

Fraktion Die Linke
Fraktion PARTEI/STADTGESTALTER

*An den Oberbürgermeister
Herrn Thomas Eiskirch*

Dringlichkeitsantrag

zur 13. Sitzung des Rates der Stadt Bochum am 01.04.2022

hier: Erzielten Kompromiss mit RadEntscheid absichern.

Unabhängig von einer Durchführung des Bürgerentscheids, eines weiteren Bürgerbegehrens oder eines Ratsbürgerentscheids wird der bereits vom RadEntscheid akzeptierte Kompromiss (Vgl. Anlage) abgesichert und umgesetzt.

Begründung

Eine Begründung erfolgt mündlich.

Gültaze Aksevi / Horst Hohmeier
Vorsitzende Fraktion Die Linke

Dr. Volker Steude
Vorsitzender Fraktion PARTEI/STADTGESTALTER

Anlage

Durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr ausbauen

- Ab 2022 werden im Radhaupttroutennetz jährlich mindestens fünf Straßenkilometer, im Nebenroutennetz mindestens acht Straßenkilometer ausgebaut.
- Das Haupttroutennetz besteht aus allen Radialstraßen, dem Innenring, dem Radkreuz in der Innenstadt und den weiteren Hauptverkehrsstraßen (z. B. Hellwege, Markstraße, Wasserstraße, Berliner Straße, Zeppelindamm). Zum Ergänzungsnetz gehören alle übrigen Straßen außerhalb der Tempo-30-Zonen sowie Radwege außerhalb des Vorbehaltsnetzes (Velorouten) sowie alltagstaugliche Radwege im Freiraum.
- Alle noch nicht freigegebenen Einbahnstraßen werden von der Stadt gemeinsam mit der Polizei überprüft und nach Möglichkeit unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Kreuzungen sowie Einmündungen

Alle Kreuzungen sowie Einmündungen und Kreisverkehre werden auf die Einhaltung der Grundanforderungen nach den ERA überprüft und ggf. umgestaltet; Umbaupriorität haben Stellen mit besonderem Gefährdungspotenzial.

Ab 2022 werden jährlich mindestens drei Kreuzungen (gemäß den ERA) im Radhaupttrouten- und Ergänzungsnetz mit Priorität auf Sicherheit und zügiges Vorankommen für Fuß- und Radverkehr umgestaltet:

- Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz zu führen und erhalten Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich.
- Der rechte Fahrstreifen führt grundsätzlich geradeaus über die Kreuzung. Dieser darf nicht unmittelbar vor der Kreuzung in eine Rechtsabbiegespur übergehen, um geradeaus fahrende Radfahrer*innen nicht unnötig zu gefährden.
- Die Abbiegegeschwindigkeit der Kfz wird verringert. Die Signalisierung minimiert Wartezeiten für den Radverkehr.
- Es gibt keine Anforderungssignale (sog. »Bettelampeln“) für Radfahrende mehr.

Anforderungen an die Gestaltung der Radinfrastruktur

- Das im neuen Radverkehrskonzept definierte Radroutennetz sowie die im Abschnitt „Durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr ausbauen“ definierten Bestandteile werden auf ganzer Länge vom Fußverkehr getrennt ausgebaut.

- Das städtebauliche Bemessungsverfahren nach der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (kurz RASt 06) wird nachweislich und konsequent, soweit es die räumlichen Bedingungen für den ÖPNV zulassen, angewendet. Das bedeutet, die Gestaltung des Straßenraumes erfolgt vom Rand aus. Dazu ist die uneingeschränkte Überprüfung des Vorbehaltsnetzes unabdingbar.
- Planung und Ausbau erfolgen grundsätzlich gemäß den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) und Radverkehrsanlagen (ERA). Abweichungen sind zu begründen.

Dazu gehört:

- Kfz-Stellplätze neben Radwegen müssen Sicherheitstrennstreifen haben.
- Es werden abweichend von den aktuellen ERA folgende Breitenmaße für Radwege angestrebt: Radschnellverbindungen 3,0 m, Radhaupttrouten 2,5 m und Ergänzungsnetz 2,0 m. Die Mindestmaße der ERA werden nicht unterschritten.
- Radfahrende werden bestmöglich vor dem Kfz-Verkehr geschützt.
- Neue oder zu sanierende Radwegoberflächen sind grundsätzlich in Konflikt- und Kreuzungsbereichen deutlich durch Einfärbung vom übrigen Straßenraum abgesetzt.
- Geh- und Radwege sollen räumlich voneinander getrennt werden, mindestens durch 30 cm taktile Streifen.
- Übergänge (z. B. der Wechsel vom Bordstein zur Fahrbahn) sollen weitestgehend stoßfrei ausgeführt werden.
- Bestehende Radwege an Radhauptverbindungen werden sukzessive überprüft und erforderlichenfalls verbessert, wenn sie den gestiegenen Anforderungen gemäß jeweils aktueller StVO und jeweils aktueller ERA nicht mehr genügen. Ein Prioritätenkataster ist anzulegen.

Sicherheit zuerst

- Die meisten Fahrradunfälle werden der Polizei nicht bekannt. Gefahrenstellen müssen deshalb vorausschauend beseitigt werden, vorrangig jene durch Straßenbahngleise. Regelmäßig und fortlaufend werden nach Unfällen mit Radfahrenden Gefahrenstellen analysiert und nach einer Prioritätenliste beseitigt.
- Die Verbote von Halten und Parken auf Radwegen werden kontrolliert und Übertretungen werden im Rahmen der geltenden Rechtsprechung geahndet.
- Eine fortlaufende Verbesserung der Reinigung und Instandhaltung der Radwege wird angestrebt. Kreuzungen sicher umbauen

- Alle Kreuzungen sowie Einmündungen und Kreisverkehre werden auf die Einhaltung der Grundanforderungen nach den ERA überprüft und ggf. umgestaltet; Umbaupriorität haben Stellen mit besonderem Gefährdungspotenzial.
- Ab 2022 werden jährlich mindestens zwei Kreuzungen (gemäß den ERA) im oben definierten Radhaupttrouten- und Ergänzungsnetz mit Priorität auf Sicherheit und zügiges Vorankommen für Fuß- und Radverkehr umgestaltet:
- Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz zu führen und erhalten möglichst Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich.
- Der rechte Fahrstreifen führt grundsätzlich geradeaus über die Kreuzung. Dieser darf nicht unmittelbar vor der Kreuzung in eine Rechtsabbiegespur übergehen, um geradeaus fahrende Radfahrer*innen nicht unnötig zu gefährden.
- Die Abbiegegeschwindigkeit der Kfz soll verringert werden. Die Signalisierung minimiert Wartezeiten für den Radverkehr.
- Es werden keine weiteren Anforderungssignale für Radfahrende (sog. »Bettelampeln«) mehr gebaut.

Radschulwegpläne für die Schulen

- Damit Kinder und Jugendliche angstfrei und sicher mit dem eigenen Rad zur Schule fahren können, werden pro Jahr für vier weiterführende Schulen Radschulwegpläne erstellt.
- Nach einer Prioritätenliste wird eine Umgestaltung der betroffenen Straßen gemäß den Standards aus den Maßnahmen zu „Anforderungen an die Gestaltung der Radinfrastruktur“ und „Kreuzungen sicher umbauen“ umgesetzt.

Sichere Fahrradstellplätze ausbauen

Die Stadt Bochum errichtet insgesamt 6.000 Stellplätze für Fahrräder. Dabei sollen auch folgende Ziele berücksichtigt werden:

- Stellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern oder Fahrradboxen an Bahnhöfen mit hohem Pendelaufkommen
- überdachte, beleuchtete Stellplätze an Haltestellen und Schulen

- Stellplätze in Einkaufsstraßen und städtischen Wohnvierteln
- Stellplätze für Lastenräder

Beteiligung der Öffentlichkeit

- Die Stadt Bochum begleitet die Mobilitätswende aktiv mit ihrer Öffentlichkeitsarbeit. Dazu gehört dass sie die Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit, zur Schule sowie zum Transport von Lasten und Personen bewirbt und auf die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen hinweist.
- Die Öffentlichkeit wird an Planung und Entwicklung verkehrspolitischer Projekte beteiligt
- Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitforschung werden alle Maßnahmen evaluiert, die Bedürfnisse des Radverkehrs systematisch erfasst und die Ergebnisse transparent und zugänglich veröffentlicht.
- Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand des RadEntscheids wird jährlich in einer öffentlichen Dialogveranstaltung durch die Stadt Bochum vorgestellt.

Generelle Ziele

- Mit dem vom Rat verabschiedeten Leitbild Mobilität „Umweltbewusst mobil in Bochum: Zuverlässig, bezahlbar und vernetzt“ hat die Stadt Bochum im Jahr 2020 ihre Ziele einer modernen, ökologischen und alltagstauglichen Mobilität für alle Mobilitätsteilnehmer*innen beschrieben und richtet ihr Handeln danach aus. Mit dem im Jahr 2021 beauftragten Radverkehrskonzept werden die Ziele im Bereich des Radverkehrs weiter konkretisiert. Die benannten Ziele des RadEntscheids werden dabei mit umgesetzt.

Für die Umsetzung der Ziele des RadEntscheids gelten folgende Grundsätze:

Mobilitätsbeteiligte

- Keine der Maßnahmen soll zu Lasten der Mobilität von Fußgängerinnen und Fußgängern erfolgen.
- Keine der Maßnahmen soll negative Auswirkungen auf den ÖPNV und das Netz 2020 haben.
- Wirtschafts- und Versorgungsverkehre bleiben gewährleistet.

Neuordnung von Verkehrswegen

- Eine Neuordnung von Verkehrswegen wird über heute vom PKW-Verkehr beanspruchte öffentlichen Flächen umgesetzt.
- Bestehende Planungen von Radverkehrsanlagen, ausgenommen bei laufenden Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren sowie bereits vom Rat und seinen Ausschüssen beschlossene Planungen, sollen vor der Realisierung angepasst werden.

Umsetzung von Maßnahmen

- Die Verwaltung wird beauftragt, dem Rat der Stadt Bochum spätestens in seiner Sitzung am 21. Juni 2022 einen Katalog von Maßnahmen vorzulegen, die noch im Jahr 2022 im Sinne des RadEntscheids umgesetzt werden. Für das Jahr 2023 ist ein konkreter Maßnahmenplan für weitere Projekte vorzulegen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, im Entwurf des Haushaltsplans 2023 / 2024 weitere Radwege-Projekte zu etatisieren und mögliche Drittmittel / Fördermittel einzuwerben.
- Die Verwaltung wird beauftragt, in den Jahren 2023 und 2024 weitere personelle Ressourcen zur Umsetzung der Radwege-Projekte vorzusehen.
- Die Verwaltung legt dem Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur jeweils nach der Sommerpause einen Bericht zur Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen vor, aus dem drei Dinge ersichtlich werden:
 - Welche Planungen und Baumaßnahmen wurden für das laufende Jahr aufgenommen, was davon kann im laufenden Jahr noch abgeschlossen werden?
 - Welche Planungen und Baumaßnahmen sind für das kommende Jahr vorgesehen und was davon kann im kommenden Jahr abgeschlossen werden?
 - Es wird jährlich eine Bilanz gezogen, wie weit man mit der Erreichung der Zielvorgaben (s.o.) gekommen ist. Abweichungen sind zu begründen und Vorschläge zu machen,
 - wie ggf. in Zukunft Zielabweichungen vermieden werden.