

Das Leitbild Mobilität – Sicher, bezahlbar und vernetzt **Mmo-** **bil bleibe** mit weniger Emissionen

Zielbild Bochum 2030

Bochum präsentiert sich 2030 als multimodale Stadt für alle Verkehrsarten: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuß- und Radverkehr sind gleichberechtigt. Gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten erlauben effiziente Umstiege und die Nutzung des optimalen Verkehrsmittels für den jeweiligen Zweck. Die Gestaltung des Verkehrsraums berücksichtigt das Stadtbild. Die klima- und gesundheitspolitischen Ziele werden sind insbesondere durch eine Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) erreicht. Bochum schafft es, bringt Wirtschaft, Ökologie und Sozialklima in Einklang zu bringen und spielt diese nicht gegeneinander auszuspielen. Dadurch gelingt es, Einwohner Innen anzuziehen und Abwanderungen zu vermeiden.

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. Die ausgewogene Mischung dieser Nutzungen erhält die Mobilität und Erreichbarkeit von heute und sorgt dafür, dass zukünftig weniger Lärm und Abgase verursacht werden. Die Wahl, zu Fuß zu gehen, das Fahrrad oder den ÖPNV zu nutzen, fällt leicht.

Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr

Anmerkung:

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Dabei ~~werden spielen auch~~ aktuelle Trends eine größere große Rolle ~~spielen~~ und ~~sich~~ der derzeitige Wertewandel verstärkt sich: 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~~wird. Bochum ~~wird sorgt gleichermaßen~~ dafür ~~sorgen~~, dass durch die Digitalisierung niemand von einer Teilhabe am öffentlichen Leben ausgegrenzt wird. Im Hinblick auf den weiterhin steigenden Anteil älterer Menschen ist zu gewährleisten, dass die infrastrukturelle Barrierefreiheit nicht durch die von der Digitalisierung als neuer Barriere ersetzt wird.

~~Trend der~~ Digitalisierung nutzen

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 tritt~~ die Stadt Bochum in einen Dialog mit ihren Bürger|innen und Bürgern sowie Wirtschaftsunternehmen treten. Diesen Zielvorgaben sieht sich die Stadt Bochum verpflichtet und verbunden. Sie können unter Umständen kurzfristig Einschränkungen für Einzelne bedeuten, führen aber langfristig zu mehr Lebensqualität für alle.

Rahmenbedingungen der Zukunft erkennen und ~~Bürger~~ Menschen darauf vorbereiten

In Anbetracht ~~individuell und auch gesellschaftlich~~ steigender Kosten für den motorisierten Verkehr ~~Mobilität wird sensibilisiert~~ Bochum seine Bürger|innen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren und zeigt Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung insbesondere für die (teure) Pkw-Nutzung, aufzeigen. Das Ziel der Stadt Bochum ist es, viele Personen vom Umstieg auf den Umweltverbund zu überzeugen und die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Die Bochumer|innen können legen ihre Wege effizienter als bislang zurück und können dadurch ihre Mobilitätskosten senken. dadurch die Zeit im Verkehr besser nutzen und mit ihren finanziellen Mitteln individuell eine effizientere Mobilitätslösung gestalten. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklungen durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege.

Mobilität muss bezahlbar bleiben sein

Bochum ~~wird stellt~~ auch 2030 die Mobilität seiner Einwohner|innen 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 Bochumer|innen ans Ziel kommen, sondern, dass sie in der Lage sind, ihre Ziele in einer angemessenen Zeit, zu bezahlbaren Kosten und insbesondere

Verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität gewährleisten

verkehrssicher erreichen zu können. Mobilität ist ein Grundrecht. Alle BochumerInnen gelangen auch 2030 an ihre Ziele, aber mit weniger Emissionen.

Strategische Ziele für 2030

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

Umwelt- und klimafreundliche Lösungen umsetzen

Die Stadt Bochum nutzt alle Möglichkeiten der Gestaltung, um die Verlagerung zum Umweltverbund zu beschleunigen. Wichtig ist jedoch, die Bevölkerung für diesen Weg zu begeistern, denn ein bestimmter Modal Split (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) kann weder vorgegeben, und auch nicht noch erzwungen werden. Er sondern ist allerdings vor allem dasin starkem Maße Ergebnis die Folge unserer städtischen, aber auch der bundesdeutschen und im EU-Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?). Mit einer konsequenten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) sowie des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) wird sich eine deutliche Verlagerung zum Umweltverbund einstellen.

Konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV

Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56%. Bis 2023 ist ein in etwa eine gleiche Aufteilung auf den MIV und den s-Niveau zwischen MIV und Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) realistisch. eventuell mit leichten Vorteilen des Umweltverbundes. Bis 2030 könnte der Anteil des MIV auf 40 bis 45 % sinken. Ein Zehntel dieser Wege wird mit umweltfreundlichen Antrieben (Elektro, Wasserstoff, etc.) zurückgelegt. Dies entspricht einem Anteil von 4 bis 5% am modal split. Auf den Umweltverbund entfielen dann die übrigen 55% bis 60%. Ein Anteil von 40 bis 45% des MIV an allen Wegen ist zwar höher als der Modal Split, den andere deutsche Großstädte bereits heute haben. Er ist allerdings an dem höheren Ausgangsniveau in Bochum zu messen. Die Verlagerungen

Verlagerung von 10 - 15% zum Umweltverbund bis 2030

bis 2030 sind als Zwischenziel zu sehen. Über das Jahr 2030 hinaus wird der Anteil des Umweltverbundes weiter steigen.

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% nutzen die BochumerInnen heutzutage aber lediglich in einem geringen Umfang das Fahrrad.

Dies bedeutet gleichzeitig aber auch, 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 gefördert und erleichtert 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 ~~des von~~ Fuß- und Radverkehrs. Nur dort, wo FußgängerInnen und RadfahrerInnen sich sicher fühlen, wird das Auto nicht mehr zwangsläufig die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen. Zudem ist es Ausdruck einer lebenswerten Stadt, wenn FußgängerInnen und RadfahrerInnen das Straßenbild bereichern. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur ~~sozialen~~ 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.

Nutzungen mischen, Wegelängen verkürzen

Fußgänger- 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 Fast überall~~ teilen sich mehrere Verkehrsarten den Straßenraum, und sei es nur zum Queren der Straße. Die Planung erfolgt daher stets unter Integration aller Verkehrsarten und unter Berücksichtigung der Modal Split-Zielwerte der Stadt Bochum. Zur Erreichung dieser Ziele liegt bei infrastrukturellen Maßnahmen der Schwerpunkt auf dem Umweltverbund.

Die Siedlungsentwicklung beeinflusst grundsätzlich 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. der 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 räumlichen Proportionen, eine ansprechende Gestaltung, benutzerfreundliche Möblierung, 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. Hier ~~bei~~ wird großes Potenzial gesehen, den Umweltverbund zu fördern. Die Bürger ~~innen~~ und Bürger sollen

zudem in einem stetigen Dialog über Mobilitätsalternativen informiert werden. Dies ermöglicht es jedem Einzelnen, sein 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 Verknüpfungen helfen, feste Mobilitätsmuster aufzuweichen zu verändern.

Parallel zur Öffentlichkeitsarbeit für BürgerInnen und Bürger wird auch der Kontakt zu (größeren) Unternehmen gesucht, um im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Lösungen zu finden, die sowohl für die MitarbeiterInnen und die Unternehmen als auch für die Umwelt von Vorteil sind.

~~Der Fußgängerverkehr weist im Vergleich zum Radverkehr einen großen Unterschied auf: Sein Anteil an allen Wegen ist in Bochum mit 24 % (reine Wege zu Fuß) deutlich höher. Er wird lediglich von den Wegen mit dem Auto übertroffen. In der öffentlichen Wahrnehmung rangiert der Fußgängerverkehr jedoch zumeist weit unten, obwohl er mit 24 % das zweitstärkste „Verkehrsmittel“ darstellt (reine Wege zu Fuß). Darüber hinaus legen nahezu alle Verkehrsteilnehmer Menschen Teile ihres Weges zu Fuß zurücklegen, sei es den Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz.~~

Es muss daher im Interesse aller VerkehrsteilnehmerInnen liegen, sich für die Belange von FußgängerInnen stark zu machen. Im Zuge von Stadtteilentwicklungskonzepten oder bei Verkehrskonzepten für einzelne Bezirke wird der Fußgängerverkehr als wertvoller Teil der Nahmobilität berücksichtigt und gestärkt werden.

Ein besonderes Augenmerk gebührt dem Fußgängerverkehr in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr. ~~Der~~ FußgängerInnen sind maßgeblich von ungeordnet abgestellten Fahrzeugen betroffen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen, vor Fußgängerüberwegen oder auch auf dem Gehweg selber, bergen ein enormes Gefahren- und 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 ausreichen. Auch die Auswirkungen widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge auf den fließenden Verkehr (inkl. Busse, Straßenbahnen und RadfahrerInnen) sind nicht zu unterschätzen.

Fußgängerverkehr

Fußgängerverkehr ~~stärker in~~ den Fokus ins Bewusstsein rücken

Stärkung der Belange des Fußgängerverkehrs

Bewegungsräume des Fußgängerverkehrs schützen

An Straßen, an denen die vorhandenen Räume nicht den Anforderungen von FußgängerInnen genügen, sind ihnen mittelfristig mehr Flächen zur Verfügung zu stellen.

Radverkehr

Die Verbesserung der Bedingungen für RadfahrerInnen wurde in den vergangenen Jahren bereits intensiv vorangetrieben. 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 aber auch ein Ansporn und Verpflichtung, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen.

Mitgliedschaft in der AGFS bestätigen

Durch Pedelecs und E-Bikes erweitert sich auch der Anwendungsbereich: Längere Wege und höhere Lasten sind möglich, auch für ältere Generationen. Dadurch ~~sind eignen sich~~ wesentlich mehr Fahrten/Wege für das Radfahren 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.

Errichtung sicherer Abstellanlagen

Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radroutenwegen oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel nun, Alltagsrouten für den Radverkehr zu attraktivieren zu ertüchtigen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren insbesondere die wichtigsten Achsen des Radverkehrsnetzes ~~der Stadt Bochum~~ nach und nach mit Radverkehrsanlagen ausstatten und verbessert so das Angebot auf den die Alltagsrouten für den Radverkehr deutlich attraktiveren. Eine wichtige Achse in diesem Zusammenhang ist der Radschnellweg 1 (RS1) von Duisburg über Bochum nach Hamm. Dieser ~~wird leistet~~ einen wichtigen Beitrag leisten, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es werden sowohl die Anschlüsse als auch die Zuwegungen optimal und nutzerfreundlich zu gestalten.

Alltagsrouten für Radverkehr attraktivieren

Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV stellt heute ein starkes Rückgrat des Umweltverbundes dar und ist insbesondere auf langen Strecken die einzige wirkliche Alternative zum Pkw. Mit einem Anteil von 16% am Modal Split liegt der Öffentliche Verkehr in Bochum auf einem guten mittleren Niveau. Allerdings sind dabei u. a. Studenten Studierende mit Wohnsitz außerhalb Bochums, von denen ein Großteil ebenfalls Busse und Bahnen benutzt, nicht eingerechnet. Perspektivisch wird der Anteil an Studierenden und älteren SchülerInnen und Studenten in den nächsten Jahren erst einmal zunächst zurückgehen, da die geburtenschwachen Jahrgänge nachrücken. Diese Abnahme im ÖPNV muss durch die Gewinnung neuer NutzerZielgruppen ausgeglichen und bestenfalls erhöht werden. Dazu müssen nutzerspezifische Angebote und Anreize geschaffen werden, die allen BewohnerInnen der Stadt den Zugang zum ÖPNV ermöglichen.

Demografische Herausforderungen meistern

Auch zukünftig muss wird die Verantwortung der die Stadt Bochum für eine Grundversorgung ihrer BürgerInnen zeitgemäße mit Mobilitätsoptionen im Bereich ÖPNV anbieten, nicht abnehmen, sondern erfordert das Entwickeln zeitgemäßer und angepasster Angebote (On-Demand-Verkehre, Ausweitung der Elektromobilität auf Schiene und Straße etc.). Dazu gehören auch Verbesserungen im Bereich Service und Komfort, wie z. B. freies WLAN, nachvollziehbare Tarifstrukturen oder die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Leihrad, Carsharing) mit einem Ticket. Die Verantwortung hierfür tragen liegt beim das kommunalen Verkehrsunternehmen und die Stadt Bochum gemeinsam. Die Anstrengungen im Bereich der Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt. Ebenso ist den gestiegenen Anforderungen nach mehr (subjektiver) Sicherheit Rechnung zu tragen, z. B. durch geeignete Videoüberwachung oder mehr Sicherheitspersonal, um keine psychischen Barrieren bei der Verkehrsmittelwahl entstehen zu lassen.

Zeitgemäße Ausrichtung des ÖPNV

Eine Herausforderung der nächsten Jahre und Jahrzehnte wird es sein, die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs bei knappen Kassen mindestens auf dem heutigen Stand zu halten, und nach Möglichkeit zu optimieren und auf einzelnen Relationen zu verbessern. Mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans geht die Stadt Bochum dazu mit der Überarbeitung des Straßenbahn- und Busliniennetzes, das ab 2020 umgesetzt wird, einen wichtigen ersten Schritt voran.

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im neuen Nahverkehrsplan

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

Die (individuellen) Vorteile des ÖPNV öffentlichkeitswirksam herausstellen

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.

Motorisierter Individualverkehr

Das Auto wird bis 2030 und darüber hinaus seine hohe Bedeutung beibehalten. Es ist anzunehmen, dass es auch 2030 das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Bochum darstellt. Für regionale und speziell überregionale Fahrten wird es neben dem Schienenpersonenverkehr (SPV) das bevorzugte Verkehrsmittel bleiben. Auch das (teil-)autonome Fahren wird dafür sorgen, dass Automobilität insbesondere auf längeren Strecken attraktiv bleibt („mobiles Büro“). Dementsprechend gehört der Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur sowie der Bereitstellung einer leistungsfähigen Dateninfrastruktur eine besondere Bedeutung. Bestimmte Wege erfordern das Auto und auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr sind größtenteils auf ein motorisiertes Fahrzeug angewiesen.

Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau

Die große Bedeutung der Automobilität darf ist jedoch nicht an die Antriebsart geknüpft sein. Neben der Verlagerung des Autoverkehrs zum Umweltverbund, ist es daher auch das Ziel, den verbliebenen Kfz-Verkehr um die Automobilität umweltfreundlicher abzuwickeln, zu gestalten. Dazu bedarf es in Bochum eines Ausbaus der Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität. Dadurch soll der Wechsel zum Elektrofahrzeug schneller als in anderen deutschen Großstädten vonstatten gehen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf elektrische Antriebe umstellen. Der Umstieg hat mit den ersten Pkw bereits begonnen.

Förderung der Elektromobilität

Darüber hinaus behält die Stadt Bochum die Entwicklungen bei den alternativen Antrieben im Blick und steuert ggf. nach.

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

Verflüssigung des MIV durch Umsteiger zum Umweltverbund

nachhaltig. Der MIV wird jedoch von Umsteigern zum Umweltverbund profitieren. Weniger Pkw auf den Straßen bedeutet eine Verflüssigung des Autoverkehrs. Dies stellt auch für den Wirtschaftsverkehr einen Gewinn dar, denn dadurch können Handwerker und Geschäftsleute ihre Kunden zuverlässiger erreichen. ~~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 Fußgängerverkehr - insbesondere für Kinder - darstellen, beeinträchtigen sie das Stadtbild und schränken andere Funktionen ein. Durch die Förderung von Alternativen zum eigenen Auto werden der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert. ~~Darüber hinaus schränkt der Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs viele andere Funktionen ein.~~ Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Langfristig-Mittelfristig wird das Parken in der Innenstadt am Straßenrand teurer als in Parkhäusern. Bei der Planung von Wohngebieten ~~sollen werden~~ den BürgerInnen zunehmend Quartiere angeboten ~~werden~~, die autoarm organisiert sind, z. B. durch zentrale Stellplatzanlagen. 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. Innerstädtisch 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

Unabhängig von allen zukünftigen Entwicklungen im Lkw-Verkehr muss es das Ziel bleiben, den Güterverkehr möglichst lange auf der Schiene und insbesondere den schweren Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen in die Gewerbegebiete zu leiten, damit ~~die Unternehmen mit geringen Transportzeiten kalkulieren~~

*Funktionsgerechter und
stadtverträglicher
Wirtschaftsverkehr*

~~können und~~ möglichst wenige Menschen von den negativen Auswirkungen des Güterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere durch den nächtlichen Lärm. Dies bedeutet, dass die Ausweisung neuer Gewerbeflächen vorrangig in der Nähe der Autobahnanschlussstellen zu erfolgen hat. Zu diesem Zweck wird das Lkw-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegeführung der Lkw zu gewährleisten.

In städtischen Bereichen ist die Anlieferung so zu regeln, dass Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern minimiert werden und Wirtschaftsverkehre ihre Ziele gemäß eines City-Logistikkonzepts direkt ansteuern können. Die übrigen Verkehrsarten bzw. Personen im öffentlichen Raum sollen so wenig wie möglich beeinflusst werden. 2030 wird das City-Logistikkonzept dafür Sorge tragen, dass in Wohn- und Geschäftsbereichen die „letzte Meile“ möglichst umweltschonend mit Lastenfahrrädern und alternativ angetriebenen Kleintransportern absolviert wird.

~~In sensiblen Bereichen oder dort, wo Lärm oder Schadstoffgrenzwerte überschritten werden, sind Konzepte zu verfolgen, die die „letzte Meile“ umweltschonend bewältigen. Das Lasten-fahrrad, das in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen hat, könnte hierbei seinen Einsatzbereich weiter steigen.~~

*Neuordnung von Anliefer-
verkehren*

Die äußerst dynamischen Prozesse im Bereich der Mobilität und der Verkehrstechnologien stehen in direkter Wechselwirkung zu den gesellschaftlichen und städtebaulichen Veränderungen. Die aktuellen Entwicklungen im Bereich Mobilität sind insgesamt vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung: Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler sowie vernetzter werden und dabei sicher und bezahlbar sein. Eine gezielte Stärkung des Umweltverbundes im Zuge der Umsetzung dieses Leitbildes trägt entscheidend zu noch mehr Lebensqualität in Bochum, der „Großstadt mit Lebensgefühl“, bei.