

DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum, 44777 Bochum

An die Vorsitzende
des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität
Frau Martina Schnell

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

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

Bochum, den 22.05.2019

Änderungsantrag zur Beschlussvorlage Nr. 20190720, Leitbild Mobilität

Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 28.05.2019

Mobilität für alle mit weniger Emissionen

Der Rat der Stadt Bochum beschließt das Leitbild Mobilität als Grundlage für die verkehrsplanerische Ausrichtung der Stadt Bochum bis zum Jahr 2030 mit folgenden Änderungen:

- a) Die Überschrift wird geändert in „Mobilität für alle! Sicher, bezahlbar und mit weniger Emissionen“.

Begründung: Die Überschrift bringt die verschiedenen Dimensionen des Leitbilds besser auf den Punkt: Dass 2030 alle in Bochum an ihre Ziele gelangen sollen, aber mit weniger Belastungen, und dass Mobilität bezahlbar sein muss. Die Argumentation der Verwaltung, dass „Mobilität für alle“ dahingehend interpretiert werden könne, „dass zur Verringerung der Emissionen sich eben auch die Mobilität verringern muss“, kann inhaltlich nicht nachvollzogen werden.

- b) S. 2 – Der Absatz „Mobilität bezahlbar muss sein“ wird um folgende Sätze ergänzt:
„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.“

Begründung: Es sollte das Ziel verankert werden, dass Mobilität – und hier insbesondere der öffentliche Personennahverkehr – für alle gleichermaßen bezahlbar wird. Dieses Ziel sollte außerdem mit konkreten Maßnahmen unterfüttert werden.

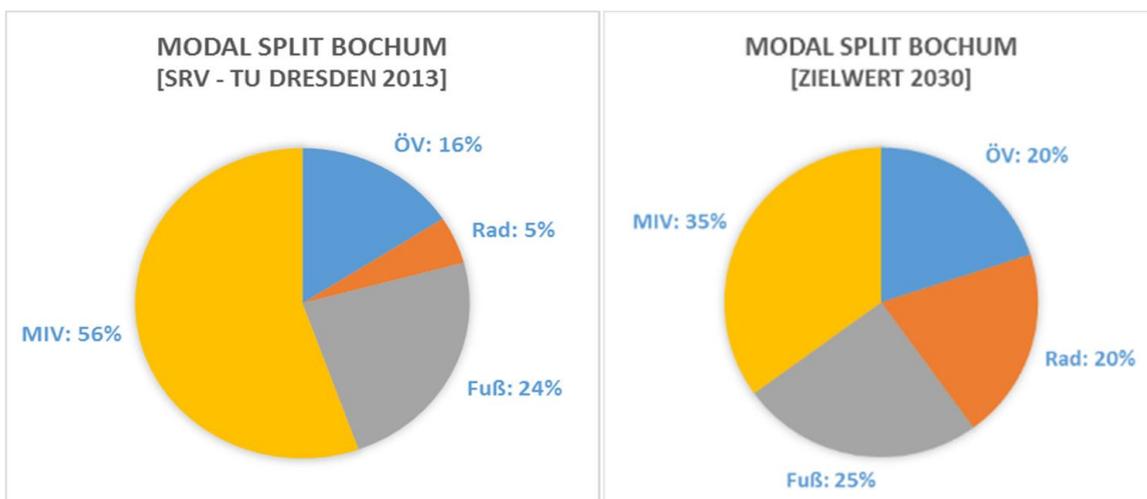
- c) S. 3, Absatz „Konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV“: Der zweite und dritte Satz werden geändert in: „Die Stadt Bochum begeistert die Bevölkerung für dieses

Ziel. Dies geschieht in dem Bewusstsein, dass der Modal Split (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) in starkem Maße die Folge der städtischen, aber auch der bundesdeutschen und im EU-Parlament beschlossenen Verkehrsplanung (was wird gefördert?) ist.“

Begründung: Anders als die Verwaltungs-Formulierung impliziert, hatte in Bochum niemals jemand vor, einen bestimmten Modal Split „vorzugeben“ oder zu „erzwingen“. Vielmehr geht es immer darum, sich als Stadt Ziele zu setzen und die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen, innerhalb derer sie erreichbar sind. Daher sollte der irreführende Widerspruch zu einer Position, die in Wirklichkeit niemand vertritt, vermieden werden.

- d) Seite 3, 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 und Gemeinden (AGFS) beworben und sich dabei folgende Ziele bis 2030 gesetzt: Der MIV soll auf 35% gesenkt, der Fußverkehr von 24% auf 25% stabilisiert, der ÖPNV-Anteil von 16% auf 20% erhöht und der Radverkehr von 5% auf 20% signifikant gesteigert werden. Diese Ziele gelten weiterhin und sind als Zwischenziel zu sehen. Über das Jahr 2030 hinaus wird der Anteil des Umweltverbundes weiter steigen.“

Begründung: Wenn sich die Stadt Bochum nicht unglaublich 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. Zur Erinnerung:



*Eine Rücknahme der mit dem AGFS-Beitritt formulierten Ziele würde Kritiker*innen von damals bestätigen, dass die Stadt Bochum die Ziele, die einen Beitritt im zweiten Anlauf mit ermöglicht haben, gar nicht ernst meinte. Ein verkehrspolitischer Rollback in den Zielsetzungen sollte verhindert werden. Geschieht das nicht, müsste die Stadt offiziell erklären, dass sie die Ziele der AGFS-Bewerbung nicht mehr erfüllen will und damit die Mitgliedschaft in der AGFS aufgeben.*

- e) S. 6, Absatz „Stärkung der Belange des Fußgängerverkehrs“, folgender Satz wird ergänzt: „Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden durch eine Trennung der Wegführung entschärft, die Regelung 'Fußweg, Radfahrer frei' wird nicht mehr angewandt.“

Begründung: Die bereits verkehrsräumlich angelegte und provozierte Konkurrenz der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer muss beendet werden.

- f) S. 6 – Der 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 weiter erhöhen.“

- g) S. 6 – Absatz „Mitgliedschaft in der AGFS bestätigen“: Der erste Satz "Die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer wurde in den vergangenen Jahren bereits intensiv vorangetrieben." wird gestrichen. Als letzter Satz des Absatzes wird ergänzt: „Die in der Bewerbung genannten Ziele werden erfüllt und eingehalten.“

Begründung: Der ADFC hat ausgerechnet, dass die fahrradfreundliche Umgestaltung des Bochumer Vorbehaltsstraßennetzes etwa 1.500 Jahre dauern würde, wenn die Stadt ihr bisheriges Bautempo beibehält (Quelle: "frei atmen" 1/18, S. 7). Es sollte daher nicht der Eindruck erweckt werden, dass das Niveau der vergangenen Jahre ausreichend ist. Denn sonst müsste die erste Unterüberschrift des Leitbilds von „Zielbild Bochum 2030“ in „Zielbild Bochum 3530“ geändert werden.

- h) S. 7 – 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 Fahrradtechnik 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 geachtet, dass die Stadt Bochum nicht den Eindruck erweckt, dass sie den Austausch möglichst vieler Fahrräder gegen Pedelecs und E-Bikes befürworte.“

Begründung: Ein Elektroantrieb ist für bestimmte Einsatzzwecke sinnvoll – allerdings nur dann, wenn er unökologischere Verkehrsformen ablöst und nicht den klassischen Fahrradverkehr. Der Einwand der Verwaltung, dass die Argumentation „nicht zum ebenfalls geforderten Ausbau des ÖPNV“ passe, kann inhaltlich nicht nachvollzogen werden.

- i) S. 7 – 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.“

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.

- j) S. 7 – 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. 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.“

Begründung: Die Rolle des ÖPNV als sozialer Infrastruktur darf nicht vernachlässigt werden.

- k) 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 bereits das nur für den Stadtbereich gültige Sozialticket mehr, als im ALGII-Satz insgesamt für Mobilität vorgesehen ist. Es ist das

Ziel der Stadt Bochum, die dadurch verursachten Ausschlüsse abzubauen und zu beseitigen. 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, der Vorstoß der Bundesregierung in ihrem Schreiben an die EU-Kommission aus dem Februar 2018 sowie die Initiative für ein Bürgerticket in Wuppertal.“

Begründung: Es sind besondere Maßnahmen notwendig, um allen die gleiche Teilhabe an öffentlicher Nahmobilität zu ermöglichen.

- l) S. 7 – Der Absatz „Zeitgemäße Ausrichtung des ÖPNV“ wird geändert in: „Neben dem Umbau der ÖPNV-Finanzierung zu einem sozial gerechten und zeitgemäßen Modell muss sich auch das Angebot entsprechend weiterentwickeln. Dazu gehören die Erhöhung der Kapazitäten, On-Demand-Verkehre, Verbesserungen im Bereich Service und Komfort sowie die einfache Kombination mehrerer Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Carsharing). Durch eine abendliche Taktverdichtung und die Änderung des Finanzierungsmodells erhöht sich die Frequentierung und damit die soziale Kontrolle, die auch den Anforderungen nach mehr Sicherheit Rechnung trägt. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Überarbeitung des Straßenbahn- und Buslinienetzes wird der tatsächliche Bedarf berücksichtigt, und nicht lediglich die bisherige Nutzung mit ihren sozialen Ausschlüssen. Die Anstrengungen im Bereich Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt und intensiviert.“

Begründung: Grundlinien der angestrebten Weiterentwicklung des Angebots sollten genannt werden. Die Forderung nach zusätzlicher Videoüberwachung wird gestrichen, da sie – wie die Verwaltung in ihrer Stellungnahme zu P8.22 selbst bestätigt – wenig tatsächlichen Schutz bietet, dagegen häufig Sicherheit nur vortäuscht. Eine weitere Einschränkung der Persönlichkeitsrechte durch mehr Videoüberwachung ist daher unverhältnismäßig.

- m) S. 8 – Der Absatz „Verbesserung des ÖPNV-Angebots im neuen Nahverkehrsplan“ wird gestrichen.

Begründung: Die Prioritäten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind im vorigen Absatz enthalten.

- n) S. 8 – Der Absatz „Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau“ wird wie folgt geändert: „Der motorisierte Individualverkehr verbraucht überproportional Flächen und Ressourcen. Dennoch werden bestimmte Wege und Situationen auch im Jahr 2030 das Auto erfordern, und auch 2030 werden Autos noch einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens ausmachen. Ebenso werden Teile des Güter- und Wirtschaftsverkehrs weiterhin auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen sein. Während die Stadt Bochum einerseits das ihr Mögliche dafür tut, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, wird sie gleichzeitig ihrer Verantwortung gerecht, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten. Sie schafft außerdem die Voraussetzungen für den Ausbau von Carsharing-Angeboten, denn die Nutzung eines Autos von vielen ist sinnvoller als das Zuparken der Innenstadt mit vielen Privatautos, die überwiegend ungenutzt herumstehen.“

Begründung: Der Zweiklang aus Erhalt der Infrastruktur und Reduzierung der Abhängigkeit vom Auto sollte betont werden, statt die Vormachtstellung des Autoverkehrs zu affirmieren.

- o) S. 9 – Der 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 vorangehen. Die Stadt Bochum und ihre Töchter werden bis 2030 nahezu alle Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark auf elektrische Antriebe umstellen. Günstigere Carsharing-Angebote (ggf. in Kooperation mit den Stadtwerken und/oder der Bogestra) sollen dafür sorgen, dass Elektromobilität, die nicht durch ressourcenschonendere Lösungen ersetzbar ist, auch für die bezahlbar wird, die sich die Anschaffung eines Elektro-Autos nicht leisten können. Darüber hinaus behält die Stadt Bochum die Entwicklungen bei den alternativen Antrieben im Blick und steuert dabei ggf. nach.“

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. Eine solch differenzierte Position sollte im Leitbild vertreten werden.

- p) S. 9 – Absatz „Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen“: 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.

Begründung: Zentrales verkehrspolitisches Ziel sollte die Reduzierung des ruhenden Verkehrs sein, und nicht lediglich seine Verlagerung. Dies kann durch autofreie Quartiere und Fahrräder, Carsharing-Standorte, Lastenrad-Verleihstationen sowie eine gut erreichbare Einzelhandels-Infrastruktur erreicht werden.

- q) Der Text wird redaktionell so überarbeitet, dass wo möglich von „Fußverkehr“ statt „Fußgängerverkehr“ die Rede ist. Dadurch wird der Text einheitlicher, denn es wird ja auch von „Radverkehr“ und „Autoverkehr“ gesprochen statt von „Radfahrerverkehr“ und „Autofahrerverkehr“ (generisches Maskulinum).

DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum
Sabine Lehmann