

Beteiligungsverfahren und Abwägung zum Leitbild Mobilität hier: Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen

Markierung	Bedeutung
Nr.	Hinweis wurde in das Leitbild aufgenommen, ist bereits Teil des Leitbilds oder wird an anderer Stelle weiterverfolgt.
Nr.	Hinweis wurde teilweise aufgenommen oder ist eventuell zu umfangreich für das Leitbild. (In einigen Fällen wurden auch mehrere Vorschläge innerhalb eines Absatzes gemacht und nur Teile übernommen.)
Nr.	Hinweis wurde nicht in das Leitbild aufgenommen (mit Begründung)
Nr.	Hinweis wird mit oder ohne Kommentar zur Kenntnis genommen

Inhaltsübersicht

Beteiligter (verwendete Abkürzung)	Lfd. Nr.	Seite
<u>Teil P – Privatpersonen</u>		
Privatperson 1	P1.1 bis P1.4	3
Privatperson 2	P2.1 bis P2.17	4
Privatperson 3	P3.1 bis P3.15	11
Gruppe 1 (7 Personen)	P4.1 bis P4.23	14
Privatperson 4	P5.1 bis P5.4	24
Privatperson 5	P6.1 bis P6.7	27
Privatperson 6	P7.1 bis P7.6	30
Privatperson 7	P8.1 bis P8.36	34
Privatperson 8	P9.1 bis P9.2	51
Privatperson 9	P10.1 bis P10.2	52
Privatperson 10	P11.1 bis P11.27	53

<u>Teil I – Institutionen</u>		
Ruhr-Universität Bochum, Dezernat 5.11, Bau und Liegen- schaften, Strategische Campuserwicklung, Universitätsstraße 150, 44801 Bochum	I1.1 bis I1.5	66
ADFC Bochum, Alsenstr. 27, 44789 Bochum	I2.1 bis I2.14	68
VCD Bochum, Gelsenkirchen und Herne e. V., Alsenstraße 27, 44789 Bochum	I3.1 bis I3.2	75
AStA der Ruhr-Universität Bochum, Studierendenhaus SH 0/11, Universitätsstr. 150, 44801 Bochum	I4.1 bis I4.21	82
<u>Teil F – Fraktionen, politische</u>		
SPD Bezirksfraktion Bochum-Ost	F1.1 bis F1.5	91
DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum	F2.1 bis F2.25	92
Die Grünen im Rat der Stadt Bochum	F3.1 bis F3.33	105
AfD-Ratsfraktion Bochum	F4.1 bis F4.8	121
SPD-Ratsfraktion Bochum	F5.1 bis F5.15	125
Fraktion „FDP & DIE STADTGESTALTER	F6.1 bis F6.5	130
CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bochum	F7.1 bis F7.9	131

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>zwingend auf dem ersten Platz landen wird.</p> <p>Schade an sich!</p>	
P1.2		<p>Wenn z. B. Radfahrer so behandelt werden, wie dies in Bochum auf dem Innenstadtring oder dem Beginn der Unistraße geschieht (keine Radwege!), darf man sich nicht wundern, wenn Eltern ihre Kinder nicht mit dem Rad zur Schule fahren lassen.</p>	Siehe AK5
P1.3		<p>Wenn man einmal in die ungläubigen Augen eines aus der Seitenstraße kommenden Autofahrers gesehen hat, der sich dem auf der Hauptstraße fahrenden Rad nähert "HUCH EIN RADFAHRER", so wird man schnell nachvollziehen können, dass eine Mentalitätsänderung nur möglich ist, wenn es mehr Radfahrer gibt.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen
P1.4		<p>Liebe Bochumer Stadtverwaltung: Habt Mut! Schafft mehr Radwege! Die Steigerung der Lebensqualität wird uns alle dafür belohnen!</p> <p>Freundliche Grüße</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen
P2.1	Privatperson 2	<p>Offensichtlich hat das Leid(t)bild Mobilität nur die Senkung der Emissionen bis 2030 zum Ziel. Anders kann ich mir diese Überschrift nicht erklären.</p> <p>Was ist mit Aufenthaltsqualität in der Stadt, hin zu einer Stadt mit weniger motorisiertem Verkehr? Sind aktuell alle Bewohner mobil, oder gibt es Teile der Bevölkerung, die nicht mobil sind?</p> <p>Daher mein Vorschlag: Das Leitbild Mobilität-Mobil sein mit weniger motorisiertem Verkehr und weniger Emissionen bei mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in den Bochumer Straßen und auf den Bochumer Plätzen</p>	Zum Slogan gibt es eine ausführliche Stellungnahme, siehe Sammelthema 3.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P2.2		<p>Für mich als Bochumer Bürger ist diese ‚Präambel‘ zum Mobilitätskonzept Bochum und als Zielbild Bochum 2030 enttäuschend vage und unbestimmt formuliert.</p> <p>Um das Ziel einer mobil lebenswerten und weitest gehend emissionsärmeren Stadt bis 2030 zu etablieren, ist, wenn damit Beispiele wie z. B. Kopenhagen, Wien, Amsterdam, Münster uva. gemeint sind, die ich als Vorbild betrachte, eine deutlichere Sprache und auch gerade der sog. Umweltverbund besser hervorzuheben.</p>	<p>Siehe ausführliche Stellungnahme zum Modal Split – Sammelthema 2.</p> <p>Im ersten Teil des Leitbildes („Zielbild Bochum 2030“ und „Strategische Ziele für 2030“) wurde die Zeitform ins Präsens gesetzt, um dem Papier einen verbindlicheren Charakter zu verleihen. Das Thema Lebensqualität und die Bedeutung des Umweltverbundes wurden stärker hervorgehoben.</p>
P2.3		<p>Auch erscheint der Entwurf des Leitbildes im Widerspruch zum Grußwort des Herrn OB Eiskirch anlässlich Stadtradeln 2018, Siehe Homepage der Stadt Bochum. Ich darf zitieren:</p> <p><i>„Radverkehrsförderung ist dabei ein ganz wichtiger Baustein: Je mehr wir uns sichtbar draußen bewegen – zu Fuß oder auf dem Rad-, umso belebter wird unsere Stadt. Weniger Autos bedeuten sauberere Luft, mehr Platz zum Verweilen, höhere Lebensqualität. Das Fahrrad ist bei vielen Wegstrecken das optimale Verkehrsmittel.“</i></p>	<p>Ein Widerspruch ist nicht erkennbar, denn es ist ein klares Ziel im Leitbild, den Radverkehr zu fördern und die Menschen zum Umstieg vom Auto zu bewegen, da es Vorteile für die Allgemeinheit bringt.</p>
P2.4		<p>In meiner Betrachtung möchte ich mit der Anlage 2 zur Vorlage Nr. 20180273 beginnen und folgende Frage stellen:</p> <p>Wenn der Umweltverbund aus ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr hervorgehoben und deutlich gestärkt werden soll, warum werden diese drei Schwerpunkte in der grafischen Darstellung nicht gleichberechtigt ‚oben‘ eingefügt und ‚darunter‘ wird der MIV und Straßengüterverkehr dargestellt?</p>	<p>Siehe ausführliche Stellungnahme zur „Reihenfolge der Verkehrsmittel“, Sammelthema 1.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Auch in der Anlage 1 widerspricht die Reihenfolge der beschriebenen Handlungsschwerpunkte, hier:</p> <p>MIV; Straßengüterverkehr; ÖPNV; Radverkehr; Fußverkehr die gewünschte Förderung und Stärkung des Umweltverbundes und die beabsichtigte ausgewogene Mischung der diversen Nutzungen.</p> <p>Oder ist mit dieser ‚beabsichtigten‘ Reihenfolge schon eine politische Aussage verbunden? Ein Stellenwert der verschiedenen Nutzungen wird doch gerade auch über die Reihenfolge der behandelten Themenbereiche zumindest indirekt dem Leser/Bürger suggeriert. Straßengüterverkehr und MIV haben wir mehr als genug auf den städtischen Straßen.</p> <p>Daher:</p> <p>Als erstes mit dem Verkehrsmittel anfangen, welches aktuell am geringsten im Modal Split dieser unserer Stadt repräsentiert ist: Radverkehr. Zweitens: ÖPNV, drittens: Fußgänger usw.</p>	
P2.5		<p>Bevor ich auf die einzelnen Verkehrsmittel eingehe noch eine kritische Frage:</p> <p>In der Bewerbung zur Aufnahme der Stadt Bochum in den Kreis der AGFS-Gemeinden, wurde folgendes Ziel für 2030 formuliert:</p> <p><i>„Ziel der Stadt Bochum ist es, durch die intensive Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs eine deutliche Veränderung des Modal Split zugunsten dieser beiden Verkehrsarten und des ÖPNV zu bewirken. In diesem Zusammenhang strebt die Stadt Bochum für den Zeithorizont bis zum Jahr 2030 folgenden Modal Split an:</i></p>	Siehe ausführliche Stellungnahme zum Modal Split – Sammelthema 2.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Motorisierter Individualverkehr: 35%,</i> - <i>Öffentlicher Verkehr: 20%,</i> - <i>Fußverkehr: 25%,</i> - <i>Fahrradverkehr: 20%</i> <p><i>Im Jahr 2030 sollen somit mehr als zwei Drittel aller Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt werden. Der Radverkehrsanteil soll diesbezüglich auf 20% gesteigert werden. Im Gegenzug soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 56% (Jahr 2013) auf 35% verringert und stadtverträglich geführt werden. Bei den angegebenen Werten des Modal Splits handelt es sich um die zurückgelegten Wege der Bochumer Bevölkerung. Der Wirtschaftsverkehr, der Durchgangsverkehr sowie die Einpendler sind hierbei nicht berücksichtigt.</i></p> <p>In dem Leitbild wird nun von einem Anteil des MIV von 40 - 45 % in 2030 ausgegangen, die gewünschten Quoten für den Umweltverbund wird nur noch als Gesamtquote in Höhe von 55 bis 60 Prozent dargestellt, ohne diese Quote auf ÖPNV, RAD- und Fußverkehr aufzuteilen.</p> <p>Als Bürger, der überzeugt ist, von einer Entwicklung zu deutlich mehr Radverkehr kann ich diese Entwicklung nicht nachvollziehen. Oder werden nun andere Parameter, bzw. Definitionen im ‚Modal Split‘ genutzt, bzw. gilt die Aussage aus der AGFS-Bewerbung nicht mehr?</p> <p>So ist für mich erst Mal festzustellen: Aus 65 % Anteil (AGFS-Bewerbung) sind jetzt als Zielgröße lediglich 55 bis 60 Prozent geblieben.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P2.6		<p>Wird dem Vorschlag gefolgt, doch mit dem schwächsten Verkehrsmittel in dieser Präambel anzufangen, was auch durch die Feststellung, dass 50 Prozent der zurückgelegten Wege in Bochum kürzer als 5 km sind (also eine ideale Radwegestrecke, wobei mittlerweile ‚locker‘ und dies nicht nur mit Elektrounterstützung längere Wegstrecken mit Rad und Pedelec zurückgelegt werden) noch unterstützt wird, ist festzustellen:</p> <p>Es fehlen konkrete zeitliche Vorgaben und Leitsätze um das Alltagsradnetz mit seinen Hauptverbindungen in den Fokus zu stellen.</p> <p>Nur bei schnellen und verkehrssicheren Alltagsverbindungen auf Hauptstraßen bzw. gleichwertigen Parallelverbindungen (soweit vorhanden) wird es Bochum schaffen, mehr Alltagsverkehr auf das Rad zu bringen. Dieser Passus sollte daher deutlich ‚schärfer‘ und konkreter dargestellt werden. (Was heißt in diesem Zusammenhang ertüchtigen, wenn Stadt auf vielen Hauptverkehrsstraßen noch gar keine Radwegeanlagen hat ??)</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P2.7		<p>Der Hinweis auf den RS 1 an dieser Stelle ist zwar schön, wird aber die Probleme des Alltagsnetzes Bochum nur in bestimmten Ortsteilen eventuell lindern helfen.</p> <p>Außerdem: Wann ist realistisch davon auszugehen, dass wesentliche Strecken des RS 1 in Bochum realisiert werden? 2020, 2023, 2025 ?</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P2.8		Auch sollte an dieser prägnanten Stelle ein ‚Zielstrahl‘, z. B. Radverkehrsanteil am Modal Split: 2020: 10 %, 2025: 15 %, 2030: 20, besser 25 % Eingang finden.	Siehe ausführliche Stellungnahme zum Modal Split – Sammelthema 2.
P2.9		<p>Fußverkehr: Hier fehlt mir eine Aussage, dass in den städtischen Kernbereichen</p>	Ergänzt wird: „An Straßen, an denen die

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>eine höhere Aufenthaltsqualität und Bewegungsqualität nicht nur durch Schutz der vorhandenen (teilweise unzureichenden) Bewegungsräume sondern auch durch Schaffung neuer (Umwandlung von Parkplätzen, Plätzen) und Verbreiterung vorhandener angestrebt wird.</p> <p>Nur so wird die Aufenthaltsqualität in städtischen Kernbereichen gesteigert.</p>	<p>vorhandenen Räume nicht den Anforderungen von FußgängerInnen genügen, sind ihnen mittelfristig mehr Flächen zur Verfügung zu stellen.“</p>
P2.10		<p><u>ÖPNV:</u> Es fehlen grundlegende Aussagen zur Vernetzung von Leihfahrradsystemen, Carsharing, Radabstellanlagen mit dem ÖPNV.</p>	<p>Das Thema Vernetzung wird im Leitbild im 3. Absatz von „Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung“ behandelt, da es nicht allein dem ÖPNV zugeordnet werden kann.</p>
P2.11		<p>Ziel sollte auch sein, attraktive und preislich reduzierte Tarife zu entwickeln. In diesem Zusammenhang fehlt mir auch eine Aussage zur zukünftigen ÖPNV-Landschaft (Zusammenlegung der Gesellschaften etc.) im Ruhrgebiet.</p>	<p>Siehe AK3 und AK4</p>
P2.12		<p><u>MIV:</u> Der MIV kommt meiner Meinung nach viel zu gut weg.</p> <p>Warum bleibt das Auto in Bochum das am meisten genutzte Verkehrsmittel bis 2030?</p> <p>Wohnen hier andere Menschen, die deutlich ‚autoaffiner‘ sind, als in anderen Städten mit deutlich geringeren Autonutzungsquoten? Liegt es nicht eher an der ‚autofreundlichen Infrastruktur‘ und den politischen Vorgaben, die diesen Status Quo zementieren helfen?</p>	<p>Siehe Sammelthema 2.</p> <p>Beide Fragen sind vermutlich mit „ja“ zu beantworten. Die Art und Weise, wie Menschen in ihrem Umgang mit dem Auto aufwachsen, prägt zu Teilen auch ihr späteres Mobilitätsbild. Zumindest wird es schwerer, diese tradierten Verhaltensweisen aufzuweichen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P2.13		<p><u>Stichwort Elektromobilität:</u> Wenn sich nur der Antrieb in den Kfz ändert, ändert dies nichts an vollen Straßen, Plätzen, usw. weil der Platzbedarf dieser Elektro-Kfz unverändert bleiben wird.</p> <p>Nein, durch Vollautomatisierung dieser Elektro-Kfz ist eventuell zu erwarten, dass Fahrleistungen und Verkehrsdichte sogar noch zunehmen werden. Auf jeden Fall wird das Raumproblem („Verkehrsinfarkt“) mit dem Ersatz 1:1 (Benzin/Diesel gegen Elektro) damit bestimmt nicht angegangen. Eine solche Stadt „2030“ mir vorzustellen hat ganz bestimmt nichts mit einer nahmobilitäts-freundlichen Stadt zu tun, wie sie andere Stadtplaner, Verkehrswissenschaftlern und Verbänden skizzieren und wie es sie heute schon zu wesentlichen Teilen gibt.</p>	<p>Siehe Sammelthema 4 Der Einwand ist berechtigt, daher werden auch 2 Umstiege angestrebt: Vom Auto auf den Umweltverbund und vom Verbrennungsmotor auf das Elektroauto. Im Jahr 2030 würden dann in Bochum insgesamt weniger Autos und bedeutend mehr Elektroautos verkehren. Die Vollautomatisierung wird in deutschen Städten erst nach 2030 kommen. Daher ist dies für das Leitbild 2030 weniger relevant. Das Raumproblem im ruhenden Verkehr könnte dann aber sogar kleiner werden, wenn Autos weitestgehend geteilt werden. Im fließenden Verkehr könnten es mehr Fahrzeuge werden, da gilt es steuernd einzugreifen.</p>
P2.14		<p><u>Straßengüterverkehr:</u> Es sollte versucht werden, die letzte Meile in Wohn- und Geschäftsbereichen grundsätzlich möglichst umweltschonend zu bewältigen und nicht nur in Bereichen, wo Lärm- oder Schadstoffgrenzwerte überschritten werden.</p>	<p>Unter „Neuordnung von Anlieferverkehren“ wird ergänzt: „In Wohn- und Geschäftsbereichen soll die letzte Meile möglichst umweltschonend mit Lastenfahrrädern und Elektro-Kleintransportern erfolgen.“</p>
P2.15		<p>Konzepte zur Zusammenfassung (Übergabepunkte z.B.) unterschiedlicher Transporte sind forciert voranzutreiben.</p> <p>Heute ist es schon so: Wo früher ein Postpakettransporter den fließenden Verkehr behinderte (Halten in zweiter Reihe, auf Gehwegen, in Knotenpunktsbereichen usw.), sind es nun 4-5 diverse Paketdienste, die dies tun (und dies zudem noch in zwei Schichten am Tag...).</p>	<p>Das Thema City-Logistik schlägt die Verwaltung als Leitprojekt vor.</p> <p>Die Frage wird sein, ob es für Firmen rentabel ist oder ob ggf. die öffentliche Hand diese Leistung übernehmen sollte, wenn es zwar nicht wirtschaftlich, aber ein Gewinn für die Bevölkerung ist.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P2.16		<p>Auch in den sog. Fußgängerzonen ist dies wunderbar zu beobachten: In den zugelassenen Lieferzeiten (und darüber hinaus) steht ein Paketdienstleister hinter dem anderen. Und die Fußgänger laufen ‚Slalom‘ zwischen diesen Transportern.</p> <p>Hier darf Stadt den Dingen nicht freien Lauf lassen, dies muss reglementiert werden.</p>	<p>Regelungen sind größtenteils vorhanden, allerdings fehlt es oftmals an Personal. 2018 wurden allerdings vier zusätzliche Stellen bei der Verkehrsüberwachung bewilligt. Weitere Aufstockungen sind im Rahmen des „Gesamtkonzepts ruhender Verkehr“ geplant.</p>
P2.17		<p>Meine Bitte:</p> <p>Das Leitbild sollte deutlich Flagge hin zu einer Verkehrswende zeigen. Wenn die handelnden und bestimmenden Politiker dies nicht wollen und anders entscheiden, ‚ok‘, dann ist dies unter den aktuellen politischen Mehrheitsverhältnissen so.</p> <p>Nur ein Leitbild zu entwerfen, das es fast jedem ‚recht machen will‘ und in dem sich jede politische und andere (wirtschaftliche) Interessengruppe wiederfindet, wird Bochum nicht voranbringen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
P3.1	Privatperson 3	<p>Ich fahre seit ca. fünf Jahren täglich mit dem Fahrrad in Bochum. Ich lege fast alle meine Berufs- und Alltagswege mit dem Fahrrad zurück. Ich besitze kein motorisiertes Fahrzeug. Außer dem Fahrrad nutze ich den ÖPNV.</p> <p>In Bochum ist Fahrradfahren derzeit nur sehr eingeschränkt möglich. Es fehlt an geeigneter Planung der Infrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die alten Fahrradspuren auf den Fahrbahnen sind viel zu eng und nicht sicher befahrbar. 	<p>Neue Radverkehrsanlagen werden nach den ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 – entworfen. Nicht alle alten Anlagen können zeitnah den neuesten Richtlinien angepasst werden.</p>
P3.2		<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradspuren, die an Parkplätzen (rechts von der Fahrradspur) entlang führen, sind nicht befahrbar, weil man sich als 	<p>Befinden sich Stellplätze am Fahrbahnrand, wird bei neuen Radverkehrsanlagen</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Radfahrer ständig im Gefahrenbereich öffnender Türen befinden.	ein Sicherheitsabstand von 0,5m vorgesehen.
P3.3		- Fahrradspuren und -wege, vor allem im innenstädtischen Bereich, sind ständig zugeparkt. Hier gibt es offensichtlich überhaupt keinen Verfolgungsdruck. Eine grundsätzlich gute Infrastruktur nutzt nichts, wenn sie nicht benutzbar ist.	Regelungen sind größtenteils vorhanden, allerdings fehlt es oftmals an Personal. 2018 wurden allerdings vier zusätzliche Stellen bei der Verkehrsüberwachung bewilligt. Weitere Aufstockungen sind im Rahmen des „Gesamtkonzepts ruhender Verkehr“ geplant.
P3.4		- Die Planung des Fahrradverkehrs geht von langsamen Radfahrern aus, die im Mischverkehr mit Fußgängern fahren. Das ist realitätsfern, da die so erreichten Geschwindigkeiten das Fahrrad nicht als Alternative zu anderen Fortbewegungsarten attraktiv machen.	In der Regel werden separate Radverkehrsanlagen für Radfahrer geplant, die auch zügig befahrbar sind. Ausnahmen auf Grund örtlicher Gegebenheiten kann es vereinzelt geben. Mischverkehr von Radfahrern und Fußgängern wird nur in absoluten Ausnahmefällen neu geplant.
P3.5		- Die Innenstadt ist von motorisiertem Verkehr (ruhend und rollend) verstopft. Flächen in der Nähe von Läden/Dienstleistern und Wohngebiete werden illegal zugeparkt. Auch hier gibt es sehr wenig Verfolgungsdruck.	Siehe P3.3
P3.6		- Überhaupt scheint die Planung sich wenig damit zu befassen, Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr zu lösen. Diese sind nur durch klare Verkehrsregelung und die Erzwingung ihrer Befolgung möglich.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P3.7		- Die Verwaltung ist an konkreten Hinweisen zu Gefahrensituationen und deren Lösung nur eingeschränkt interessiert. Mir scheint es fatal, dass hier nur sehr wenig getan werden soll.	Für konkrete Probleme ist das Bürgerecho (ehemals Mängelmelder) der Stadt Bochum nutzbar. Es ist aber zu berücksichtigen, dass manche Probleme, die auf den

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Eine lebenswerte Stadt, weniger Lärm, weniger Abgase und Belastung mit Schadstoffen lassen sich nur mit einer deutlichen Reduktion des motorisierten Verkehrs erreichen. Die Stadt darf dieses Ziel nicht aufgeben, was sie tut, wenn sie davon ausgeht, dass der motorisierte Verkehr auch in Zukunft einen wichtigen Stellenwert einnehmen soll.	ersten Blick leicht lösbar erscheinen, im konkreten Anwendungsfall oftmals deutlich komplexer sind (z.B. auf Grund rechtlicher Grundlagen, Eigentumsverhältnisse etc.). Die Stadt Bochum möchte dem Problem auf zwei Wegen begegnen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Reduktion der mot. Fahrten 2. Bessere Technik Für manche Wege jedoch kann der Einsatz des Autos sinnvoller als jedes andere Verkehrsmittel sein.
P3.8		Tatsächlich müssen Anreize dafür geschaffen werden, auf motorisierte Fahrzeuge zu verzichten. Das geht nur dann, wenn ÖPNV und Radverkehr attraktiver werden. Gleichzeitig wird es nicht ohne die Behinderung des motorisierten Verkehrs gehen. Die Bequemlichkeit steht dem Fortschritt hier sehr im Wege. Ändert sich nichts an den Zuständen, wird sich nichts an den Gewohnheiten ändern.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P3.9		Es gibt hier viele positive Ansätze, die ausgeweitet werden könnten und deren strengere Überwachung schnell Erfolge zeitigen würde. - Effektive Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt, Überwachung des Parkverhaltens.	Für das Parken in der Innenstadt wird es ein Parkraumkonzept geben. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet und das Parken insgesamt teurer. Zur Überwachung, siehe P3.3
P3.10		- Tempo 30 innerstädtisch. Effektive Geschwindigkeitsüberwachung.	Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts ist auf Grund §3 Abs. 3 der StVO nicht zulässig. Für eine Änderung der StVO ist das Bundesverkehrsministerium zuständig (siehe AK3).
P3.11		- Sensibilisierung der Polizei und Verwaltung für die Bedürfnisse	Polizei und Stadtverwaltung sind über die

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>des Radverkehrs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vor allem: Einhalten von (Überhol-) Abständen als größtes Problem! 	<p>Belange des Radverkehrs, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, in einem regelmäßigen Austausch. Speziell die Überwachung von Überholabständen ist aufwändig und Verstöße sind schwierig – auch rechtlich sicher – nachweisbar.</p>
P3.12		<ul style="list-style-type: none"> - Effektive "Zähmung" des motorisierten Verkehrs, Abbau von objektiver Gefährdung sowie von subjektivem Gefährdungsgefühl von Radfahrenden. 	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
P3.13		<ul style="list-style-type: none"> - Klare Beschilderung, Abschaffung von Benutzungspflichten auf unzumutbaren Radwegen, Abschaffung gemeinsamer Rad- und Fußwege. Ausreichender Raum für den Radverkehr 	<p>Das sind Ziele, denen die Stadt Bochum nachgeht. Allerdings sind – vor allem im Bestand – nicht alle Probleme kurzfristig lösbar.</p>
P3.14		<ul style="list-style-type: none"> - Die Radabstellanlagen in der Innenstadt sind von sehr guter Bauart. Es bräuchte aber erheblich mehr davon. <p>Mir ist klar, dass das große Aufgaben sind, deren Umsetzung einige Jahre braucht. Statt einer Verringerung der Anstrengungen braucht es aber eine deutliche Erhöhung derselben.</p>	<p>Es ist geplant, jedes Jahr mindestens 100 neue Anlehnbügel im Stadtgebiet zu installieren.</p>
P3.15		<p>Bochum hat das Potential, eine sehr lebenswerte und radfahrfreundliche Stadt zu werden.</p> <p>Ich stelle mich bei Bedarf gern mit Erfahrungen und Einschätzungen zu konkreten Fragen zur Verfügung.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
P4.1	Gruppe 1 (7 Personen)	<p>Generelle Anmerkungen zum Leitbild Mobilität</p> <p>Die Unterzeichnenden begrüßen das Vorhaben der Stadt Bochum, sich ein Leitbild für nachhaltige Mobilität in der Stadt zu geben. In den Grundzügen geht die formulierte Vorlage in die richtige Rich-</p>	<p>Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>tung. Daher unterstützen wir die weitere Umsetzung dieses Leitbildes. Wichtig ist, dass die hier formulierten und durch die Offenlage ergänzten Ziele nicht bloß Schall und Rauch bleiben, sondern in konkreten Maßnahmen umgesetzt werden. Wir fordern daher zusätzlich, dass die Stadtverwaltung zeitnah ein Maßnahmenkonzept vorlegt, wie diese Ziele des Leitbildes umgesetzt und innerhalb der Verwaltung gelebt werden. Dabei ist es wichtig, diese Vorgehensweisen in regelmäßigen Abständen ehrlich zu überprüfen, um bei Veränderungen gegensteuern zu können.</p>	<p>diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.</p>
P4.2		<p>Generell muss die Verwaltung mit gutem Beispiel vorangehen, um deutlich einen kulturellen Wandel in der Verkehrsplanung in Bochum zu zeigen. Hierzu sollte das Leitbild eine Art Selbstverpflichtung aufnehmen und die Bereitstellung der nötigen personellen und finanziellen Ressourcen für die Implementierung und das Controlling der notwendigen Maßnahmen sicherstellen. Es geht hier nicht um Stadtmarketing, sondern um ein Leitbild, dementsprechend ist die Sprache insgesamt anzupassen: Das Papier ist eine Zielformulierung mit Selbstverpflichtungscharakter; die Formulierungen haben deshalb affirmativ und in der Gegenwart zu erfolgen (z.B. Seite 1: „Die klimapolitischen Ziele sind insbesondere durch eine Förderung und Stärkung des Umweltverbundes erreicht. Bochum bringt Wirtschaft, Ökologie und Sozialklima in Einklang und spielt diese nicht gegeneinander aus.“).</p>	<p>Im ersten Teil des Leitbildes („Zielbild Bochum 2030“ und „Strategische Ziele für 2030“) wurde die Zeitform ins Präsens gesetzt, um dem Papier einen verbindlicheren Charakter zu verleihen.</p>
P4.3		<p>Weiterhin schlagen wir vor, dass die Stadt Bochum auf Grundlage dieses Leitbildes ein detailliertes Maßnahmenkonzept entwickeln wird, um aus den Zielen konkret ablesbare Arbeitsschritte werden zu lassen. Zwecks Überprüfbarkeit dieses Maßnahmenkonzeptes soll die Verwaltung alle zwei Jahre einen Mobilitätsbericht veröffentlichen und gemeinsam mit der Stadtgesellschaft (z.B. im Rahmen der Bochumer Stadtgespräche) diskutieren.</p>	<p>Siehe P4.1 Eine regelmäßige Überprüfung der Fortschritte wird erfolgen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P4.4		Damit das Leitbild angenommen wird, müssen viel mehr Gewinn für alle, sich neu eröffnende Möglichkeiten und positive Folgen der notwendigen Veränderungen herausgestrichen als Probleme dargestellt und Schwierigkeiten aufgezählt werden.	Punktuelle Änderungen, z.B. im Leitsatz „Rahmenbedingungen der Zukunft erkennen und Bürger darauf vorbereiten“
P4.5		Im Sinne der Geschlechtergerechtigkeit ist das gesamte Leitbild zu gendern.	Der Anregung wurde gefolgt.
P4.6		<p>Ergänzungen aus Sicht der Unterzeichnenden zu den Unterpunkten des Leitbildes</p> <p><u>Das Leitbild Mobilität – Mobil bleiben mit weniger Emissionen - Zielbild 2030</u></p> <p>Der von der Verwaltung gewählte Titel beschreibt nicht die Möglichkeiten und Absichten des Leitbildes. Aus Sicht der Unterzeichnenden sollte der Titel wie folgt lauten:</p> <p>„Verkehrswende nachhaltig gestalten - Mehr Lebensqualität für alle“</p> <p>Es geht darum, eine wirkliche Verkehrswende in Bochum zu gestalten. Wir wissen alle, dass die derzeitige Situation unbefriedigend ist und sich an verschiedenen Stellen zuspitzt (z.B. im Rahmen von Schadstoffbelastungen und Parkdruck). Letztlich soll das Leitbild niemandem etwas wegnehmen, sondern für eine höhere Lebensqualität in der Stadt sorgen - und das für alle hier lebenden Mitbürger*innen.</p>	Siehe Sammelthema 3
P4.7		<p><u>Bochum als lebenswerte Stadt etablieren</u></p> <p>In einer lebenswerten Stadt wird nachhaltige Mobilität nicht nur durch eine Verlagerung der heutigen Verkehre auf den Umweltverbund erreicht (was zunächst ein wichtiges erstes Ziel ist), sondern</p>	Verkehrsvermeidung findet sich im Leitbild unter „Nutzungen mischen, Wegelängen verkürzen“ wieder. Letztendlich bedingen

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>auch durch Anreize zur Verkehrsvermeidung.</p> <p>Das bedeutet, dass stärker auf wohnortbezogene Infrastruktur geachtet werden muss (Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitmöglichkeiten, Naherholung). Ein weiterer wichtiger Schritt wäre die Etablierung von autofreien oder autoarmen Quartieren mit entsprechenden Regelungen als Ergänzung zu einem diversifizierten Wohnungsmarkt. Aus unserer Sicht ist das ein weiterer Beitrag zur Erhöhung lebenswerter Quartiere in Bochum.</p>	<p>sich Verkehrsverlagerung und Vermeidung einander. Kürzere Distanzen vermeiden nicht nur Verkehr, sie laden auch eher zum Umstieg auf Fuß und Rad ein. Der Aspekt des „autoarmen Wohnens“ befindet sich im Leitbild unter „Steuerungsinstrumente des ruhender Verkehrs ausschöpfen“. Bei der Planung neuer Wohngebiete wird in Zukunft verstärkt auf Alternativen zum eigenen Auto geachtet.</p>
P4.8		<p><u><i>Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr</i></u> In diesem Abschnitt muss deutlicher werden, dass der Fußgängerverkehr als stärkere Komponente berücksichtigt wird - mit eigenen Bedürfnissen und Konfliktsituationen auch zum Rad.</p> <p>Daneben muss das Rad mehr Raum in der Stadt bekommen, da es sich als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Fortbewegungsmittel in den Großstädten der Zukunft etablieren wird. Dieser Raumbedarf darf auf keinen Fall zulasten der Fußgänger*innen gehen, sondern muss auf den heutigen sehr großzügig angelegten Trassen des Autoverkehrs errichtet werden.</p>	<p>Sowohl im Kapitel Fußgängerverkehr als auch im Leitsatz „Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr“ wurde die Bedeutung des Fußgängers bzw. des Umweltverbundes nochmals hervorgehoben. Bei der Planung von Fußgänger- und Radverkehrsanlagen werden standardmäßig die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigt, d.h. ausreichend Räume für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorgehalten. Für den Bestand wurde im Leitbild unter „Bewegungsräume des Fußgängers schützen“ ergänzt: „An Straßen, an denen die vorhandenen Räume nicht den Anforderungen von FußgängerInnen genügen, sind ihnen mittelfristig mehr Flächen zur Verfügung zu stellen.“</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P4.9		Das Leitbild darf sich nicht nur auf die Familienfreundlichkeit fokussieren, sondern muss auch für Kinder, Jugendliche, Singles, Paare ohne Kinder und Familien mit Kindern sowie Senior*innen sein. Der Begriff Familienfreundlichkeit greift aus unserer Sicht zu kurz.	Da im Rahmen des Leitbilds nicht auf alle Bevölkerungsgruppen eingegangen werden kann, wurde der Begriff „Familienfreundlichkeit“ gestrichen, siehe auch AK5 bzw. AK7. Damit sollen sich nun alle Menschen angesprochen fühlen.
P4.10		<u>Trend der Digitalisierung nutzen</u> Hier ist nicht klar, in welche Richtung die geforderte Digitalisierung gehen soll. Im Leitbild fehlt die Anregung, durch intelligente Digitalisierungsprozesse (z. B. beim eGovernance) zur Verkehrsvermeidung beizutragen. Unnötige Wege zu bestimmten Einrichtungen oder zum Rathaus könnten dadurch vermieden werden. Das Leitbild geht auf diesen Aspekt jedoch nicht ein. Das sollte ergänzt werden.	Eines der Kernkompetenzfelder der Bochum-Strategie lautet „Vorreiter modernen Stadtmanagements“ und greift auch das Thema e-Governance auf. Es gibt bereits zahlreiche Angebote auf der Internetseite der Stadt Bochum, die in den nächsten Jahren ausgeweitet werden sollen. Da es jedoch kein Handlungsfeld ist, das im Rahmen der Verkehrsplanung gelöst werden kann, wurde das Thema nicht mit aufgenommen, auch wenn eGovernance selbstverständlich zu Verkehrsvermeidungen beitragen kann.
P4.11		<u>Rahmenbedingungen der Zukunft erkennen und Bürgerinnen und Bürger darauf vorbereiten</u> Hier fehlt der deutliche Hinweis, dass die anstehenden Veränderungen, so wie es das Leitbild an vielen Punkten richtigerweise fordert, ein Gewinn für alle sind. Es geht nicht darum, etwa zu verbieten oder Autofahrern etwas wegzunehmen, sondern vielmehr darum, neue Qualitäten zu schaffen und allen Menschen in der Stadt eine nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Daher müssen nicht nachhaltige Fortbewegungsmöglichkeiten stärker sanktioniert werden, um Anreize für ein Umdenken zu liefern.	Ergänzt wurde: Dies kann unter Umständen kurzfristig Einschränkungen für Einzelne bedeuten, wird aber langfristig zu mehr Lebensqualität für alle BochumerInnen führen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P4.12		An dieser Stelle muss deutlicher werden, dass es hier auch eigene Ansprüche der Stadt gibt und nicht lediglich fremde Maßgaben widerwillig umgesetzt werden. Das vermittelt derzeit der Entwurf der Stadt Bochum. Andere Institutionen und Verwaltungsebenen haben Ziele formuliert, um die niemand mehr herumkommt. Es wäre besser, wenn hier betont würde, dass die Stadt Bochum diese Ziele anerkennt, wichtig findet und sogar eigene zusätzliche Ziele entwickelt hat, weil ihr das Wohl ihrer Bewohner*innen am Herzen liegt.	Der Anregung wird gefolgt. Ergänzt wird: Diesen Zielvorgaben sieht sich die Stadt Bochum verpflichtet und verbunden.
P4.13		<u>Verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität gewährleisten</u> Die Stadt Bochum sollte sich zum Ziel setzen, andere Straßenformen wie Spielstraßen oder Shared Spaces konsequenter zu fördern. In gleichem Zuge sind hier auch Verkehrsführungen bei Baustellen zu nennen. Meist fallen bei notwendigen Umleitungen und Beeinträchtigungen insbesondere die Bedürfnisse der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen hinten über. Hier muss viel Konsequenter auf die Bedürfnisse dieser beiden Verkehrsteilnehmenden geachtet werden. Sie sind bei Umwegen sensibler als der MIV.	Zum Thema „shared spaces“, siehe Vorlage im Ratsinformationssystem 20161179. Bei Umleitungen an Baustellen werden mittlerweile teils separate Umleitungen für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt, die mit möglichst geringen Umleitungen auskommen.
P4.14		<u>Verlagerung von 10 - 15% zum Umweltverbund bis 2030</u> Diese Zielsetzung ist viel zu niedrig angesetzt. Versteht man das Leitbild richtig, muss hier deutlicher davon ausgegangen werden, dass sich eine größere Verschiebung realisieren lässt. Wir fordern eine Verlagerung von mindestens 30% auf den Umweltverbund bis 2030. Aufgrund der hier im Leitbild an vielen Stellen richtig formulierten Vorgehensweisen ist diese Richtung aus unserer Sicht in gut 12 Jahren realistisch umsetzbar.	Siehe Sammelthema 2 – Modal Split
P4.15		<u>Nutzungen mischen, Wegelängen verkürzen</u> Hierzu bedarf es eines neuen Radverkehrskonzeptes, um vor allem den Radverkehr in Bochum zu stärken. Viele Wege des alltäglichen Bedarfs sind unter 5 km (siehe auch Haushaltsbefragungen der Stadt Bochum). Hier müsste dem Rad eine größere Rolle zukom-	Ein neues Radverkehrskonzept soll in absehbarer Zeit ausgeschrieben werden.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		men, die bislang aus unterschiedlichen Gründen nicht vorhanden ist. Der bisherige Radverkehrsanteil ist deutlich zu niedrig.	
P4.16		<p>In diesem Zusammenhang fehlt eine zielgruppenorientierte Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen. Bislang begnügen sich die Auswertungen stets auf der Darstellung von Wegen mit dem Hauptverkehrsmittel zwischen Quell- und Zielorten. Eine genaue Darstellung von Wegen in einem alternativen Modal Split liegt nicht vor (das würde sehr wahrscheinlich den Anteil des Fußverkehrs deutlich erhöhen). Genauso wenig wissen wir über die Gründe der Verkehrsmittelwahl Bescheid - insbesondere bei sehr kurzen Distanzen. Dies muss im Sinne eines neuen Leitbildes geändert werden, um zielgruppenorientiert arbeiten zu können.</p>	<p>In der Mobilitätsforschung gilt meist das Verkehrsmittel, mit dem der längste Teilweg zurückgelegt wird, als das Hauptverkehrsmittel. Der Modal Split bildet das Hauptverkehrsmittel ab. Eine Auswertung nach allen Teilwegen führt somit tatsächlich zu einem deutlich höheren Fußverkehrsanteil, wenn auch Wege zur/von der Haltestelle und zum/vom Parkplatz als Fußwege berücksichtigt werden. Im Gegenzug sinkt der ÖV-Anteil, da die Gesamtheit der Wege zunimmt. Auf Grund der Zunahme der Gesamtzahl der Wege ergeben sich beim Radverkehr und MIV kaum Veränderungen, je nachdem wie hoch die Anzahl der Haltestellenwege und Wege zum Parkplatz ist und auch abhängig von den Anteilen an Bike&Ride und Park&Ride.</p> <p>Über die Gründe der Verkehrsmittelwahl gibt es verschiedene Erhebungen. Hauptsächlich spielen Zeit, Kosten und Bequemlichkeit eine Rolle, aber auch die generelle Verkehrsmittelverfügbarkeit (Steht ein Auto zur Verfügung? Befindet sich an Start- und Zielort eine Haltestelle in fußläufiger Entfernung?).</p> <p>Über die Verkehrsmittelwahl speziell auf kurzen Distanzen gibt es sicher noch Forschungsbedarf. Ziemlich wahrscheinlich</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>ist, dass gerade auf kurzen Distanzen Zeit und Kosten anders wahrgenommen werden als sie in Wirklichkeit sind. So hat beispielsweise die Parkplatzsuche auf kurzen Distanzen einen größeren Anteil an der Reisezeit. Darüber hinaus verringern Kurzstrecken die Laufleistung eines Autos erheblicher als Langstrecken, da der Motor keine Betriebstemperatur erreicht. Auf diese Aspekte kann im Rahmen der Imagekampagne für den Umweltverbund hingewiesen werden, die als Leitprojekt vorgeschlagen werden wird.</p>
P4.17		<p><u>Fußgänger- und Radverkehr fördern sowie als wirtschaftlichen und sozialen Nutzen auffassen</u></p> <p>Hierzu gehört auch, dass nicht nur der Ausbau des RS1 und anderer Freizeitrouten vorangetrieben wird, um Leuchtturmprojekte zu schaffen, sondern es sollte Ziel sein, dass das gesamte Straßennetz als Radwegenetz nutzbar sein muss. Der Fußgänger*innenverkehr ist eigenständig und hat eigene Bedürfnisse. Deshalb sollte er im Leitbild vom Radverkehr stärker entkoppelt werden. Teilweise stehen die Interessen von Rad- und Fußverkehr sogar in Konflikt miteinander, weshalb eine eigenständige Behandlung umso wichtiger ist.</p> <p>In diesem Kontext wären auch Angebote, wie öffentlich zugängliche Pumpstationen und Wartungsangebote in Zusammenarbeit mit ehrenamtlichen Helfer*innen und dem lokalen Gewerbe sowie Abstellmöglichkeiten für Spezial- und Lastenräder zu prüfen und anzuregen.</p>	<p>Die eigenständige Behandlung erfolgt unter den Handlungsschwerpunkten.</p> <p>Bei den „strategischen Zielen“ wären diese Maßnahmen fehl am Platz. Es geht hier vor allem darum, bewusst zu machen, dass Fußgänger und Radfahrer weitergehenden Nutzen mit sich bringen.</p> <p>Teilweise werden diese Vorschläge bereits unter „Errichtung sicherer Abstellanlagen“ aufgegriffen. Die übrigen Vorschläge gehen für ein Leitbild zu sehr ins Detail (siehe AK5).</p>
P4.18a		<p>Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte - Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Ein erster Ansatz wäre hier die Sortierung der Verkehrsmittel. Man sollte mit dem schwächsten Verkehrsteilnehmenden anfangen und ihn zuerst betrachten. Die wäre der/die Fußgänger*in in der Stadt. Diese Fortbewegungsart braucht den größten Schutz und muss insgesamt stark attraktiviert werden. Allein durch die Sortierung der Prioritäten im Leitbild könnte ein Umdenkprozess bereits initiiert werden. Generell muss das Leitbild noch stärker die Priorisierung des Umweltverbundes einfordern. Der MIV darf zukünftig den Fuß- und Radverkehr nicht beeinträchtigen. Als textliche Ergänzung schlagen wir auf Seite 5 folgende Formulierungen vor:	siehe Sammelthema 1
P4.18b		„Entscheidend für die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes sind seine räumliche Proportion sowie Vielfältigkeit und Publikumsorientiertheit der Nutzungsmöglichkeiten. Ablesbare Plätze, begreifbare Baumstellung, benutzerfreundliche Möblierung , wohlproportionierte Höhe der Ränder und angemessene Materialien sind die räumlichen Zielkoordinaten eines fortwährenden Umbauprozesses.“	Der Anregung wird inhaltlich gefolgt.
P4.19		Radverkehr <u>Mitgliedschaft in der AGFS bestätigen</u> Klares Ziel sollte es hier sein, nicht nur die Mitgliedschaft zu bestätigen, sondern sie vor allem auch innerhalb der Verwaltung zu leben!	Die Stadtverwaltung versucht, Anreize zur Radnutzung auch für ihre Beschäftigten zu schaffen, z.B. durch sichere Abstellanlagen.
P4.20		<u>Alltagsrouten für Radverkehr attraktivieren</u> Hier muss deutlich gemacht werden, dass Radfahrer*innen dieselben Ziele wie Auto- und ÖPNV-Nutzende haben und daher auch dieselben Infrastrukturen sicher nutzen können müssen. Daher ist es wichtig, die Radialstraßen bis 2030 flächendeckend mit Radverkehrsanlagen auszustatten (und zwar nicht auf Kosten der Fußwe-	Der Begriff Alltagsrouten macht deutlich, dass es sich hier um Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Sport usw. handelt. Die Radialstraßen werden nach und nach mit Radverkehrsanlagen versehen, ohne

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		ge) und bestehende Radwege mit dem übrigen Straßennetz zu verbinden.	jedoch garantieren zu können, dass dies alles bis 2030 gelingt.
P4.21		<p><u>Förderung der Elektromobilität</u> Die Unterzeichnenden halten es für falsch, einen Energieträger bevorzugt zu fördern - vor allem bei einer langfristigen Perspektive für die Stadt Bochum. Bei alternativen Antriebstechnologien darf sich das Leitbild daher nicht auf eine Antriebsart festlegen und diese selektiv fördern, sonst werden womöglich dieselben Fehler wie beim Diesel begangen und dies bremst damit Innovationen im Bereich anderer alternativer Antriebstechniken. Es ist nämlich längst nicht klar, ob sich die Elektromobilität durchsetzen wird. Sie sollte aktuell nur insoweit gefördert werden, um eine Reduktion von Emissionen kurzfristig zu erreichen.</p> <p>Gleichzeitig muss es zu einer stetigen kritischen Auseinandersetzung mit neuen Antriebstechnologien kommen und es bedarf einer grundsätzlichen Offenheit für neue, jetzt noch nicht bekannte Technologien, die auch in Zukunft auf ihre Nachhaltigkeit geprüft werden müssen (siehe auch Problemdimensionen des Autos).</p>	Siehe Sammelthema 4
P4.22		<p><u>Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen</u> In diesem Kontext sollte die Raumverschwendung im öffentlichen Raum durch abgestellte Autos betont werden. Hier wären intelligente Kampagnen notwendig, die aufzeigen, wie viel Raum eigentlich für andere und bessere Aktivitäten zur Verfügung stehen könnten. Ein weiterer möglicher Vorstoß ist die Anpassung der Parkgebühren nach Autoklasse (für SUVs teurer als für Kleinwagen). Derartige Unterscheidungen gibt es bereits in anderen Ländern und sollte im Sinne des Leitbildes als Steuerungsinstrument genutzt werden. Im Vordergrund sollte die Vermeidung von Parkverkehren stehen und daher muss das Leitbild stärkere Anreize schaffen, um verkehrsvermeidend zu agieren.</p>	Das „Gesamtkonzept ruhender Verkehr“ liefert für diese Problematik bereits Lösungsansätze. Die Anpassung der Parkgebühren an die Autoklasse mag ein nachvollziehbarer Ansatz sein, würde aber auch eine aufwändigere Kontrolle und/oder technische Systeme benötigen. Ob dadurch allerdings (Park)verkehre vermieden werden, ist fraglich. Wird unterstellt, dass die Größe des Autos mit dem

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung																				
			Einkommen korreliert, wird das Besserverdienende kaum vom Autofahren abhalten.																				
P4.23		<p>Straßengüterverkehr</p> <p><i>Entwicklungen im Güterverkehr berücksichtigen</i></p> <p>Im Sinne der Verkehrsvermeidung auch im Güterverkehr, muss langfristig der Bedarf an Logistik reduziert werden. Dazu sind dezentrale Produktionsstätten notwendig, statt mehr zentrale Logistikstandorte.</p>	Die Gründe für die Dezentralisierung liegen im Preisvorteil für Verkehr im Vergleich zu Lagerhaltung inkl. Personal etc. Dies ließe sich dementsprechend nur durch höhere Mautkosten oder Treibstoffpreise lösen, siehe AK 3.																				
P5.1	Privatperson 4	<p>Diskrepanzen bei der Datenlage und den Zielen im Leitbild</p> <p>Im zukünftigen Leitbild Mobilität werden die Ziele für den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV zusammen veranschlagt – wobei es um eine Mindesterrhöhung von 10% bis maximal 15% geht. Es reichen also mind. 10% für den Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV zusammen und zwar bis 2033. Unter Berücksichtigung des vorgestellten Leitbilds bzw. der aktuellen Beschlussvorlage, der Mitgliedschaft der Stadt Bochum in der AGFS seit 2016 als auch Aussagen der Stadt Bochum zum Modal Split von 2015 ergibt sich folgende tabellarische Übersicht:¹</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2015 =></th> <th>Ziele für 2030</th> <th>2018 =></th> <th>Ziele für 2033</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV</td> <td>55,6 % =></td> <td>Ziel: 30 %</td> <td>56 % =></td> <td>„Könnte“-Ziel: 40– 45 %</td> </tr> <tr> <td>Straßengüterverkehr</td> <td>Ohne Daten</td> <td>Ohne Daten</td> <td>Ohne Daten</td> <td>Ohne Daten</td> </tr> <tr> <td>Fußgänger</td> <td>24 %</td> <td>?</td> <td>24 %</td> <td>Zusammen</td> </tr> </tbody> </table>		2015 =>	Ziele für 2030	2018 =>	Ziele für 2033	MIV	55,6 % =>	Ziel: 30 %	56 % =>	„Könnte“-Ziel: 40– 45 %	Straßengüterverkehr	Ohne Daten	Ohne Daten	Ohne Daten	Ohne Daten	Fußgänger	24 %	?	24 %	Zusammen	<p>Siehe Sammelthema 2</p> <p>Hinweis zur Fußnote: Die Zielwerte wurden in einer späteren Vorlage (20160346) für den MIV auf 35% und den Radverkehr auf 20 Prozent festgelegt.</p>
	2015 =>	Ziele für 2030	2018 =>	Ziele für 2033																			
MIV	55,6 % =>	Ziel: 30 %	56 % =>	„Könnte“-Ziel: 40– 45 %																			
Straßengüterverkehr	Ohne Daten	Ohne Daten	Ohne Daten	Ohne Daten																			
Fußgänger	24 %	?	24 %	Zusammen																			

¹ Der Übersicht liegen die Angaben in der aktuellen Beschlussvorlage zugrunde als auch in einem Artikel der WAZ v. 25.01.2015 im Rahmen einer Mobilitätsfrage der Stadt Bochum sowie eine Stellungnahme von Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke zur Mitgliedschaft in der AGFS v. 23. Mai 2016. Dabei geht d. Verf. davon aus, dass in 2018 die Stadt auf den Datensatz von 2015 zurückgreift.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung				
		<table border="1" data-bbox="562 261 1391 347"> <tr> <td data-bbox="562 261 730 347"></td> <td data-bbox="736 261 882 347"></td> <td data-bbox="889 261 1050 347"></td> <td data-bbox="1057 261 1391 347">Anstieg um Minimum 10 %</td> </tr> </table> <p data-bbox="562 379 1234 411">Schlussfolgerung: „ein Schritt vor, zwei zurück“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="562 416 1440 544">⇒ Diskrepanz beim MIV: Im Jahr 2015 hatte die Stadt Bochum höhere Ziele als in 2018: Reduzierung des MIV auf 30% (2015) gegenüber dem diesjährigen „Könnte-Ziel“ von 40 % - 45 % für die Jahre 2030 bzw. 2033. <li data-bbox="562 549 1440 1054">⇒ Die Stadt Bochum ist seit 2016 Mitglied der AGFS und veröffentlichte mit Datum vom 23. Mai 2016 eine Stellungnahme von Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke, Zitat: „Für das Jahr 2020 streben wir in Bochum einen Radverkehrsanteil von zehn Prozent an, für 2030 dann von zwanzig Prozent.“ (Download v. 21.05.2018 unter https://www.bochum.de/C125708500379A31/vwContentByKey/W2AA9BKQ823BOCMDE). So würde die Stadt Bochum für 2030/2033 auf 25 % Radverkehr kommen. Zurzeit liegt der Anteil des ÖPNV/Rad- und Fußgängerverkehrs zusammen bei 45 % - die Rechnung der Stadt geht nicht auf. Eklatanter Widerspruch: Oben veranschlagt der Stadtbaurat allein für den Radverkehr einen Anstieg um 20% auf 25 % als AGFS-Mitglied – lt. aktuell diskutiertem Leitbild für Rad-/Fußverkehr und ÖPNV zusammen aber nur einen Mindestanstieg um 10%. <li data-bbox="562 1059 1440 1187">⇒ Die Zahlen zum Radverkehr sind mit einer Mitgliedschaft mit der AGFS und mit den Zielen des Leitbildes überhaupt nicht mehr vereinbar. <p data-bbox="562 1225 819 1257">Zum „Modal Split“</p> <p data-bbox="562 1262 1440 1391">Die Stadt weist selber darauf hin, dass ein Verhältnis von 40% - 45% als Ziel im Vergleich mit anderen Städten bereits rückständig ist - entschuldigt sich aber, da dem Ausgangspunkt Rechnung getragen werden soll. Das bedeutet: Im Jahr 2033 wird es weiterhin</p>				Anstieg um Minimum 10 %	<p data-bbox="1458 603 2024 730">Stadtbaurat Dr. Bradtke gibt in seiner Stellungnahme exakt den Wert aus der o.g. Vorlage wieder. Geplant war ein Anstieg auf 20%, nicht um 20%.</p> <p data-bbox="1458 1075 2024 1378">Die Zahlen im Leitbild entsprechen zwar nicht den Zahlen der AGFS-Bewerbung (siehe Sammelthema 2), sind aber weiterhin mit den Aufnahmekriterien vereinbar. (https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/agfs/AGFS-Partner/Der_Verein/Mitglied_werden/Kriterien-Stand-2015-03.pdf)</p>
			Anstieg um Minimum 10 %				

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		eine hohe Differenz gegenüber anderen Städten geben. Forderung: Die Stadt Bochum muss nachziehen, schnell die Kluft schließen und den Anschluss suchen an die anderen Städte - statt sich zu entschuldigen!	Zum einen beziehen sich die 25% Radverkehrsanteil auf den Innenstadtverkehr, zum anderen wird kein konkretes Zieljahr gefordert. Es geht vielmehr darum, dass ein Prozess hin zu mehr Radverkehr erkennbar wird.
P5.2		<p>Zum ÖPNV mit Rad</p> <p>Im Vordergrund sollte das Motto stehen „gemischt mobil“ – besonders unter Beachtung kostengünstigerer Tickets für die Mitnahme von Fahrrädern verbunden mit mehr Stellflächen für Räder im ÖPNV.</p>	Da sich die Bogestra zurzeit als Mobilitätsdienstleister aufstellt, wird auch die Verknüpfung von Rad und ÖPNV in verschiedenen Formen eine größere Rolle spielen.
P5.3		<p>Zum geringen Anteil an 5 % beim Radverkehr</p> <p>Der schwache Anteil an Radverkehr in Bochum liegt nicht nur an der geringen Nutzung dieses Verkehrsmittels auf Seiten der Menschen, sondern korreliert wesentlich mit der nach wie vor unzureichenden Infrastruktur an adäquaten Radwegen in Bochum. Viele Radfahrende steigen überhaupt nicht erst aufs Rad oder benutzen Fußgängerwege. Das bedeutet: In Bochum mangelt es nach wie vor an sicheren Radverkehrswegen an Hauptverkehrsstraßen. Forderung: Der Radverkehr Bochums lässt sich nur mit einer gelungenen Rad-Infrastruktur erhöhen, um mehr BürgerInnen für das Radeln zu motivieren.</p>	Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.
P5.4		<p>Passend zum Leitbild: aktuelle Ergebnisse einer Studie der TU Dortmund²</p> <p>Zum MIV: Weder ein kostenloser ÖPNV bringt die Menschen dazu, vom Autofahren abzulassen, noch eine starke Erhöhung von Spritkosten. Das Auto ist Routine, bequem, nützlich, gehört zum Alltag.</p>	Die Studie der TU Dortmund ist bekannt. Daher ist anzumerken, dass die nebenstehenden Ergebnisse teilweise nicht korrekt angegeben sind. So leiteten die Forscher u.a. aus ihren Modellen ab, dass

² Veröffentlichung der Studie der TU Dortmund i. d. WAZ v. 28.05.2018: „Gratis-Nahverkehr ohne Wirkung“

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p><u>Aber:</u> Sichere und komfortable Radwege, Vorrang für Radler, ausreichende Stellplätze und ein gutes Rad-Verleihsystem auch für E-Bikes sowie flächendeckende Tempolimits für den Autoverkehr reduzieren den MIV deutlich. <u>Das heißt:</u> Die Umweltbelastung ließe sich um ¼ reduzieren unter Anhebung des Radverkehrs. So geht „Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ für Bochum!</p>	<p>eine Erhöhung der Spritkosten sehr wohl zu einer geringeren Nutzung des Autos führt (vgl. https://eldorado.tu-dortmund.de/bitstream/2003/36806/1/AP-53-Philipp-Adelt.pdf, letzter Zugriff am 03.01.19, S. 37), aber Steuern für Treibstoffe sind Angelegenheiten des Bundes, siehe AK3.</p> <p>Noch ein Nachsatz zur zitierten Studie: Wenngleich sich die meisten Ergebnisse mit denen anderer Studien decken, offenbart die agentenbasierte Simulation (hier mit 100 Agenten) auch deutliche Schwächen. Diese zeigen sich sowohl beim „Aussterben“ bestimmter Agententypen, als auch bei den sprunghaften Veränderungen, die einer Sensitivitätsanalyse nicht standhalten würden. Im vorliegenden Fall führen im Bereich „Komfortsteigerung Radverkehr“ einerseits kleine Verbesserungen im Komfort zu großen Änderungen im Verkehrsverhalten und andererseits große Verbesserungen im Komfort zu keiner Verhaltensänderung bis wiederum ein bestimmter Schwellenwert erreicht ist. In der Realität würden sich bei einer großen Anzahl an Menschen (10.000 und mehr) stetigere Veränderungen ergeben, da jeder Mensch individuelle Grenzen für Komfort, Zeit und Kosten besitzt.</p>
P6.1	Privatperson 5	1. Zitat: „Mobilität muss bezahlbar sein: Mobilität ist ein Grundbe-	Dieser Satz aus der Vorlage war missver-

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>dürfnis. Sie ist auch für einkommensschwache Menschen zu ermöglichen, am besten durch kostenlose Fortbewegungsformen wie Radfahren oder Laufen auf kurzen Wegen". Diese Stellungnahme diskriminiert die einkommensschwachen Bevölkerungsschichten. Jeder Einzelne sollte überlegen, welchen Weg ich zu Fuß oder mit dem Rad erledigen kann um das Auto stehen lassen zu können. Im Übrigen ist Rad fahren nicht kostenlos. Ich fahre das ganze Jahr Rad, und merke, was die Unterhaltung eines Rades zugänglich einer eventuellen Neuanschaffung kostet.</p>	<p>ständig formuliert. Eindeutiger wäre folgende Formulierung gewesen: „am besten durch <i>ein gutes Angebot bei den kostenlosen Fortbewegungsformen.</i>“ Gemeint war folgendes: Wenn es beim Rad- und Fußgängerverkehr ein gutes Angebot auf kurzen Wegen gibt, ist für diese täglichen Wege weder ein Auto noch ein Nahverkehrsticket erforderlich.</p>
P6.2		<p>2. Der Umstieg von einem Verkehrsmittel zu einem anderen ist nur sehr eingeschränkt möglich, da u.a. Radfahrer im ÖPNV sehr ungern gesehen werden, es an Stellplatzanlagen für Fahrräder mangelt oder die Metropolstationen nicht richtig funktionieren oder über gar keine Räder / oder nur defekte Räder verfügen.</p>	<p>Im Jahr 2017 gab es in der Tat mehrere Beschwerden über defekte Räder oder nicht funktionierende Ausleihstationen. Der Betreiber nextbike hat darauf reagiert und konnte 2018 wieder deutliche höhere Ausleihzahlen verzeichnen (27% Zuwachs gegenüber 2017). Darüber hinaus wird der Betreiber den Service an seinen Rädern in Zukunft selbst übernehmen.</p>
P6.3		<p>3. Bei der Verleihung der Plakette Fußgänger und Fahrradfreundliche Stadt Bochum wurde das Ziel genannt, Fußgänger und Radfahrer gleichrangig neben dem Autoverkehr bei städtischen Neuplanungen zu betrachten. Hiervon kann man in Bochum kaum etwas feststellen. An zahlreichen Stellen in der Stadt wurden Radwegeschilder entfernt, da die Radwege in einem schlechten Zustand sind; eine Sanierung findet nicht statt; stattdessen weist man gemeinsame Wege für Radfahrer und Fußgänger aus; dies ist an vielen Stellen nicht alltagstauglich;</p>	<p>In der Regel werden separate Radverkehrsanlagen für Radfahrer geplant, die auch zügig befahrbar sind. Ausnahmen auf Grund örtlicher Gegebenheiten kann es vereinzelt geben. Mischverkehr mit Fußgängern wird nur in absoluten Ausnahmefällen neu geplant. Der Bestand kann jedoch nur schrittweise erneuert werden.</p>
P6.4		<p>4. Ausgewiesene Radwege sind häufig zugeparkt und daher nicht nutzbar. eine stärkere Kontrolle und Sanktionierung ist drin-</p>	<p>Im Jahr 2018 wurden vier zusätzliche Stellen für die Verkehrsüberwachung bewilligt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		gend erforderlich!	
P6.5		<p>5. Will man Radwege alltagstauglich für Schüler, Berufstätige und Freizeitsportler gestalten, ist eine Beleuchtung gerade bei Schulwegen dringend erforderlich.</p> <p>Zahlreiche weiterführende Schulen in Bochum sind nicht an ein derartiges Radwegenetz angeschlossen.</p>	<p>Alltagsrouten führen in der Regel an Hauptstraßen entlang und diese sind entsprechend beleuchtet. Bei den für den Radverkehr hergerichteten alten Bahntrassen wird nach und nach Beleuchtung installiert.</p> <p>In Nebenstraßen sind bei Tempo30 Radverkehrsanlagen nicht zulässig.</p> <p>Siehe AK5</p>
P6.6		<p>6. Bochum hat eine hohe Anzahl (ca. 9000) bei der Stadtverwaltung und städtischen Betrieben wie Bogestra, Stadtwerke und USB.</p> <p>Wo ist hier die Vorbildfunktion für eine emissionsarme Mobilität wie Jobticket, Firmenfahrrad, Fahrgemeinschaftskonzepte,.....</p>	<p>Bereits im Jahr 1993 wurde das Firmenticket bei der Stadtverwaltung Bochum eingeführt. Seit dem 01.01.2019 gibt es ein neues Jobticket, das besser an die Anforderungen der Menschen angepasst wurde. Seit dem Jahr 2005 gibt es eine AG BMM (Betriebliches Mobilitätsmanagement).</p> <p>Für dienstliche Wege ist vorrangig der ÖPNV zu nutzen, ebenso stehen zwei Pedelegs für die MitarbeiterInnen bereit. Darüber hinaus kann das metropolradruhr kostenfrei genutzt werden.</p> <p>Weiterführende Dinge, wie z.B. Fahrradleasing, scheitern am Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes. Eine Bruttolohnumwandlung ist momentan nicht möglich.</p>
P6.7		7. Ich plädiere für eine Steuerentlastung für alle die Bürger, die	Das liegt nicht im Ermessen der Stadt Bo-

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>die Umwelt schonen, indem sie zu Fuß gehen Fahrrad fahren, den ÖPNV benutzen und das Auto stehen lassen.</p>	<p>chum (siehe AK3), denn eine derartige Steuer sollte bundeweit einheitlich sein. Da es jedoch schwierig wäre, nachzuweisen, wer wie oft das Rad und den ÖPNV genutzt hat, wäre es v.a. verwaltungstechnisch einfacher, die Treibstoffsteuer zu erhöhen. Damit würde man gleichzeitig verbrauchsabhängig besteuern. Damit der Vorschlag innerhalb der Bevölkerung akzeptiert und auch politisch umsetzbar wird, müssten am Ende des Jahres die dadurch erzielten Einnahmen gleichmäßig an alle Einwohner ausgezahlt werden. Wer im Laufe eines Jahres weniger als der Durchschnitt getankt hat, würde unter dem Strich eine Entlastung erfahren. Wer gar kein Auto fährt, könnte sich von dem Geld z.B. eine Jahreskarte für den ÖPNV oder ein neues Fahrrad kaufen.</p>
P7.1	Privatperson 6	<p>Ich bin in erster Linie Radfahrer, aber auch Autofahrer und Fußgänger. Mir ist wichtig, dass alle Interessen sinnvoll und effizient gegeneinander abgewogen werden. Dies ist jedoch insbesondere aus Sicht der Radfahrer leider viel zu selten der Fall. Hier einige konkrete Verbesserungsvorschläge:</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P7.2		<p>- <u>Ampelschaltung Herner Str. / Nordring</u></p> <p>Wenn man als Radfahrer von der Herner Str. stadteinwärts fährt und nicht anfahren muss an dieser Kreuzung, kann es sein das man von Linksabbiegern die von rechts kommen überfahren wird, da die Ampelschaltung nicht genügend zeitlichen Abstand einhält,</p>	<p>Die eingereichten Vorschläge beziehen sich alle auf konkrete Stellen im Bochumer Straßennetz und können daher nicht im Rahmen des Leitbilds behandelt werden, siehe AK5.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>und/oder die linksabbiegenden Autofahrer noch bei "kirschgelb" über die Ampel fahren. Dieser Missstand wurde von mir bereits vor einem halben Jahr über den Mängelmelder berichtet, leider wurde das nicht geändert.</p> <p>- <u>Radweg Wielandstr.</u></p> <p>Der Radweg auf der Wielandstraße ist in ausgesprochen schlechtem Zustand und kaum befahrbar. Der gepflasterte Untergrund ist sehr huckelig und außerdem wird der Weg - wegen des noch schlechteren Zustands des angrenzenden Fußweges, gerade bei Regen - von Spaziergängern, häufig mit angeleinten Hunden genutzt, so dass ein durchgängiges Fahren nahezu unmöglich ist. Da der Weg aber als Radweg ausgezeichnet ist, gibt es auf der Wielandstraße vereinzelt unverbesserliche Autofahrer, die "weil der Radler ja auf den [nicht benutzungspflichtigen!] Radweg gehört" mit 10cm Abstand überholen und so eine Gefahr für Leib und Leben darstellen. Diese Situation kann entschärft werden indem der Radweg als Fußweg umgewidmet wird und ggf. zusätzlich ein asphaltierter Radweg geschaffen wird</p> <p>- <u>Radweg Innenstadtring</u></p> <p>Auf dem gesamten Innenstadtring (Nord-, Süd, West- und Ostring) gibt es keine Möglichkeit, sicher Fahrrad zu fahren. Die zweispurigen Straße ist aus Sicherheitsgründen (haltende Autos rechte Spur, enge Fahrspuren, waghalsige Überholmanöver) nicht für Fahrradfahrer geeignet. Ebenso sieht es bei vielen weiteren innerstädtischen Straßen aus. Hier muss dringend eine Umsetzung erarbeitet werden, die allen fahrenden Verkehrsteilnehmern einen sicheren Zugang in und um die Innenstadt zu ermöglicht.</p> <p>- <u>Übergang Harpener Str. (Höhe HNr. 66) / Radweg</u></p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Wenn man von der Harpener Str. auf den ausgeschilderten Radweg möchte, gerät man oft in die Gefahr, von viel zu schnell abbiegenden Fahrzeugen des Sheffieldrings erfasst zu werden. Trotz Zebrastreifen, Hinweis auf diesen Zebrastreifen (und auch auf Radfahrer meine ich), sowie einer Beschränkung auf 30 Km/h gerät man in Gefahr überfahren zu werden, vor allem wenn man mit Kindern unterwegs ist, die versuchen über den Zebrastreifen die Fahrbahn zu kreuzen und nicht so schnell und sicher unterwegs sind. Diese Stelle ist eine absolut verkehrsgefährdende Stelle und muss dringend überarbeitet werden.</p> <p><u>- Poststraße</u></p> <p>Ein weiteres schlechtes Beispiel dafür, wie wenig durchgängig die Radwege in Bochum sind. Vorher wunderschön an den Grummer Teichen, anschließend ebenfalls sehr schön das Stück nach Hordel, aber dazwischen von Herner Str., vorbei an Bulksmühle bis hinter die Unterführung katastrophal.</p> <p>Die Durchgängigkeit, zumindest gewahrt durch Radfahrstreifen am Straßenrand, ist leider selbst in Dortmund, das im innerdeutschen Vergleich oft schlecht abschneidet, meistens wesentlich besser gelöst.</p> <p><u>- (Kreuzung Querenburger Str. /) Springorumradweg</u></p> <p>Wenn man die Querenburger Str. auf dem Springorumradweg kreuzt, muss man immer besonders deutlich abbremsen, da die Kreuzung sehr uneinsichtig ist (nicht annähernd rechtwinklig). Dies stört den Radverkehrsfluss. Eine echte alternative Nutzung zum Auto ist mit vielen (gefährlichen) Unterbrechungen nicht möglich. Hinzu kommt, dass der Springorumradweg viel zu schmal ist. Es</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>passen mit Mühe drei Fahrräder nebeneinander. Für beide Richtungen. Es wird in sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten gefahren.</p> <p>Hinzu kommen vielen Spaziergänger, die oft Kinder und/oder Kinderwagen dabei haben, so dass es nochmals enger wird.</p>	
P7.3		<p><u>- Wunsch nach Kontrollen</u></p> <p>Von allen Bürgern die sich im Verkehr korrekt verhalten, gibt es einen ausgeprägten Wunsch nach verstärkten Kontrollen und Durchsetzung der geltenden Regelungen. Dies zeigt sich insbesondere auch auf http://www.innenstadtparken-bochum.de. Es ist wünschenswert, dass die Kontrollzeiten (vor allem für die Verwarnung von Falschparkern, z.B. auf Radfahrstreifen) ausgedehnt und das Personal dafür verstärkt werden. Die Mehrkosten sollten über die eingenommenen Ordnungsgelder refinanziert (und ggf. dafür erhöht) werden.</p>	<p>Ob dies tatsächlich von „allen“ so gesehen wird, lässt sich aus einzelnen Stellungnahmen nicht ableiten (siehe AK1), aber der Wunsch nach mehr Kontrollen wurde in der Tat mehrfach genannt, siehe P2.16.</p> <p>Die Gebühren für Verstöße legt das Bundesministerium für Verkehr fest, siehe AK3. Sie sind aber im Vergleich zum „Fahren ohne Fahrschein“ gering. Während im ÖPNV die Strafe mit 60 Euro teilweise das 20fache des Fahrscheins beträgt, sind die Bußgelder beim illegalen Parken deutlich geringer (im Normalfall zwischen 10 und 35 Euro).</p>
P7.4		<p>Im Allgemeinen schlage ich vor, die straßenbaulichen Veränderungen praktisch zu testen, z.B. durch Abfahrten der Strecken/ Ampeln / ... durch den Mobilitätsbeauftragten der Stadt Bochum, um die vielen vielen Kleinigkeiten vor Abnahme zu korrigieren. In diesem Zuge könnte auch die Beschilderung für Radfahrstrecken deutlich verbessert werden. Durch die verstärkte Nutzung von getrennten Strecken von Auto und Fahrrad, kann das Ziel eines sicheren Nebeneinanders von allen Verkehrsteilnehmern erreicht und der Rad-</p>	<p>Der Nahmobilitätsbeauftragte, der zum Tiefbauamt gehört, wird in Neu- und Umplanungen eingebunden. Letztendlich gibt es aber neben Radfahrern auch weitere Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, so dass meist nicht das „Optimum“ für den Radverkehr umgesetzt werden kann.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>verkehr wunschgemäß ausgebaut werden. Die entsprechenden "ruhigeren" Radstrecken sind nach meiner Erfahrung häufig vorhanden aber nicht gut ausgeschildert, bzw. (noch!) nicht durchgängig (siehe o.g. Beispiel zum Vergleich Bochum/Dortmund).</p>	<p>Die Trennung der Verkehrsarten ist umstritten, da spätestens an den Knotenpunkten die unterschiedlichen Verkehrsarten miteinander abgewickelt werden müssen. Hier kann es helfen, wenn Radfahrer dem Autofahrer ständig präsent sind, als wenn sie „plötzlich“ am Knotenpunkt auftauchen. Eine Mischform stellt die sog. Protected Bike Lane dar: Dabei wird der Radverkehr zwar auf der Straße geführt, ist aber baulich oder durch Poller vom Kfz-Verkehr getrennt, die Fahrbahn meist etwas breiter. Die Stadtverwaltung wird eine derartige Radverkehrsführung im Rahmen des Leitprojekts BoVelo auf der Universitätsstraße vorschlagen.</p>
P7.5		<p>Ein weiteres Thema, das mir am Herzen liegt, ist das Radfahren mit Kindern (siehe Beispiel Harpener Straße). Wenn die Stadt Bochum das Radfahren nachhaltig verankern möchte, wäre es sinnvoll die jüngsten Generationen frühzeitig davon zu überzeugen. Dafür müssen die Rahmenbedingungen und die Sicherheit an vielen Stellen verbessert werden, meine oben aufgezählten sind nur die (subjektiv) wichtigsten.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
P8.1	Privatperson 7	<p>Im Nachgang zum Öffentlichkeitsforum mache ich als betroffener Bürger innerhalb der Auslegungsfrist noch nachstehende schriftliche Eingaben, damit diese mit den anderen Eingaben und den Vorgaben aus der Verwaltungsvorlage abgewogen werden und schließlich in die vom Rat zu beschließende Fassung des Leitbildes Mobilität einfließen.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Meine Eingabe gliedert sich entsprechend der im Leitbild-Entwurf der Verwaltung vorgegebenen Reihenfolge unter Berücksichtigung der Begründung zur Beschlussvorlage der Verwaltung vom 28.02.2018:</p> <p>- <u>Titel und Zielsetzung:</u> Die durch die Überschrift „Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ beschriebene gemeinsame Zielrichtung soll sein: Jeder Bochumer soll auch 2030 an seine Ziele gelangen, aber mit weniger Belastungen für seine Mitmenschen. Mobilität muss bezahlbar bleiben.</p>	
P8.2		<p>Die Verwaltung sieht die Wahl des Leitmotivs in den letzten Monaten, in denen es verstärkt um das Abwenden drohender Fahrverbote geht, bestätigt, weshalb nach ihrer Ansicht nun auch die Zeit drängen soll, eine Mobilitätswende aktiv einzuleiten, bevor man durch harte Maßnahmen dazu gezwungen wird.</p> <p>Diese nur einen Tag nach der Verkündung der Entscheidungen des BVerwG zu Diesel-Verkehrsverböten in Düsseldorf und Stuttgart erfolgte Begründung der Verwaltung lassen bereits zweifeln, dass in Bochum tatsächlich eine nachhaltige Verkehrswende eingeleitet werden soll. Es muss vielmehr der Eindruck entstehen, dass angesichts der nun auch in Bochum drohenden Diesel-Verkehrsverböte nur belegt werden soll, dass im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zunächst alle anderen Mittel zur Abwendung der Grenzwertüberschreitungen auch angewandt worden sind - was aufgrund der mittlerweile in Bochum zugestellten Klage der DUH aus Sicht der Stadt auch nachvollziehbar erscheint.</p>	<p>Für den 28.02.2018 konnte nicht nachvollzogen werden, worauf sich Privatperson 7 bezieht. Als Datum trägt die Beschlussvorlage den 26.02.2018, d.h. einen Tag vor der Entscheidung des BVerwG. Darüber hinaus ist zu sagen, dass die Vorlage in der vorliegenden Form bereits am 16.02.18 auf den Unterschriftenweg ging und dementsprechend deutlich vor dem Urteil des BVerwG verfasst wurde.</p>
P8.3		<p>Übersehen wird hierbei aber, dass nach dem BVerwG an die Verhältnismäßigkeitsprüfung bei Sperrung von Straßenabschnitten - z. B. der Herner Straße - geringere Anforderungen zu stellen sind als an eine Verhältnismäßigkeitsprüfung bei Sperrung eines mehrere</p>	<p>Siehe AK6 Das Thema Fahrverböte wurde in der Vorlage (nicht jedoch im Leitbild) aufgegriffen, da es zu dem Zeitpunkt aktuell war.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Straßen erfassenden Bereichs einer Stadt. Das im Öffentlichkeitsforum immer wieder als Schranke für Fahrverbote strapazierte Verhältnismäßigkeitsgebot wird deshalb auch eine Verurteilung zur Verhängung eines Fahrverbots an der Herner Straße nicht verhindern.	
P8.4		Dies umso mehr, als die Grünen in Bochum durch Kurzzeitmessungen nachgewiesen haben, dass an weiteren Standorten in der Innenstadt - z. B. Kreuzung Oskar-Hoffmann-Str./Königsallee - Grenzwertüberschreitungen festzustellen sind. Wenn auch die Anforderungen an Langzeitanalysen nicht erfüllt sind, wird deutlich, dass nunmehr ein sofortiges Handeln erforderlich wird, das auch Fahrverbote nicht mehr ausschließen darf.	Siehe P8.3
P8.5		Angesichts der drohenden Verurteilung zur Einführung von Fahrverboten sollte die Bereitschaft bestehen, eine Mobilitätswende auf den Weg zu bringen, die auch tatsächlich eine Verkehrswende enthält.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P8.6		Eine Verkehrswende setzt aber zunächst voraus, dass sämtliche Verkehrsträger gleichberechtigt behandelt werden. Es darf keine Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geben. Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) und Fuß- und Radverkehr müssen als sozial- und umweltverträgliche Verkehrsträger gleichwertig werden und sind deshalb besonders zu fördern. Verringerung des MIV-Anteils und gleichzeitige Anhebung des Anteils der umweltverträglichen Verkehrsträger sowie Ausbau des Umweltverbunds insgesamt führen zu weniger Emissionen.	Dies fasst im Großen und Ganzen den Inhalt des Leitbilds zusammen. (Der Aspekt der Gleichberechtigung wurde beispielsweise im ersten Absatz des Leitbildes ergänzt.)
P8.7		Weil sämtliche Maßnahmen für eine solche Verkehrswende nicht alle sofort umgesetzt werden können, dürfen auch Fahrverbote als erste - vorübergehende - Maßnahmen nicht ausgeschlossen werden.	Siehe P8.3

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P8.8		Auch der Ausschluss des MIV aus Stadtteilen muss denkbar und planbar werden, wenn die umweltverträglichen Verkehrsträger gleichberechtigt sein sollen.	Ein Ausschluss des MIV aus ganzen Stadtteilen, würde einen heftigen Einschnitt bedeuten und das Prädikat „Gleichberechtigung“ nicht erfüllen. Vorher wären andere Maßnahmen zu prüfen und auszuschließen. Die Erreichbarkeit sollte im Regelfall auch für den MIV gegeben sein (z.B. zum Be- und Entladen). Über zulässige Geschwindigkeiten, Stellplatzänderungen etc., ist zu diskutieren. Ver- und Entsorgung müssen weiterhin gegeben sein, für mobilitätseingeschränkte Personen muss die Teilhabe am Verkehr weiterhin gewährleistet sein.
P8.9		Für die Bochumer Innenstadt muss dann auch ein MIV-freier Bereich innerhalb des Gleisdreiecks möglich sein.	Siehe P8.8
P8.10		Nach der Begründung zur Verwaltungsvorlage soll es darum gehen, bei den Einwohnern und Besuchern Bochums das Interesse für Alternativen zum Auto zu wecken, wenn man z.B. Fahrverbote verhindern möchte. Ziel darf aber gerade nicht in erster Linie die Verhinderung von Fahrverboten sein, Ziel muss vielmehr sein, allen in Bochum sich aufhaltenden Menschen unabhängig von zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln eine jederzeitige Teilhabe an Mobilität ohne Gefahren für die Gesundheit zu garantieren.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P8.11		- <u>Bezahlbarkeit der angestrebten Mobilität:</u> Mit einer Zielsetzung „Mobilität für alle unabhängig von zur Verfügung stehenden Mitteln“ ist nicht vereinbar, wenn die Verwaltung beim Zugang zur Mobilität den Geldbeutel der Mobilitätssuchenden	Hier ist zwischen alltäglich notwendigen und darüber hinausgehenden Wegen zu unterscheiden. Die Stadt sollte eine gute

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>mit bestimmen lassen will.</p> <p>In der Begründung wird zur Bezahlbarkeit ausgeführt:</p> <p>Mobilität ist ein Grundbedürfnis, sie ermöglicht Teilhabe am öffentlichen Leben. Sie ist auch für einkommensschwache Menschen zu ermöglichen, am besten durch „kostenlose“ Fortbewegungsformen wie Radfahren oder Laufen auf kurzen Wegen. Nicht jeder mit einem alten Dieselfahrzeug wird sich sofort einen neueren Wagen oder ein E-Auto leisten können und die Nachfrage nach regenerativen Energien wird auch dort die Preise in die Höhe treiben.</p> <p>Offenbar sollen zunächst die Menschen zur Verringerung von Emissionen beitragen, die sich aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht einmal ein Ticket für den ÖPNV leisten können. Hierbei ist zu bedenken, dass zurzeit nicht für alle Menschen der Zugang zum ÖPNV offen steht. Der Mobilitätsanteil im ALGII-Satz deckt zurzeit nicht einmal die Kosten für ein VRR-Sozialticket.</p> <p>Ziel darf nicht sein, arme Menschen vom ÖPNV auszuschließen und auf den Rad- und Fußweg zu verweisen. Ziel eines Leitbildes, das Mobilität für alle anstrebt, muss vielmehr sein, den Zugang zum ÖPNV allen Menschen zu öffnen. Dies setzt im ersten Schritt die Schaffung eines erheblich günstigeren Sozialtickets voraus. Anzustreben ist letztendlich ein nach Einkommensverhältnissen gestaffelter Zugang zum ÖPNV. Der kostenfreie Zugang würde – wie in einer aktuellen Studie festgestellt, zumindest zurzeit keinen Wechsel vom MIV zum ÖPNV bringen. Ein solcher Wechsel erscheint erst möglich, wenn der ÖPNV beschleunigt und damit im Zusammenspiel mit seinen weiteren Vorteilen im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig ist.</p> <p>Bezahlbarkeit der Mobilität darf nicht von der Förderung durch EU,</p>	<p>Nahmobilität sicherstellen. Eine Fahrt nach Düsseldorf – auch mit dem ÖV – kann aber niemand kostenlos erwarten.</p> <p>Dieser Satz aus der Vorlage war missverständlich formuliert. Eindeutiger wäre folgende Formulierung gewesen: „am besten durch ein gutes Angebot bei den kostenlosen Fortbewegungsformen.“ Gemeint war folgendes: Wenn es beim Rad- und Fußgängerverkehr ein gutes Angebot auf kurzen Wegen gibt, ist für diese täglichen Wege weder ein Auto noch ein Nahverkehrsticket erforderlich.</p> <p>Die Differenz zwischen dem Mobilitätsanteil im ALGII-Satz (8,33% von 424 Euro) und dem VRR Sozialticket beträgt mit dem 01.01.2019 genau 3,33 Euro. Allerdings sind die Anteile am Regelbedarf nur Richtwerte. Hinzukommt, dass vielleicht der eine ALGII-Empfänger, der z.B. oft das Fahrrad nutzt, mit 8 oder 10 Einzelfahrten im Monat auskommt, während ein anderer die 3,33 Euro woanders einsparen muss, dafür aber auch einen großen Mehrwert (Flatrate für den ÖPNV) erhält.</p> <p>Der Fairness halber muss aber auch erwähnt werden, dass ein kostenloser ÖPNV vermutlich zur Kürzung des Mobilitätsanteils im ALGII-Satz führen würde. Es stellt sich die Frage, ob dies im Sinne der</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Bund und/oder Land abhängig gemacht werden.	<p>ALGII-Empfänger wäre. Für ALGII-Empfänger, die bisher nicht den ÖPNV genutzt haben, würde dies 35,32 Euro weniger im Monat bedeuten.</p> <p>Ein nach Einkommensverhältnissen gestaffelter ÖPNV würde die Barriere zur Nutzung des ÖPNV für Besserverdienende erhöhen, da sie im Normalfall häufiger Zugang zu einem Pkw haben und die Treibstoffkosten nicht einkommensabhängig sind.</p> <p>Im Grunde existieren die einkommensabhängigen Tickets bereits indirekt durch die Angebote für bestimmte Zielgruppen. Für Studierende gibt es das Semesterticket, für RentnerInnen das Barenticket usw. usf.</p>
P8.12		<p>Im Leitbild-Text (S.3) findet sich hierzu:</p> <p><i>Ein bestimmter Modal Splitist vor allem das Ergebnis der städtischen, aber auch der bundesdeutschen und im EU-Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?)</i></p> <p>Die Folgen einer solchen Abhängigkeit sind an der Viktoriastraße gegenüber dem Musikforum stadteinwärts sichtbar, wo ein Radstreifen auf der Straße im Bereich bisheriger Taxi-Stand-Flächen entstanden ist. Diese Radstreifen wird unmittelbar von dem für den Radverkehr frei gegebenen Fußweg abgeleitet und geht nach einer Strecke von höchstens 100 m unmittelbar in den dann für den Radverkehr frei gegebenen Fußweg über. Hier wird von auf der Straße fahrenden Radfahrern ein Einbiegen für 100 m und anschließend ein „Wiedereinfädeln“ in den Straßenverkehr oder Weiterfahren auf</p>	<p>Siehe AK5</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>den wieder frei gegebenen Fußweg verlangt, während der den frei gegebenen Fußweg nutzende Radverkehr sich dem Fußverkehr wieder anpassen muss.</p> <p>Davon abgesehen, dass stadtauswärts kein Fahrradstreifen existiert, sondern hier der Fußweg für den Radweg frei gegeben ist (wobei dies unmittelbar vor dem Musikforum nicht einmal durch unterschiedliche Pflasterung kenntlich gemacht ist), hätte hier nur ein vom KAP bis zu Südring verlaufender Fahrradstreifen eine Verbesserung zu der bisherigen gemeinsamen Fußweg-Nutzung schaffen können. Diese – durchaus von den Planern gesehene – einzig sinnvolle Lösung war wegen fehlender Fördermittel aber nicht umsetzbar. Zu welchen Ergebnissen das Diktat der Fördermittel führt, ist am Beispiel des Fahrradstreifens an der Viktoriastr erkennbar, weil die gemischte Nutzung des Gehwegs in diesem Bereich erst vor wenigen Jahren bei einer umfangreichen Umbaumaßnahme durch Erneuerung der Pflasterung ausdrücklich festgeschrieben worden war.</p> <p>Bochum kann Mobilität für alle mit weniger Emissionen nicht erreichen, wenn wegen fehlender Landesmittel Situationen wie an der Viktoriastraße geschaffen werden.</p>	
P8.13		<p>- <u>Modal Split:</u> Die im Leitbild angestrebte Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel stellt im Vergleich zu den bereits in Bochum geltenden Zielen nicht den behaupten Fortschritt, sondern vielmehr einen Rückschritt dar.</p> <p>Im Leitbild-Entwurf (S.3) wird eine Reduzierung des Anteils des MIV von derzeit 56% auf 40 - 45 % bis 2030 angestrebt. Auf den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad und Fuß entfielen dann ein Anteil von insgesamt 55 – 60 %.</p>	Siehe Sammelthema 2

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>In der Bewerbung für die Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden“ (AGFS) hat Bochum als Ziel bis 2030 eine Reduzierung des MIV-Anteils auf 35 % und eine Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf 65 % vorgegeben, wobei der ÖPNV-Anteil von derzeit 16 % auf 20 % und der Radfahrer-Anteil von derzeit 5 % auf 20 % angehoben und der Fußgänger-Anteil mit 25 % gegenüber 24 % heute nahezu gleich bleiben sollte.</p> <p>Diese Zielvorgabe hat Bochum die Aufnahme in die AGFS gebracht. Mit dem Leitbild Mobilität will sie sich hiervon nun verabschieden. Baudezernent Bradtke hat im Öffentlichkeitsforum am 24.04.2018 nämlich ausdrücklich den Vorrang der Leitbildziele gegenüber allen anderen bisher benannten Zielen ausgegeben. Bleibt für die Bochumer Bevölkerung die Frage, ob Bochum nun freiwillig aus der AGFS Austritt oder die turnusmäßige Überprüfung der Berechtigung der Mitgliedschaft abwarten will, um sich bis dahin weiterhin als fahrradfreundlich ausgeben zu können.</p> <p>Will sie verlorene Glaubwürdigkeit zurückgewinnen, bleibt ihr nur die Übernahme der Zielvorgaben aus der AGFS-Bewerbung in das Leitbild Mobilität.</p>	<p>Die Zahlen im Leitbild entsprechen zwar nicht den Zahlen der AGFS-Bewerbung (siehe Sammelthema 2), sind aber weiterhin mit den Aufnahmekriterien vereinbar. (https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/agfs/AGFS-Partner/Der_Verein/Mitglied_werden/Kriterien-Stand-2015-03.pdf)</p> <p>Zum einen beziehen sich die 25% Radverkehrsanteil auf den Innenstadtverkehr, zum anderen wird kein konkretes Zieljahr gefordert. Es geht vielmehr darum, dass ein Prozess hin zu mehr Radverkehr erkennbar wird.</p>
P8.14		<p><u>- MIV-Zukunft:</u> Für Bochum überraschend, deshalb umso mehr zu begrüßen, ist die im Leitbildtext (S.6) zum Ausdruck gebrachte Einsicht der Verwaltung, dass mehr Straßen immer nur mehr Verkehr bringen.</p> <p>In der Begründung (S.3) zum Beschlussvorschlag wird vollkommen zu Recht festgestellt:</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p><i>Die Verkehrsplanung war in der Vergangenheit oft vom bedarfsge- rechten (Straßen)Ausbau geprägt, d.h. es wurde an den Stellen die Infrastruktur erweitert, an denen (temporäre) Überlastungen auftra- ten. Diese Verbesserungen machten es allerdings attraktiver, auf das Auto umzusteigen, nicht vom Auto weg.</i></p> <p><i>Eine Zunahme des Autoverkehrs war die logische Konsequenz, bis es in Spitzenzeiten erneut zu Überlastungen kam. In der Folge wuchsen auch die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs wie Lärm und Schadstoffe, anstatt dass sie weniger wurden. Gleichzei- tig veränderten sich Mobilitätsmuster (Pendeldistanzen, Einkaufen auf der Grünen Wiese etc.). Weniger Menschen wollten an dicht befahrenen Straßen wohnen, viele zogen ins Umland, wodurch sich die Distanzen weiter erhöhten.</i></p> <p>Wäre diese Erkenntnis bereits Ende der 90er Jahre in das Bochumer Rathaus eingezogen, hätten die Pläne zum Ausbau der A40, zum Bau des Westkreuzes, zum Weiterbau der DüBoDo unter dem Arbeitstitel „Querspange“ und zur Einbeziehung des Außenrings nach Umwidmung zur A448 in die sog. „Bochumer Lösung“ nicht umgesetzt werden können und der Bochumer Bevölkerung wären erhebliche Schadstoffbelastungen durch die vom Wittener Kreuz A44/43 zur A 40 in Wattenscheid quer durch Bochum verlaufende Autobahnverbindung erspart worden. Bei Verhinderung der Auto- bahnpläne wäre der Stadt zudem eine Beteiligung an den Auto- bahn-Kosten in Höhe mehrerer Millionen Euro erspart geblieben. Diese Gelder hätten zur Anhebung des ÖPNV- und Radverkehr- Anteils und damit zur Schaffung einer <i>Mobilität für alle mit weniger Emissionen</i> eingesetzt werden können.</p>	
P8.15		Die durch den überregionalen Verkehr mit hohem LKW-Anteil nach Bochum herein geleiteten Schadstoffbelastungen müssen insbe-	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>sondere in den Stadtteilen entlang der neuen Autobahn durch Reduzierung des dortigen MIV-Anteils – wenn schon nicht ausgeglichen – zumindest aber verringert werden. Auch die Schaffung von MIV-freien Stadtteilen – wie auch die Verbannung des MIV aus der Bochumer Innenstadt – muss nach einem Leitbild, das Mobilität für alle mit weniger Emissionen anstrebt, umsetzbar sein. Erreichbar ist dies durch Ausbau von ÖPNV und Radverkehr in ganz Bochum sowie Schaffung von Carsharing-Modelle und Parkflächen für den MIV außerhalb der Wohngebiete und Abstellmöglichkeit für Räder und Lastenräder in den Stadtteilen.</p>	<p>Siehe P8.8</p>
P8.16		<p>Lassen sich die Belastungen, die durch die in Bau befindlichen Autobahnen im gesamten Bochumer Stadtgebiet auftreten werden, nicht vollständig ausgleichen (so wird die Beeinträchtigung der für das Klima in den angrenzenden Stadtteilen wichtigen Frischluftschneise im Bereich des DüBoDo-Teilstücks der sog. „Querspange“ nicht rückgängig zu machen sein), muss umso mehr darauf geachtet werden, dass nicht durch Neubau oder Ausbau von Straßen weitere - nicht ausgleichbare - Belastungen entstehen. Die Stadt muss deshalb bereits auf politischer Ebene Widerstand gegen Landes- und Bundespläne zum Neu- und Ausbau von Straßen leisten und letztendlich auch ihre rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen. Eine erste Möglichkeit zur Umsetzung dieses Ziels bietet sich vielleicht bei der Verhinderung des aktuell angelegten 6-streifigen Ausbaus der A40 vom Westkreuz Richtung Dortmund. Das Erfordernis des Baus einer Autobahnverbindung quer durch Bochum von Wattenscheid bis zum Autobahn-Kreuz Witten A43/44 ist Ende der 90er Jahre nämlich u.a. auch damit begründet worden, ein A40-Ausbau über Wattenscheid hinaus Richtung Dortmund sei in Bochum wegen der unmittelbar angrenzenden beidseitigen Bebauung nicht möglich. An dieser tatsächlichen Situation hat sich bis heute nichts geändert.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P8.17		Um einen Wechsel vom MIV zum ÖPNV und Radverkehr zu erreichen, bietet sich auch der Rückbau von Autospuren und Parkstreifen zugunsten von Busspuren und Radstreifen an. Beispiele können die Herner Straße und die Dorstener Straße sein.	Siehe AK5 Solche Dinge werden grundsätzlich geprüft und sind bereits an anderer Stelle umgesetzt worden, wie das Beispiel Werner Hellweg zeigt.
P8.18		- <u>Straßengüterverkehr</u> : Hier ist zunächst nochmals hervorzuheben, dass insbesondere der Neubau von Straßen verhindert werden muss, über den weiterer - auch überregionaler - LKW-Verkehr (siehe A448) nach Bochum hereingezogen wird.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P8.19		Um die Belastungen durch LKW-Verkehr zu verringern, müssen die erforderlichen Wege auf der Straße kurz gehalten werden. Bei Planungen von Gewerbeflächen sind neue Gebiete in erster Linie in der Nähe von Schienenanschlüssen und erst bei Fehlen dieser Möglichkeit in der Nähe von Autobahnanschlüssen zu wählen.	Der Anregung wird gefolgt. Im Leitsatz „Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr“ wurde ein entsprechender Passus ergänzt.
P8.20		- <u>ÖPNV</u> : Hier ist zunächst nochmals hervorzuheben, dass der Zugang zum ÖPNV allen Menschen unabhängig von ihren Einkommensverhältnissen garantiert sein muss. Dieser Zugang muss durch Sozialtickets bzw. kostenfreie Beförderung ermöglicht werden.	Siehe P8.11 In Ergänzung zu P8.11. sei erwähnt, dass niemand heute oder in Zukunft kostenlosen ÖPNV garantieren kann – auch daher sind die kostenlosen Alternativen zu stärken und Nutzungen zu mischen.
P8.21		Um neue Nutzer unter Verzicht auf den MIV zu gewinnen, müssen Busse und Bahnen aber konkurrenzfähig werden. Der ÖPNV muss schneller werden. Dies geht nur durch Takt-Verdichtung. Dies setzt voraus, dass weitere Fahrzeuge angeschafft, mehr Personal eingestellt und die Arbeitsbedingungen verbessert werden.	Eine Taktverdichtung führt zunächst einmal nicht wesentlich zu einer Beschleunigung des ÖPNV, da die Fahrzeiten identisch bleiben. Es würden sich die Wartezeiten für die Menschen verkürzen, die ohne Wissen des Fahrplans zur Haltestelle gehen. Auch beim Umstieg würde es Zeitvorteile geben.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Taktverdichtung hilft aber generell zur Attraktivierung des ÖPNV, wenn Takte v.a. dort verdichtet werden, wo bisher nur alle 30 oder 60 Minuten ein Bus fährt. Ebenso gibt es Vorteile im Bereich Komfort (Sitzplatz).</p> <p>Der neue Nahverkehrsplan, auf dem im Leitbild Bezug genommen wird und der Ende 2019 in Kraft tritt, sieht bereits vor, dass der Takt auf einigen nachfragestarken Linien verdichtet wird.</p>
P8.22		<p>Eine Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch Videoüberwachung muss angezweifelt werden. Videoüberwachung verhindert keine Straftaten. Lediglich die Strafverfolgung wird vereinfacht. Straftäter werden nicht abgeschreckt, ich fühle mich als Fahrgast nicht sicherer, wenn ich weiß, dass Straftäter identifiziert werden können und der Tatvorgang festgehalten ist. Vorbeugung und die Vermittlung von Sicherheit werden aber durch die Anwesenheit von Sicherheitspersonal erhöht.</p>	<p>Der Aspekt des Sicherheitspersonals wurde ergänzt, die Videoüberwachung allerdings nicht gestrichen.</p> <p>Es ist richtig, dass es kaum statistische Nachweise gibt, dass Videoüberwachung zu weniger Straftaten führt. Dass aber StraftäterInnen – zumindest teilweise – durch Kameras überführt werden können, sollte als Vorteil angesehen werden. Und eine Gefängnisstrafe kann auch als Chance zur Resozialisierung gesehen werden und in dieser Zeit ist keine weitere Straftat möglich.</p> <p>Viel wichtiger ist jedoch das subjektive Sicherheitsempfinden. Paradoxiertweise ist die Schere zwischen den objektiv erfassten Straftaten und dem Sicherheitsempfinden in den letzten Jahren weiter auseinandergegangen. Wer mehr Menschen in Busse und Bahnen bringen möchte, muss auch das subjektive Sicherheitsempfinden</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>verbessern (vgl. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/positionspapier-sicherheitsempfinden-oeffentlicher-verkehr.pdf, letzter Zugriff am 04.01.19). In Bussen und Bahnen fühlen sich viele Menschen mit Videoüberwachung sicherer (vgl. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2013/05/130516-Forsa-Ergebnis-Sicherheitsempfinden-%C3%B6ff.-Verkehr-2013.pdf, letzter Zugriff am 04.01.19). Wenn das Vorhandensein von Kameras dazu führt, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen, wird dadurch gleichzeitig auch die soziale Kontrolle erhöht, d.h. das Sicherheitsempfinden durch die Anwesenheit anderer Menschen zusätzlich erhöht und Straftäter abgeschreckt.</p>
P8.23		<p>Wenn auf den Nahverkehrsplan (2. Fortschreibung) verwiesen wird, muss angezweifelt werden, dass durch schriftliche Eingaben bezüglich der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV im Rahmen der Beschlussfassung zum Leitbild Mobilität überhaupt noch Einfluss genommen werden kann.</p> <p>Die 2. Fortschreibung ist bereits im Dezember 2017 erfolgt. Stellungnahmen zum Leitbild Mobilität konnten nicht einfließen. Eine Einflussnahme ist nicht mehr möglich. Eine solche wäre aber erforderlich.</p>	<p>Es war nicht beabsichtigt, dass im Rahmen des Leitbildprozesses auf den Nahverkehrsplan (NVP) Einfluss genommen werden sollte. Der Verweis auf den NVP im Leitbild diente vielmehr dazu, darauf hinzuweisen, dass beim NVP ein großer Prozess zur Verbesserung des ÖPNV angestoßen wurde und dass im Rahmen des NVP eine Einflussnahme möglich war. So erfolgte zum NVP auch eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit und der Politik.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P8.24		<p>Zwar sollen Verbesserungen bei den Takten auf den Straßenbahnlinien erfolgen. Diese sollen aber nur im 15/30-Minuten-Takt erfolgen. Dies reicht nicht aus, um konkurrenzfähig zum MIV zu werden.</p> <p>Neue Linien sind nicht geplant.</p>	<p>Auf vielen Streckenabschnitten werden die Taktfolgen verbessert, teilweise von 10- auf 7,5-Minuten-Takt oder von 20- auf 15 Minuten-Takt. Weitere Informationen darüber enthält der NVP.</p> <p>Die neuen Streckenabschnitte der Straßenbahnlinien 309/310 können voraussichtlich im September 2020 in Betrieb genommen werden.</p> <p>In Planung befindet sich die Verlängerung der Straßenbahnlinie 302 auf das Gelände Mark 51⁷.</p> <p>Mit der Straßenbahnlinie 316 wird – mit vorhandener Gleisinfrastruktur – eine neue direkte Schienenverbindung zwischen BO-Gerthe und Hofstede/Wanne-Eickel Hbf geschaffen.</p>
P8.25		<p>Die Linie U35 wird weiterhin in den „Stoßzeiten“ überlastet sein. Nachmittags ist an den Haltestellen ab Markstraße Richtung Bochum Hbf ein Zustieg manchmal nicht möglich oder aber aufgrund der Enge nur unter unzumutbaren Bedingungen. Hier sind Taktverdichtungen dringend erforderlich.</p>	<p>Ein Leitprojekt wird sich mit der Kapazitätserhöhung der U35 beschäftigen. Ob dies Taktverdichtungen, Fahrzeugverlängerungen oder andere Maßnahmen betrifft, ist noch offen.</p>
P8.26		<p>Obwohl gesetzlich vorgeschrieben (§ 8 ÖPNVG) fehlen Angaben zum Modal Split.</p> <p>Hier drängt sich der Eindruck auf, dass kein Ziel benannt werden sollte, um sich die Herabsetzung des Anteils am Umweltverbund im Vergleich zu den Angaben in der AGFS-Bewerbung für das Leitbild Mobilität weiter offenzuhalten.</p>	<p>Wie im NVP geschrieben, sind die modal split Zielwerte ein wesentliches Merkmal des übergeordneten Leitbildprozesses und konnten daher Ende 2017 noch nicht verbindlich festgelegt werden. Viel wichtiger als die Nennung eines (theoretisch überzogenen) Zielwertes ist im Rahmen des ÖPNVG jedoch die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Modal Split.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			Diese Voraussetzung erfüllt die Stadt Bochum durch ihre Teilnahme an den SrV-Erhebungen (alle 5 Jahre).
P8.27		Im Leitbild Mobilität muss als Ziel für 2030 wie in der AGFS-Bewerbung der Anteil für den Umweltverbund mit 65% festgeschrieben werden, wobei 20% auf den ÖPNV-Anteil, 20% auf den Radverkehr-Anteil und 25% auf den Fußgänger-Anteil entfallen muss.	Siehe Sammelthema 2
P8.28		Bei teilweisem Rückbau von Straßen werden Spuren für Busse frei.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P8.29		Für den Straßenbahn- und Bus-Verkehr ist ein Beschleunigungsprogramm erforderlich, das mit den Nachbarstädten - besser noch ruhrgebietsweit - abgestimmt wird. Nur dann lassen sich Wechsel vom MIV auf den ÖPNV erreichen.	Siehe AK4 Im NVP finden sich Informationen zum stadtübergreifendem Verkehr.
P8.30		- <u>Radverkehr:</u> Der Ausbau von stillgelegten Eisenbahnstrecken zu Radwegen erfüllt zunächst die Ansprüche der Freizeitgesellschaft. Wenn diese Strecken nicht gefahrlos erreichbar sind, werden sie nicht angenommen oder aber mit „Rad auf dem PKW“ angefahren. Auch der RS1 kann seine Aufgabe nicht erfüllen, wenn die Einstiegspunkte in der Stadt nicht gefahrlos erreichbar sind.	Diese Aspekte werden unter „Alltagsrouten für Radverkehr attraktivieren“ bereits behandelt.
P8.31		Im Leitbild (S.4) wird zu Recht hervorgehoben: <i>Nur dort, wo Fußgänger und Radfahrer sich sicher fühlen, wird das Auto nicht mehr zwangsläufig die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen.</i> Deshalb sind alle wichtigen Achsen des Bochumer Radverkehrs-	Bei der Planung von Fußgänger- und

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>netzes in beide Richtungen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auszustatten. Kombinierte Rad-/Fußwege - getrennt oder gemeinsam - werden nicht mehr gebaut, vorhandene werden zurückgebaut und durch Streifen im Fahrbahnbereich ersetzt. Auch die Freigabe von Radverkehrsanlagen in beide Richtungen unterbleibt bzw. wird rückgängig gemacht.</p> <p>Alle Straßen, die mehr als die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzungen aufweisen, sind in beide Richtungen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auszustatten. In den Bereichen, in denen diese fehlen, ist Tempo30 festzulegen.</p>	<p>Radverkehrsanlagen werden standardmäßig die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigt, d.h. ausreichend Räume für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorgehalten.</p>
P8.32		<p>Radstreifen müssen aber auch nutzbar sein. Häufig werden sie - wie an der Herner- und Dorstener Straße tagtäglich feststellbar - vom MIV und Anlieferungsverkehr zu Abstell- und Parkzwecken genutzt. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs hat sich auch auf Radverkehrsanlagen zu erstrecken. Dies lässt sich nur durch Anhebung der beim Ordnungsamt hierfür vorgesehenen Stellenzahl erreichen.</p>	<p>2018 wurden vier zusätzliche Stellen bei der Verkehrsüberwachung bewilligt.</p>
P8.33		<p>Geeignete Straßen sind als Fahrradstraßen auszuweisen. Beispiele hierfür finden sich in unmittelbarer Nachbarschaft im Stadtgebiet Essen.</p> <p>Solange der MIV nicht aus der Bochumer Innenstadt ausgeschlossen ist, müssen Radstreifen auf dem Innenstadtring beidseitig Radstreifen angelegt werden. Dies kann durch Umbau der entlang des Rings heute noch vorhandenen Parkstreifen erfolgen.</p>	<p>Siehe AK5</p>
P8.34		<p>- <u>Fußverkehr</u>: Fußverkehr als Verkehr der schwächsten Teilnehmer muss sicher sein.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Deshalb sind die oben bereits angesprochenen Trennungen von Rad- und Fußwegen zu veranlassen. Fußwege dürfen insbesondere auch nicht wegen Fehlens von Radverkehrsanlagen einfach für Räder frei gegeben werden.</p> <p>Das bereits beim Radverkehr angesprochene Erfordernis der Überwachung des ruhenden Verkehrs hat hier höchsten Stellenwert.</p>	<p>In der Regel werden separate Rad- und Fußverkehrsanlagen geplant. Ausnahmen auf Grund örtlicher Gegebenheiten kann es vereinzelt geben. Mischverkehr mit Fußgängern wird nur in absoluten Ausnahmefällen neu geplant.</p>
P8.35		<p><u>- Öffentlichkeitsbeteiligung:</u> Nach der Begründung zur Beschlussvorlage <i>ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung analog zu Bebauungsplanverfahren vorgesehen.</i></p> <p><i>Nach Abschluss der öffentlichen Beteiligung werden die eingegangenen Anregungen und Einwände von der Stadtverwaltung abgewogen und fließen in die Beschlussfassung des Leitbildes durch den Rat der Stadt Bochum ein.</i></p> <p>Beim Öffentlichkeitsforum waren zwar viele bunte Stellwände aufgestellt, an denen diskutiert werden konnte. Hierfür verbliebe infolge zweistündiger Vorstellung des Leitbildes und der damit verfolgten Ziele nur ca. 1 Stunde. Bei einer Veranstaltung von 3 Stunden Dauer erscheint dieser Anteil nicht angemessen. Bürgerbeteiligung hat in den Stadtteilen vor Ort zu erfolgen. Dort leben die von der Planung Betroffenen, die sich häufig bereits intensiv mit den Verhältnissen in der Nachbarschaft befasst haben.</p> <p>Der weitere Verlauf der Leitbildplanung und das Ergebnis der Beschlussfassung wird zeigen, ob tatsächlich Bürgerbeteiligung gewollt ist, oder das Öffentlichkeitsforum nur als „Alibiveranstaltung“ in Erinnerung bleiben wird.</p>	<p>Zum Öffentlichkeitsforum gab es einen Zeitplan, der auch weitestgehend eingehalten wurde. Dabei entfielen ca. 30min auf organisatorische Dinge (Begrüßung, Einführung in den Workshop, Pause), 20 min auf die Vorstellung des Leitbilds, 30min auf die Vorstellung des GCP und 90min auf die Diskussionen an den Stellwänden inkl. Auswertung.</p> <p>Da Leitbild und Green City Plan (GCP) Themen von übergeordneter Bedeutung für die gesamte Stadt sind, lag es nahe, die Veranstaltung im Stadtzentrum stattfinden zu lassen. Konkrete Planvorhaben</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			werden auch weiterhin in den Bezirken vor Ort vorgestellt.
P8.36		Entscheidend wird letztendlich sein, ob der Modal Split aus der AGFS-Bewerbung in das Leitbild übernommen wird.	Siehe Sammelthema 2
P9.1	Privatperson 8	<p>anbei mein Appell an die ErstellerInnen des Mobilitätsleitbildes für Bochum:</p> <p>Orientieren wir uns am Positivbeispiel Karlsruhe:</p> <p>"Die Menschen haben begriffen, dass eine fahrradfreundliche Stadt eine Stadt mit hoher Lebensqualität ist. Auch Unternehmen siedeln sich dort bevorzugt an."</p> <p>Werden wir die Stadt mit der höchsten Lebensqualität im Ruhrgebiet mit dem Ziel: 25% Radverkehr.</p> <p><u>Positivbeispiel Karlsruhe:</u></p> <p>Karlsruhe begreift sich seit 2005 als "Fahrradhauptstadt des Südwestens". Dort sind 25 Prozent aller Verkehrsteilnehmer auf das Rad umgestiegen. Cityrouten verbinden die Stadtteile, der motorisierte Verkehr muss sich hinten anstellen.</p> <p>Viele kommen mit der Bahn aus dem Umland und steigen dann in der Stadt auf das Rad um.</p> <p>Karlsruhes Bürgermeister Michael Obert radelt mit gutem Beispiel voran: Politische Termine nimmt er per Drahtesel wahr. Doch jetzt will er einen Schritt weitergehen und noch mehr Pendler erreichen. Um Menschen davon zu überzeugen, ihr Auto stehen zu lassen, ließ er in zentraler Lage ein Autoparkhaus zu einer überdachten</p>	<p>Siehe Sammelthema 2</p> <p>Karlsruhe hat den Anteil des Radverkehrs zwischen 2002 und 2012 von 16 auf 25% anheben können, allerdings unter großen Anstrengungen. Dies entspricht circa einem Prozentpunkt pro Jahr.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Fahrradstation mit mehr als 1000 Stellplätzen umbauen.</p> <p>Die Menschen haben begriffen, dass eine fahrradfreundliche Stadt eine Stadt mit hoher Lebensqualität ist. Auch Unternehmen siedeln sich dort bevorzugt an.</p>	
P9.2		Mein Wunsch an die Stadtverwaltung: Keine Angst vor positiven Zielen, traut Euch mal, Forderungen an die Politik zu stellen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P10.1	Privatperson 9	<p>Bochum ist eine Stadt, die den Strukturwandel auf eine beispielhafte Weise bewältigt hat und noch immer bewältigt. Unsere Stadt hat sich erfreulicher Weise zu einem führenden Wissenschaftsstandort in Europa entwickelt. "Bochum ist das neue München", hat die Rheinische Post dazu geurteilt, also genau das Gegenteil vom grauen Ruhrgebiets-Stereotyp, das der Stadt immer wieder medial zugeschrieben wird.</p> <p>Vor diesem Hintergrund verwundert es, dass das Leitbild Mobilität der Realität und Problemlagen der Stadt nicht gerecht wird, im Gegenteil, dem Leitbild fehlt jeder visionäre Geist, den Bochum als aufbrechende, moderne Stadt benötigt und der aus die Zukunftsperspektive als Wissenschaftsstandort festigt.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P10.2		Dabei fällt neben vielen kritischen Aspekten auf, dass das Leitbild auf eine echte Präambel verzichtet. Als Bürger und in Bochum tätiger Unternehmer erwarte ich, dass Bochum mit seinem Verkehrskonzept anstrebt, die Stadt mit der höchsten Lebensqualität in der Region zu werden und sich an Städten wie Münster, Freiburg oder, wenn man ins Ausland schauen will, Groningen orientiert. Stattdessen: "Das Auto wird bis 2030 und darüber hinaus seine hohe Bedeutung beibehalten. Es ist anzunehmen, dass es auch 2030 das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Bochum darstellt". Das klingt eher nach Verweigerung politischer Gestaltung.	<p>Siehe Sammelthema 2</p> <p>Auch in Städten wie Münster oder Kopenhagen beträgt der MIV-Anteil weiterhin 30 Prozent – und das nach Jahren der Radverkehrsförderung. Dass man diese Verhältnisse in Bochum innerhalb von 12 Jahren erreicht (würde einer Halbierung der Wege mit dem Auto bedeuten), erscheint nicht realistisch, da man die Menschen</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Am Schauspielhaus gab es auf dem Höhepunkt der Opelkrise ein Projekt mit dem Titel: "This is not Detroit". Die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt wollen keine Detroiter Lebensverhältnisse. Dementsprechend sollte die Stadt sich auch ein Mobilitätskonzept geben, dass die vergangene Autogesellschaft entschieden ablehnt und attraktiv wird für die Menschen, für die Bochum hervorragende Arbeitsbedingungen bietet. Und sich zu Herzen nehmen, dass der Fahrradanteil am Modalsplit ein zentraler Indikator für Lebensqualität ist. Die AGFS-Bewerbung war ein guter Schritt in die richtige Richtung, das Mobilitätskonzept geht zwei Schritte zurück.</p>	<p>mitnehmen muss.</p> <p>Lebensqualität lässt sich lediglich auf Umwegen über Indikatoren messen: Wie zufrieden sind die Menschen mit ihrer Wohnung und dem Preis, den sie dafür zahlen, wie gut ist die medizinische Versorgung, wie schnell findet man einen guten Arbeitsplatz etc. Bezogen auf Mobilität wäre die Zufriedenheit der Menschen mit dem ÖPNV ein Indikator. Allerdings – so wurde aus manchen Gesprächen mit Bürgern deutlich – ist es für einige eben auch ein Zeichen von Lebensqualität „staufrei mit dem Auto von A nach B zu kommen“. Hier sind die verschiedenen Interessen gegeneinander abzuwägen.</p>
P11.1	Privatperson 10	<p>Grundsätzlich betrachte ich als Bürgerin der Stadt Bochum den Entschluss zur Förderung der emissionsarmen Mobilität unter dem „Leitbild Mobilität“ als sehr guten Fortschritt:</p> <p>Das Leitbild beachtet vorbildlich sowohl allgemeine Trends und Entwicklungen, schenkt aber auch kommunalen Besonderheiten Raum. Es beachtet die Wünsche von Radfahrern und Fußgängern, bezieht aber auch den Handel und das Gewerbe in seine Planung ein. Darüber hinaus nimmt die Thematisierung des ÖPNVs großen Stellenwert ein.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
P11.2		<p>Manchen Gedanken wird im Leitbild meines Erachtens jedoch zu wenig Beachtung geschenkt. So werden bspw. Sicherheit und Bezahlbarkeit als wichtige Gründe gelistet, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren, es werden jedoch wenig praktischen Schritte erwägt, wie diese Maßgabe realisiert werden kann.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Hier möchte meine Stellungnahme u.a. einhaken und Ideen und Vorschläge zur praktischen Ausgestaltung des „Leitbildes Mobilität“ geben.</p> <p>Außerdem beziehe ich mich in vielen Punkten auf andere, bestehende Projekte oder Planungen anderer Städte, die als Anregung dienen können. Digitalisierung dient nicht nur dazu, online on demand seine Fahrstrecke mit dem ÖPNV zu recherchieren, sondern ermöglicht viel mehr: Open Resources und Open Knowledge ermöglichen Städten es, das „Rad nicht neu erfinden“ zu müssen. Der Blick über die Stadt- und Landesgrenze kann jeder einzelnen Kommune viele neue Ideen und Möglichkeiten einbringen. Von diesen „Leuchttürmen“ moderner Mobilität sollte die Stadt Bochum Ideen nachnutzen und eine eigene langfristige Strategie zur emissionsarmen Mobilität erarbeiten, die individuellen Bedürfnissen gerecht wird.</p>	
P11.3		<p><u>Öffentlichkeitsarbeit und Mitbestimmung als Möglichkeit zur Brechung fester Diskurse</u></p> <p>Das Leitbild stellt richtigerweise heraus, dass die Bevölkerung sich bevormundet fühlen könnte, wenn bekannte Mobilitätsmuster verändert werden. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, dass die Arbeit an diesem Projekt, das so viel Einfluss auf das Leben und den Alltag der Bürger nehmen wird, viel transparenter und öffentlicher gestaltet wird. Hier ist auf verschiedenen Ebenen sehr viel Öffentlichkeitsarbeit gefragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbettung in die Homepage der Stadt Bochum (www.bochum.de), bestenfalls auf der Startseite. • Regelmäßige öffentliche Sitzungen von Experten und Stadtverwaltung, an denen interessierte Bürger teilnehmen können, bei denen aktuelle Planungen und Entwicklungen in diesem Projekt besprochen werden. • Einbindung in die Stadtteilplanungen, auch im Rahmen der Stadtteil-Gespräche durch den OB. 	<p>Begleitend zum Leitbild werden von der Verwaltung Leitprojekte zum Beschluss vorgeschlagen. Eines davon wird sich mit Öffentlichkeitsarbeit beschäftigen. Es trägt momentan den Arbeitstitel „Imagekampagne Umweltverbund“.</p> <p>Dies wird auf jeden Fall erfolgen.</p> <p>Die Erfahrung zeigt, dass das Interesse an übergeordneten Planungen eher gering ist, bei konkreten Projekten werden die Bürger einbezogen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Regelmäßige Diskussionen und viel Öffentlichkeitsarbeit sind der Grundstein dafür, feste Diskurse und Denkmuster aufzuweichen. Nur so lässt sich ein Umdenken im Kopf der Bürger einleiten - nicht nur zum Schutz des Klimas, das auch ihre eigene Gesundheit betrifft, sondern auch für mehr Sicherheit im Verkehr und weniger Lautstärke in der Stadt.</p> <p>Widerstand wird sich vermutlich nicht nur bei manchen Bürgern einstellen, sondern ebenso auf politisch-konservativer Ebene. Besonders die im Autoland Deutschland starke Lobby für den MIV wird viel Gegenwind erzeugen. Auch hier ist eine transparente und ständige Öffentlichkeitsarbeit gefragt, die bestehende Diskurse nur mit der Zeit mit neuen Ideen überlagern kann.</p> <p>Ein letzter Aspekt zur Öffentlichkeitsarbeit: Die Bürger von heute wünschen sich eine Politik, die für ihr Programm steht. Politiker, die nur Pensionen einstreichen möchten, haben im öffentlichen Raum keine Überlebenschance und keine Autorität mehr. Der Bürger sehnt sich nach Entwicklungen – manchmal auch radikaler Art –, die man sehen kann. Dies zeigt sich auch auf nationaler und internationaler Ebene: Rechte und nationalistische Bewegungen reagieren auf den politisch emotional aufgeladenen Wutbürger. Sie suggerieren ihm Verständnis und einen Wandel. Sie geben dem einzelnen Bürger eine Identifikationsmöglichkeit und seinem Wunsch nach Veränderungen eine Plattform.</p> <p>Ein Amt wie das des OB ist nicht nur mit Außenwerbung für seine Person verbunden. Die Politik der Gegenwart muss sichtbar und spürbar für den Bürger werden, der eine große Sehnsucht nach Erneuerung fühlt.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P11.4		<p><u>Reduzierung des MIV als Grundlage für das Leitbild</u> Seite 3 des Leitbildes definiert das strategische Ziel, den MIV von derzeit 56% auf 40-45% bis 2013 zu reduzieren. Damit läge Bochum, das gibt das Leitbild zu, immer noch über dem Modal Split. Das höhere Ausgangsniveau wird hier als Erklärung angeführt.</p> <p>Der Status quo ist also ein höherer MIV als in anderen Städten (verglichen mit dem Modal Split). Das Ziel einer emissionsarmen Stadtplanung sollte es nicht sein, den Standardwert des MIV zu übersteigen. Ziel solcher Planung sollte es mindestens sein, die Werte des Modal Split zu erfüllen. Die höheren Ausgangswerte Bochums als Vorwand vorzuschieben, auch in Zukunft eine schlechtere Bilanz zu haben, unterwandert vorweg alle anderen Entwicklungspunkte in den Bereichen des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs.</p>	<p>Siehe Sammelthema S2</p> <p>Die Ausgangslage kann aber nicht ignoriert werden. Nur so lassen sich auch realistische Zwischenziele benennen. Der höhere Ausgangswert ist kein „Vorwand“, um in Zukunft schlechter als andere Städte dazustehen, sondern ein Fakt, der deutlich machen soll, vor welchen Veränderungen Bochum steht. Die Modal Split Zielwerte für 2030 stellen nicht das Ende der Entwicklung dar, sondern eben vielmehr ein Zwischenziel.</p>
P11.5		<p>Carsharing ist zwar eine Alternative zum MIV, stellt aber m.E. nur eine mäßig erfolgreiche Alternative dar. Generell ist dies nur bei jüngeren Bürgern eine Alternative zum eigenen Auto, nicht bei älteren. Dies hat mehrere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Auto als Statussymbol hat bei älteren Menschen mehr Gewicht. Dies führt zu einem Mangel an Bereitschaft, sein Auto zu teilen, oder auf ein eigenes Auto zu verzichten, um passiv Teilender zu sein. Jüngere Generationen entwickeln hier andere Denkmuster. Das Auto ist Gebrauchsobjekt und definiert den Menschen nicht, der es besitzt, fährt, oder teilt. • Fehlende Medienkompetenz ist leider durchaus auch zu nennen. Dies führt zwar nicht zu mangelnder Bereitschaft, aber 	<p>Carsharing ist auch eine Form des motorisierten Individualverkehrs, allerdings kann es zu einem Umdenken beim Pkw-Besitz führen. Insbesondere für Haushalte mit mehr als einem Pkw soll es eine Möglichkeit sein, auf (mindestens) ein Auto zu verzichten. Dies kann unterm Strich Kosten und Fläche (für das Abstellen des Fahrzeugs) sparen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		durchaus zu mangelnder Fähigkeit, am gemeinschaftlichen Carsharing teilzunehmen.	
P11.6		<u>Förderung von E-Mobilität</u> Das Leitbild behandelt ebenfalls das Thema der E-Mobilität als probate Alternative zum MIV. Dass die Stadt Bochum und ihre Töchter ihren Fuhrpark auf Elektromobilität umstellt (vgl. Leitbild, Seite 5), hat in diesem Zusammenhang reinen Symbolwert.	Siehe Sammelthema 4
P11.7		E-Mobilität ist für den Bürger generell nicht unattraktiv, allerdings derzeit weder effizient noch rentabel. Um E-Mobilität für die Bürger zu einer wirklichen Alternative zu machen, bedarf es hier einiger Entwicklungen: <ul style="list-style-type: none"> E-Mobilität muss ideell durch Kampagnen gefördert werden; im Autoland Deutschland muss bundesweit ein Umdenken stattfinden 	Siehe AK3
P11.8		<ul style="list-style-type: none"> E-Mobilität muss finanziell gefördert werden, um den Kauf von bspw. Elektroautos bezahlbar werden zu lassen 	Siehe Sammelthema 4
P11.9		<ul style="list-style-type: none"> Stadtweit müssen viel mehr Ladestationen zur Verfügung stehen, sodass Bürger überall ausreichend Möglichkeiten verfügbar haben, das Auto zu laden (zu Hause, am Arbeitsplatz, bei Freizeitaktivitäten). Es bedarf eine flächendeckende Ausweitung und eine transparente und einfache Ortung der nächsten Ladestation. 	Siehe Sammelthema 4
P11.10		E-Mobilität ist jedoch nicht nur ein Thema im MIV, sondern stellt auch im Rahmen des LKW-Verkehrs und des ÖPNVs eine gute Alternative dar. Andere Städte sind hier bereits Vorreiter und haben den gesamten Busverkehr auf Elektroantrieb umgestellt. Finanziell	Straßenbahn und Stadtbahn sind bereits Elektrofahrzeuge. Bei den Bussen hat der Aufsichtsrat der BOGESTRA im März 2018 die Beschaffung von 20 batteriebe-

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>steht hierbei nicht nur das Verkehrsunternehmen Bogestra im Fokus. Das Leitbild ist eines der Stadt und seiner Betriebe, damit müssen beide Parteien eine gemeinsame Finanzierung dieser Umstellung realisieren.</p> <p>Im Rahmen des LKW-Verkehrs kann über eine Subventionierung von E-LKWs durch die Stadt nachgedacht werden.</p>	<p>triebenen Elektrobussen inklusive Infrastruktur, unter Vorbehalt einer auskömmlichen Förderung, beschlossen. Die Fördermittel des Landes NRW sind bewilligt, die Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) wird erwartet (Stand Februar 2019).</p> <p>Mit zwölf Elektrobussen wird in Bochum die innerstädtische Linie 354 und in Gelsenkirchen die Linie 380 auf reinen Elektrobetrieb umgestellt. Die weiteren acht Busse werden flexibel im Betriebsgebiet eingesetzt.</p> <p>Dieser Punkt steht im Widerspruch zu P11.6.: Inwiefern würde sich die Subventionierung von (privaten) E-Lkws von der Umstellung des stadt eigenen Fuhrparks symbolisch, aber auch in der Wirkung, unterscheiden? Eine Subventionierung fremder Lkw mit Steuergeldern muss sorgsam abgewogen werden und erscheint erst zweckmäßig, wenn der eigene Fuhrpark umgestellt ist.</p> <p>Hier sind die Unternehmen auch selber in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass sie sich in Zukunft ohne Restriktionen auf den Straßen fortbewegen können.</p>
P11.11		<p><u>Förderung des ÖPNVs: Effizienz, Bezahlbarkeit, Sicherheit</u> Das Leitbild hat korrekt herausgestellt, dass die Nutzung des ÖPNVs attraktiver gestaltet werden muss. Bürger stellen ihre</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Mobilitätsmuster nur dann um, wenn sie daraus keine Nachteile an Kosten, Zeit oder Wegstrecke haben.</p> <p>Darüber hinaus ist es vollkommen richtig, nutzerspezifische Angebote zu entwickeln, die jedem den Zugang zum ÖPNV ermöglichen. Auch Zusatzangebote wie freies WLAN und mehr Komfort stellen gute Ansätze dar, sind aber sekundär gegenüber den ersten zu betrachten.</p>	
P11.12		<p>Um Bürger tatsächlich zum Umdenken zu bewegen, sollte erneut auf Bundesebene über kostenfreien ÖPNV nachgedacht werden, wie es bereits zu Beginn des Jahres Thema war. Nicht nur kostenfreie Beförderung von Freiwilligen Helfern³, sondern von jedem Bürger sollte möglich werden. Menschen aus jeder sozialen Klasse stehen so alle Verkehrsmittel des ÖPNVs zur Verfügung. Viele Städte wie Essen oder Bonn haben Ideen gesammelt, wie sich eine derartige Umsetzung gestalten ließe. Auf diese sollte die Stadt Bochum zurückgreifen.⁴</p> <p>Eine kilometergenaue Abrechnung der Fahrtstrecke wird somit überflüssig, zumal sie den ÖPNV kostenintensiver werden lässt.</p>	<p>Die Quelle zeigt, dass gratis Nahverkehr gerade NICHT als die optimale Lösung angesehen wird. Günstigere Tickets: ja, kostenloser ÖPNV: nein.</p> <p>Dies wird von der Kostenstruktur abhängen. Insbesondere Kurzstrecken sollten günstiger werden, ebenso Fahrten über Stadtgrenzen hinweg, die bisher Preisstufe B erfordern.</p>
P11.13		<p>Der Fokus auf die Kosten sollte nicht unterschätzt werden, er stellt eine enorme Gewichtung dar. Möchte die Stadt Bochum das Leitbild realisieren, sollte sie an dieser Stelle recht bald mit den Ver-</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

³ Bereits gefordert; vgl. <https://www.waz.de/archiv-daten/freiwillige-fordern-kostenloses-bus-und-bahnticketid214548989.html>.

⁴ Vgl. <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/bonn-und-essen-wollen-guenstige-tickets-statt-gratis-nahverkehr-a1198356.html>.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		kehrsbetrieben in Verhandlungen treten, die bereits die nächste Kostensteigerung angekündigt haben. ⁵	
P11.14		Neben den Kosten ist es unbedingt nötig, die Strecken des ÖPNVs auszubauen – örtlich und zeitlich. Örtlich sollte jeder Winkel des Stadtgebiets erreichbar sein – entweder direkt mit dem ÖPNV oder in der Kombination mit dem Fahrrad. Zeitlich sollte eine viel engere Taktung der Linien nutzbar sein. Ähnlich wie die U35 können auch andere Straßenbahnen oder Buslinien im 5- oder 10-Minutentakt fahren. Darüber hinaus sollte der ÖPNV den Bürgern 24/7 zur Verfügung stehen, also nur eine geringe Verringerung des Angebots in der Nacht oder am Wochenende zur Folge haben.	Beides (kostenloser ÖPNV und massiver Ausbau des Netzes und des Angebotes) wird sich kaum realisieren lassen. Im neuen Netz 2020 werden auf einigen Linien neue Haltestellen eingerichtet, die die Erschließungsqualität weiter verbessern. Das Angebot im ÖPNV muss sich auch an der Nachfrage bzw. dem Nachfragepotenzial orientieren. Alles andere wäre eine Verschwendung von Ressourcen.
P11.15		Darüber hinaus nimmt der Ausbau von Park and Ride-Parkplätzen einen großen Stellenwert ein.	Verknüpfungen und Vernetzungen verschiedener Verkehrsmittel waren bereits Bestandteil des Leitbildentwurfs. Beide Aspekte wurden aber in der Überarbeitung nochmals verstärkt und auch der neue Slogan macht dies deutlich.
P11.16		Des Weiteren sollten Bahnhöfe, Haltestellen und Wartehäuschen intensiver gepflegt werden, um ihre Attraktivität und auch ihre Sicherheit zu gewährleisten. Dazu gehört eine saubere Umgebung ⁶ , aber auch eine funktionierende Beleuchtung und Überdachungen bei Regen. An Haltestellen kann flächendeckend über einen QR-Code auf den Bochumer Mängelmelder hingewiesen werden, so dass Bürger mit wenig Aufwand eine Möglichkeit für Feedback ha-	Die Pflege dieser Einrichtungen erfolgt regelmäßig, allerdings gibt es nicht nur die natürliche Verunreinigung durch Witterung etc., sondern eben auch Vandalismus und andere mutwillige Verschmutzungen. Im Bochumer Bürgerecho, ehemals Män-

⁵ Vgl. <https://www.waz.de/wirtschaft/vrr-erhoeht-ticketpreise-fuer-busse-und-bahnen-im-ruhrgebiet-id214711331.html>.

⁶ Pemängelt am Bochumer Hauptbahnhof, vgl. <https://www.waz.de/staedte/bochum/man-ekelt-sich-regelrechtbochumer-busbahnhof-verdreckt-id214635341.html>.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		ben. Ein derartiger Mängelmelder der Bogestra liegt derzeit leider nicht vor.	gelmelder, gibt es eine eigene Rubrik „BOGESTRA/Nahverkehr“, unter der Mängel an Haltestellen, Rolltreppen, Aufzügen, etc. direkt an das Verkehrsunternehmen gemeldet werden können. Zusätzlich besteht die Möglichkeit über die BOGESTRA-App „Mutti“ unter dem Punkt „Mehr“ > Feedback eine Rückmeldung zu senden.
P11.17		<p><u>Förderung des Radverkehrs</u></p> <p>Die Förderung des Radverkehrs ist für eine emissionsarme Mobilität von besonderer Wichtigkeit. Das Leitbild stellt heraus, dass derzeit 50% der Wege mit dem MIV kürzer als 5km sind und gerade hier ein großes Umstiegspotential liegt.</p> <p>Kurze Wege, die kürzer als 5km sind, betreffen hauptsächlich innerstädtische Wege: Bürger fahren zur Arbeit, Einkaufen, zum Sport oder anderen Freizeitaktivitäten. Diese Feststellung bietet enormes Potential:</p> <p>Das Rad kann für all diese Wege genutzt werden.</p> <p>Folgende Maßnahmen sollten dafür angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Ausbau von markierten Radwegen, die breit genug sein müssen, um ein Überholen zuzulassen – selbst von breiteren Lastenrädern. Radwege sollten auf alle vielbefahrenen Straßen Platz bekommen und aus Sicherheitsgründen überall, wo Autos 50km/h oder schneller fahren dürfen. Überdies sollte über die Stadtgrenzen hinaus der Ausbau der Radwege verfolgt werden. Der Radschnellweg RS 1 sollte weiter ausgebaut werden. Von weiteren Radwegen, die Städte miteinander verbinden, profitieren v.a. Pendler auf ihrem Arbeitsweg. Es gilt, diese Strecken weiter auszubauen. 	<p>Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P11.18		<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung von mehr und sicheren Abstellplätzen für Räder. Besonders an wichtigen Orten der Stadt, zu denen vermutlich viele mit dem Rad fahren könnten, braucht mehr Abstellmöglichkeiten. Diese Orte sind bspw. das Bermudadreieck, die zukünftige Markthalle der Stadt, das Stadion, der StarlightExpress, Krankenhäuser, der Tierpark oder das Bergbaumuseum. Am Hauptbahnhof und an der Universität und den Hochschulen sollten bewachte, aber kostenfreie Parkhäuser für Räder vorgehalten werden. 	<p>Dies wird nach und nach geschehen. Allerdings kann nicht garantiert werden, dass hochwertige Abstellanlagen, wie z.B. Einzelgaragen, kostenfrei angeboten werden.</p> <p>Siehe AK5 Die genannten Ziele befinden sich zudem teilweise in privatem Eigentum.</p>
P11.19		<ul style="list-style-type: none"> Autoparkhäuser können reduziert werden und die verbleibenden höhere Parkgebühren nehmen (eine ähnliche Planung wurde in Bochum bereits angedacht). Freiwerdende Flächen können zu Radwegen und Fahrradparkhäusern umgebaut werden. 	<p>Das „Gesamtkonzept ruhender Verkehr“ schlägt eine Verlagerung aus dem öffentlichen Raum in die Parkhäuser vor.</p>
P11.20		<ul style="list-style-type: none"> Ruhender Verkehr kann so auch dem Kern der Stadt entfernt werden, wenn Anwohner die Möglichkeit haben, per Park-and-Ride ihr Fahrrad an einem sicheren Ort abzustellen. Die Gefährdungen für Fußgänger oder Radfahrer verringern sich, denn der MIV würde beinahe komplett aus der Stadt verschwinden. 	<p>Vollkommene Autofreiheit wäre eine radikale Maßnahme und könnte das Wohnen in der Innenstadt für einige als nicht attraktiv erscheinen lassen. Dies muss sorgsam abgewogen werden. Für einige Wege und Erledigungen möchten vermutlich auch in der Innenstadt wohnende Menschen das Auto benutzen, ohne erst mit dem Fahrrad zu einem Parkplatz zu fahren. Mit (mehreren) kleinen Kindern und Gepäck kann so ein Weg nahezu unmöglich sein.</p>
P11.21		<p>Bei diesen Maßnahmen ergibt sich ein Synergieeffekt: Für die kurzen innerstädtischen Wege wird einerseits die Nutzung des Fahrrads und andererseits der Handel gefördert. Anders als der Autofahrer hat der Radfahrer in diesem Szenario kein Problem, einen Parkplatz zu finden. Er kann seine Einkäufe machen, in die Stadt</p>	<p>Siehe Leitbild „den Fußgänger und Radfahrer als wirtschaftlichen und sozialen Nutzen auffassen“</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		fahren oder seinen Freizeitaktivitäten in den Bereichen Sport, Kultur oder Sozialem nachgehen.	
P11.22		Eine weitere Maßnahme besteht darin, Leihräder kostenlos anzubieten. Die Leihräder im Rahmen von MetropolradRuhr sind ein guter Anfang, doch sollte der Leihvorgang kostenfrei und einfacher möglich sein. Das Leihen per App sollte bestehen bleiben. Zusätzlich könnten auch E-Bikes und Lastenräder als Leihgabe im Rahmen des MetropolradRuhr verfügbar sein. Auch hier finden Synergien statt: Ältere Menschen könnten E-Bikes leihen und würden in eine gesamtgesellschaftliche Entwicklung der Mobilität integriert werden. Für Fahrten zum Einkaufen oder mit größeren Gegenständen könnte der Bürger einfach ein Lastenrad leihen; ein Auto würde nicht benötigt.	Hinter dem MetropolradRuhr steht ein privater Betreiber, der seine Unkosten decken muss. Der Steuerzahler müsste also dafür aufkommen, auch derjenige, der bereits das eigene Fahrrad nutzt.
P11.23		<u>Förderung des Fußgängerverkehrs</u> Das Leitbild spricht über den liegenden Verkehr als Problem und Gefährdung für Fußgänger. Es ist einfach möglich, mehr Personal im Ordnungsdienst einzustellen und die Bußgelder für Falschparker zu erhöhen.	Beides ist nicht „einfach“ möglich. Bußgelder werden vom Bundesministerium festgelegt (siehe Ak3). Mehr Personal für den Ordnungsdienst belastet den städtischen Haushalt zusätzlich. Es wurden aber 2018 vier zusätzliche Stellen zur Verkehrsüberwachung bewilligt.
P11.24		Besonders im Innenstadtkern kann darüber nachgedacht werden, den MIV komplett abzuschaffen. Die Befahrung könnte bspw. nur für Anlieger, den ÖPNV und BOS erlaubt sein. Einen kleinen Bereich hat die Stadt bereits erfolgreich entsprechend gestaltet: Die Brüderstraße ist an den Wochenenden gesperrt. Davon profitieren Anwohner, Besucher und auch die Gastronomie.	Siehe P11.20
P11.25		<u>Leuchtturmprojekte</u> Die Mobilitätswende in Bochum ist seit langem überfällig. Die Pro-	Es ist richtig, dass die ersten Überlegun-

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>jektplanungen dauern nun bereits seit 2013 an und machen nur geringen Fortschritt. Die Stadt Bochum muss die Entwicklung der Mobilität ihrer Bürger fördern, indem sie Anregungen ihrer Bürger, aber auch Ideen anderer Städte, mit in ihre strategische Planung integriert.</p> <p>Bei allen Ideen und Maßnahmen kann sich an bestehenden Leuchtturmprojekten orientiert werden. Hier sind einige gelistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reidl, Andrea: <i>Radfahrer sind das Warten leid</i>, Zeit online vom 04.03.18.⁷ • Reidl, Andrea: <i>Nachhaltige Stadtplanung. Wie Vitoria-Gasteiz Spaniens Fahrradhauptstadt wurde</i>, Busy Streets vom 16.02.16.⁸ • Wolfangel, Eva: <i>Radeln wir in die Zukunft?</i>, Spektrum vom 30.05.17.⁹ • Reidl, Andrea: <i>Nur was für Hartgesottene</i>, Zeit online vom 07.04.18.¹⁰ • Stock, Ulrich: <i>Freie Fahrt</i>, Zeitmagazin 27 vom 28.06.18, S. 16. • Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: <i>Masterplan Radfahren. 2015-2025</i>. Wien: Mai 2015.¹¹ • Bednarz, Wolfgang: <i>wie Radfahren attraktiver wird</i>, Nordwest-Zeitung Ausgabe Oldenburger Kreiszeitung vom 24.07.18, S. 39. • Pasche, Eckart: <i>Wer die Welt verändern will, sollte einen Radweg anlegen</i>, VDI, Nr. 26 vom 29.06.18, S. 26. 	<p>gen zu einem Leitbild bereits 2013 erfolgt sind. Das heißt aber nicht, dass sich seitdem nichts in der Bochumer Verkehrsplanung und -politik geändert hätte. Als ein Beispiel sei die erfolgreiche AGFS-Bewerbung genannt.</p> <p>Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.</p>

⁷ Vgl. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-03/radwege-volksentscheid-darmstadt-radfahrerbuengerbegehren/komplettansicht>, letzter Zugriff 25.07.18.

⁸ Vgl. <http://busy-streets.de/nachhaltige-stadtplanung-wie-vitoria-gasteiz-spaniens-fahrradhauptstadt-wurde/>, letzter Zugriff 25.07.18.

⁹ Vgl. <https://www.spektrum.de/news/was-foerdert-den-umstieg-aufs-rad/1453983>, letzter Zugriff 25.07.18.

¹⁰ Vgl. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-04/radfahren-stadt-risiken-gefahren-studie/komplettansicht>, letzter Zugriff 25.07.18.

¹¹ Vgl. www.klimaaktivmobil.at/radfahren, letzter Zugriff 25.07.18.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
P11.26		Bei Fragen der Mobilität sollte aber immer bedacht werden, dass dies keine Entwicklung auf rein kommunaler Ebene ist. Die Zusammenarbeit mit den Partnerstädten in der Umgebung muss viel enger werden: gemeinsame Konzepte, Finanzierungen und regelmäßige Treffen müssen ebenfalls Teil der Agenda werden.	Siehe AK4
P11.27		<p>Darüber hinaus muss das Autoland Deutschland immuner gegen Lobbyarbeit werden. Das kann u. a. bedeuten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Spritpreis muss steigen, um dem Autofahren die Attraktivität zu nehmen. • Die Diesel-Subvention des Bundes muss ausgesetzt werden, da diese Maßnahme den falschen Anreiz bietet. 	Siehe AK3, auf diese steuernden Maßnahmen hat die Stadt Bochum keinen Einfluss.

Teil I – Institutionen

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
I1.1	Ruhr-Universität Bochum, Dezernat 5.11, Bau und Liegenschaften, Strategische Campusentwicklung, Universitätsstraße 150, 44801 Bochum	Die Ruhr-Universität Bochum begrüßt die Einführung eines Leitbildes, das im Zielhorizont 2030 die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger Bochums mit weniger Emissionen gewährleisten möchte. Die gesetzten strategischen Ziele werden von der Ruhr-Universität grundlegend befürwortet. Die Universität steht ebenfalls für eine konsequente Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) ein.	
I1.2		Die damit verbundenen Handlungsschwerpunkte beziehen sich jedoch auf die als falsch angesehene Prämisse, dass die Studierendenzahlen sinken (Seite 7). Die Ruhr-Universität geht basierend auf aktuellen Trends nicht davon aus, dass die Anzahl an Studenten und Studentinnen sinkt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Netzanpassung des ÖPNV, bei dem langfristige Trends einbezogen und berücksichtigt werden sollten, rücken die nun wieder steigenden Geburtenzahlen in den Fokus. Zusätzlich zu den angepassten und vereinfachten Zugangsvoraussetzungen für ein Studium sowie dem vermehrten Wunsch von Schülerinnen und Schüler unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen ein Studium zu beginnen, darf die Annahme eines Rückgangs von Studierendenzahlen kein Parameter im Handlungsschwerpunkt des ÖPNV sein. Um das strategische Ziel der Verlagerung des Modal Split zum Umweltverbund auch perspektivisch unter den dargestellten Trends erreichen zu können, ist daher unbedingt ein Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV von Nöten.	Die Geburtenentwicklung wurde als eine allgemeine Tatsache festgestellt. Damit könnten vorübergehend geringere Einnahmen im ÖV verbunden sein. Selbstverständlich lassen sich daraus keine Rückschlüsse auf die Studierendenzahlen einer einzelnen Universität ziehen. Es ist in Bochum nicht vorgesehen, das ÖV-Angebot in Bezug auf die RUB zurückzufahren. Eher im Gegenteil wird die Verwaltung im Rahmen der Kernaktivität „Vorfahrt ÖPNV“ aus der Bochum Strategie auch einen Vorschlag einbringen, sich erneut mit Möglichkeiten zur Kapazitätserhöhung auf der U35 zu beschäftigen. Im Abschnitt „Demografische Herausforderungen meistern“ wurde mehrere Anpassungen vorgenommen.
I1.3		Das Ziel der Verlagerung des Modal Split zum Umweltverbund (Sei-	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>te 3) muss einhergehen mit erhöhten Investitionen im ÖPNV. Nur durch einen Netzausbau, in dem die Ruhr-Universität Bochum insbesondere die Anbindung zu MARK 51 °7 als notwendig erachtet, wird das Ziel erreichbar sein. Mit der Stagnation, die in dem Handlungsschwerpunkt „Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im neuen Nahverkehrsplan“ (Seite 8) angestrebt wird, kann kein Anstieg erzielt werden. Zu berücksichtigen ist bei dem Ausbau des ÖPNV die Thematik der möglichen Verlängerung der U35 und der damit gesehenen Problemstellungen.</p> <p>Entgegen der Bestrebung, die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs ... auf heutigem Stand zu halten" (Seite 8) muss daher eine attraktive Anbindung zu MARK 51 °7 geschaffen und der Wille zu einem größeren Investitionsvolumen gekoppelt mit einem Netzausbau gezeigt werden.</p>	<p>Dieser Punkt ist in der Tat etwas widersprüchlich formuliert und nicht ganz mit dem nebenstehenden Leitsatz vereinbar. Wird geändert in: „mindestens auf dem heutigen Stand zu halten, zu optimieren und auf einzelnen Relationen zu verbessern“. Der neue Nahverkehrsplan mit dem Netz 2020 berücksichtigt dies bereits.</p>
I1.4		<p>Gleichzeitig muss das Ziel der Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split (Seite 3) und der Förderung des Radverkehrs (Seite 4) bedient werden. Hier sieht die Ruhr-Universität den Ausbau der Radwegeverbindung zwischen RUB und Langendreer prioritär. Eine Vielzahl an täglichen Pendlerinnen und Pendlern zur Universität kommen aus diesem Stadtteil und können durch eine verbesserte Radwegeinfrastruktur auf den Umstieg zum Fahrradfahren motiviert werden. Die Anbindung Langendreers mit gut ausgebauten Radwegen zeigt so einen umwelt- und klimafreundlichen Lösungsansatz (Seite 3).</p>	<p>Zum Radverkehr wird im Rahmen der Kernaktivität „Bo-Velo“ aus der Bochum-Strategie ein Leitprojekt vorgeschlagen, dass sich mit der Errichtung einer Protected Bike Lane auf der Universitätsstraße befasst.</p>
I1.5		<p>Das vorgestellte Zielbild mit angedachten ersten Maßnahmen lässt die übergreifende Maßnahme des Mobilitätsmanagements jedoch unbeachtet; sie findet keine Erwähnung in dem Dokument. Sowohl die Einführung des Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene als auch die Begleitung von Betrieben oder Hochschulen bei der Einführung oder Verstetigung von Betrieblichem Mobilitätsmanage-</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Unter „integrierter Stadt- und Verkehrsplanung“ wird auf das betriebliche Mobilitätsmanagement hingewiesen. Seit 2005 tagt bei der Stadtverwaltung regelmäßig die AG BMM (Betriebliches Mobilitätsmanage-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>ment wird nicht aufgegriffen und wäre für die Ruhr-Universität wünschenswert.</p>	<p>ment), die sich mit der Mobilität der Angestellten auf den Wegen von der bzw. zur Arbeit und während der Arbeitszeit beschäftigt (z.B. Dienstreisevorschriften). Die Vorteile des BMM liegen darin, dass bereits mit geringem finanziellem Aufwand vergleichsweise hohe Wirkungen entfacht werden können. Darüber hinaus steht die Stadt Bochum auch interessierten Unternehmen beratend zur Seite.</p>
I2.1	ADFC Bochum, Alsenstr. 27, 44789 Bochum	<p>Wir stimmen der Absicht der Stadt Bochum ausdrücklich zu, den Verkehr in Zukunft umweltgerechter und mit weniger Emissionen gestalten zu wollen.</p> <p>Der sich in großen Teilen der jüngeren Gesellschaft vollziehende Wertewandel, weg vom „Auto als Symbol von Freiheit und Wohlstand“ wird einerseits dabei aufgegriffen; spiegelt sich andererseits im Leitbild kaum in konkreten zeitlichen Zielvorgaben und Maßnahmen. Ebenfalls vermissen wir grundsätzlich klare Zielvorgaben zum Radverkehr.</p> <p>Die Stadt Bochum mit ihrem multizentrischen Stadtmodell ist eine Stadt der kurzen Wege und dies sollte bei zukünftigen Planungen besonders berücksichtigt werden, indem die Verkehrsinfrastruktur es den Bürgern leicht machen sollte, diese Wege zu Fuß oder per Rad zurückzulegen. Dieses kann nur erreicht werden, wenn es unbequemer ist, für diese Strecken das Auto zu nutzen. Dafür müssen im Straßenraum demonstrativ die Flächen vorbehalten werden. Raum für den ruhenden Verkehr kann nur vorbehalten werden, wenn alle anderen Verkehrsträger mit großzügig bemessenen Raum versorgt sind. Dies ist auch das Erfolgsmodell der Städte, die in den letzten Jahren einen wirklich bemerkenswerten Rückgang des MIV und einen außerordentlichen Anstieg des Radverkehrs</p>	<p>Siehe Sammelthema 2</p> <p>Siehe Ergänzungen unter „Bewegungsräume des Fußgängers schützen“ und „Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen“.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		erzielt haben.	
12.2		<p><u>MIV im Modal-Split</u> Wenn als Ziel der Stadt Bochum bescheiden formuliert wird, „die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern“, so erkennt sie durchaus, wo man ansetzen könnte, unterscheidet sich in ihrer Aussagekraft allerdings kaum von der im GVP 1986, (S.19): „Für die vorliegenden Betrachtungen und Berechnungen wird von tradierten Verhaltensmustern und Werthaltungen ausgegangen. Diese Einstufung wird selbst in Anbetracht eines sich zunehmend entwickelnden Bewusstseins über ökologische Zusammenhänge vorgenommen.“</p> <p>Schon damals wurde die Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten der Bürger sowohl im GVP NRW 2000 und in anderen zu einer festgeschriebenen Maßnahme. In Bochum dagegen ging man davon aus, „dass es der Politik nicht gelingen wird, diese Ziele durchzusetzen, da die Interessen der Wirtschaft und die Bequemlichkeit der Bürger dagegen Widerstand leisten.“</p> <p>Innerhalb von über dreißig Jahren hat sich am Modal-Split in Bochum kaum etwas verändert. Im GVP NRW 2000 (1990 veröffentlicht) erbrachten die Berechnungen im Ökologie-Szenario eine mögliche Verringerung des Modalsplit für den MIV auf 36% im Jahre 2000.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12.3		Stattdessen erhofft man sich bis 2030 eine Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von derzeit 56% auf 40 bis 45%. Damit hätte Bochum 2030 den Stand erreicht, der in vergleichbaren Städten heute anzutreffen ist. Als Forderung nach der Erhebung der TU Dresden im Jahr 2015 sollte bis 2030 soll der Anteil des MIV in Bochum von 55,7 auf 30 Prozent sinken. Laut AGFS "Nahmobilität 2.0" hat in einem sinnvollen Verkehrsträgermix der	<p>Hier fehlt der Hinweis, worauf sich diese Vergleichbarkeit bezieht, z.B. auf die Topologie, die Stadtgröße oder die Lage innerhalb einer Metropolregion.</p> <p>Die Ziele bis 2030 wurden nach Bekanntgabe der modal split Zahlen aus der SrV 2013 für die AGFS-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>MIV einen Anteil von 25% und nicht von 40 bis 45 Prozent. Davon ist Bochum noch weit entfernt, und gerade deshalb sollten alle Maßnahmen unternommen werden, um dieses Ziel festzusetzen und zu erreichen.</p> <p>Erst wenn klare Ziele formuliert sind, wird man diese im politischen Rahmen auch fristgerecht durchsetzen können.</p> <p><u>Umweltverbund“ im Modal-Split</u> Die Zahlen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zusammenzufassen als "Umweltverbund", ist ebenfalls problematisch. Dies steht im Widerspruch zur AGFS-Bewerbung, zu welcher die Stadt mit Datum vom 23. Mai 2016 eine Stellungnahme von Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke veröffentlichte:</p> <p>„Für das Jahr 2020 streben wir in Bochum einen Radverkehrsanteil von zehn Prozent an, für 2030 dann von zwanzig 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.</p> <p>Laut der Mobilitätsumfrage Bochum von 2015 nutzen 60% der Bochumer das Auto für Wege zwischen 3 und 5 Kilometern. Und 25% nehmen das Auto sogar für Wege bis zu einem Kilometer. Hier ist das große Potential zur Umverteilung, vor allem auf den Radverkehr, vorhanden.</p>	<p>Bewerbung korrigiert (MIV auf 35%), siehe auch Sammelthema 2.</p> <p>Die 40-45% MIV-Anteil bilden das Ziel für 2030 und sind als Zwischenziel zu verstehen.</p> <p>Siehe Sammelthema 2</p>
12.4		<p><u>Motorisierter Individualverkehr:</u> Weshalb sollte angenommen werden, dass das Auto auch 2030</p>	Dieser Einwand ist nicht nachvollziehbar, da unter

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		weiterhin das am meisten genutzte Verkehrsmittel in Bochum darstellt, wenn allein durch die Aufnahme in die AGFS andere Zielvorgaben festgelegt sind?	I2.3 die Zielvorgaben aus der AGFS-Bewerbung vom ADFC gerade selbst genannt wurden mit: MIV: 35% Fußgänger: 25% ÖPNV: 20% Rad: 20%
I2.5		Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,3 Pkw. Ein Viertel hat zwei oder mehr Autos, nur 22,5 Prozent besitzen keinen Wagen. Wenn man diese Zahlen für Bochum betrachtet wird deutlich, dass der Wechsel von Verbrennungsmotoren hin zu Elektromotoren nicht das Problem des hohen Flächenverbrauchs löst, nichts ändert an vollen Straßen, Plätzen, usw., weil der Platzbedarf dieser Elektro-Kfz unverändert bleiben wird. Auch verbraucht die Nutzung von privaten Elektroautos wesentlich mehr Ressourcen als die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades. Die größten Zuwächse hat die Elektromobilität überdies bei den Pedelecs, deren Verkaufszahlen in den letzten Jahren die der Elektroautos exorbitant übersteigen und die offensichtlich mehr den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer entsprechen.	Siehe Sammelthema 4
I2.6		Eine Studie des International Transport Forums über Lissabon macht klar, wie viel Optimierungspotenzial es im Straßenverkehr gibt. Würden sich deutlich mehr Menschen ein Auto oder einen Kleinbus teilen, könnten wir auf gut die Hälfte aller Autofahrten in der Rushhour und auf den Großteil der Parkplätze verzichten. Damit hätten wir nicht nur sauberere Luft, sondern auch jede Menge Platz. (Quelle: https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/mobilitaet/brueder-zur-sonne)	Die Theorie ist einleuchtend und bekannt, in der Wirklichkeit hängt die Verkehrsmittelwahl eines Menschen jedoch von verschiedenen Faktoren ab. Die wichtigsten Faktoren sind Zeit und Geld, aber auch Zuverlässigkeit und Unabhängigkeit spielen eine Rolle. Unterscheiden sich Quelle oder Ziel zweier oder mehrerer Mitfahrer voneinander, entsteht zusätzlicher Aufwand. Dieses Problem könnte mit Hilfe autonom fahrender Autos gelöst werden, allerdings wird dies aller Voraussicht erst nach 2030 (in den Städten) der Fall sein.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
12.7		Diesen zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten sollte auch in der Planung Rechnung getragen werden. Die Steuerungselemente des ruhenden Verkehrs vollständig ausschöpfen! Langfristig sollte es kaum noch möglich sein, in der Innenstadt am Straßenrand zu parken. Dieser wertvolle Raum ist den anderen Verkehrsträgern zuzuordnen. Dies ist auch eines der Erfolgsrezepte der Städte mit den höchsten Radverkehrsanteilen.	Durch das Gesamtkonzept Ruhender Verkehr, das sich insbesondere mit der Innenstadt beschäftigt, werden diese Fragestellungen aufgegriffen. Dieses Konzept sieht u.a. vor, dass es weniger kostenlose Stellplätze gibt und Parken am Straßenrand teurer wird als im Parkhaus. Siehe www.innenstadtparken-bochum.de
12.8		<p><u>Güterverkehr:</u> Laut einer EU-Studie lassen sich 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten auf Lastenräder verlagern. Dieses große Potential zur Vermeidung von Lärm-, Abgas-, CO₂-, Stickoxid-, Feinstaub- und Staubebelastung wird hier nicht erwähnt. Obwohl auch in Bochum einige Anbieter Lastenräder bereits in größerem Umfang einsetzen (z.B. GLS). Und der Bund die Anschaffung gewerblicher Schwerlast-Cargobikes inzwischen mit bis zu 2500 Euro unterstützt.</p> <p>Hierfür ist die entsprechende Infrastruktur notwendig: breite Radfahrstreifen auch auf den Cityradialen und dem Innenstadtring, geradlinige Führung über Knotenpunkte, niveaugleiche Absenkungen und ungehinderte Durchfahrten.</p>	Vergleichbare Einwände kamen bereits von Privatperson 2. Siehe Kommentar unter P2.14 und P2.15 sowie die Ergänzung im Leitbild unter „Neuordnung von Anlieferverkehren“
12.9		Generell sind für den zurzeit überhandnehmenden motorisierten Lieferverkehr mit den sog. „Sprintern“ regulierende Maßnahmen notwendig, vor allem wenn der Rad- und Fußgängerverkehr durch diese behindert und beeinträchtigt wird.	Neben dem Leitbild wird die Verwaltung in einer separaten Vorlage auch Leitprojekte vorschlagen. Eines dieser Leitprojekte soll sich dem Thema City-Logistik widmen.
12.10		<p><u>Radverkehr:</u> „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 anderer-</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>seits ein Ansporn, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte Fuß- und Radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen.“</p> <p>Auch im Grußwort des Herrn OB Eiskirch anlässlich des Stadtradelns 2018, (siehe Homepage der Stadt Bochum), heißt es: „Radverkehrsförderung ist dabei ein ganz wichtiger Baustein: Je mehr wir uns sichtbar draußen bewegen – zu Fuß oder auf dem Rad – umso belebter wird unsere Stadt. Weniger Autos bedeuten saubere Luft, mehr Platz zum Verweilen, höhere Lebensqualität.</p> <p>Das Fahrrad ist bei vielen Wegstrecken das optimale Verkehrsmittel.“</p> <p>Unserem Erachten nach steht das Leitbild im Gegensatz zu diesen Aussagen und das Thema Radverkehr kommt wesentlich zu kurz. Wie schon zuvor erwähnt, fehlen exakte Zielvorgaben bezüglich des Modal-Split-Anteils, der Maßnahmen und der Zeitvorgaben zur Erreichung der Ziele. Zum Beispiel so:</p> <p>„Die Stadt Bochum wird bis 2030 an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen einrichten. Wo es nötig ist, werden dafür Abstellplätze oder Fahrstreifen umgebaut.“ Das wäre unseres Erachtens die wichtigste Forderung an das Leitbild aus unserer Sicht!</p> <p>.</p>	<p>Es ist nicht erkennbar, warum das Leitbild dazu im Widerspruch stehen sollte. Im Leitbild wird klar die Radverkehrsförderung betont und in den Handlungsempfehlungen die Attraktivierung von Alltagsrouten, bessere Abstellanlagen etc. erwähnt. Beim vorliegenden Leitbild handelt es sich um ein gemeinsames Leitbild für alle Verkehrsarten. Dass dabei dem Thema Radverkehr weniger Raum gegeben wird als in einem Antrag zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, sollte nachvollziehbar sein. Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.</p>
12.11		<p>Viele unsichere Radler weichen auf den Gehweg aus, weil adäquate Alltagswege für den Radverkehr fehlen, das bringt Gefahren mit</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>sich. Ein bedeutender Kritikpunkt der AGFS im Rahmen des Aufnahmeverfahrens war die hohe Anzahl von Gehwegen mit dem Zusatz "Fahrrad frei" bei fehlenden Radverkehrsanlagen. "Fahrrad frei" heißt offiziell, dass Schritt gefahren werden muss, und dass ansonsten bei Unfällen mit Fußgängern die Radfahrer haften. Das heißt, auf allen diesen Verbindungen haben wir keine angemessenen Radverkehrsanlagen.</p>	
12.12		<p>Gerade auch Kinder und Jugendliche müssen sich sicher, selbständig und frei in der Stadt bewegen können. Das zu Fuß gehen, Radfahren und der ÖPNV sind dabei die wichtigsten Verkehrsträger. Erleben junge Menschen diese Verkehrsmittel als sicher und komfortabel, ziehen sie diese auch als Erwachsene anderen Verkehrsmitteln vor. Hierzu ist ein umfassendes Programm zur Schulwegsicherung notwendig, vor allem für den Radverkehr.</p> <p>Sichere, breite Radverkehrsanlagen, separate Radwegverbindungen und funktionale Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl an den Schulen sowie eine aktivierende Öffentlichkeitsarbeit gehören unbedingt dazu. Ziel muss es unter anderem sein, die elterlichen „Taxidienste“ entscheidend zu verringern und somit die Sicherheit im Schulumfeld zu erhöhen.</p>	<p>Als ein weiteres Leitprojekt wird eine Imagekampagne für den Umweltverbund vorgeschlagen. Dazu zählt auch die Mobilität von Kindern und Jugendlichen, denn in diesem Alter werden Mobilitätsmuster für das Erwachsenenalter geprägt.</p> <p>Das Problem der Elterntaxis ist ein besonders anspruchsvolles. Die meisten Eltern möchten, dass es auf dem Schulweg insgesamt sicherer wird und weniger Autos fahren. Paradoxiertweise bringen jedoch viele Eltern ihre Kinder „vorsichtshalber“ mit dem Auto zur Schule und machen dadurch den Schulweg für andere überhaupt erst gefährlich. Hier braucht es viel Überzeugungsarbeit oder harte Maßnahmen (z.B. autofreie Bereiche um die Schule).</p> <p>Die Elterntaxis sind auch ein Thema beim Zukunftsnetz Mobilität NRW, bei dem die Stadt Bochum seit 2017 Mitglied ist, siehe z.B. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/gehspassstattelterntaxi1.pdf</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
12.13		<p>Hier nochmals die für uns wichtigsten Leitideen und zeitlich festgelegte Ziele bis 2030 zusammengefasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nahmobilität: der nicht motorisierte Verkehr hat Vorrang 2. AGFS und deren Zielsetzungen einhalten, im Modal Split und zeitliche Fristen 3. Vorbehaltsnetz: Keine Vorbehalte im Vorbehaltsnetz. Überall für das anvisierte, zukünftige Radverkehrsaufkommen ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen anlegen 4. Gleichberechtigung beruht auf Flächengerechtigkeit 5. Radfahren für alle: von 8 bis 88 Jahren muss jeder jeden Weg mit dem Rad zurücklegen können. Frei, sicher, bequem. 6. Fahrradkultur und Fahrradklima fördern mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln – Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit 	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12.14		<p>Eine Verlagerung des Mobilitätsverhaltens auf die Nahmobilität und den ÖPNV fördert die Nahversorgung genauso wie das kulturelle und soziale Leben in den in den Stadtteilen. Davon profitieren unmittelbar in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen, die auf kurze Wege (Einkauf, Ärzte usw.) bzw. einen attraktiven ÖPNV angewiesen sind. (Wer in einer Stadt der kurzen Wege und mit guter Aufenthaltsqualität lebt, nutzt das Angebot des örtlichen Einzelhandels sicher gern, bestellt wahrscheinlich weniger im Internet, und so wird auch die Belastung durch Lieferfahrten geringer.) Entsprechende Untersuchungen in anderen Städten belegen, dass die Nutzer des Umweltverbundes häufiger in ihrer Innenstadt und in den Unterzentren einkaufen als Autofahrer.</p>	Dieser Aspekt wird bereits berücksichtigt unter: „Fußgänger- und Radverkehr fördern sowie als wirtschaftlichen und sozialen Nutzen auffassen“.
13.1	VCD Bochum, Gelsenkirchen und Herne e. V., Alsenstraße 27, 44789 Bochum	Der VCD begrüßt es, dass die Stadt Bochum wieder ein Zielkonzept zu Mobilität und Verkehr in Angriff nimmt, nachdem dieser Bereich in der „Bochum Strategie“ bisher kaum Berücksichtigung gefunden hat.	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Der VCD hatte im Mobilitätsbeirat bereits an der Erarbeitung des „Strategiepapiers Mobilität“ mitgearbeitet, dessen Verabschiedung aus den bekannten Gründen gescheitert ist.</p> <p>In dem nun vorliegenden Entwurf eines „Leitbildes Mobilität“ sieht der VCD eine gute Diskussionsgrundlage, die bereits die wichtigsten Handlungsfelder benennt. Ein Leitbild ist allerdings unverbindlicher als ein Strategiepapier oder ein Masterplan, in den klare Ziele und Methoden zu benennen sind. Genau dies mag zwar die Absicht sein (die sprachliche Nähe zur Bochum-Strategie scheint das zu bestätigen), benötigt werden aber klare und nachvollziehbare Zielvorstellungen.</p>	<p>Dieser Einwand ist zwar grundsätzlich berechtigt, im vorliegenden Fall wurde das eigentliche Leitbild jedoch um zentrale Handlungsschwerpunkte ergänzt, um genau diesem Einwand vorzubeugen.</p>
13.2		<p>Die Überschrift „Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ knüpft dabei an die gegenwärtige Abgasdiskussion an, greift aber insgesamt zu kurz. Neben den Zielen des Umwelt- und Klimaschutz muss es auch um die Lebensqualität, demokratische und soziale Rechte gehen.</p> <p>Vorrangiges Ziel einer Bochumer Mobilitäts- und Verkehrspolitik muss es sein, allen Bürgern dieser Stadt eine gleichberechtigte Mobilität zu ermöglichen und damit die einseitige Bevorzugung des privaten Autoverkehrs zu beenden.</p> <p>Dass dieses Ziel angesichts einer 85-jährigen autozentrierten Verkehrspolitik, die auf fast allen Gebieten tief in die Strukturen dieser Stadt (vom Einzelhandel über die Schulplanung bis zur Wertstoffentsorgung) eingegriffen hat, nicht schnell und leicht zu erreichen ist, steht außer Zweifel.</p>	<p>Das Leitbild wurde an einigen Stellen um die genannten Aspekte (wie z.B. Gleichberechtigung, Lebensqualität) ergänzt.</p>
13.3		<p>Trotzdem scheint es dem VCD notwendig und möglich zu sein, auch mittelfristig genauere Ziele – etwa im Bereich des Modal Split – zu formulieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.</p>	<p>Siehe Sammelthema 2</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
I3.4		Auf der Ebene des RVR (im regionalen Mobilitätsentwicklungsplan Ruhr) und in der Nachbarstadt Essen zum Beispiel nennt man als griffiges Ziel einen Anteil jeder Verkehrsart von 25%. Das wird kaum exakt zu erreichen sein: das Resultat wird von der verfolgten Strategie abhängen.	Im aktuellen Entwurf für das regionale Mobilitätsentwicklungskonzept finden sich keine Zielzahlen (mehr).
I3.5		Auffällig ist, dass die Verwaltung daran arbeitet, die angestrebten Ziele zu verringern: hatte der Rat 2014 in der AGFS-Bewerbung für 2030 noch einen Autoverkehrsanteil von „nur“ 30% beschlossen, waren es in der Fortschreibung schon 35% und in der jetzigen Vorlage werden 40-45% angestrebt. Der VCD hält es für unabdingbar, nicht hinter den Ratsbeschluss zurückzufallen, zumindest aber die in der AGFS-Bewerbung von 2016 genannten modal-split-Ziele für 2030 beizubehalten.	Siehe Sammelthema 2
I3.6		Mittel- bis langfristig sollten die oben genannten Ziele des regionalen Mobilitätsentwicklungsplanes von je 25% angestrebt werden und aktuelle Planungen bereits heute darauf ausgerichtet werden.	Siehe I3.4
I3.7		Das 25%-Ziel bedeutet ungefähr Halbierung des Autoverkehrs, Verdoppelung des ÖPNV-Angebotes, Vervielfachung des Radverkehrs. Diese Ziele sind keinesfalls unrealistisch: MIV-Anteile von 25% oder weniger und ÖV-Anteile von weit über 30% sind in Schweizer Großstädten schon längst Realität, Fahrradanteile von über 25% gibt es längst in den Niederlanden und Dänemark.	Es ist richtig, dass es in vielen Städten Radverkehrs- oder ÖPNV-Anteile von 25% und mehr gibt. Allerdings sind kaum Städte bekannt, in denen beide Verkehrsarten über 25% Anteil am Modal Split haben, siehe auch Sammelthema 2.
I3.8		Dazu wird es auch notwendig sein, Werkzeuge finanzieller und planerischer Art zu benennen, mit denen solche Ziele zu erreichen sind. Dabei geht es auch um eine solide Finanzierung des Umweltverbundes und Abbau der Subventionierung des privaten Autoverkehrs.	Siehe AK3

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
13.9		Gänzlich fehlt der Aspekt, dass Bochum als Teil des Ruhrgebietes mit den Nachbarstädten auch verkehrlich eng verknüpft ist und seine Ziele und Strategien unbedingt mit den Nachbarn und dem RVR wird abstimmen müssen.	Siehe AK4
13.10		Nach der Verabschiedung des Leitbildes wird es notwendig sein, die einzelnen Teile des „Mobilitätskonzeptes“, z.B. das Klimaschutzkonzept Verkehr, zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13.11		Durchaus sinnvoll scheint es dem VCD auch zu sein, die Diskussion um das Leitbild Mobilität mit der um den „Green City Plan“ zu verknüpfen. Es ist jedoch zu bedenken, dass ein Leitbild eine längere und breitere Perspektive zu enthalten hat und keineswegs als Teil einer kurzfristigen Strategie zur Vermeidung von Fahrverboten dienen kann.	In Ergänzung zum Leitbild wird es eine separate Vorlage mit Vorschlägen für Leitprojekte geben. Dabei werden der Green City Plan und das Leitbild Mobilität miteinander verschnitten.
13.12		Der VCD freut sich jedenfalls auf eine konstruktive Diskussion. Dabei halten wir es wichtig, die positiven Möglichkeiten einer neuen Verkehrspolitik hervorzuheben. Die Vorlage wirkt oft unnötig verzagt.	In den ersten beiden Teilen des Leitbilds („Zielbild Bochum 2030“ und „Strategische Ziele für 2030“) wurde die Zeitform auf Präsens geändert. Dadurch erhält das Papier einen verbindlicheren Charakter.
13.13		Generell fällt auf, dass die Verkehrsarten oft in der Reihenfolge MIV-ÖPNV-Rad-Fuß behandelt werden. Es hat sich inzwischen zu Recht eingebürgert, logischerweise mit dem ursprünglichen Verkehrsmittel, dem Gehen zu Fuß zu beginnen und die anderen Verkehrsmittel in umgekehrter Reihung folgen zu lassen.	Die Reihenfolge wurde geändert, siehe Sammelthema 3.
13.14		"Zielbild Bochum 2030": Neben Klimaschutz und Verkehrssicherheit sollten auch die Ziele Umwelt- und Gesundheitsschutz betont werden.	Siehe Ergänzung im ersten Leitsatz.
13.15		„Bochum als lebenswerte Stadt etablieren“, „Gleiche Mobilität mit	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>weniger Autoverkehr“: Ziel muss sein, vielen Bürgern, besonders denen, die kein Auto besitzen (wollen), überhaupt erst eine gleichberechtigte Mobilität zu ermöglichen. Die „Mobilität von heute“ ist ungerecht und muss verändert werden.</p>	<p>Die Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten wird jetzt direkt im ersten Leitsatz betont.</p>
13.16		<p>Wichtig ist auch der Aspekt der Verkehrsvermeidung, der hier zu kurz kommt.</p>	<p>(Motorisierte) Verkehrsvermeidung lässt sich durch kürzere Distanzen und Umstiege zum Umweltverbund erreichen. Beides findet im Leitbild Beachtung. Im Leitsatz „Förderung der Elektromobilität“ wurde ein weiterer Passus ergänzt, der deutlich macht, dass Verkehrsvermeidung Vorrang vor dem Umstieg auf Elektroantriebe hat.</p>
13.17		<p>„Mobilität muss bezahlbar bleiben“: Die Stadt Bochum sorgt für eine angemessene Finanzierung der einzelnen Verkehrsarten. Das heißt, dass die sichere und ausreichende Finanzierung des ÖPNV durch neue Methoden gesichert wird. Straßenbaumittel sind zugunsten des Umweltverbundes umzuverteilen, der MIV wird stärker als bisher zur Bezahlung seiner Kosten herangezogen.</p>	<p>Im Leitsatz „Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr“ wurde am Ende ergänzt, dass bei infrastrukturellen Maßnahmen der Schwerpunkt auf dem Umweltverbund liegt.</p>
13.18		<p>„Strategische Ziele für 2030“: Ein bestimmter Modal Split kann sehr wohl angestrebt werden, ohne dass er dann aber punktgenau erreichbar sein wird. Dabei ist besonders die bundesrepublikanische Verkehrsplanung weiterhin eher auf die Interessen der Automobilbranche ausgerichtet, was die Arbeit in den Kommunen zusätzlich erschwert. Trotzdem sind die genannten Modal-Split-Ziele zu zögerlich. Das ungünstige Ausgangsniveau in Bochum und eine immer noch vorhandene „Autostadt“-Mentalität ist unbestritten. Deshalb wird es sicherlich auch Mut erfordern, nicht nur die Förderung des Umweltverbundes, sondern auch die notwendigen Restriktionen des MIV einzuleiten.</p>	<p>Siehe Sammelthema 2</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
13.19		<p>„Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung“: erforderlich ist die Überplanung und Neuaufteilung des Straßenraumes, die mehr als bisher die Interessen besonders der Fußgänger berücksichtigt und auch Räume der Begegnung schafft, vorrangig von außen nach innen.</p>	<p>Unter „Bewegungsräume des Fußgängers schützen“ wurde ergänzt, dass die Flächen für Fußgänger zu vergrößern sind, wenn sie nicht den Anforderungen entsprechen.</p>
13.20		<p>„Motorisierter Verkehr“: der Umstieg vieler Bürger auf den Umweltverbund darf nicht zum Ziel haben, den MIV flüssiger zu gestalten. Im Gegenteil sind Restriktionen durchaus sinnvoll, um eine Verlagerung zu fördern.</p> <p>Wirksames Mittel ist, wie schon genannt, die Parkraumpolitik. Es gibt keinen Anspruch auf Parkplätze im öffentlichen Raum, schon gar keine kostenlosen. Die Beeinträchtigung des öffentlichen Raumes durch das Parken findet nicht nur im Innenstadtbereich, sondern fast überall statt.</p>	<p>Ziel der Verlagerung zum Umweltverbund ist nicht die Verflüssigung des Kfz-Verkehrs, aber es wäre eine Folge daraus. Es sollte zudem deutlich machen, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur, in Radverkehrsanlagen oder gute Gehwegsysteme eben auch dem MIV zu Gute kommen und dieser somit keine eigenen Neu- oder Ausbauprogramme braucht.</p> <p>Zum Thema Parken wurde der Text im Leitsatz „Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen“ in mehreren Aspekten erweitert.</p>
13.21		<p>Es wäre eine sinnvolle Aufgabe, einmal den „notwendigen Autoverkehr (Wirtschaftsverkehr, Behinderte, Ver- und Entsorgung usw.) zu definieren und besonders zu berücksichtigen.</p>	<p>Es gibt mehrere Versuche einer Definition von notwendigem bzw. unnötigem Verkehr. Einen wesentlichen Aspekt spielen dabei die Kosten. Kurz gesagt: Der notwendige Verkehr wäre der Verkehr, der auch dann noch existieren würde, wenn die Preise im Verkehr der Wahrheit entsprechen würden. Kostenwahrheit wiederum wäre dann gegeben, wenn der Nutzer für alle Kosten aufkommen würde, die bei seiner Fahrt entstehen. Dazu zählen auch Klimakosten, Lärmkosten, Instandhal-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			tungskosten, Kosten für Verkehrsunfälle und Betriebsausfälle und vieles mehr.
13.22		„Öffentlicher Personennahverkehr“. Der Anteil von 16% ist für eine Stadt mit ländlichem Umland normal, für eine Stadt in einer Metropolregion liegt er recht niedrig. Wichtig sind deshalb Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes, durch Ausbau des Schienennetzes, aber auch zur Erhöhung der Pünktlichkeit (Ampelvorrang, Busspuren). Hinzu kommen sollten Aktionen zur Erhöhung des Sozialprestiges des ÖPNV (der OB fährt Bus statt Dienstwagen?).	Diese Aspekte waren bereits Bestandteil des Leitbildes, wurden aber im Rahmen der Überarbeitung des Leitbildes teilweise vertieft oder ergänzt. Viele Informationen zum ÖPNV bietet auch der Nahverkehrsplan NVP 2017. Als ein weiteres Leitprojekt wird eine Imagekampagne für den Umweltverbund vorgeschlagen
13.23		„Radverkehr“: als Maßnahmen sind z.B. die Einrichtung von Fahrradparkhäuschen und die Einrichtung von Fahrradstraßen zu nennen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13.24		„Fußgängerverkehr“: Die Bedeutung des Fußgängerverkehrs ist noch wesentlich höher als die Statistik erkennen lässt. So enthält fast jeder dem ÖPNV zugerechnete Weg auch zwei Fußwege. Gehen sollte attraktiver gemacht werden, etwa durch Schaffung von Querungshilfen und längeren Grünphasen an Lichtsignalanlagen.	Der Aspekt war bereits im Leitbild enthalten, wurde aber in der Überarbeitung nochmals stärker betont.
13.25		Ein wichtiges Instrument, die im Leitbild genannten Ziele zu erreichen, ist ein Mobilitätsmanagement insbesondere mit Kindergärten, Schulen und Betrieben. Einen besonderen Stellenwert nimmt das betriebliche Mobilitätsmanagement ein. Dieses soll in den nächsten Jahren verstärkt werden in Zusammenarbeit mit wesentlichen Akteuren wie IHK, Handwerkskammer und weiteren Verbänden. Hier besteht ein großes Potenzial, das es auszuschöpfen gilt. Die Stadtverwaltung sammelt hier weitere Erfahrungen, um mit gutem Beispiel voran gehen zu können.	Das Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement fehlte bislang im Leitbild. Unter „Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung“ wird dem Thema nun ein eigener Absatz gewidmet.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
14.1	AStA der Ruhr-Universität Bochum, Studierendenhaus SH 0/11, Universitätsstr. 150, 44801 Bochum	Der in Offenlage befindliche Entwurf eines Leitbildes Mobilität für die Stadt Bochum unter dem Titel „Das Leitbild Mobilität – Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ ist ein gelungener Aufschlag Mobilität in der Stadt Bochum neu zu denken. Die Richtung in die der Leitbildentwurf zielt, unterstützen wir als Studierendenschaft ausdrücklich. Auch die genannten Bestandsanalysen decken sich mit den unsrigen. Das Leitbild Mobilität verstehen wir als allumfassenden Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt mit all seinen Teilkonzepten. Es sollte daher grundsätzlich darauf geachtet werden, dass die Teilkonzepte sich am neu entstehenden Leitbild Mobilität orientieren und bei Widersprüchen zeitnah überarbeitet werden.	So ist es gedacht: Das Leitbild als übergeordnetes Dach, unter das sich die einzelnen Verkehrs- und Mobilitätskonzepte harmonisch einfügen.
14.2		Bochum braucht integriertes & widerspruchsfreies Mobilitätskonzept Bochum braucht eine Mobilitätswende. Die einstige einseitige Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr ist nicht mehr zeitgemäß. In Zukunft sollte die Stadt Bochum eine multimodale Stadt sein. Unsere Stadt braucht daher ein integriertes Mobilitätskonzept.	<p>Die Notwendigkeit eines Integrierten Gesamtmobilitätskonzeptes für die Stadt Bochum bzw. eines Masterplans Mobilität oder Verkehrsentwicklungsplanes wurde bereits diskutiert (siehe Vorlage 2015298). Dagegen sprachen u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die hohen Kosten (ca. 200.000 Euro) sowie die personalintensive Betreuung - die Unflexibilität bei langer Gültigkeit, insbesondere in einem dynamischen Bereich wie Mobilität und Verkehr - es gibt auf mehreren Ebenen bereits stadtteilübergreifende Ideen und Konzepte <p>Der Aspekt der Multimodalität wurde im ersten Absatz des Leitbildes ergänzt.</p>
14.3		Die aktuellen Trends im Mobilitätsverhalten sind insgesamt sehr vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung. Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler, niedrighschwellig, barrierefrei und zielgruppenspezifisch orientiert sein.	Dieser Baustein wurde zu großen Teilen in das Abschlussstatement am Ende des Leitbilds übernommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
14.4		<p>Politisch wird derzeit vor allem der Ausbau der Elektromobilität (insbesondere für den motorisierten Individualverkehr) diskutiert. Hinzu kommen jedoch auch Anforderungen an die Barrierefreiheit für den öffentlichen Nahverkehr (EU-Vorgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im Stadtverkehr bis 2022) sowie gesellschaftliche Trends, die einen immer stärkeren Verzicht auf das eigene Automobil sowie eine Steigerung des Radverkehrs vor allem in Großstädten markieren. Der Boom von Car-Sharing-Modellen sowie die anhaltenden Diskussionen um Verbesserungen im Radverkehr machen deutlich, wie sehr sich das Mobilitätsverhalten gewandelt hat. Dazu beigetragen haben vor allem auch der demographische Wandel sowie ein neues Bewusstsein für Gesundheit, Klimaschutz und Klimawandel.</p>	<p>Für Bochum ist festzuhalten, dass der Pkw-Besitz in den letzten Jahren weiter zugenommen hat. Damit geht nicht zwangsläufig eine größere Fahrleistung einher, aber die Konsequenzen sind vor allem im ruhenden Verkehr erkennbar. Allerdings hängt die Wahl, ob sich ein Haushalt einen Drittwagen kauft oder 3 Elektrofahrräder oder 3 Monatstickets für den ÖV, eben auch von den Angeboten in der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur ab. Die Stadt Bochum verfolgt ganz klar das Ziel, dass die Wahl zukünftig verstärkt zu Gunsten des Umweltverbundes ausfällt.</p>
14.5		<p>Dennoch bleibt der PKW das dominante Verkehrsmittel, das den größten Raumbedarf beansprucht und für die Stadtentwicklung der Zukunft insgesamt zahlreiche Probleme verursacht (Platzbedarf, Umweltbilanz, Verkehrssicherheit, finanzieller Aufwand, Nutzungskonflikte). Die nur auf das Auto orientierte Planung wird daher in den meisten Fachdiskussionen als nicht mehr zeitgemäß betrachtet. Vielmehr braucht es eine ganzzeitliche Betrachtung von Mobilität.</p> <p>Nicht zuletzt bedeutet dies, dass die Bandbreite der zur Verfügung stehenden Verkehrsträger besser miteinander verbunden werden muss, um sogenannte Mobilitätsketten zu ermöglichen.</p> <p>Das bedeutet auch, dass sie annähernd gleichberechtigt betrachtet werden müssen. Die intelligente Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement sind somit wichtige Aufgaben für die Zukunft, die verstärkt auf die Kommunen zukommen werden. Dabei sind neben individuellen frei wählbaren Präferenzen verschiedener Bevölkerungsgruppen unter anderem spezifische zwingende Anforderungen aufgrund der Alte-</p>	<p>Viele der genannten Aspekte waren bereits Bestandteil des Leitbildentwurfs. Im überarbeiteten Leitbild werden die nebenstehenden Aspekte nun noch einmal an verschiedenen Stellen betont (u.a. (Raumbedarf des Kfz-Verkehrs, bessere Vernetzung der Verkehrsarten, Mobilitätsmanagement und vieles mehr).</p> <p>Einige der Schlagworte finden sich sogar im neuen Slogan des Leitbilds „Sicher, bezahlbar und vernetzt mobil mit weniger Emissionen“ wieder.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>rung der Gesellschaft zu berücksichtigen, woraus zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse entstehen. Es besteht damit die Notwendigkeit, das Thema Mobilität integriert zu betrachten, was auch bedeutet, dass in Teilen über starke Veränderungen der bisherigen Praxis nachgedacht werden muss, um die Lebensqualität für alle Beteiligten zu steigern.</p>	
14.6		<p>Eine integrierte Herangehensweise eignet sich, um die entscheidenden Aspekte des Mobilitätsverhaltens aus sozialen, ökologischen sowie ökonomischen Blickwinkeln zu beleuchten. Die Stadt Bochum hat bislang sehr viele sektorale Überlegungen angestellt und darauf aufbauend unterschiedliche Konzepte erstellt (Grafik Übersicht Konzepte), die aber keinen inhaltlichen, strategischen Bezug aufweisen. Diese guten Grundlagen müssen in einem übergeordneten Konzept für Bochum zusammengefügt und mit strategischen Zielen ergänzt werden, welche die Belange und Bedürfnisse ganz unterschiedlicher Mobilitätsansprüche berücksichtigen können. Dabei gilt es, den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen und nicht die Verkehrsträger.</p> <p>Die Übersicht zeigt bereits eine sehr breite Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität.</p> <p>Ziel der Stadt ist es, ein Strategiepapier zum Thema Mobilität zu entwickeln, unter dem sich einzelne Teilkonzepte einordnen lassen.</p>	<p>Das Leitbild besitzt genau diesen übergeordneten Charakter. Ebenso sind strategische Ziele bereits im Leitbild enthalten. Sie bilden die Vorgaben, nach denen sich die einzelnen Verkehrskonzepte und -projekte in Zukunft zu richten haben.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung																																																																						
		<p>Gliederungsbericht 27.07.2015</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Mobilitätskonzept Bochum</p> <p>Strategie Zielsetzung Die bedarfsgerechte Mobilität der Bochumer Bevölkerung sowie der Wirtschaftsentwicklung ist sicherzustellen. Gleichzeitig sollen die durch den Verkehr verursachten Belastungen deutlich verringert werden.</p> <p>Ziele der drei Handlungsfelder Stadtentwicklungsziele Auf der Ebene der Stadtentwicklung sind die erforderlichen Voraussetzungen für eine Verbesserung der Fußmobilität zu schaffen. Dabei ist die Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort zu gewährleisten.</p> <p>Verkehrsträgerstruktur Die Verkehrsinfrastruktur muss allen Verkehrsteilnehmern Raum und Sicherheit geben. Die gestetzte Wirkung der Verkehrsinfrastruktur soll in Zukunft eine größere Rolle spielen.</p> <p>Mobilitätsmanagement Mit Hilfe des Mobilitätsmanagements soll ein multimodales Verkehrsverhalten gefördert werden.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Themen</th> <th>Klima, Lärm und Luft</th> <th>Region und städtischer Bereich</th> <th>Datenbasis</th> <th>Wirtschaftsverkehr</th> <th>Moovitmanagement</th> <th>Nahmobilität</th> <th>Ortserneuerung und Konzepte</th> <th>Strassen</th> <th>Stadtteile</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Regionales Klimaschutzkonzept</td> <td>Regionales Klimaschutzkonzept (RKK)</td> <td>Verkehrsmittelmarkt</td> <td>URK Stadtplan</td> <td>Kommunales Mobilitätsmanagement</td> <td>Aufnahmestützpunkt für die AUP</td> <td>Nahverkehrsplan</td> <td>Verkehrsmittelmarkt</td> <td>Regionales Klimaschutzkonzept</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Luftschadstoffe (Ruhgebiet, Tassen-Dee)</td> <td>Regionales RKK</td> <td>Verkehrsmittelmarkt</td> <td>Sachvertragsliche URK-Regelungen in der Regionalen RKK</td> <td>Regionales Mobilitätsmanagement</td> <td>Fußverkehrskonzept</td> <td>Mobilitätsstationen</td> <td>ÖPNVkonzept Bochum</td> <td>Regionales Klimaschutzkonzept</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Städtischer Verkehrskonzept</td> <td>Regionales Mobilitätsmanagement</td> <td>Linienplanung</td> <td>Umsetzung des regionalen Verkehrs auf der Straße</td> <td>Regionales Mobilitätsmanagement</td> <td>Markenkonzept</td> <td>Planung</td> <td>Linienkonzept</td> <td>ÖV-Konzept Bochum</td> </tr> <tr> <td>Konzeptphase</td> <td>Detaillierter Linienplan</td> <td>Planung</td> <td></td> <td></td> <td>Mobilitätsmanagement in Schulen</td> <td>Konzept der Betriebsmittel</td> <td>Multimodales Mobilitätskonzept BOGESTRA</td> <td>Linienkonzept</td> <td>Mobilitätskonzept</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Konzeptentwicklung (Klimaschutzkonzept)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Schulbus</td> <td></td> <td></td> <td>Verkehrskonzept für weitere Stadtteile</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Umsetzung</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;"> Strategische Zielsetzung Zielsetzung Fortsetzung erforderlich/ergänzend </p> </div>	Themen	Klima, Lärm und Luft	Region und städtischer Bereich	Datenbasis	Wirtschaftsverkehr	Moovitmanagement	Nahmobilität	Ortserneuerung und Konzepte	Strassen	Stadtteile		Regionales Klimaschutzkonzept	Regionales Klimaschutzkonzept (RKK)	Verkehrsmittelmarkt	URK Stadtplan	Kommunales Mobilitätsmanagement	Aufnahmestützpunkt für die AUP	Nahverkehrsplan	Verkehrsmittelmarkt	Regionales Klimaschutzkonzept		Luftschadstoffe (Ruhgebiet, Tassen-Dee)	Regionales RKK	Verkehrsmittelmarkt	Sachvertragsliche URK-Regelungen in der Regionalen RKK	Regionales Mobilitätsmanagement	Fußverkehrskonzept	Mobilitätsstationen	ÖPNVkonzept Bochum	Regionales Klimaschutzkonzept		Städtischer Verkehrskonzept	Regionales Mobilitätsmanagement	Linienplanung	Umsetzung des regionalen Verkehrs auf der Straße	Regionales Mobilitätsmanagement	Markenkonzept	Planung	Linienkonzept	ÖV-Konzept Bochum	Konzeptphase	Detaillierter Linienplan	Planung			Mobilitätsmanagement in Schulen	Konzept der Betriebsmittel	Multimodales Mobilitätskonzept BOGESTRA	Linienkonzept	Mobilitätskonzept		Konzeptentwicklung (Klimaschutzkonzept)					Schulbus			Verkehrskonzept für weitere Stadtteile		Umsetzung									
Themen	Klima, Lärm und Luft	Region und städtischer Bereich	Datenbasis	Wirtschaftsverkehr	Moovitmanagement	Nahmobilität	Ortserneuerung und Konzepte	Strassen	Stadtteile																																																																
	Regionales Klimaschutzkonzept	Regionales Klimaschutzkonzept (RKK)	Verkehrsmittelmarkt	URK Stadtplan	Kommunales Mobilitätsmanagement	Aufnahmestützpunkt für die AUP	Nahverkehrsplan	Verkehrsmittelmarkt	Regionales Klimaschutzkonzept																																																																
	Luftschadstoffe (Ruhgebiet, Tassen-Dee)	Regionales RKK	Verkehrsmittelmarkt	Sachvertragsliche URK-Regelungen in der Regionalen RKK	Regionales Mobilitätsmanagement	Fußverkehrskonzept	Mobilitätsstationen	ÖPNVkonzept Bochum	Regionales Klimaschutzkonzept																																																																
	Städtischer Verkehrskonzept	Regionales Mobilitätsmanagement	Linienplanung	Umsetzung des regionalen Verkehrs auf der Straße	Regionales Mobilitätsmanagement	Markenkonzept	Planung	Linienkonzept	ÖV-Konzept Bochum																																																																
Konzeptphase	Detaillierter Linienplan	Planung			Mobilitätsmanagement in Schulen	Konzept der Betriebsmittel	Multimodales Mobilitätskonzept BOGESTRA	Linienkonzept	Mobilitätskonzept																																																																
	Konzeptentwicklung (Klimaschutzkonzept)					Schulbus			Verkehrskonzept für weitere Stadtteile																																																																
	Umsetzung																																																																								
14.7		<p>Der intensivere Blick auf die einzelnen Konzepte zeigt, dass sie nach wie vor sektoral angelegt sind und nicht integriert miteinander vernetzt werden. Die geforderte bedarfsgerechte Mobilität der Bevölkerung kann nur sichergestellt werden, wenn einzelne Zielgruppen genau betrachtet werden. Bislang weisen alle Konzepte den entsprechenden Verkehrsträger als zentralen Untersuchungsgegenstand aus. Wichtige Aussagen, die den Charakter einer integrierten Betrachtungsweise haben, lassen sich in den Konzepten zu Klima, Lärm und Luft sowie in den überregionalen Ansätzen erkennen. Eine integrierte und aufeinander abgestimmte Mobilitätsstrategie für Bochum existiert daher weiterhin nicht.</p>	<p>Anstatt von einer bedarfsgerechten Mobilität zu sprechen, empfiehlt es sich, stattdessen den Begriff „bedarfsgerecht“ zu verwenden. Der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur führte in der Vergangenheit dazu, dass insbesondere dem Kfz-Verkehr große Aufmerksamkeit geschenkt wurde, da er in Bochum mit einem Anteil von 56% an allen Wegen den größten Bedarf suggerierte. Im Gegensatz dazu steht die bedarfsgerechte Mobilität. Dabei steht zunächst das Bedürfnis nach einer Ortsveränderung im Vordergrund (unabhängig vom Verkehrsmittel).</p>																																																																						

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Hier bestünde die Chance, aus Sicht der am Verkehr beteiligten Zielgruppen Mobilität in Bochum neu zu denken. Daher fordern wir ein integriertes Mobilitätskonzept für Bochum, das in einem partizipativen Prozess erarbeitet werden muss. Wichtige Grundlagen sind bereits vorhanden und können im Sinne des hier angestrebten Konzeptgedankens weiterentwickelt werden.</p>	<p>Wie bereits vom AStA erwähnt, existieren bereits übergreifende Konzepte. Beim ÖPNV wird vorrangig der Fußgänger, aber auch der Radfahrer mitgedacht, zumal die beiden letztgenannten Verkehrsmittel auch häufig gemeinsam unter „nicht-motorisierter Verkehr“ geführt werden. Beim Umbau von Knotenpunkten werden die Belange aller Verkehrsarten berücksichtigt.</p> <p>Es ist aber auch klar zu sagen, dass eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel und die Einbindung verschiedener Akteure und Zielgruppen den Kosten- und Zeitaufwand deutlich steigern können. Oftmals steigt der Aufwand nicht linear, sondern exponentiell, weil eben nicht nur einzelne Verkehrsmittel, sondern auch ihre Kombinationen untereinander betrachtet und abgewogen werden müssen. Im Sinne von Budgets für Finanzen und Personal wird es auch in Zukunft sektorale Planungen geben, wenn dies sinnvoll erscheint.</p>
14.8		<p>Unsere Forderung ist daher in den Leitbildentwurf eine deutlichere Fokussierung der Zielgruppen vorzunehmen, die sich multimodal im Raum bewegen. Hierzu gehört auch, dass der Besitz eines Verkehrsmittels nicht immer Voraussetzung ist, sondern Sharing-Modelle immer stärker an Bedeutung gewinnen. Im Sinne des Leitbildes der Europäischen Stadt und der Stadt der kurzen Wege ist es sinnvoll, in einem integrierten Konzept die Stadtstruktur näher zu betrachten und Räume zu identifizieren, die aufgrund der Anforderungen dieser Leitbilder (momentan) nicht zukunftsfähig sind. Verkehrsstrassen und Straße so zu gestalten, dass sie sich ohne Barrieren in den öffentlichen Raum integrieren, ist eine große Herausforderung. Zumeist wird nach wie vor nur auf die technische Funktionalität Wert gelegt. Im Sinne der Erhöhung der räumlichen Qualität</p>	<p>Bereits im Leitbild stärker auf einzelne Gruppen einzugehen, würde den Rahmen sprengen. Es müsste dabei sichergestellt werden, alle Bevölkerungsgruppen zu erfassen und gleichwertig zu berücksichtigen.</p> <p>Im Sinne einer „Mobilität für alle“ soll Mobilität auch tatsächlich für alle möglich sein, egal welches Geschlecht sie besitzen, wie alt sie sind, über welches Budget sie verfügen, wie viele Kinder sie haben, ob sie dauerhaft oder temporär eingeschränkt sind usw. usf.</p> <p>Dieser Aspekt wird unter „Integrierte Verkehrs- und</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		ten muss es ein Ziel sein, dies im Rahmen des Konzeptes stärker zu thematisieren.	Stadtplanung“ bereits aufgegriffen. (3. Absatz)
I4.9		Gerade Bochum als wachsende Kommune der Wissenschaft und Forschung muss sich viel stärker als bislang um diese Qualitäten bemühen. Straßenraumgestaltungen sollten konsequent nach den Bedürfnissen der Menschen geplant werden, was bedeutet, dass der Fußgängerverkehr in kleinteiligen Strukturen dominierend sein sollte und nicht wie bislang häufig der private PKW. Bochum steht nicht alleine da, sondern bildet in der Metropole Ruhr einen gemeinsamen Verbund. Hieraus ergeben sich Mobilitätsbedürfnisse über die Grenzen der Stadt Bochum hinaus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
I4.10		Konkrete Hinweise zum Leitbildentwurf <u>Kapitel: Bochum als lebenswerte Stadt etablieren</u> Hier sollte der Fokus mehr auf die multimodale Stadt gelegt und der Begriff eingeführt werden. Auch die gesundheitspolitischen Ziele könnten hier als wichtiger Baustein für ein Leitbild Mobilität neben den klimapolitischen Zielen benannt werden.	Beide Anregungen (Multimodalität und Gesundheitspolitische Ziele) wurden übernommen.
I4.11		<u>Kapitel: Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr</u> Weniger motorisierter Individualverkehr ist ein Ziel das wir zwar unterstützen, aber gleiche Mobilität (Status Quo) sollte nicht das Ziel einer wachsenden Stadt Bochum sein. Wächst Bochum kann auch mit mehr motorisiertem Individualverkehr gerechnet werden. Wir würden daher ein allgemeines Wachstum an Mobilität (Angebots- und Nutzungssteigerung im Umweltverbund) bereits hier präferieren. Der Begriff Familienfreundlichkeit ist zu kurz gefasst. Hier sollte eine	Der Leitsatz ist pro Person zu verstehen. Er wäre zwar auch wie vom AStA zu interpretieren, aber da dies der einzige Fall ist, wird darauf verzichtet, dies im Leitbild näher zu erläutern. (Mobilität ist als „Wege pro Tag“ zu verstehen bzw. differenzierter nach Verkehrsmitteln.) Darüber hinaus wird die Bevölkerung bis 2030 mit hoher Wahrscheinlichkeit unter zehn Prozent wachsen, der Rückgang im MIV soll aber über zehn Prozent betragen. Im Sinne einer „Mobilität für alle“ werden nun auch

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Auflistung wie folgt erfolgen, da das Familienbild von heute nicht mehr eindimensional ist: für Kinder, Jugendliche, Singles, Paare, alle Arten von familiären Zusammenleben sowie Senioren.	die Familien nicht explizit erwähnt.
14.12		<u>Kapitel: Verlagerung von 20% zum Umweltverbund bis 2030</u> Hier sollten die Ziele der AGFS-bewerbung der Stadt Bochum weiter verfolgt werden. Entsprechend wäre mindestens die Forderung richtig, dass der MIV-Anteil bis ins Jahr 2030 um 30% zu Gunsten des Umweltverbundes reduziert wird. Auch nach 2030 sollte es Ziel sein, dass der MIV-Anteil im städtischen Verkehr weiter abnimmt.	Siehe Sammelthema 2
14.13		<u>Kapitel: Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im neuen Nahverkehrsplan</u> Das Angebot des ÖPNV muss deutlicher ausgebaut werden. Auch über den neuen Nahverkehrsplan hinaus bedarf es beim ÖPNV deutlich stärkeren Engagements Seitens der Stadt als Auftraggeber. Wartezeiten von 15 oder 30 Minuten auf einen Bus sind grundsätzlich für eine Stadt, wie Bochum zu viel. Mittelfristig muss in das Bochumer ÖPNV-System mehr Geld fließen, damit mehr Angebote und eine größere Akzeptanz entstehen können. Außerdem sollte ein Verkehrsbetrieb im Sinne einer intermodalen Stadtstrategie sämtliche ÖV- und Sharing-Angebote aus einer Hand anbieten.	Im Teil ÖPNV wurden an mehreren Stellen entsprechende Passagen ergänzt.
14.14		<u>Kapitel: Alltagsrouten für den Radverkehr attraktiveren</u> Parallel zum Straßennetz sollte künftig von einem lückenlosen Radwegenetz in der Stadt gesprochen werden. Dies zu schaffen muss mehr Priorität in der Planung und Umsetzung sowie Finanzierung genießen. Die Radialstraßen müssen bis 2030 sukzessive flächendeckend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Bis 2030 müssen außerdem sämtliche Lücken im Bochumer Radverkehrsnetz geschlossen werden.	Zum Radverkehr wird die Verwaltung mehrere Leitprojekte unter dem Titel „BoVelo“ in die politische Beratung einbringen..

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
14.15		<p><u>Abschließendes Fazit</u></p> <p>Die Studierendenschaft der Ruhr-Universität Bochum begrüßt den Entwurf des Leitbildes Mobilität. Die Stoßrichtung und Bestandsanalyse hinsichtlich des Mobilitätsgedankens in dem Entwurf entspricht aus unserer Sicht den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen und ist in der Gesamtheit schlüssig und wohldurchdacht. Wir begrüßen, dass die Stadt Bochum ihr altes Image als autozentrierte Stadt zu Gunsten einer Mobilität für alle Menschen überarbeiten will.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
14.16		Es geht bei einem Leitbild Mobilität nicht um Stadtmarketing, sondern eben um ein Leitbild. Dementsprechend würden wir empfehlen die Sprache anzupassen: Das Papier ist eine Zielformulierung mit Selbstverpflichtungscharakter; die Formulierungen haben deshalb affirmativ und in der Gegenwart zu erfolgen.	Dieser mehrfach geäußerten Anregung wird im eigentlichen Leitbildteil („Zielbild 2030“ und „strategische Ziele für 2030“) nachgekommen. Im Teil „Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte“, der Planungen, Prozesse und Maßnahmen enthält, hätte dies teilweise nicht funktioniert, da Prozesse sowohl bis 2030 aber auch darüber hinaus stattfinden.
14.17		Die Umsetzung eines nachhaltigen Stadtverkehrs erfordert zuallererst einen Kulturwandel in der Verwaltung. Daher sollte das Leitbild Mobilität auch nach Innen kommuniziert und als oberste Leitlinie in der Mobilitätsplanung gelebt werden. Dazu gehören aber auch die Bereitstellung der nötigen personellen und finanziellen Ressourcen für die Implementierung und das Controlling der notwendigen Maßnahmen.	So ist es geplant: Das Leitbild als Grundlage für zukünftige Planungen.
14.18		Damit das Leitbild angenommen wird, müssen viel mehr Gewinn für alle, sich neu eröffnende Möglichkeiten und positive Folgen der notwendigen Veränderungen herausgestrichen als Probleme dargestellt und Schwierigkeiten aufgezählt werden. Wir empfehlen daher den Text an geeigneten Stellen zu überarbeiten.	Dies ist punktuell erfolgt.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
14.19		Die Themen Barrierefreiheit und Regionale Zusammenarbeit sollten stärker fokussiert werden. Letzteres besonders beim ÖPNV. Wünschenswert wäre aus unserer Sicht ein geordneter Nachtverkehr in Bochum auch werktags, mindestens aber eine rund-um-die-Uhr-Anbindung des Campus der RUB.	Siehe AK4 und AK5
14.20		Wir würden uns ferner freuen, wenn das Leitbild Mobilität in einer genderneutralen Sprache formuliert wird und der Fokus im Titel auf Emissionen gestrichen würde. Letzteres, weil Mobilität nicht auf das derzeit aktuelle Thema Emissionen reduziert werden sollte. Ihr Entwurf ist mehr als ein Papier gegen Fahrverbote. Dies sollte man mutig herausstellen.	Das Leitbild ist nun genderneutral. Das Leitmotiv wurde geändert, aber die Reduktion der Emissionen (gemeint ist vorrangig CO2) ist geblieben, weil Deutschland ohne diese Reduktion seine Klimaziele verfehlen wird, egal wie sicher, bezahlbar oder vernetzt die Mobilität sonst stattfindet.
14.21		Die Studierendenschaft der Ruhr-Universität Bochum unterstützt, sofern die in dieser Stellungnahme genannten Punkte Berücksichtigung fänden, den Entwurf des Leitbildes Mobilität grundsätzlich.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Teil F – Fraktionen, politische

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F1.1	SPD Bezirksfraktion Bochum-Ost	Grundsätzlich ist der Entwurf des neuen Leitbildes „Mobilität“ mit dem Untertitel „Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ zu begrüßen. Es zeigt zweifellos in die richtige Richtung, ist aber insgesamt noch sehr stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet.	Es wurde versucht, im ursprünglichen Entwurf allen Verkehrsarten gleich viel Platz einzuräumen (inkl. Straßengüterverkehr). Durch die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten Änderungen wurde der Fokus ein Stück weg vom MIV, mehr in Richtung Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV verschoben.
F1.2		So sollte z.B. beim ÖPNV nicht vergessen werden, dass wirkliche Verbesserungen, gemeint ist u.a. eine höhere Akzeptanz, nur erreicht werden können, wenn es nicht nur bei innerstädtischen Lösungen bleibt. Es bedarf eines Blicks und auch der Absprachen über die Stadtgrenzen hinaus, um moderne, zukunftsfähige und effiziente Verbundsysteme zu schaffen.	Siehe AK4
F1.3		Besonders im Bereich des Ausbaus und der Förderung von Fußwegen, die bisher völlig vernachlässigt werden, ist noch viel Luft nach oben. Hier darf es nicht bei einfachen Lippenbekenntnissen bleiben. Genauso sieht es bei Fahrradwegen aus, die häufig nicht konsequent zu Ende geführt werden, „in der Luft hängen“ und nicht miteinander verbunden sind. Dadurch sind sie oft kaum wirklich effizient nutzbar, wenn es um die täglich notwendigen Fahrten zur Arbeitsstätte oder etwa zum Einkaufen geht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
F1.4		Dass Güter- und Wirtschaftsverkehr größtenteils auf ein motorisiertes Fahrzeug angewiesen sind und damit dem Individualverkehr zugerechnet wird, ist ja nicht „Gottgegeben“, sondern durch den immer weiter zurückgedrängten Güterverkehr der Bahn zu erklären.	Im Wesentlichen bestimmen Kostenentscheidungen die Wahl, ob ein Produkt auf der Schiene oder der Straße transportiert wird. Wenn der Markt keine gerechten Preise liefert, weil z.B. Umweltkosten auf zukünftige Generationen verlagert werden, müsste der Staat regulierend eingrei-

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			fen (siehe AK3). Im Leitbild wurde allerdings ergänzt, dass Güter möglichst lange auf der Schiene zu transportieren sind.
F1.5		Dann daraus zu folgern, „dies bedeutet, dass die Ausweisung neuer Gewerbeflächen vorrangig in der Nähe von Autobahnanschlüssen zu erfolgen hat, benachteiligt Stadtteile und Wohngebiete, die bereits jetzt erheblich durch Emissionen geschädigt sind und ist nicht akzeptabel. Dieser Umstand kann durch einen konsequenten Ausbau des Güterschienenverkehrs durchaus geändert werden.	Güter möglichst lange auf der Schiene zu transportieren, steht allerdings nicht im Widerspruch dazu, kurze Wege aus Gewerbegebieten zu den Autobahnen zu befürworten. Die Alternative – längere Wege zu den Autobahnen – würde für die in der Nähe von Autobahnanschlüssen Lebenden keinen Unterschied bewirken. Es wären jedoch mehr Menschen betroffen.
F2.1	DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum	<p>Die Bochumer Linksfraktion begrüßt, dass sich die Stadt Bochum ein Leitbild für ihre Mobilitätspolitik geben will. Der vorliegende Entwurf der Verwaltung ist unserer Meinung nach allerdings noch sozial unausgewogen und zeigt auch aus ökologischer Perspektive deutliche Defizite.</p> <p>Würde das Papier in der vorgeschlagenen Form verabschiedet, hätte es bestenfalls kaum Konsequenzen für die städtische Mobilitätspolitik. Schlimmstenfalls würde es die Bestrebungen hin zu einer sozial-ökologischen Verkehrswende ausbremsen, da die mit dem AGFS-Beitritt formulierten Ziele für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel teilweise abgeschwächt und zurückgenommen würden.</p>	Siehe konkrete Beantwortung ab 2.4
F2.2		Insgesamt halten wir es für wichtig, dass das Leitbild Mobilität das Grundrecht auf Mobilität für alle viel stärker ins Zentrum stellt. In Bezug auf die soziale Dimension fehlt zum Beispiel völlig das Ziel, den öffentlichen Nahverkehr in Bochum für alle bezahlbar zu machen. Auch in Bezug auf die allgemeine Stadtentwicklung erscheint	Siehe konkrete Beantwortung ab 2.4

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		uns der Entwurf für ein Leitbild, das bis zum Jahr 2030 Gültigkeit haben soll, zu unambitioniert.	
F2.3		<p>Viele unserer Kritikpunkte werden durch die umfangreichen und kenntnisreichen Eingaben von Bochumer Bürgerinnen und Bürger bestätigt, die im Rahmen der sechswöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind. Viele auch unserer Änderungsvorschläge und -wünsche erscheinen in den Stellungnahmen geradezu konsensual. Wir haben die Hoffnung und die Erwartung, dass diese Eingaben tatsächlich auch ernst genommen werden und zu einer substantziellen Änderung hin zu einer ökologischeren und sozialen Ausrichtung des Entwurfs führen. Denn sollten die Betroffenen die Erfahrung machen, dass selbst in einer Öffentlichkeitsbeteiligung weitgehend konsensual vorgetragene Anliegen kaum oder nicht ausreichend in dem Leitbild Berücksichtigung finden, würde das der Demokratie und Bürger*innenbeteiligung einen nachhaltigen Schaden zufügen, und zwar weit über das Thema Mobilitäts- und Verkehrspolitik hinaus.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Rückmeldungen in vielen Punkten die Argumentation der LINKE stützen, andererseits sind die Rückmeldungen nicht repräsentativ. Die Eingaben der BürgerInnen waren zwar umfangreich, aber es haben weniger als 0,1% der BochumerInnen teilgenommen. Darüber hinaus ist es erfahrungsgemäß so, dass Zufriedenheit seltener als Kritik geäußert wird.</p>
F2.4		<p>Bestärkt durch die umfangreichen Stellungnahmen von Bochumer Bürger* bitten wir konkret um die Einarbeitung folgender Änderungen in den Entwurf:</p> <p>a) Änderung der Überschrift. Als Linksfraktion haben wir die Überschrift „Mobilität für alle mit weniger Emissionen“ vorgeschlagen. Alternativ findet auch der Vorschlag von Gruppe 1 (7 Personen) aus der Öffentlichkeitsbeteiligung („Verkehrswende nachhaltig gestalten – Mehr Lebensqualität für alle“) unsere volle Zustimmung.</p> <p>Begründung: Aus der Überschrift sollten die zentralen Zielsetzungen des Leitbilds deutlich werden. Wie sogar bereits im Entwurf der Verwaltung zu lesen war, geht es darum, dass 2030</p>	<p>Siehe Sammelthema 3</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>alle in Bochum an ihre Ziele gelangen sollen, aber mit weniger Belastungen für die Mitmenschen, und dass Mobilität muss bezahlbar sein muss.</p>	
F2.5		<p>b) S. 1 – Der erste Absatz („Bochum als lebenswerte Stadt etablieren“) wird geändert in: „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.“</p> <p>Begründung: Bochum sollte sich als Stadt für Menschen, nicht als Stadt für Verkehrsarten präsentieren, wie es im Verwaltungsentwurf missverständlich formuliert ist. Die Gleichberechtigung aller Verkehrsformen ist durch eine besondere Förderung der aus sozialen und ökologischen Gründen besonders sinnvollen Verkehrsformen zu erreichen, die aktuell im Vergleich zum wesentlich ressourcen- und flächenverbrauchsintensiveren MIV benachteiligt sind.</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Zu diesem Absatz gab es mehrere Anregungen.</p>
F2.6		<p>c) S. 1 - Im zweiten Absatz („Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr“) wird der letzte Satz ersetzt durch: „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 infrastrukturellen Maßnahmen ein Schwerpunkt auf den Ausbau des Umweltverbundes gelegt.“</p>	<p>Der Anregung wird inhaltlich gefolgt, aber an anderer Stelle, denn wie die Ziele umzusetzen sind, erfolgt unter den Handlungsschwerpunkten (Ergänzung im 1. Absatz).</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Begründung: Durch die Änderung wird der Absatz verständlicher, und stellt den Anspruch gleicher Mobilität heraus – und zwar nicht nur im Vergleich zu früher, sondern auch in Bezug auf alle Teile der Bevölkerung.	
F2.7		d) S. 2 – Erster Absatz („Trend der Digitalisierung nutzen“): Die Überschrift wird geändert in „Digitalisierung nutzen“. Der erste Satz wird geändert in „Dabei wird sich der derzeitige Wertewandel voraussichtlich noch verstärken.“ Begründung: Digitalisierung ist nur für die ein „Trend“, für die das Internet Neuland ist.	Der Anregung wird gefolgt. Gemeint war die „Digitalisierung im Verkehrswesen“. Dazu wird nicht nur eine Internetverbindung benötigt, sondern es müssen viele weitere technische Fragen geklärt werden: Funktioniert die Software zuverlässig, ist sie sicher vor Hackerangriffen oder auch Fragen des Datenschutzes.
F2.7a		e) S. 2 – Dritter Absatz („Mobilität muss bezahlbar bleiben“): Die Überschrift wird geändert in „Mobilität muss bezahlbar sein“.	Der Slogan wird geändert in „Mobilität muss bezahlbar sein“. Dieser Vorschlag wurde bereits beim Öffentlichkeitsforum erarbeitet.
F2.7b		Der Absatz erhält folgenden Wortlaut: „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. “	Die 25,77 Euro konnten nicht nachvollzogen werden. Vom Regelsatz sind 8,33 Prozent für Verkehr und Mobilität vorgesehen, d.h. die Differenz zwischen dem Mobilitätsanteil im ALGII-Satz (8,33% von 424 Euro) und dem VRR Sozialticket beträgt mit dem 01.01.2019 genau 3,33 Euro. Allerdings sind die Anteile am Regelbedarf nur Richtwerte. Hinzukommt, dass vielleicht der eine ALGII-Empfänger, der z.B. oft das Fahrrad nutzt, mit 8 oder 10 Einzelfahrten im Monat auskommt, während ein anderer die 3,33 Euro woanders einsparen muss, dafür aber auch einen großen Mehrwert (Flatrate für den ÖPNV) erhält. Der Fairness halber muss aber auch erwähnt

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Begründung: Die Überschrift verkennt bisher, dass Mobilität aktuell nicht für alle gleichermaßen bezahlbar ist. Im ALGII-Satz sind gerade einmal 25,77 Euro für Mobilität vorgesehen, während alleine das VRR-Sozialticket schon 37,80 Euro kostet und dabei noch nicht einmal Fahrten in die Nachbarstädte abdeckt. Ein städtisches Leitbild sollte keine falschen Behauptungen aufstellen. Vielmehr sollte das Ziel verankert werden, dass Mobilität – und hier insbesondere der öffentliche Personennahverkehr – für alle gleichermaßen bezahlbar wird.</p>	<p>werden, dass ein kostenloser ÖPNV vermutlich zur Kürzung des Mobilitätsanteils im ALGII-Satz führen würde. Es stellt sich die Frage, ob dies im Sinne der ALGII-Empfänger wäre. Für ALGII-Empfänger, die bisher nicht den ÖPNV genutzt haben, würde dies 35,32 Euro weniger im Monat bedeuten.</p>
F2.8		<p>f) S. 3 – Zweiter Absatz („Konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV“): Der erste Satz wird geändert: „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>Begründung: In einem Leitbild sollten unter der Überschrift "Strategische Ziele für 2030" auch tatsächliche Zielsetzungen stehen, keine Verhinderungsgründe und Ausreden. Und das Ziel sollte die Beschleunigung der Verlagerung sein.</p>	<p>Der Anregung wird inhaltlich gefolgt (Der Satz musste geändert werden, da nicht der Modal Split an sich verlagert werden kann)</p>
F2.9		<p>g) S. 3 – Dritter Absatz („Verlagerung von 10-15% zum Umweltverbund bis 2030“): Die Überschrift wird geändert in „Verlagerung von mindestens 20 Prozent zum Umweltverbund bis 2030“. Der Text des Absatzes wird geändert in: „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, Gemeinden und Kreise (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</p>	<p>Siehe Sammelthema 2</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung																				
		<p>Ziele gelten weiterhin.“</p> <p>Begründung: Wenn sich die Stadt Bochum nicht absolut unglaubwürdig machen will, muss sie bei den Zielen der AGFS-Bewerbung bleiben. Sie darf die Entwicklung eines „Leitbilds Mobilität“ nicht dazu nutzen, sich von den Zielsetzungen zu verabschieden, die ihr den Beitritt zur AGFS ermöglicht haben.</p> <p>Zur Erinnerung:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="573 624 960 954"> <p>MODAL SPLIT BOCHUM [SRV - TU DRESDEN 2013]</p> <table border="1"> <caption>MODAL SPLIT BOCHUM [SRV - TU DRESDEN 2013]</caption> <thead> <tr> <th>Modus</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>Fuß</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>ÖV</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>Rad</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="1028 624 1402 962"> <p>MODAL SPLIT BOCHUM [ZIELWERT 2030]</p> <table border="1"> <caption>MODAL SPLIT BOCHUM [ZIELWERT 2030]</caption> <thead> <tr> <th>Modus</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Fuß</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>ÖV</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>Rad</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>	Modus	Anteil	MIV	56%	Fuß	24%	ÖV	16%	Rad	5%	Modus	Anteil	MIV	35%	Fuß	25%	ÖV	20%	Rad	20%	
Modus	Anteil																						
MIV	56%																						
Fuß	24%																						
ÖV	16%																						
Rad	5%																						
Modus	Anteil																						
MIV	35%																						
Fuß	25%																						
ÖV	20%																						
Rad	20%																						
F2.10		<p>h) S. 4 – Zweiter Abschnitt („Fußgänger- und Radverkehr fördern sowie als wirtschaftlichen und sozialen Nutzen auffassen“): Im dritten Satz wird der Begriff der „sozialen Sicherheit“ durch „Sicherheit des Sozialraums“ ersetzt.</p> <p>Begründung: Die Rede von „sozialer Sicherheit“ ist hier missverständlich.</p>	Der Anregung wird gefolgt.																				
F2.11		<p>i) S. 5 – Der dritte Absatz („Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau“): Der Absatz wird wie folgt geändert: „Der motorisierte Individualverkehr verbraucht überpro-</p>	Das Thema „Flächenverbrauch“ wird an anderer																				

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>portional 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.“</p> <p>Begründung: Der Zweiklang aus Erhalt der Infrastruktur und Reduzierung der Abhängigkeit vom Auto sollte betont werden, statt die Vormachtstellung des Autoverkehrs zu affirmieren.</p>	<p>Stelle aufgegriffen, siehe F2.13.</p> <p>Dass die Stadt Bochum alle Möglichkeiten der Gestaltung nutzen wird, wird bereits in F2.8 aufgegriffen.</p> <p>Im Sinne der Straffung des Papiers werden die beiden Punkte nicht erneut angesprochen (siehe AK7).</p>
F2.12		<p>j) S. 5 – Der vierte Absatz („Förderung der Elektromobilität“) wird geändert in: „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 vorgehen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf elektrische Antriebe umstellen. Günstigere Carsharing-Angebote (ggf. in Koope-</p>	<p>Siehe AK7</p> <p>Siehe Sammelthema 4</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>ration 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>Begründung: Elektromobilität löst die meisten Probleme nicht, die der motorisierte Individualverkehr in unseren Städten verursacht. Wo er jedoch nicht durch platz- und ressourcenschonendere Verkehrsarten ersetzt werden kann, ist er zumeist eine sinnvolle Alternative zum Verbrennungsmotor und soll gefördert werden.</p>	
F2.13		<p>k) S. 6 – Zweiter Absatz („Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen“): Nach dem dritten Satz wird der folgende Satz eingefügt: „Durch die Förderung von Alternativen zum Auto und Carsharing-Lösungen wird der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert.“ Der vorletzte Satz wird geändert in: „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.“</p> <p>Begründung: Zentrales verkehrspolitisches Ziel sollte die Reduzierung des ruhenden Verkehrs sein, und nicht lediglich seine Verlagerung.</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</p> <p>Siehe AK5</p>
F2.14		<p>l) S. 7 – Erster Absatz („Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr“): Als neuer erster Satz wird ergänzt: „Die Planungen der Stadt Bochum für den Güterverkehr berücksichtigen grundsätzlich, dass möglichst lange Wege auf der Schiene</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt, allerdings nur an einer Stelle, da die beiden Vorschläge recht deckungsgleich sind. (siehe auch AK7)</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>zurückgelegt werden können und nur möglichst kurze Wege auf der Straße stattfinden müssen.“ Der vorletzte Satz wird geändert in: „Bei der einer möglichen Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen wird berücksichtigt, dass sie mit kurzen Wegen von der Schiene und in der Nähe von Autobahnanschlussstellen zu erfolgen haben.“</p> <p>Begründung: Neben kurzen Wegen von den Autobahnen sind vor allem auch kurze Wege von der Schiene zentral.</p>	
F2.15		<p>m) S. 7 – Dritter Abschnitt („Demografische Herausforderungen meistern“): Die Überschrift wird geändert in „Soziale und demografische Herausforderungen meistern“. Der Wortlaut des Abschnitts wird wie folgt geändert: „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 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 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>Begründung: Die Rolle des ÖPNV als sozialer Infrastruktur zur Absicherung des Grundrechts auf Mobilität darf nicht vernachlässigt werden. Den im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung</p>	<p>Siehe AK7</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Im Leitbild ergänzt wird: „muss durch die Gewinnung neuer Zielgruppen ausgeglichen und bestenfalls erhöht werden“.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		von der Ruhr-Universität geäußerten Einwand, dass es falsch wäre von sinkenden Studierendenzahlen in Bochum auszugehen, halten wir für berechtigt.	Der Einwand der RUB wird unter I1.2 behandelt.
F2.16		<p>n) Nach dem Abschnitt „(Soziale und) demographische Herausforderungen meistern“ wird ein Abschnitt mit der Überschrift „Soziale Ausschlüsse abbauen“ mit folgendem Wortlaut ergänzt: „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>Begründung: Es sind besondere Maßnahmen notwendig, um allen die gleiche Teilhabe an öffentlicher Nahmobilität zu ermöglichen.</p>	<p>Siehe AK7</p> <p>Siehe F2.7b</p> <p>Eine derartige Finanzierung wäre nur mit einer Gesetzesänderung möglich. Und zwar müsste das Beitragsrecht auf den ÖPNV erweitert werden, dies ist allerdings nicht durch die Stadt Bochum vorzunehmen (siehe AK3). Ein vergleichbarer Vorschlag (Bürgerticket) wird derzeit in Wuppertal diskutiert, siehe www.buergerticket-wuppertal.de.</p> <p>In Tallinn hat sich das Kfz-Verkehrsaufkommen allerdings kaum reduziert. Der kostenlose ÖPNV hat vor allem Umstiege von Rad- und Fußverkehr zum ÖPNV nach sich gezogen.</p>
F2.17		o) S. 8 – Der erste Abschnitt („Zeitgemäße Ausrichtung des ÖPNV“) wird geändert in: „Neben dem Umbau der ÖPNV-	Die Änderungen beziehen sich hauptsächlich auf den nicht übernommenen vorherigen Absatz. Die

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>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 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 Busliniennetzes 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>Begründung: Grundlinien der angestrebten Weiterentwicklung des Angebots sollten genannt werden. Die Forderung nach zusätzlicher Videoüberwachung wird gestrichen, da sie wenig tatsächlichen Schutz bietet, dagegen häufig Sicherheit nur vortäuscht und eine Einschränkung der Persönlichkeitsrechte bedeutet.</p>	<p>übrigen Argumente sind größtenteils bereits Gegenstand des Leitbilds.</p> <p>Zum Thema Videoüberwachung, siehe P8.22.</p>
F2.18		<p>p) S. 8 – Der zweite Abschnitt („Verbesserung des ÖPNV-Angebots im neuen Nahverkehrsplan“) wird gestrichen.</p> <p>Begründung: Die Prioritäten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind im vorigen Absatz enthalten.</p>	<p>Da der vorher vorgeschlagene Aufbau nicht übernommen wird, bleibt der Absatz bestehen. Der grundsätzliche Verweis auf den Nahverkehrsplan wurde nicht in Frage gestellt. Der Absatz wurde darüber hinaus mit einer Forderung der LINKEN nach einer Angebotsverbesserung ergänzt.</p>
F2.19		<p>q) S. 8 – Vierter Absatz „Mitgliedschaft in der AGFS bestätigen“: Der erste Satz "Die Verbesserung der Bedingungen für Radfah-</p>	<p>Im ersten Leitsatz wird bei allen Verkehrsarten die Ausgangslage dargestellt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>rer wurde in den vergangenen Jahren bereits intensiv vorange- trieben." wird gestrichen. Als letzter Satz des Absatzes wird er- gänzt: „Die in der Bewerbung genannten Ziele werden erfüllt und eingehalten.“</p> <p>Begründung: Der ADFC hat ausgerechnet, dass die fahrrad- freundliche Umgestaltung des Bochumer Vorbehaltsstraßennet- zes etwa 1.500 Jahre dauern würde, wenn die Stadt ihr bisher- iges Bautempo beibehält (Quelle: „frei atmen“ 1/18, S. 7). Es sollte daher nicht der Eindruck erweckt werden, dass das Ni- veau der vergangenen Jahre ausreichend ist. Denn sonst müßte die erste Unterüberschrift des Leitbilds von „Zielbild Bochum 2030“ in „Zielbild Bochum 3530“ geändert werden.</p>	<p>Hier wurden einem anderen Vorschlag gefolgt und das Wort „Verpflichtung“ ergänzt.</p>
F2.20		<p>r) S. 9 – Zweiter Absatz („Errichtung sicherer Abstellanlagen“): Der Satz „Durch Pedelecs und E-Bikes erweitert sich auch der Anwendungsbereich: Längere Wege und höhere Lasten sind möglich.“ wird ersetzt durch: „Durch hoch entwickelte Fahrrad- technik sowie die Nutzung elektrischer Antriebe sind längere Wege und höhere Lasten möglich.“ Der Abschnitt wird ergänzt durch: „Wegen der im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern problematischeren Umweltauswirkungen (Rohstoffe, giftige Chemikalien) und aus Gesundheitsgründen wird darauf geach- tet, dass die Stadt Bochum nicht den Eindruck erweckt, dass sie den Austausch möglichst vieler Fahrräder gegen Pedelecs und E-Bikes befürworte.“</p> <p>Begründung: Ein Elektroantrieb ist für bestimmte Einsatzzwecke sinnvoll – allerdings nur dann, wenn er unökologischere Ver- kehrsformen ablöst und nicht den klassischen Fahrradverkehr.</p>	<p>Siehe AK7</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Diese Argumentation passt auch nicht zum eben- falls geforderten Ausbau des ÖPNV. Zum einen würden für den ÖV-Infrastrukturausbau umfang- reiche Rohstoffe und Chemikalien benötigt, glei- ches gilt für neu zu bauende Straßenbahnen und Busse. Zum anderen ist es für die Lebensdauer eines Fahrradakkus besser, wenn er regelmäßig geladen und entladen wird. Es ist darüber hinaus anzunehmen, dass eine durch ein Pedelec ersetze- te Autofahrt eine vom Pedelec ersetzte klassische Fahrt mit Fahrrad mehrfach kompensiert.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F2.21		<p>s) S. 9 – Dritter Absatz („Alltagsrouten für Radverkehr attraktivieren“): Der zweite Satz wird ersetzt durch: „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.“</p> <p>Begründung: Die Möglichkeit zur problemlosen und ungefährlichen Nutzung des Straßennetzes für den Radverkehr ist zentral, damit die bereits 2016 in der AGFS-Bewerbung definierten Ziele erreicht werden können.</p>	<p>Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht</p>
F2.22		<p>t) S. 9 – Fünfter Absatz („Stärkung der Belange des Fußgängerverkehrs“) wird ergänzt durch: "Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden durch eine Trennung der Wegführung entschärft, die Regelung 'Fußweg, Radfahrer frei' wird nicht mehr angewandt."</p> <p>Begründung: Die bereits verkehrsräumlich angelegte und provozierte Konkurrenz der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer muss beendet werden.</p>	<p>Siehe AK7</p> <p>In der Regel werden separate Radverkehrsanlagen für Radfahrer geplant, die auch zügig befahrbar sind. Ausnahmen auf Grund örtlicher Gegebenheiten kann es vereinzelt geben. Mischverkehr von Radfahrern und Fußgängern wird nur in absoluten Ausnahmefällen neu geplant.</p>
F2.23.		<p>u) S. 10 – Der erste Absatz („Bewegungsräume des Fußgängerverkehrs schützen“) wird ergänzt durch: „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>	<p>Siehe AK7</p> <p>Für die Überwachung des ruhenden Verkehrs wurden 2018 vier zusätzliche Stellen bewilligt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F2.24		v) Die Unterkapitel des Punkts „Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte“ werden neu in folgender Reihenfolge angeordnet: 1. Öffentlicher Personennahverkehr 2. Radverkehr 3. Fußgängerverkehr 4. Motorisierter Individualverkehr 5. Straßengüterverkehr	Siehe Sammelthema 1, hier gab es verschiedene Vorschläge.
F2.25		w) Der Text wird redaktionell so überarbeitet, dass er durchgehend gendersensible Sprache verwendet, ohne dass dadurch die Lesbarkeit beeinträchtigt wird. Dass dies durch einfache Änderungen der Formulierungen und unkomplizierte Ersetzungen möglich ist, haben wir in dem von uns erstellten Volltext-Entwurf für das Leitbild gezeigt. Der Entwurf steht unter folgendem Link zur Einsicht zur Verfügung: http://linksfraktionbochum.de/wp-content/uploads/2018/04/Leitbild-Mobilitaet-Volltext-DieLinke.pdf In der Hoffnung auf Beachtung und Übernahme dieser Änderungsvorschläge verbleiben wir mit freundlichen Grüßen	Der Text wurde dahingehend geändert. Danke für die Anregungen.
F3.1	Die Grünen im Rat der Stadt Bochum	Mit Schreiben vom 20. Juni 2018 werden die politischen Vertreterinnen und Vertreter des Stadtrates gebeten Stellungnahmen zum Leitbildentwurf Mobilität der Stadtverwaltung abzugeben. Dieser Bitte kommen wir hiermit sehr gerne nach. Die rot markierten Textstellen stellen dabei die aus unserer Sicht notwendige Änderungen, Ergänzungen und Präzisierungen dar und sollten im weiteren Verfahren Berücksichtigung erfahren. Wir bedanken uns bei der Verwaltung für den bisherigen Prozess und blicken einer überarbeiteten Fassung des Leitbildentwurfes mit Interesse und Spannung entgegen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Leitbild aus unserer Sicht lediglich die literarische Klammer und politische	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Richtschnur des Bochumer Mobilitätskonzeptes ist, aber keinesfalls beschlossene Teilkonzepte und ihre Ziele negiert oder zurücknimmt.	
F3.2		Bochum präsentiert sich 2030 als multimodale Stadt : Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuß- und Radverkehr. Die Gestaltung des Verkehrsraums erfolgt in Abstimmung mit dem Stadtbild. Die klima- und gesundheitpolitischen Ziele werden insbesondere durch eine Förderung und Stärkung 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.	Beiden Anregungen wird gefolgt.
F3.3		<p>Auch im Jahre 2030 stellt Bochum eine vielseitige Stadt dar, die mit allen ihren Standortfaktoren für Menschen und Unternehmen interessant bleibt. Dies gelingt mit Hilfe einer guten wirtschaftlichen Versorgung mit Waren aller Art sowie über ein breites kulturelles Angebot, attraktive Wohnstandorte, Familienfreundlichkeit, das Vorhalten einer exzellenten Bildungslandschaft sowie einer wachsenden Anzahl an Erholungs- und Grünflächen und einer stadtvträglich hochwertigen Gestaltung. Eine ausgewogenere Mischung dieser Nutzungen verändert das Mobilitätsverhalten und die Erreichbarkeit heute und sorgt dafür, dass morgen weniger motorisierter Individualverkehr über Bochums Straßen rollt.</p> <p>Dabei werden auch aktuelle Trends eine große Rolle spielen und sich der derzeitige Wertewandel weiter verstärken: Vom Auto als Symbol von Freiheit und Wohlstand zu einer multimodalen Mobilität für alle in einer digitale vernetzten Welt des Teilens. Das Ziel der Digitalisierung ist dabei die systemübergreifende Vernetzung zwischen individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, mit der mehr Effizienz in der Mobilität erreicht wird. Bochum wird gleichermaßen</p>	<p>Inhaltlich übernommen, allerdings wurde eine positive Formulierung gewählt.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Nicht übernommen, der Zusatz ist an dieser Stelle nicht unbedingt nötig.</p> <p>Die Zeitform wurde im ersten Teil des Leitbilds</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>dafür sorgen, dass durch die Digitalisierung niemand von einer Teilhabe am öffentlichen Leben ausgegrenzt wird. Im Hinblick auf den weiterhin steigenden Anteil älterer Menschen ist zu gewährleisten, dass die infrastrukturelle Barrierefreiheit nicht von der Digitalisierung als neuer Barriere ersetzt wird. Ziel ist eine Mobilitätsgarantie für alle.</p>	<p>(„Zielbild Bochum 2030“ und „Strategische Ziele für 2030“) generell durch Präsenz ersetzt.</p>
F3.4		<p>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 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 ihren Bürgerinnen und Bürgern sowie der örtlichen Wirtschaft erörtern und umsetzen.</p>	<p>Der erste Satz wird übernommen.</p> <p>Der weiteren Anregung wird inhaltlich gefolgt.</p>
F3.5		<p>In Anbetracht steigender Kosten für den motorisierten Individualverkehr wird Bochum seine Bürgerinnen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren</p> <p>und Alternativen zur privaten PKW-Nutzung aufzeigen.</p> <p>Das Ziel der Stadt Bochum ist es, viele Bürgerinnen und Bürger vom Umstieg auf den Umweltverbund zu überzeugen</p>	<p>Geändert in „motorisierter Verkehr“, da die Kostenerhöhungen insbesondere an die Energiekosten gekoppelt sind bzw. die Höhe der erzeugten Schadstoffe. Daher wird es auch im ÖPNV zu Preiserhöhungen kommen, sie fallen allerdings moderater aus, da sie auf viele Fahrgäste verteilt werden können. In Relation zum Auto profitiert der ÖPNV von steigenden Energiekosten, wird aber dennoch teurer, sofern er nicht stärker bezuschusst wird.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>und damit die heute starre Verkehrsmittelwahl der meisten Bürgerinnen und Bürger aufzubrechen. Die Bochumer können dadurch die Zeit im Verkehr besser nutzen und mit ihren finanziellen Mitteln individuell eine effiziente Mobilitätslösung gestalten. Die Stadt Bochum wird diese Entwicklung durch das Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege und somit allgemeiner Wegevermeidung flankieren.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da die Formulierung negative Assoziationen „Willen brechen“ weckt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da „Wegevermeidung“ im Widerspruch zu „Mobilität erhalten“ steht. Die BürgerInnen sollen in Zukunft genauso mobil wie heute sein, d.h. die Anzahl der Wege bleibt gleich, aber eventuell kürzer und/oder andere Verkehrsmittel.</p>
F3.6		<p>Bochum wird 2030 die Mobilität seiner Einwohnerinnen und Einwohner sicherstellen – unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen. Im Allgemeinen lautet dabei das Grundbedürfnis, von A nach B zu kommen. Es ist also nicht entscheidend, mit welchem Verkehrsmittel alle Bochumerinnen und Bochumer ans Ziel kommen, sondern, dass sie in der Lage sind, ihre Ziele in angemessener Zeit, zu bezahlbaren Kosten und insbesondere verkehrssicher erreichen zu können.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Idee, hier das Wort „alle“ zu setzen und dafür komplett auf den letzten Satz zu verzichten, ist zwar im Sinne einer Kürzung zu begrüßen, aber insbesondere der letzte Satz „Alle Bochumer gelangen auch 2030 an ihre Ziele, aber mit weniger Emissionen.“ unterstreicht den zentralen Charakter des Leitbilds.</p>
F3.7		<p>Bochum liegt im Zentrum der Metropole Ruhr. Hier inmitten einer der größten Regionen Europas ist es wichtig, die Mobilitätsgarantie 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 und SPNV verbinden Menschen innerhalb unserer Stadt und in die Region gleichermaßen komfortabel, sicher, zügig und aufeinander abgestimmt.</p>	<p>Siehe AK4</p>
F3.8		<p>Vor allem an stark belasteten Straßen wohnen überproportional häufig Menschen mit geringem Einkommen. Die Wahrung und Herstellung der Gesundheits- und Lebensqualität muss auch für</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>diese Bevölkerungsgruppen gewährleistet sein. Dazu eignen sich technische Lösungen, Verkehrsverlagerungsstrategien und Durchfahrtsverbote. Mit einer Verlagerung vom Auto zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) verbessert sich nicht nur die Klimabilanz der Stadt Bochum maßgeblich, sondern es sinken auch die Instandhaltungskosten, die Unfallkosten und es steigt die Lebensqualität im Allgemeinen für die in unserer lebenden Menschen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da Durchfahrtsbeschränkungen Teil von Verkehrsverlagerungsstrategien sind.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>
F3.9		<p>Ein bestimmter Modal Split (Aufteilung der Wege auf einzelnen Verkehrsmitteln) kann weder vorgegeben und auch nicht erzwungen werden, sondern ist insbesondere Ergebnis unserer eigenen, aber auch der bundespolitischen und im EU-Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?). Wenn also die richtigen Parameter und Stellschrauben gedreht werden kann sich ein anderes Verkehrsverhalten einstellen. Mit einer konsequenten und priorisierten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) sowie des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) wird sich eine deutliche Verlagerung zum Umweltverbund einstellen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da Tautologie.</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Der Satz lautet nun: Er [der modal split] ist allerdings in starkem Maße die Folge unserer städtischen [...] Verkehrsplanung.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>
F3.10		<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 leichtem Vorteil zu Gunsten des Umweltverbundes.</p> <p>Bis 2030 soll der Anteil des MIV auf 30 [%] gesenkt werden. Auf den Umweltverbund entfielen dann die übrigen 70 [%]. Über das Jahr 2030 hinaus sollte der Anteil des MIV in Bochum weiter abnehmen.</p> <p>Neben den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel, spielen auch die zurückgelegten Distanzen eine bedeutende Rolle. Die meisten Menschen nutzen ihr Fahrrad ausschließlich für Strecken unter 5</p>	<p>Der Nachsatz wurde gelöscht, daher nicht mehr relevant.</p> <p>Siehe Sammelthema 2</p> <p>Der Anregung wird inhaltlich gefolgt, allerdings positiv formuliert.</p> <p>Dieser Satz ist missverständlich interpretierbar, im Sinne: Die Menschen nutzen das Fahrrad für alle</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>[km]. Kompakte, durchmischte städtebauliche Strukturen ermöglichen es, motorisiert zurückgelegte Wege durch Wege im Rad- und Fußverkehr zu ersetzen. Momentan sind in Bochum 50 [%] aller Wege mit dem eigenen Auto kürzer als 5 [km]. Mit einem Verkehrsanteil von gerade einmal 5 [%] nutzen derzeit viel zu wenige Bochumerinnen und Bochumer das Fahrrad. Dies bedeutet gleichzeitig, dass hier ein großes Umstiegspotenzial vorliegt. Das Ziel der Stadt Bochum ist es daher klar: Die Stadt Bochum will den Radverkehrsanteil im Gesamtverkehr deutlich erhöhen.</p> <p>Dazu wird die Stadt Bochum die alltäglichen Nutzungen bündeln, Radwege konsequent ausbauen und mit dem Radverkehrskonzept Maßnahmen beschreiben um somit die Wegelängen zu minimieren und die Wege für das Rad insgesamt attraktiver zu gestalten. Ziel ist es, dass 2030 Länge und Anzahl der Wege reduziert werden.</p>	<p>Wege unter 5km.</p> <p>Siehe AK7, der ganze Absatz wird auf einen Satz gekürzt: „Dies bedeutet gleichzeitig, dass hier ein großes Umstiegspotenzial vorliegt.“</p> <p>Siehe auch Teil „Radverkehr“ unter Handlungsschwerpunkte.</p> <p>Der letzte Satz ist wiederum missverständlich (weniger Wege mit dem Fahrrad).</p>
F3.11		<p>Voraussetzung dafür, dass Ziele in der Nähe aufgenommen werden und sich damit auch wirtschaftlich für den Standort Bochum lohnen, ist eine Förderung des Fuß- und Radverkehr. Nur dort, wo Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer sich sicher fühlen, wird ein Auto nicht mehr die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen. Zudem ist es Ausdruck einer lebenswerten Stadt, wenn Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer das Straßenbild bereichern. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur sozialen Sicherheit und verweilen eher spontan in Geschäften, Cafés, Bars und Restaurants. Das bedeutet, dass eine Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs einen wesentlichen wirtschaftlichen Gewinn darstellt.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da ohne Bezugsgröße kaum quantifizierbar.</p>
F3.12		<p>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 heute noch</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Siehe AK7</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>allzu oft mit Fokus auf den motorisierten Individualverkehr. Künftig muss die Planung die Integration aller Verkehrsarten unter maßgeblicher Berücksichtigung der strategischen Modal-Split-Ziele der Stadt erfolgen. Die Siedlungsentwicklung beeinflusst die Verkehrsentwicklung und umgekehrt. Änderungen im Verkehrsangebot führen zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Den Planungsprozessen wird in Zukunft unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger also eine wichtige Rolle zur Erreichung eines emissionsarmen Verkehrs zukommen.</p>	<p>Der Anregung wird in gekürzter Form gefolgt</p> <p>Dies ist bereits heute der Fall. Allerdings darf dies nicht dazu führen, dass z.B. neue Wohnbauprojekte von vornherein abgelehnt werden, weil der Verkehr zunimmt. Es ist auch die Frage zu stellen, ob z.B. durch Zuzug möglicherweise lange Arbeitswege durch kürzere Wege abgelöst werden können.</p>
F3.13		<p>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 räumliche Proportion sowie Vielfältigkeit der Nutzungsmöglichkeiten. Ablesbare Plätze, begreifbare Baumstellungen, wohlproportionierte Höhe der Ränder und angemessene Materialien sind die räumlichen Zielkoordinaten eines fortwährenden Umbauprozesses. Ein lebenswerter und umweltfreundlicher öffentlicher Raum ist am ehesten in der Lage, die vielfältigen Herausforderungen einer sich wandelnden Öffentlichkeit aufzunehmen.</p>	
F3.14		<p>Teil einer integrierten Planung sind auch die Themen Inter- und Multimodalität. Auch hierbei wird großes Potenzial gesehen, den Umweltverbund zu fördern. Die Bürgerinnen und Bürger sollen zudem in offenen Plattformen zum Austausch für alle über Mobilitätsalternativen informiert werden.</p>	<p>Gleicher Wortlaut wie im Entwurf.</p> <p>Wie der Austausch stattfinden soll, steht noch nicht fest. Es wird jedoch voraussichtlich als ein Leitprojekt eine Imagekampagne zum Umweltverbund geben, bei der versucht wird, auf mehreren</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Dies ermöglicht es jedem Einzelnen, sein Mobilitätsverhalten auch im Vergleich zu anderen zu betrachten und die eigenen Gewohnheiten kritisch zu hinterfragen. Hierbei können alternative Mobilitätsangebote wie Carsharing oder das „metropolradruhr“ helfen, feste Mobilitätsmuster aufzuweichen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden dabei mit gutem Beispiel vorangehen und die Vorteile des Radfahrens sowie der Nutzung des ÖPNV oder die praktischen Vorteile von Lastenfahrrädern aus der alltäglichen Praxiserfahrung mit in die Dialogplattformen nehmen.</p>	<p>Ebenen die Bevölkerung zu erreichen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da sie eine unnötige Zuspitzung darstellt.</p> <p>Siehe AK7 Unter „Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung“ wurde am Ende ein Absatz zum Mobilitätsmanagement ergänzt.</p>
F3.15		<p>Das Auto wird bis 2030 und darüber hinaus seine hohe Bedeutung beibehalten. Es ist anzunehmen, dass es auch 2030 noch ein häufig genutztes Verkehrsmittel in Bochum sein wird.</p> <p>Für regionale und speziell überregionale Fahrten wird es neben den Regionalzügen das bevorzugte Verkehrsmittel bleiben. Dementsprechend gebührt der Wiederherstellung und Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur sowie einer leistungsfähigen Dateninfrastruktur für das (Teil)autonome Fahrzeug eine ganz besondere Bedeutung. Bestimmte Wege erfordern das Auto und auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr sind größtenteils auf ein motorisiertes Fahrzeug angewiesen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Ausgehend von den modal-split-Zielzahlen bleibt es das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, selbst wenn der Anteil deutlich sinkt.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. „Regionalzüge“ werden durch „Schienenpersonenverkehr (SPV) ersetzt.“</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da kein Grund erkennbar ist, gerade diesen Umstand gesondert zu betonen.“</p>
F3.16		<p>Die große Bedeutung der Automobilität ist jedoch nicht an eine Antriebsart geknüpft. Um die Automobilität umweltfreundlicher zu gestalten, bedarf es in Bochum eines Ausbaus der Infrastruktur im Bereich der Elektro- und Wasserstoffmobilität. Dadurch soll der Wechsel zum emissionslosen Auto schneller als in anderen deutschen Großstädten vonstattengehen.</p> <p>Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf emissionsarme/emissionsfreie Antriebe umstellen. Der bereits begonnene Umstieg ist Zeichen einer Trendwende:</p>	<p>Siehe Sammelthema 4</p> <p>Die Umstellung des Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge ist bei den Pkw beschlossen. Bei den Lkw werden momentan noch Lösungen getestet, wie z.B. die Umrüstung alter Diesel auf elektrische</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Der Verbrennungsmotor als Antriebsart für den Stadtverkehr wird in Zukunft keine Rolle mehr spielen.</p>	<p>Antriebe erfolgen kann.</p> <p>Hier ist nicht ganz klar, was gemeint ist. Geht es um die städtischen Fahrzeuge (dann, siehe oben) oder tatsächlich um den Verkehr in Bochum (bis 2030 unrealistisch).</p>
F3.17		<p>Die Erfahrung hat gezeigt, dass mit dem Ausbau von Straßen zu Gunsten des MIV langfristig keine 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.</p> <p>Nach kurzer Zeit stellt sich der gleiche Verkehrsfluss wie vor dem Ausbau ein, allerdings mit mehr Fahrzeugen.</p> <p>Solche Lösungen sind nicht nachhaltig und daher als Teil des Problems anzusehen. Der MIV wird jedoch von Umsteigern zum Umweltverbund profitieren. Der Umstieg auf das Rad oder den öffentli-</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt (geändert in „nur selten“). Findet Ausbau dort statt, wo die Nachfrage deutlich unter der Kapazitätsgrenze lag, kann es auch langfristig zu Verbesserungen kommen. Dies ist aber im Ruhrgebiet eher nicht der Fall.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>In den meisten Fällen sind zwei Effekte zu beobachten. Kurzfristig tritt tatsächlich eine Verbesserung ein. Allerdings passen die Menschen ihre Gewohnheiten mittelfristig den neuen Gegebenheiten (Reisezeiten) an. Dies führt z.B. zu einer Änderung des Wohnstandortes oder des Arbeitsplatzes, denn nun kann durch den Ausbau des Netzes der Arbeitsplatz z.B. statt in 90 Minuten (inkl. Stau) in 60 Minuten erreicht werden. Nach einigen Jahren dauert es dann doch wieder 90 Minuten, da sich viele Effekte überlagern, z.B. wurde es auch für den Güterverkehr wieder attraktiver, anstatt die Bahn oder das Binnenschiff zu nehmen, auf den Lkw zu setzen.</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>chen Personenverkehr, bei entsprechender fortlaufender Weiterentwicklung, trägt wesentlich zu einer Verflüssigung des Autoverkehrs bei. Dieser kann mit Hilfe moderner Verkehrslenkungs- und steuerungssysteme zusätzlich unterstützt werden.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da nicht quantifizierbar.</p>
F3.18		<p>Einen bedeutsamen 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 andere Funktionen ein. Je näher die Innenstadt rückt, umso eher sollten parkende Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden. Mittelfristig wird das Parken am Straßenrand deutlich teurer als in Parkhäusern.</p> <p>Bei der Planung von Wohngebieten sollen Bürgerinnen und Bürgern zunehmend Quartiere angeboten werden die autofrei bzw. autoarm organisiert sind.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt, da bereits Inhalt des Gesamtkonzeptes Ruhender Verkehr</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da kein Bezug vorhanden. Was heißt „deutlich“ teurer?</p> <p>Wirklich „autofrei“ sind auch die meisten als autofrei bezeichneten Quartiere nicht. Zudem hatten viele tatsächlich autofrei geplante Quartiere das Problem, dass die zukünftigen Hausbesitzer bzw. Mieter sich verpflichten mussten, ihr Auto bei Einzug abzuschaffen. Letztendlich sind daran viele Projekte gescheitert. So erscheint es erfolgversprechender, jedem Haushalt z.B. einen Stellplatz in einer Quartiersgarage anzubieten und das eigene Haus bzw. die eigene Wohnung zum Be- und Entladen anfahren zu können (Verkehrszeichen „Spielstraße“). Allein die Entfernung zur Quartiersgarage würde viele kurze Wege mit dem Auto obsolet werden lassen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Zum Beispiel durch zentrale Stellplatzanlagen oder durch den Verzicht auf Stellplätze.</p> <p>Eine Bochumer Stellplatzverordnung regelt künftig die Organisation von Stellplatzvorgaben bei Bauvorhaben. Dabei können Fahrradstellplätze, E-Ladesäulen und Carsharingstellplätze (fehlende) Autostellplätze ausgleichen. Durch die Regulierung des ruhenden Verkehrs (Anzahl und Lage von Stellplätzen, Preise etc.), lässt sich auch der fließende Verkehr steuern. 2030 wird es im öffentlichen Raum weniger Stellplätze geben. Das Innenstadtnahe Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen wird teurer und der gewonnene Straßenraum wird dem Umweltverbund, den Menschen in unserer Stadt und der Natur – und damit der Aufenthaltsqualität in der Stadt – zurückgegeben.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, siehe AK7.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, siehe AK7.</p> <p>Eine eigene Stellplatzsatzung für Bochum wird momentan vorbereitet. In sie werden die Ziele aus dem Leitbild einfließen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt, siehe AK7.</p>
F3.19		<p>Auf den Fernstraßen wird ein großes Güterverkehrswachstum erwartet, allerdings hauptsächlich im Transitverkehr. Innenstädtisch 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 sog. „Sprinter“ jedoch deutlich steigen. Welchen Einfluss dies auf das Gesamtverkehrsaufkommen haben wird, ist derzeit noch umstritten, da online-Handel auch dazu führen wird, dass weniger private PKW-Fahrten durchgeführt werden. Trotzdem wird sich die Stadt Bochum auf diese Veränderungen vorbereiten.</p>	
F3.20		<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</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		neuer Gewerbeflächen vorrangig in der Nähe von Autobahnanschlussstellen zu erfolgen hat. Zu diesem Zweck wird das LKW-Vorrangroutennetz der Stadt Bochum stetig optimiert, um eine optimale Wegeführung der LKW zu gewährleisten.	
F3.21		In städtischen Bereichen ist die Anlieferung so zu regeln, dass Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern minimiert werden und Wirtschaftsverkehre ihre Ziele gemäß City Logistikkonzept direkt und schnell ansteuern können. Die übrigen Verkehrsarten bzw. Personen im öffentlichen Raum sollen so wenig wie möglich beeinflusst werden. 2030 wird das City-Logistikkonzept dafür Sorge tragen, dass die letzte Meile des innerstädtischen Lieferverkehrs emissionslos funktioniert. Lastenfahräder und emissionslose Kleintransporter erledigen die letzten Fahrten zur Haustür oder dem Ladenlokal.	Der Anregung wird gefolgt. Der Anregung wird in gekürzter Form gefolgt. Neben dem Leitbild wird die Verwaltung in einer separaten Vorlage auch Leitprojekte vorschlagen. Eines dieser Leitprojekte soll sich dem Thema City-Logistik widmen.
F3.22		Der ÖPNV stellt heute ein starkes Rückgrat des Umweltverbundes und ist insbesondere auf langen Strecken in unserer Stadt die einzige wirkliche Alternative zum PKW. Mit einem Anteil von 16 [%] liegt der Öffentliche Verkehr in Bochum auf einem ausbaufähigen mittleren Niveau. Allerdings sind dabei u.a. Studierende mit Wohnsitz außerhalb Bochums, von denen ein Großteil ebenfalls Busse und Bahnen benutzt noch nicht eingerechnet. Perspektivisch wird der Anteil an älteren Schülerinnen und Schülern, sowie Studierenden in den nächsten Jahren erst einmal zurückgehen, da die geburtenschwachen Jahrgänge nachrücken. Diese Abnahme im ÖPNV muss durch die Gewinnung neuer Nutzerinnen und Nutzer ausgeglichen werden. Dazu müssen nutzerspezifische Angebote und Anreize geschaffen werden, die allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt den Zugang zum ÖPNV ermöglichen.	Der Anregung wird inhaltlich gefolgt, das Wort „gut“ wurde im Text gestrichen. „Ausbaufähig“ wurde dagegen nicht übernommen, da ein mittleres Niveau per se ausbaufähig ist. (Der Ausbau des ÖPNV wird darüber hinaus an mehreren Stellen im Text betont. Der Anregung wird gefolgt
F3.23		Auch zukünftig wird die Verantwortung der Stadt für eine Grundversorgung ihrer Bürgerinnen und Bürger mit Mobilitätsoptionen	

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>nicht abnehmen, sondern das Entwickeln zeitgemäßer und angepasster Angebote (On-Demand-Verkehre, Ausweitung der Elektromobilität auf Schiene und Straße etc.) erfordern. Dazu gehören auch Verbesserungen im Bereich Service und Komfort, wie z.B. freies WLAN, nachvollziehbare Tarifstrukturen oder die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Leihrad, Carsharing, SPNV) mit einem Ticket. Die Verantwortung hierfür liegt gleichermaßen bei dem kommunalen Verkehrsunternehmen und der Stadt Bochum. Nur gemeinsam können multimodale Angebote aufgestellt, ausgebaut und weitere Akteure auf den Markt geholt werden. 2030 wird die Barrierefreiheit im gesamten Bochumer ÖPNV gewährleistet sein. Ebenso ist den gestiegenen Anforderungen nach mehr (subjektiver) Sicherheit Rechnung zu tragen, z.B. geeignete bauliche Gestaltung, mehr Sicherheitspersonal, Notrufsäulen und ggf. wo notwendig Video-überwachung. um keine psychischen Barrieren bei der Verkehrsmittelwahl entstehen zu lassen. Dadurch können auch neue Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern für den ÖPNV gewonnen werden. 2030 wird der gesamte ÖPNV die Ampeln dieser Stadt auf grün schalten können und so bevorrechtigt durch die Stadt verkehren.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Im Jahr 2020 wird die Stadt Bochum den NVP zum Thema Barrierefreiheit fortschreiben. Die Teilfortschreibung wird, rechtzeitig vor dem gesetzlich fixierten Umsetzungstermin, einen Maßnahmenkatalog und die Definition von Ausnahmefällen enthalten.</p> <p>Ist Teil des NVP 2017. Dort wird erläutert, wie die Beschleunigung in Zukunft ablaufen wird (S.136).</p>
F3.24		<p>Eine Herausforderung der nächsten Jahre wird es sein, die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu optimieren und zielstrebig auszubauen.</p> <p>Mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans geht die Stadt Bochum dazu mit der Überarbeitung des Straßenbahn- und Busliniennetzes, dass 2020 umgesetzt wird, einen wichtigen ersten Schritt.</p> <p>Mittelfristig muss in das Bochumer ÖPNV-System mehr Geld flie-</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Vor dem Hintergrund knapper Kassen und durch die langen Umsetzungshorizonte bei ÖPNV-Maßnahmen, werden sich vermutlich nur auf einzelnen Relationen Verbesserungen erzielen lassen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Siehe AK3</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Ben, damit mehr Angebote und eine größere Akzeptanz entstehen können.	Der Ausbau des ÖPNV ist stark von Fördergeldern abhängig. Anmeldungen erfolgen über den ÖPNV-Bedarfsplan (letzter Stand siehe Vorlage 20181746.) In diesem Zusammenhang müssen auch die höheren Betriebskosten berücksichtigt werden.
F3.25		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 stärker in den Vordergrund zu stellen und den ÖPNV bedarfsgerecht aufzustellen. Die Zeit im ÖPNV lässt sich bequem, entspannt – ganz nach Belieben – nutzen, da keine aktive Verkehrsteilnahme notwendig ist. Am Ziel entfällt der Stress der Parkplatzsuche. Um dieses Bewusstsein zum Nutzen des ÖPNV zu stärken, sind digitale Angebote im ÖPNV ein wichtiger Baustein. Dabei ist der Datenschutz zu berücksichtigen. Über Fahrgastinformationsanzeigen oder Apps, die Informationen zu Fahrzeiten, Preisen, oder Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) darstellen, können wichtige Informationen transportiert werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt, da es nicht in diesen Abschnitt passt. Darüber hinaus ist die bedarfsgerechte Planung im Rahmen des NVP 2017 erfolgt.
F3.26		Die Verbesserungen der Bedingungen für Radfahrer wurden in den letzten fünf Jahren bereits intensiv vorangetrieben. Die Stadt ist seit 2016 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte). Dies ist einerseits eine Anerkennung der Arbeit der letzten Jahre, zugleich aber Ansporn und Verpflichtung, die Aufnahme in den folgenden Jahren durch gezielte fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen zu bestätigen.	Der Anregung wird nicht gefolgt, da eine genaue Jahreszahl nicht angegeben werden kann. Der Anregung wird gefolgt.
F3.27		Durch Pedelecs und E-Bikes erweitert sich auch der Anwendungsbereich: Längere Wege und der Transport höherer Lasten sind möglich. Dadurch sind wesentlich mehr Fahrten mit dem Fahrrad	Der Anregung wird inhaltlich gefolgt.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>möglich. Das bedeutet 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>	
F3.28		<p>Nachdem in der Vergangenheit der Fokus eher auf touristischen Radwegen oder Freizeitradwegen lag, lautet das Ziel nun, Alltagsrouten für den Radverkehr zu ertüchtigen und neu zu schaffen. Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren die wichtigsten Achsen des Radverkehrsnetzes mit Radverkehrsanlagen ausstatten und so die Alltagsrouten für den Radverkehr deutlich attraktivieren. Die Radialstraßen werden bis 2030 sukzessive flächendeckend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Bis 2030 werden außerdem sämtliche Lücken im Bochumer Radverkehrsnetz geschlossen. Eine der wichtigsten Achsen in Bochum wird der Radschnellweg Ruhr (RS1) von Duisburg über Bochum bis nach Hamm sein. Dieser wird einen wichtigen Beitrag leisten, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es, sowohl Anschlüsse als auch Zuwegungen optimal und nutzerfreundlich zu gestalten.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, da dies nicht zugesagt werden kann. Die Verbesserungen können nur Schritt für Schritt erfolgen. Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.</p>
F3.29		<p>Der Fußgängerverkehr weist im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes einen großen Unterschied auf: Sein Anteil an allen Wegen ist in Bochum mit 24 % (reine Wege zu Fuß) deutlich höher als der Anteil von Fahrrad und ÖPNV zusammen. Er wird lediglich von den Wegen mit dem Auto übertroffen. In der öffentlichen Wahrnehmung rangiert der Fußgängerverkehr jedoch meist weit unten, obwohl nahezu alle Verkehrsteilnehmer Teile ihres Weges zu Fuß zurücklegen, sei es den Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz.</p>	<p>Der Absatz wurde zum besseren Verständnis komplett umformuliert.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F3.30		Im Zuge von Stadtteilentwicklungskonzepten oder bei Verkehrskonzepten für einzelne Bezirke wird der Fußgängerverkehr als wertvoller Teil der Nahmobilität berücksichtigt und gestärkt werden.	
F3.31		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. 2030 werden Fußgängerinnen und Fußgänger sich freier und mit mehr Platz durch die Stadt bewegen können. Ihr Bewegungsraum ist sicher und wird von anderen Verkehrsmitteln nicht eingeschränkt.	Der Anregung wird inhaltlich gefolgt.
F3.32		Die äußerst dynamischen Prozesse im Bereich der Mobilität und der Verkehrstechnologien stehen in direkter Wechselwirkung zu den gesellschaftlichen und städtebaulichen Veränderungen. Die aktuellen Trends im Mobilitätsverhalten sind insgesamt sehr vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung. Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler, niedrighellig, barrierefrei und zielgruppenspezifisch orientiert sein. Eine gezielte Stärkung des Umweltverbundes im Zuge der Umsetzung dieses Leitbildes trägt entscheidend zu mehr Lebensqualität in Bochum, der „Großstadt mit Lebensgefühl“ bei. Die Stadt Bochum wird auf Grundlage dieses Leitbildes ein zugehöriges Maßnahmenkonzept entwickeln. Zwecks Überprüfbarkeit dieses Maßnahmenkonzeptes wird die Verwaltung alle zwei Jahre einen Mobilitätsbericht veröffentlichen.	Der Anregung wird teilweise gefolgt. Dabei zum Abschluss des Leitbildes noch einmal auf den neuen Slogan eingegangen. Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse,

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.
F3.33		Hinweis: In die Vorlage müssen die Ergebnisse der Befragung Mobilitätverhalten 2018 noch eingearbeitet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen diese nicht vor.	Nicht möglich, da die Ergebnisse voraussichtlich erst im Dezember 2019 vorliegen.
F4.1	AfD-Ratsfraktion Bochum	<p>Freie Fahrt für freie Bürger Öl, Gas und Verbrennungsmotoren sind die Basis unseres Wohlstands und der Mobilität.</p> <p>Dank effizienterer Motoren und Abgasreinigung ist unsere Luft trotz steigendem Verkehr sauberer als je zuvor.</p> <p>Willkürlich gesetzte Grenzwerte an einzelnen Messpunkten und damit verbundene partielle Fahrverbote führen nicht zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt. Im Gegenteil werden durch Sperren einzelner Straßen für Dieselfahrzeuge im Zuge der dann notwendigen Umfahrungen mehr Emissionen verursacht.</p>	<p>Das ist einerseits richtig, andererseits sind mit Öl, Gas und Verbrennungsmotoren aber auch negative Folgen verbunden. Bei der Verbrennung von Öl und Gas entstehen klimaschädliche Gase oder lokal wirkende Schadstoffe und Partikel, die die Atemwege reizen können. Verbrennungsmotoren sind außerdem mit lauten Geräuschen verbunden, die z.B. bei einem Elektromotor nicht entstehen.</p> <p>Dies ist bezogen auf lokal wirkende Schadstoffe und Gase richtig, aber nicht bezüglich CO2. Beim Ausstoß dieses Klimagases gab es im Verkehrsbereich in den letzten 30 Jahren eine Stagnation. Hier wurden die technischen Effizienzgewinne durch kräftigere Motoren und die gestiegene Fahrleistung wieder kompensiert.</p> <p>Grenzwerte werden nicht willkürlich, sondern nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten festgelegt. Den Maßstab bilden dabei gefährdete Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren oder bereits kranke Menschen. Bei der Sperrung einzelner Straßen ist darauf zu achten, dass Menschen an anderen Straßen nicht</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			signifikant mehr bzw. im gesundheitsschädlichen Bereich belastet werden.
F4.2		Die Vermutung einer Gesundheitsgefährdung durch Überschreitung des durch die EU festgelegten Jahresgrenzwertes für Feinstaub und Stickoxide von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Außenluft ist auch deswegen fragwürdig, weil an industriellen Arbeitsplätzen in geschlossenen Räumen eine 24mal höhere Konzentration dauerhaft zugelassen ist.	Siehe 4.1 Der kritische Wert für einen gesunden erwachsenen Menschen liegt in der Tat deutlich höher. Allerdings muss auch die Frage erlaubt sein, ob die Grenzwerte für Arbeitsplätze nicht eventuell zu hoch sind.
F4.3		Eine Überprüfung der Standorte für die Messtellen auf Übereinstimmung mit den europäischen Richtlinien ist erforderlich. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Werte – wie in der Richtlinie gefordert – repräsentativ für einen größeren Umgebungsraum sind. Ein Standort im stop-and-go-Bereich einer vielbefahrenen Straße oder direkt neben einer Bushaltestelle ist beispielsweise nicht repräsentativ für einen größeren Umgebungsraum. Soweit sich Interpretationsspielräume aus den diesbezüglichen Vorschriften ergeben, sind diese zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs zu nutzen.	Siehe AK6
F4.4		Irrweg Elektromobilität Elektroantriebe haben noch für lange Zeit Nachteile für die Mobilität der Menschen. Der Hype um die Elektroautos ist vor allem deshalb heikel, weil sich diese Fahrzeuge nur Besserverdienende leisten können. Problematisch ist auch die geringe Reichweite. So hat der E-Scooter der Post beispielsweise nur eine um 30% höhere Reichweite als die elektrischen Post-Autos aus den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts. Es ist sehr fraglich, ob Elektromobilität aufgrund der Herstellung und Entsorgung der Speichermedien und aufgrund der mangelnden Energieeffizienz zu einer Senkung von schädlichen Emissionen führt. Die Feinstaubemissionen ergeben sich bei Autos überwiegend durch den Bremsstaub. Dieser Brems-	Siehe Sammelthema 4 Die Reichweite des E-Scooters ist für den Zweck eines Kurierdienstes in der Regel vollkommen ausreichend. Bedingt durch häufige Anfahr- und Bremsvorgänge sowie kurze Strecken, kann der Elektromotor hier seine Vorteile (z.B. geringer Verschleiß) besonders gut ausspielen.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		staub entsteht allerdings in gleicher Weise bei Elektroautos. Darüber hinaus ist auf Jahrzehnte kein flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur möglich.	
F4.5		<p>Verflüssigung des MIV Bereits in der Vergangenheit wurden durch den Umbau (Dorstener Str., Herner Str.) Lösungen geschaffen, die mit dem ÖPNV und dem Radverkehr Alternativen priorisieren, etwa durch die Vorrangschaltungen für Bus und Bahn oder die Anlage von Radfahrstreifen.</p> <p>Allerdings geschah dies um den Preis Verkehrsflussbehindernder Ampelsteuerungen und gestörter Grüner Wellen. Im Ergebnis umwelttechnisch kontraproduktive Maßnahmen, die verhindern, dass der Gesamtverkehr reibungslos, stau- und schadstoffarm durch das Stadtgebiet geführt wird.</p> <p>Besser und sicherer wäre es, den Radverkehr – und soweit möglich den ÖPNV – auf Strecken neben den Tangentialen umzuleiten.</p>	<p>Siehe AK5</p> <p>Bezogen auf ein einzelnes Fahrzeug wirken sich Staus negativ auf die Umwelt aus. Werden aber durch die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs Umstiege erreicht, verkehren weniger Fahrzeuge auf den Straßen. Selbst wenn diese gleichermaßen im Stau stünden, wäre die Umweltbilanz bezogen auf die Gesamtzahl der Fahrzeuge deutlich besser. Weniger Fahrzeuge bedeuten allerdings in der Regel auch weniger Stau. Dies macht deutlich, dass die Förderung von Bus, Bahn, Fuß und Rad der Umwelt doppelt hilft. Darüber hinaus ist es wissenschaftlich belegt, dass die Menschen über ein relativ konstantes tägliches Reisezeitbudget verfügen. „Gesparte“ Zeit im Verkehr wird mittelfristig in längere Wege investiert und schadet damit ebenfalls die Umwelt deutlich mehr, als gelegentliches Stehen im Stau.</p> <p>Damit die Menschen auf das Rad und den ÖPNV umsteigen, brauchen sie umwegarme Direktverbindungen. Im ÖPNV ist ebenso zu berücksichtigen, dass die Kosten für Infrastruktur und Betrieb mit jedem Umweg deutlich steigen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F4.6		<p>Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur Das Straßenvorbehaltsnetz ist der Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs vorbehalten. Leistungsfähig kann eine Straße aber nur dann sein, wenn der Verkehrsfluss aufrechterhalten wird und es nicht aufgrund von Fahrbahnschäden zu Temporeduzierungen und damit zu Überlastungen der betroffenen Straßen kommt. Daher ist ein rechtzeitiger und vorbeugender Austausch von Straßenbelegen dringend geboten.</p> <p>Die Straßenzustandserfassungen zeigen ein zunehmend schlechteres Ergebnis für Bochums Straßen. Die Stadt schreibt jährlich ca. 15 Mio. Euro auf Verkehrsflächen ab, wendet aber nur einen Bruchteil dieser Summe für die Instandhaltung auf. Der Erhaltungsaufwand muss deutlich gesteigert werden, um die Versäumnisse der vergangenen Jahre aufzuholen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
F4.7		<p>Interkommunale Zusammenarbeit Bochum liegt auch verkehrstechnisch im Mittelpunkt des Ruhrgebiets. Die Verkehrsinfrastruktur und die von den Bürgern erwartete Mobilität endet aber nicht an den Stadtgrenzen. Daher ist bei allen Fragen der Veränderung und Verbesserung der Verkehrsnetze eine enge Abstimmung mit den Nachbarkommunen erforderlich. Zukünftig ist diese Zusammenarbeit zu intensivieren und ein entsprechendes gemeinsames Verkehrskonzept für die gesamte Region zu entwickeln.</p>	<p>Siehe AK4</p> <p>Der RVR stellt momentan in enger Abstimmung mit den Kommunen und weiteren Institutionen ein Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept auf.</p>
F4.8		<p>Verständliche Sprache Für das Leitbild Mobilität wird eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit erwartet. Damit auch fachunkundige Bürger sich in die Diskussion einbringen können, ist eine leicht verständliche Sprache des Konzeptes erforderlich. An vielen Stellen genügt der vorgelegte Entwurf nicht dieser Anforderung.</p>	Der Text wurde an einigen Stellen korrigiert oder gekürzt. Zudem wurde darauf geachtet, dass Abkürzungen beim ersten Mal ausgeschrieben werden.

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F5.1a	SPD-Ratsfraktion Bochum	Zuverlässig, bezahlbar und vernetzt – Das Leitbild Mobilität für die Stadt Bochum 2030.	Zum Leitspruch „Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ gab es zahlreiche Änderungsvorschläge, siehe Sammelthema 3. Letztendlich wurde weitestgehend dem Vorschlag der SPD gefolgt.
F5.1b		Die SPD-Ratsfraktion unterstützt grundsätzlich die Überlegungen der Stadtverwaltung zur Zukunft der Mobilität in unserer Stadt. Der Entwurf des Leitbildes hat einige richtige Ansätze. Dennoch vermisst die SPD im Rat einige wichtige Aspekte. So berücksichtigt der Entwurf des Leitbilds die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse und Notwendigkeiten der meisten Bürgerinnen und Bürger noch nicht genug: Beschäftigte im Einzelhandel zum Beispiel. Oder die Krankenschwester und der Altenpfleger, die aus der Nachtschicht kommen. Die Beschäftigten von Handwerksbetrieben, die früh morgens zur Arbeit müssen, um dann mit ihren Materialien zu ihrer Kundschaft zu fahren.	Siehe AK5 bzw. AK7 Die Berücksichtigung einzelner Bevölkerungsgruppen würde im Rahmen des Leitbilds zu weit führen. Wenngleich es zwar durchaus signifikante Unterschiede zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen gibt (hinsichtlich der Anzahl der Wege, der Verkehrsmittelwahl, der Distanzen), so liegen die Anforderungen an die Infrastruktur, das ÖV-Angebot, den Service etc. nicht wesentlich auseinander. Sofern die Verkehrsanlage auf den jeweils schwächsten Verkehrsteilnehmer zugeschnitten ist, profitieren auch alle anderen davon. Es ist aber denkbar, dass es für ausgewählte Relationen oder Uhrzeiten kein wirtschaftliches Angebot im ÖPNV geben kann und dass dann z.B. der Pkw das optimale Verkehrsmittel für den jeweiligen Zweck darstellt.
F5.2		Die soziale Stadt Die Zielperspektive aus SPD-Sicht ist die soziale Stadt. Die soziale Stadt ermöglicht allen Menschen Teilhabe: an Bildung, am Arbeitsleben, an Kultur. In dieser Stadt haben die meisten Menschen durchschnittliche oder geringere Einkommen. In dieser Stadt wohnen Alleinerziehende, die wollen, dass ihre Kinder sicher zur Schule kommen und sie selbst rechtzeitig bei der Arbeit sind.	Die Stadt kann den Bürgern nur insgesamt ein Angebot machen. Es wird keine maßgeschneiderten Lösungen für einzelne Lebenslagen geben. Die Bürger werden ihren Teil zur Verkehrswende leisten müssen, indem sie ihren Wohnstandort, die Schule und den Arbeitsort aufeinander abstimmen. Wer jedoch beispielsweise eine Arbeit in

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Teilhabe steht im Zentrum sozialdemokratischer Mobilitätspolitik</p> <p>Ihnen die Teilhabe zu sichern, ist der Ausgangspunkt einer sozialdemokratischen Mobilitätspolitik. Folglich stehen Busse und Bahnen an erster Stelle. Dazu gehört auch alles, was dazu führt, dass Busse und Bahnen leichter und öfter genutzt werden können: Preise, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit der Haltestellen und die einfache Verknüpfung der Verkehrsarten, Digitalisierung, pünktliche Busse und Bahnen (wie ÖPNV-Fahrplantreue, falls überhaupt möglich auch Busspuren) sowie sichere Haltestellen und hier bei uns im Ruhrgebiet vor allem der regionale Ansatz</p>	<p>Düsseldorf annimmt, weil er dort mehr als in Bochum verdient, kann nicht erwarten, dass sein Arbeitsweg die gleiche Zeit und die gleichen Kosten wie ein Arbeitsplatz in Bochum beansprucht.</p> <p>Die Themen Barrierefreiheit, Verknüpfung der Verkehrsarten, Digitalisierung werden im Leitbild bereits behandelt oder sie sind Bestandteil des Nahverkehrsplans 2017.</p>
F5.3		<p>Den ÖPNV weiterentwickeln</p> <p>Die Preis- und Tarifstruktur des Öffentlichen Verkehrs (Bus+Bahn, Schiene, lokal + regional) passt nicht mehr zu den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in der Metropole Ruhr. Die Tarifstruktur ist – aus vielen Gründen, auch aus sozialen oder regionalen – zu unübersichtlich geworden. Wer nur gelegentlich Busse und Bahnen nutzt, kommt längst nicht mehr ohne weiteres damit klar. Gelegentliche Nutzerinnen und Nutzer sind aber die größte Zielgruppe, wenn es darum geht, neue Fahrgäste für den Umweltverbund zu gewinnen. Eine grundlegende Reform und Vereinfachung der Tarifstruktur ist nötig.</p>	<p>Die Verwaltung wird ein Leitprojekt vorschlagen, das sich mit einem sog. „Mobilitätsticket“ beschäftigt. Es soll möglich werden, mit einem Ticket verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen. Allerdings hängen viele Entscheidungen auch vom Verkehrsverbund (VRR) ab.</p>
F5.4		<p>Preise für Busse und Bahnen</p> <p>Eng zusammen mit der Tarifstruktur des ÖPNV hängen die Preise. Sie mögen generell zu hoch sein, zum Beispiel für Eltern mit Kindern (so gibt es kein Familienticket). Auch Kurzstrecken sind inzwischen recht teuer. Die Idee dahinter war es, Abonnements interessanter zu machen. Inzwischen verfängt diese Strategie aber nicht mehr so gut wie noch in den vergangenen Jahren. „Flatrates“ wie das günstige Wiener Jahresticket werden diskutiert. Gleichzeitig gibt es heute mehr Angebote, die sich mit dem ÖPNV verknüpfen</p>	<p>Momentan wird ein entfernungsabhängiges Ticket getestet. Dies sollte insbesondere auf kurzen Strecken zu günstigeren Preisen führen.</p> <p>Auch eine „Flatrate“ ist ein Abonnement für einen bestimmten Zeitraum und Raum.</p> <p>Siehe F5.3</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		lassen (vor allem Mietfahrräder oder -autos).	
F5.5		<p>ÖPNV ist Daseinsvorsorge Busse und Bahnen gehören für die SPD zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Einen Teil der Kosten muss die Gesellschaft steuern- und abgabenfinanziert tragen. Denn eine vereinfachte Tarifstruktur mit einem insgesamt niedrigeren Preisniveau und mehr Fahrgästen führt zu höheren Kosten.</p>	<p>Im Sinne einer Gesamtkostenrechnung (d.h. Berücksichtigung vom Klimakosten, Lärmkosten, Gesundheitskosten durch Verkehrsoffer, Instandhaltungsbedarf etc.) könnte es auch zu einer Reduzierung der Kosten kommen. Nicht zuletzt führen Angebotsverbesserungen und Preisreduzierungen auch zu einer größeren Anzahl an Ticketverkäufen.</p>
F5.6		<p>Hauptstraßen: Keine radikalen Lösungen Die SPD wünscht keine radikalen Lösungen, sondern kreative und individuelle Ideen für die Hauptverkehrsstraßen, Alternativrouten, beruhigte Strecken, Freizeit- und Alltagsverkehre (zum Beispiel Schulwegpläne, Fahrradstraßen, intakte Gehwege). Technische Innovation löst Probleme und schafft mitunter neue Probleme. Im Sinne der Bochum-Strategie ist unsere Stadt das Experimentierfeld für solche Techniken.</p>	<p>Soll die Bevölkerung mitgenommen werden, sind radikale Lösungen meist kontraproduktiv. Allerdings muss es auch geboten sein, sich vom status quo zu lösen und zu überlegen, mit welcher Straßenraumaufteilung kann ich eine Verlagerung zum Umweltverbund erreichen? Es empfiehlt sich, eine Verkehrswende Schritt für Schritt einzuleiten und diese auch so zu kommunizieren, damit sich die Menschen darauf einstellen können. Dafür dient auch dieses Leitbild und die Frage: Wie soll Bochum im Jahr 2030 aussehen?</p>
F5.7		<p>Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger spielt dabei eine wichtige Rolle. Es geht darum, Entscheidungen vorzubereiten und für jene nachvollziehbar zu machen, die von diesen Entscheidungen positiv und/oder negativ betroffen sind. Nicht zuletzt mit der Online-Beteiligung zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt hat die Stadtverwaltung ein gutes Beispiel gegeben.</p>	<p>Bei größeren Projekten oder Konzepten wird dies der Fall sein. Neben der Online-Beteiligung zur Parkraumbewirtschaftung wurden z.B. die Menschen auch beim Verkehrskonzept Nord umfassend und auch aktuell beim Verkehrskonzept Hamme-Hordel-Hofstede online beteiligt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F5.8		<p>Vorschläge für „zentrale Leitprojekte“ offenlegen Vor diesem Hintergrund regt die SPD-Ratsfraktion an, das Leitbild bereits jetzt um die angekündigten Vorschläge für „zentrale Leitprojekte“ (Startermaßnahmen) zu ergänzen, um die Konsequenzen aus dem Leitbild anschaulicher zu machen.</p>	<p>Im Rahmen der Bochum Strategie wurden die beiden Kernaktivitäten „Vorfahrt ÖPNV“ und „BoVelo“ beschlossen. Unter diese beiden Kernaktivitäten fallen mehrere Leitprojekte für Busse, Bahnen und den Radverkehr. Diese Leitprojekte werden separat in die politische Beratung eingebracht.</p>
F5.9		<p>Mobilität, Freiheit, Bochum-Strategie Im Einzelnen schlägt die SPD-Fraktion vor, im Leitbild das „Zielbild Bochum 2030“ im Sinne der sozialen Stadt (Mobilität als Grundrecht / Freiheit) und im Kontext der Bochum-Strategie (vor allem Großstadt mit Lebensgefühl: Smarte Infrastruktur – zukunftsweisende Mobilität) zu überarbeiten und insgesamt zu kürzen. Zu berücksichtigen sind an geeigneter Stelle beispielsweise smarte Verkehrssteuerung (zum Beispiel variable Verkehrsschilder) und autonome Mobilität.</p>	<p>Im Abschnitt „verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität gewährleisten“ wird ergänzt: „Mobilität ist ein Grundrecht“.</p> <p>Siehe AK7 Der Wunsch zu kürzen wirkt im Zusammenhang mit den vielen Aspekten, die es noch zu berücksichtigen gilt, etwas widersprüchlich. (siehe auch die weiteren Punkte unter F5.11 bis F5.15)</p>
F5.11		<p>Mobilität in der Luft Die Bochum-Strategie beschreibt als Ziel eine „ausgeprägte Innovationsstärke der Stadt“. Verkehrs-Innovationen haben unterschiedliche Dimensionen. Der technische Fortschritt sowie die praktische Erprobung und Anwendung ist eine solche Dimension. Beispielhaft sollte das Leitbild deshalb der „Mobilität in der Luft“ ein eigenes Kapitel widmen. Der Einsatz von zum Beispiel batteriebetriebenen (Liefer-) Drohnen oder Flugtaxis wird bereits getestet und könnte auch in Bochum perspektivisch zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen.</p>	<p>Siehe AK7 Seit April 2017 gilt die „Verordnung zur Regelung des Betriebes von unbemannten Fluggeräten“. Darin sind viele Restriktionen enthalten: z.B. kein Flug über Wohngebiete, Krankenhäuser, Fernstraßen und Menschenansammlungen. Auf Grund dessen erscheint die praktische Anwendbarkeit für Bochum sehr begrenzt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F5.12		<p>Mobilität für gesellschaftliche Gruppen Das Leitbild einer sozialen Stadt, die Mobilität für alle ermöglicht, erfordert eine stärkere Differenzierung nach gesellschaftlichen Gruppen (zum Beispiel Schülerinnen und Schüler, Frauen, Seniorinnen und Senioren, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Familien, eventuell weitere Zielgruppen).</p>	<p>Siehe F5.1b bzw. AK7</p>
F5.13		<p>Der regionale Konsens ist wichtig Besonders im Zusammenhang mit den Bussen und Bahnen ist der regionale Konsens von großer Bedeutung. Die aktuelle starke Orientierung der Bochumer Linien auf das Bochumer Zentrum werden Stadt und Verkehrsbetriebe, in erster Linie natürlich die Bogestra, bereits mit dem beschlossenen Liniennetz 2020 aufbrechen. Die SPD-Fraktion sieht hier noch Potenziale für den ÖPNV in der Zukunft. Das gilt nicht nur, aber besonders im Zusammenhang mit der gestiegenen Wohnbautätigkeit wie Feldmark und Havkenscheid oder in Hiltrop sowie der Entwicklung von Gewerbegebieten wie etwa MARK 51⁰⁷.</p>	<p>Siehe AK4 und AK5</p>
F5.14		<p>Wirtschaftsverkehr Der regionale Konsens ist auch von Bedeutung im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr. Bochum ist Teil einer wirtschaftlich starken Region, der Metropole Ruhr. Neben den Vorteilen (Arbeitsplätze, Wertschöpfung, Gewerbesteuern etc.) bringt dies auch Nachteile wie eben Lieferverkehre oder die Anreise über Stadtgrenzen hinweg per Auto, wo alternative Angebote fehlen oder nicht ausreichend sind. Der Aspekt „Gewerbliche Mobilität“ kommt im bisherigen Entwurf noch zu kurz.</p>	<p>siehe AK4</p> <p>Auf die gewerbliche Mobilität bzw. den Wirtschaftsverkehr wird im Absatz „Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau“ (Teil MIV) und „Neuordnung von Anlieferverkehren“ (Teil Straßengüterverkehr) eingegangen. Unter „Verflüssigung des MIV durch Umsteiger zum Umweltverbund“ (Teil MIV) wurde ein weiterer Satz ergänzt, in dem auch auf die Zuverlässigkeit hingewiesen wird, die die SPD in ihrem Slogan vorgeschlagen hat.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F5.15		<p>Wissens- und Wirtschaftskluster</p> <p>Im Kontext der Bochum-Strategie („Shootingstar der Wissensarbeit“) will Bochum das Entstehen und den Ausbau eng verwobener Wissens- und Wirtschafts-Cluster fördern und ein hohes Maß an Ansiedlungen forcieren, die zur Entwicklung dieser Cluster beitragen. Das Leitbild reflektiert diese Zielsetzung und ihre Auswirkungen auf die Mobilität bisher kaum. Daher regt die SPD-Fraktion an, den Aspekt Wirtschaftsverkehr ebenfalls stärker zu gewichten.</p>	<p>Dies ist nicht die Aufgabe eines Leitbildes, eher im Gegenteil: Bei der Ansiedlung von Unternehmen ist zukünftig darauf zu achten, dass diese den Verkehr und die Mobilität so organisieren, dass sie den Zielen des Leitbildes entsprechen.</p> <p>Siehe F5.14</p>
F6.1	Fraktion „FDP & DIE STADTGE-STALTER“	<p>Strategische Ziele</p> <p><u>Schüler kommen sicher und selbständig zur Schule</u></p> <p>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.</p> <p>Jede Bochumer Schule wird daher bis 2023 auf sicheren Schulwegen erreichbar sein.</p>	<p>Im Leitbild wurde bewusst darauf verzichtet, auf einzelne Bevölkerungsgruppen einzugehen, da dies den Rahmen eines Leitbildes sprengen würde, siehe AK7.</p> <p>Siehe auch I2.12.</p>
F6.2		<p>Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte Radverkehr</p> <p><u>Sichere Radwege zu den Schulen</u></p> <p>Nachdem in Bochum bisher eher 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.</p>	<p>Siehe F6.1</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		Darüber hinaus werden die Schulen mit der erforderlichen Radinfrastruktur zum sicheren und komfortablen Abstellen der Räder ausgestattet.	
F6.3		Fußgängerverkehr <u>Sichere Fußwege zu den Schulen</u> Viele Schüler erreichen ihre Schule bereits heute zu Fuß. An vielen Stellen werden die Wege jedoch als unsicher empfunden oder sind unkomfortabel, z.B. aufgrund langer Ampelphasen oder zugeparkten Gehwegen. Jede Schule soll optimal von den Schülern zu Fuß erreichbar sein. Wege, über die viele Schüler die Schulen zu Fuß erreichen, werden daher identifiziert und sicher und komfortabel ausgebaut.	Im Leitsatz „Bewegungsräume des Fußgängers schützen“ wurde ein Absatz ergänzt, in dem deutlich gemacht wird, dass FußgängerInnen mehr Räume zur Verfügung zu stellen sind, wenn die vorhandenen Räume nicht ausreichen.
F6.4		Ergänzung (ganz am Ende) <u>Bewegungsräume des Fußgängerverkehrs schützen</u> Deswegen wird der ruhende Verkehr umorganisiert, so dass bis 2030 die Gehwege der Stadt von parkenden Fahrzeugen frei gehalten werden können.	Hier ist nicht klar, ob illegales oder legales Gehwegparken gemeint ist. Bei der Verkehrsüberwachung wurden 2018 vier zusätzliche Stellen bewilligt. Bei legalem Parken muss im Einzelfall geprüft werden, wie es um die Bewegungsräume des Fußgängers bestellt ist.
F6.5		Der Gesamtvorschlag Leitbild Mobilität wird im Rahmen von durch die Verwaltung organisierten Bürgerdiskussionen vorgestellt und um Vorschläge von Seiten der Bürgerinnen und Bürger ergänzt.	Dies ist hiermit erfolgt.
F7.1	CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bochum	Die CDU-Fraktion lehnt den vorliegenden Entwurf eines Leitbilds Mobilität ab. Das Leitbild geht von der Grundannahme aus, dass Menschen - entsprechend dem „Beförderungsfall“ längst überwundener Zeiten - nur von A nach B wollen -. Nicht berücksichtigt wird hierbei, dass die Menschen Wege zurücklegen und damit Ziele und Zwecke innerhalb ihrer persönlichen Lebenssituation verfolgen. Dieser An-	Die Menschen legen Wege zurück, um an ihrem Zielort einem bestimmten Bedürfnis nachzugehen (zu arbeiten, einzukaufen etc.). Der Weg an sich hat in den seltensten Fällen Mehrwert, auf ihn würden die meisten Menschen am liebsten ver-

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		satz fehlt im Entwurf des Leitbildes Mobilität völlig.	zichten. Ausnahmen wären z.B. eine Kreuzfahrt oder das Fahrrad als Sportgerät. Während es früher oftmals hieß: „Wie komme ich mit dem Auto von A nach B?“ interessiert insbesondere die jüngere Generation: „Wie komme ich sicher, schnell und günstig von A nach B?“, auch wenn dabei vielleicht mehrere Verkehrsmittel zu benutzen sind.
F7.2		<p>Der Entwurf des Leitbilds sollte mindestens nach Zwecken wie bspw. Einkaufen, Ausbildung, Besuch von Freizeiteinrichtungen und Verwaltungsstellen unterscheiden.</p> <p>Außerdem sind demographische Aspekte, wie zum Beispiel Alter und Geschlecht; Aspekte von Menschen mit Behinderungen - insbesondere Barrierefreiheit - zu berücksichtigen.</p>	<p>Letztendlich mündet jeder Verkehrszweck in eine Ortsveränderung, die mit einem bestimmten Verkehrsmittel durchgeführt wird. Daher macht es auch Sinn, anstatt auf Verkehrszwecke, gleich auf die Verkehrsmittel als sichtbar gemachte Mobilität zurückzugreifen und diesbezüglich Handlungsschwerpunkte festzulegen. Bessere Angebote für Berufspendler würden sich u.a. in direkteren Verbindungen, besseren Taktzeiten im ÖPNV widerspiegeln und damit ebenfalls die Verkehrsmittel-ebene betreffen.</p> <p>Auch Themen aus dem Zielbild wie Bezahlbarkeit oder Verkehrssicherheit sind schlussendlich verkehrsmittelbezogen (siehe auch F5.1b und F5.2).</p> <p>Das Leitbild soll zentrale Aussagen zur Mobilität in Bochum 2030 treffen. Mobilität wird als Grundrecht für alle verstanden, egal welchen Alters, welchen Geschlechts oder welcher Behinderung. Bei der Planung bildet daher der schwächste Verkehrsteilnehmer den Maßstab. Sind seine Bedingungen erfüllt, wird dies auch ein Gewinn für die übrigen Verkehrsteilnehmer sein.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
F7.3		<p>Insofern greift der vorliegende Entwurf eines Leitbilds nicht die zentralen Herausforderungen einer Stadt auf, die u. a. in der Mitte der Metropole Ruhr liegt, Universitätsstadt ist und deren Zentrum im Vergleich zu Nachbarstädten gerade nicht über Autobahnen erschlossen wird.</p> <p>Der Entwurf ist daher nach Auffassung der CDU-Fraktion vollständig zu verwerfen. Wenn nachfolgend Aussagen zu Einzelaspekten getroffen werden, dann ist dies mehr der Höflichkeit geschuldet, sich diskursiv zu beteiligen, als dass es Zustimmung signalisiert</p>	<p>Von Bochums Nachbarstädten verfügt lediglich das Essener Zentrum über einen direkten Autobahnanschluss. In den meisten Fällen beträgt die Entfernung ca. einen Kilometer von der Autobahn bis zum Innenstadtring (In Dortmund von der B1), so auch in Bochum (A40, Herner Straße). Darüber hinaus wird ohne weitere Erläuterung nicht erkennbar, welche Auswirkungen ein Autobahnanschluss auf das Leitbild haben sollte.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
F7.4a		<p>Im Einzelnen:</p> <p>1. Wir begrüßen, dass das Automobil im Leitbild als Verkehrsträger Nummer Eins anerkannt wird. Welche Antriebstechnologie dabei dominant ist, überlassen wir den Verbrauchern. Das Bereitstellen von Ladeinfrastruktur insbesondere für E-Mobilität schafft die Voraussetzungen hierfür. Auch elektrobetriebener MIV benötigte Verkehrsfläche. Welche Auswirkungen auf einzelne Verkehrsträger zukünftiges autonomes Fahren z.B. bis ins sehr hohe Alter hat oder haben kann, spricht das Leitbild nicht an.</p>	<p>Da unterschiedliche Antriebstechniken auch unterschiedliche Vor- und Nachteile besitzen, z.B. in Bezug auf den Klimaschutz, ist es auch Aufgabe des Staates, hier steuernd einzugreifen.</p> <p>Auf Grund der technischen Anforderungen, die autonomes Fahren in der Stadt stellt, ist nicht damit zu rechnen, dass dies bis 2030 in deutschen Städten der Fall sein wird. Darüber hinaus gibt es noch schwierige Rechtsfragen sowie Fragen zum Datenschutz und zur Sicherheit zu beantworten.</p>
F7.4b		<p>Warum elektrobetriebener MIV nicht dem Umweltverbund zugeordnet wird, ist erklärungsbedürftig.</p>	<p>Der Umweltverbund ist definiert als der Zusammenschluss von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. An einer bekannten Definition Änderungen vorzunehmen, erweist sich in der Regel als kritisch.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
			Dennoch ist der dahinterstehende Gedanke nachvollziehbar, so dass diese Anregung in die Zusammensetzung des Modal Split eingeflossen ist (im Leitsatz „Verlagerung von 10-15% zum Umweltverbund bis 2030“). Siehe auch Sammelthema 2.
F7.5		2. Nach Vorstellung der CDU soll jeder Punkt im Stadtgebiet mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern erreichbar sein. Eine effiziente Abwicklung von MIV und ÖPNV ist vorzusehen, sowie eine Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes bis zur Gleichberechtigung mit dem MIV bei Berücksichtigung der Chancen der Elektromobilität. Die Chance der Entwicklung Digitaler Dienste ist zu nutzen, da sie den Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit bieten, ihr Verhalten zu reflektieren und zu optimieren.	Wenn unter Verkehrsträger hier tatsächlich die vier Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft gemeint sind, entfallen für Bochum Wasser und Luft. Jeden Punkt mit einem Schienenanschluss auszustatten, wird nicht immer zweckmäßig und somit auch nicht bezahlbar sein. Für den Fall, dass die Verkehrsarten MIV, ÖV, Rad und Fuß gemeint sind, ist im Normalfall die Erreichbarkeit von Fuß und Rad gegeben (Ausnahme: Fußgängerzone). Im MIV ist möglicherweise nicht immer ein Stellplatz direkt am Eingang vorhanden, aber in den meisten Fällen sind zum Parkplatz kürzere Wege als bis zu einer Haltestelle des ÖPNV zurückzulegen. Die übrigen angesprochenen Punkte sind bereits im Leitbild enthalten.
F7.6		3. Verkehrswege sind am effektivsten, wenn sie isoliert voneinander bestehen. Dieses Prinzip, das beispielsweise am Springorum-Radweg, dem unterirdischen Verlauf der U35, unseren Autobahnen oder der Kortumstraße am besten funktioniert, muss auch in der Verkehrspolitik der Stadt Bochum grundsätzlich Einzug finden. Dort, wo eine Trennung der Verkehrswege nicht möglich ist, sind Maßnahmen auf gegenseitige Beeinträchtigungen der Verkehrswege zu prüfen. Dabei gilt der Grundsatz: Der Verkehrsfluss darf nicht durch Überschneidun-	Dieser Ansatz mag funktional Vorteile haben, entspricht aber nicht dem Bild einer lebenswerten Stadt und auch nicht einer vernetzten Verkehrswelt. Die Trennung der Verkehrsarten erschwert Umstiege und führt zu Umwegen, die insbesondere für Radfahrer und Fußgänger nachteilig sind. Darüber hinaus sind kreuzungsfreie Lösungen vergleichsweise teuer und wirken der integrierten Betrachtung aller Verkehrsarten entgegen. Dies

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>gen der Wege über Gebühr gestört werden.</p> <p>Aktuelle Diskussionen über den Rückbau von Straßen und den gezielten Ausbau von Straßen für einzelne Verkehrsträger in Parallelführung zeigen erhebliches Konfliktpotential.</p>	<p>wiederum führt dazu, dass überproportional oft das Auto genutzt wird oder sogar eine Abhängigkeit vom Auto entsteht. Eine Tatsache, die aus sozialen, ökologischen und ökonomischen Gründen unbedingt vermieden werden sollte.</p> <p>Bei der Frage, wie Verkehr auf den Umweltverbund verlagert werden kann, muss es auch darum gehen, Flächen für Rad, Fuß und ÖV bereitzustellen. Dies gilt insbesondere auch an den Stellen bzw. Strecken, an denen heutzutage keine oder zu geringe Flächen für diese Verkehrsarten vorgehalten sind.</p>
F7.7		<p>4. Dort wo sich Radwege schaffen lassen, die komplett von fahrenden und parkenden Autos sowie dem Fußverkehr getrennt werden können, bevorzugen wir diese Option. Dort, wo dies aus baulichen Gründen nicht möglich ist, wird durch Hinweisschilder auf alternative, wenig befahrene Ausweichrouten verwiesen. So könnte zum Beispiel der Radverkehr statt über die Königsallee mit einer Führung via Gabelberger Straße attraktiver gestaltet werden.</p>	<p>In städtischen Bereichen wird dies lediglich in Ausnahmefällen möglich sein. Damit der Umweltverbund aber konkurrenzfähig zum MIV wird, braucht er Direktverbindungen ohne Umwege. Nur damit lassen sich Verlagerungen erzielen, die dann wiederum zu Entlastungen auf den Straßen führen.</p> <p>Zur Königsallee, siehe AK5</p>
F7.8		<p>5. Der Autoverkehr auf Hauptverkehrsstraßen muss schnell und zügig fließen. Tempo 30 auf derartigen Straßen erteilen wir eine Absage.</p>	<p>Im Leitbild findet sich keine Forderung nach Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Tempo 30 oder Tempo 40 kann allerdings dort, wo keine Radverkehrsanlagen realisiert werden können, eine Alternative sein. Auch bei der Geschwindigkeit gilt es die Frage zu beantworten, wie können andere Verkehrsarten konkurrenzfähig zum Auto werden.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Funktionierende Zubringer sind für Bochum unerlässlich, da die Bochumer Innenstadt im Gegensatz zu Essen und Dortmund keinen direkten Anschluss an eine Bundesautobahn besitzt. Dies ist nicht nur in Anbetracht der Pendlerstadt Bochum relevant, sondern auch um die Attraktivität der Innenstadt zu erhalten. Weiterhin führen Tempo 30 außerhalb von Wohngebieten und Rückbau von Straßenquerschnitten zu erheblichen Emissionen und zur Schaffung von Schleichwegen, bei denen Belastungen verlagert werden.</p>	<p>Auf den Autobahnanschluss wurde bereits unter F7.3 eingegangen. Dortmund besitzt keinen direkten Autobahnanschluss. Ob die Attraktivität der Innenstadt von einem direkten Autobahnanschluss profitieren würde, darf bezweifelt werden. In dem Zusammenhang müsste auch die Frage beantwortet werden, wer dann an diesen Autobahnen noch wohnen möchte.</p> <p>Im jährlichen Ranking der beliebtesten Einkaufsstraßen (Kriterium: Anzahl der Passanten) lagen 2018 mit der Frankfurter Zeil, der Kaufinger sowie der Neuhauser Straße in München, der Schildergasse und Hohen Straße in Köln, der Georgstraße in Hannover, dem Westenhellweg in Dortmund, der Flinger Straße und Schadowstraße in Düsseldorf sowie Königsstraße in Stuttgart insbesondere Einkaufsstraßen mit einer sehr guten ÖPNV-Anbindung und ohne Autobahnanschluss auf den ersten zehn Plätzen. Die Limbecker Straße in Essen belegte den 21. Rang, nachdem sie die Jahre zuvor nach und nach bis auf Platz 47 abgerutscht war.</p> <p>Die Attraktivität einer Innenstadt hängt somit nur unwesentlich von einer schnellen Pkw-Erreichbarkeit ab. In diesem Punkt können und sollten die Innenstädte nicht mit den Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ konkurrieren, sondern es muss eine Konzentration auf andere Stärken stattfinden, um die Innenstadt für Kunden attraktiv zu machen.</p>
F7.9		<p>6. Der Ausbau intelligenter Ampelsysteme ist im Sinne des Verkehrsflusses unbedingt zu forcieren. Um den Parksuchverkehr</p>	<p>„Grüne Wellen“ können kurzfristig Vorteile bringen. Verbessert sich dadurch jedoch die Reisezeit</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter	Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>zu reduzieren, setzen wir auf den Ausbau der Parkhausinfrastruktur, eine stärkere Berücksichtigung von Anliegerparken und Angebote an Kurzzeitparken, zum Beispiel die "Brötchen-Taste".</p>	<p>wesentlich, führt das zu einer Attraktivierung für den Kfz-Verkehr und ein Umstieg z.B. zum ÖPNV fällt schwerer. Ein kurzfristiger Vorteil wurde durch einen langfristigen Nachteil erkaufte (siehe AK6).</p> <p>Vergleichbares gilt für Vorschläge zum Thema Parken: Welche Auswirkungen hat eine Maßnahme kurz- bzw. langfristig? Animiert sie zur Fahrt mit dem Pkw oder nicht. Der Ausbau von Parkhausinfrastruktur könnte zwar kurzfristig Parkplatzsuchverkehr vermeiden, bietet aber auch gleichzeitig einen Anreiz, das Auto zu nehmen. Nach wenigen Jahren könnte sich dann erneut Parkplatzsuchverkehr – bei insgesamt mehr Autoverkehr – einstellen. Das Geld für den Ausbau der Parkplatzinfrastruktur könnte an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden.</p>