

Handreichung

zum Öffentlichkeitsforum „**Nachhaltige Mobilität der Zukunft**“ und zur öffentlichen Auslage des Entwurfs zum „**Leitbild Mobilität**“.

Mit dem Öffentlichkeitsforum am Dienstag, 24. April 2018 startet die **sechswöchige öffentliche Auslage** des „Leitbilds Mobilität“ für die Stadt Bochum. In diesem Zeitraum können Bürgerinnen und Bürger schriftliche Eingaben machen, die dokumentiert und abgewogen werden. **Ab Mittwoch, den 25. April, ist dazu die Mailadresse Leitbild-Mobilitaet@bochum.de freigeschaltet.** Im Anschluss sollen die Gremien des Rats Bochum die endgültige Version des Leitbilds beschließen.

Aktuell liegen zwei Textentwürfe für das Leitbild sowie ein Ergänzungsantrag vor, die online abrufbar sind:

- Entwurf der Stadtverwaltung Bochum:
<https://session.bochum.de/bi/getfile.asp?id=401079&type=do&>
- Entwurf der Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum:
<http://linksfraktionbochum.de/wp-content/uploads/2018/04/Leitbild.pdf>
- Ergänzungsantrag der Fraktion FDP/Stadtgestalter:
<https://session.bochum.de/bi/getfile.asp?id=403713&type=do&>

Um die Diskussion zu vereinfachen, haben wir im Folgenden die zentralen Unterschiede der Entwürfe sowie die vorgeschlagenen Ergänzungen dokumentiert:

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
Mobil bleiben mit weniger Emissionen	Mobilität für alle mit weniger Emissionen
Bochum präsentiert sich 2030 als Stadt für alle Verkehrsarten: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuß- und Radverkehr. Die Gestaltung des Verkehrsraums berücksichtigt das Stadtbild. Die klimapolitischen Ziele werden insbesondere durch eine Förderung des Umweltverbundes erreicht. Bochum schafft es, Wirtschaft, Ökologie und Sozialklima in Einklang zu bringen und nicht gegeneinander auszuspielen. Dadurch gelingt es, Einwohner anzuziehen und Abwanderungen zu vermeiden.	Bochum präsentiert sich 2030 als Stadt für alle, die in ihr leben. Sie berücksichtigt gleichberechtigt ihre Mobilitätsbedürfnisse, unabhängig davon, wo sie in der Stadt leben und wie viel Geld sie haben. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr sind dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gleichberechtigt und werden aus sozialen und ökologischen Gründen besonders gefördert. So schafft es Bochum, soziale Verantwortung, Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen und nicht gegeneinander auszuspielen.
Die ausgewogene Mischung dieser Nutzungen erhält die Mobilität und Erreichbarkeit von heute und sorgt dafür, dass zukünftig weniger Lärm und Abgase verursacht werden.	Diese vielfältigen Angebote sind für alle gleichermaßen zugänglich und erreichbar, wobei weniger Lärm und Abgase verursacht werden als in der Vergangenheit. Damit diese Ziele bis 2030 umsetzbar sind, wird ab sofort bei

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
	infrastrukturellen Maßnahmen ein Schwerpunkt auf den Ausbau des Umweltverbundes gelegt.
<p>Mobilität muss bezahlbar bleiben</p> <p>In Anbetracht individuell und auch gesellschaftlich steigender Kosten für Mobilität wird Bochum seine Bürgerinnen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren und Alternativen, insbesondere für die (teure) Pkw-Nutzung, aufzeigen. Das Ziel der Stadt Bochum ist es, die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Die Bochumer können dadurch die Zeit im Verkehr besser nutzen und mit ihren finanziellen Mitteln individuell eine effizientere Mobilitätslösung gestalten. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklungen durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege.</p>	<p>Mobilität muss bezahlbar sein</p> <p>In Anbetracht individuell und auch gesellschaftlich steigender Kosten für Mobilität wird Bochum seine Bürgerinnen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren und Alternativen, insbesondere für die (teure) Pkw-Nutzung, aufzeigen. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklungen durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege. Das Ziel ist es, die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Außerdem sorgt sie dafür, dass die Nutzung des ÖPNV für alle unabhängig vom zur Verfügung stehenden Einkommen gleichermaßen möglich ist. Um die Teilhabe an Mobilität für alle zu gewährleisten, setzt sich die Stadt Bochum kurzfristig für ein deutlich günstigeres Sozialticket ein, mittelfristig wird ein solidarisch finanzierter ÖPNV ohne Ticket-Preise angestrebt.</p>
<p>Ein bestimmter Modal Split (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) kann weder vorgegeben und auch nicht erzwungen werden, sondern ist vor allem das Ergebnis der städtischen, aber auch der bundesdeutschen und im EU-Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?).</p>	<p>Die Stadt Bochum wird alle Möglichkeiten der Gestaltung nutzen, um die Verlagerung des Modal Splits (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) zu beschleunigen.</p>
<p>Verlagerung von 10 – 15% zum Umweltverbund bis 2030</p> <p>Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 %. Bis 2023 ist ein in etwa gleiches Niveau zwischen MIV und Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) realistisch, eventuell mit leichten Vorteilen des Umweltverbundes. Bis 2030 könnte der Anteil des MIV auf 40 bis 45 % sinken. Auf den Umweltverbund entfielen dann die übrigen 55% bis 60%. Ein Anteil von 40 bis 45% des MIV an allen Wegen ist zwar höher als der Modal Split, den andere deutsche Großstädte bereits heute haben. Er ist allerdings an dem höheren Ausgangsniveau in Bochum zu messen.</p>	<p>Verlagerung von mindestens 20 Prozent zum Umweltverbund bis 2030</p> <p>Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 Prozent. Die Stadt Bochum hat sich 2016 erfolgreich für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS) beworben und sich dabei folgende Ziele bis 2030 gesetzt: Der MIV soll auf 35% gesenkt, der Fußgängerverkehr von 24% auf 25% stabilisiert, der ÖPNV-Anteil von 16% auf 20% erhöht und der Radverkehr von 5% auf 20% signifikant gesteigert werden. Diese Ziele gelten weiterhin.</p>
<p>Das Auto wird bis 2030 und darüber hinaus seine hohe Bedeutung beibehalten. Es ist anzunehmen, dass es auch 2030 das am häufigsten genutzte</p>	<p>Der motorisierte Individualverkehr verbraucht überproportional Flächen und Ressourcen. Dennoch werden bestimmte Wege und Situationen</p>

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
<p>Verkehrsmittel in Bochum darstellt. Für regionale und speziell überregionale Fahrten wird es das bevorzugte Verkehrsmittel bleiben. Auch das (teil-)autonome Fahren wird dafür sorgen, dass Automobilität insbesondere auf längeren Strecken attraktiv bleibt („mobiles Büro“). Dementsprechend gebührt der Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur sowie einer leistungsfähigen Dateninfrastruktur eine besondere Bedeutung. Bestimmte Wege erfordern das Auto und auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr sind größtenteils auf ein motorisiertes Fahrzeug angewiesen.</p>	<p>auch im Jahr 2030 das Auto erfordern, und auch 2030 werden Autos noch einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens ausmachen. Ebenso werden Teile des Güter- und Wirtschaftsverkehrs weiterhin auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen sein. Während die Stadt Bochum einerseits das ihr Mögliche dafür tut, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, wird sie gleichzeitig ihrer Verantwortung gerecht, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten. Sie schafft außerdem die Voraussetzungen für den Ausbau von Carsharing-Angeboten, denn die Nutzung eines Autos von vielen ist sinnvoller als das Zuparken der Innenstadt mit vielen Privatautos, die überwiegend ungenutzt herumstehen.</p>
<p>Die große Bedeutung der Automobilität ist jedoch nicht an die Antriebsart geknüpft. Um die Automobilität umweltfreundlicher zu gestalten, bedarf es in Bochum eines Ausbaus der Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität. Dadurch soll der Wechsel zum Elektrofahrzeug schneller als in anderen deutschen Großstädten vorstattengehen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf elektrische Antriebe umstellen. Der Umstieg hat mit den ersten Pkw bereits begonnen.</p>	<p>Der Wechsel von Verbrennungs- hin zu Elektromotoren löst nicht das Problem des hohen Flächenverbrauchs, der mit motorisiertem Individualverkehr einhergeht. Auch verbraucht die Nutzung von privaten Elektroautos wesentlich mehr Ressourcen als die Nutzung des ÖPNV. Ihr Vorteil sind weniger Emissionen vor Ort. Wo das Auto trotz der Förderung von Alternativen unersetzbar bleibt, ist Elektromobilität eine sinnvolle Alternative zu Verbrennungsmotoren – insbesondere dann, wenn es sich um Carsharing-Angebote handelt. Der Umstieg zum Elektrofahrzeug und zu geteilten Automobilitäts-Lösungen soll in Bochum schneller als in anderen deutschen Großstädten vorangehen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf elektrische Antriebe umstellen. Günstigere Carsharing-Angebote (ggf. in Kooperation mit den Stadtwerken und/oder der Bogestra) sollen dafür sorgen, dass Elektromobilität, die nicht durch ressourcenschonendere Lösungen ersetzbar ist, auch für die bezahlbar wird, die sich die Anschaffung eines Elektro-Autos nicht leisten können.</p>
<p>Einen bedeutenden Teil des MIV stellt auch der ruhende Verkehr dar, schließlich werden die meisten Pkw 23 Stunden des Tages im Straßenraum abgestellt. Abgesehen davon, dass parkende Fahrzeuge ein Gefahrenpotenzial für den querenden Fußgängerverkehr - insbesondere für Kinder - darstellen, beeinträchtigen sie das Stadtbild. Darüber hinaus schränkt der Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs viele</p>	<p>Einen bedeutenden Teil des MIV stellt auch der ruhende Verkehr dar, schließlich werden die meisten Pkw 23 Stunden des Tages im Straßenraum abgestellt. Abgesehen davon, dass parkende Fahrzeuge ein Gefahrenpotenzial für den querenden Fußgängerverkehr - insbesondere für Kinder - darstellen, beeinträchtigen sie das Stadtbild. Darüber hinaus schränkt der Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs viele</p>

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
<p>andere Funktionen ein. Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Langfristig wird das Parken in der Innenstadt am Straßenrand teurer als in Parkhäusern. Bei der Planung von Wohngebieten sollen den Bürgern zunehmend Quartiere angeboten werden, die autoarm organisiert sind, z. B. durch zentrale Stellplatzanlagen. Durch die Regelung des ruhenden Verkehrs (Anzahl und Lage von Stellplätzen, Preise etc.), lässt sich auch der fließende Verkehr steuern.</p>	<p>andere Funktionen ein. Durch die Förderung von Alternativen zum Auto und Carsharing-Lösungen wird der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert. Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Langfristig wird das Parken in der Innenstadt am Straßenrand teurer als in Parkhäusern. Bei der Planung von Wohngebieten werden zunehmend Quartiere angeboten, die autofrei bzw. autoreduziert organisiert sind, z.B. durch zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Carsharing-Standorte, Lastenrad-Verleihstationen und eine gut erreichbare Einzelhandels-Infrastruktur. Durch die Regelung des ruhenden Verkehrs (Anzahl und Lage von Stellplätzen, Preise etc.), lässt sich auch der fließende Verkehr steuern.</p>
<p>Unabhängig von allen zukünftigen Entwicklungen im Lkw-Verkehr muss das Ziel bleiben, insbesondere den schweren Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen in die Gewerbegebiete zu leiten, damit die Unternehmen mit geringen Transportzeiten kalkulieren können und möglichst wenige Menschen von den negativen Auswirkungen des Güterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere durch den nächtlichen Lärm. Dies bedeutet, dass die Ausweisung neuer Gewerbeflächen vorrangig in der Nähe der Autobahnanschlusstellen zu erfolgen hat. Zu diesem Zweck wird das LKW-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegführung der Lkw zu gewährleisten.</p>	<p>Die Planungen der Stadt Bochum für den Güterverkehr berücksichtigen grundsätzlich, dass möglichst lange Wege auf der Schiene zurückgelegt werden können und nur möglichst kurze Wege auf der Straße stattfinden müssen. Unabhängig von allen zukünftigen Entwicklungen im LKW-Verkehr muss das Ziel bleiben, insbesondere den schweren LKW-Verkehr auf kurzen Wegen in die Gewerbegebiete zu leiten, damit die Unternehmen mit geringen Transportzeiten kalkulieren können und möglichst wenige Menschen von den negativen Auswirkungen des Güterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere durch den nächtlichen Lärm. Bei der einer möglichen Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen wird berücksichtigt, dass sie mit kurzen Wegen von der Schiene und in der Nähe von Autobahnanschlusstellen zu erfolgen haben. Zu diesem Zweck wird das LKW-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegführung der LKW zu gewährleisten.</p>
<p>Demografische Herausforderungen meistern</p> <p>Der ÖPNV stellt heute ein starkes Rückgrat des Umweltverbundes dar und ist insbesondere auf langen Strecken die einzige wirkliche Alternative zum Pkw. Mit einem Anteil von 16% liegt der Öffentliche Verkehr in Bochum auf einem guten mittleren Niveau. Allerdings sind dabei u. a.</p>	<p>Soziale und demografische Herausforderungen meistern</p> <p>Der ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und gleichzeitig die zentrale soziale Infrastruktur zur Sicherung von gesellschaftlicher Teilhabe und des Grundrechts auf Mobilität für alle. Die Förderung des ÖPNV und der Abbau von Zugangshemmnissen ist daher sowohl aus sozialen</p>

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
<p>Studenten mit Wohnsitz außerhalb Bochums, von denen ein Großteil ebenfalls Busse und Bahnen benutzt, nicht eingerechnet. Perspektivisch wird der Anteil an älteren Schülern und Studenten in den nächsten Jahren erst einmal zurückgehen, da die geburtenschwachen Jahrgänge nachrücken. Diese Abnahme im ÖPNV muss durch die Gewinnung neuer Nutzergruppen ausgeglichen werden. Dazu müssen nutzerspezifische Angebote geschaffen werden, die allen Bewohnern der Stadt den Zugang zum ÖPNV ermöglichen.</p>	<p>wie aus ökologischen Gründen eine Priorität der Bochumer Verkehrspolitik. Es ist das Ziel, den Anteil des ÖPNV am gesamtstädtischen Verkehrs von aktuell 16 Prozent zu steigern. Perspektivisch wird er Anteil an älteren Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden in den nächsten Jahren erst einmal zurückgehen, da geburtenschwächere Jahrgänge nachrücken. Diese Abnahme im ÖPNV muss durch die Gewinnung neuer Nutzerinnen und Nutzer mehr als ausgeglichen werden. Dazu muss das Angebot so weiterentwickelt werden, dass die Nutzung des ÖPNV allen Menschen in Bochum gleichermaßen und unabhängig von ihrer Einkommenssituation möglich ist.</p>
	<p>Soziale Ausschlüsse abbauen</p> <p>Aktuell ist der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr noch von sozialen Ausschlüssen geprägt. So kostet das Sozialticket im Jahr 2018 37,80 Euro im Monat und ermöglicht ausschließlich die innerstädtische Nutzung von Bus und Bahn, obwohl im ALGII-Satz lediglich 25,77 Euro pro Monat für die gesamte Mobilität vorgesehen sind. Es ist das Ziel der Stadt Bochum, die dadurch verursachten Ausschlüsse abzubauen und zu beseitigen. Während die deutliche Reduzierung des Preises für das Sozialticket ein kurzfristiges Ziel ist, unterstützt die Stadt Bochum grundsätzlich aus sozialen und ökologischen Gründen den Umbau der ÖPNV-Finanzierung auf ein öffentlich finanziertes Solidarmodell, bei dem die Infrastrukturkosten gemeinschaftlich getragen werden und die gesamtgesellschaftlich sinnvolle Nutzung des ÖPNV nicht mehr durch die Erhebung von Fahrpreisen künstlich eingeschränkt wird. Als Anknüpfungspunkte dienen unter anderem die Erfahrungen in Estlands Hauptstadt Tallinn, das solidarisch finanzierte Semesterticket für Studierende sowie der Vorstoß der Bundesregierung in ihrem Schreiben an die EU-Kommission aus dem Februar 2018.</p>
<p>Auch zukünftig wird die Verantwortung der Stadt für eine Grundversorgung ihrer Bürger mit Mobilitätsoptionen nicht abnehmen, sondern erfordert das Entwickeln zeitgemäßer und angepasster Angebote (On-Demand-Verkehre, Ausweitung der Elektromobilität auf Schiene und Straße etc.). Dazu gehören auch Verbesserungen</p>	<p>Neben dem Umbau der ÖPNV-Finanzierung zu einem sozial gerechten und zeitgemäßen Modell muss sich auch das Angebot entsprechend weiterentwickeln. Dazu gehören die Erhöhung der Kapazitäten, On-Demand-Verkehre, Verbesserungen im Bereich Service und Komfort sowie die einfache Kombination mehrerer</p>

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
<p>im Bereich Service und Komfort, wie z. B. freies WLAN, nachvollziehbare Tarifstrukturen oder die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Leihrad, Carsharing) mit einem Ticket. Die Verantwortung hierfür liegt beim kommunalen Verkehrsunternehmen. Die Anstrengungen im Bereich der Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt. Ebenso ist den gestiegenen Anforderungen nach mehr (subjektiver) Sicherheit Rechnung zu tragen, z.B. durch geeignete Videoüberwachung oder mehr Sicherheitspersonal, um keine psychischen Barrieren bei der Verkehrsmittelwahl entstehen zu lassen.</p>	<p>Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Carsharing). Durch eine abendliche Taktverdichtung und die Änderung des Finanzierungsmodells erhöht sich die Frequentierung und damit die soziale Kontrolle, die auch den Anforderungen nach mehr Sicherheit Rechnung trägt. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Überarbeitung des Straßenbahn- und Buslinienetzes wird der tatsächliche Bedarf berücksichtigt, und nicht lediglich die bisherige Nutzung mit ihren sozialen Ausschlüssen. Die Anstrengungen im Bereich Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt und intensiviert.</p>
<p>Die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer wurde in den vergangenen Jahren bereits intensiv vorangetrieben. Die Stadt Bochum ist seit 2016 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte). Dies ist einerseits eine Anerkennung der Arbeit der letzten Jahre und andererseits ein Ansporn, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen.</p>	<p>Die Stadt Bochum ist seit 2016 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte). Dies ist einerseits eine Anerkennung der Arbeit der letzten Jahre und andererseits ein Ansporn, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen. Die in der Bewerbung genannten Ziele werden erfüllt und eingehalten.</p>
<p>Durch Pedelecs und E-Bikes erweitert sich auch der Anwendungsbereich: Längere Wege und höhere Lasten sind möglich. Dadurch sind wesentlich mehr Fahrten für Radfahrende geeignet. Das heißt aber auch, dass für diese grundsätzliche Möglichkeit zur Fahrradnutzung eine passende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden muss, damit die Menschen auch tatsächlich umsteigen. Diese Infrastruktur umfasst ebenso die Bereitstellung sicherer Abstellmöglichkeiten, insbesondere für hochwertige Fahrräder.</p>	<p>Durch hoch entwickelte Fahrradtechnik sowie die Nutzung elektrischer Antriebe sind längere Wege und höhere Lasten möglich. Dadurch sind wesentlich mehr Fahrten für Radfahrende geeignet. Das heißt aber auch, dass für diese grundsätzliche Möglichkeit zur Fahrradnutzung eine passende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden muss, damit die Menschen auch tatsächlich umsteigen. Diese Infrastruktur umfasst ebenso die Bereitstellung sicherer Abstellmöglichkeiten, insbesondere für hochwertige Fahrräder. Wegen der im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern problematischeren Umweltauswirkungen (Rohstoffe, giftige Chemikalien) und aus Gesundheitsgründen wird darauf geachtet, dass die Stadt Bochum nicht den Eindruck erweckt, dass sie den Austausch möglichst vieler Fahrräder gegen Pedelecs und E-Bikes befürworte.</p>
<p>Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radwegen oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel nun, Alltagsrouten für den Radverkehr zu ertüchtigen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren insbesondere die</p>	<p>Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radwegen oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel nun, Alltagsrouten für den Radverkehr zu ertüchtigen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren alle wichtigen Achsen des</p>

Entwurf der Stadtverwaltung	Entwurf der Linksfraktion
<p>wichtigsten Achsen des Radverkehrsnetzes der Stadt Bochum nach und nach mit Radverkehrsanlagen ausstatten und so die Alltagsrouten für den Radverkehr deutlich attraktiveren. Eine wichtige Achse in diesem Zusammenhang ist der Radschnellweg 1 (RS 1) von Duisburg über Bochum nach Hamm. Dieser wird einen wichtigen Beitrag leisten, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es, sowohl die Anschlüsse als auch die Zuwegungen optimal und nutzerfreundlich zu gestalten.</p>	<p>Radverkehrsnetzes der Stadt Bochum mit Radverkehrsanlagen ausstatten und so die Alltagsrouten für den Radverkehr deutlich attraktiveren. Ziel ist, dass so viele Wege wie möglich zwischen einem und etwa zehn Kilometer Länge in Bochum problemlos per Rad erledigt werden können. Dazu werden alle sogenannten Vorbehaltsstraßen entweder mit Radverkehrsanlagen ausgestattet, oder die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h begrenzt. Eine wichtige Achse in diesem Zusammenhang ist der Radschnellweg 1 (RS 1) von Duisburg über Bochum nach Hamm. Dieser wird einen wichtigen Beitrag leisten, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es, sowohl die Anschlüsse als auch die Zuwegungen optimal und nutzungsfreundlich zu gestalten.</p>
<p>Im Zuge von Stadtteilentwicklungskonzepten oder bei Verkehrskonzepten für einzelne Bezirke wird der Fußgängerverkehr als wertvoller Teil der Nahmobilität berücksichtigt und gestärkt werden.</p>	<p>Im Zuge von Stadtteilentwicklungskonzepten oder bei Verkehrskonzepten für einzelne Bezirke wird der Fußverkehr als wertvoller Teil der Nahmobilität berücksichtigt und gestärkt werden. Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden durch eine Trennung der Wegführung entschärft, die Regelung 'Fußweg, Radfahrer frei' wird nicht mehr angewandt.</p>
<p>Ein besonderes Augenmerk gebührt dem Fußgängerverkehr in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr. Der Fußgänger ist maßgeblich von ungeordnet abgestellten Fahrzeugen betroffen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen, vor Fußgängerüberwegen oder auch auf dem Gehweg selber, bergen ein enormes Konfliktpotenzial. Darüber hinaus leidet die Aufenthaltsqualität. Mobilitätseingeschränkte Personen sind teilweise gezwungen, auf die Straße auszuweichen, da die vorhandenen Breiten für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht mehr ausreichen. Auch die Auswirkungen widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge auf den fließenden Verkehr (inkl. Busse, Straßenbahnen und Radfahrende) sind nicht zu unterschätzen.</p>	<p>Ein besonderes Augenmerk gebührt dem Fußverkehr in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger sind maßgeblich von ungeordnet abgestellten Fahrzeugen betroffen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen, vor Fußgängerüberwegen oder auch auf dem Gehweg selber, bergen ein enormes Konfliktpotenzial. Darüber hinaus leidet die Aufenthaltsqualität. Mobilitätseingeschränkte Personen sind teilweise gezwungen, auf die Straße auszuweichen, da die vorhandenen Breiten für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht mehr ausreichen. Auch die Auswirkungen widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge auf den fließenden Verkehr (inkl. Busse, Straßenbahnen und Radfahrende) sind nicht zu unterschätzen. Daher wird die Stadt Bochum die Überwachung des ruhenden Verkehrs intensivieren und die für diesen Bereich beim Ordnungsamt vorgesehene Stellenanzahl um 50 Prozent erhöhen.</p>

Ergänzungsantrag der Fraktion FDP/Stadtgestalter:

1. Schüler kommen sicher und selbständig zur Schule

Kinder und Jugendliche müssen sicher und – wenn es ihr Alter erlaubt – selbständig zur Schule kommen und sich entsprechend frei in der Stadt bewegen können. Schüler benutzen auf dem Weg zur Schule das Rad, gehen zu Fuß oder nehmen den ÖPNV. Erleben sie diese Verkehrsmittel als sicher und komfortabel, ziehen sie diese auch als Erwachsene anderen Verkehrsmitteln vor. Jede Bochumer Schule wird daher bis 20123 auf sicheren Schulwegen erreichbar sein.

2. Radverkehr – Sichere Radwege zu den Schulen

Nachdem in Bochum bisher wenige Schüler mit dem Rad zur Schule fahren, besonders weil es an sicheren Radwegen zu den Schulen mangelt, soll jede Schule optimal in das Radverkehrsnetz eingebunden werden. Dazu werden die Wege, die viele Schüler zu den Schulen mit dem Rad nehmen (könnten) identifiziert, um sie dann sicher und komfortabel auszubauen. Darüber hinaus werden die Schulen mit der erforderlichen Infrastruktur um sicheren und komfortablen Abstellen der Räder ausgestattet.