



Zur Diskussion › **Perspektive Bochum 2015**‹
Räumliches Entwicklungskonzept

Inhalt

Vorwort	1
Städtebau, Stadtplanung und Baukultur	2
Historische Entwicklung der Bochumer Stadtstruktur	4
Bochum im Zentrum der Städteregion Ruhr	6
Wohnen	8
Arbeit und Wirtschaft	10
Verkehr	12
Öffentlicher Raum	16
Freiraum	18
Freizeit und Kultur	20
Einzelhandel und Zentrenkonzept	22
Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen	24
Innenstadt Bochum	26
Stadtbezirk I Mitte	30
Stadtbezirk II Wattenscheid	32
Stadtbezirk III Nord	36
Stadtbezirk IV Ost	38
Stadtbezirk V Süd	40
Stadtbezirk VI Südwest	42
Städtebauliche Grundsätze und Leitlinien	44
Leitvorstellungen	49
Instrumente und Verfahren	51

Impressum



»Zur Diskussion« ist bewusst dem Titel »Perspektive Bochum« des vorliegenden Entwurfs eines Räumlichen Entwicklungskonzeptes für unsere Stadt vorangestellt. Dies bringt zum Ausdruck, dass das auf den nachfolgenden Seiten dargestellte Konzept gleichzeitig Beginn und Grundlage eines Diskurses mit Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden, Institutionen und weiteren Interessierten sowie den politischen Gremien der Stadt über die Ziele und Handlungsfelder der räumlichen Entwicklung Bochums sein soll. Seine Inhalte können darüber hinaus eingehen in den Erarbeitungsprozess eines alle übrigen Aspekte der Stadtentwicklung umfassenden Konzeptes für die Stadt.

Bochum stellt sich seit langem den Herausforderungen des Strukturwandels in einer ehemals monofunktional geprägten Region. Diese Aufgabe ist nach wie vor nicht abgeschlossen - im Gegenteil: In allen Bereichen kommunalen Handelns, in der wirtschaftlichen Entwicklung, in der Kultur, dem Sozialwesen, der Bildung und nicht zuletzt dem Städtebau stellen sich angesichts sich verändernder Rahmenbedingungen immer wieder neue Aufgaben, müssen Antworten und Lösungen in neuen Situationen gefunden und umgesetzt werden. Der Schwerpunkt des hier vorliegenden Entwicklungskonzeptes liegt dabei auf den räumlichen Aspekten der Stadtentwicklung. Mit der Festlegung des Betrachtungszeitraumes bis zum Jahr 2015 ist eine Zeitspanne gewählt worden, die erwarten lässt, dass die Prognosen der zu erwartenden Entwicklungstendenzen das notwendige Maß an Verlässlichkeit aufweisen.

Die Auswirkungen der Globalisierung, der Bevölkerungsentwicklung und der beschränkten finanziellen Ressourcen sind nur einige Punkte des immer komplexer werdenden Wirkungsgefüges, dem die Städte, und damit auch Bochum, Rechnung tragen müssen. Die notwendigen Anpassungsprozesse sind schwierig. Sie bieten aber bei rechtzeitiger und zielgerichteter Reaktion auch Chancen für eine Weiterentwicklung der Europäischen Stadt mit ihren über einen langen Zeitraum gewachsenen Qualitäten. Voraussetzung für den Erfolg sind einerseits

Erhalt der Entwicklungskontinuität und andererseits Offenheit für neue Ideen. Diesem Leitgedanken folgt der Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzeptes.

Bochum ist Teil der Städteregion Ruhr und die gemeinsame Arbeit mit den anderen Städten an regionalen Zielen und Themen stellt eine wesentliche Aufgabe für die Zukunft dar. Regionale Kooperation ist eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung. Um die hiermit verbundenen Chancen nutzen zu können, muss die Stadt Bochum ihre eigenen, lokalen Stärken und Potenziale weiterentwickeln sowohl im eigenen Interesse als auch als Beitrag zur Entwicklung der gesamten Region.

In diesem Sinne ist der Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzeptes »Perspektive Bochum« als eine Grundlage für eine konstruktive Auseinandersetzung um und für die Zukunft dieser Stadt gedacht.

Zu danken ist bereits jetzt allen, die am vorliegenden Entwurf mitgewirkt haben, und denen, die sich in den weiteren Diskussionsprozess einbringen.

Martin zur Nedden / Stadtbaurat

Räumliches Entwicklungskonzept Bochum

Das Räumliche Entwicklungskonzept Bochum (REK) befasst sich mit räumlichen und städtebaulichen Aspekten der Stadtentwicklung. Ausgehend von der historischen Entwicklung wichtiger stadtstruktureller Elemente und von heute erkennbaren zukünftigen Rahmenbedingungen werden Chancen für Bochum herausgearbeitet, die in einer systematischen Förderung städtebaulicher Qualitäten liegen.

Besondere Schwerpunkte sind deshalb Konzepte und Qualitätsstrategien für

- > Einzelfunktionen wie Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Freiflächen oder öffentliche Einrichtungen,



Innenstadt Bochum

- > deren Verknüpfung und
 - > die städtebauliche Entwicklung des Stadtzentrums, der Bezirke und der Gesamtstadt.
- Darüber hinaus werden allgemeine und besondere Ziele, Prinzipien, Methoden und Verfahren zur Erhaltung und Förderung städtebaulicher Qualitäten zur Diskussion gestellt.
- In einer Zeit, in der schnelle Veränderungen und Wertewandel charakteristisch sind, wird der Versuch gemacht, die langfristig gültigen Leitlinien zu definieren, mit denen die Position Bochums im Wettbewerb der Städte erhalten und verbessert werden kann.

Städtebau, Stadtplanung und Baukultur

Aktuelle Trends

Im Jahre 2003 hatte Bochum 394.600 Einwohner. Die Bevölkerung wird bis zum Jahre 2015 um ca. 20.000 Einwohner abnehmen. Ursachen sind das Geburtendefizit und, von geringerer Bedeutung, das Wanderungsdefizit. Angesichts der Dominanz des Faktors ›Geburtendefizit‹ wird auch eine Reduzierung des Wanderungsdefizits oder gar seine Verkehrung in einen positiven Wanderungssaldo an der generellen Tendenz nichts Grundlegendes ändern. Trotzdem ist es erforderlich, Strategien zur Veränderung der Wanderungsbilanz zu stärken und weiterzuentwickeln, um insbesondere die vorrangig zur Abwanderung tendierende jüngere, ökonomisch lei-



Ruhrtal - Kernader See

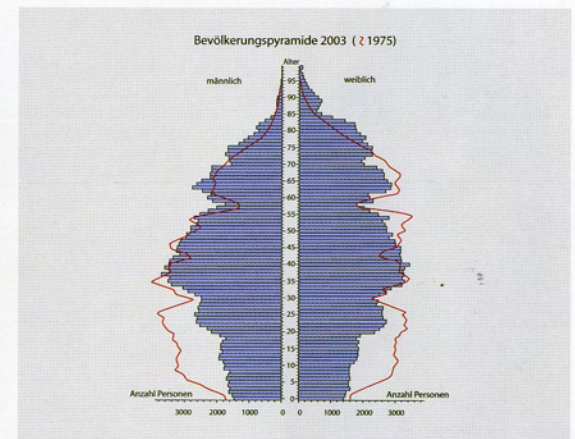
stungsfähige Bevölkerung zum Bleiben bzw. Zuwandern zu bewegen und so die Alters- und Sozialstruktur positiv zu beeinflussen.

Die Einigung Europas und eine weltweit ausgerichtete Wirtschaft verändern die Bedürfnisse und Anforderungen der Menschen an ihre Stadt. Sie muss Heimat und Ausgangspunkt für die große Welt sein. Zugleich findet in der Stadt der weltweite Strukturwandel statt. Neue Nationalitäten, Religionen, Mentalitäten sind mit den örtlichen Gegebenheiten konfrontiert. Und für die Bochumer liegt das Ausland nunmehr in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft. Bochum steht wie viele andere Kommunen, insbesondere in der Städteregion Ruhr, vor der Herausforderung sich auf diese Lage einzustellen. Die erkennbare Entwicklung der Bevölkerungszahl, die Veränderung der Bevölkerungsstruktur, u. a. mit

einer Zunahme des Anteils älterer Bürgerinnen und Bürger und der Einwohner mit Migrationshintergrund, sowie der weiter fortschreitende wirtschaftliche Strukturwandel haben auch Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung der Stadt.

Weiteres Merkmal der erkennbaren Tendenzen ist die nur sehr eingeschränkt gegebene kommunale Beeinflussbarkeit wichtiger Faktoren, z. B. des generativen Verhaltens oder der Setzung von Rahmenbedingungen für die Wirtschaft und deren Standortentscheidungen.

Die knappen finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand führen dazu, dass zum einen weniger



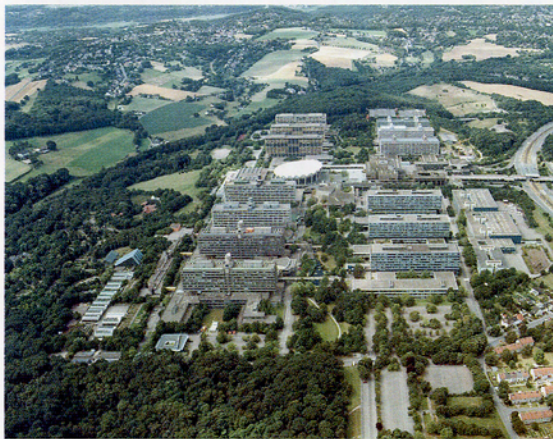
Bevölkerungspyramide 2003 / 1975

Mittel zur Förderung von Maßnahmen im Rahmen der notwendigen Anpassungsprozesse zur Verfügung stehen und zum anderen die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Vergleich zur Schaffung neuer Einrichtungen Vorrang genießen muss.

Bochum hat gute Chancen

Die Ausgangsbedingungen für eine erfolgreiche Stadtentwicklung unter neuen Vorzeichen sind gut. Voraussetzung ist die Nutzung der vorhandenen Potenziale. Hierzu zählen u. a.

- > nach wie vor relativ stabile soziale Verhältnisse in den Siedlungsbereichen,
- > eine niedrige Leerstandsquote am Wohnungsmarkt,
- > eine attraktive historische Substanz,
- > mit Universität und Fachhochschulen zum einen Attraktoren für jüngere Bevölkerungsgruppen und zum anderen eine Basis für die Schaffung neuer, zukunftsorientierter Arbeitsplätze sowie



Ruhr-Universität Bochum

- > attraktive Kultur- und Freizeiteinrichtungen und ausgebaute Freiraumangebote.

In vielen Bereichen besteht daher die Chance, durch Prävention problematische Entwicklungen zu verhindern und zugleich neue, positive Impulse zu setzen. Als kleinstes der vier Oberzentren in der Städteregion Ruhr ist es für Bochum dabei vordringlich, dem Faktor ›Qualität‹ gerade auch bei der Weiterentwicklung der räumlichen Strukturen besondere Bedeutung einzuräumen.

Städtebau, Stadtplanung und Baukultur

Städtebauliche Qualität

Städte stehen in einem sich verschärfenden Wettbewerb um Betriebe, Investoren, Bewohner und Ansehen. Städtebauliche Qualitäten sind bei diesem Wettbewerb ein immer wichtiger werdender Zukunftsfaktor. Bei zurückgehendem quantitativem Wachstum kommt der Qualität von je her eine besondere Aufmerksamkeit zu.

Städtebauliche Qualitäten sind immer Ergebnis vieler einzelner Handlungen und in der Regel von über lange Zeiträume verfolgte Strategien. Wichtig ist dafür das zielgerichtete und konstruktive Zusammenwirken der öffentlichen und privaten Akteure. Städtebauliche Leitvorstellungen dienen dabei als



Huestraße

Qualitätsmaßstab. Sie haben zwei Betrachtungsebenen:

- > Elemente der großräumigen Stadtstruktur und
- > Elemente der örtlichen Stadtstruktur.

Qualität und Kontinuität des ›öffentlichen Raumes‹ sind dabei von entscheidender Bedeutung. Deshalb müssen alle Elemente, die in den öffentlichen Räumen der Stadt wirksam werden, auf ihre strategischen Möglichkeiten zur Förderung der städtebaulichen Qualitäten untersucht werden.

Die Baukultur der Stadt

Die Gesamtheit der städtebaulichen Ziele, Leitvorstellungen und Verfahren stellt die praktizierte Baukultur einer Stadt dar. Die Erarbeitung, Diskussion und Verständigung auf die städtebaulichen Ziele und Leitlinien des Räumlichen Entwicklungskonzepts Bochum sind als qualitätsfördernde Verfahren eine baukulturelle Aufgabe.

Beim Planen und Bauen entsteht besondere Architektur durch sorgfältiges Eingehen auf die jeweilige städtebauliche Situation. Dadurch gewinnen Einzelbauten über ihre Funktion hinaus an Bedeutung und leisten einen besonderen Beitrag zur Stadtqualität. Städtebauliche und architektonische Leitlinien

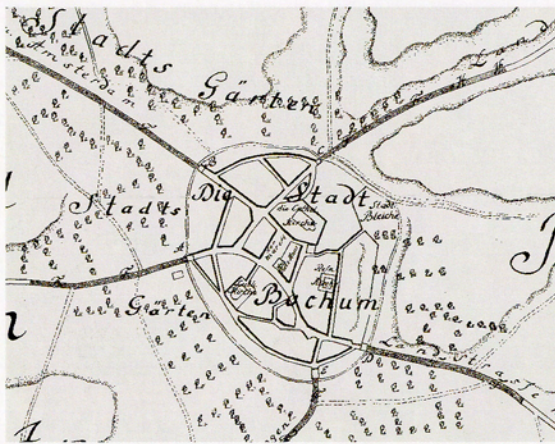


Grumme

können helfen, die Ausgangsbasis für die privaten und öffentlichen ›Städtebauer‹ zu definieren. Die gegenseitige und gemeinsame Orientierung steigert die Chancen zu qualitativen Verbesserungen des öffentlichen Raumes und des Bauens. An der Schnittstelle zwischen öffentlichem Raum und den Bauten gibt besonders die Fassade der Gebäude der Stadt ein Gesicht.

Vom Reichshof zur Großstadt

Ihren Ursprung fand die Stadt Bochum in einem Reichshof, den Karl der Große um das Jahr 800 an der Kreuzung zweier bedeutender Heer- und Handelswege, auf dem Gebiet der heutigen Bochumer Innenstadt, gründete. Die Siedlung am Hellweg, die urkundlich erstmalig um 900 als ›Aldanbochum‹ vermerkt wurde, wuchs stetig zu einer Marktsiedlung an und erhielt im Jahr 1321 von Graf Engelbert II. die Stadtrechte. Dennoch prägte vornehmlich der Ackerbau das Leben der Stadt. Sie blieb bis in das 19. Jahrhundert ein Handwerker- und Bauernstädtchen, wenn sie auch der Verwaltungssitz des Amtes bzw. Landkreises Bochum war, der in etwa



Bochum um 1755

die Region umfasste, die wir heute das mittlere Ruhrgebiet nennen.

Nach der napoleonischen Besetzung wurde Bochum im Jahr 1816 Kreisstadt des neu gegründeten Landkreises Bochum. Trotz dieses neuen Status hatte die Stadt aber wenig Anziehungspunkte für den größeren Umkreis vorzuweisen, ganz im Gegensatz zu der benachbarten Reichsstadt Dortmund und der Stiftsstadt Essen.

Im Jahr 1821 lebten erst 2.329 Einwohner in Bochum. Dies änderte sich sprunghaft mit dem durch Kohlenbergbau und Stahlindustrie ausgelöstem Wachstum ab 1840. Die Entwicklung Bochums erfolgte in heftigen Schüben. Zugleich gehören die eher ruhigen Phasen der Stadtwerdung erkennbar und auch heute noch weit zurück verfolgt zur Bochumer Stadtentwicklung.

Historische Entwicklung der Bochumer Stadtstruktur

Bochum und das ›schwarze Gold‹

Mit der Industrie entwickelte sich Bochum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer aufstrebenden Industriestadt. Der Bedarf an Kohle nahm im Zuge der Industrialisierung zu, so dass auf Bochumer Stadtgebiet die Förderung in einer steigenden Zahl von Bergwerken aufgenommen wurde. Das Zechenwachstum wurde von der Ansiedlung von Unternehmen der Schwerindustrie begleitet. Wie das gesamte Ruhrgebiet wurde auch das Bochumer Stadtgebiet durch diesen Prozess überformt. Durch die Verlagerung von Stollenzechen im Süden auf Tiefbauschächte und der sich anlagernden Industrie in den Norden bekam Bochum seine Struktur.



Industrialisierung

Vom Ruhrtal ausgehend Richtung Norden hinterließ der Bergbau, den Kohlevorkommen und der Eisenbahn folgend, alle Formen industrieller Werks- und Wohnbebauung.

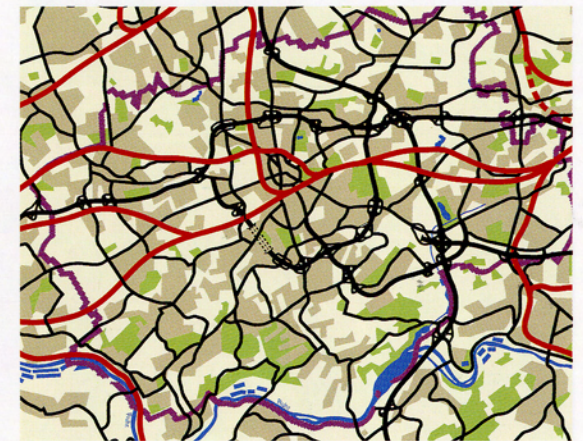
Aufgrund der erforderlichen Abstände zwischen den einzelnen Schachtanlagen entwickelte sich eine stark aufgelockerte Siedlungsstruktur. Großflächige Betriebsgelände, wie das des Bochumer Vereins oder der Zeche Lothringen, sind bis heute sichtbare Elemente dieser Struktur.

Im Kontrast zu dieser Arbeitskulisse standen städtebauliche Elemente wie die dicht bebaute Innenstadt oder auch der Stadtpark, der auf Initiative des aufkommenden Bürgertums zur Verschönerung der Stadt angelegt wurde.

Strukturelle Elemente

Bis heute sind die durch die Gleiskörper der Eisenbahn begrenzte Innenstadt und die historisch gewachsene, strahlenförmige Ausrichtung der Hauptstraßen charakteristische Elemente der Bochumer Stadtstruktur. Die Anbindung an ein gut ausgebautes Straßen- und Eisenbahnnetz war im Zuge der Industrialisierung für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von entscheidender Bedeutung.

Im Jahr 1860 bekam Bochum nach langen Bemühungen einen eigenen Bahnanschluss und wurde durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit den Städten Dortmund, Essen und Duisburg verbunden. Die Eisenbahngesellschaft Rheinische Bahn schloss



Verkehrsnetze

Bochum weiter an das damals dichteste Eisenbahnnetz der Welt an.

Der Ausbau der Bahnlinien führte dazu, dass ab 1874 der innere Stadtkern Bochums von drei Bahnlinien völlig umschlossen war, was sich für die spätere Innenstadtentwicklung als Hemmnis herausstellen sollte.

Das mit der Industrialisierung steigende Verkehrsaufkommen stellte sich vor allem in den engen Straßen der Innenstadt als unlösbares Problem heraus. Auf den Stadtkern zielten damals zehn Verkehrsstraßen, die zwischen 1800 und 1850 zu Chausseen ausgebaut wurden und günstige Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarstädten darstellten.

Entwicklung des Bochumer Stadtgebietes

Die weitere Entwicklung Bochums wurde wesentlich von Eingemeindungen bestimmt. Im Jahr 1904 wurden mit Hamme, Grumme, Hofstede und Wiemelhausen die ersten Gemeinden dem Bochumer Stadtgebiet zugeschlagen; Bochum war damit Großstadt geworden.

1926 und 1929 folgten weitere Eingemeindungen. Dies waren vorrangig Gemeinden, die an den radialen Ausfallstraßen lagen, und Teile der im Jahr 1929 aufgelösten Landkreise. Durch diese Entwicklung wuchs die Fläche des Stadtgebietes von 6 qkm auf 121 qkm und die Bevölkerung auf über 321.000 Einwohner an.



Entwicklungsphasen des Bochumer Stadtgebietes

Durch die Eingemeindungen wurde das Mosaik der Kleinstädte, Gemeinden und Streusiedlungen im Ruhrgebiet zusammengefasst, so dass nun Stadt an Stadt grenzte. Auch in Bochum wuchsen die ehemals selbständigen Gemeinden zu einem eng verbundenen Siedlungsgeflecht zusammen. Im Mittelpunkt lag der in seiner Grundrissstruktur erhaltene Altstadt kern, der zunehmend mit den unmittelbar angrenzenden Vororten zu einer Einheit zusammenwuchs.

Im Zuge der kommunalen Neugliederung in Nordrhein-Westfalen wurde 1975 in einem weiteren Schritt Bochum mit Wattenscheid zur neuen Stadt Bochum vereint. Bochum erhielt sein heutiges Stadtgebiet von 145 qkm.

Historische Entwicklung der Bochumer Stadtstruktur

Wiederaufbau und Neuordnung nach 1945

Die Bochumer Innenstadt und die umliegenden Wohnviertel wurden im Zweiten Weltkrieg nahezu völlig zerstört.

Die bereits während des Krieges von der Bochumer Bauverwaltung eingeleiteten Planungen mündeten 1948 in einem »Neuordnungsplan«. Er sah eine Stadtgestaltung nach neuzeitlichen Gesichtspunkten vor, die Innenstadt sollte eine funktionale Neuordnung erfahren. Eine Modernisierung des Verkehrsnetzes sollte erfolgen, um das neue Zentrum effizient erreichbar zu machen.

Zentrale Elemente dieser Planungen waren:

- > der Umbau der Innenstadt zu einem klar zonier-



Harmoniestraße 1945

- ten und spezialisierten Stadtzentrum,
- > die Verlagerung und Zusammenfassung der peripher gelegenen Personenbahnhöfe am Innenstadtring und
- > die Entlastung des Straßenkreuzes Bongardstraße/Kortumstraße durch eine den Stadtkern umgebende Ringerschließung.

Die auf den Stadtkern zielenden Radialstraßen wurden bei der Neuordnung übernommen.

Für Bochum wurde das Leitbild einer »Sternstadt mit Trabanten« entwickelt, einer funktionsräumlich differenzierten Stadt mit verdichteter City und locker bebauten Außenbereichen. Als Verbindung dieser Elemente dienten die radialen Hauptverkehrsstraßen; zudem wurde der Innenstadtring um einen äußeren Ring ergänzt.

Fortwährender Strukturwandel

Etwa 1960 setzte in Bochum ein industrieller Strukturwandel ein, der bis 1973 zur Stilllegung aller Zechen im Stadtgebiet führte. Diese Entwicklung, die früher eintrat als in den Nachbarstädten, traf die Stadt in wirtschaftlicher und städtebaulicher Hinsicht. Neben den Betriebsflächen wurden ein ausgedehntes Netz von Verkehrsinfrastruktur und ein großer Teil des Gebäudebestandes freigesetzt. Im Jahr 1961 wurden mit der Ansiedlung der Adam-Opel AG auf ehemaligen Zechengeländen und 1965 mit der Eröffnung der Ruhr-Universität Bochum am Rande der Stadt markante Zeichen für die Neuorientierung gesetzt.



Ruhr-Universität Bochum im Bau 1966

Die heutige Stadtstruktur von Bochum entstand in einem für die Stadtentwicklung kurzen Zeitraum von etwa 150 Jahren. Der enge Zusammenhang zur Industrialisierung hatte eine Siedlungsstruktur zur Folge, aus der die Logik montanindustriellen Wachstums mit ihren Industrieclustern und bandartigen Infrastrukturelementen noch heute deutlich ablesbar ist.

Die altindustriellen Flächen, aber auch neue Branchen wie z.B. aus der Verlagerung der BOGESTRA, der Bahn oder von anderen gewerblichen Nutzungen sind Ausgangspunkte für die weitere Stadtentwicklung.



Leitprojekt Ruhrtal

Die Städteregion Ruhr

Mit über 5,3 Millionen Einwohnern in den Grenzen des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR) ist das Ruhrgebiet eine der größten Metropolregionen in Europa. Fast jeder dritte Bürger des Landes Nordrhein-Westfalen lebt in dieser Region. Das Ruhrgebiet ist vor allem durch die Entwicklungen zur Zeit der Industrialisierung zu einem polyzentrischen Wirtschaftsraum zusammen gewachsen. Lange bestimmten Kohle und Eisen das Tagesgeschehen, doch innerhalb weniger Jahrzehnte hat sich die Region zwischen Hamm und Duisburg durch industrielle Diversifikation, den Ausbau des tertiären Sektors und den Aufbau einer beispiellosen Hochschullandschaft aus der Montanabhängigkeit gelöst. Als Oberzentrum ist Bochum zugleich wirtschaftlicher, administrativer, kultureller und verkehrlicher Mittelpunkt seines großstädtischen Verflechtungsgebietes im mittleren Ruhrgebiet. Aufgrund der Lage zwischen den Oberzentren Dortmund im Osten und Essen im Westen erstreckt sich der sozioökonomische Einzugsbereich Bochums vornehmlich in Nord-Süd-Richtung in die Kreise Recklinghausen und Ennepe-Ruhr.

Region: Kooperation aus Eigensinn

Der fortwährende Strukturwandel der Städteregion kann sich auf viele Erfolge stützen: Vorhandene Potenziale werden konsequent genutzt, Chancen mit

Bochum im Zentrum der Städteregion Ruhr

großen Anstrengungen realisiert, aber trotzdem gibt es nach wie vor Indikatoren, die deutlich machen, dass die Region im Vergleich zu Land und Bund Defizite und Handlungsbedarfe aufweist. Diese Entwicklungen finden vor dem Hintergrund einer zunehmenden Globalisierung und eines sich verschärfenden internationalen Wettbewerbes statt, in dem die Bezugsgröße der Region stetig an Bedeutung gewinnt.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen wächst die Überzeugung, dass die Region ihre Position im Wettbewerb nur durch zielgerichtete Zusammenarbeit behaupten und ausbauen kann, nicht durch lokal isoliertes Vorgehen. Der Anreiz zur Zusammenarbeit liegt darin, dass die Stärken der einen Stadt Schwächen der Nachbarn ausgleichen kann. Die Stadt Bochum bringt sich bei verschiedenen Projekten, beispielsweise im Bereich Freiraum oder beim Regionalen Einzelhandelskonzept, zum Wohl der Region und der Stadt ein. Weitere Kooperationsprojekte mit Bochumer Beteiligung sind z. Zt. die ›Städteregion Ruhr 2030‹, die Initiative ›Das Ruhrtal‹ und der ›Emscher Landschaftspark‹. Die ›Städteregion Ruhr 2030‹ ist ein Verbund der Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund. Das Motto für die Zusammenarbeit lautet ›Kooperation und Eigensinn‹. Es steht für Projekte, bei denen sich Kooperation über die eigenen

Stadtgrenzen hinaus lohnt. Die Leitprojekte reichen von der Aufstellung eines gemeinsamen Flächennutzungsplans über die Erarbeitung eines stadtregionalen Masterplans bis hin zur kooperativen Gewerbeflächenentwicklung.

›Das Ruhrtal‹ ist ein gemeinsames Entwicklungsprojekt der Städte Bochum, Hagen, Hattingen, Herdecke, Wetter, Witten und des Ennepe-Ruhr-Kreises zusammen mit dem KVR. Ziel der Initiative ist es, über den Ausbau der Landschaft und die Qualifizierung der Kultur- und Freizeitangebote im mittleren Ruhrtal regionale Identitäten zu schärfen sowie sanften Tourismus zu fördern und damit das Ruhrgebiet für den nationalen und internationalen Wettbewerb zu stärken. Das Projekt soll in Zukunft bis zum Rhein weiterbetrieben werden.

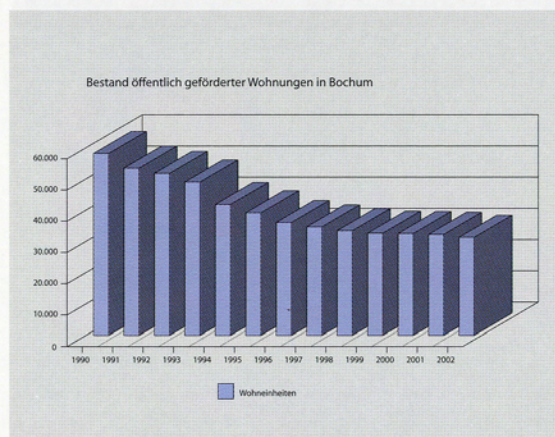
Der ›Emscher Landschaftspark‹ ist ein regionales Kooperationsprojekt, das im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscherpark begonnen wurde. Ziel des Vorhabens ist die Umwandlung der Ruhrgebietslandschaft, die stark durch die industrielle Vergangenheit geprägt wurde, zu einer attraktiven und urbanen Kulturlandschaft. Industrienatur und Industriekultur bilden den Ausgangspunkt des Regionalparks mit den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden sieben Regionalen Grünzügen. Sie sollen durch einen neu entstehenden Ost-West-Grünzug, dem Emschertal, miteinander verbunden werden.



Städteregion Ruhr

Der Bochumer Wohnungsmarkt

Die Siedlungsstruktur der Stadt Bochum ist bei einem hohen Besiedelungsgrad durch eine eher lockere Bebauung geprägt, die vornehmlich aus der Nachkriegszeit stammt. Sowohl Mehr- als auch Einfamilienhäuser sind relativ gleichmäßig mit punktuellen Verdichtungen über das Stadtgebiet verteilt. Ausschlaggebend für die Situation am Wohnungsmarkt sind neben dem Wohnungsbestand die Bevölkerung und ihre Zusammensetzung. Die langsam abnehmende Einwohnerzahl ist vor allem auf die Altersstruktur der Bochumer Bevölkerung zurückzuführen - die Sterbefälle überwiegen gegenüber den Geburten.



Entwicklung des Sozialwohnungsbestandes

Es ist davon auszugehen, dass sich der Wettbewerb der Städte und Regionen um neue Einwohner fortsetzen wird. Deshalb ist die Entwicklung anpassungsfähiger Konzepte für eine bedarfs- und nachfragegerechte Wohnraumversorgung zur Stabilisierung der Bevölkerungsstruktur von großer Bedeutung.

Die Situation am Bochumer Wohnungsmarkt ist zur Zeit in weiten Teilen entspannt. Bei einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung wird infolge einer noch steigenden Zahl kleinerer wohnungssuchender Haushalte, unter anderem wegen des Trends zur Singularisierung sowie der Veränderung der Lebens-

stile und Familienformen, der Wohnflächenverbrauch pro Kopf steigen, der im Jahr 2003 bei 36,6 qm lag. Dies führt zu einem zusätzlichen Wohnflächenbedarf bis ca. zum Jahr 2010.

Engpässe auf dem Wohnungsmarkt sind bei unveränderter Entwicklung im Bereich des sozialen Wohnungsbaus zu erwarten. Die Anzahl der Sozialwohnungen wird in den nächsten zehn Jahren so stark absinken, dass nur noch die Hälfte des heutigen Bestandes von rd. 30.000 Wohnungen oder weniger als 8 % des Gesamtwohnungsbestandes für den gesetzlichen Versorgungsauftrag der Stadt zur Verfügung stehen.



Bernsteinweg

Bei Betrachtung der Gegenwart und der Zukunft des Wohnungsmarktes wird deutlich, dass die »Wohnungen von morgen« zwar rein rechnerisch bereits zu 95 % gebaut sind, trotzdem besteht ein erheblicher Umstrukturierungsbedarf im Bestand, um den unterschiedlichen Zielgruppen letztendlich differenzierte, standort-adäquate Wohnungen anbieten zu können.

Neue Aufgaben

Diese Veränderungen erfordern neue Instrumente und Handlungsweisen. Zugleich sind aber die bewährten und weiterlaufenden Verfahren in den erforderlichen Fällen einzusetzen.

Nachverdichtung Heute sind ca. zwei Drittel des Stadtgebietes Siedlungs- und Verkehrsflächen. Daher soll ein besonderes Augenmerk auf die überall im Stadtgebiet vorhandenen Baulücken gelegt werden, die zusammen eine Flächenkapazität von ca. 80 ha darstellen. Ziel für die weitere Entwicklung ist daher neben dem Recycling von Brachflächen eine angemessene Verdichtung. Dies kann über Ver-



Dahlhauser Heide

änderungen in den Grundstücks- und Eigentumsstrukturen mittels bodenordnerischer Maßnahmen innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges unterstützt werden.

Modernisierung und Sanierung Die Bestände der Nachkriegszeit weisen wegen der Alterung der Substanz, der Grundriss- und Ausstattungsdefizite und der häufig großzügigen Freiflächenausstattung erhebliche Handlungsbedarfe aber auch Potenziale auf. Gefragt sind vor allem Kreativität und Ideen des privaten Sektors, weil die Möglichkeiten der Kommune hier eingeschränkt sind. Diese wird sich um günstige Rahmenbedingungen bemühen. Darüber hinaus bedeutet eine Aufwertung und Sicherung bestehender Wohnstandorte gleichzeitig die Stärkung der dort vorhandenen Infrastruktur.

Neue Flächen für neues Wohnen Die auf absehbare Zeit steigende Zahl der Haushalte sowie die Notwendigkeit zur Schaffung neuer Wohnqualitäten machen es auch in Zukunft erforderlich, dass Flächenkapazitäten für den Neubau in ausreichendem Umfang vorhanden sind und vorgehalten werden. Im Stadtgebiet gibt es hierfür ca. 100 ha geeignete Flächen, die noch nicht für Wohnbauzwecke genutzt sind, wobei fast die Hälfte hiervon bereits bestehendes Planungsrecht aufweist. Bei der Baulandbereitstellung spielt die Neuordnung und Erstaufschließung mittels Baulandumlegung eine wichtige Rolle.



Modernisierungspotenzial

Neubau soll nur an integrierten, zentrumsnahen Standorten erfolgen, um der Zersiedelung entgegen zu wirken und die Versorgung zu sichern. Im Wettbewerb um Einwohner zeigt sich, dass die Qualität von Wohnung und Wohnumfeld sowie Nachbarschaft und Adresse neben den Kosten die entscheidenden Faktoren für die Wohnortwahl sind. Öffentliche, soziale und kommerzielle Infrastruktur für die sich ändernden Bedürfnisse (weniger junge, mehr ältere Bewohner) muss in erreichbarer Lage und zu vertretbaren Kosten für die Nutzer und die Stadt vorhanden sein, um im Wettbewerb um die besten Wohnstandorte in der Region zu bestehen.

Städtebauliche Leitlinien

Wohnungen mit geringer Qualität und an falschen Standorten oder Quartiere mit Problemen im Wohnumfeld und in der Versorgungsinfrastruktur sind in einem entspannten Wohnungsmarkt von Leerstand und schwer steuerbaren Entwicklungen bedroht. Um die Attraktivität Bochums als Wohnstandort zu steigern, sollen folgende Leitlinien gelten:

- > Qualität statt Quantität in der Neubau- und Bestandsentwicklung,
- > gezielte Ausweisung von Wohnbauflächen zur Stärkung von Infrastruktureinrichtungen,
- > Priorität des Bau- und Brachflächenrecyclings sowie der Baulückenschließungen gegenüber



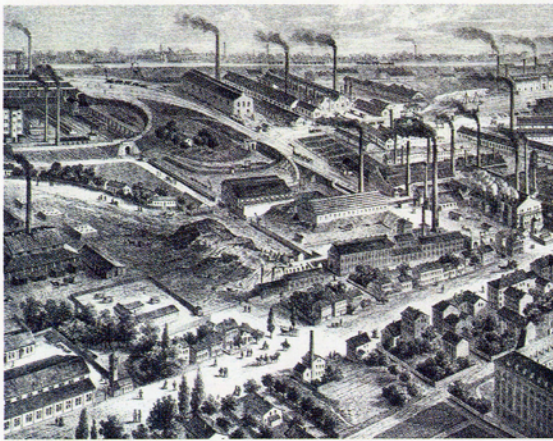
Zechenstraße

der Aufschließung neuer Flächen,

- > Integration flächensparender Bau- und Nutzungsformen in das räumlich-bauliche Umfeld der Siedlungsschwerpunkte,
- > Kooperation mit der Wohnungs- und Kreditwirtschaft sowie privaten Eigentümern zur Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes und der Wohnumfeldgestaltung,
- > Entwicklung von präventiven Handlungskonzepten in Stadtteilen mit zu erwartender sozialräumlicher Segregation,
- > Sicherung der Wohnraumversorgung für Haushalte, die sich am Markt nicht selbst versorgen können,
- > kontinuierliche Wohnungsmarktbeobachtung zur präventiven Klassifizierung von Erhaltungs- und Handlungsbedarf im Stadtgebiet.

Wirtschaftlicher Wandel und Gewerbeflächen

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich der wirtschaftliche Wandel weltweit beschleunigt. Bochum hat sich in dieser Zeit von einem der größten Standorte der Montan-Industrie Europas zu einem Dienstleistungszentrum entwickelt. In den öffentlichen und privaten Dienstleistungsbetrieben sind heute rund 67 % der Beschäftigten tätig. Das produzierende Gewerbe spielt dennoch eine beachtliche Rolle, insbesondere die Fahrzeug- und die Stahlindustrie mit ihren Zulieferern und den verarbeitenden Betrieben. Beide Branchen nutzen in verschiedenen Stadtteilen noch zusammenhängende Gewerbeflächen in erheblicher Größe.



Bochumer Verein 1880

Der weitere Strukturwandel von der Montan-Industrie zu anderen Produktionsbranchen wird durch viele Beispiele erfolgreicher Umwandlung ehemaliger Schwerindustrieflächen in moderne Wirtschaftsstandorte belegt.

Beschäftigungsentwicklung

Bochum bietet heute etwa 140.000 Arbeitsplätze und konnte diesen Wert in den letzten Jahren stabilisieren. In den einzelnen Wirtschaftssektoren haben sich die Beschäftigtenzahlen seit 1985 bei stabilen Werten eingependelt. Der primäre Sektor spielt mit rund 1,5 % nur noch eine geringe Rolle. Der sekundäre Sektor steht noch bei einem Anteil von rund 32 % und der tertiäre Sektor nimmt bei einem Anteil von rund 67 % weiter zu. Die Stabilisierung der Beschäftigtenzahlen im produzierenden Gewerbe und die positive Entwicklung im Dienstleistungsbereich sind Ergebnisse einer langjährigen und gezielten Wirtschaftsförderung, zu



Innenstadt West

der auch wesentlich das Angebot geeigneter Grundstücke und Gebäude in guten und anforderungsgerechten Lagen gehört. Bochum konnte dabei überregional bedeutsame und zukunftssichere Kompetenzen besonders in den folgenden Bereichen entwickeln:

- > Gesundheitswirtschaft/Biomedizintechnik,
- > Wissens- und Technologietransfer/Aus- und Weiterbildung,
- > Informations- und Kommunikationstechnologie/IT-Sicherheit,
- > Verkehrstechnik,
- > Kultur- und Freizeitwirtschaft/Tourismus.

Neustrukturierung von Gewerbeflächen

Für künftige Interessenten muss ein ausreichendes Angebot an Gewerbe- und Bürostandorten in unterschiedlichen Lagen zu angemessenen und konkurrenzfähigen Preisen vorrätig sein.

Die Wiedernutzung bestehender Industrie- und Gewerbeflächen im Sinne des Flächenrecyclings spielt dabei eine wichtige Rolle in der Gewerbeflächenentwicklung.

Mit den Neuplanungen für die großen, alten Industrieareale, die früher für die Öffentlichkeit unzugänglich waren, ist es auch gelungen, stadtstrukturelle Mängel in neue Qualitäten zu verwandeln. Beispiel dafür ist die Innenstadt-West mit der Jahrhunderthalle.

Bei den Reaktivierungsprojekten hat die Qualität des öffentlichen Raums und der Umgebung große Bedeutung, da durch sie eine ›Adressenbildung‹ des Standortes gefördert wird. Beispiele für die erfolgreiche Neustrukturierung ehemals ausschließlich gewerblicher Nutzungen sind:

- > Gewerbepark Holland,
- > Dienstleistungspark Trimonte,
- > Innovationspark Springorum,
- > Gewerbeparks Lothringen, Gerthe und Hiltrop.

Ein weiteres Thema ist die Reaktivierung von gewerblichen Flächen, deren weitere Entwicklung durch unter- oder mindergenutzte Hallen blockiert wird, wodurch nicht nur betriebs-, sondern auch volkswirtschaftliches Kapital in Form von Infrastruktur, Planungsrecht etc. brachliegt. Hier ist die Stadt um die Entwicklung differenzierter Handlungsstrategien bemüht, um diese ungenutzten Ressourcen zu aktivieren.

Büroflächen

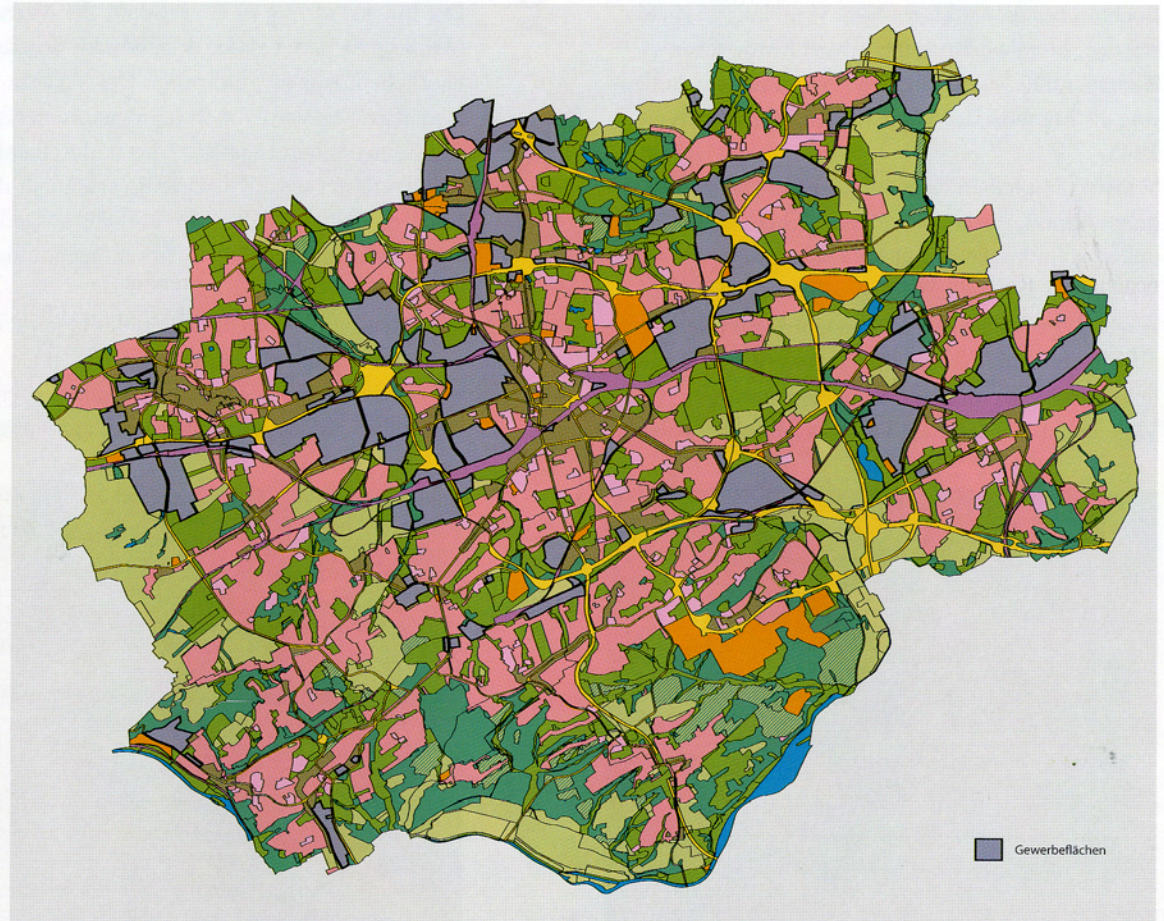
Die Stadt Bochum legt besonderes Augenmerk auf zukunftssträchtige Unternehmen aus dem Dienstleistungs- sowie dem Forschungs- und Entwicklungsbereich. Viele dieser Firmen sind an attraktiven Standorten in verkehrsgünstiger Lage und mit grüner Umgebung interessiert oder darauf festgelegt. Bereits heute ist deutlich abzusehen, dass die Nachfrage nach solchen Standorten weiter steigen wird. Innerhalb des Ruhrgebietes ist Bochum aufgrund des Preisgefüges in den traditionellen Bürostandorten sowie wegen der direkten Anbindung an die Hochschulen in Bochum und den benachbarten Städten in einer hervorragenden Ausgangsposition zur Akquisition dieser Firmen. Büro- und Dienstleistungsstandorte der in diesem Bereich nachgefragten Qualität lassen sich jedoch nur bedingt in den wiederaufbereiteten Gewerbegebieten anbieten. Erhebliche Potenziale auf bereits gewerblich genutzten Flächen sind im Bereich der Innenstadt (z.B. City-Tor-Süd, südlich des Hauptbahnhofs, Fiege Brauerei, entlang der Castroper Straße und der Allee-straße) vorhanden. Diese Standorte sind durch ihre gute Verkehrsanbindung, aber auch ihr urbanes, anregendes Umfeld besonders für die Ansiedlung von Büros geeignet. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit notwendige Modernisierungen, aber auch Abriss und Neubau zur nachfrageorientierten Ausweitung des Bestandes beitragen können.

Entwicklung neuer Gewerbeflächen

Bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen spielen besonders die Standort- und zunehmend die Gestaltqualität eine immer wichtiger werdende Rolle. Voraussetzung für die Ansiedlung attraktiver, zukunftssträchtiger Firmen sind städtebauliche Konzepte für geplante Gewerbe-, Dienstleistungs- und Technologieparks, um Bochum damit auch überregional konkurrenzfähig darzustellen. Eine Leitidee für neue Gewerbeflächen lautet ›Arbeiten im Park‹. Hiermit ist der Anspruch verbunden, Anforderungen der zukünftigen Nutzer zu berücksichtigen, städtebauliche Maßstäbe zu setzen und hinsichtlich Ökologie und Freiraumgestaltung Verantwortung zu übernehmen.

In Bochum stehen nach den Darstellungen des

Arbeit und Wirtschaft



Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan

Flächennutzungsplanes (Gewerbliche Flächen und Sonderbauflächen) für Neuansiedlungen, für Erweiterungen oder für die Verlagerungen von Betrieben rund 150 ha Gewerbefläche zur Verfügung (Stand 2003). Hierbei handelt es sich zu großen Teilen um Flächen, die von früheren industriellen Nutzern aufgegeben wurden und nach der erforderlichen Aufbereitung wieder gewerblichen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können. Nach den Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte wird dieser Flächenvorrat in wenigen Jahren erschöpft sein. Weitere aufgegebene Gewerbe- und Industrie-flächen sind derzeit nicht erkennbar.

Städtebauliche Leitlinien

Die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken wird künftig ein größeres Spektrum an Anforderungen der verschiedenen Unternehmen aufweisen. Genau so differenziert muss das Angebot an Flächen und Standorten sein. Die Stadt muss mit einer Angebotsstrategie genügend Flächen für gewerbliche Nutzungen unterschiedlicher Art und Qualität im Stadtgebiet bereitstellen. Dazu tragen bei:

- > die Verdichtung von Büro- und Verwaltungsstandorten an den innerstädtischen Standorten sowie an den Hauptverkehrsstraßen,
- > die Aufwertung und Modernisierung vorhandener Standorte,
- > die Wiedernutzung von Gewerbebrachen und
- > die Neuentwicklung von Gewerbebeständen.

Hauptverkehrsstraßen

Bochum besitzt ein klares Netz von Hauptverkehrsstraßen, bestehend aus den - meist historischen - Radialstraßen, dem Innenstadtring und dem Außenring als Ergebnis der Wiederaufbauphase nach 1945.

Stadtstraßen haben viele Funktionen. Die Transportfunktion, die bei den Hauptverkehrsstraßen meistens im Vordergrund steht, ist nur eine davon. Weitere sind die Erschließung angrenzender Nutzungen, der Aufenthalt für Bewohner und Besucher, aber auch Kommunikation, Orientierung und räumliche Symbolisierung des Gemeinwesens.

Viele Bochumer Straßen haben hohe funktionale



Innenstadtring mit Radialstraßen

und räumliche Qualitäten, Teilbereiche sind aber sowohl hinsichtlich Funktion, Zustand als auch Gestaltung verbesserungsfähig.

Innenstadtring

Der Innenstadtring ist ein Produkt der Nachkriegsplanung. Er bildet als stark befahrene Straße eine deutliche Zäsur im Stadtraum. Der Verkehr der Radialstraßen wird von ihm aufgenommen und um das Zentrum herumgeführt, das dadurch entscheidend entlastet wird. Gleichzeitig erschließt der Innenstadtring das Zentrum und das ausgedehnte System der unterirdischen Parkgaragen und oberirdischen Parkhäuser.

Die städtebaulichen Qualitäten des gesamten Straßenzuges können gestärkt werden durch:

- > Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, besonders an den Kreuzungen mit den Fußgänger-



Herner Straße

bereichen, den wichtigen Verbindungen in die angrenzende Stadtteile und zu wichtigen kulturellen Einrichtungen,

- > Illumination der Fußwege und des Straßenraumes im Bereich des Stadtringes als zentrales Element der Stadtstruktur durch einen 'leuchten Baumring'.

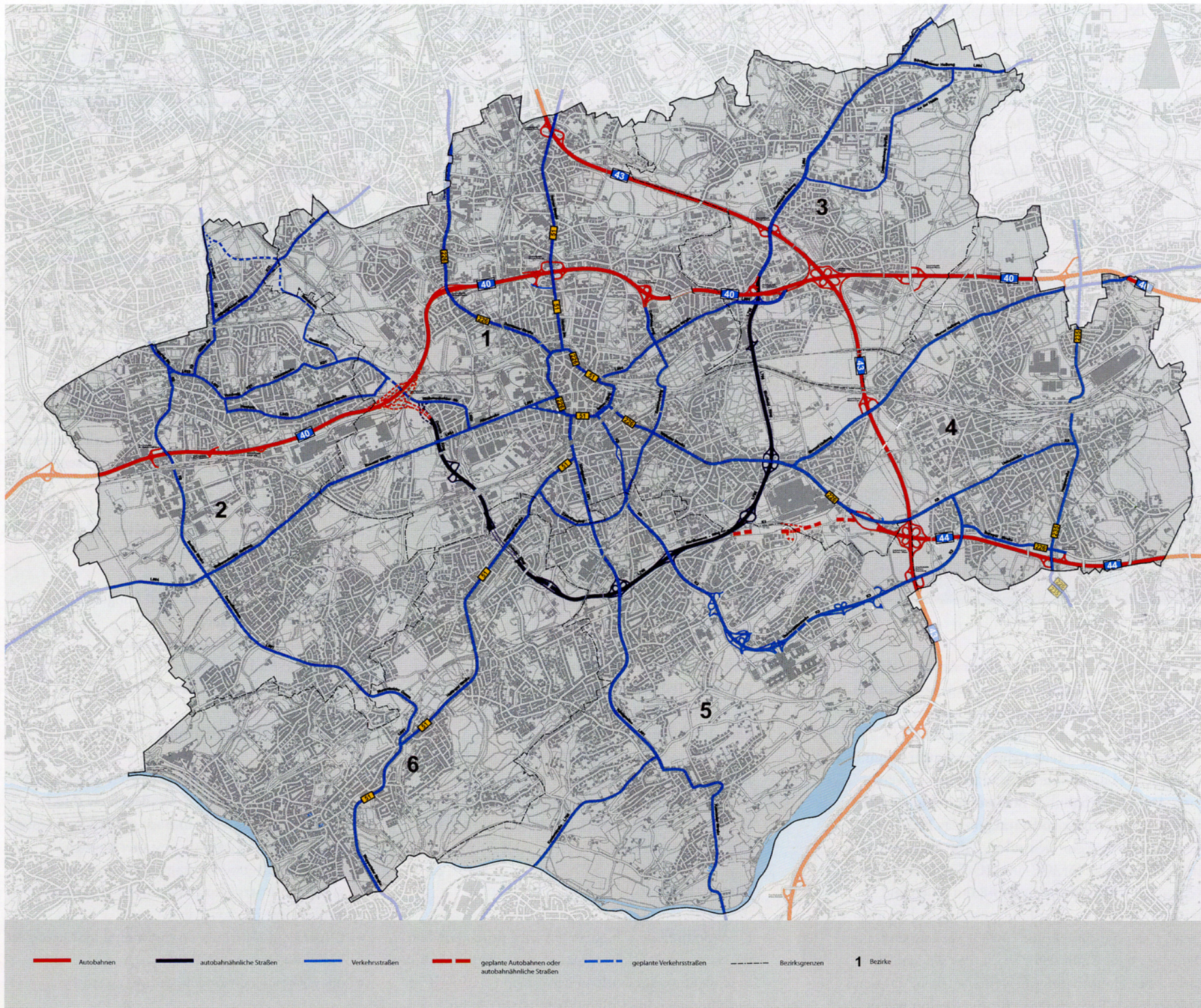
Radialstraßen

Der Innenstadtring mit seiner Benennung nach den Himmelsrichtungen und die von ihm ausgehenden Radialstraßen, die häufig nach ihren Zielorten benannt sind, bieten ein hohes Maß an Orientierung. Die Radialen sind darüber hinaus meist historische Städteverbindungen. An ihnen liegen in vielen Fällen wesentliche kulturelle und infrastrukturelle Einrichtungen:

- > Wittener Straße (Stadtarchiv),
- > Universitätsstraße (Thürmer-Saal, Ruhr-Universität Bochum, Fachhochschule Bochum),
- > Königsallee (Schauspielhaus),
- > Hattinger Straße (Krankenhaus Bergmannsheil),
- > Alleestraße/Essener Straße (Jahrhunderthalle/Innenstadt West),
- > Dorstener Straße (Dorsten),
- > Herner Straße (Bergbau-Museum, Fachhochschule Georg Agricola),
- > Kortumstraße (Museum Bochum),
- > Castroper Straße (RuhrCongress, Ruhrstadion, Planetarium).

Die Straßen sind städtebaulich ein klares Orientierungsgerüst, weisen aber in ihrem Verlauf große Unterschiede auf. Gemeinsam sind ihnen: erhebliche Länge, große Breiten, wechselnde Nutzungen und oft Bebauungen, die in keinem angemessenen Verhältnis zum Straßenprofil stehen.

Dies kann als städtebauliche Chance begriffen werden. Bei der Neugestaltung von Teilabschnitten muss mit besonderer Sorgfalt nach neuen Verbindungen von funktionalen und gestalterischen Elementen gesucht werden.



Hauptverkehrsstraßennetz

Eisenbahnverkehr

Im Zuge der Industrialisierung erhielt Bochum seine drei wichtigen Eisenbahnverbindungen: Die Ost-West-Verbindungen der Bergisch-Märkischen Bahn und der Rheinischen Bahn stellten die überregionalen Verbindungen insbesondere zur Rhein-Schiene her. Hinzu kam die regionale Nord-Süd-Verbindung von Wanne-Eickel und Gelsenkirchen nach Hagen und Witten. Weitere Gleistrassen, die vorwiegend vom Personenverkehr genutzt wurden, sind vor allem in Ost-West-Richtung hinzugekommen. Darüber hinaus gab es ein dichtes Schienennetz von Werksbahnen, über die die Anlagen der Montan-Industrie an das überregionale Schienennetz ange-



Hauptbahnhof Bochum

schlossen waren. Große Teile dieser Anlagen sind nach Einstellung des Betriebs zurückgebaut worden. Von den großen Industriebetrieben werden Gleisanbindungen aber weiter intensiv genutzt. Für den Personenverkehr stehen heute zwei Bahnhöfe und acht Haltepunkte im Stadtgebiet zur Verfügung. Der Hauptbahnhof Bochum mit täglich über 30.000 Reisenden ist vollständig in das Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn integriert. Er ist Haltepunkt für ICE- und IC-Züge sowie für Regional-, Nahverkehrs- und S-Bahn-Züge und damit wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen allen Fern-, Regional- und kommunalen Verkehrsmitteln. Daher wird die Stadt den Zulauf und die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs weiter stärken, um seine Bedeutung als Knotenpunkt für die Region weiterzuentwickeln.

Kommunaler Nahverkehr

Rückgrat des kommunalen Nahverkehrs sind die Stadtbahn- und Straßenbahnlinien, die das Stadtgebiet radial vom Hauptbahnhof Bochum aus erschließen. Sie stellen darüber hinaus die Verbindungen in die Nachbarkommunen Hattingen, Herne, Gelsenkirchen und Witten her:

- > U35 Bochum-Querenburg - Herne
- > 302 Bochum-Laer - Gelsenkirchen-Buer
- > 306 Bochum (Hbf) - Wanne-Eickel Hbf (Herne)
- > 308 Hattingen-Mitte - Bochum-Gerthe
- > 310 Bochum-Höntrop - Witten-Heven
- > 318 Bochum-Dahlhausen - Bochum-Gerthe

Die vorhandenen Straßenbahnlinien, von denen eine



U-Bahnhof Oskar-Hoffmann-Straße

bereits vor hundert Jahren in Betrieb gegangen ist, sind zum Teil bereits beschleunigt oder werden im Rahmen des Beschleunigungsprogramms in den nächsten Jahren ausgebaut.

In der Innenstadt werden bis Anfang des Jahres 2006 alle Gleistrassen unterirdisch verlaufen. Die Verlängerungen der Stadtbahnlinie U35 sowie der Straßenbahnlinien 306, 308, 310 und 318 befinden sich in der Planung.

Busverkehr

Das kommunale Schienennetz wird durch ein dichtes Netz von Buslinien ergänzt, dass die flächenhafte Erschließung des Stadtgebietes sichert und weitere Verbindungen ins Umland bereitstellt. Aufgrund der guten Angebotsqualität des öffentlichen Perso-

nennverkehrs haben sich die Fahrgastzahlen von 1999 bis 2002 um 22 % auf rund 62 Millionen Fahrgäste im Jahr erhöht. Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung erfordert es, über neue Angebotsformen, insbesondere in Schwachlastzeiten (wie z.B. Anrufsammeltaxis), nachzudenken.

Radverkehr

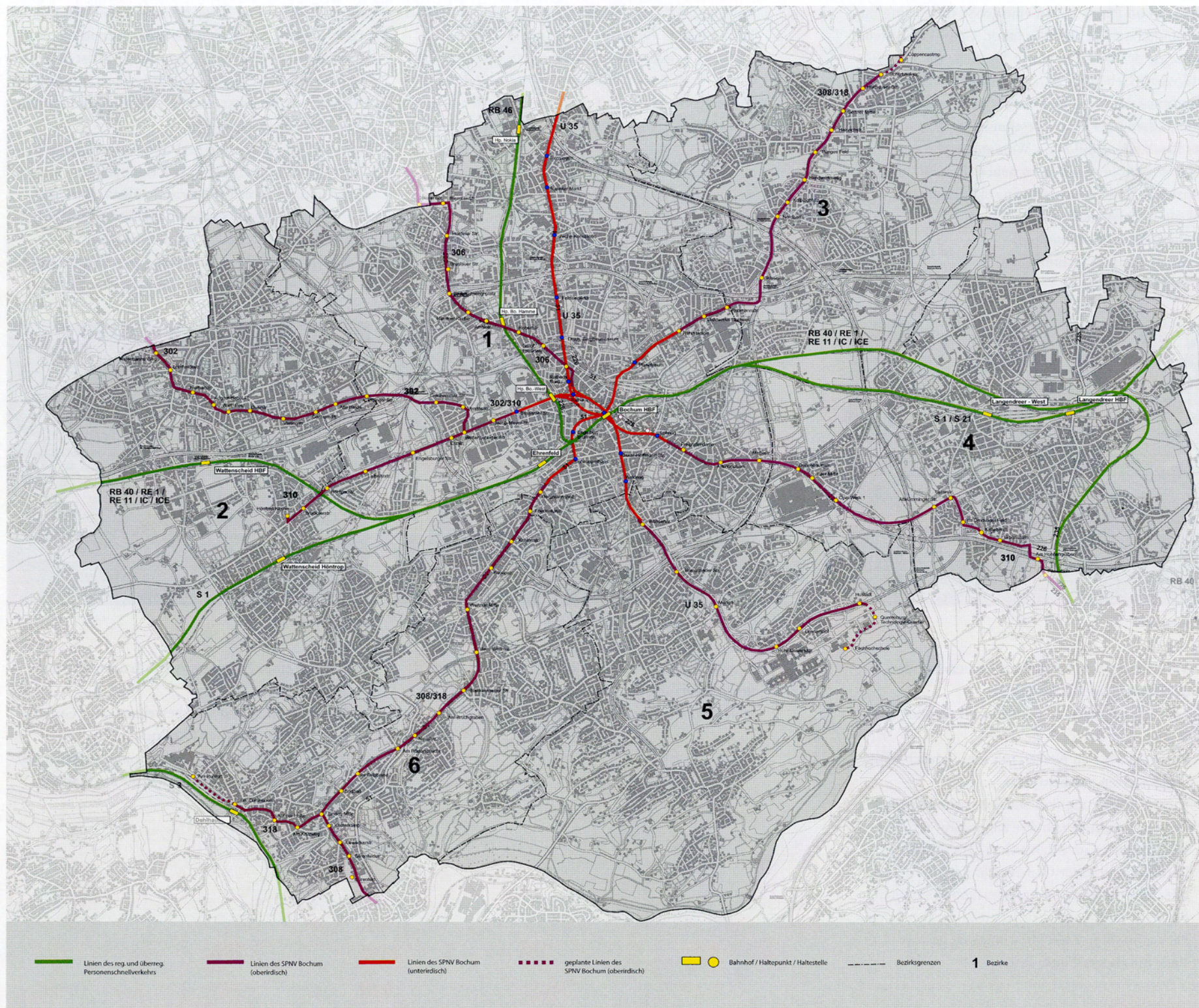
Der Radverkehr hat in Bochum im letzten Jahrzehnt wieder an Bedeutung gewonnen. Neben Anlagen für den Freizeitverkehr werden auch Radverkehrsverbindungen für den Alltagsverkehr ausgebaut (>Freizeitnetz< und >Alltagsnetz<). Dazu gehören insbesondere die Radfahrstreifen an den Hauptverkehrsstraßen, aber auch eigenständige Radwege. Durch das Angebot von sicheren und attraktiven Radverkehrsanlagen soll der Anteil der Radfahrer bei der Verkehrsmittelwahl gesteigert werden, um gemeinsam mit dem Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern.

Das Radverkehrskonzept sieht darüber hinaus vielfältige Maßnahmen und Projekte vor, wie:

- > Wegweisung und Beschilderung,
- > Öffnung von Einbahnstraßen,
- > Fahrradabstellanlagen in den Fußgängerzonen,
- > Bike + Ride-Anlagen,
- > Fahrradstation im Hauptbahnhof,
- > regionale Radwanderwege,
- > regelmäßige Radwegeberichterstattung.

Städtebauliche Leitlinien

- > Bahnhöfe und die unterirdischen Stationen mit ihren Verbindungen zur Straßenebene durch Treppen und Aufzüge müssen großzügig angelegt und im Detail sorgfältig gestaltet werden,
- > Straßenbahn- und Bushaltepunkte sollen sorgfältig in die Straßenräume eingefügt und städtebaulich integriert werden,
- > Umsteigepunkte müssen funktional klar geordnet und gut gestaltet werden,
- > die vorhandenen Angebote sind zu stärken.



Netz des Schienengebundenen Personenverkehrs

Öffentliche Räume

Straßen und Plätze haben eine große Bedeutung für das städtebauliche Bild der Stadt. Charakteristische Elemente der Gestaltung von Straßen, wie z.B. geschlossene Gebäudefronten, Höhenentwicklung und Rhythmus der Gebäudeformation, Vorgärten, Baumreihen oder Plätze bestimmen entscheidend das Erscheinungsbild von Wohngebieten.

Stadtteilbewohner schätzen neben ihrer Wohnung selbst eine Reihe von weiteren städtebaulichen Faktoren. Dazu gehören:

- > ein intaktes Wohnumfeld,
- > der Zugang zu Grünflächen,
- > Parkmöglichkeiten,



Kortumstraße

- > Vermeidung von Belästigungen insbesondere durch unnötigen Fahrverkehr.

Für die Straßennetze in den Stadtteilen sollen deshalb die folgenden Ziele gelten:

- > Entwicklung von Netzen mit hierarchisch klar organisierten Straßentypen,
- > Umstrukturierung von Straßenquerschnitten in Gebieten niedriger Dichte zugunsten von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum,
- > Förderung privater Gemeinschaftsparkanlagen oder Stadtteilgaragen in Gebieten hoher Dichte,
- > Rückgewinnung öffentlicher Räume, die durch Parken in ihrer Zweckbestimmung gestört sind, für andere Funktionen.

Verkehrsberuhigung und Verbesserung des Wohnumfeldes

In vielen Bochumer Stadtteilen sind seit den 1980er Jahren Programme zur Wohnumfeldverbesserung realisiert worden. Diese Programme sollen entsprechend neuer Erkenntnisse weiter entwickelt werden. Aufbauend auf diesen Erfahrungen werden heute vorrangig die folgenden Maßnahmen kleinteilig eingesetzt:

- > Verkehrsberuhigung,
- > neue erweiterte Grün- und Freiflächen,
- > neues Grün auf Straßen und Plätzen.

Mit den Elementen des Programms können der Wohnwert ganzer Quartiere gesteigert sowie die Funktionalität und das Stadtbild verbessert werden.



Verkehrsberuhigung

Beteiligungsverfahren der Bewohner an Planung und Umsetzung der qualitätssteigernden Maßnahmen können dabei die Akzeptanz erhöhen.

Straßen und Plätze

Straßen, Plätze und Wege besitzen neben der Erschließungsfunktion eine wichtige Bedeutung als Identifikationsorte für die Bewohner. Es ist daher Ziel der Stadt, diesen wichtigen Lebensräumen besondere Aufmerksamkeit zu widmen und vorhandene Mängel zu beseitigen.

In den Stadtteilen sollte deshalb eine umfassende Bestandsaufnahme aller Plätze durchgeführt und ein Programm zu ihrer Erneuerung aufgelegt werden. Zur Erreichung neuer städtebaulicher Qualitäten sind dafür die folgenden Schritte sinnvoll:

- > Bestandsaufnahme der städtischen Plätze sowie ihrer gestalterischen und funktionalen Defizite,



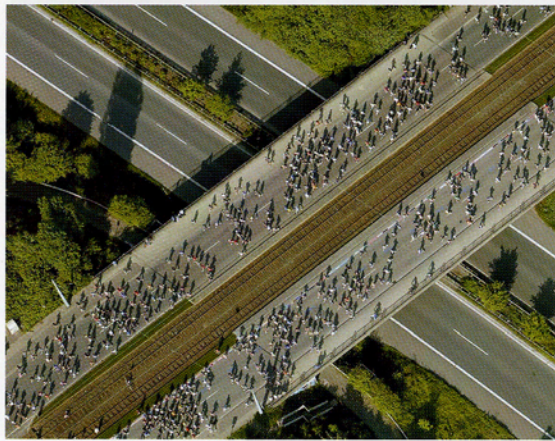
Husemannplatz

- > Auflage eines Programms zur Erneuerung der Stadtplätze,
- > Durchführung von Wettbewerben oder Gutachterverfahren für ihre Gestaltung,
- > dabei Entwicklung von Beteiligungsmodellen für Anlieger, Nutzer und Eigentümer bei Planung und Realisierung.

Städtebauliche Leitlinien

Gestaltqualitäten von Straßen, Plätzen, Grünflächen und Bauten prägen das Erscheinungsbild einer Stadt - die Gesamtheit ihres öffentlichen Raumes. Die Gestaltung von Straßen, Plätzen und Grünflächen ist dabei eine öffentliche Aufgabe; ihre strategische Funktion kann zur Förderung städtebaulicher Qualität eingesetzt werden.

Qualitätsvolle Stadträume sind heute Ergebnisse von lang dauernden Planungs- und Realisierungsprozessen mit vielen Akteuren und Beteiligten. Diese öffentlichen Räume haben für die Stadt eine wichtige Leitfunktion, die sie strategisch nutzen kann. Ebenso wie viele kleine, falsche Schritte in der Sum-



Ruhrmarathon

me zu gravierenden Verschlechterungen führen, können viele richtige und über einen längeren Zeitraum verfolgte Maßnahmen zu positiven Ergebnissen führen.

Dies erfordert von der Stadt:

- > die Entwicklung von Konzepten für solche städtebaulichen Situationen und
- > die Verfolgung der Konzepte über längerfristige Zeiträume von Stadtentwicklungsprojekten.

Wesentlicher Schritt wird ein Entwurfsprozess sein, in dem die unterschiedlichen Anforderungen an einzelne Abschnitte der Straßen definiert werden. In einem sorgfältigen Abwägungsprozess müssen Vorschläge entwickelt werden, die auf die unterschiedlichen räumlichen und funktionalen Anforderungen eingehen.

Öffentlicher Raum

Dies bedeutet:

- > Analyse der funktionalen Anforderungen für die einzelnen Teilabschnitte,
- > Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten für die Erhaltung oder Entwicklung der Bauflächen entlang der Straße,
- > Präzisierung der Spielräume, die es bei der Realisierung der einzelnen Elemente geben darf, ohne das angestrebte Ergebnis zu gefährden,
- > Bereitschaft zur langfristigen Verfolgung der im Detail anpassungsfähigen Gesamtkonzepte.



Stadtpark

Freiraum in Bochum

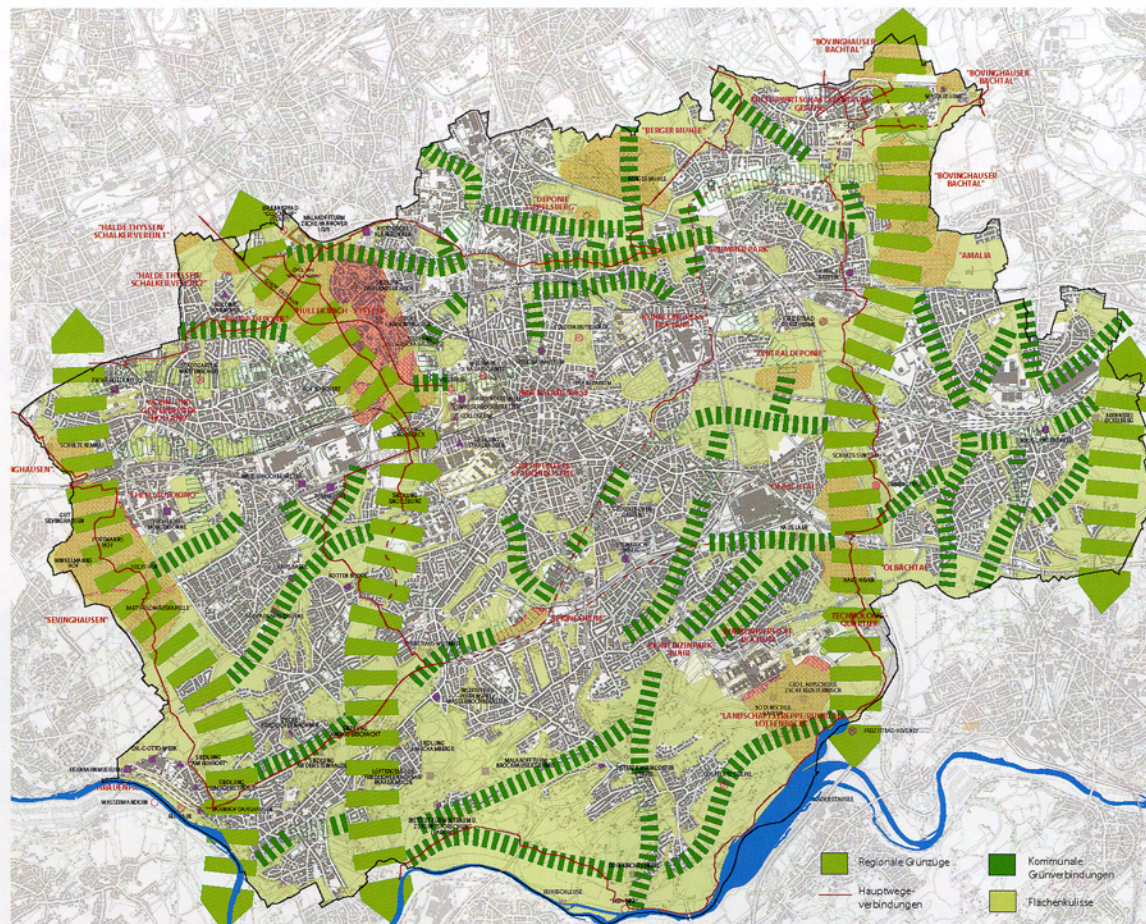
Die naturräumlichen Strukturen im Bochumer Stadtgebiet sind vielfältiger Art. Im Süden befindet sich das Ruhrtal mit den nördlich anschließenden Ruhrhöhen. Im Norden schließt sich landschaftlich die Hellwegzone mit der Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher an, die von Süd nach Nord zur Emscherniederung, als Teil der Westfälischen Tieflandbucht, und zur Castroper Platte abfällt. Für die Siedlungsstruktur dieser Region war die kontinuierliche Ausdehnung der Wohnbau-, Gewerbe- und Verkehrsflächen zur Zeit der Industrialisierung prägend. Verschiedene Nutzungen konkurrieren um den verbliebenen Freiraum, der sich aus



Bochumer Süden

Wäldern, Parks, Spiel- und Sportflächen, Kleingartenanlagen, Friedhöfen, landwirtschaftlich genutzten Flächen und Wasserflächen zusammensetzt und eine entscheidende Rolle für das Klima innerhalb der Stadt und somit für die Aufenthaltsqualität spielt.

Bochum verfolgt seit langer Zeit das Ziel, die Freiräume des etwa zu zwei Dritteln besiedelten Stadtgebietes zu schützen. Die erfolgreiche Umsetzung dieses Zieles kann anhand der Statistik zum Flächennutzungsplan der letzten Jahre nachvollzogen werden.



Masterplan Freiraum

Masterplan Freiraum

Der ›Masterplan Freiraum‹ der Stadt Bochum knüpft an das regionale Projekt ›Masterplan Emscher-Landschaftspark 2010‹ an, welches das Städteland des Ruhrgebietes durch sieben Regionale Grünzüge gliedert. Vorgesehen ist, die von Norden nach Süden verlaufenden Grünzüge in Ost-West-Richtung zu verknüpfen und zu einer neuen Kulturlandschaft zu gestalten.

Der Masterplan konkretisiert diese regionalen Ansätze, die auf Bochumer Stadtgebiet die Regionalen Grünzüge C, D, und E betreffen, und entwickelt sie räumlich und konzeptionell bis in den Süden der Stadt weiter. Er stellt damit die wichtige Verbindung des Emscherraumes mit dem Ruhrtal her.

Der Plan versteht sich dabei als übergeordnete Pla-

nung, die unter Berücksichtigung vorhandener Freiraumqualitäten sowie touristischer Highlights landschaftsplanerische und städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte und Handlungsfelder aufzeigt. Ziel ist es, die Regionalen Grünzüge durch zahlreiche städtische, kleinräumige Grünverbindungen zu ergänzen, diese in die Stadtstruktur zu integrieren und so zu einem zusammenhängenden, vernetzten Freifächensystem auszubauen. Dazu werden entsprechende Projekte auf dem Bochumer Stadtgebiet, wie beispielsweise die Umnutzung ehemaliger Gleistrassen oder die Renaturierung von Emscher-Vorflutern, in den ›Masterplan Freiraum‹ aufgenommen.

Kompensationsmanagement

Aus dem Bundesnaturschutzgesetz ergibt sich die Notwendigkeit, bei der Durchführung von Maßnahmen, die in den Leistungshaushalt der Natur eingreifen, Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Um diesen Prozess zu optimieren, wird Bochum das Instrument des sogenannten Kompensationsmanagements einführen. Dieses Instrument dient der vorsorgeorientierten kommunalen Umweltplanung zur Sicherung, gezielten Entwicklung und Aufwertung des Freiflächenbestandes.

Das Kompensationsmanagement hat drei Bestandteile:

- > der Flächenpool als Sammlung von potenziellen



Ruhrtal

Ausgleichsflächen im Stadtgebiet, auf denen die Gemeinde zukünftige Eingriffe durch geeignete Maßnahmen kompensieren kann,

- > das Ökokonto, das der Bewirtschaftung und Entwicklung des Flächenpools dient - freiwillige Maßnahmen der Kommune im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden dem Konto gutgeschrieben und stehen im Falle eines Eingriffes als Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung - und
- > das Kompensationsflächenkataster, mit dem die Ausgleichsflächen nach Lage, Größe und ökologischer Wertigkeit in einer Datenbank verwaltet werden und eine Effizienzkontrolle der durchgeführten Maßnahmen ermöglicht wird.

Renaturierung von Bachläufen

In Bochum gibt es ca. 80 km Gewässer. Durch die Industrialisierung und insbesondere durch den Bergbau wurde die Vielzahl der Bachläufe überformt und Schmutz- und Regenwasser durch einen technischen Ausbau zügig abgeleitet. Deshalb wurden diese Gewässer oft nicht mehr als Teil von Natur und Landschaft, sondern als oberirdische Abwasserkanäle genutzt.

Nach den Veränderungen der Industrielandschaft und den erhöhten Anforderungen an die Gewerbebetriebe beim Abwassermanagement können diese Gewässer heute mit einer veränderten Zielsetzung umgestaltet werden. Sie sollen wieder als Teil von



Lottenbach

Natur und Landschaft begriffen und in einen ökologisch guten Zustand überführt werden. Ein beispielhaftes Projekt dieser Art zu Trennung von Schmutz- und Oberflächenwasser im Ruhrgebiet ist die ökologische Umgestaltung des Emscher-Systems. Bochum ist dazu übergegangen, seine Gewässer Schritt für Schritt zu renaturieren. Mit der Umgestaltung des Ostbaches, des Hörsterholzbaches, des Oberlaufes des Voßkuhlsiepens und der Gestaltung im Südpark Wattenscheid wurden bereits erste Schritte zur ökologischen Gestaltung der Gewässer abgeschlossen. Bei weiteren 16 Bachläufen werden in der kommenden Zeit Umgestaltungsmaßnahmen vorgenommen.

Städtebauliche Leitlinien

Da Freiräume zum einen der Erholung der Bevölkerung und zum anderen als Lebensraum für die Pflanzen- und Tierwelt dienen, müssen bestehende Flächen gesichert und entwickelt werden.

Jede Veränderung der bestehenden ökologischen Situation in dem dicht besiedelten Stadtgebiet muss sorgfältig auf ihre Auswirkungen geprüft werden. Deshalb sollen bei der weiteren Planung folgende Prinzipien verfolgt werden:

- > Flächenrecycling und Nachverdichtung haben Vorrang vor neuem Freiflächenverbrauch,
- > Schutz der Freiflächen bei hoher ökologischer Wertigkeit,
- > Freiräume dürfen nicht als Restflächen, d.h. als für andere Nutzungen frei verfügbare Flächen verstanden werden,
- > Entwicklung und Aufwertung von Freiräumen unterschiedlicher Qualität,
- > Vernetzung der Freiräume,
- > Ausgleich zwischen den verschiedenen Nutzungsinteressen,
- > Wohnumfeldaufwertung durch Gestaltung und Zugänglichkeit der Freiräume.

Die Bochumer Kultur und Freizeitszene

Bochum ist Teil der dichten Kulturlandschaft des Ruhrgebietes und bietet ein facettenreiches Kultur- und Freizeitangebot, welches einen breiten Zustrom von Besuchern aus der Region und auch vielfältige Bestätigung darüber hinaus erfährt. Die breite Palette an Angeboten in Kultur, Freizeit und Sport stellt im Zusammenhang mit dem Wirtschafts- und Wohnstandort Bochum einen zentralen ›weichen‹ Standortfaktor dar. Gleichzeitig stärken sie durch ihre räumliche Anbindung an die Versorgungsbereiche das Zentrumsystem der Stadt.

Bochumer Angebote wie das Schauspielhaus, die Museenlandschaft vom ›Deutschen Bergbau-



Schauspielhaus

Museum‹ über das ›Museum Bochum‹ bis zum ›Eisenbahnmuseum‹, das ›Carl Zeiss Planetarium‹, die ›Jahrhunderthalle‹ im Westpark, der ›Starlight Express‹ oder das ›Bermudadreieck‹ werden jährlich von vielen hunderttausend Menschen besucht. Auch temporäre Veranstaltungen wie das Open-Air-Festival ›Bochum Total‹, Konzerte der ›Bochumer Symphoniker‹ oder die ›RuhrTriennale‹ machen Bochum zu einem kulturellen Anziehungspunkt. Darüber hinaus verfügt Bochum über ein breites Angebot an kulturellen Attraktionen der ›Freien Szene‹. Diese zeichnet sich unter anderem durch mehr als dreißig professionelle und semiprofessionelle Theatergruppen, etwa 200 Pop- und Jazzbands und eine lebendige Chorlandschaft aus. Soziokulturelle Zentren wie das ›Kulturmagazin Lothringen‹ oder der ›Bahnhof Langendreer‹ neh-

Freizeit und Kultur

men ihren kulturellen Auftrag durch ein qualifiziertes, spartenübergreifendes Veranstaltungsprogramm wahr.

Die ›Freie Szene‹ umfasst aber nicht nur subventionierte Kulturangebote, sondern bringt auch kulturwirtschaftliche Unternehmen wie die ›Comödie Bochum‹, das Variété ›et cetera‹, die Pianofortefabrik ›Thürmer‹ mit dem ›Thürmersaal‹ und das Veranstaltungszentrum ›Zeche‹ hervor.

Einen nachhaltigen Beitrag für die Entwicklung der Kultur- und Freizeitwirtschaft wird ab Sommer 2005 das ›Kulturwirtschaftliche Gründungszentrum‹ in Gerthe liefern, das jungen Unternehmen



Deutsches Bergbaumuseum

der Kulturwirtschaft Raum gibt.

Darüber hinaus hat die Stadt Bochum ein breites Spektrum an Sportangeboten im Profi- und Amateurbereich zu bieten. Der VfL Bochum zieht mit seinen Spielen im Ruhrstadion viele Fußballfans nach Bochum. Zudem ist Bochum als einer von zwanzig deutschen Olympiastützpunkten bekannt. In Wattenscheid werden im Umfeld des Lohrheidestadions talentierte Sportler im Bereich der Leichtathletik, der Rhythmischen Sportgymnastik, des Schwimmens und Synchronschwimmens gefördert. Über 40.000 Bochumer sind selbst in mehr als 430 Sportvereinen aktiv.

Auch außerhalb der Sportvereine bietet die Stadt Möglichkeiten, sportlich aktiv zu werden, wie etwa beim Radfahren auf alten Zechentrassen, beim Laufen in einem der vielen Grünräume, wie der Stadt-

park oder der Westpark, oder beim Rudern auf der Ruhr. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird es künftig von Seiten der Kommune weniger um den Neubau von Sportanlagen gehen, sondern vielmehr um die gezielte Anpassung vorhandener Anlagen an neue Bedürfnisse.

Das Ruhrtal

Das im Süden von Bochum gelegene Ruhrtal ist für die Bewohner der Stadt ein beliebtes Naherholungsgebiet. Als Mitglied der regionalen Initiative ›Das Ruhrtal‹ ist die Stadt bestrebt, diese charakteristische Landschaft zum Freizeit- und Erholungsraum und somit zur überregionalen Tourismusadresse auszubauen. Ziel ist dabei, den sanften Tourismus im Ruhrtal zu etablieren, um damit einen weiteren Wirtschaftsfaktor auf ökologisch verträgliche Art zu stärken.

Viele Sehenswürdigkeiten wie das Eisenbahnmuseum, die Stiepeler Dorfkirche oder die Wasserburg Haus Kemnade liegen in unmittelbarer Nähe der



Ruhrtal - Blick nach Blankenstein

Ruhr. Um das Potenzial der einzigartigen historischen Erlebniswelt des Ruhrtals besser zu erschließen, zählen die folgenden Schwerpunkte zum Handlungsprogramm der Initiative:

- > Ausbau der Ruhrtalbahn, einer Museumsbahn, zu einem Freizeiterlebnis an Wochenenden,
- > Ausbau der RuhrschiFFfahrt mit neuen Verbindungen und Aufwertung der Infrastruktur,
- > Ausbau des Ruhrtal-Radwegenetzes zu einem geschlossenen Netz von 90 km Länge mit dazugehöriger Infrastruktur.

Bestehende Barrieren zwischen der Ruhr und den Städten mit ihren Sehenswürdigkeiten sollen abgebaut werden. Beispiel dafür ist die geplante Verbindung zwischen dem Ruhrtal und der Universität mit ihren Sehenswürdigkeiten.

Freizeit und Kultur

Freizeitradwege

Radfahren ist eine der am meisten ausgeübten Freizeitbeschäftigungen: Neben den Aspekten Erholung und Naturerleben öffnet und erschließt das Fahrrad den durchfahrenen Raum und macht ihn erlebbar. Bochum verfügt neben einer Vielzahl von lokalen Radwegen auch über zwei überregional bedeutende Freizeitradwege. Neben dem flussbegleitenden Ruhrtalradweg verläuft im nördlichen Stadtgebiet ein Abschnitt des Emscher Park Radweges von Duisburg bis Hamm.

Im innerstädtischen Freizeitbereich wird das Konzept des ›geschlossenen Netzes‹ realisiert. Die Umnutzung ehemaliger Bahntrassen und deren Ver-



Radfahren an der Ruhr

bindung untereinander steht hier im Vordergrund. Die dabei entstehenden Qualitäten lassen sich auf dem im Westpark beginnenden ›Erzbnahradweg‹ eindrucksvoll erfahren: In 15 Metern Höhe durchquert er kreuzungsfrei das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung und ermöglicht durch seine exponierte Lage viele neue Aus- und Einblicke. Die ›Kornharpener Bahn‹, der ›Springorum-Radweg‹ und weitere Radwege dieser Art werden folgen, die Vernetzung von Naherholungs- und Kultureinrichtungen ermöglichen und das Ruhrtal stärker als bisher an das Stadtgebiet anbinden. Aufgrund der zentralen Bedeutung des Radverkehrs auch im Freizeitbereich kommt der Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes besondere Bedeutung zu.

Städtebauliche Leitlinien

Freizeit und Kultur nehmen als sogenannte ›weiche Standortfaktoren‹ einen immer größeren Stellenwert im heutigen Wettbewerb der Regionen ein. Gerade bei der Wahl des Wohn- oder Unternehmensstandortes wird häufig ein urbanes, kulturell vielseitiges und für Freizeitaktivitäten aller Art geeignetes Umfeld gesucht.

Da der Freizeit- und Kulturbereich stark durch die Schnelllebigkeit vieler kommerzieller Freizeitangebote und knapper werdende öffentliche Mittel beeinflusst wird, muss gezielt auf den nachhaltigen Ausbau des bereits vielseitigen Angebots hingewirkt werden durch:

- > Einsatz der Stärken eines hochentwickelten Kultur- und Freizeitwertes als Standortfaktor,
- > Werbung mit den qualitativ hochwertigen und einmaligen Einrichtungen und landschaftlichen Potenzialen in der Region,
- > Entwicklung von Konzepten zur langfristigen Nutzung der kommerziell genutzten Standorte im Bereich Freizeit und Kultur,
- > Ausbau der optimalen Vernetzung und der guten Erreichbarkeit der einzelnen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten.

Standortqualität

Die Standorte der öffentlichen Einrichtungen und der privaten Versorgungseinrichtungen sind wichtige städtebauliche Elemente, die die Lebensqualität der Gesamtstadt und in den Stadtteilen bestimmen. Die z. T. sehr kleinen Zentren mit ihren Einkaufsmöglichkeiten, der Kirche, der Bus- oder Straßenbahnhaltestelle sind die Kristallisationspunkte der Orts- und Stadtteile. Hier findet trotz Fernsehen und Internet die Kommunikation unter den Bürgerinnen und Bürgern ihren Raum. Feste und Feiern vertiefen diese Beziehung der Bürgerschaft zu ihrem Sprengel und damit zur Gesamtstadt. Fallen diese Angebote weg, wird nicht nur für die nicht (auto-)



Kiosk

mobile Bevölkerung ein wesentlicher Teil der Lebensqualität verloren gehen. Dabei gilt für öffentliche Einrichtungen, dass prominente Standorte und die Kombination mit anderen zentralen Einrichtungen oder Freiräumen vorteilhaft sind. Straßen- und Wegenetze können darüber hinaus durch die richtige Standortwahl und eine den jeweiligen Einrichtungen angemessene Architektur differenziert werden und an Bedeutung gewinnen. Besondere Aufmerksamkeit wird den Standorten für Handel und private Versorgungseinrichtungen in den Stadtteilen gewidmet. Die Entwicklung neuer Vertriebsformen gefährdet an vielen Stellen gewachsene Strukturen.

Private Versorgung

Die Trends zu großflächigen Vertriebsformen für den Einzelhandel und zu nicht integrierten Standorten für Einkaufseinrichtungen gefährden zunehmend die Versorgungsfunktion und Qualität der Innenstädte, der integrierten Stadtteilzentren und damit die wohnungsnah Versorgung der Bevölkerung. Die bundesweiten Trends zu Verkaufsflächenzunahme (bei einem Rückgang des Umsatzes pro Quadratmeter um 25 % zwischen 1990 und 2003), Spezialisierung, neuen Betriebsformen, sowie Aufgabe kleiner Marktformen vor allem in den Nebenzentren und damit zu Leerständen »am falschen Ort« sind ebenfalls in Bochum festzustellen. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Zur Zeit ist hiervon besonders die Grundversorgung mit Lebensmitteln durch die Veränderung der Betriebsgrößen und die Standortwahl hin zu nicht integrierten Standorten betroffen.

Mit dem Ausweichen dieser Betriebsformen auf nicht integrierte Standorte gehen Qualitätsverluste bei den integrierten, gewachsenen Stadtteil- und Nahversorgungszentren sowie erschwerte Erreichbarkeit für viele nicht motorisierte Bewohner einher. Deshalb müssen zukünftige Entwicklungen sowohl auf adäquate, zentrennahe und integrierte Einzelhandelsstandorte, als auch auf kleinere, gegebenenfalls spezialisierte Marktformen dieser Branchen - die den örtlichen Strukturen entsprechen - gelenkt werden. Das Bochumer Zentrenkonzept muss diesen Zielen entsprechen.

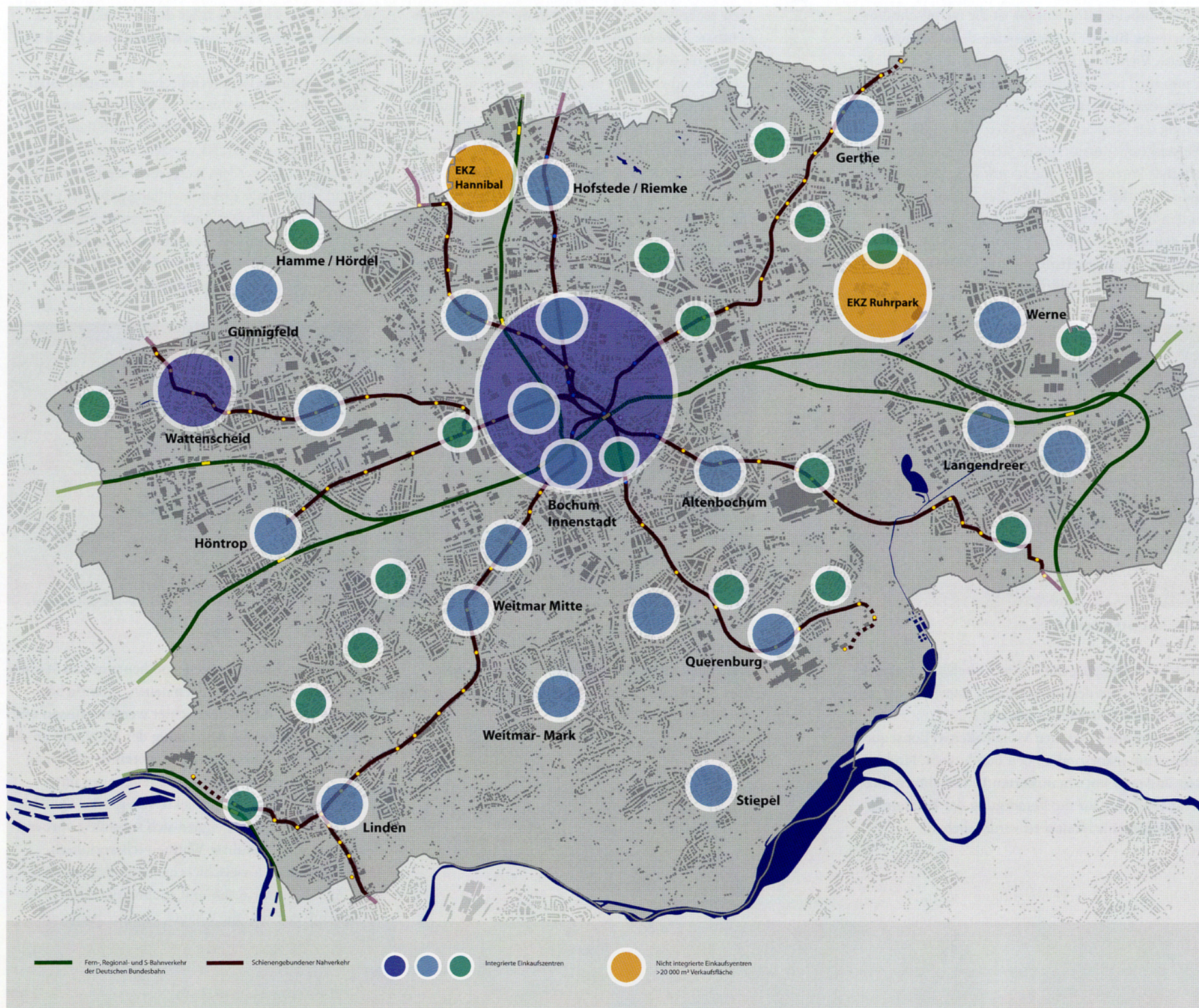
Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Die dargestellten Tendenzen wirken sich in hohem Maße auf die gewachsene Zentrenstruktur, die Stadtentwicklung, den Städtebau sowie die Versorgung der Bevölkerung aus und erfordern entsprechende Handlungskonzepte. Dies auch vor dem Hintergrund von Schrumpfungs- oder Stagnationsprozessen und den gesellschaftlichen und strukturellen Veränderungen der Bevölkerung.

In Ergänzung und weiterer Differenzierung ihres »Räumlichen Ordnungskonzeptes (ROK)« hat die Stadt Bochum im Jahr 2003 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept erarbeitet, das die Grundlage für die räumliche Entwicklung des Einzelhandels darstellt. Das Konzept differenziert die 40 bestehenden, integrierten Versorgungszentren in ein vierstufiges System von der oberzentralen Funktion der Innenstadt bis zur Grundversorgungsfunktion der Nahversorgungszentren.

Ziel des Konzeptes ist die Sicherung und Weiterentwicklung der Versorgungsfunktion der Zentren. Zur Unterstützung des Konzeptes sind alle Instrumente informeller und formeller Art, wie z.B. die Bauleitplanung, konsequent und mit »langem Atem« einzusetzen. Zur Umsetzung dieser Ziele arbeitet Bochum auch seit Ende der 1990er Jahre mit weiteren Städten der Region zusammen.

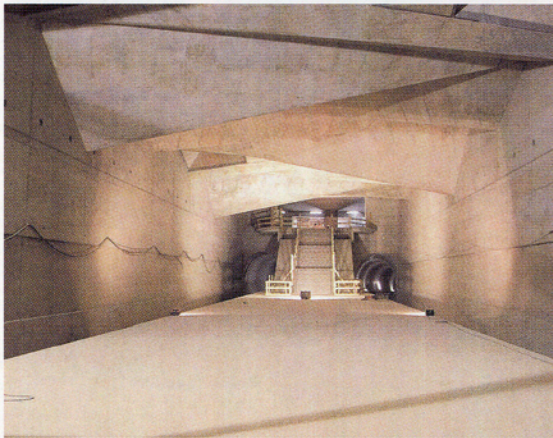
Seit 2002 ist das Stadtmarketing der Bochum Marketing GmbH übertragen und wird durch sie umgesetzt.



Siedlungsschwerpunkte mit Versorgungszentren

Die Infrastruktur der Stadt

Die öffentliche Infrastruktur ist die technische Voraussetzung für das Funktionieren des städtischen Lebens. Viele ihrer Elemente prägen städtebauliche Situationen und das Erscheinungsbild der Stadt, beispielsweise die Straßenbeleuchtung oder die Beschilderung der Straßen und der öffentlichen Räume. Die städtische Infrastruktur stellt ein großes gestalterisches Potenzial für die Identität der Stadt dar. Beim öffentlichen Bauen hat dies oftmals zu bedeutenden Bauleistungen und symbolhaften Bauwerken geführt. Öffentliche Bauten - in vielen Fällen Ergebnis von qualitätsorientierten Wettbewerbsverfahren - haben Vorbildfunktion.



Faltwerkdecke U-Bahnhof Rathaus

Auch beim Umgang mit der technischen Infrastruktur gilt es neben den funktionalen Aspekten die gestalterischen Chancen zu nutzen.

Die Kommune muss ihre Möglichkeiten konsequent nutzen, um insbesondere den bundesweit, landesweit und regional organisierten Unternehmen ihre Verantwortung für die Versorgung der Bochumer Bevölkerung nachhaltig zu verdeutlichen.

Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen

Technische Infrastruktur

Viele technische Infrastrukturen der Stadt sind unsichtbar: Kanäle und Leitungen liegen im Straßenkörper, die Stadtbahn unterfährt die Innenstadt. Zunehmend entdeckt und gestalterisch eingesetzt wird die Oberflächenentwässerung. Die Renaturierung technischer Regenwasservorfluter und ihre Einbindung in die Gestaltung von Landschaftsräumen ist ein gutes Beispiel für die Kooperation unterschiedlicher Aufgabenträger und Fachdisziplinen. Daraus lässt sich folgern, dass durch eine gemeinsame Projektentwicklung bei Straßen, Plätzen und Verkehrsbauten durch Ingenieure, Freiraumplaner, Stadtgestalter und Künstler, aber auch bei stadtbild-



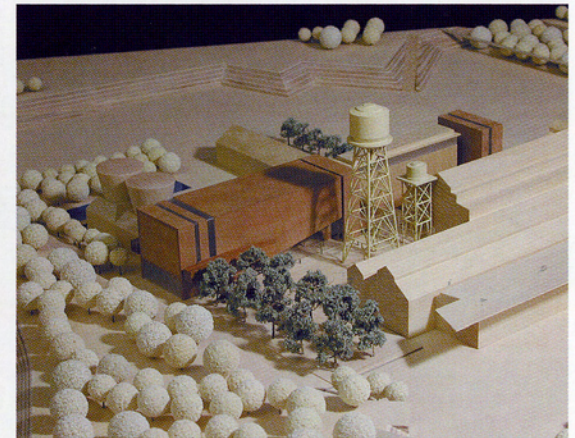
Erzbahnschwinge

prägenden technischen Bauwerken wie Brücken oder Stützmauern ein Höchstmaß an Gestaltqualität erreicht werden kann.

Öffentlicher Hochbau

Öffentlicher Hochbau trägt durch Funktion und Gestalt entscheidend zur städtebaulichen Qualität bei.

Während die meisten technischen Infrastrukturen Netze sind, können mit der sorgfältigen Standortwahl für die Hochbauten besondere Punkte dieser »Stadtnetze« markiert werden. Dieser Effekt kann noch verstärkt werden, wenn mehrere Einrichtungen in räumlichen Zusammenhang gebracht und um besonders gestaltete öffentliche Räume ergänzt werden. Dafür eignen sich besonders die stadtteilbezogenen Einrichtungen: Kindergärten, Schulen, Sport-, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen.



Konzertsaal Bochum

Die meisten Einrichtungen sind heute in den Städten vorhanden. Für die wenigen neuen, öffentlichen Hochbauten, die noch errichtet werden müssen und können, und für die Anpassung des Bestandes an die neuen Erfordernisse einer geringeren Bevölkerung sollten deshalb besondere Anstrengungen unternommen werden, um Projekte von großer Qualität zu realisieren. Dafür eignen sich sorgfältig vorbereitete und durchgeführte Wettbewerbsverfahren. Damit entstehen vielschichtige Betrachtungsweisen zu Architektur, Kosten und nachhaltigen Aspekten der Bauweise und die Chance zu einer Auswahl.



Handlungskonzept Innenstadt

Urbane Qualitäten

Die Bochumer Innenstadt ist eines der wichtigen Oberzentren der gesamten Ruhrregion. Sie zeichnet sich durch Kompaktheit, durch Klarheit ihrer städtebaulichen Struktur, ausgedehnte Fußgängerbereiche, vielfältige Geschäftszonen und außergewöhnlich gute Erreichbarkeit mit allen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln aus.

Der Wiederaufbau nach den Kriegszerstörungen bescherte Bochum eine Reihe qualitätsvoller, stadt-bildprägender Bauten - insbesondere in der Innenstadt. Dazu gehören unter anderem das Schauspielhaus, der Hauptbahnhof und das Gebäude der Stadtwerke.



Husemannplatz

Trotz einer Verkaufsfläche von 130.000 qm dominiert in der Innenstadt nicht der Handel. Der Kern der Stadt wird durch ein eigenes urbanes Nebeneinander und Übereinander von Wohn-, Büro-, Freizeit- und Geschäftsnutzungen geprägt. Hier findet sich das Abbild der »Europäischen Stadt« aus hoher Dichte, Nutzungsmischung, urbaner Blockstruktur mit einer Trennung des öffentlichen vom ruhigen privaten Raum, differenzierter Ausbildung des öffentlichen Raumes sowie herausragender Verkehrserschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Entwicklungsräume

Die Bochumer Innenstadt wird durch drei Bahntrassen begrenzt, die sie von den umliegenden Stadtteilen trennen. Im innerstädtischen Bereich - auch als Gleisdreieck bezeichnet - können deshalb neue großmaßstäbliche Einrichtungen nur schwer integriert werden. Die schlecht erschlossenen »Spitzen« des Gleisdreiecks und die Übergangsbereiche zu den angrenzenden Stadtteilen bieten neue Entwicklungsräume. In diesen Zonen sind schon heute in vielen Fällen Nutzungen vorhanden, die zur Vielfalt des Waren- und Dienstleistungsangebotes in besonderer Weise beitragen.

Diese Bereiche ermöglichen die Ergänzung und Er-



Dr.-Ruer-Platz, Massenbergstraße, Bongardstraße

weiterung der City. Sie können zu Quartieren mit eigenständigem Charakter und eigenen städtebaulichen Qualitäten entwickelt werden.

Dazu können die folgenden städtebaulichen Maßnahmen beitragen:

- > Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten auf Straßen und Plätzen,
- > Hervorhebung lokaler Besonderheiten durch neue spezialisierte Nutzungsangebote,
- > Förderung der überregionalen Bedeutung durch neue Einrichtungen und Institutionen,
- > Integration von großmaßstäblichen neuen Einrichtungen in die Innenstadt.

Besondere Anforderungen

Zukünftige Entwicklungen stehen oft in Konflikt zu bestehenden städtebaulichen Qualitäten. Die Bewahrung und Entwicklung der städtebaulichen Qualitäten muss deshalb besonders sorgfältig gesteuert werden.

Aus städtebaulicher Sicht bestehen folgende Gefährdungen für die Bochumer Innenstadtentwicklung:

- > Maßstäblichkeit, Nutzungsvielfalt und Ausgewogenheit des Stadtbildes sind durch Kommerzialisierung und Verdrängung der nichtkommerziellen Nutzungen gefährdet,
- > in einigen Bereichen bestehen funktionale und gestalterische Defizite (fehlende Wohnangebote,



Dr.-Ruer-Platz

- Gestaltungsmängel im öffentlichen Raum),
- > die Verbindungen zu den außerhalb des Gleisdreiecks gelegenen Stadtteilen zeigen einen deutlichen Qualitätsabfall.

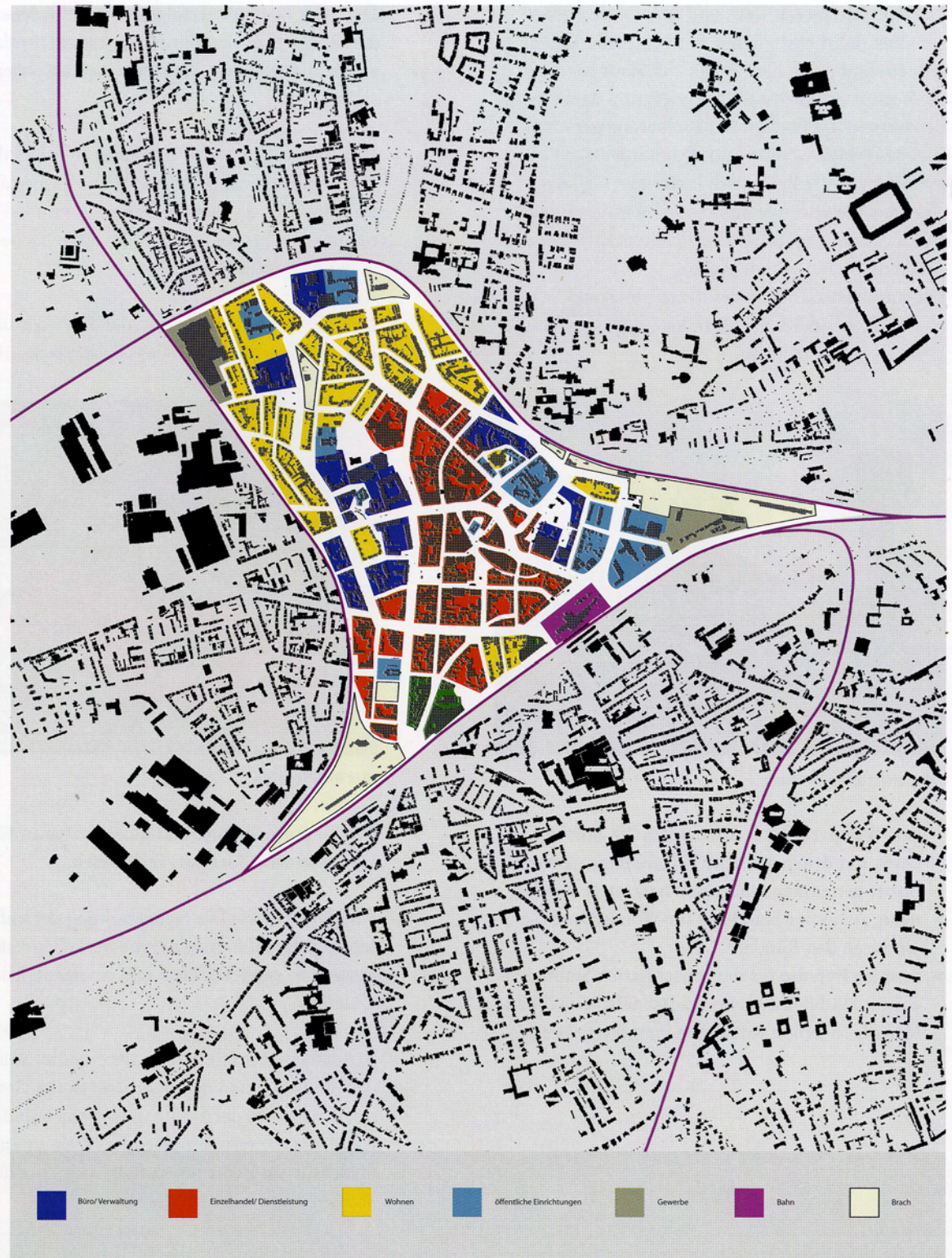
Die dargestellten Gefährdungen stellen gleichzeitig Chancen dar, die es erfordern, sich intensiv mit Projekten zur Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt zu befassen.

Besonders die Fußgängerzonen sind Bereiche mit großen städtischen Qualitäten. Der zur Zeit stattfindende U-Bahn-Bau bietet weitere Chancen.

Städtebauliche Leitlinien

Die folgenden städtebaulichen Ziele sollen Grundlage für die Entwicklung der Bochumer Innenstadt sein:

- > Erhaltung und Förderung von Kleinteiligkeit, Formenreichtum und Nutzungsmischung,
- > Sicherstellung einer guten Verkehrserschließung und Bereitstellung von ausreichenden Parkmöglichkeiten,
- > Orientierung der Läden zu den Straßen,
- > Aufwertung des öffentlichen Raums und der Verbindungen zu wichtigen (Kultur-)Einrichtungen außerhalb des Gleisdreiecks,
- > Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt,
- > städtebauliche Höhenentwicklung im Umfeld des Hauptbahnhofs und an den Endpunkten der wichtigen Sichtachsen,
- > Entwicklung der Flächenpotenziale in den Spitzen des Gleisdreiecks,
- > Aufwertung des Kreuzes der Fußgängerzonen (Kortumstraße und Bongard-/Massenbergstraße) und Steigerung der Aufenthaltsqualität.



Nutzungsstruktur Innenstadt

Innenstadt West

Mit der ›Innenstadt West‹ und dem neuen Kulturstandort ›Jahrhunderthalle‹ wird eines der letzten großen, altindustriellen Areale der Stadt wieder in die Bochumer Innenstadt integriert und damit in das Bewußtsein der Bochumer Bevölkerung gerückt. Ziel des Projektes ist es, auf dem nur wenige Gehminuten von der Innenstadt entfernten Gelände einen hochwertigen Standort für Dienstleistungen, Kultur, Freizeit und Wohnen zu entwickeln, der das Angebot der Innenstadt ergänzt.

Die einzelnen Elemente des Konzeptes sind:

- > die Jahrhunderthalle als Industriedenkmal und neues Kulturzentrum,



Jahrhunderthalle Bochum

- > der ›Westpark‹ als Stadtpark des 20. Jahrhunderts, mit dem auch neue Verbindungen zwischen bisher getrennten Stadtteilen hergestellt werden,
- > neue, attraktive Standorte für Wohnen und Gewerbe an den Rändern,
- > positive Impulse für die benachbarten Stadtbereiche im Hinblick auf eine städtebauliche und bauliche Aufwertung sowie eine Imageverbesserung.

Empfangskultur

Die Stadt Bochum verfolgt mit verschiedenen Projekten das Ziel, eine ›Empfangskultur‹ für das Stadtgebiet zu etablieren. Bausteine dieses Konzeptes sind:

›Der Rote Teppich‹ Vor dem Hauptbahnhof wird den Besuchern ein ›Roter Teppich‹, ausgerollt. Über die Öffnung von Sichtbeziehungen wird die Orientierung und Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele in der Innenstadt verbessert.

Lichttore Mit dem Projekt der 16 ›Stadttore‹ werden die Unterführungen des Gleisdreiecks über eine



›Der Rote Teppich‹

Durchnummerierung und Illumination zu Elementen besonderer Identität verwandelt.

Radialstraßen Die Neugestaltung der auf die Innenstadt zuführenden Hauptverkehrsstraßen verbessert die städtebauliche und stadträumliche Qualität.

Stadtbahnbau Eine besondere städtebauliche Aufgabe beim Bau der Stadtbahn ist die Gestaltung der ›Unterwelt‹ der Stadtbahnstationen und ihrer Ausgänge. Durch die unterirdische Führung der Stadtbahn im Zentrum eröffnen sich dort für die Straßenräume neue Möglichkeiten.

Boulevard

Das Projekt des ›Boulevard‹ aus Massenbergr- und Bongardstraße stellt einen wesentlichen städtebaulichen Qualitätssprung für die Innenstadt dar. Darüber hinaus bildet der Boulevard die Verbindung zu wichtigen Einrichtungen außerhalb der Innenstadt (Innenstadt-West und Stadtarchiv).

Kortumstraße

Die Neugestaltung der Kortumstraße ist ein weiteres Projekt zur Aufwertung der Innenstadt und der Verbesserung der Orientierung zwischen wichtigen Kultureinrichtungen (Museum und Schauspielhaus).

Bermuda3eck

Die besondere Funktion des Bermuda3ecks als tag- und nachtaktiven Bereich der Innenstadt soll gestärkt werden. Die Stadt fördert die Entwicklung durch die Organisation gemeinsamer Marketing-Aktionen und durch die Realisierung von Verbesserungen im öffentlichen Raum. Das Bermuda3eck ist ein Pilotprojekt im Rahmen des Landesprogramms zur Förderung von Immobilien- und Standortgemeinschaften.

›City Tor Süd‹

Die Entwicklung von neuen Standorten in den Rand- und Übergangsbereichen der Innenstadt trägt zur Funktionsmischung und Stärkung der Vielfalt der Innenstadt bei. Besonderer Wert wird dabei auf die Entwicklung qualitativvoller Standorte für Wohnen und Büros gelegt. Beispiel für ein solches gemischtes Projekt ist die Bebauung ›City Tor Süd‹ im Bereich des ehemaligen Katholikentagbahnhofs.



- 1 Königsallee/Viktoriastraße
- 2 Maximilian-Kolbe-Straße
- 3 Rottstraße
- 4 Alleestraße
- 5 Gußstahlstraße
- 6 Präsidentenstraße
- 7 Dorstener Straße
- 8 Hemer Straße
- 9 Wielandstraße
- 10 Uhlendstraße
- 11 Kortumstraße
- 12 Bergstraße
- 13 Castroper Straße
- 14 Wittener Straße
- 15 Universitätsstraße
- 16 Hermannshöhe

Peter Brdenk · Jürgen LIT Fischer

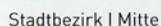
KUNSTLICHT

Stadt Bochum
Planungsamt

BOCHUM

Stadtbezirk I Mitte

Im Wechsel mit den Wohn- bzw. Mischgebieten liegt zwischen der Herner und der Dorstener Straße eine Abfolge von Gewerbegebieten, die ein wichtiges Potenzial für die gewerbliche Entwicklung des Bochumer Nordens darstellen (von Nokia/mg im Norden bis Von-der-Recke südlich der Dorstener Straße). Die nördlichste Fläche, Nokia/mg, schlägt gleichzeitig den Bogen zu den gewerblichen Nutzungen jenseits der Stadtgrenze auf Herner Gebiet.



Wohnen - Innerstädtische Potenziale

Die nördliche Innenstadt ist wie nur wenige Gebiete in Bochum durch ihre seit der Gründerzeit gewachsenen Baustrukturen geprägt. Die Lage mit fußläufiger Erreichbarkeit der City ermöglicht ein ruhiges, zentrumsnahes Wohnen mit guten Verkehrsanbindungen. Das Gebiet bietet große Potenziale der Erneuerung und der Entwicklung zu einem attraktiveren Wohnstandort. Die Strategie der Erneuerung besteht in einer Verknüpfung kleinteiliger kommunaler Maßnahmen, der Schließung von Baulücken (auch mindergenutzter Flächen) sowie der Modernisierung und Sanierung der privaten Bestände. Im südlichen Bereich der Innenstadt ist der »Eistreff« auf dem ehemaligen Milchhofgelände dagegen ein Beispiel für die künftige Neuentwicklung großstädtischen Wohnens auf innerstädtischen Brachflächen als wesentlicher Leitlinie der Bochumer Flächenentwicklung. Es besteht die Chance der Entwicklung eines ruhigen Wohnbereichs mit verdichteten, in der Regel drei- bis viergeschossigen Bauformen und einer klaren Zuordnung öffentlicher und privater Freiflächen.

Nokia und Umfeld

Mit der Übernahme der Bildröhrenfabrik Graetz im Jahr 1988 entstand der High-Tech-Standort Nokia als Produktions- und Distributionszentrum für Mobiltelefone in Mittel- und Südeuropa sowie im Nahen Osten. Ende 1999 waren von den 5.000 Nokia-Beschäftigten in Deutschland ca. 3.700 in Bochum tätig.

Die Strahlkraft von Nokia soll für die gewerbliche Entwicklung im Umfeld aktiv genutzt werden. Die Stadt kümmert sich vor allem um die Sicherung der gewerblichen Nutzung in den umliegenden kleineren und aufwertungsbedürftigen Gewerbegebieten.

Bereits in der Vergangenheit war das Gebiet Herzogstraße als Standort der Firma mg Gegenstand umfangreicher Maßnahmen der Gewerbeumfeldverbesserung. Es besteht die Absicht, den Standort für Produktions- und Büronutzungen zu erhalten. Ziel ist es außerdem, zusammen mit der Stadt Herne ein gemeinsames Konzept zur Weiterentwicklung dieses wichtigen Bereichs zu erarbeiten.

Einzelhandel

Der Bezirk Mitte spiegelt - exemplarisch für ganz Bochum - die Ziele und Aktivitäten zur Entwicklung der Versorgungszentren wider: Die Innenstadt hat rund 130.000 qm Verkaufsfläche. Sie setzt sich zusammen aus einer Vielzahl kleiner, mittlerer und oftmals spezialisierter Betriebe. Daneben stellen zwölf integrierte Stadtteilzentren die wohnungsnah Versorgung sicher. Nicht integriert sind dagegen die beiden Zentren Hannibal und Hofsteder Straße. Sie stellen mit rund 48.000 und 15.000 qm Verkaufsfläche eine erhebliche Konkurrenz zur Innenstadt und zu den Stadtteilzentren dar.



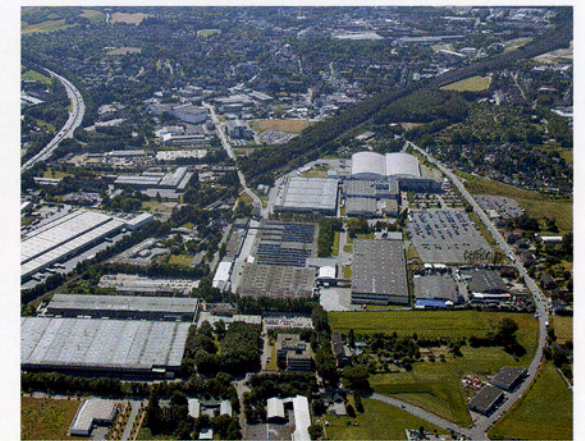
Planung ehem. Eistreff-Gelände

Gemeinsam mit den Einzelhändlern und der Industrie- und Handelskammer wird versucht, die Bedingungen für den Einzelhandel in der Innenstadt und den übrigen integrierten Zentren zu verbessern, um so die oberzentralen Funktionen zu stärken.

Städtebauliche Leitlinien

Weiter zu verfolgende städtebauliche Leitlinien für den Bezirk Mitte sind:

- > Entwicklung und Gestaltung der Ausfallstraßen als zentrale Achsen der Bochumer Stadtentwicklung,
- > Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldbedingungen in den innerstädtischen Wohnquartieren,
- > Aufwertung und Vernetzung der Grün- und Erholungsräume zur Stärkung der Wohnqualität in verdichteten Wohngebieten,
- > Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zum Schutz der Innenstadt und der sonstigen zentralen Versorgungsbereiche, Sicherstellung der Ver-



Nokia

sorgung auch für ältere, nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen,

- > Aufwertung von Gewerbegebieten (wie ehemalige GMU, NOKIA, Schlachthofgelände) und die Nutzung von Synergieeffekten zur Ansiedlung neuer Unternehmen,
- > Nutzung der positiven Effekte der Innenstadt West als regional bedeutsamen Kulturstandort und Park für die umliegenden Stadtteile,
- > Stärkung des Bürostandorts Bochum durch die Entwicklung von Projekten für Büronutzungen in innenstadtnahen Bereichen (v. a. südlich des Hauptbahnhofs, City Tor Süd).

Der Bezirk und die Stadtteile

Der Bezirk Wattenscheid liegt im Westen des Stadtgebietes und grenzt an die Städte Essen, Gelsenkirchen und Herne. Der Bezirk kam erst im Jahr 1975 durch die Zusammenlegung der kreisfreien Städte Wattenscheid und Bochum zur neuen Stadt Bochum hinzu.

Der Stadtbezirk Wattenscheid ist als Hauptnebenzentrum ausgewiesen. Das Zentrum ist durch die beiden Schwerpunkte August-Bebel-Platz und Alter Markt/Gertrudisplatz gekennzeichnet, welche durch die Fußgängerzone in der Oststraße miteinander verbunden sind.

Die Wattenscheider Innenstadt übernimmt als gewachsenes Versorgungszentrum mit einer überdurchschnittlichen Einzelhandelsausstattung mit 26.000 qm Verkaufsfläche - der gesamte Bezirk Wattenscheid weist insgesamt 98.000 qm Verkaufsfläche auf - einen wichtigen Versorgungsauftrag innerhalb der Gesamtstadt.

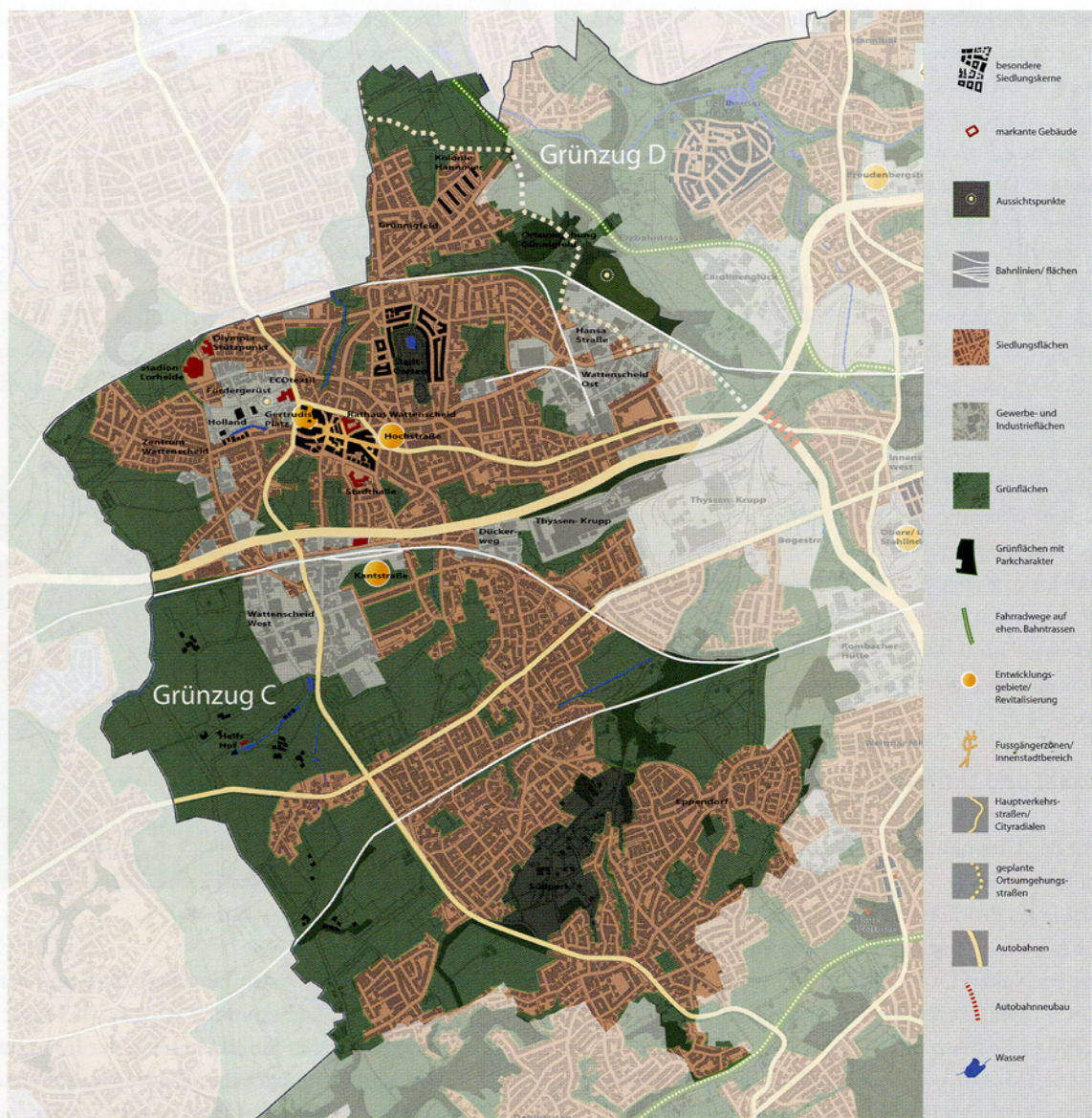
Der Bezirk ist darüber hinaus durch ein differenziertes Angebot an Wohngebieten gekennzeichnet. Es umfasst historische Siedlungen (wie die Kolonie Hannover) und Hoflagen (wie z. B. Hef's Hof), Neubaugebiete (z. B. Westenfeld) und Wohngebiete mit besonderer Lagegunst (z. B. am Südpark und in Eppendorf). Für die gewerbliche Entwicklung sind besonders die Bereiche an der Hansastrasse und Berliner Straße sowie das Gelände der ehemaligen Zeche Holland von Bedeutung.

Problematisch stellt sich die Siedlungsstruktur unter anderem in dem Band zwischen der A 40 und der Hauptbahnstrecke zwischen Bochum und Essen dar. Dieser Bereich ist aufgrund seiner Lage nicht zum Wohnen geeignet und sollte vorrangig für gewerbliche Zwecke genutzt werden.

Für die Verkehrsentwicklung sind der Ausbau der A 40 und die Ortsumgehung Günnigfeld von Bedeutung. Nachteilig ist die Lage des Bahnhofs Wattenscheid, der keine günstige Verbindung und keine Eingangssituation zur Wattenscheider Innenstadt vermittelt.

Im Westen des Bezirkes erstreckt sich von der Ruhr bis zum Rhein-Herne-Kanal, entlang der Stadtgrenze zu Essen und Gelsenkirchen, der in weiten Teilen zusammenhängende Regionale Grünzug C. Im Osten des Bezirkes befinden sich die Flächen des

Stadtbezirk II Wattenscheid



Stadtbezirk II Wattenscheid

Grünzuges D mit der Erzbahntrasse als Verbindung von der Bochumer Innenstadt bis nach Herne und Gelsenkirchen. Der Bereich des Grünzuges D ist durch kleinteilige Grünstrukturen gekennzeichnet, zu denen auch die ökologische Kleingartenanlage in Günnigfeld gehört.

Die Neuordnungsphase nach dem Krieg hat zu Maßstabssprüngen und dem Verlust von historischer Substanz geführt. Vor dem Hintergrund der gewachsenen Bedeutung historischer Bezüge und

eines stärkeren Qualitätsbewusstseins sollte qualitativen Gesichtspunkten in Zukunft große Bedeutung zukommen.

Zentrumsentwicklung

In den letzten Jahren war die Einzelhandels- und Standortentwicklung der Wattenscheider Innenstadt durch einen beginnenden Erosionsprozess gekennzeichnet, der unter anderem mit dem Leerstand des ehemaligen Rupprecht-Warenhauses und in der Übernahme privater Geschäfte durch Einzelhandelsketten erkennbar wurde.

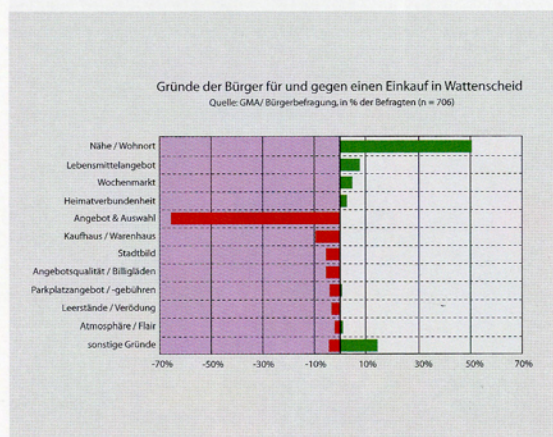
Zielrichtung der Weiterentwicklung der Wattenscheider Innenstadt ist, das vorhandene Verkaufsangebot von rund 26.000 qm Verkaufsfläche durch gezielte Ergänzungen mit neuen Attraktoren anzureichern und mit neuen Sortimenten abzurunden. Zudem soll durch bauliche Aktivität deutlich ge-

Stadtbezirk II Wattenscheid

Aufwertungschance vorgezeichnet durch das Projekt einer Einzelhandelsbebauung mit rund 2.500 qm Verkaufsfläche, Büros, Praxen und Wohnungen von der Hochstraße in den Postblock hinein bis zur Postgasse sowie durch die Arrondierung des daran anschließenden nördlichen Blocks durch primär Wohnbebauung. Positive Signale für die Aufenthaltsqualität in dem Innenstadtbereich sind zudem aus der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Anordnung eines ›Lichtwegs‹ über den Alten Markt, eines ›Floralen Wegs‹ über den Bereich Saarland-Brunnen - Rathaus und eines ›Skulpturenwegs‹ über den August-Bebel-Platz zu erwarten. Die Heraus-

Stadtteilmarketing

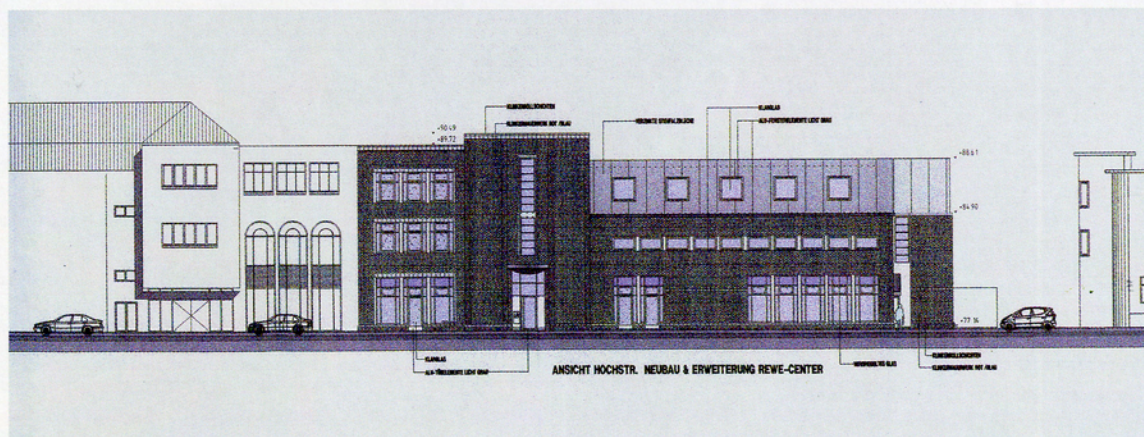
Die Entwicklung der Standorte zwischen Gertrudisplatz/Alter Markt und August-Bebel-Platz/Post baut auf ein seit 1997 etabliertes Stadtteilmarketing auf. Im Rahmen des Stadtteilmarketingprozesses sind in den letzten Jahren umfangreiche Aktivitäten zur Pflege und Verbesserung des Stadtbildes in der Innenstadt in die Wege geleitet worden. Im Verlauf des Stadtmarketingprozesses wurde deutlich, dass einerseits die kontinuierliche, weitgehend von der öffentlichen Hand getragene Pflege des Stadtbildes positive Effekte nach sich zieht, andererseits aber strukturelle Probleme nur durch eine strategische Herangehensweise unter Einbindung



Einkaufsmotive in Wattenscheid

macht werden, dass der Wille zur Veränderung sich durchsetzt und ein Aufbruch eingesetzt hat. Der funktionierende, gründerzeitlich geprägte Bereich zwischen Altem Markt und August-Bebel-Platz trägt und stabilisiert die Innenstadt, während das westliche Ende Gertrudisplatz/Bunker/Übergang zum Holland-Gelände und das östliche Ende Rückseite des August-Bebel-Platzes bis zur Post einer Neuordnung bedürfen.

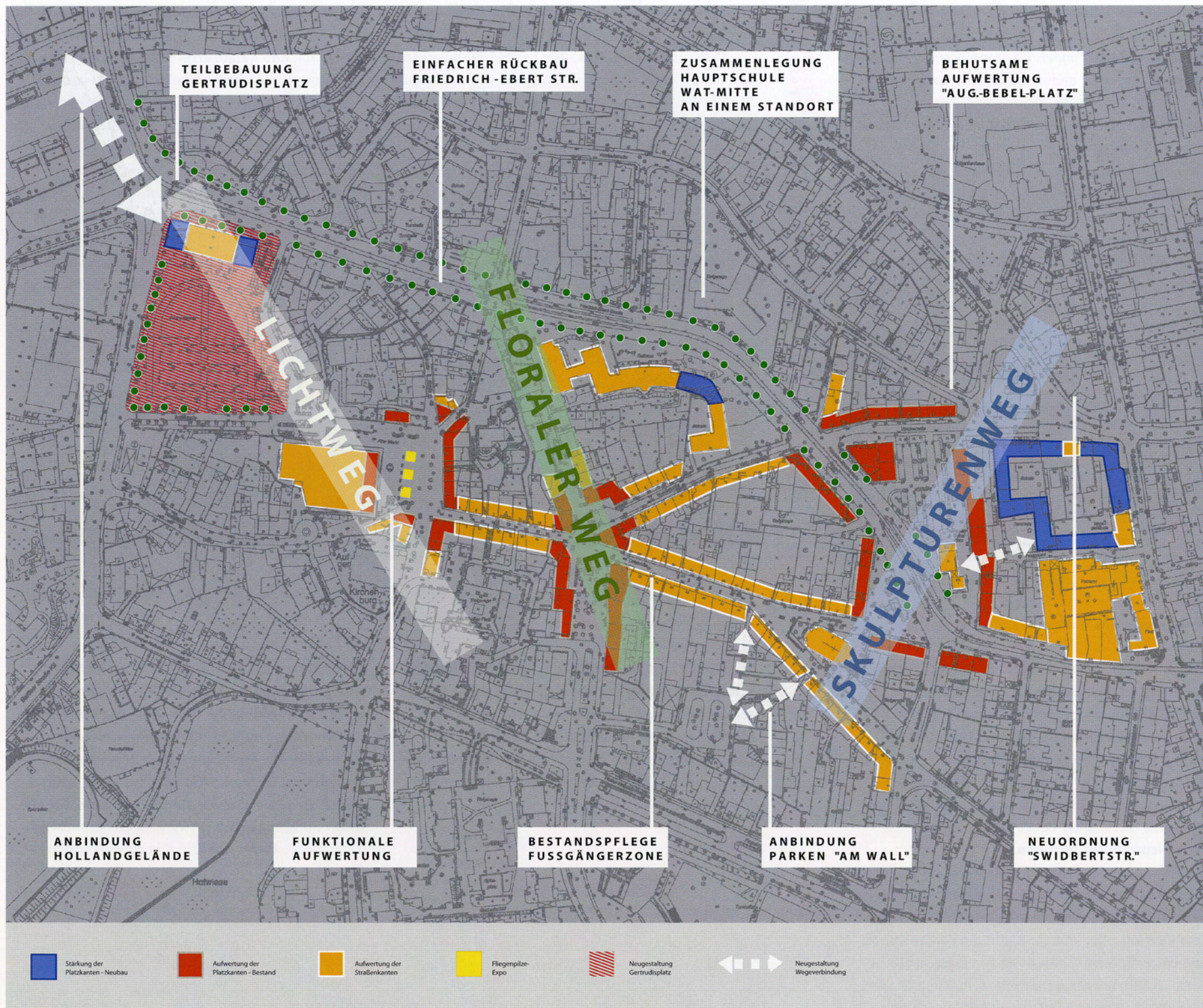
Die Bebauung des Gertrudisplatzes ist auf den Weg gebracht. Die Auswirkungen aus einer funktionalen Verknüpfung zwischen einem großen Neubau auf dem Gertrudisplatz mit ca. 6.800 qm Verkaufsfläche und einer direkten Anbindung an ein neustrukturiertes Kaufhaus Rupprecht hin zum Alten Markt wird positiv eingeschätzt, muss sich aber in der Praxis noch bewähren. Im östlichen Bereich ist eine



Neubau Rewe-Center Hochstraße

arbeitung einzelner Abschnitte, die Begrünung der Friedrich-Ebert-Straße sowie die Planung von ergänzender Bebauung kann die Hauptschaussee, den nördlichen Rand der Innenstadt, besonders zur Geltung bringen und damit auch den Vorbeifahrenden auf die Qualitäten der Wattenscheider Innenstadt hinweisen.

aller Akteure möglich ist. So ist Wattenscheid der erste Standort in Bochum, an dem zur systematischen Einbeziehung der Immobilieneigentümer der Innenstadt in den Stadtmarketingprozess regelmäßig Informationsveranstaltungen angeboten werden. Im Rahmen des Stadtmarketing wurde in Wattenscheid beispielsweise das Projekt zur Zwischennutzung von Leerständen entwickelt, das mittlerweile auch auf die Bochumer City übertragen wurde.



Wohn- und Gewerbepark Holland

Das Entwicklungsprojekt der 1990er Jahre war die Reaktivierung der im Jahr 1974 stillgelegten Zeche Holland 3, 4, 6, die zwischen der Wattenscheider Innenstadt und dem Stadtteilzentrum Leithe liegt. Im Jahr 1990 wurde die Brachfläche der Zeche Holland zu einem von 19 Projekten der Internationalen Bauausstellung Emscherpark.

Unter dem Thema ›Arbeiten im Park‹ wurde durch die Landesentwicklungsgesellschaft ein Konzept zur Entwicklung von städtebaulich und ökologisch hochwertigen Gewerbegebieten erarbeitet. Ziel des Projektes war die Entwicklung der Brache zur Stärkung der benachbarten Stadtteilzentren Wattenscheid-Mitte und Leithe unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Wohnen, Gewerbe, Grün und der historischen denkmalgeschützten Bausubstanz.



Wohn- und Gewerbepark Holland

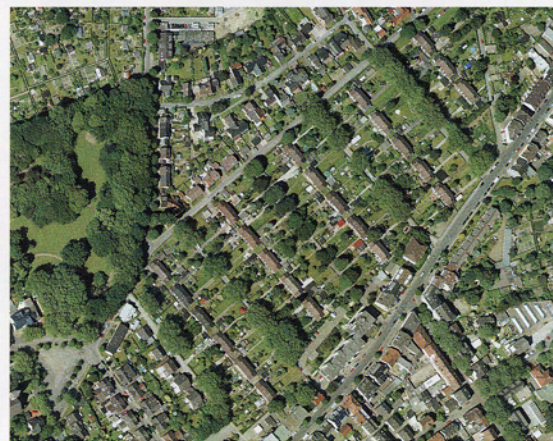
Im Sinne der Integration von Wohnen und Arbeiten entstand eine neue Wohnbebauung mit dem Schwerpunkt des Mehrgenerationenwohnens. Das Ziel des ›ökologisch orientierten Gewerbebaus‹ wurde durch sparsamen Umgang mit Ressourcen und Einsatz umweltfreundlicher Materialien verwirklicht. Es wurden vorzugsweise innovative und ökologisch arbeitende Betriebe angesiedelt. Wohnen und Gewerbe wurden in ein Grün- und Regenwasserkonzept eingebettet, das zur Verbindung der südlich angrenzenden Bebauung mit dem nördlich gelegenen Grünzug C dient. Die Fläche ist durch die Reaktivierung wieder in die Wattenscheider Siedlungsstruktur integriert.

Stadtbezirk II Wattenscheid

Umgehungsstraße Günnigfeld

Die Innenstadt von Bochum-Wattenscheid und der Ortsteil Günnigfeld sind vom Durchgangsverkehr stark belastet. Teilweise hat diese hohe Verkehrsbelastung bereits zu Verdrängungen der Verkehrsströme in die Wohnbereiche wie z. B. um den Stadtgarten in Wattenscheid geführt.

Mit den bereits durchgeführten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wattenscheid und in Günnigfeld konnten nur relativ geringe Verkehrsentslastungen, insbesondere in Günnigfeld, erreicht werden. Aufgrund dessen wird der Bau einer Umgehungsstraße zur Entlastung der Innenstadt Wattenscheids und des Ortsteiles Günnigfeld aus städtebaulichen



Kolonie Hannover

und verkehrlichen Gesichtspunkten als erforderlich erachtet, da nur über diese Maßnahme der Durchgangsverkehr in weniger empfindliche Randbereiche verlagert und um die Wohnbereiche herumgeleitet werden kann. Zur Realisierung werden umfangreiche ökologische Maßnahmen miteingeplant, um die Wasser- und Bodenfunktionen sowie auch die Flora und Fauna positiv weiterzuentwickeln.

Städtebauliche Leitlinien

Folgende städtebauliche Leitlinien stehen im Vordergrund der Entwicklung des Bezirkes Wattenscheid:

- Stärkung der Zentrumsentwicklung u. a. durch die Bebauung des Getrudisplatzes und die Reaktivierung des Geschäftsbesatzes im Osten des August-Bebel-Platzes als neue Ankerpunkte,
- Fortführung der Revitalisierung der ehemaligen Zeche Holland,
- Entwicklung eines Gewerbebandes zwischen der A 40 und der Hauptbahnstrecke zwischen Bochum und Essen,
- Sicherung und Entwicklung der Grünvernetzung



Gertrudiskirche

gen durch die Sicherung der Regionalen Grünzüge C und D,

- Verkehrsentslastung des Stadtteils Günnigfeld und der Wattenscheider Innenstadt,
- Stärkung des Qualitätsbewusstseins in Fragen der städtebaulichen Gestaltung,
- Berücksichtigung von historischen Strukturen zur Stärkung der Identität des Bezirkes Wattenscheid.

Der Bezirk und seine Stadtteile

Charakteristisch für den Bezirk Nord ist die in seinen einzelnen Stadtteilen noch heute deutlich ablesbare montanindustrielle Vergangenheit. Der Strukturwandel im Bochumer Norden ist dabei eng mit dem Namen der ehemaligen Zeche Lothringen verbunden. Die typischen Siedlungsmuster der Industrialisierung, mit kleinen Wohnsiedlungen in direkter Nachbarschaft zu den großen Industriestandorten, prägen neben den in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenen Neubausiedlungen wie die Rosenbergsiedlung und neuen Gewerbegebieten wie das Harpener Feld die Raumstruktur. Der Kernbereich von Gerthe gibt unter anderem im Bereich des Marktplatzes und des Amtshauses an der Heinrichstraße Zeugnis von der soliden städtebaulichen Qualität und des gewissen Wohlstandes in der Bergbaugeschichte Gerthes. Sie konnte durch Wohnumfeldmaßnahmen (um 1980) und Restaurierungsarbeiten (um 1990) bewahrt und weiterentwickelt werden. Umgeben werden die einzelnen Siedlungskerne von Freiflächen, die Möglichkeiten zur Naherholung bieten.

Der Stadtbezirk wird im Wesentlichen durch zwei historische Hauptschließungsäste, den Castroper Hellweg und den Harpener Hellweg, von der Innenstadt Bochum aus verkehrstechnisch erschlossen. Wegen seiner industriellen Vergangenheit befindet sich der Bezirk Nord im strukturellen Umbruch. Durch die Zechenschließungen in den 1960er Jahren entstanden umfangreiche Brachflächen auf den ehemaligen Industriearialen, deren Reaktivierung durch die Entwicklungsgesellschaft Ruhr-Bochum und die Landesentwicklungsgesellschaft NRW maßgeblich ermöglicht wird. Die Brachen der ehemaligen Zechen Lothringen werden zu durchgrünerten Wohn- oder Gewerbegebieten entwickelt. Die ehemalige Werksbahntrasse soll wieder alle Lothringenerflächen, diesmal jedoch als ›Grünes Band‹, miteinander verbinden und Bestandteil des gesamtstädtischen Freiraumsystems werden.

Neue Wohnbauflächen sollen das vorhandene Wohnangebot qualitativ verbessern und den vorhandenen alten Siedlungskern ergänzen, z.B. am Kornweg. Im Bereich der Rosenbergsiedlung ist für das ehemalige Nordbadgelände eine neue Nutzung geplant und im Bereich Bernsteinweg ist eine attrak-

Stadtbezirk III Nord



Stadtbezirk III Nord

tive neue Wohnbebauung als Ersatz für den Mietwohnungsbestand aus der Nachkriegszeit vorgesehen.

Der Stadtbezirk kann eine Vorreiterrolle im Bereich der Energieerzeugung für das Stadtgebiet übernehmen; diesmal mit umweltfreundlichen Energien wie das in Betrieb befindliche Methankraftwerk auf dem Gewerbepark Lothringen und einer geplanten Windkraftanlage am Bövinghauser Hellweg.

Lothringen

Ein Beispiel für die neuen Gewerbeflächenpotenziale aus dem Strukturwandel im Bochumer Norden ist die Reaktivierung der Brache der ehemaligen Zeche Lothringen I/II, die in unmittelbarer Nähe zum Zentrum des Stadtteiles Gerthe liegt. Das Gelände wurde in den Jahren 1998/99 unter Federführung der Entwicklungsgesellschaft Ruhr-Bochum zu einem modernen Gewerbepark entwickelt, durch den der Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen angestrebt wird. Das Nutzungskonzept sieht die Ansiedlung von kleinen und mittleren Unternehmen aus Handwerk und Produktion, Dienstleistung sowie dem künstlerischen Bereich vor.



Lothringen I / II

Im Zuge dieser Entwicklung sollen, neben dem Neubau, einzelne wichtige, historische Gebäude auf der Fläche erhalten und ökonomisch sinnvoll umgenutzt werden. Das Magazinegebäude ist bereits restauriert und Sitz des Bochumer Kulturrates, der in dem ›Kultur-Magazin Lothringen‹ freien Künstlergruppen Produktionsräume zur Verfügung stellt. Im Bereich des Maschinenhauses ist ein ›Kulturwirtschaftliches Gründungszentrum‹ geplant.

Renaturierung Ostbach

Als wesentlicher Bestandteil der Freiraumentwicklung des regionalen Grünzugs E wird der Ostbach im Bereich des Hiltroper Volksparks seit Ende der 1980er Jahre renaturiert. Der Hiltroper Volkspark ist Landschaftsschutzgebiet und wird als Naherho-

lungsraum genutzt. Er steht mit seinen ökologisch wertvollen Auen im direkten Gegensatz zu den unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereichen. Weitere Bachläufe auf dem Bochumer Stadtgebiet sollen ebenfalls renaturiert werden, so z. B. der Harpener Bach.

Landmarken

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park wurden stillgelegte Industrieanlagen und Halden zu neuen Landmarken entwickelt. Ziel ist es, identitätsstiftende Orientierungspunkte



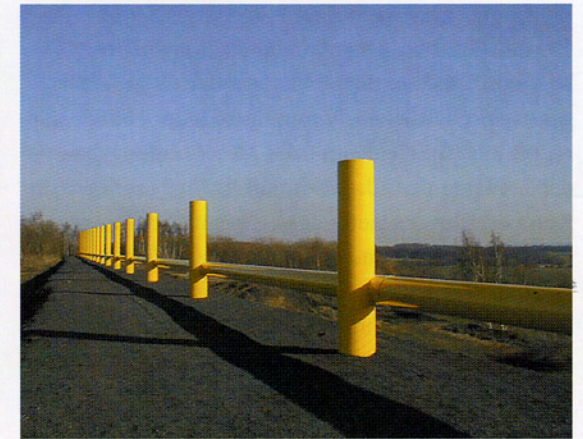
Ostbach

über die künstlerische Inszenierung dieser Orte entlang der ›Route der Industriekultur‹ zu schaffen. So ist z. B. auf der ehemaligen Bergehalde Lothringen ein 220 m langes gelbes Band aus Stahl installiert, das nach Einbruch der Dunkelheit illuminiert und somit weit sichtbar ist. Als weitere Landmarke wurden auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Lothringen I/II die auf einer Aufschüttung am nordöstlichen Rand des Terrains liegenden Belüftungsschächte künstlerisch gestaltet. Durch diese Installation wird die frühere Zechenkulisse wieder vom ganzem Stadtteil aus sichtbar und fungiert als Identifikationspunkt.

Städtebauliche Leitlinien

Die folgenden Leitlinien sollen bei der Entwicklung des Bezirkes in Zukunft verfolgt werden:

- > Nutzung und Vermarktung der Lagegunst des Bezirkes Nord,
- > Entwicklung einer sinnvollen kleinteiligen Mischung aus Wohn- und Gewerbegebieten und Freiraum in den Stadtteilen,
- > Fortführung der Reaktivierung der Flächen der ehemaligen Zeche Lothringen,
- > Weiterentwicklung der Grünraumvernetzung und Freiraumgestaltung durch die Renaturierung von Bachläufen und die Inszenierung der Industrielandschaft,



Bergehalde Lothringen

- > Stärkung der Zentren Hiltrop und Gerthe,
- > Entlastung des Castroper Hellwegs und seiner angrenzenden Bereiche von Verkehr im Bereich Gerthe,
- > Ausbau des Bochumer Standortpotenzials ›Kultur‹ auch zur Erzielung wirtschaftlicher Effekte, z. B. durch das ›Kulturwirtschaftliche Gründungszentrum‹.

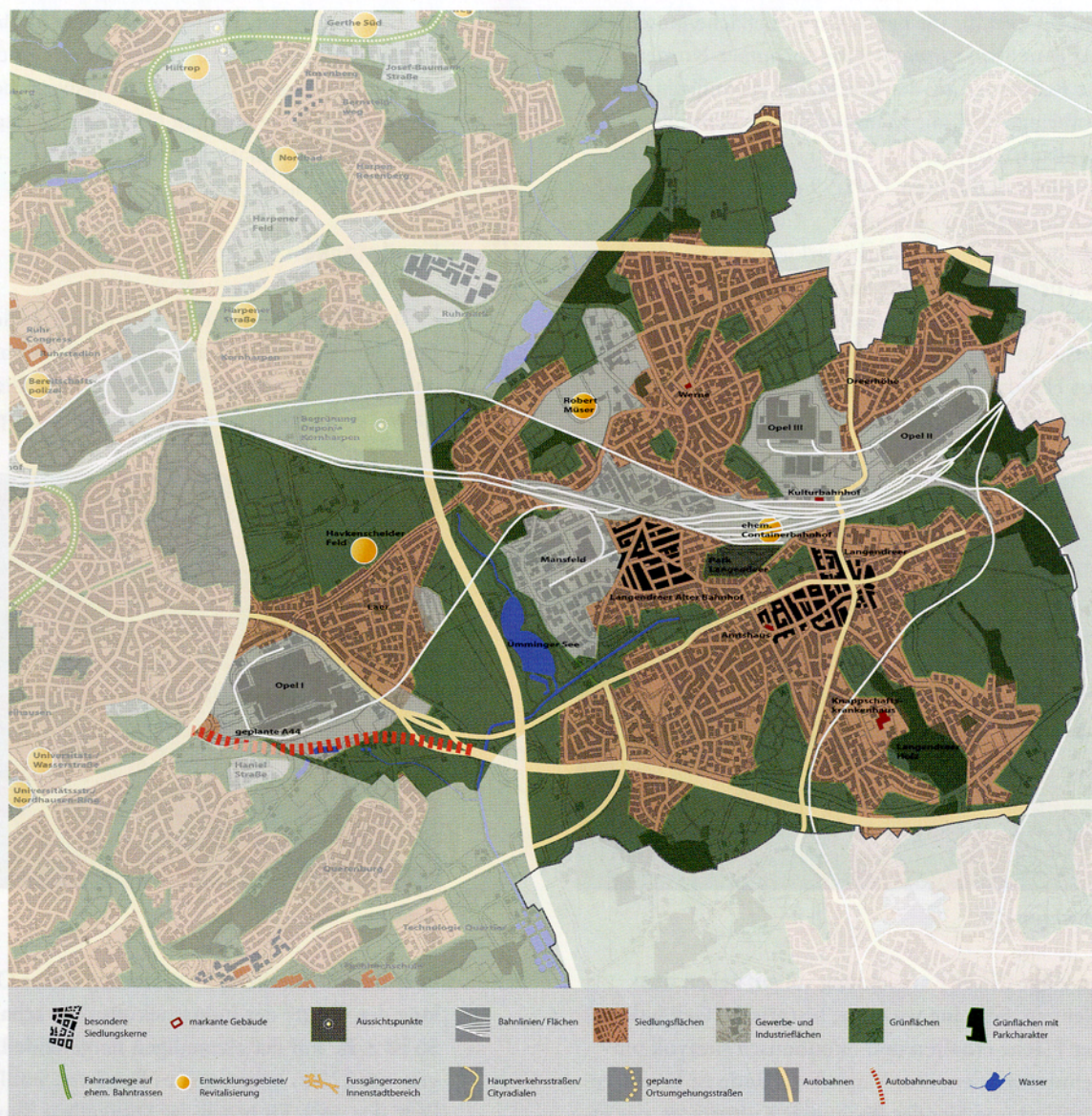
Der Bezirk und seine Stadtteile

Der Stadtbezirk Ost erstreckt sich mit seinen ursprünglich selbständigen Siedlungsschwerpunkten und Stadtteilen Werne, Langendreer Alter Bahnhof, Langendreer Dorf, Somborn und Laer bis an die benachbarten Städte Dortmund und Witten. In der räumlichen Struktur der Stadtteile erkennt man noch heute ihre Prägung durch den Bergbau und die Stahlindustrie. Die Stadtwerdung wird insbesondere durch markante und stadtbildprägende Gebäude und Ensembles wie Haus Langendreer, Haus Laer, Amtshaus Langendreer mit ehemaligem Gericht, Amtshaus Werne, Bahnhof Langendreer (Kulturbahnhof) und Brauerei Müser erkennbar.

Die Wohnfunktion des Stadtbezirkes ist sehr vielseitig geprägt und reicht von Ackerbürgerhäusern des 19. Jahrhunderts über Arbeitersiedlungen der Montanindustrie, Bürgerhäusern der Gründerzeit, genossenschaftlichen Wohnungsbau der 1920er Jahre, bis hin zu Eigenheim- und Mietwohnungsbau der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts. Insbesondere die Kernbereiche der Siedlungsschwerpunkte Langendreer und Werne sind durch Wohngebäude der Gründerzeit geprägt. Das Wohnquartier ›Alter Bahnhof‹ als Ensemble mit weitgehend erhaltener Baustruktur der Gründerzeit aus dem Beginn des vorigen Jahrhunderts ist hierfür ein herausragendes Beispiel. Im Bereich Somborn befindet sich die Arbeitersiedlung ›Dreerhöhe‹, eines der größten und architektonisch bemerkenswerten Beispiele dieses Siedlungsbautyps im Stadtgebiet.

In der ersten Phase des Strukturwandels in den 1960er Jahren wurde der Bezirk erfolgreich umstrukturiert. Die bis dahin vom Bergbau geprägten Stadtteile wurden innerhalb weniger Jahre durch die Ansiedlung der drei Opel-Werke zur ›Opel-City‹, wodurch ein Großteil der aufgegebenen Montan-Arbeitsplätze kompensiert werden konnte. Die ursprünglich regional herausragende bergbauhistorische Bedeutung dieser Stadtteile ist neben ihrer stadträumlichen Prägung nur noch durch wenige historische Gebäude erlebbar wie durch den Förderturm der ehemaligen Schachanlage ›Robert Müser‹. Heute erfüllt der Stadtbezirk mit seiner umfangreichen privaten und öffentlichen Infrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Durch wichtige Einrichtungen, wie das Lehrkrankenhaus

Stadtbezirk IV Ost



Stadtbezirk IV Ost

›Knappschafts Krankenhaus‹, das Kulturzentrum ›Bahnhof Langendreer‹ oder die Rudolf-Steiner-Schule, werden sowohl die hier lebenden Bewohner als auch die Bewohner angrenzender Stadtbezirke und Städte versorgt.

Regionale Grünzüge im Norden und Westen, der Freiraum Dürener Schweiz im Osten sowie innerstädtische Grünzüge und Parkanlagen wie der Werner Park, der Park Langendreer und der Umminger See geben dem gesamten Stadtbezirk in der

Außenwahrnehmung und in der innerörtlichen Differenzierung eine lebenswerte und prägnante Stadtgestalt.

Kulturbahnhof Langendreer

Der historisch und architektonisch wertvolle Gebäudekomplex des früheren Bahnhofs Langendreer wird seit Aufgabe der Bahnnutzung 1986 zu dem soziokulturellen Zentrum »Kulturbahnhof Langendreer« ausgebaut.

Hier wird die Kommunikation zwischen Menschen unterschiedlicher Nationalitäten, Schichten und Altersgruppen durch ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm und durch die Bereitstellung von Infrastruktur für selbstorganisierte Aktivitäten verschiedener Gruppen und Initiativen gefördert.

Der »Kulturbahnhof Langendreer« ist heute ein Leuchtturm der soziokulturellen Zentren im Ruhr-



Kulturbahnhof Langendreer

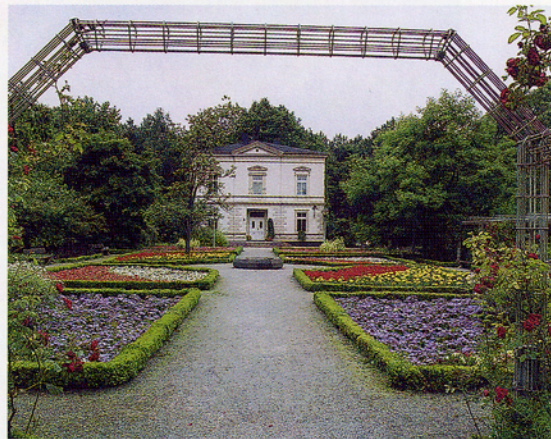
gebiet neben den Zentren Zeche Carl in Essen und dem Ringlokschuppen in Mülheim.

Die in den letzten Monaten erfolgte Erweiterung des räumlichen Angebotes verdeutlicht die Wertigkeit und Akzeptanz dieser Kultureinrichtung in der Bevölkerung. Zukünftiges Ziel ist neben der Bestandssicherung die städtebauliche Qualitätssteigerung des Umfeldes insbesondere die Umgestaltung des ehemaligen Bahnhofsvorplatzes sowie die Sicherung der angrenzenden Wohnfunktion.

Gewerbeflächenpotenziale

Die Entwicklung weiterer Gewerbeflächen ist für den Stadtbezirk unter dem Aspekt der Strukturveränderung von großer Bedeutung. Hierfür bieten sich insbesondere die großen Flächenpotenziale der vorhandenen Brach- und Bahnflächen an.

Ziel der Weiterentwicklung dieser Flächen ist die Umgestaltung zu Gewerbeparks mit Dienstleistungen und nicht störendem Gewerbe unter Berücksichtigung der benachbarten Wohnnutzungen. Die Umsetzung und Konkretisierung dieser Ziele erfolgt städtebaulich in Rahmenplänen, deren Inhalte in Bebauungsplänen als planungsrechtliche Genehmigungsgrundlage festgesetzt werden.



Suntumshof

Städtebauliche Leitlinien

Die weitere Entwicklung des Bezirkes soll sowohl den Erhalt und die Qualitätssteigerung bestehender Strukturen als auch zukunftsorientierte Entwicklungen berücksichtigen:

- > Förderung und Qualitätssicherung der Stadtteilzentren mit ihren multifunktionalen Einrichtungen sowie Erhalt der wohnungsnahen Versorgung,
- > Ausbau und Weiterentwicklung des Umweltverbunds (öffentlicher Nahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr), insbesondere in den Stadtteilen Werne und Langendreer,
- > Qualitätssteigerung der Wohnverhältnisse vornehmlich in Siedlungen mit Geschossbau der 1950er und 1960er Jahre,
- > Entflechtung von Gemengelage und Reduzierung von Verkehrs- und Industriebelastungen,
- > Qualitätssteigerung bestehender Gewerbeflächen und Entwicklungen von neuen, zukunftsorientierten Gewerbeparkstandorten,
- > Förderung und Vernetzung des Kultur- und Freizeitangebots in den Stadtteilen.

Der Bezirk und die Stadtteile

Der Bezirk Süd, der aus den Stadtteilen Wiemelhausen, Querenburg und Stiepel besteht und sich ins Ruhrtal erstreckt, ist mit der Ruhruniversität und der Fachhochschule Bochum und den angegliederten Forschungseinrichtungen der größte Wissenschaftsstandort der Region. Gleichzeitig liegen hochwertigste Wohnstandorte der Stadt im Bezirk Süd sowie große Teile des Landschaftsraums Ruhrtal. Jeder der drei Stadtteile des Bezirkes hat seinen eigenen Charakter. Wiemelhausen weist durch die Lage zur Stadtmitte eine Funktionsmischung von Wohn- und Arbeitsstandorten auf. Stiepel, das sich weitgehend unabhängig von Einflüssen der Industrialisierung entwickelte, gilt als eine der bevorzugten Wohnlagen. Es ist durch eine stark aufgelockerte Wohnbebauung am Südhang des Ruhrtals geprägt, die sich um die Ortskirche Stiepel und das höher gelegene neue Zentrum an der Kemnader Straße gruppiert.

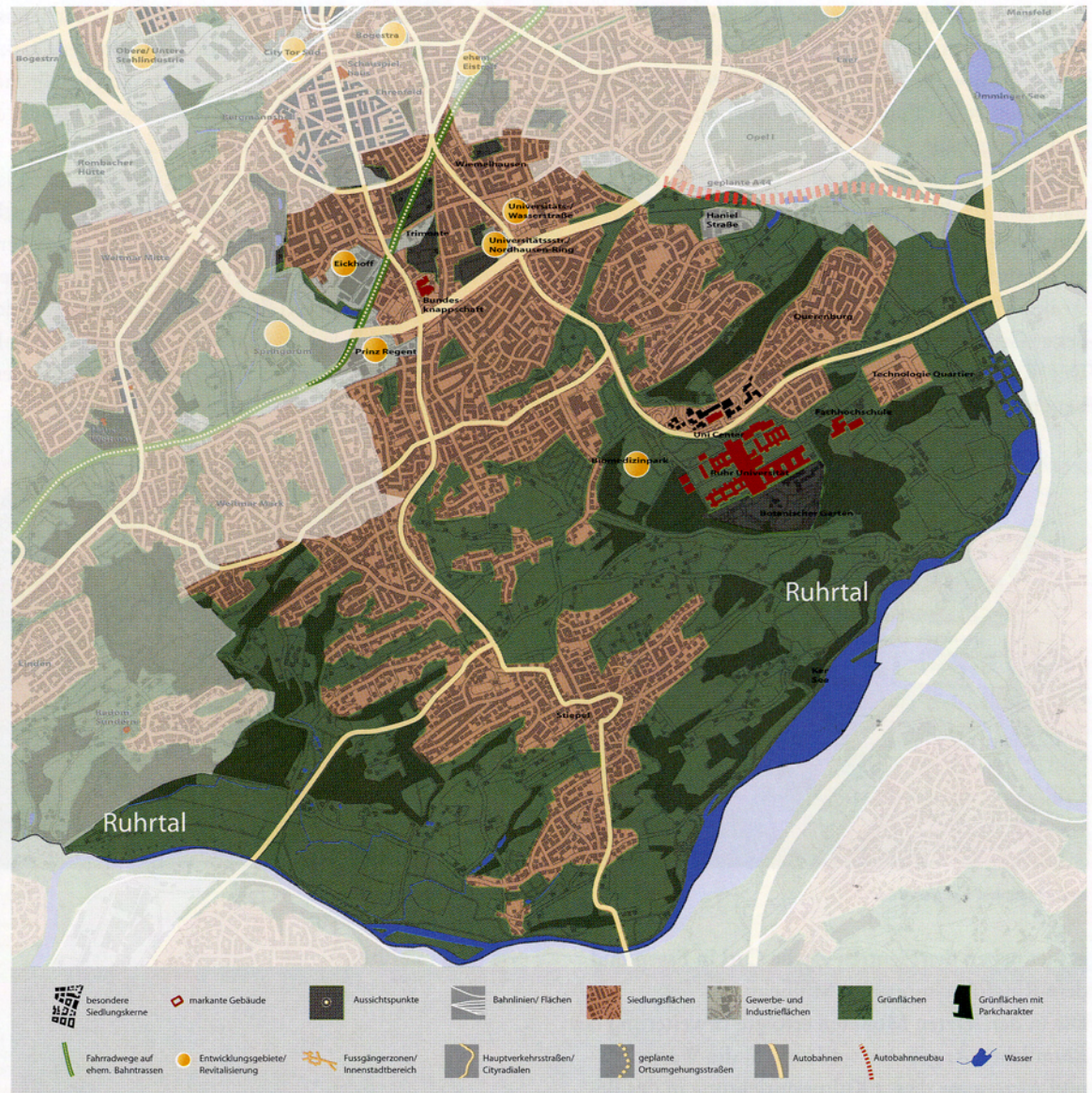
Im Gegensatz dazu steht der mit der Universität und der Fachhochschule gewachsene Stadtteil Querenburg, der durch schnell verdichteten Siedlungsbau aber auch flachgeschossige Wohnbebauung in den 1960er und 1970er Jahre entstand.

Hier ist auch einer der neuen Standorte für Wissenschaft, Forschung und Technik: das östlich der Bochumer Hochschulen gelegene Technologiequartier. Seit 1995 verfolgt die Stadt - eingebunden in das Entwicklungskonzept der Region Mittleres Ruhrgebiet - das Ziel, hochwertige Standorte für Technologieunternehmen zu entwickeln. Weitere Entwicklungsflächen - wie der »BioMedizinPark-Ruhr« - liegen westlich der Universität an der Universitätsstraße.

Die RuhrUniversität, die 1965 ihren Lehrbetrieb aufnahm, war eine der ersten Universitätsgründungen der Nachkriegszeit und sollte der Mobilisierung der Bildungsreserven im Ruhrgebiet dienen. Besonderer Wert wurde auf Interdisziplinarität und Praxisbezug gelegt. Dieses Leitbild spiegelt sich in der Architektur der Hochschule wider, die mit ihrem besonderen städtebaulichen Grundriss aus dem Stadtplan hervorsticht. Im Osten schließt sich die Fachhochschule an.

Im Ruhrtal wird die Siedlungsstruktur von einem großzügigen Grünraum dominiert, der an der Stadt-

Stadtbezirk V Süd



Stadtbezirk V Süd

grenze zu Witten in den 125 ha großen Kemnader See, eine umfassende Freizeit und Erholungsanlage, übergeht. Dieser Grünraum setzt sich aus dem regionalen Grünzug E mit dem Ölbachtal und den Naherholungsgebieten, die in ost-westlicher Richtung entlang des Ruhrtals verlaufen, zusammen.

Handlungs- und Rahmenkonzept Hustadt

Im Stadtteil Querenburg liegt das Wohngebiet Hustadt. Die z. T. hochgeschossige Siedlung zeichnet sich durch eine grüne Umgebung und eine günstige Verkehrsanbindung aus. Zudem existiert ein lebendiges Gemeinschaftswesen im Stadtteil, der durch eine stark sozial, ethnisch und wirtschaftlich gemischte Bevölkerungsstruktur geprägt ist. Zunehmend treten die für diese Siedlungen typischen städtebaulichen Mängel und Defizite auf, wodurch das Quartier in den letzten Jahren ein negatives Image entwickelt hat. Auch die bereits durchgeführten Nachbesserungen führten nicht zu einer vollständigen Stabilisierung des Quartiers. Deshalb wurde in Kooperation mit einer Hauptwohnungeigentümerin, der VBW Wohnen GmbH, ein Handlungskonzept zur Verbesserung der Lebens- und Wohnverhältnisse entwickelt. Grundlegend für die Realisierung ist das abgestimmte städtebauliche, bauliche und sozialräumliche Handeln der Akteure vor Ort zur Stabilisierung des Quartiers.

›BioMedizinPark-Ruhr‹

In unmittelbarer Nähe zur Ruhr-Universität Bochum soll zukünftig auf dem nordwestlich gelegenen Gelände des Grimbergs der ›BioMedizinPark-Ruhr‹ entstehen. Durch die Wahl des Standortes soll eine Verknüpfung zwischen den Bochumer Hochschulen auf den Gebieten der Medizin, Biomedizin, Medizintechnik und Biotechnologie und praxisbezogenen Anwendungen geschaffen werden. Das neue Kompetenzzentrum ›BioMedizinPark-Ruhr‹ reiht sich somit als Glied in die Kette der Standorte von Wissenschaft, Forschung und Technik mit Technologiequartier, Fachhochschule, Ruhr-Universität und Technologiezentrum Ruhr ein. Mit der Entwicklung des ›BioMedizinPark-Ruhr‹ wird ein wesentlicher Baustein zur kontinuierlichen Weiterentwicklung dieser Wachstumsbranche in Bochum gelegt. Ziel ist es, bestehenden und neuen Unternehmen optimale und ausbaufähige Arbeitsbedingungen für Forschung, Entwicklung und Produktion zu bieten und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Einbindung der Universität

Ziel der Bochumer Stadtplanung ist die verbesserte Integration des außerhalb des zusammenhängenden Stadtkörpers gelegenen Universitätskomplexes in das städtische Gesamtgefüge. Darüber hinaus soll der Bereich zur Entwicklung von höherwertigen Projekten genutzt werden. Ein Entwicklungskonzept zum ›Zukunftsstandort Universitätsstraße‹ soll an der Universitätsstraße liegende, entwicklungsfähige Flächen ergänzend zu den Planungen im Bereich der Ruhr-Universität für innovative, vorwiegend gewerbliche Nutzungen aktivieren. Das Entwicklungsband Universitätsstraße soll hier eine inhaltliche Klammer zwischen



Uni-Center

der Innenstadt und der Universität auf den Ruhrhöhen bilden. Die Stadtbahnlinie U35, die gegenwärtig bis zur Hustadt verläuft, wird zur besseren Anbindung von Technologiequartier und Fachhochschule verlängert. Diese Maßnahme stellt eine wichtige Aufwertung des öffentlichen Verkehrs in Bochum dar. Zudem wird ein Landschaftskonzept zur besseren Verbindung von Universität und Ruhrtal erstellt. Eine direkte Anbindung zum Ruhrtal soll zum einen auswärtige Gäste zum Besuch der Universität und deren Attraktionen anregen, zum anderen den benachbarten Freiraum für die Studierenden und Mitarbeiter der Universität besser erleb- und nutzbar machen.

Städtebauliche Leitlinien

Für den Stadtbezirk Süd sollen folgende Ziele umgesetzt werden:

- Weiterentwicklung der hochwertigen Wohnstandorte im Stadtbezirk,
- Stabilisierung des Stadtteils Hustadt durch bewohnerorientierte Verfahren zur Modernisierung und Wohnumfeldverbesserung,
- Stärkung der Synergieeffekte zwischen Wirtschaft und Wissenschaft (Ruhr-Universität, Fachhochschule) zur Schaffung von wissenschaftsorientierten Arbeitsplätzen, z. B. durch die Entwicklung des ›BioMedizinPark-Ruhr‹,
- Entwicklung der Universitätsstraße als Zukunfts-



Ruhr-Universität Bochum

standort für Büros und Wissenschaft,

- Verbesserung der Anbindung der Fachhochschule und des Technologiequartiers durch die Verlängerung der U 35,
- Erstellung eines Landschaftskonzeptes zur Verbesserung der Verbindung zwischen Ruhruniversität und dem Ruhrtal als wesentlichem Naherholungsraum bei gleichzeitigem Respekt vor den naturräumlichen Ressourcen dieses Bereiches.

Der Bezirk und die Stadtteile

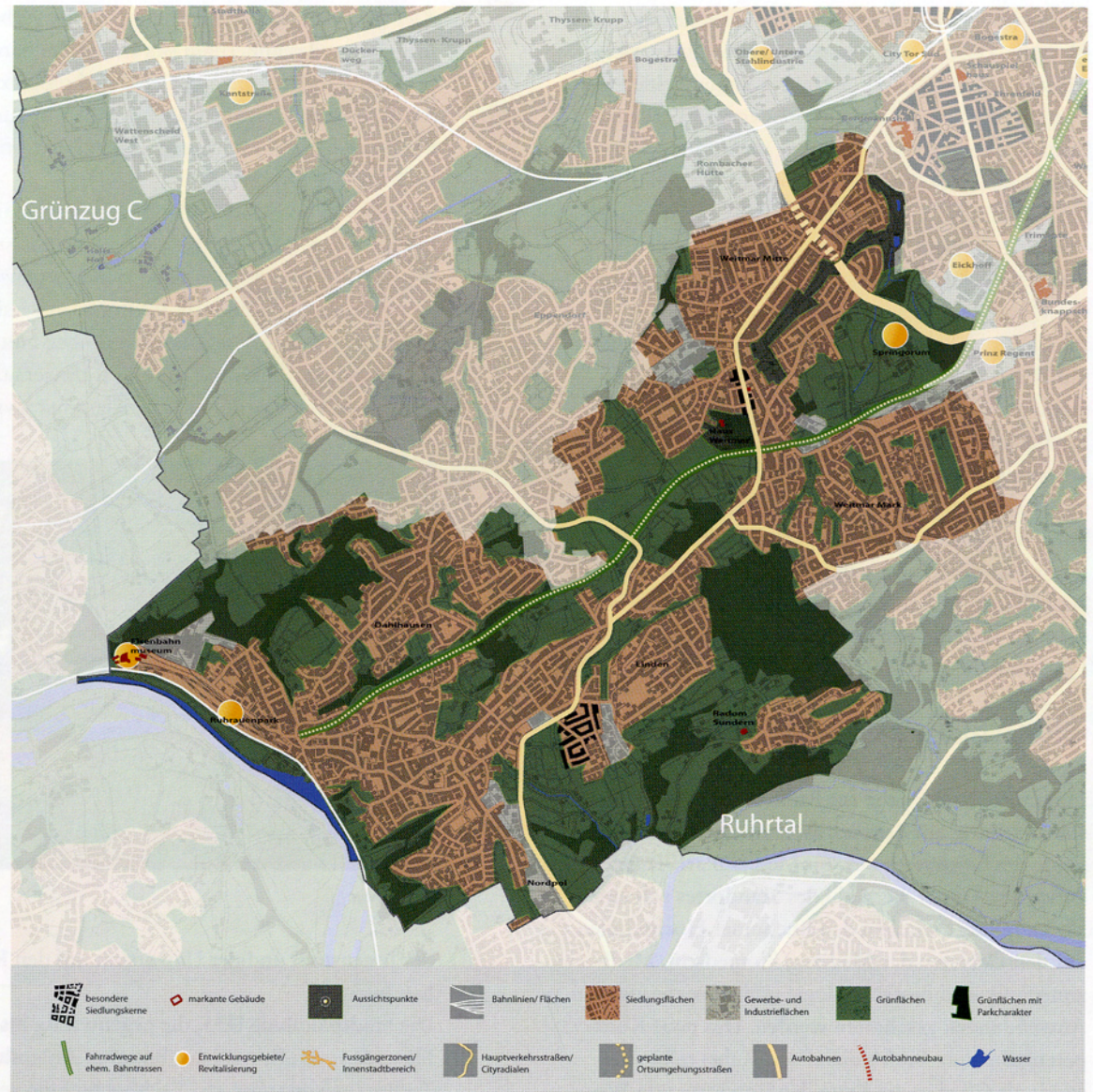
Die Zentren des Bezirkes Südwest haben sich vorrangig entlang der Haupteerschließungsstraßen entwickelt. Von der Stadtmitte ausgehend erstrecken sich die Stadtteilzentren Weitmar-Mitte und Linden bandartig entlang der Hattinger Straße. Der Stadtteil Weitmar-Mark entwickelte sich im Verlauf der östlich anschließenden Markstraße. Dahlhausen dagegen liegt an der sich südwestlich anschließenden Dr.-C.-Otto-Straße und hat einen eigenständigen Siedlungskern ausgebildet. Charakteristisch für diese Stadtteile ist das Zusammenspiel von Landschaft und Siedlung sowie die Verflechtung von Arbeiten, Einkaufen, Wohnen und kulturellen Angeboten.

Die kleinteiligen Wohngebiete mit einem hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern weisen aufgrund der noch intakten Zentrenstruktur eine gute Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen und Dingen des täglichen Bedarfs auf. Die direkte Nachbarschaft zum Grün insbesondere auf den Ruhrhängen oder auch am Weitmarer Holz prägt darüber hinaus diesen Bezirk. Gewerbe ist nur sehr vereinzelt und auf kleinteiligen Flächen - zumeist auf ehemaligen Zechenstandorten - anzutreffen, deren Ausmaße in keinem Vergleich zu den stark industriell geprägten Standorten im nördlichen Stadtgebiet stehen. Hier hat sich die Entwicklung des Bergbaus mit anfangs nur relativ kleinen Zechen in das historische Gedächtnis des Stadtgrundrisses eingeprägt.

Naturräumlich ist der Stadtbezirk durch Siepen, die in das Ruhrtal verlaufen, geprägt. Sie wurden früher als Transportwege für die Kohle genutzt und stellen heute durch ihren Ausbau zu Rad- und Wanderwegen eine wichtige Verbindung aus der Stadt in das Ruhrtal dar.

Die unmittelbare Nähe des Stadtbezirkes zum ›Weitmarer Holz‹, das mit einer Größe von 80 ha eine der größten ›grünen Lungen‹ Bochums und geschützter Restbestand eines einmaligen Waldgebietes ist, und zum Ruhrtal bietet zahlreiche Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten.

Des Weiteren ist der Bezirk durch wichtige kulturelle Einrichtungen, wie die Sternwarte Bochum-Sundern oder das ›Haus Weitmar‹ mit Schlosspark und Kunstsammlung in der Region bekannt. Das



Stadtbezirk VI Südwest

technikgeschichtliche Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen ist aufgrund der größten Eisenbahnsammlung Deutschlands mit über 200 historischen Fahrzeugen ein Publikumsmagnet. Gegenwärtig noch ehrenamtlich betrieben, gehen die Bestrebungen in Richtung Professionalisierung und einen Ausbau des Betriebes. Neben der Kunst- und Kultur-einrichtung ›Friedlicher Nachbar‹ entsteht mit dem ›Stanzwerk‹ ein weiteres kulturwirtschaftliches Projekt in diesem Bereich. Mit der Aufnahme des

›Stanzwerkes‹ in die ›Route der Industriekultur‹ wird die Kunst- und Kulturszene im Ruhrtal weiter belebt.

Ruhrauenpark Dahlhausen

Im südwestlichsten Zipfel Bochums, in direkter Nachbarschaft zu Essen und Hattingen, entsteht auf der seit Ende der 1970er Jahre brachliegenden Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs der ›Ruhrauenpark Dahlhausen‹. Diese lokale Planung ist Bestandteil der regionalen Initiative ›Das Ruhrtal‹ und entwickelt sich aus dem Handlungsfeld ›Städte an den Fluss‹. Die Integration des Gebietes in den Stadtteil unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und die bessere Verbindung zu den Ruhrauen durch den Bau neuer Querungsmöglichkeiten zur Überwindung der S-Bahn sind Ziele dieser Entwicklungsmaßnahme. Das Projekt liegt zwischen



Eisenbahnmuseum Dahlhausen

Eisenbahnmuseum und Bahnhof Dahlhausen und hat fünf Elemente:

- > Bau von rund 230 zwei- bis dreigeschossigen Eigenheimen,
- > Ausgestaltung des Bahnhofsumfeldes im Zentrum,
- > weitere Entwicklung des Eisenbahnmuseums,
- > Ausbau des Landschaftsparks als Bindeglied zwischen Bebauung, Eisenbahnmuseum, Zentrum und Ruhrauen,
- > behutsamer touristischer Ausbau des Sport- und Freizeitangebotes an den Ruhrauen,
- > Ausbau und Verlängerung der Straßenbahnlinie 318 bis zum Eisenbahnmuseum.

Innovationspark Springorum

Südlich der Bochumer Innenstadt liegt der Innovationspark Springorum, der ab 1993 von der Stadt Bochum und dem Grundstückseigentümer auf dem ehemaligen Kraftwerksstandort der Zeche Prinz-Regent entwickelt wurde. Der zentrale Gedanke bei der Konzeption war die Gestaltung einer attraktiven gewerblichen Bürobebauung für zukunftsorientiertes Arbeiten und Bildung in einer Parklandschaft. Durch die Entwicklung wurden Dienstleistungsflächen im Bereich Medienwissenschaft, Kommunikationstechnik und Immobilienwirtschaft auf der Brache angeboten. Dies wurde teilweise in einer anspruchsvollen Architektur umgesetzt.



Innovationspark Springorum

Bedeutende Einrichtungen wie die Akademie des Handwerks Ruhr, das Europäische Bildungs-, Forschungs- und Informationszentrum der Wohnungswirtschaft und das Zentrum für Audiovisuelle Medientechnik (ZAM) konnten für den Standort Bochum durch dieses Projekt gewonnen werden. Potenziale für weitere Ansiedlungen stehen hier in attraktiver Situation zur Verfügung.

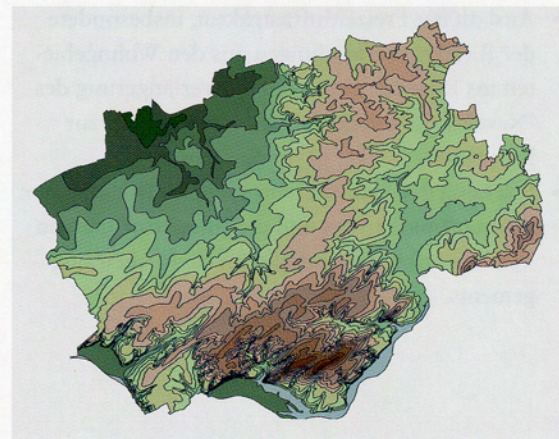
Städtebauliche Leitlinien

Weiter zu verfolgende Leitlinien für diesen Stadtbezirk sind:

- > Erhalt, Ausbau und Vernetzung der Grünstrukturen zur Stärkung der Grünzüge C und D,
- > Arrondierung der Wohnquartiere in den Bereichen Gaußstraße, Lindener Straße (Delphi), Wohnbebauung Ruhrauenpark durch behutsame Nachverdichtung,
- > Stabilisierung der Wohngebiete durch Maßnahmen der Modernisierung, Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung,
- > ›Adressenbildung‹ d. h. Nachbesserung in den feinkörnigen Gewerbestrukturen, Optimierung und Ausbau der Erschließung,
- > Ausbau der Freizeitinfrastruktur, insbesondere der Radwegeverbindungen aus den Wohngebieten ins Ruhrtal, aber auch die Verlängerung des ›Neveltal-Radweges‹ nach Nordosten bis zur Innenstadt,
- > Stärkung der Stadtteilzentren durch Maßnahmen des Stadtmarketings und die Unterstützung von Vereinsstrukturen und bürgerschaftlichen Engagements.

Siedlungsentwicklung

Das Landesentwicklungsprogramm NRW enthält die Grundsätze und allgemeinen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die räumliche Struktur des Landes. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur innerhalb der Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung ist auf solche Standorte auszurichten, die sich für ein räumlich gebündeltes Angebot von öffentlichen und privaten Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Kultur, der sozialen und medizinischen Betreuung, der Freizeitgestaltung sowie der Verwaltung eignen. Im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung soll eine Konzentration von Wohnungen und Arbeitsstät-



Topographie

ten in Verbindung mit zentralörtlichen Einrichtungen in Siedlungsschwerpunkten angestrebt werden. Für diese Konzentration sprechen:

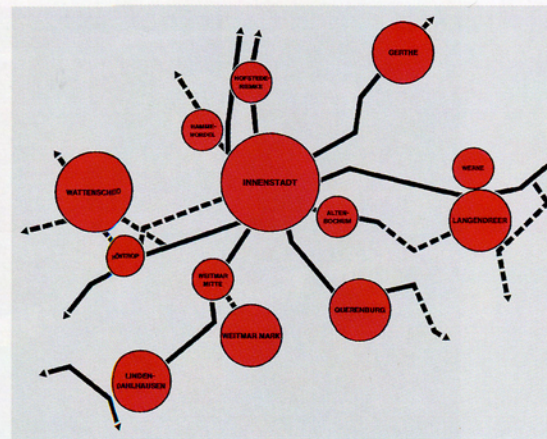
- > die Kommunikationsangebote in den Wohnsiedlungsbereichen,
- > die durch die Konzentration möglichen Infrastrukturangebote und deren Auslastung,
- > die Wirtschaftlichkeit der Einrichtungen und Anlagen,
- > die Chancen für ein differenziertes Wohnungsangebot in angemessener Entfernung zu den Versorgungszentren,
- > die möglichst geringe Inanspruchnahme von Grün- und Freiflächen.

Das Konzept für die räumliche Entwicklung in Bochum hat die möglichst günstige Zuordnung der Bereiche für Wohnen, Arbeiten, Erholen und Ver-

Städtebauliche Grundsätze und Leitlinien

sorgen zueinander und zur Infrastruktur zum Ziel. Angestrebt wird eine Verteilung dieser Funktionen, die Entwicklungschancen für alle Funktionsbereiche unter Vermeidung gegenseitiger Störungen schafft. Wesentliche Ziele sind dafür:

- > die Erhaltung von Freiflächen,
- > eine effektive Versorgung der Bevölkerung mit Infrastruktureinrichtungen über kurze Wege,
- > insbesondere eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs zur Verbesserung der Mobilität und zur wirtschaftlichen Auslastung der Transportsysteme.



Siedlungsschwerpunkte

Diese Ziele sollen erreicht werden durch eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf 13 Siedlungsschwerpunkte. Dabei geht es nicht um städtebauliche Verdichtung, wichtig ist vielmehr die sinnvolle Zuordnung der verschiedenen Funktionen. Mit diesen Zielvorstellungen steht das räumliche Ordnungskonzept in der Kontinuität der ›Sternstadt mit Trabanten‹ des nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten Neuordnungsplanes und bestimmt als Grundlage der Bauleitplanung die zukünftige räumliche Entwicklung in Bochum.

Entwicklung Innenstadt

In Anlehnung an die ›Empfehlungen der Expertenkommission zur Entwicklung der Innenstadt Bochum (2003)‹ sollen die folgenden Ziele verfolgt und durch städtebauliche Planungen vorbereitet werden:

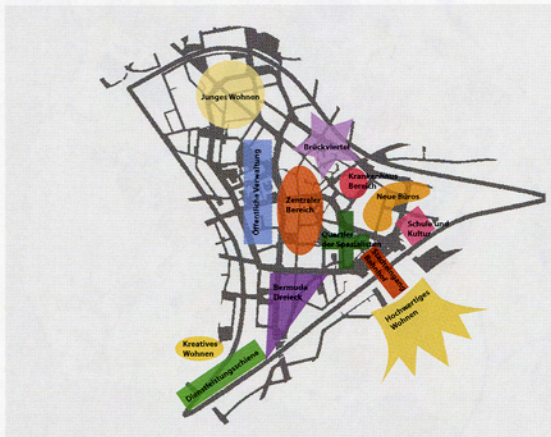
- > Die charakteristischen Elemente der Bochumer Innenstadt - Kleinteiligkeit und Nutzungsmischung - sollen geschützt und weiterentwickelt werden.
- > Die gute Verkehrserschließung und die große Zahl von Parkmöglichkeiten bieten gute Voraussetzungen für die Entwicklung hochwertiger Nutzungen.



Verkehrsnetz der Innenstadt

- > Die Orientierung der Läden zu den Straßen ist beizubehalten.
- > In den Einkaufsbereichen sind kontinuierliche, für ein breites Publikum interessante Nutzungen in den Erdgeschossen anzustreben.
- > Die Einkaufsbereiche der Innenstadt sollen klar definiert und begrenzt bleiben; die Aufwertung des öffentlichen Raumes muss dieses Ziel unterstützen.
- > Wichtige Verbindungen in die Nachbarstadtteile mit Einrichtungen wie Theater, Westpark und Museen sollen durch besondere Gestaltungselemente aufgewertet werden.
- > Die Wohnnutzung in der Innenstadt ist zu stärken und mit besonderen Wohnformen zu ergänzen.

- > Die Wohnbereiche können durch spezielle Branchen wie Bürobedarf, Einrichtungssortimente, kleinteilige Büros oder Dienstleistungen ergänzt werden.
- > Die moderate, bis zu 6-geschossige Höhenentwicklung der Innenstadt ist grundsätzlich beizubehalten; an besonderen Punkten, wie um den Hauptbahnhof, können auch höhergeschossige, turmartige Gebäude zugelassen werden.
- > Die Bereiche zwischen Innenstadtring und Bahn stellen besonders in den Spitzen des Gleisdreiecks große Potenziale dar; für diese Bereiche sind durch städtebauliche Planungen die angestrebten



Quartiere in der Innenstadt

Nutzungen und Mischungen als Entwicklungskorridore zu definieren.

- > Das Kreuz der Fußgängerzonen in der Innenstadt - Kortumstraße und der neue Boulevard aus Bongard- und Massenbergstraße - ist ein wichtiges Merkmal und schafft weitere Attraktivität; die Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität fördern, gleichzeitig aber auch Rahmen und Raum für wechselnde Aktivitäten bieten.

Entwicklung der Stadtteile

Stadtteile sind wichtige städtebauliche und soziale Strukturen. Sie sind Identifikationsort für ihre Bewohner und von daher bei weiteren Entwicklungen mit besonderer Sorgfalt zu bedenken.

Die Geschwindigkeit von Veränderungen wächst. Oft stellt die Summe einzelner an sich unbedenklicher Entwicklungen im Ergebnis deutliche Verschlechterungen der Wohn- und Lebenssituation dar, die oft nur mit hohem öffentlichem und privatem Einsatz korrigierbar sind.

Ziele für die Stadtteile sollen deshalb sein:

- > Stadtteile müssen ausreichend Eigenkräfte zu ihrer Erhaltung und Erneuerung entwickeln; wo



Stadtbezirke

dies nicht der Fall ist, müssen solche Prozesse gefördert werden.

- > Die städtebauliche Struktur von Stadtteilen muss erhalten und weiterentwickelt werden, um ein für die Bewohner attraktives Wohnumfeld zu bieten.
- > Öffentliche Einrichtungen müssen an prominenten Standorten erhalten werden; bei Baumaßnahmen ist eine hohe Architekturqualität anzustreben.
- > Neue Projekte müssen sich mit den Städtebau- und Architekturelementen ihrer Umgebung auseinandersetzen; bei der Entwicklung ist durch städtebauliche Konzepte herauszuarbeiten, welche Elemente im Hinblick auf die Qualität des Stadtteils von besonderer Bedeutung sind und damit gegebenenfalls einer besonderen Regelung bedürfen.

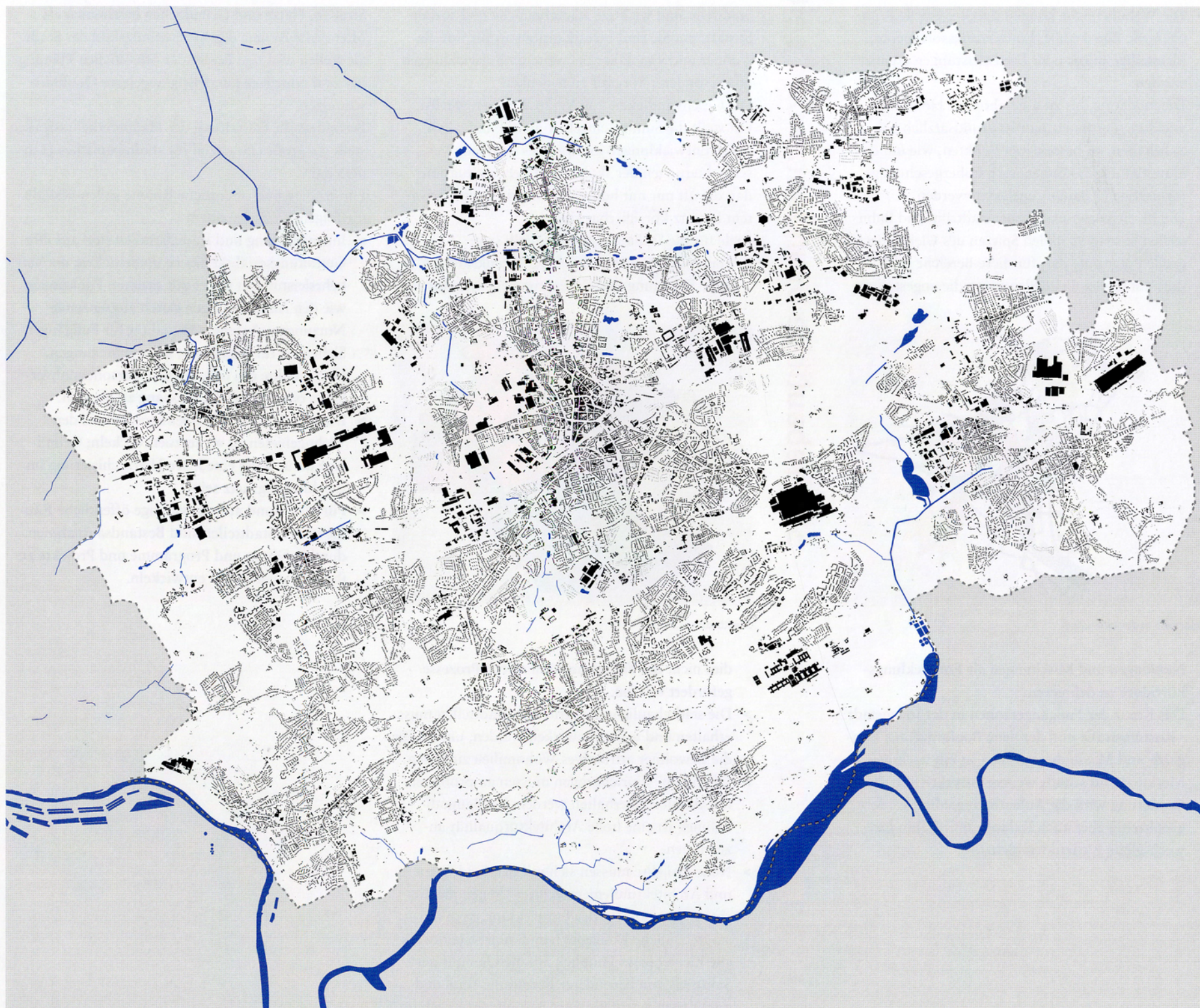
Öffentliche Räume

Straßen, Plätze und Grünflächen bestimmen als öffentliche Räume das Erscheinungsbild der Stadt. Sie stellen wichtige Felder der öffentlichen Planung dar und erfordern langfristig angelegte Qualitätsstrategien.

Besonders die Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen stellt ein großes Potenzial für städtebauliches Handeln dar.

Für Straßen und öffentliche Räume sollen deshalb die folgenden Ziele gelten:

- > Innenstadtring und Radialstraßen sind auf ihre Gestaltungsqualität hin zu untersuchen; die Verkehrsleistung ist dabei mit anderen Funktionen wie den Anforderungen durch angrenzende Nutzungen, Aufenthaltsqualität für Fußgänger, Sicherheit für Radfahrer, Baumpflanzungen, Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs oder Parken in Einklang zu bringen.
- > Die Qualität der Erschließungsnetze in den Wohngebieten ist weiterzuentwickeln; Grundlage dafür muss eine klare Hierarchisierung im Erschließungsnetz sein.
- > Für Plätze und andere wichtige öffentliche Räume in den Stadtteilen sind Bestandsaufnahmen durchzuführen und Programme und Projekte zu ihrer Erneuerung zu entwickeln.



Schwarzplan

Bürostandorte und Gewerbegebiete

Neue Gewerbegebiete werden überwiegend auf alten Industriebereichen realisiert. Mit dem Recycling von Gewerbebrachen und der Revitalisierung von Altstandorten werden stadtstrukturelle Mängel beseitigt und die Chance zum Stadtumbau und -weiterbau genutzt.

Für Gewerbegebiete sollen die folgenden Ziele gelten:

- > Gewerbebauten sind immer sehr unterschiedlich in ihren Anforderungen an Größe, Funktion und Selbstdarstellung; trotzdem muss versucht werden, Gebiete mit eigenem Charakter und besonderen Qualitäten zu entwickeln.



Industrie und Gewerbe

- > Wenn Gewerbegebiete »gute Adressen« werden sollen, müssen sie prägnante städtebauliche Elemente enthalten; dafür eignen sich besonders gut gestaltete Straßenräume und Grünflächen.
- > Architektur und Freiflächengestaltung spielen in der zukünftigen Arbeitswelt eine zunehmende Rolle; angesichts des wachsenden qualitativen Spektrums der Arbeitsplätze sind deshalb Charakter und Anforderungen für die einzelnen Gebiete zu definieren und zu kommunizieren.

Zentren und Versorgung

Die gegenwärtig zu beobachtende Entwicklung zur Konzentration und Großflächigkeit im Einzelhandel hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität in der Stadt: In vielen Stadtteilen ist die Versorgung wenig mobiler Bevölkerungsgruppen gefährdet. Dieser Entwicklung muss entgegengewirkt werden, wenn die wohnungsnah Versorgung auch in Zukunft gesichert sein soll.

Dafür sollen die folgenden Ziele gelten:

- > Die Einkaufsbereiche der Innenstadt sollen erhalten und gestärkt werden.
- > Eine Entwicklung der nicht integrierten Einkaufszentren zu Lasten der Innenstadt und der inte-



Wohn- und Mischgebiete

- grierten Zentren soll nicht gefördert werden.
- > Die integrierten Zentren in den Stadtteilen sind zu fördern; dafür müssen die Zentren auf mögliche Anpassungsbedarfe an neue Betriebsgrößen und Vertriebsformen untersucht werden.
- > Für nicht integrierbare Betriebsgrößen mit keinem oder nur sehr niedrigem Anteil zentrenrelevanter Sortimente sollen vorzugsweise Standorte im Bereich von Nahverkehrslinien an den Radialstraßen genutzt werden.
- > Mit den Akteuren des Einzelhandels sollen neue, integrierbare Vertriebsformen entwickelt werden.

Grün- und Freiflächen

Bochum ist eine grüne Stadt. Diese Feststellung trifft besonders für den Südteil der Stadt zu, aber auch im ehemals überwiegend industriell genutzten Norden wurden die Chancen bei der Umstrukturierung der Industrieflächen systematisch genutzt.

Die Ausstattung und die Nähe zu Grünflächen wird ein zunehmend wichtiger Faktor für Wohn- und Gewerbegebiete.

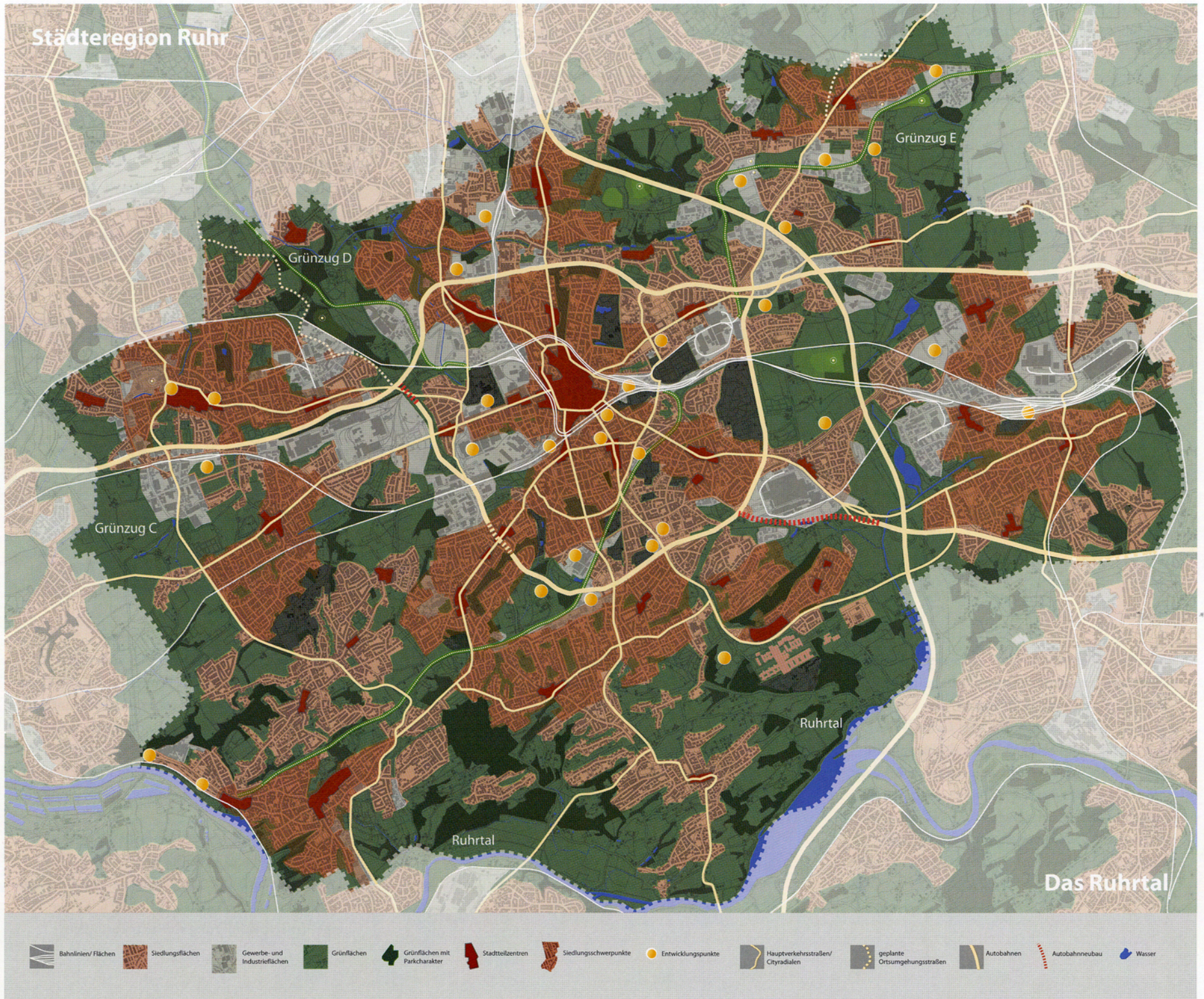
Das Grünsystem der Stadt soll deshalb unter den folgenden Zielsetzungen weiter entwickelt werden:

- > Die Regionalen Grünzüge und Grünverbindungen - Ruhrtal, Emscherniederung - sollen systematisch entwickelt und verbessert werden.



Grünräume

- > Die Grünflächen im Stadtgebiet sollen weitgehend vernetzt und das Binnengrün entwickelt werden; wo dieses nicht mehr durch Grünflächen möglich ist, sollen Wegeverbindungen ausgebaut werden.
- > Die Grünflächen sollen auch eine möglichst umfassende und hochwertige ökologische Funktion erhalten.
- > Wohn- und Gewerbegebiete sollen Zugang zu vielfältigen Freiräumen haben.
- > Die Bedürfnisse der Landwirtschaft und der anderen Nutzer der Grün- und Freiflächen sind in eine Konzeptionierung mit einzubringen.



Entwicklungsplan

Rolle und Funktion von städtebaulichen Leitvorstellungen

Städtebauliche Qualität entsteht über lange Zeiträume im Zusammenwirken von öffentlichem und privatem Bauen.

Strategisches Instrument der Stadtentwicklung ist dabei die Planung der Netze von Straßen, Wegen, Schienen, Freiräumen und der Versorgung sowie der Standorte der öffentlichen Einrichtungen. In diese Netze eingebunden sind die Bau- und Grünflächen. Bei privaten Bauaufgaben entsteht besondere Architektur durch sorgfältiges Eingehen auf die jeweilige städtebauliche Situation. Dadurch gewinnen Bauten über ihre funktionale Aufgabe hinaus an Bedeutung und leisten einen Beitrag zur Stadtqualität.



Industrienatur

Als Transportmedium für Qualitäten dient das Bild. Das Bild des Planes, das Bild des Gebauten vermittelt Vorstellung, Wille, Endzustand und Aufforderung zum Handeln. Dem Bild des Gebauten kann sich niemand entziehen. Es prägt für eine ›Ewigkeit‹ die Stadt, den Eindruck der Stadt und vor allem die Menschen der Stadt. Ihr Maßstab ist das klassische Bild der historisch gewachsenen, kompakten, Nutzungsgemischten und räumlich klar konturierten Europäischen Stadt.

In diesem Sinne werden im Folgenden für die einzelnen Arbeitsfelder Leitvorstellungen für die Erhaltung und Entwicklung der städtebaulichen Qualitäten der Stadt Bochum beschrieben.

Erhaltung und Entwicklung charakteristischer Stadtmerkmale

Die Innenstadt und die Stadtteile Bochums weisen jeweils charakteristische Elemente aus ihren Entwicklungsphasen auf und erhalten ihren spezifischen Charakter durch typische Architekturelemente und Bauformen.

Damit sind nicht nur Gebäude und Ensembles angesprochen, die unter dem Schutz des Denkmalschutzgesetzes stehen. Auch die Struktur der Straßenführung, Enge und Weite der Straßenrandbebauung, die homogenen oder wechselnden Baustrukturen, imposante Alleen und vieles mehr bilden das Material, das die Qualität und die Charakteristika der gebauten Stadt ausmacht.



Terminal, Richard Serra

Das Erkennen und Entwickeln der örtlichen baulichen Identität wird erreicht durch:

- > das Auffinden, Herausarbeiten und Einbinden der spezifischen städtebaulichen Elemente bei der Weiterentwicklung des Stadtgrundrisses,
- > das Hervorheben der stadtteilprägenden Architekturelemente,
- > den sorgfältigen Umgang mit baulichen Traditionen,
- > das Festlegen von Bereichen, in denen Anpassung der Baukörper, der Materialien und der Architekturformen verlangt wird,
- > die Festlegung der Bedingungen, unter denen das Abweichen oder spektakuläre Kontraste möglich sein können.

Erhaltung und Entwicklung von öffentlichen Räumen

Das Erscheinungsbild der Stadt wird wesentlich bestimmt durch die Qualität ihres öffentlichen Raumes, der Summe aller Straßen, Plätze und Grünflächen sowie ihre jeweiligen Umgrenzungen und Raumkanten.

Öffentliche Räume haben viele unterschiedliche Funktionen, die in unterschiedlicher Weise zur Geltung kommen können.

In der Planung spielen eine Reihe unterschiedlicher - oft widersprüchlicher - Faktoren eine Rolle, die nachvollziehbar abgewogen werden müssen:

- > Stadtraum und seine Architektur,
- > Umwelt und Ästhetik,



Aufgang Westpark

- > Verkehrsfunktionen (Fahrverkehr, Parken, Fußgänger, Radfahrer),
- > Orientierung und Bedeutung.

Besonders die Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen, bei denen die Verkehrsfunktionen im Vordergrund der Betrachtung stehen, stellen eine besondere Herausforderung an die Gestaltung des Stadtbildes dar.

Erhaltung und Entwicklung der Umweltqualität

Die naturräumlichen Gegebenheiten und die spezifische Siedlungsentwicklung Bochums sind der Grund, dass im Vergleich zu anderen Großstädten Umweltbelastungen nicht so spürbar sind. Dazu haben beigetragen:

- > der relativ große Anteil an zusammenhängenden bzw. vernetzten Freiflächen,
- > der Rückgang stark emittierender Industrien,
- > das leistungsfähige Hauptverkehrsstraßennetz und das Nahverkehrssystem.

Punktuell gibt es aber im Stadtgebiet noch Bereiche mit hohen Belastungen, die reduziert werden müssen:



Schmechtingswiesen

- > Lärmbelastungen in Wohngebieten durch den Kraftfahrzeugverkehr,
- > Restriktionen durch Altablagerungen und Altlasten.

Diese Konflikte können gelöst werden, wenn hier nach Chancen zum Ausgleich der Interessen von Natur und baulicher Entwicklung gesucht wird:

- > zur Sicherung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen,
- > als Erholungs- und Erfahrungsbereiche in Ergänzung zu den bebauten Bereichen.

Daneben ist bei der Ausweisung weiterer Bauflächen der Eingriff in Natur und Landschaft möglichst gering zu halten.

Erhaltung und Entwicklung der Mischung von Funktionen und Nutzungen

Grundlage für die räumliche Ordnung der Stadt sind die Funktionen und Nutzungen, die den räumlichen Teilbereichen zugeordnet sind. Dafür gilt:

- > aus der jeweiligen Situation heraus werden Umfang, Mischung und Variationsbreite entwickelt,
- > Toleranzschwellen für Veränderungen müssen festgelegt werden.

Das Nebeneinander verschiedener Nutzungen soll in verträglichem Umfang gefördert werden. Vorzüge und Attraktivität von Stadtteilen können gestärkt werden durch:

- > die bessere Ausnutzung von Bauland und Verkehrsinfrastruktur,



Nutzungsmischung Gleisdreieck

- > den hohen Standortwert bedeutender öffentlicher und privater Einrichtungen und Institutionen,
- > die Vielfalt der baulichen Erscheinung und Aktivitäten.

Erhaltung und Entwicklung einer stadtverträglichen Verkehrsbedienung

Ziel ist es, den notwendigen Verkehr stadtverträglich ausgewogen zu organisieren. Die Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel ist in den Stadtteilen unterschiedlich ausgeprägt. Dafür steht ein umfangreiches Instrumentarium an Konzepten und Maßnahmen zur Verfügung:

- > ein den Funktionen entsprechend gestuftes Straßennetz,
- > Stärkung des Nahverkehrssystems aus Stadtbahn und Bussen,
- > sichere Verkehrsräume für Radfahrer und Fußgänger,
- > Verkehrsminderung in den Wohngebieten.



Stadtbahn

Der Lage des Erschließungsbereiches und der angestrebten Bedienungshäufigkeit entsprechend sollen die folgenden Prinzipien gelten:

- > Priorität der öffentlichen Verkehrsmittel im Stadtzentrum,
- > Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in den innenstadtnahen Stadtteilen als Alternative zum vermeidbaren Individualverkehr,
- > ein ausgewogenes Nebeneinander von öffentlichem und Individualverkehr in großflächigen und zentrumsfernen Stadtteilen.

Qualität durch Planung

Städtebauliche Planung regelt die Nutzung von Grund und Boden in den Gemeinden. Sie orientiert sich bei dieser Aufgabe an Wertvorstellungen und Zielen für das Gemeinwesen und stützt sich auf politische Entscheidungen.

Für die Darstellung der angestrebten städtebaulichen Entwicklung stellt das Planungsrecht zwei Ebenen der gemeindlichen Bauleitplanung zur Verfügung: den Flächennutzungsplan für die räumliche Gesamtentwicklung der Stadt und den Bebauungsplan für Regelungen in Teilen des Gemeindegebiets. Beide Instrumente haben ihren Schwerpunkt in der Rechtsetzung, städtebauliche



Landschaftskonzept Ruhrtal - Ruhr-Universität Bochum

Qualitäten sind über sie nur begrenzt beeinflussbar. Ergänzend gibt es den Landschaftsplan für den Außenbereich, der als städtische Satzung ein wichtiges Instrument der ökologischen Stadtentwicklung darstellt.

Es steht Gemeinden aber frei, durch informelle städtebauliche Planungen und Verfahren die städtebauliche Entwicklung für das gesamte Gemeindegebiet und für Teilbereiche oder Teilfunktionen zu lenken.

Mit solchen Planungen sind die folgenden Ziele verbunden:

- > Zielfindung, Konsensbildung, Motivation zur Mitwirkung und Interessenausgleich,
- > Entwicklung qualitätsvoller Projekte,
- > Entwicklung von innovativen Verfahren und Methoden.

Zielfindung und Interessenausgleich

Diskussionen um die richtige Stadtentwicklung sind immer gekennzeichnet durch die Suche und das Erkennen von neuen Chancen. Die dabei zu Tage tretenden Konflikte sind nur in intensiven Diskussionen aufzulösen, in denen es nicht nur um Quantitäten, sondern auch um städtebauliche und architektonische Qualitäten gehen muss.

Durch städtebauliche Planverfahren können Interessenkonflikte offengelegt bzw. zur Entscheidung gebracht werden. Möglichst weitgehender Konsens trägt zu Realisierung und Akzeptanz bei. Die Ergebnisse werden zu Zielen der Stadtentwicklung. Eine wesentliche Grundlage für formale und infor-



Jahrhunderthalle Bochum

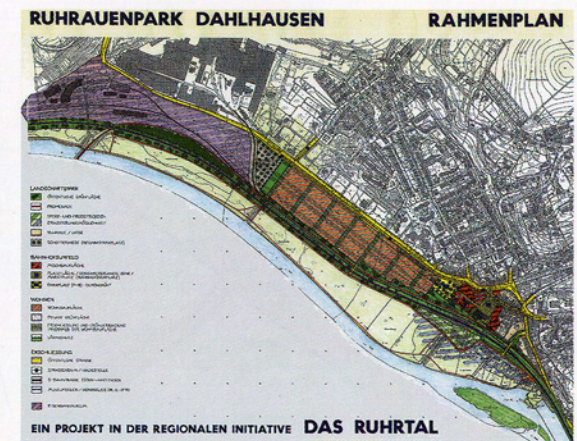
melle Planungen bildet das gebaute (historische) Erbe. Rechtlich unter Denkmalschutz gestellte Gebäude und Ensembles, aber auch charakteristische städtebauliche Strukturen und Qualitäten sind der Ausgangspunkt für weitere, bewahrende und gleichzeitig innovative Entwicklungen. Beispiel hierfür ist die Jahrhunderthalle als wesentlicher kultureller Anker der ganzen Region. Geschützte Siedlungen und Bereiche sind begehrte Wohngebiete. Sie dienen, wie viele Denkmäler, als besondere Identifikationsorte der Bürgerinnen und Bürger. Besonderes Augenmerk wird in diesem Zusammenhang künftig auf der Bausubstanz der 50er Jahre liegen, da sie in wesentlichen Teilen das Stadtgebiet prägt und auch überregional bedeutsame Gebäude wie etwa das Schauspielhaus hervorgebracht hat.

Stadtteile und strategische Planung

Bei städtebaulichen Planungen geht es nicht nur um größere Projekte. Es müssen auch Strategien für den Umgang mit Veränderungen, die die Werte vorhandener Stadtstrukturen beeinträchtigen können, entwickelt werden.

Planung muss dabei

- > auf erkennbare Veränderungen aufmerksam und diese im Hinblick auf die Ziele der Stadtentwicklung öffentlich machen,
- > Stadtentwicklung und -erhaltung fördern,
- > unerwünschte Veränderungen mit dem öffentlichen planungs- und bauordnungsrechtlichen Instrumentarium abwehren,



Rahmenplanung Ruhrauenpark

- > Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen ergreifen, die als Ziel eine Stabilisierung gefährdeter Bereiche verfolgen,
- > Nutzungen, die eine Gefährdung städtebaulich intakter Bereiche darstellen, aufzeigen und Alternativen anbieten.

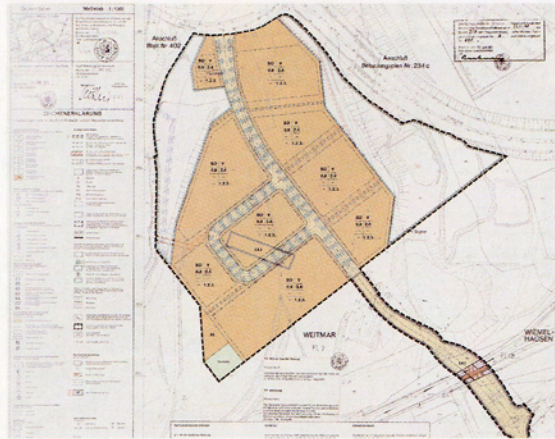
Beispiele dafür sind:

- > Rahmenplanung Dahlhausen,
- > zahlreiche Bebauungspläne zur Steuerung des Einzelhandels und zur Verhinderung von Spielhallen etc.,
- > Denkmalschutz und Denkmalpflege von Einzelobjekten, wie z. B. die Stiepler Dorfkirche und die Christuskirche, und ganzen Siedlungsbereichen, wie z. B. der Dahlhauser Heide.

Planung und Realisierung von Stadtentwicklungsprojekten

Stadtentwicklung wird wesentlich durch Eigentümer, Investoren/Bauherrn und ihre Architekten betrieben. Besonders wichtig für zukunftsgerichtete und langfristig angelegte Stadtentwicklungsprojekte ist die Definition der Rollen und Aufgaben der jeweiligen Akteure sowie eine verbindliche Verständigung über den Handlungskorridor. Die Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit Privaten im Rahmen von Public Private Partnerships eröffnet dabei besondere Möglichkeiten.

Wichtig sind dafür Konzepte, die sowohl Qualitäten sichern, aber gleichermaßen auch Spielräume für die einzelnen Akteure eröffnen, wie



Bebauungsplan Kraftwerk Springorum (Ausschnitt)

- > für Gestaltungselemente des öffentlichen Raumes und
- > zu Gemeinsamkeiten und Unterschiede der einzelnen Architekturen.

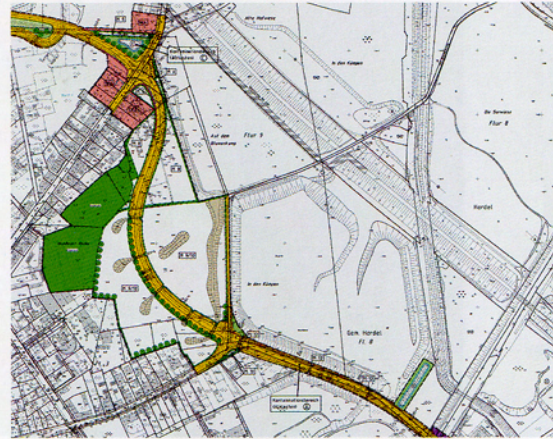
Dazu kann die Einrichtung von Foren zur gegenseitigen Information und Abstimmung unter Beteiligung der Stadt dienen.

Für die Realisierung steht der Gemeinde insbesondere auch das Instrument der Baulandumlegung zur Verfügung. Ziel dieses gesetzlich geregelten Bodenordnungsverfahrens ist u.a. der Ausgleich zwischen den privaten Interessen der Beteiligten und den Vorstellungen der Gemeinde.

Informelle Instrumente

Städtebauliche Leitlinien und Prinzipien und ihre Auswirkungen können mit einer Reihe von ›informellen‹ Planungsinstrumenten und -methoden anschaulich dargestellt werden. Dazu gehören:

- > Bereichsplanungen für ganze Stadtteile oder Gebiete mit Veränderungsdruck
- > Gebietspläne, in denen die städtebaulichen Ziele und die zu ihrer Verwirklichung einsetzbaren Strategien genannt werden,
- > Projektstudien, die die Auswirkungen konkreter Projekte im Hinblick auf die städtebaulichen Ziele darstellen,
- > Rahmenpläne und Fachkonzepte.



Entwurf Bebauungsplan Ortsumgebung Günnigfeld (Ausschnitt)

Motivierende Wirkung geht von den gemeinsam, auch in Kooperation mit Privaten, erarbeiteten Plänen und Konzepten aus, wenn es gelingt Maßnahmen zur Realisierung in einen überschaubaren und nachvollziehbaren Rahmen zu bringen. Beispiele dafür sind:

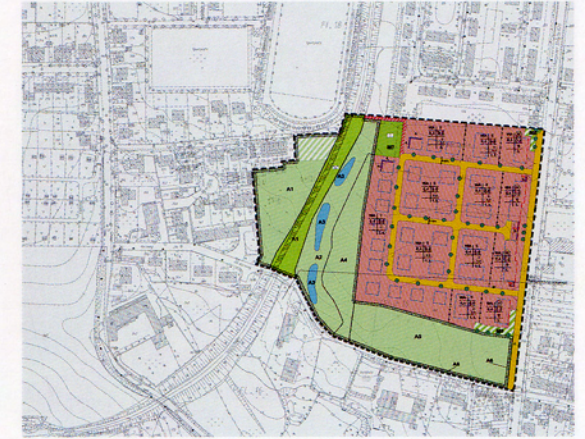
- > die ›Initiative Brückstraße‹, die in Abstimmung mit der Stadt Verbesserungen in einem wichtigen Teil der Bochumer Innenstadt betreibt,
- > die Empfehlungen der ›Expertenkommission Innenstadt Bochum‹ zur Entwicklung der Innenstadt,
- > die Aktivitäten der ›Immobilien- und Standortgemeinschaft Bermuda3Eck Bochum‹ aus Betreibern, Eigentümern, Industrie- und Handelskammer, Bochum Marketing GmbH und Stadt.

Förderung der Architekturqualität

Für die Planungs- und Projektentwicklung haben sich konkurrierende Verfahren als besonders erfolgreich herausgestellt. Aus mehreren Lösungsansätzen auszuwählen ist eine ökonomische und rationale Selbstverständlichkeit in allen Bereichen unseres Lebens.

Bewährt haben sich zur Entwicklung und Findung von Qualität:

- > Gutachten (z. B. Gestaltung der radialen Hauptverkehrsstraßen),
- > Wettbewerbe (z. B. Wohnbebauung Bernsteinweg),
- > Mehrfachbeauftragungen (z. B. Hauptbahnhof-



Entwurf Bebauungsplan Kornweg/Auf der Tenne (Ausschnitt)

umfeld ›Der Rote Teppich‹, neues Stadtwerkshaus, Gewerkschaftshaus an der Alleestraße),

- > Workshops (z. B. Ruhrauenpark, City Tor Süd).

Auch für Projekte privater Bauherren und Investoren sind solche Verfahren von Vorteil.

Herausgeber

Stadt Bochum
Der Oberbürgermeister
Planungsamt
www.bochum.de

Beiträge

Karl-Heinz Ahlbach, Birgit Altegoer, Maria Andreas, Andreas Bentler, Gerhard Bergauer, Dieter Boele, Wolfgang Borowitzki, Heinz-Martin Dirks, Susanne Düwel, Jürgen Eppinger, Gudrun Feilhauer, Pia Froitzheim, Karsten Goldack, Walter Göschel, Klaus Großmann, Michael Grothe, Reinhard Hachenberger, Dr. Hans Hanke, Dieter Hartwig, Jens Hendrix, Siegfried Jahns, Klaus Kremer, Eckart Kröck, Addi Langerak, Reiner Liebscher, Markus Lutter, Petra Müller-Tiggemann, Inga Nordalm, Wolfgang Obach, Bernhard Paas, Eckart Pohlmann, Ingbert Ridder, Dietmar Straker, Manfred Scheel, Torß-Christian Schulz, Michaela Schustek, Thomas Sichert, Dagmar Stallmann, Martin Stempel, Dieter Töpfer, Werner Übergünne, Diana Vähning, Jeannette Wagner, Uwe Wagner, Franz Wallmeyer, Johannes Zagromski, Gerd Zielinsky, Martin zur Nedden

Gestaltung

axel boesten plus x, Essen

Orthografische Korrektur

Nicole Schonlau, Essen

Abbildungen

Stadt Bochum (mit Ausnahme S. 8, Bernsteinweg: Kemper, Steiner & Partner, Bochum)

Druck

Kontakt Offset-Druck GmbH & Co. KG, Dortmund

Bochum, im Juli 2004

Schriften

gesetzt in der *Sabon*, der *DIN Regular* und der *DIN Bold*

Papier

gedruckt auf Zanders mega matt 135g und 250g/m² mit 50%-Recyclinganteil

