

# INITIATIVE

# LEBENSWERTE

# WASSERSTRASSE

**Die Stadt Bochum plant im Zuge einer Kanalsanierung  
folgeschwere Maßnahmen zum Umbau der  
Wasserstraße zwischen Königsallee und Wiesental.  
Wir Anwohner erkennen in den Eingriffen  
keine Verbesserungen. Ganz im Gegenteil.**

**Hier sind unsere Einwände  
und konstruktiven Vorschläge**



Im Bereich der Baumaßnahmen sollen nach dem Willen der Planer 26 Eichen gefällt werden. Die genannten Gründe erscheinen willkürlich und wenig überzeugend:

**„Die Bäume haben ihr biologisches Lebensalter erreicht.“**

Falsch. Die Bäume sind 80–120 Jahre alt. Die potentielle Lebensdauer amerikanischer Eichen beträgt 400 Jahre.

Bäume erreichen nach zwei Dritteln ihres möglichen Lebensalters ihre **maximale ökologische Leistungsfähigkeit**, allein aufgrund der Größe und der damit biologisch wirksamen Blattfläche. In Zeiten der Kohlendioxid- und Stickoxid-Diskussionen sollten diese Aspekte (effektive Filterung Feinstaub, messbare Dämmwirkung bzgl. Lärm, hoher Wert als Lebensraum für Vögel, Insekten, Fledermäuse) von Stadtplanern eigentlich ganz selbstverständlich berücksichtigt werden.

Wissenschaftlich belegt, wirken Baumbestände einer Erwärmung und Austrocknung des Stadtklimas entgegen. Mit Blick auf zunehmende klimatische Extreme wird der **Erhalt leistungsfähiger Baumbestände** in Architekturstudiengängen als integraler Bestandteil **moderner Stadtbaukonzepte** gelehrt.

**1**  
**Baum-**  
**bestand**  
**erhalten**

**„Das Wurzelwerk kann während der Baumaßnahmen beschädigt werden, somit könnten mit einer Wahrscheinlichkeit von 50–60% die Bäume in 3–5 Jahren absterben.“**

Nicht nachvollziehbar. In den letzten 100 Jahren erfolgten diverse Eingriffe in den Untergrund, und

nachweislich sind die Bäume auf der Wasserstraße daraufhin *nicht* abgestorben. Der Stand der Technik erlaubt **wirkungsvolle und kostengünstige Schutz- und Sicherungsmaßnahmen** seitens der Bauunternehmer, welche standardmäßig in die Ausschreibung mit aufgenommen werden könnten. Es verhält sich im Übrigen eher andersherum, dass nämlich gerade im Falle einer Neubepflanzung die Straße vor den Wurzeln geschützt werden müsste: Das wachsende Wurzelwerk wird sich den Weg neu suchen, mit dem Baum wachsen und damit Raum einnehmen. Es ist zu erwarten, dass der neue Aufbau der Gehwege und Straßen nachhaltig durch Aufdrücken und Verwerfung geschädigt wird. Der Altbestand hingegen wird sich nur noch unwesentlich ausbreiten, da die Bäume nahezu ausgewachsen sind.

### „Aus gestalterischer Sicht müssen die Bäume verschwinden.“

Dieses Motiv ist derart absurd, dass man kaum darauf eingehen möchte. Wenn die gestalterisch tonangebenden Funktionsträger der Stadt ernsthaft die Ansicht vertreten, dass eine kahlgeschlagene Kraftfahrtschneise mit spärlichem Jungwuchs-Spallier einer **über Generationen gewachsenen Prachtvegetation mit Alleecharakter** vorzuziehen sei – dann muss die Führungsetage im Rathaus doch einmal ernsthaft über geeignete Weiterbildungsmaßnahmen für ihr Personal nachdenken.

## 2 Tempo-30-Zone einführen

Wir fordern die Schaffung einer Tempo-30-Zone von *Im Wiesengrund* bis Einmündung *Hunscheidstraße*. Beispielgebend sind in Bochum etwa die Vorrangstraßen *Herner Straße* und *Alleestraße*. Wie diese könnte auch die stark befahrene *Wasserstraße* enorm von einer Geschwindigkeitsreduktion profitieren.

**Sicherheit:** Im gesamten Straßenabschnitt findet sich die Situation, dass teils stark frequentiertes Gewerbe (Hotel/Gaststätte, Altenheim, Feinkost, Blumen, Bäcker, Friseur, etc.) auf einer Straßenseite angesiedelt ist, das Gros der Parkplätze sich jedoch auf der anderen Straßenseite befindet.

Damit einher geht zu Geschäftszeiten (gleichzeitig die Hauptverkehrszeiten) ein reger Fußgängerverkehr quer über die Wasserstraße. Gemäß der Verteilung der Geschäfte ist der Fußgängerverkehr nicht örtlich begrenzt, sondern verteilt sich

### „Die Verkehrsführung während der Baumaßnahme erfordert die Abholzung.“

Es erscheint höchst unverhältnismäßig, hundertjährige Eichen zu opfern, um während der Bauzeit dem Verkehr einen geringfügigen Umweg zu ersparen. Der Verkehr wird sich erfahrungsgemäß an die temporäre Einschränkung anpassen und **alternative Routen** über Königsallee und A448 in Anspruch nehmen, zumal dies durch Umleitungen leicht zu steuern wäre.

Somit entstehen durch die Verkehrsführung nur vernachlässigbare Kosten. Durch den Erhalt des Baumbestandes aber könnten für die Kommune und die Eigentümer die **Ausgaben erheblich reduziert werden**. Dies sollte angesichts notorisch klammer Kassen der Kommune und im Sinne zufriedener Anwohner bedacht werden.

Wir sind der Meinung, hier bietet sich eine unschwer zu erkennende **Win-win-Situation**, die es ermöglicht, Steuergelder einzusparen und einen wertvollen Lebensraum in seiner ästhetischen und biofunktionalen Qualität zu erhalten.

Der Stadt böte sich hier eine gute Gelegenheit, **Verantwortungsbewusstsein sowohl in ökonomischer wie in ökologischer Hinsicht** zu signalisieren.

auf mehreren hundert Metern. Tempo 50 wird beobachtbar flächendeckend nicht eingehalten und ist – vor allem im Bereich der schwer einsehbaren Kurve, Höhe Spohrstraße – aufgrund der Fußgänger- und Parksituation durch Häufung von vier Geschäften zu hoch.

Die Planung sieht durchgängig einen Radweg auf der Straße vor. Dieser wird naturgemäß Raum einnehmen und die Verkehrssituation bei derzeitiger Geschwindigkeit (50 km/h) weiter verschärfen. Zur realistischen Beurteilung der Planungsgrundlage

regen wir die Installation einer statistischen stationären Geschwindigkeitsmessung (sog. „Radarkof-fer“) an.

**Lärm:** Aufgrund des Straßencharakters und der Anbindung an die A448 wird insbesondere zu den verkehrsärmeren Zeiten deutlich schneller gefahren. Gerade an Wochenend-Abenden erhöht sich der Anteil der „sportlich“ fahrenden Auto- und Motorradfahrer deutlich und belastet damit alle Anwohner.

Die aktuelle Planung sieht eine Querungshilfe in Höhe Haus-Nr. 270 vor. Laut Plan wird die Straße durch die damit notwendige Verbreiterung in Richtung Haus-Nr. 279 bis Haus-Nr. 273 um eine Fahrbahnbreite näher an die Wohnbebauung verschwenken und erhöht damit die Lärmbelastung erheblich.

**Parkraum:** Die Planung sieht vor, Parkflächen zugunsten der Querungshilfe zurückzubauen; zum einen durch Entfall, zum anderen durch Anordnung „Längsparken“. Aufgrund der zusätzlichen intensiven Nutzung des Parkraums durch Kurzzeitparker (Bäckerei) reicht der Parkraum schon jetzt beobachtbar in diesem Bereich nicht aus. Gefährliche Park- und Ausweichmanöver sind täglich zu sehen.

### Die Vorteile einer Tempo-30-Zone liegen auf der Hand:

- ▶ Querungshilfen können entfallen.
- ▶ Die gesonderte Ausweisung eines Radweges ist nicht erforderlich.
- ▶ Die Lärmbelastung reduziert sich für alle Anwohner in dem Bereich.

Es ist mit einiger Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass die geplante neue Haltestelle für 18-Meter-Gelenk-Niederflurbusse zu Gefährdungen führen wird.

Der Flächenbedarf der Busse in Kombination mit dem Kundenverkehr rund um die Bäckerei provoziert verbotswidrige Vorbeifahrten, die samt der Sichtbehinderung der Fußgänger ein erhebliches Risiko bedeuten. Zudem entsteht an der kurz darauf folgenden Einengung durch die Querungshilfe eine weitere Gefährdung durch den Bus passierende Fahrzeuge. **Interessanterweise versuchen die Planer, diesen „Propfen“ als Vorteil auszugeben**, da sich hier der Verkehr verlangsamt und

- ▶ Parkflächen bleiben erhalten, wodurch weniger Fahrzeuge unerlaubt in der Fahrbahn abgestellt werden.
- ▶ Das geringere Geschwindigkeitsniveau erlaubt vorausschauende Fahrweise und sichert somit die Fußgängerüberquerung flächendeckend – nicht nur im Bereich einer Querungshilfe.
- ▶ Park- und Ausweichmanöver verlaufen ruhiger und damit auf einem weit höheren Sicherheitsniveau als derzeit.
- ▶ Die geplante Radwegführung auf der Straße erfolgt ebenfalls auf einem weit höheren Sicherheitsniveau als derzeit bei (formell) Tempo 50, real eher Tempo 60 insbesondere im Bereich der Kurve Höhe Spohrstraße.

**Durch Tempo 30 werden also Kosten reduziert, und die Sicherheit wird erhöht – das kommt Kommune und Eigentümern zugute.**

**Von Seiten der Planer wird vorgebracht, die Straße sei an Ihrer Belastungsgrenze, mit 15.800 PKW und 1000 LKW pro Tag müsste sie eher eine vierspurige Straße sein.**

Es besteht zweifellos die Möglichkeit, den Durchgangsverkehr stärker über die Aus- und Auffahrt von und zur A448 auf die Königsallee zu kanalisieren.

Genau hier liegt übrigens **die eigentlich politische Frage**: Ob man sich von der Verkehrsentwicklung – wie von einer geologischen Naturtatsache – die Stadtplanung diktieren lässt, oder ob man **klug im Sinne des Gemeinwesens** steuert und im Blick behält, dass eine Stadt nicht nur ein Verkehrsnetz ist, sondern auch – und vor allem – ein **Lebensraum**.

zum Stehen käme. Da dies aber auffällig **dem Planungsziel widerspricht**, den Verkehrsfluss einer Vorrangstraße zu verbessern (was wiederum als Argument gegen Tempo 30 angeführt wird), **sollte die Stadt sich einmal entscheiden, ob der Verkehr nun verlangsamt oder beschleunigt werden soll.**

**3**  
**Bushaltestelle umsichtig planen**



### Wir fordern, mögliche Alternativen zu prüfen:

- ▶ Einrichtung einer Haltestelle an der Hunscheidstraße vor der Einmündung in die Wasserstraße; oder
- ▶ Ausbau der Wiesenfläche an der derzeitigen Haltestelle (Aral-Tankstelle) und Buszufahrt über die Hunscheidstraße. Die Einrichtung einer Haltestelle dort entschärft die gesamte Verkehrssituation vor der Bäckerei erheblich; oder
- ▶ die neu geplante Busroute über Hunscheidstraße/ Waldring/ Königsallee/ Wasserstraße führen mit Haltestelle Eickhoff. Dies hätte neben dem Kostenvorteil (Entfall von Haltestellenneubauten) auch die Neutralisierung einer Gefährdungssituation zur Folge (Sichtbehinderung durch Einbiegen des Busses aus der Hunscheid in die Wasserstraße)

Den Anwohnern der Wasserstraße ist mit Blick auf die langfristige Belastung durch die Baumaßnahmen daran gelegen, die Behinderungen auf ein Mindestmaß beschränkt zu sehen. Das Maß an Transparenz und Information muss dagegen dringend erhöht werden.

## 4 Transparenz, Planungssicherheit, Bürgerbeteiligung

Insbesondere die zahlreichen Gewerbetreibenden benötigen frühzeitig präzise Auskünfte über die zu erwartenden Beeinträchtigungen während

der Maßnahme. Dies betrifft z. B. die voraussichtliche Dauer der jeweiligen Verkehrsbehinderung und Parkraumeinschränkung, Umfang der Beeinträchtigung des Kundenverkehrs, Zuwegung für Rettungsfahrzeuge, Zufahrt und Parkplatzsituation der Anwohner.

Wir regen die Planungsverantwortlichen an, die Firma Eickhoff zu bitten, auf ihren nur teilweise genutzten Parkflächen den Anwohnern und Kunden für die Dauer der Einschränkungen das Parken zu gestatten.

Außerdem **müssen die zu erwartenden Kosten dringend transparent gemacht werden**. Die an den Kosten beteiligten Grundstückseigentümer benötigen maximale finanzielle Planungssicherheit.

### Abschließend ein Wort zur Informationspolitik der Stadt:

Bei Maßnahmen, die derart umfassend und langwierig in das Lebensumfeld der Bürger eingreifen, mutet es befremdlich und unzeitgemäß an, wenn die Stadt sich damit begnügt, formal ihrer Informationspflicht nachzukommen, durch Aushang im Rathaus und „Veröffentlichung“ im Internet.

Es wäre gewiss nicht zu viel verlangt gewesen, frühzeitig auf die Anwohner der Wasserstraße zuzukommen, etwa mit einer Postwurfsendung, und sie über die Überlegungen zu informieren, und zwar bevor diese sich zu schwer korrigierbaren Plänen verfestigen. Das Verhalten der Stadt offenbart leider, dass sie wenig ernsthaftes Interesse an Bürgerbeteiligung hat, vielmehr die Verfahren, bewusst oder gedankenlos, so gestaltet, dass die Betroffenen möglichst wenig mitbekommen. Dass die **Bürger als Experten für die Gegebenheiten und Entwicklungsmöglichkeiten ihres Viertels** eventuell wertvolle Beiträge zu Planungsprozessen einbringen könnten, scheint im Rathaus weder in Betracht gezogen zu werden noch überhaupt erwünscht zu sein.

**Wir hoffen, dass Politik und Verwaltung hier bald zu einer zeitgemäßerer Haltung finden.**



INITIATIVE **LEBENSWERTE WASSERSTRASSE**

Kontakt, Fragen, Mitmachen:  
[informationumbauwasserstrassebochum@web.de](mailto:informationumbauwasserstrassebochum@web.de)