

Cityradialen Bochum

zur Diskussion:

Kurzdokumentation der Rahmenplanung





Anlass und Ziel

Vorwort

Das verkehrliche Leitbild der Stadt Bochum basiert auf dem radial-konzentrischen System der Einfallstraßen sowie dem Innen- und Außenring. Wichtige kulturelle, wirtschaftliche und infrastrukturelle Einrichtungen sind von jeher entlang der Radialen oder in ihrem unmittelbaren Umfeld zu finden.

Um ihre Funktion in vollem Umfang erfüllen zu können, müssen die Radialen auch eine ihrer stadträumlichen Bedeutung entsprechende Gestaltungsqualität aufweisen. Unter dem übergreifenden Thema der Empfangskultur soll Besuchern wie Bewohnern ein attraktiver Eingangsraum zur Stadt vermittelt werden.

Vielfältige kleinteilige Maßnahmen können die Lebens- und Aufenthaltsqualität an diesen Straßen erhöhen. Die beauftragten Büros, Planquadrat sowie scheuven + wachen aus Dortmund, zeigen aufbauend auf Bestandsanalysen und vorliegenden Planungen Bau- und Gestaltungspotenziale auf, die mit unterschiedlichen Zeithorizonten genutzt werden können. Die Strukturen der verschiedenen Straßen erfordern differenzierte Strategien für die künftige Gestaltung. Der vorliegende Entwurf soll zur Diskussion anregen, deren Ergebnisse in die weitere Bearbeitung einfließen. Die endgültige Rahmenplanung kann ein Planungsinstrument darstellen, das sowohl für öffentliche als auch private Investitionsentscheidungen Kriterien der Stadtentwicklung im Bereich der Cityradialen formuliert.

Martin zur Nedden, Stadtbaurat

Bedeutung der Cityradialen

Die Cityradialen erfüllen eine wichtige verkehrliche Funktion als Zubringer zur Innenstadt, wo Arbeitsplätze, Einzelhandel und öffentliche Verwaltungen konzentriert sind. Besuchern der Stadt vermitteln die Radialstraßen als Haupteingangs- und Zufahrtsbereiche den ersten und oftmals den entscheidenden Eindruck der Stadt. Sie prägen damit die Erinnerung an eine Stadt und das Image von Bochum. Nicht zuletzt konzentrieren sich entlang dieser Straßen wichtige Versorgungsangebote für die angrenzenden Stadtquartiere. An den Radialstraßen wird gewohnt und gearbeitet. Neben ihrer herausragenden gesamtstädtischen Bedeutung sind die Radialstraßen damit auch immer Elemente des Stadtgefüges und Teile des alltäglichen Lebens in einer Stadt.

Die Entwicklung der Cityradialen in Bochum muss sich daher immer daran messen lassen, wie die differenzierten Anforderungen an Funktionalität, Gestaltqualität und Alltagstauglichkeit miteinander vernetzt werden.

Anlass und Aufgabe

Konzentrierte sich die Bochumer Stadtentwicklung in den vergangenen Jahren auf den Innenstadtbereich, so geraten nunmehr die Radialstraßen als wichtige Zufahrtsbereiche zur City ins planerische Blickfeld. Den Anlass bietet der fortschreitende Ausbau des Stadtbahnnetzes, im Zuge dessen die oberirdischen Trassen der innerstädtischen Fahrstrecken weitgehend beseitigt und durch Tunnelösungen ersetzt werden. Dies eröffnet neue Gestaltungsspielräume im Straßenprofil und im öffentlichen Raum. Ziel der Rahmenplanung für die bedeutenden Cityradialen ist:

- die Charakteristika der einzelnen Straßen und ihrer jeweiligen Abschnitte deutlicher als bislang herauszuarbeiten
- Anforderungen an die Qualität des Straßenraumes zu definieren



Gesamtbetrachtung

- die Verknüpfung mit der umgebenden Stadtstruktur herzustellen
- Leitlinien für die Gestaltung aufzustellen
- Entwürfe und Strategien für den Umgang mit besonderen Orten zu profilieren

Regeln zur Entwicklung der Cityradialen

Übergeordnete Gestaltungsprinzipien sollen dem heterogenen Straßencharakter der Cityradialen zu einem einheitlicheren Erscheinungsbild, zu mehr Prägnanz und zu höherer Gebrauchsqualität verhelfen. Dazu zählen:

- die Pflege, der Ausbau und die Ergänzung der Baumreihen
- die Etablierung einheitlicher Standards in der Gestaltung der Oberflächen und in der Möblierung der öffentlichen Räume
- die Umsetzung des KunstLichtTor-Konzeptes
- die ambitionierte Gestaltung der U-Bahnzugänge und der Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs
- das Entrichten des öffentlichen Raumes von überflüssigem Mobiliar
- die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes

Neben den allgemeinen Prinzipien sollen differenzierte gestalterische Leitlinien dazu beitragen, die spezifischen Charaktere der Straße zu profilieren. Dabei lassen sich drei Typen unterscheiden:

Typ A Die alten Chausseen wie die Wittener Straße und die Hattinger Straße, entlang derer sich über 150 Jahre das Stadtwachstum vollzogen hat, weisen eine stark verknüpfte Randstruktur auf. Es gibt zahlreiche Querbezüge zu den angrenzenden Stadtquartieren und Freiräumen. Diese Radialen lassen sich in unterschiedliche städtebaulich, freiräumlich oder funktional definierte Abschnitte einteilen, für die jeweils individuelle Entwicklungsleitlinien formuliert werden.

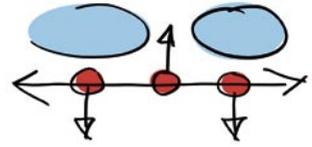
Typ B Königsallee und Universitätsstraße als „geplante Straßen“, die nach einheitlichen Prinzipien angelegt wurden und die auf unterschiedlichste Weise den Wandel von Leitbildern im Städtebau dokumentieren. Über die Formulierung von Leitthemen will die Rahmenplanung dazu beitragen, den jeweiligen Duktus dieser Straßen zu schärfen.

Typ C An der Alleestraße und der Castroper Straße, die auf ehemalige Landstraßen zurückgehen, entwickelten sich Standorte der Industrie. Im Laufe der Zeit haben sich neue Großstrukturen im Bereich der Freizeit- und Kulturnutzung (z.B. Jahrhunderthalle, Ruhrstadion) etabliert. Für die von starken Kontrasten geprägten Straßenzüge werden kreative Gestaltungsprinzipien und Detaillösungen entwickelt.

Sowohl aus funktionaler als auch aus stadtstruktureller Sicht sind zudem sechs markante Schwerpunkt- oder Interventionsbereiche auszumachen, die Gegenstand von detaillierten Betrachtungen und Entwürfen sind:

- Hauptbahnhof und Ferdinandstraße als Tor zur Stadt wie zum öffentlichen Personenverkehr
- Die Kreuzung Hattinger Straße / Königsallee mit dem Schauspielhaus als wichtiger kultureller Ort
- Der Knoten Universitätsstraße / Oskar-Hoffmann-Straße mit dem Rundbunker als markante Stadtmarke
- Das ehemalige Depot an der Wittener Straße, mit der Kreuzung Lohring / Steinring und den dort vorhandenen Entwicklungspotenzialen für einen innerstädtischen Wohnungsbau
- Der Kreuzungsbereich Alleestraße / Rottstraße als Verbindung zwischen Innenstadt und Westpark
- Der Kreuzungsbereich Stadionring / Castroper Straße als Entwicklungsraum zur Einbindung und Integration der Großstrukturen

Alleestraße



Bunte Ruhrgebietsvielfalt: von Subkultur bis Hochkultur!

Die Alleestraße ist eine im Umbruch befindliche Straße. Momentan vorhandene Brachflächen geben Freiraum für neue Entwicklungen im Stadtraum.

1 Allee-Auftakt

Die Anhöhe des Kreuzungsbereichs Alleestraße / Kohlenstrasse bildet den Auftakt für die Cityradiale Alleestraße. Übersicht und Klarheit stehen hier, im Zufahrtbereich zur Innenstadt, als Leitprinzip.

- Baumbestand zur Raumkante entwickeln

2 Grüner Tunnel

Großvolumige Industriebauten und ein stattlicher Alleebaumbestand prägen diesen Abschnitt.

- Der Alleecharakter ist zu erhalten und auszubauen
- Die denkmalgeschützte Baustruktur ist an dieser Straße präsent zu halten

3 Colosseum / Westpark

Geschlossene Straßenrandbebauung auf der einen, unbebaute und ungepflegte Flächen auf der anderen Straßenseite bilden das Spannungsfeld in diesem Straßenabschnitt.

- Straße abschnittsweise durch Bebauung fassen
- Dem Colosseum einen Vorplatz geben
- Aufgänge zum Westpark akzentuieren

4 Übergang zum Westpark

Die zurückspringende Blockrandbebauung und die massiven Stützwände des Bochumer Vereins bilden die räumliche Kanten dieses Straßenabschnittes.

- Gestaltung des Platzes am Kreuzungspunkt Rottstraße / Alleestraße als Auftakt und Anbindung an den Westpark und die Jahrhunderthalle

5 Wege zum Bermuda 3 Eck / City

Die Alleestraße präsentiert sich als City-, Wohn- und Geschäftslage. Als städtebauliche Besonderheit ist die eingeschossige Ladenzeile, die sich zwischen den Wohnzeilen einspannt, hervor zu heben.

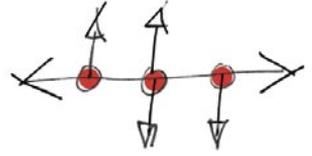
- Umgestaltung des Bahnhofs Bochum-West für eine bessere Erreichbarkeit
- Erhalt der Mischung von Wohnen und Einzelhandel
- Realisierung KunstLichtTor 4

Die Rottstraße bildet die direkte Verbindung von Hauptbahnhof und Bermuda 3 Eck zum Westpark. Zur Attraktivierung der fußläufigen Verbindung wird eine Umgestaltung der Straße vorgeschlagen.

- Planung von angemessenen Rad- und Fußwegen
- Realisierung KunstLichtTor 3



Dorstener Straße



Die Dorstener Straße ist eine belebte und eigenständige Wohn- und Geschäftsstraße mit Vorstadtcharakter. Der alte Baumbestand und die durchgehende Straßenbahnlinie prägen das Erscheinungsbild. Die Nahversorgungszentren der angrenzenden Wohngebiete liegen direkt an der Dorstener Straße.

1 Grüner Kreuzungsbereich

Der weite und offene Kreuzungsbereich Dorstener Straße / A40 bildet den Charakter des Abschnitts. Eine gute Übersichtlichkeit und Klarheit in der Gliederung des Straßenraumes ist Grundstein für die Orientierung.

- Bäume und Baumgruppen als Raumkante ausbilden, pflegen und ergänzen

2 Stadtteilstraße Hamme

Die Dorstener Straße ist in diesem Bereich der Nahversorgungspunkt vom Stadtteil Bochum-Hamme. Eine hohe Alltagstauglichkeit muss gewährleistet werden.

- Instandsetzung markanter Gebäude
- Umnutzung und Neugestaltung des Kreuzungspunktes Dorstener Straße / Feldsieper Straße

3 Städtisches Wohnen

In diesem Abschnitt zeigt sich die Dorstener Straße als Wohnstraße mit städtischem Charakter. Der S-Bahnanschluss Bochum-Hamme übernimmt für diesen Stadtteil die regionale Anbindung.

- Ausbildung einer straßenbegleitenden Bebauung unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen
- Erreichbarkeit des Bahnhofs Hamme verbessern

4 Stadtteilstraße

Hier zeigt sich die Dorstener Straße als innenstadtnahe Wohn- und Nahversorgungsstraße. Diesen Charakter gilt es zu wahren und zu unterstützen.

- Werbetafeln sind rückzubauen
- Reduzierung von Pollern und Geländern auf ein benötigtes Minimum
- Platzflächen durch einheitlichen Belag absetzen
- Realisierung KunstLichtTor 7

5 Innenstadt

Den Charakter als City-Wohn- und Geschäftsstraße gilt es zu fördern und zu erhalten.

- Ausbildung der Straßenkante unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen im vorhandenen Charakter einer City-Wohn- und Geschäftsstraße

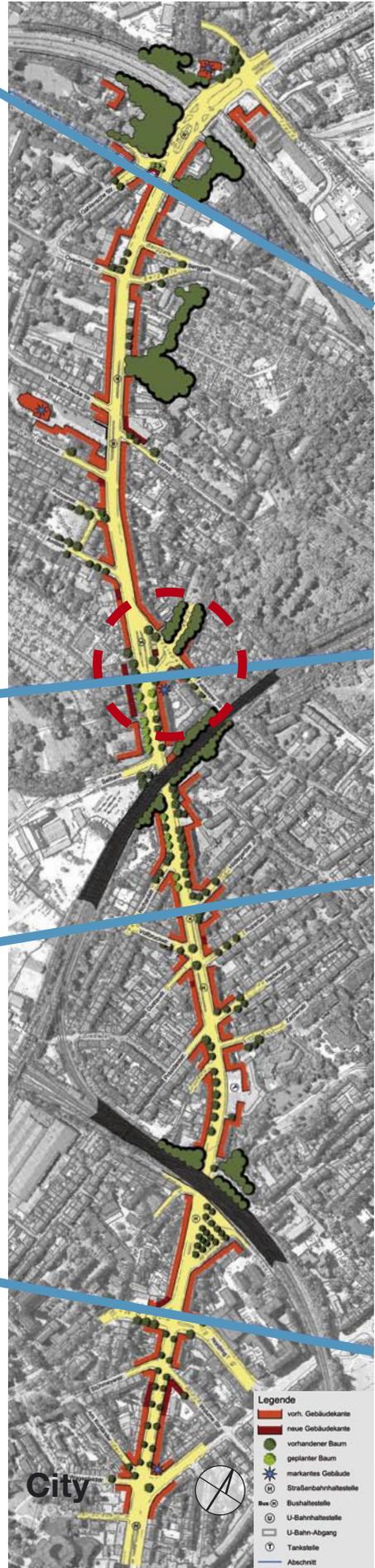
1

2

3

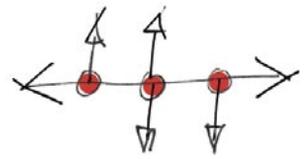
4

5



Legende	
	vorh. Gebäudekante
	neue Gebäudekante
	vorhandener Baum
	geplanter Baum
	markantes Gebäude
	Bushaltestelle
	U-Bahnhaltestelle
	U-Bahn-Abgang
	Tankstelle
	Abschnitt

Herner Straße



Die Herner Straße ist die direkte Anbindung von der A40 zur Bochumer Innenstadt. Ihr Erscheinungsbild ist das einer klar gegliederten und übersichtlichen City-Zufahrtsstraße mit einer Mischung von Wohngebäuden und Ladenlokalen. Mit dem Deutschen-Bergbau-Museum weist die Herner Straße einen überregional bekannten Anziehungspunkt auf.

1 Stadt - Auftakt

Dieser Bereich der Herner Straße ist sehr übersichtlich und funktional angelegt. Die A40 verläuft über der Herner Straße und bildet einen wichtigen Anknüpfungspunkt an die Region. Der Abschnittscharakter ist als freundlicher, übersichtlich und funktional gestalteter Eingangsbereich zu erhalten.

- Markierung des Städteingangs durch eine Skulptur
- Erarbeitung eines einheitlichen Gestaltungsprinzips für Werbeanlagen der ansässigen autobezogenen Einrichtungen

2 Empfangskorridor

Dieser Abschnitt hat den Charakter einer städtischen Wohn- und Geschäftsstraße. Aufgrund ihres geraden Verlaufs, ihrer geschlossenen straßenbegleitenden Bebauung und ihrer Übersichtlichkeit hat die Straße den Eindruck eines Empfangskorridors. Die Ladenlokale weisen eine Mischung aus Restaurants/Gaststätten, kleineren Fachgeschäften, verschiedenen Dienstleistern sowie Drogerien und kleineren Discountern auf. Diese Mischung ist zu erhalten und auszubauen.

- Ausbildung der Straßenkante unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen
- Klare Zonierungen der Vorflächen

3 Deutsches-Bergbau-Museum

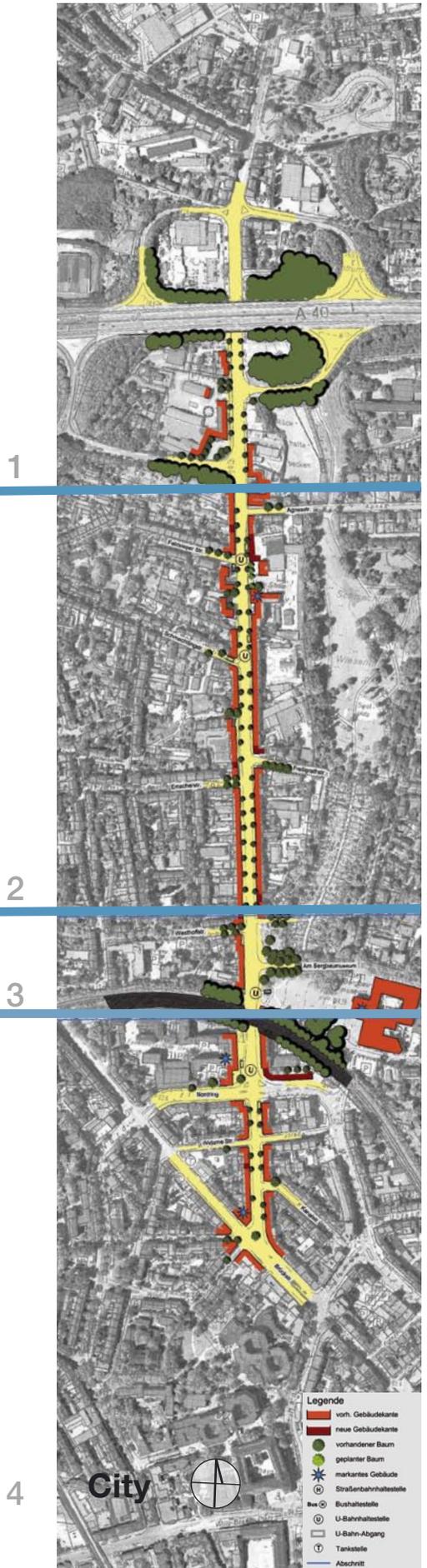
Das Deutsche-Bergbau-Museum mit seiner großzügigen Grünfläche und dem alten Baumbestand prägt diesen repräsentativen Abschnitt. Die Stahlbrücke der Eisenbahn bildet das Eingangstor zur City.

- Realisierung KunstLichtTor 8
- Überdachung der U-Bahnhaltestelle Deutsches-Bergbau-Museum
- Entfernung großformatiger Werbeanlagen

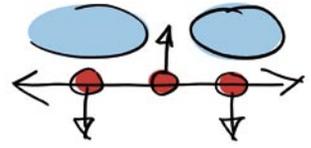
4 Innenstadt

Die Dorstener Straße ist in diesem Abschnitt eine City-Wohn- und Geschäftsstraße, mit einer Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen. Diese Mischung ist zu erhalten.

- Schließung der Baulücke am Kreuzungsbereich Nordring unter Einhaltung der vorhandenen Baufluchten



Castroper Straße



Die Straße gliedert sich in drei sehr unterschiedliche Teilbereiche: Quartiersstraße, Erschließungen der anliegenden Großstrukturen (Stadion, Stahlwerk) und City-Eingangsbereich mit Wohnbebauung, Kultureinrichtungen und Läden. Die Nutzungsmischung entlang dieser Straße ist sehr breit gefächert.

1 Stadtteilstraße

Die Castroper Straße ist im ersten Abschnitt eine belebte Wohn- und Geschäftsstraße. Zwei Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkte dienen der Versorgung des Stadtteils. Die Straße ist auf ihrer nördlichen Seite geprägt von einer überwiegend geschlossenen Straßenrandbebauung mit alten Baumbeständen. Die südliche Seite weist Lücken in der Straßenrandbebauung auf. Durch die künftig geänderte Erschließung des anliegenden Stahlwerks wird der Schwerlastverkehr nicht mehr über die Castroper Straße geführt. Dies führt zu einer Verbesserung der Alltagstauglichkeit und der Wohnqualität in diesem Abschnitt.

- Vereinheitlichung der Straßenmöblierung
- Erschließung von wohnverträglichen Gewerbeflächen in zweiter Reihe

2 Städtebauliche Großstrukturen

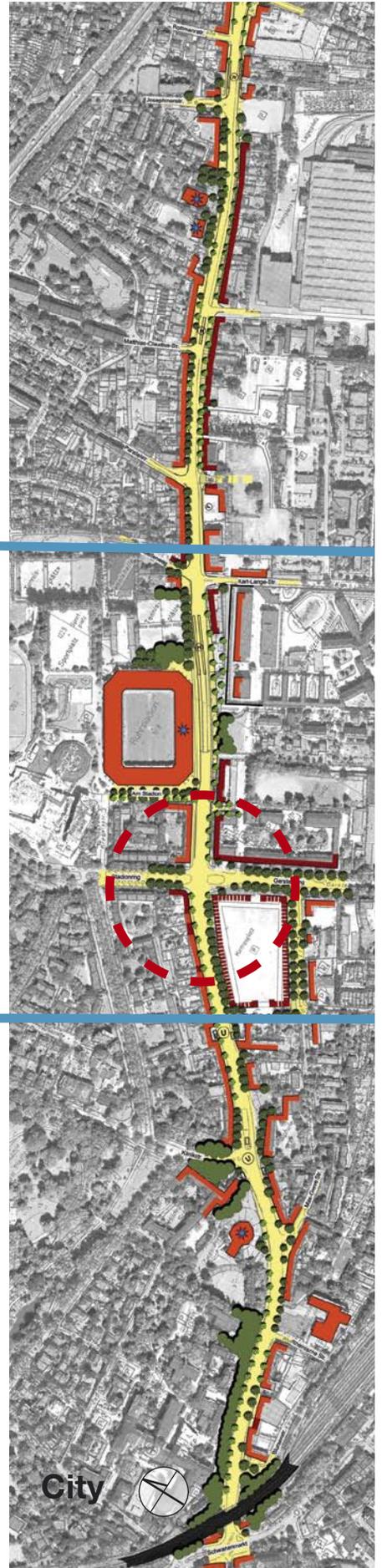
In diesem Straßenabschnitt sind städtebauliche Großstrukturen wie das Ruhrstadium, die Justizvollzugsanstalt, Tennisanlagen, ein Autohaus, die Bereitschaftspolizei und ein Kirmesplatz zu finden. Der öffentliche Raum ist den Nutzungen entsprechend funktional zu gestalten.

- Verschwenkung der Castroper Straße im Bereich des Stadions zur Verbesserung der Eingangssituation
- Planung einer straßenbegleitenden Bebauung, Schließung der Baulücken und Klärung der baulichen Entwicklung der vorhandenen Freiflächen

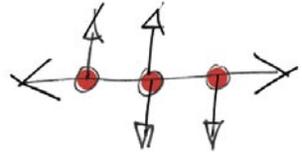
3 Planetarium / City-Einfahrt

In diesem innenstadtnahen Straßenabschnitt wird die Bebauung wieder kleinteiliger. Teilweise sind freistehende Gebäude vorzufinden, es überwiegt jedoch eine geschlossene Straßenrandbebauung. Der alte Baumbestand ist meist nur einseitig vorhanden. Der Straßenabschnitt hat City-Zufahrtscharakter, weil viele Auswärtige die A40-Ausfahrt „Ruhrstadium“ nutzen und über den Stadionring Richtung Innenstadt fahren.

- Vorhande Baumreihe zur Allee ergänzen, Ausbildung eines repräsentativen City-Zufahrtbereiches
- Entwicklung eines Informationssystems für kulturelle Veranstaltungen
- Realisierung KunstLichtTor 5



Wittener Straße



Die Wittener Straße ist eine vom historischen Stadtwachstum geprägte Cityradiale, welche Bochum mit Witten verbindet. Sie lässt sich in mehrere unterschiedliche städtebaulich, freiräumlich oder funktional definierte Abschnitte unterteilen.

1 Autostopp

Tankstellen, Autohändler, Reparaturwerkstätten, Waschanlagen, Parkplätze - der östliche Teil der Wittener Straße wird durch autobezogene Dienstleistungen geprägt.

- Standortprofil zum Thema ‚Autostopp‘ zur gemeinsamen Vermarktung ausbilden
- Gemeinsame Gestaltungslinien für die Präsentation autobezogener Produkte und Dienstleistungen am Straßenrand

2 Stadtteilstraße Altenbochum

Historisch gesehen am Rande von Altenbochum gelegen, erfüllt die Wittener Straße heute zentrale Aufgaben als Versorgungsstandort und als Treffpunkt für den Stadtteil.

- Alltagstauglichkeit und Nahversorgungsfunktion stärken
- Baulücken schließen, Nutzungsmischung erhalten
- Sichtbezüge in die baumgesäumten Seitenstraßen freistellen
- ‚Schaufenster des Quartiers‘ stärken

3 Innerstädtisches Wohnquartier

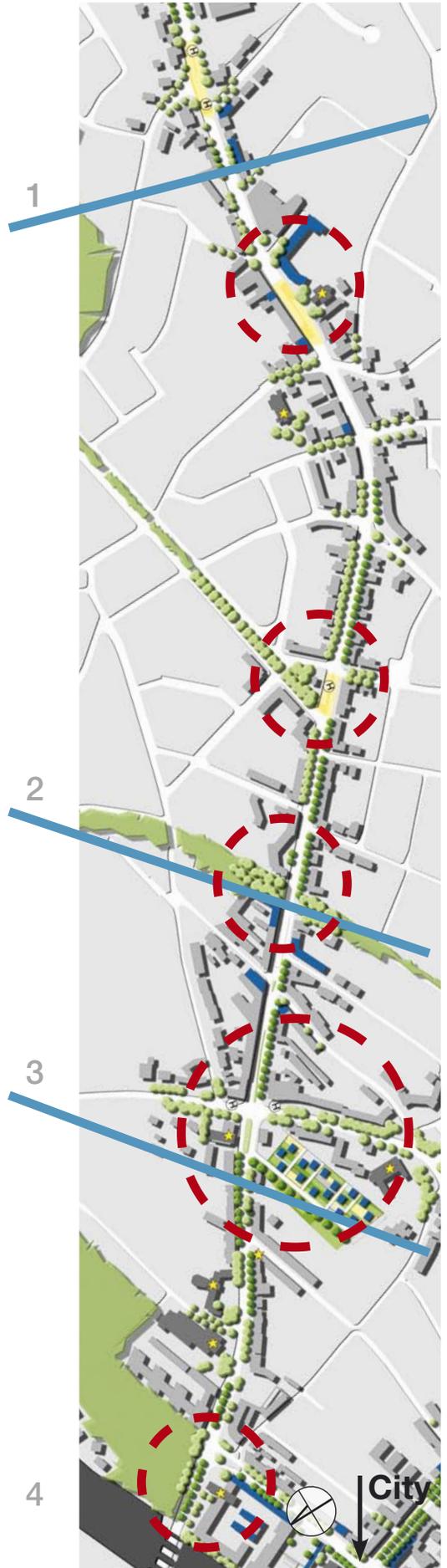
Im Gegensatz zu den gründerzeitlichen Quartiersstraßen präsentiert sich die Wittener Straße als breiter Verkehrsraum mit wenig Grün, heterogener Randbebauung und unattraktiven, teilweise sanierungsbedürftigen Fassaden. Die alte Bahntrasse ist eine stadträumliche Zäsur und bietet zugleich Potenzial zur Anbindung an das städtische Freiraumnetz.

- Entwicklung eines neuen innerstädtischen Wohnquartiers auf der Fläche des Busdepots
- Neues Quartier Depot: Kristallisationspunkte des Stadtlebens schaffen
- Grüne Querung: Fuß- und Radweg auf der Bahntrasse
- Programm zur Fassadengestaltung initiieren

4 Repräsentationsraum

Entlang des innerstädtischen Teils der Wittener Straße haben Hauptpost, die Verwaltung der Aral / Deutschen BP sowie die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie ihren Sitz. Damit kommt der Wittener Straße hier eine bedeutende Repräsentationsfunktion zu.

- Ausbau eines grünen Mittelstreifens
- Repräsentative Verwaltungen und ihre Vorplätze zur Geltung bringen
- Realisierung KunstLichtTor 14



Universitätsstraße



Die Universitätsstraße ist unter den Gesichtspunkten der Optimierung des Verkehrsflusses zur Erschließung des neuen Universitätscampus in den 70er Jahren gebaut worden. Als Pendant zur in die Landschaft eingebundenen Verkehrsstraße sind die Verwaltungsbauten entlang der Straße als Solitäre entwickelt worden. Dem gegenüber stehen die östlich angrenzenden Stadtquartiere der Vorkriegszeit, welche sich mit breiten Gehsteigen und parallel verlaufenden Erschließungswegen der Dynamik der Universitätsstraße entziehen.

1 Stadtlandschaft

Die dynamische, weitgehend kreuzungsfreie Trassenführung der Universitätsstraße zwischen Waldring und Ruhr-Universität wird von einem dichten grünen Saum begleitet. Vereinzelt erheben sich höhere Solitärbauten als weithin sichtbare Landmarken in der Stadtlandschaft über die Eingrünung.

- Neue Standorte entwickeln zum Thema Wissenschaft, Technik / Hochschule - vorhandenes Standortprofil nutzen
- Freistellung der vorhandenen begleitenden Baumallee

2 Repräsentationsraum

Der charakteristische Hochbunker markiert den Eingang zum inneren Stadtgebiet und bildet eine wichtige Orientierungsmarke. Zahlreiche Verwaltungen sind hier ansässig und nutzen diese repräsentative, innenstadtnahe Adresse.

- Entwicklung einer einheitlichen Gestaltung der Vorflächen und eines einheitlichen Firmenauftritts / Beschilderung
- Einbindung des Bunkers als Präsentations- und Ausstellungsfläche (z.B. der Universität)

3 Stadtzufahrt

Die Zufahrt zur Innenstadt ist durch groß dimensionierte Verkehrs- und Asphaltflächen, fehlende begleitende Begrünung und eine heterogene Randbebauung gekennzeichnet. Identitätsbildend für diesen Straßenabschnitt ist die eindrucksvolle Backsteinfassade des Straßenbahndepots.

- Aufbau einer straßenbegleitenden Baumallee zur Entwicklung eines repräsentativen Stadt- und Straßenraumes
- Realisierung KunstLichtTor 15

4 Ferdinandstraße

Die Ferdinandstraße begrenzt das Bahnhofskarree nach Süden. Hier stoßen die großmaßstäbigen Stadtbausteine des Bahnhofs, der Hauptpost und des Ibis Hotels auf das angrenzende, kleinteilig strukturierte Quartier.

- Ausbildung einer Straßenkante längsseitig der Post unter Einhaltung der Baufluchten und Traufhöhen zur Ausbildung eines citynahen repräsentativen Stadtraumes
- Umbau des Buddenberg-Platzes



Königsallee



Die Königsallee wurde Anfang des 20. Jahrhunderts nach der Eingemeindung von Wiemelhausen als Prachtstraße ausgebaut. Die orthogonale, hierarchische Ordnungsstruktur des Stadtteils Ehrenfeld spiegelt das typische Muster gründerzeitlicher Stadterweiterungen wider. Die Königsallee stellt im weiteren Verlauf die Anbindung an das Naherholungsgebiet Kemnader See her.

1 Vorstadt - Stadteinfahrt

Die Königsallee zeigt hier ihren vorstädtischen Charakter. Die anliegende Bebauung teilt sich zur einen Seite in eine gehobene Einzelhausstruktur, zur anderen Seite in eine repräsentative Verwaltungsbaustruktur. Der Stadtausgang wird von der Topografie geprägt. Böschungen und Stützmauern bilden die direkten Straßenkanten.

- Pflege des vorhandenen Freiraumes
- Thematisierung der Bruchsteinmauern bei Einfriedungen der Grundstücke zum Erhalt des vorhandenen Charakters

2 Rechener Park

Der Rechener Park bildet in diesem Abschnitt beidseitig die Raumkante der Königsallee. Der grüne Mittelstreifen verbreitert sich und eine zweireihige Baumallee mit wechselnden Baumarten kennzeichnet diesen Abschnitt.

- Planung von Querungshilfen am Rechener Park
- Umbau der Recycling-Sammelstellen

3 Stadtstraße

Das Schauspielhaus, einer der kulturellen Höhepunkte Bochums, prägt in diesem Abschnitt die Königsallee. Zusammen mit der langgestreckten Seitenfassade des Gebäudes und den Raumkanten des Hans-Schalla-Platzes und Westfalenplatzes wird hier ein erhaltenswertes 60er-Jahre Ensemble gebildet.

- Thematisierung und Erhalt des 60er-Jahre Ensembles am Schauspielhaus in der Freiraumgestaltung
- Verbindung der beiden Plätze Hans-Schalla-Platz und Westfalenplatz zu einem der anliegenden kulturellen Nutzung entsprechenden Gesamtbild
- Fortführung des grünen Mittelstreifens bis zur City

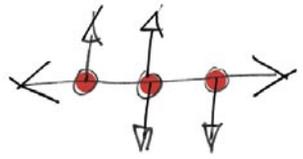
4 Stadtzufahrt / City

Der Eingang zur Innenstadt Bochum und das Ende der Königsallee wird durch die realisierte Installation ‚KunstLichtTor 1‘ von Peter Brdenk und Jürgen LIT Fischer markiert. Hier wechselt die Einfallstraße Königsallee zur innerstädtischen Viktoriastraße, einem Teil des Bochumer Bermuda 3 Ecks.

- Schließung der Baulücken an der Viktoriastraße
- Alltagstauglichkeit für Radfahrer und Fußgänger verbessern



Hattinger Straße



Die Hattinger Straße ist eine historisch gewachsene Straße, die Bochum mit Hattingen verbindet. Die Nahversorgungszentren der Stadtteile liegen direkt an dieser Cityradiale.

1 Weitmarer Chaussee

Die Hattinger Straße zwischen Friederikastraße und Weitmar Mitte erweckt einen großzügigen Eindruck. Der gerade Strassenverlauf wird von doppelten Baumreihen gesäumt und abschnittsweise von parallelen Erschließungswegen begleitet.

- Sichtbezüge ‚Schaufenster des Quartiers‘ stärken und dieses besser an die Straße binden
- Erhalt der charakteristischen Vorgärten, Grundstückseinfriedungen aus Bruchsteinmauern und Parallelerschließungen - Gestaltungsleitlinien formulieren

2 Grünwechsel

Am tiefsten Punkt der Hattinger Straße treffen die Grünbereiche der ehemaligen Radrennbahn und der Kleingartenanlage Bergmannsheil aufeinander.

- Grünbestände pflegen und als Straßenkante ausbauen
- Grüne Übergänge und Freiraumverbindungen sichtbar und nutzbar machen - Querungshilfen anlegen
- Umbau der Recycling-Sammelstellen

3 Bergmannsheil

Aufgrund der bewegten Topografie bilden Natursteinmauern ein charakterprägendes Gestaltungselement. Das Krankenhaus Bergmannsheil und die begleitende Wohnbebauung werden über ein höheres Niveau erschlossen.

- Erhalt der charakteristischen Vorgärten und Mauern - Gestaltungsleitlinien formulieren
- Umbau der Haltestelle Bergmannsheil

4 Ehrenfeld / Theaterviertel

Bei der Neuanbindung der Hattinger Straße an die Königsallee wurden alte Baublöcke geteilt. Im Anschlusspunkt Hattinger Straße wurden Gebäuderückseiten zu Schauseiten und es entstanden platzartige Aufweitungen an den Straßenrändern.

- Umsetzung der Neugestaltung U-Bahnaufgänge
- Anlage eines grünen Mittelstreifens
- Im Bereich Oskar-Hoffmann-Straße und Hans-Ehrenberg-Platz: Änderung der Verkehrsführung

5 Oskar-Hoffmann-Straße

Die Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Schauspielhaus und Straßenbahndepot erfüllt die Funktion einer südlichen Tangente, welche die Radialstraßen verbindet und die Innenstadt umläuft.

- Rückbau von Werbeflächen
- Querbezüge stärken und Freiräume zugänglich gestalten
- Ausbau und Anschluss an das vorhandene Radwegenetz





Wie geht es weiter?

Die Verbesserung der gestalterischen Qualität und der verkehrlichen Situation entlang der Cityradialen ist ein Vorhaben, das eine langfristige Perspektive und ein gemeinsames Vorgehen aller beteiligten Akteure erfordert. Allen voran steht die Stadt Bochum, die in den nächsten Jahren große Anstrengungen unternehmen wird, um den öffentlichen Raum neu zu gestalten. Dazu gehört aber auch die Vielzahl von privaten Grundstückseigentümern, von Ladenbesitzern, Pächtern, Anwohnern und Nutzern, die jeweils einen eigenen Beitrag zur gestalterischen Aufwertung und zur Ausbildung einer Empfangskultur in Bochum leisten können. Hierzu zählen die Aufnahme vorhandener Baufluchten und Traufhöhen bei der Bebauung von Lücken, die attraktive Gestaltung von Fassaden und vorgelagerten Frei- und Aus-

stellungsflächen, die Einfriedung von Grundstücken oder auch die Etablierung einheitlicher und anspruchsvoller Standards bei Werbeanlagen.

Nur wenn öffentliche Investitionen und private Maßnahmen ein gemeinsames Ziel verfolgen, kann ein langfristig angelegter, schrittweise umzusetzender Umbau gelingen, von dem letztendlich alle profitieren.

Wenn Sie selbst in der Situation sind, einen Beitrag zur Verbesserung des Erscheinungsbildes in den Einfallstraßen leisten zu können, möchten wir Sie bitten, sich mit Ihren Ideen, Konzepten und Fragen an das Planungsamt der Stadt Bochum zu wenden. Ihr Ansprechpartner ist Jens Hendrix (Telefon 0234 - 910 - 37 88).

Herausgeber

Stadt Bochum,
der Oberbürgermeister
Willy-Brand-Platz 2-6
D-44777 Bochum

Redaktion

Planungsamt der Stadt Bochum
Jens Hendrix | Dieter Töpfer | Diana Vähning
Fon: +49 (0)234 - 910 - 37 88
Fax: +49 (0)234 - 910 - 23 42
Email: JHendrix@bochum.de

Layout + Bilder

scheuevens + wachten
Planquadrat Dortmund

Bearbeitung

scheuevens + wachten
Fon: +49 (0)231 - 55 40 82
Fax: +49 (0)231 - 55 40 83
Email: info@scheuevens-wachten.de
www.scheuevens-wachten.de
Catrin Kirchner | Christian Marx |
Prof. Rudolf Scheuevens

Planquadrat Dortmund
Büro für Raumplanung,
Städtebau und Architektur
Fon: +49 (0)231 - 55 71 14 - 0
Fax: +49 (0)231 - 55 71 14 - 99
Email: planquadrat.dortmund@t-online.de
Dr. Hanns Werner Bonny | Mehri Hekmat