzungsverträglichere Geschwindigkeiten.
- Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparken.
- Schaffung besserer Rahmenbedingungen für die Straßenreinigung.

(5) Förderung der Naherholungs- und Kulturstruktur

- Aufwertung der Straßenraumgestalt.
- Verbesserung der Verkehrsräume für Fußgänger.
- Steigerung der Naherholungsqualität.
- Pflege und Herausstellung des Denkmalbereichs.
- Förderung des Kulturpotentials.

BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK
Vertreten durch Hans-Otto Forth, Horst Werner, Dr.Horst Manns

Konzept **Parken im Stadtparkviertel**

Erstellt auf der Grundlage der Agenda für das Stadtparkviertel von Okt. 1998

Bearbeitung
Hans-Otto Forth u. Dr. Horst Manns

Kontakt:
Hans-Otto Forth
Schillerstr. 7, 44791 Bochum
Fon 0234/580478

Bochum, im August 2000

Agenda für das Stadtparkviertel
Konzept 'Parken im Stadtparkviertel'

(1) Thesen

1.1 Das Stadtparkviertel verkommt immer mehr zu einem Großparkplatz.

Rund um den Stadtpark werden fast überall im öffentlichen Straßenraum Autos abgestellt. Auf die Anwohner entfällt dabei ein Bedarf von schätzungsweise mehr als 2.000 Plätzen. Ein Großteil davon ist durch eigene Garagen / Stellplätze abgedeckt. Nicht übersehen werden darf hierbei aber, dass für Stellplätze, aufgrund des allgemeinen Parkdrucks, vielfach auch Vorgärten geopfert worden sind. Diese Vorgärten sind für das Stadtparkviertel typisch und insofern als Teil der Raumstruktur durch die Denkmalsatzung mit geschützt.

1.2 Der Parksuchverkehr im Stadtparkviertel ist überdurchschnittlich hoch.

Der Parksuchverkehr macht in Großstädten im allgemeinen 40-50% des Verkehrs aus, heißt es. Im Stadtparkviertel dürfte die Quote eher noch höher liegen, bedingt vor allem durch große lokale Verkehrserzeuger wie Kliniken, Behörden, Schulen, Sport- und Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung, Büros u.a. Hinzu kommen Berufstätige und Einkaufsfahrer, die es vorziehen, statt in Parkhäusern der Innenstadt, auf den innenstadtnahen Straßen des Stadtparkviertels *kostenlos* zu parken und den Weg in die Innenstadt zu Fuß zurückzulegen. Von Stadtparkbesuchern z. B. ist dann tagsüber rund um den Stadtpark meist nur unter erheblichem Suchaufwand und mit viel Glück ein freier Parkplatz zu finden.

1.3 Das 'wilde' Parken rund um den Stadtpark nimmt immer stärker überhand.

Der Parkdruck ist werktags so groß, dass auch viele Gehwege durch Langzeitparker zugeparkt werden, z. B. um die Kliniken und die Schulen. Der Raum für Fußgänger schwindet dadurch immer mehr. Dies gilt auch für Spielräume und Spielwege von Kindern. Häufig müssen Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen. Zudem führt Gehwegparken zu Erdverdichtungen und Beschädigungen der Gehwege mit erhöhten Folgekosten. Auch die Eingangszonen des Schmechtingtales und des Stadtparks werden bisweilen als Parkfläche genutzt. Ebenso trifft dies für den 'Schillerplatz' zu, trotz teilweise erfolgter Abpollerung. Parkverbote an Einmündungen, abgesenkten Bordsteinkanten, Haltestellen, in scharfen Kurven, auf Schachtdeckeln werden nicht beachtet und von den Behörden hingenommen. Katastrophal ist die Situation bei Veranstaltungen speziell im südl. und nördl. Teil des Viertels. Zudem kann die Straßenreinigung vielfach nicht mehr richtig erfolgen.

1.4 Die vorhandenen Parkhäuser sind nur unzureichend genutzt.

Das Parkhaus am Stadionring ist, wenn im dortigen Bereich keine Veranstaltungen stattfinden, nur ziemlich schwach besetzt. Zudem ist es nach wie vor nicht ausreichend zweckorientiert ausgeschildert. Als wenig einladend und eher wie eine dunkle Höhle präsentiert sich das Einstellhaus am Stadtparkrestaurant, das ebenfalls meistens leer steht. Neu hinzugekommen ist das Parkhaus des Augusta-Krankenhauses, vorzugsweise mit Stellplätzen für Beschäftigte und Besucher, aber auch für Anwohner. Ohne begleitende Parkneuregelungen im Augusta-Bereich dürfte dieser Neubau dort vermutlich kaum zu einer Entspannung des Parkdrucks beitragen.

Agenda für das Stadtparkviertel
Konzept 'Parken im Stadtparkviertel'

(2) Leitziele

2.1 Viertelverträglichere Mobilität. Restriktive Handhabung der Parkmöglichkeiten, die eine Nutzung für Langzeitparker (Berufspendler und Fahrgemeinschaften) unattraktiv macht. Verminderung des Parkdrucks auf den Straßen zum Schutze vor kritischen Einwirkungen, die gesundheitliche Risiken beinhalten und Wohnen, Ruhe sowie Erholung stören. Kein Parken auf Gehwegen.

2.2 Höherer Nutzungsgrad in den vorhandenen Quartierparkhäusern durch ein vernünftiges Parkleitsystem, bei fußläufiger Zielentfernung von ca. 5-8 Minuten Wegezeit. Schaffung weiterer gemeinschaftlicher Einstellmöglichkeiten für Anwohner, aber auch für Einpendler (lokale Verkehrserzeuger).

Vorhanden: Parkhaus am Stadionring (1.500 Plätze + 1.000 Plätze im Freigelände), Augusta-Parkhaus (ca. 300 Plätze), Parkhaus im Stadtpark (ca. 150 Plätze) = insgesamt 2.950 Plätze.

2.3 Verbesserungen im Bus- / Bahnverkehr. Mehr Park & Ride. Förderung von Firmentickets für Polizeibedienstete, Klinikmitarbeiter u.a. Einführung eines preisgünstigen ganztags gültigen Schülertickets.

2.4 Stärkere Berücksichtigung der Belange nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer. Schutz von Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen, Radfahrern, Erholungssuchenden u.a. Mehr Sicherheit und Komfort für Fuß-/Spaziergänger, mehr Spielräume für Kinder. Stärkung der Anziehungskraft dieses Raumes als Naherholungsgebiet. Berücksichtigung von Aspekten des Denkmalschutzes.

2.5 Nachhaltige Entwicklung der Lebens- und Umweltqualität, der sozialen Brauchbarkeit der Straßenräume sowie der ästhetischen Struktur im gesamten Viertel entsprechend den Grundgedanken der Agenda 21. Sorgsamer Umgang mit den Bodenflächen. Schutz und Weiterentwicklung der Freiräume, Verbesserung der Lebensbedingungen für Alleebäume sowie auch der Möglichkeiten für die Straßenreinigung. Restrukturierung von für Stellplätze geopfert Vorgärten.

Agenda für das Stadtparkviertel
Konzept 'Parken im Stadtparkviertel'

(3) Vorschläge

Die Vorschläge orientieren sich an der Frage, wie eine nachhaltige Entwicklung im Stadtparkviertel ermöglicht werden kann. Vordringlich gehört dazu die Reduzierung des Parkdrucks, verbunden mit einer bedarfsorientierten Parkraumbewirtschaftung - mit / ohne Parkreservate für Anwohner:

- 3.1. **Entgeltpflichtige Parkzonen** im unmittelbaren Bereich besonders stark frequentierter Einrichtungen (z. B. Kliniken / Museen), in der Zeit zwischen 8h und 16h, mit Höchstparkdauer von drei bis vier Stunden (Parkscheinautomaten), mit Anwohnerparken;
- 3.2. **Kostenneutrale Parkzonen** in angrenzenden Bereichen, ebenfalls zwischen 8h u. 16 h mit Höchstparkdauer von drei bis vier Stunden (Parkscheibe), mit Anwohnerparken;
- 3.3. **Eingeschränktes Haltverbot** (Z 286, falls möglich mit Zusatzschild Z 1052-37) in verschiedenen Bereichen, ebenfalls zeitlich begrenzt, mit / ohne Anwohnerparken;
- 3.4. **Geordnetes Parken gem. StVO** in den übrigen Straßen, ohne geregeltes Anwohnerparken. Vermutlich werden jedoch die den ausgewiesenen Parkzonen (3.1.-3.3.) benachbarten Bereiche Ausweichparkverkehr von Einpendlern aufnehmen. Die Entwicklung ist zu beobachten. Erforderlichenfalls ist die entspr. Regelung auszuweiten.
- 3.5. **Errichtung eines Park & Ride-Platzes** an der Herner Str. / Ecke Auffahrt A 40 (ehem. Aral-TS / Wasserauffangbecken), nutzbar speziell auch für Schul- und Sportbusse;
- 3.6. **Bau transparenter Parkdecks/-paletten** im südlichen Bereich: für Anwohner und Einpendler (Bergbaumuseum, Polizeibedienstete, Studenten der Fachhochschule Georg Agricola u.a.); Standorte: Wielandstr. / Ecke Schillerstr. und Nordring (Hofgelände hinter der nördlichen Häuserzeile zwischen Kortumstr. / Uhlandstr.) mit je 300 Stellplätzen, evt. privat finanziert.
- 3.7. **Optimierung des Leitsystems** zu den vorhandenen Parkhäusern und Busstellplätzen des Viertels. Dabei für Busse zusätzliche Stellplätze an passenden Stellen ausweisen.
- 3.8. **Markierung von Parkabständen** an problematischen Stellen wie Einmündungen, Haltestellen, scharfen Kurven.

Verkehrsproblematik im Bereich 'Östl. Stadtparkviertel'

20 Maßnahmenvorschläge

Erstellt auf der Grundlage der Agenda für das Stadtparkviertel von Okt. 1998

- Stand 10.08.2000 -

<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> <u>Reduzierung von Durchgangs- Stauumgehungs- u. Parksuchverkehr</u> Auf Berg-, Gudrun-, Kurfürstenstr. u.a. - durch Änderung von Verkehrsführungen<input type="checkbox"/> Schaffung einer neuen Ab-/Überfahrt an der A 40 / 'Bochum Stadionring' > Bergstr. Richtung Grumme / Hiltrop zur Entlastung der Gudrunstr.<input type="checkbox"/> <u>Verkehrsbeschränkungen</u> Verbot für Kfz mit zulässigem Gesamt- gewicht über 7,5 t<input type="checkbox"/> <u>Schaffung einer Anliegerdurchfahrt</u> Am Parkhaus Stadionring zum Wohngebiet Quellenweg / Heckertstr.<input type="checkbox"/> <u>Entwidmung von Vorbehaltsstraßen</u> Gudrunstr., Klinikstr.; auch Bergstr. auf den Prüfstand<input type="checkbox"/> <u>Beschränkung / Dämpfung des Fahrtempos</u> Tempo 30 auf Gudrun-, Klinik, Kurfürsten- sowie Bergstr. zwischen Gudrunstr. und Kunstmuseum; Einbauten, Aufpflaste- rungen etc.<input type="checkbox"/> <u>Verminderung der Lärmpotentiale</u> Bes. auf Berg-, Gudrun-, Kurfürstenstr.<input type="checkbox"/> <u>Einrichtung von Kreisverkehren</u> Gudrunstr. / Klinikstr. und Bergstr. / Kurfürstenstr. / Kortumstr.<input type="checkbox"/> <u>Umwidmung in Einbahnstraßen</u> Bergstr. und Kortumstr. zwischen Nordring und Kunstmuseum<input type="checkbox"/> <u>Beseitigung von Gefahrenpunkten</u> An Bergstr. / Einmündung Gudrunstr. Verle- gung von Buskap und Tiefgaragen-Aus-/Ein- fahrt mit spez. Signalisierung für den ÖPNV; Beleuchtung an Überwegen der Kurfürstenstr.	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> <u>Bedarfsorientierte Parkraumbewirtschaftung</u> Parkreservate für Anwohner; Entgeltpflichti- ge bzw. kostenneutrale Parkzonen sowie Haltverbote. Ausweisung von Busstellplätzen<input type="checkbox"/> <u>Optimierung des Parkhaus-Leitsystems</u> Quartierparkhäuser: Stadionring, Stadtpark, Augusta, u.a. durch bessere Ausschilderung; zudem am Augusta Änderung der Zufahrt<input type="checkbox"/> <u>Kein Parken auf Gehwegen</u> Auf allen Straßen des Stadtparkviertels - u.a. zur Vermeidung von Folgeschäden/-kosten und Sicherstellung von mehr Sauberkeit<input type="checkbox"/> <u>Restrukturierung der Promenade Küpperstr.</u> Geordnetes Parken auf den Fahrbahnen einschl. Reservate für Anwohner<input type="checkbox"/> <u>Markierungen</u> Fahrstreifen / Mittellinien; Grenzabstände und Wartelinien an Seitenstraßen<input type="checkbox"/> <u>Erstellung von Fußgängerquerungen</u> Bergstr.: Herderallee > Neuer Park Bergstr.: Schillerstr. > Alter Park Kurfürstenstr.: L.-Rebbert-Allee > Stadtpark Gudrunstr. : > Stadtpark (Bergstr.)<input type="checkbox"/> <u>Verbesserungen für den Radverkehr</u> Radstreifen auf Berg-, Gudrun-, Kurfürsten- str.; Fahrradabstellanlagen<input type="checkbox"/> <u>Optimierung des ÖPNV</u> Änderung von Linienführungen (u.a. unter Einbeziehung des Stadionrings); Schnell- buslinie, Shuttlebusse<input type="checkbox"/> <u>Beschränkung von Wegweisern und Zeichen</u> Entfernung von Autobahnhinweisen, Achtung Straßenbäume. Rechts vor Links-Regelung<input type="checkbox"/> <u>Verminderung des 'Mülltourismus'</u> Reduzierung der Container-Standorte
--	---

Schluß mit der Verhunzung des historischen Bochumer Stadtparkviertels

Die BÜRGERINITIATIVE AM STADTPARK (BAS), aktiv seit März 1998, hat den Problemdruck im Stadtparkviertel aus dem Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen in einer 'Agenda für das Stadtparkviertel' (vorm. Mobilitätskonzept) thematisiert. Dieses strategische Konzept wurde im Oktober 1998 dem Rat der Stadt Bochum als Petition angereicht. Wenn alle Pläne für weitere Nutzungen im Stadtparkviertel realisiert werden sollten, dürfte sich dieser Problemdruck noch erhöhen. Angesichts dessen stellt sich die Frage, ob dieser Naherholungsbereich insbesondere der Aufgabe der Wohlfahrtswirkung überhaupt noch gerecht werden kann.

(1) Ausgangslage

Das Stadtparkviertel, weitgehend denkmalgeschützt, besteht aus dem fast 130-jährigen Stadtpark und den angrenzenden Wohngebieten mit zahllosen repräsentativen Bürgerhäusern. Zudem ist hier eine Reihe von bedeutenden Kultureinrichtungen vorhanden. Der Bochumer Stadtpark gilt als bemerkenswerte Parkschöpfung des 19. Jahrhunderts. In seiner stadhistorischen Bedeutung sind die Wohngebiete vergleichbar mit dem Bremer Bürgerviertel. Allerdings ist dies in den Köpfen der Bochumer Bürgerschaft kaum verankert.

Drei Verkehrsstraßen des sog. Vorbehaltsnetzes zerschneiden das Stadtparkviertel wie Messer: Die Berg- mit der Kortumstraße, die Gudrun- und die Klinikstraße. Hinzu kommt die Kurfürstenstraße. Besonders sie tragen dazu bei, daß sich die Verkehrsproblematik in diesem Wohn-, Naherholungs- und Denkmalbereich mehr und mehr zuspitzt.

Das hier permanent steigende Aufkommen an Durchgangs-, Umgehungs- und Parksuchverkehr erfüllt die BAS mit großer Sorge: Lebens- und Naherholungsqualität unterliegen zunehmender Beeinträchtigung durch Lärm und Luftschadstoffe • Wertvolle Bodenflächen werden fehlgenutzt, blockiert, geschädigt • Fußgänger werden in ihrer Bewegungsfreiheit behindert, in ihrer Sicherheit gefährdet • Der Frei- und Spielraum für Kinder schwindet zunehmend • Die Lebensbedingungen der vorhandenen Grünsubstanz verschlechtern sich ständig • Das Viertel droht mehr und mehr zu einem Großparkplatz sowie durch die zahlreichen Containerplätze zu einem 'Dorado für Mülltouristen' zu degenerieren. *'Parkstadt statt Stadtpark'* hieß es in der Lokalpresse.

(2) Zukunftsperspektiven

Mit der 'Agenda für das Stadtparkviertel' möchte die BAS dazu beitragen, daß in diesem Stadtteil im besonderen eine spürbare Verminderung der aus dem Autoverkehr resultierenden Probleme herbeigeführt wird. Ihre Anregungen und Vorschläge für eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung, im Sinne einer viertelverträglicheren Mobilität sowie auch der Wohlfahrtswirkung, orientieren sich an fünf Leitsätzen:

- (1) Das Verkehrsaufkommen muß erheblich reduziert, das Parken muß anders geregelt werden.*
- (2) Die Verkehrsprioritäten müssen neu definiert, nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern muß ein höherer Stellenwert eingeräumt werden.*
- (3) Verkehrsbedingte Einwirkungen auf Gesundheit, Sauberkeit, Umwelt müssen vermindert werden.*
- (4) Die Wohnumfeldqualität muß verbessert, für Anwohner müssen Parkreservate erstellt werden.*
- (5) Freiräume müssen bewahrt, Qualität und Anziehungskraft dieses Bereiches als Naherholungs- und Kulturgebiet müssen gestärkt werden.*

Wegen der komplexen Zusammenhänge sieht die BAS isolierte Einzelmaßnahmen bei der Bewältigung speziell der herrschenden Verkehrsprobleme als wenig hilfreich an. Das Konzept ist deshalb darauf ausgerichtet, mit ganzheitlichem Ansatz und der Prämisse einfacher Realisierbarkeit dem wachsenden Problemdruck in diesem Stadtviertel zu Leibe zu rücken.

Auf der Grundlage der 'Agenda für das Stadtparkviertel' hat die BAS zudem ein spezielles Konzept 'Parken im Stadtparkviertel', ein Radfahrkonzept und ein weiteres mit Vorschlägen für die Einrichtung einer 'Denkmal & Kulturroute' erarbeitet sowie spezielle Maßnahmenvorschläge für den östlichen Bereich des Stadtparkviertels zwischen Bergstraße und Stadionring in einer speziellen Zusammenstellung nach Straßen priorisiert. Notwendig ist darüber hinaus auch noch ein spezielles Grünkonzept.

(3) Problemlösungen

Die 'Agenda für das Stadtparkviertel' befaßt sich mit der zukunftsorientierten Gestaltung dieses Stadtviertels. Einerseits reflektiert sie den Unmut der Bürger über den dort immer größer werdenden Problemdruck. Andererseits enthält sie vielfältige konkrete Anregungen und Verbesserungsvorschläge zur Lösung der Probleme.

Die Aktivitäten der BAS stellten die Weichen für einen moderierten Workshop, der speziell für das östliche Stadtparkviertel zwischen Bergstraße und Stadionring ins Leben gerufen wurde. Unter Beteiligung der BAS hat dieser Workshop ein ganzheitliches Verkehrskonzept erarbeitet. Stadtentwicklungsausschuß und Bezirksvertretung BO-Mitte haben dieses Konzept als Beratungsgrundlage begrüßt und die Verwaltung mit Ausführungsplanungen und deren Umsetzung beauftragt. Allerdings ist die BaS enttäuscht darüber, daß der in dem Workshop erzielte Konsens in einigen nicht unwichtigen Teilen, speziell was die Wohlfahrtswirkung anbetrifft, nachträglich durch eine Mehrheitsentscheidung der Politik verwässert wurde, obwohl alle politischen Parteien in dem Workshop vertreten waren.

Details über die konkreten Planungen

noch in Bearbeitung!

Grumme

Abfahrt
Bochum Stadion

