

DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum, 44777 Bochum

An den Oberbürgermeister
der Stadt Bochum

Herrn Thomas Eiskirch

Rathaus, Zi. 49
Willy-Brandt-Platz 2-6
D-44777 Bochum

Telefon: 0234 – 910 1295 / -1296
Fax: 0234 – 910 1297
eMail: Linksfraktion@bochum.de
Internet: linksfraktionbochum.de

Bochum, den 29.05.2019

Änderungsantrag zu TOP 1.14, Leitbild Mobilität zur Sitzung des Bochumer Rates am 06.06.2019

Der Rat möge beschließen:

Der Rat der Stadt Bochum beschließt das Leitbild Mobilität in der anhängenden Textfassung mit dem Titel „Mobilität für alle: Zuverlässig, sozial und umweltbewusst!“.

Begründung:

Sowohl die von der Verwaltung vorgelegte Version des Leitbilds als auch die geringfügige Überarbeitung durch die Fraktionen von SPD und Grünen wird den Ansprüchen eines zukunftsweisenden Grundsatzbeschlusses nicht gerecht.

Beide Entwürfe sehen eine Absenkung der Ziele beim Umstieg auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel in Bochum vor. Sowohl grundsätzlich als auch angesichts der aktuellen Diskussionen über die Ausrufung des Klimanotstands in Bochum wäre eine solche Absenkung das völlig falsche Signal. In beiden Entwürfen fehlt außerdem das Ziel, den öffentlichen Nahverkehr für alle bezahlbar zu machen. Dieser Änderungsantrag stellt dagegen ein grundsätzliches Recht auf Mobilität für alle in unserer Stadt ins Zentrum. (Begründungen für die einzelnen Änderungen finden sich außerdem in Vorlage 20191565.)

Gültaze Aksevi / Ralf-D. Lange

Mobilität für alle: Zuverlässig, sozial und umweltbewusst!

Die äußerst dynamischen Prozesse im Bereich der Mobilität und der Verkehrstechnologien stehen in direkter Wechselwirkung zu gesellschaftlichen und städtebaulichen Veränderungen. Die aktuellen Entwicklungen im Bereich Mobilität sind insgesamt vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung: Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler, niedrighschwellig, barrierefrei und zielgruppenorientiert sein – für Menschen ebenso wie für Güter. Die gezielte Stärkung des Umweltverbundes sowie der Einsatz neuer Technologien erfordern eine neue Qualität der Vernetzung von Verkehrsarten. Die Umsetzung dieses Leitbildes im Sinne der Bochum Strategie trägt entscheidend zu mehr Lebensqualität in der „Großstadt mit Lebensgefühl“ bei.

Bochum präsentiert sich 2030 als multimodale Stadt: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuß- und Radverkehr sind gleichberechtigt. Gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten erlauben effiziente Umstiege und die Nutzung des optimalen Verkehrsmittels für den jeweiligen Zweck. Die Gestaltung des Verkehrsraums berücksichtigt das Stadtbild. Die Ziele eines nachhaltigen Stadtverkehrs werden insbesondere durch eine Förderung und Stärkung des Umweltverbundes erreicht. Bochum bringt Wirtschaft, Ökologie und Sozialklima in Einklang und spielt diese nicht gegeneinander aus. Die Menschen sind gut über die unterschiedlichen Angebote informiert und entscheiden selbst, welches Verkehrsmittel sie wählen.

Das Ziel der Digitalisierung ist die systemübergreifende Vernetzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, mit der mehr Effizienz in der Mobilität erreicht wird. Bochum sorgt dafür, dass durch die Digitalisierung niemand von einer Teilhabe am öffentlichen Leben ausgegrenzt wird. Bochum wird gewährleisten, dass die infrastrukturelle Barrierefreiheit nicht durch die Digitalisierung als neue Barriere ersetzt wird.

Das Bochumer Leitbild Mobilität existiert im Einklang mit europäischen und bundesdeutschen Vorgaben. Die EU und die Bundesregierung haben bereits heute klare Zielvorstellungen über Lärm- und Schadstoffgrenzwerte bis 2030 und darüber hinaus (bis

*Bochum als lebenswerte
Stadt etablieren*

Digitalisierung nutzen

*Rahmenbedingungen der
Zukunft erkennen und
Bürger*innen darauf
vorbereiten*

2050 nahezu klimaneutral) formuliert. Diesen Zielvorgaben sieht sich die Stadt Bochum verpflichtet und verbunden. Die mit diesen Zielvorgaben einhergehenden Rahmenbedingungen und Konsequenzen wird die Stadt Bochum im Dialog mit den Bürger*innen sowie der örtlichen Wirtschaft vor Entscheidungen erörtern.

Das Ziel der Stadt Bochum ist es, viele Personen vom Umstieg auf den Umweltverbund zu überzeugen und die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklung durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege und ermöglicht es so Wege zu vermeiden.

Die Stadt Bochum sorgt außerdem 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.“

***Mobilität muss bezahlbar
sein***

Bochum stellt auch 2030 die Mobilität seiner Einwohner*innen sicher – unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen. Es ist nicht entscheidend, mit welchem Verkehrsmittel die Bochumer*innen ans Ziel kommen, sondern dass sie in der Lage sind, ihre Ziele in einer angemessenen Zeit, zu bezahlbaren Kosten und insbesondere verkehrssicher erreichen zu können. Mobilität ist ein grundlegendes Recht und Voraussetzung für soziale Teilhabe.

*Verkehrssichere und
bedürfnisgerechte Mobilität
gewährleisten*

Bochum liegt im Zentrum der Metropole Ruhr. Hier inmitten einer der größten Regionen Europas ist es wichtig, die Mobilität für alle Menschen auch über die Stadtgrenzen hinauszudenken. Bochum wird 2030 eng mit den anderen Städten in der Stadt der Städte kooperieren, damit der Nahverkehr regional gedacht und gelebt werden kann. Radschnellwege, ÖPNV verbinden Menschen innerhalb unserer Stadt und in die Region gleichermaßen komfortabel, sicher, zügig und aufeinander abgestimmt.

Regionale Verantwortung

Strategische Ziele 2030

Vor allem an stark belasteten Straßen befinden sich überproportional häufig Haushalte mit geringem Einkommen. Die Wahrung bzw. Herstellung der Gesundheits- und Lebensqualität muss auch für diese Bevölkerungsgruppen gewährleistet sein. Dazu eignen sich technische Lösungen sowie Verkehrsverlagerungsstrategien. Mit einer deutlichen Verlagerung vom Auto zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) besteht die realistische Aussicht auf ein gesünderes Wohnumfeld an Hauptverkehrsstraßen mit weniger Lärm und Abgasen. Dies ist eine große Chance, dass sich auch die Klimabilanz der Stadt Bochum verbessern kann.

*Umwelt- und klimafreundliche
Lösungen umsetzen*

Die Stadt Bochum nutzt alle Möglichkeiten der Gestaltung, um die Verlagerung zum Umweltverbund zu beschleunigen. **Sie begeistert die Bevölkerung für dieses Ziel. Dies geschieht in dem Bewusstsein, dass der Modal Split (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) in starkem Maße die Folge der städtischen, aber auch der bundesdeutschen und im EU Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?) ist.** Mit einer konsequenten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird sich eine deutliche Verlagerung zum Umweltverbund einstellen.

*Konsequente Förderung von
Fuß, Rad und ÖPNV*

Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 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 Prozent gesenkt, der Fußverkehr von 24 auf 25 Prozent stabilisiert, der ÖPNV-Anteil von 16 auf 20 Prozent erhöht und der Radverkehr von 5 auf 20 Prozent signifikant gesteigert werden. Diese Ziele gelten weiterhin und sind als Zwischenziel zu sehen. Über das Jahr 2030 hinaus wird der Anteil des Umweltverbundes weiter steigen.**

*Verlagerung von mindestens
20 Prozent zum
Umweltverbund bis 2030*

Neben den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel spielen auch die zurückgelegten Distanzen eine bedeutende Rolle. Beispielsweise kommen für die meisten Menschen erst Alltagswege unter fünf Kilometern für die Nutzung mit dem Fahrrad in Frage. Kompakte, durchmischte städtebauliche Strukturen ermöglichen es, motorisiert zurückgelegte Wege durch Wege im Rad- und Fußverkehr zu ersetzen. Momentan sind in Bochum 50 Prozent der Wege mit dem Auto kürzer als fünf Kilometer. Mit einem Radverkehrsanteil von fünf

*Nutzungen mischen,
Weglängen verkürzen*

Prozent nutzen die Bochumer*innen heutzutage aber lediglich in einem geringen Umfang das Fahrrad.

Dies bedeutet gleichzeitig aber auch, dass hier ein großes Umstiegspotenzial vorliegt. Das Ziel der Stadt Bochum ist es daher, auch weiterhin die alltäglichen Nutzungen zu bündeln, um somit die Wegelängen zu minimieren. Dies fördert und erleichtert den Umstieg auf den Umweltverbund.

Voraussetzung dafür, dass Ziele in der Nähe angenommen werden und sich damit auch wirtschaftlich für den Standort Bochum lohnen, ist eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Nur dort, wo Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sich sicher fühlen, wird das Auto nicht mehr zwangsläufig die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen. Zudem ist es Ausdruck einer lebenswerten Stadt, wenn Fußgänger*innen und Radfahrer*innen das Straßenbild prägen.

*Fußgänger*innen und
Radfahrer*innen als
wirtschaftliche und soziale
Förderer auffassen*

Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung

Die Verkehrsplanung ist Teil der räumlichen Stadtentwicklungsplanung und kann heutzutage kaum noch sektoral erfolgen. Fast überall teilen sich mehrere Verkehrsarten den Straßenraum, und sei es nur zum Queren der Straße. Die Planung erfolgt daher stets unter Integration aller Verkehrsarten und unter Berücksichtigung der Modal-Split-Zielwerte der Stadt Bochum. Zur Erreichung dieser Ziele liegt bei infrastrukturellen Maßnahmen der Schwerpunkt auf dem Umweltverbund.

Die Siedlungsentwicklung beeinflusst grundsätzlich die Verkehrsentwicklung und umgekehrt. Änderungen im Verkehrsangebot (vor allem Zeit und Kosten, aber auch zum Beispiel der Verkehrssicherheit) führen daher zu einer Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Auf Seiten der Stadtplanung sind wichtige Entscheidungen hinsichtlich der Ausweisung bestimmter Flächen zu treffen. Bildungs-, Arbeits- und Wohnstandorte bestimmen die Verkehrsmittelwahl, aber auch das Verkehrsaufkommen maßgeblich. Entscheidend für die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes sind seine räumlichen Proportionen, eine ansprechende Gestaltung, benutzerfreundliche Möblierung sowie die Vielfältigkeit der Nutzungsmöglichkeiten. Ein robuster öffentlicher Raum ist am ehesten

in der Lage, die vielfältigen Herausforderungen einer sich wandelnden Öffentlichkeit aufzunehmen.

Teil einer integrierten Planung sind auch die Themen Inter- und Multimodalität. Hier wird großes Potenzial gesehen, den Umweltverbund zu fördern. Die Bürger*innen sollen zudem in einem stetigen Dialog über Mobilitätsalternativen informiert werden. Dies ermöglicht es **allen, ihr** Mobilitätsverhalten auch zu betrachten und bestimmte Gewohnheiten in Frage zu stellen. Hierbei können Mobilitätsangebote wie Carsharing oder das „metropolraduhr“ und ihre Verknüpfungen helfen, feste Mobilitätsmuster zu verändern.

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

Fußverkehr

In der öffentlichen Wahrnehmung rangiert der Fußverkehr zumeist weit unten, obwohl er mit 24 Prozent das zweitstärkste „Verkehrsmittel“ darstellt (reine Wege zu Fuß). Darüber hinaus legen nahezu alle Menschen Teile ihres Weges zu Fuß zurück, sei es den Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz.

Fußverkehr stärker in den Fokus nehmen

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.**

Stärkung der Belange des Fußverkehrs

Ein besonderes Augenmerk gebührt dem Fußverkehr in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr. Fußgänger*innen sind maßgeblich von ungeordnet abgestellten Fahrzeugen betroffen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen, vor Fußgängerüberwegen oder auch auf dem Gehweg selber, bergen ein enormes Gefahren- und Konfliktpotenzial. **Darüber hinaus leidet die Aufenthaltsqualität. Mobilitätseingeschränkte Personen sind teilweise gezwungen, auf die Straße auszuweichen, da die vorhandenen Breiten für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht mehr ausreichen. Auch die Auswirkungen widerrechtlich**

Bewegungsräume des Fußverkehrs schützen und ausbauen

abgestellter Fahrzeuge auf den fließenden Verkehr (inkl. Bussen, Straßenbahnen, und Radfahrer*innen) sind nicht zu unterschätzen.

Der Radschnellweg RS1 wird durchgängig von einem Gehweg begleitet. Deshalb werden bei Zuwegungen und Anschlüssen auch die Gehwege berücksichtigt und gegebenenfalls erneuert. An Straßen, an denen die vorhandenen Räume nicht den Anforderungen von Fußgänger*innen genügen, sind ihnen mittelfristig mehr Flächen zur Verfügung zu stellen. Der Bewegungsraum der Fußgänger*innen soll sicher sein und von Barrieren nicht eingeschränkt werden. **Daher wird die Stadt Bochum die Überwachung des ruhenden Verkehrs intensivieren und die für diesen Bereich beim Ordnungsamt vorgesehene Stellenanzahl weiter erhöhen.**

Radverkehr

Die Stadt Bochum ist seit 2016 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte). Dies ist einerseits eine Anerkennung der Arbeit der letzten Jahre, andererseits aber auch Ansporn und Selbstverpflichtung, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen. **Die in der Bewerbung genannten Ziele werden erfüllt und eingehalten.**

*Mitgliedschaft in der AGFS
mit Leben füllen und
bestätigen*

Durch hoch entwickelte Fahrradtechnik sowie die Nutzung elektrischer Antriebe sind längere Wege und höhere Lasten möglich. Dadurch eignen sich wesentlich mehr Wege für das Radfahren. 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 in ausreichender Zahl. **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.**

*Errichtung sicherer
Abstellanlagen*

Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radrouten oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel seit 2013 (Beschluss „Verbesserung der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit

*Alltagsrouten für den
Radverkehr schaffen und
attraktivieren*

im Rahmen eines modernen Mobilitätsmanagements“), Alltagsrouten für den Radverkehr zu attraktivieren und Lücken im Netz zu schließen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren **alle wichtigen Achsen des 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 (RS1) von Duisburg über Bochum nach Hamm. Dieser leistet einen wichtigen Beitrag, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden sowohl die Anschlüsse als auch die Zuwegungen optimal und **nutzer*innenfreundlich** gestaltet.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV ist die zentrale Säule von Mobilität als Daseinsfürsorge **zur Sicherung von gesellschaftlicher Teilhabe. Die Förderung des ÖPNV und der Abbau von Zugangshemmnissen ist daher sowohl aus sozialen wie aus ökologischen Gründen eine Priorität der Bochumer Verkehrspolitik.** Neben Bussen und Bahnen umfasst das in Zukunft auch neue Formen des ÖPNV, die mit dem technologischen Fortschritt einhergehen. In Bochum steht dafür die Bogestra als moderner Mobilitätsdienstleister. Bochum bekennt sich zur Bogestra und ihrer Zukunft in öffentlicher Trägerschaft. Bochum wird deshalb auch in Zukunft die erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen, damit die Bogestra ihren öffentlichen Auftrag erfüllen kann.

*Soziale und
demografische
Herausforderungen
meistern*

Der ÖPNV stellt heute ein starkes Rückgrat des Umweltverbundes dar und ist insbesondere auf langen Strecken die einzige wirkliche Alternative zum Pkw. **Es ist das Ziel, den Anteil des ÖPNV am gesamtstädtischen Verkehr von aktuell 16 Prozent zu steigern.**

Dazu muss das Angebot so weiterentwickelt werden, dass die Nutzung des ÖPNV allen Menschen in Bochum gleichermaßen und unabhängig von ihrer Einkommenssituation möglich ist. Aktuell kostet bereits das nur für den Stadtbereich gültige Sozialticket mehr, als im ALGII-Satz insgesamt für Mobilität vorgesehen ist. Es ist das Ziel der Stadt Bochum, die dadurch verursachten Ausschlüsse abzubauen und zu beseitigen.

*Soziale Ausschlüsse
abbauen*

Kurzfristige Ziele sind die deutliche Reduzierung des Preises für das Sozialticket sowie günstigere Fahrpreise auch für die anderen Zielgruppen in einem radikal vereinfachten Tarifmodell. Grundsätzlich unterstützt die Stadt Bochum 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, der Vorstoß der Bundesregierung in ihrem Schreiben an die EU-Kommission aus dem Februar 2018 sowie die Initiative für ein Bürgerticket in Wuppertal.

Neben dem Umbau der ÖPNV-Finanzierung zu einem sozial gerechten und zeitgemäßen Modell muss sich auch das Angebot entsprechend weiterentwickeln. Dazu gehören auch die Erhöhung der Kapazitäten und Taktverdichtungen, On-Demand-Verkehre, Verbesserungen im Bereich Service und Komfort sowie die einfache Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Carsharing). Die Verantwortung dafür tragen die Bogestra und die Stadt Bochum gemeinsam. Die Anstrengungen im Bereich der Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt **und intensiviert. Ebenso ist den Anforderungen an die Sicherheit Rechnung zu tragen. 2030 sollte der gesamte ÖPNV die Ampeln dieser Stadt auf grün schalten können und so bevorrechtigt durch die Stadt verkehren.**

Bei der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Überarbeitung des Straßenbahn- und Busliniennetzes wird zukünftig der tatsächliche Bedarf berücksichtigt, und nicht lediglich die bisherige Nutzung mit ihren sozialen Ausschlüssen. Die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 mit dem Netz 2020 sorgt **mit verdichteten Takten auf stark genutzten Linien und zusätzlichen Tangentialverbindungen für erste Fortschritte.** Zugleich beschreibt der Nahverkehrsplan Aufgaben, die in den nächsten Jahren gemeinsam mit den Nachbarstädten und ihren Verkehrsunternehmen gelöst werden müssen. Dazu gehören insbesondere Vorhaben über Stadtgrenzen hinweg. Als Oberzentrum mit einem starken wissenschaftlichen Fokus ist für Bochum ein direkter Anschluss an das überregionale Netz der Deutschen Bahn wichtig.

*Zeitgemäße Ausrichtung
des ÖPNV*

*Verbesserung des ÖPNV-
Angebotes im neuen
Nahverkehrsplan als ersten
Schritt verstehen*

Neben den Menschen, die aus den unterschiedlichsten Gründen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, stellen die wahlfreien Fahrgäste die wichtigste Zielgruppe dar. Hierzu ist es erforderlich, die Attraktivität gegenüber der Pkw-Fahrt noch stärker in den Vordergrund zu stellen.

Um dieses Bewusstsein vom Nutzen des ÖPNV zu stärken, sind digitale Angebote im ÖPNV ein wichtiger Baustein. Über Fahrgastinformationsanzeigen oder auch Apps, die Informationen zu Fahrzeiten oder Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) darstellen, können wichtige Informationen transportiert werden.

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr verbraucht überproportional Flächen und Ressourcen. Dennoch werden bestimmte Wege und Situationen 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.

*Instandhaltung der
Infrastruktur hat Vorrang vor
Neubau*

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. Dazu bedarf es in Bochum eines

*Förderung emissionsarmer
Mobilität – Der
Verbrennungsmotor hat
ausgedient*

Ausbau der Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität. 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. Darüber hinaus behält die Stadt Bochum die Entwicklungen bei den alternativen Antrieben im Blick und steuert dabei ggf. nach.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass mit dem Ausbau von Straßen langfristig nur selten eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Der Ausbau führt zwar zunächst zu einer Verflüssigung, aber in gleichem Maße wird die Strecke für den Autoverkehr wieder attraktiver. Nach einigen Jahren stellt sich der gleiche Verkehrsfluss wie vor dem Ausbau ein, allerdings mit mehr Fahrzeugen. Solche Lösungen sind nicht nachhaltig. Der MIV wird jedoch von Umsteigern zum Umweltverbund profitieren. Weniger Pkw auf den Straßen bedeutet eine Verflüssigung des Autoverkehrs. Dies stellt auch für den Wirtschaftsverkehr einen Gewinn dar, denn dadurch können **Handwerker*innen** und Geschäftsleute ihre **Kundschaft** zuverlässiger erreichen.

Dies kann mit Hilfe moderner Verkehrslenkungs- und -steuerungssysteme zusätzlich unterstützt werden. Bochum begrüßt deshalb die Forschung und Entwicklung von modernen, datengestützten Leitsystemen und **gewährleistet die Einhaltung höchster Datenschutz-Standards für alle Techniken, die in unserer Stadt eingesetzt bzw. erprobt werden.**

Einen bedeutenden Teil des MIV stellt auch der ruhende Verkehr dar, schließlich werden die meisten Pkw 23 Stunden des Tages im Straßenraum abgestellt. Abgesehen davon, dass parkende Fahrzeuge ein Gefahrenpotenzial für den querenden Fußverkehr insbesondere für Kinder darstellen können, beeinträchtigen sie das Stadtbild und schränken andere Funktionen ein. Durch die Förderung von Alternativen zum eigenen Auto werden der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert. Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Mittelfristig 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**

Verflüssigung des MIV durch attraktiven Umweltverbund

Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen

erreichbare Einzelhandels-Infrastruktur. Durch die Regelung des ruhenden Verkehrs (Anzahl und Lage von Stellplätzen, Preise etc.), lässt sich auch der fließende Verkehr steuern. Das Parkraum-Konzept (Gesamtkonzept Ruhender Verkehr) ist zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

Güterverkehr

Auf den Fernstraßen wird ein großes Güterverkehrswachstum erwartet, allerdings hauptsächlich im Transitverkehr. Innerstädtisch wird sich das Bild des Güterverkehrs wandeln. Bedingt durch sich verändernde industrielle Prozesse wird die Anzahl der schweren Lkw voraussichtlich zurückgehen, die Anzahl kleiner Lkw und so genannter Sprinter jedoch deutlich steigen. Welchen Einfluss dies auf das Gesamtverkehrsaufkommen haben wird, ist derzeit noch umstritten, da Online-Handel auch dazu führt, dass weniger private Pkw-Fahrten durchgeführt werden.

*Entwicklungen im
Güterverkehr
berücksichtigen – City-
Logistik emissionsarm
denken*

Unabhängig von allen zukünftigen Entwicklungen im Lkw-Verkehr muss es das Ziel bleiben, den Güterverkehr möglichst lange auf der Schiene und insbesondere den schweren Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen in die Gewerbegebiete zu leiten, damit möglichst wenige Menschen von den negativen Auswirkungen des Güterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere durch den nächtlichen Lärm. Dies bedeutet, dass die Ausweisung neuer Gewerbeflächen vorrangig in der Nähe der Autobahnanschlussstellen zu erfolgen hat. Zu diesem Zweck wird das Lkw-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegführung der Lkw zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird sich die Stadt Bochum verstärkt für den Güterverkehr auf der Schiene und auf dem Wasser einsetzen. **Dabei** spielt besonders die regionale Kooperation eine wichtige Rolle, zum Beispiel mit unserer Nachbarstadt Herne und ihrem Hafen am Rhein-Herne-Kanal.

*Funktionsgerechter und
nachhaltiger Lieferverkehr*

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

*Neuordnung von
Anlieferverkehr
mit einem City-
Logistikkonzept*