

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 1 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Sicht- und Eingangsvermerk der Schriftführung	öffentlich/nichtöffentlich öffentlich	nichtöffentlich gemäß
---	--	-----------------------

Bezug (Beschluss, Anfrage Niederschrift Nr. ... vom ... ) Antrag des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur- und Stadtentwicklung vom 08.11.2011, TOP 26 4.1 Antrag des Ausschusses für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr vom 09.11.2011, TOP 18 4.2
Bezeichnung der Vorlage Radverkehrsbericht/Sachstand 2011/2012

Beratungsfolge	Sitzungstermin	akt. Beratung
Ausschuss für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr	19.04.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur- und Stadtentwicklung	25.04.2012	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Anlagen
---------

Wortlaut

## 1. Anlass

Die Verwaltung nimmt die politischen Anfragen sowie die im Jahr 2011 erfolgten Berichterstattung in den Print-Medien zum Anlass, um einen allgemeinen Sachstandsbericht zum Thema Radfahren in Bochum zu geben.

Anträge:

- SPD/Die Grünen: „Vorlage eines regelmäßigen Berichts zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts“ – Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Stadtentwicklung (26. Sitzung vom 8. November, TOP 26 4.1)

*Antrag:*

*Die Verwaltung wird gebeten, (...) über die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und des zugehörigen Zeit und Kostenkonzeptes zu berichten und somit wieder an die Praxis der jährlichen Berichterstattung anzuknüpfen*

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 2 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

- CDU: „Radfahren in Bochum“ – Ausschuss für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr (Sitzung vom 9. November, TOP 18.4)

*Antrag:*

*Im Hinblick auf diverse andere Vorlagen der vergangenen Sitzungen zur Thematik „Radwege in Bochum“, zahlreichen Anregungen von Bürgern zu (geplanten oder durchgeführten) Einzelmaßnahmen und konkreten Anregungen durch des ADFC regt der Ausschuss an, dass die Verwaltung (...) einen Bericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Bochum vorlegt, in dem die bereits abgeschlossenen Maßnahmen sowie die geplanten Vorhaben dargestellt werden.*

Die in der Vorlage enthaltenen 12 Detailfragen werden im Anhang dieser Vorlage beantwortet.

## 2. Generelle Entwicklung des Radverkehrs

### 2.1 Allgemeines

Der Anteil des Radverkehrs hat seit dem Jahr 2002 kontinuierlich zugenommen und beträgt heute bundesweit ca. 10 % des Gesamtverkehrs. Eine ähnliche Entwicklung ist für den ÖPNV und Fußgänger zu erkennen.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat dabei einen Anteil von ca. 60%.

Zu bemerken ist, dass 40% der MIV-Fahrten nicht länger als 5 km sind.

Ca. 40% der Einkaufswege finden in Wohnungsnähe statt, wovon wiederum 55% der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Der allgemeine Trend in Deutschland zeigt eindeutig, dass

- die MIV-Nutzung stagniert oder bereits leicht abnimmt
- die Nutzung des ÖPNV zunimmt
- die Bevölkerungsstruktur sich verändert
- sich die Ansprüche der Bevölkerung an der Mobilität verändern

Der mobile Bürger von morgen

- versorgt sich im Wohnungsumfeld
- findet Naherholung und er läuft oder er fährt sie nicht-motorisiert von der Wohnung aus
- entwickelt ein neues Bewusstsein in der Wahl seiner Verkehrsmittel
- hat die Informationen über das optimale Verkehrsmittel für seinen Fahrtzweck ständig verfügbar (Verkehrsmanagement – Verkehrsmittel-Navi/App)
- findet optimale Rahmenbedingungen in der Nahmobilität vor (Stadt der kurzen Wege)

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 3 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Bemerkenswert ist der starke Verkaufszuwachs an Pedelecs und E-Bikes. Hier beginnt eine Entwicklung, die in kurzer Zeit auch Einfluss auf die Infrastruktur der Städte nehmen wird (z.B. Ladestationen, Abstellanlagen, Radwegbreiten, Trassierung, etc.).

## 2.2 Planerische Zielvorgaben

Ein erklärtes Ziel des deutschen Städtetages ist die Verbesserung der Umweltsituation und der Lebensqualität in den Städten, indem der motorisierte Verkehr und die von ihm ausgehenden Belastungen reduziert werden. Dazu müssen aber attraktive alternative Angebote im so genannten Umweltverbund (ÖPNV, Radfahren, Zu-Fuß-gehen) geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wird Radfahren im Alltag immer populärer und der Ruf nach einer funktionierenden Infrastruktur immer lauter. Vor diesem Hintergrund hat der Arbeitskreis „Radverkehrssicherheit“ in der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages vier Thesen als Handlungsempfehlung entwickelt. Diese sind:

- Radverkehrssicherheit ist ein zwingender Bestandteil kommunaler Verkehrspolitik

Die Sicherheit der Radfahrer im Straßenverkehr muss das klar definierte Ziel der Radverkehrsplanung und Radverkehrspolitik sein.

Dazu gehören die Neuplanung und Überprüfung bzw. Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur. Der Verstoß gegen Verkehrsregeln und eine fehlende Normenakzeptanz darf nicht durch nicht eindeutige und nicht sachgerechte Verkehrsführungen begünstigt werden.

- Planung und Bau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist stärker an den Bedürfnissen von Radfahrern zu orientieren

Radfahrern müssen an ihren Bedürfnissen ausgerichtete nutzerfreundliche Verkehrsanlagen angeboten werden. Radverkehr benötigt durchgängige, leicht begreifbare Netze, und eine möglichst umwegfreie Routenführung. Radverkehrsanlagen müssen leicht begreifbar sein, auch für andere Verkehrsteilnehmer. Daher ist eine klare bauliche Ausgestaltung in Verbindung mit einer eindeutigen Regelung erforderlich.

- Radverkehrsanlagen müssen dauerhaft sicher nutzbar sein.

Radverkehrsanlagen müssen funktionieren, daher sind sie dauerhaft, d.h. ganzjährig verkehrssicher zu erhalten. Gemäß ihrer Bestimmung müssen sie jederzeit verkehrssicher nutzbar sein.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 4 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

- Die Straße ist für alle da!

Die öffentliche Meinung zur Radverkehrssicherheit ist immer noch von Vorurteilen geprägt.

Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit muss das Gefahrenbewusstsein bei allen Verkehrsteilnehmern geschärft werden. Insbesondere für mehr Umsicht und ein Miteinander im Verkehr muss geworben werden.

### 2.3 Entwicklung der Regelwerke

Das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen Deutschland sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ in der Fassung 2010 (ERA 2010).

Durch die Neufassung wurden die alten Regelwerke aus dem Jahr 1995 abgelöst.

Die ERA beschreibt den Stand der Technik zum Radverkehr und wurde an die so genannte „Fahrradnovelle“ der StVO (1997) angepasst.

Die wesentlichen Änderungen zur früheren ERA1995 sind die präzisierten Möglichkeiten der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn statt auf dem „oben“, auf gleicher Ebene mit dem Gehweg geführten so genannten Hochbordradweg.

Die ERA geben straßenverkehrsrechtliche Sachverhalte wieder, damit diese in die Entwicklung und Bewertung planerischer, entwurfstechnischer und verkehrstechnischer Lösungen frühzeitig einbezogen werden können. Den straßenverkehrsrechtlichen Rahmen bilden dabei die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in der jeweils gültigen Fassung.

Ferner ergänzen und vertiefen die ERA die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien, insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), um die konkreten Details zum Radverkehr.

Nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung handelt es sich bei der ERA 2010 um Empfehlungen einer privaten Forschungsgesellschaft, daher wird eine verbindliche Einführung als technisches Regelwerk nicht erfolgen.

Es bleibt in der Verantwortung des einzelnen Baulastträgers, die ERA einzelfallbezogen zu berücksichtigen.

Der Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen und Verkehr NRW hat den Kommunen die ERA 2010 generell zur Anwendung empfohlen.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 5 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

## 2.4 Die wichtigsten Varianten zur Führung des Radverkehrs

- **Radwege allgemein**



VZ 237



VZ 240



VZ 241

Wege, die mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241 gekennzeichnet sind, sind benutzungspflichtige Radwege. Sie müssen von Radfahrern benutzt werden.

- **Radfahrstreifen (benutzungspflichtig)**

Radfahrstreifen sind durch einen Breitstrich abgetrennte Sonderfahrstreifen auf der Fahrbahn. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Eine Befahrung durch Kraftfahrzeuge in Längsrichtung ist nicht zulässig.



Radfahrstreifen Herner Straße

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 6 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

- **Angebotsstreifen (Schutzstreifen)**

Der Schutzstreifen ist ein durch eine Strich-Lücke-Markierung abgetrennter Streifen am Fahrbahnrand und darf nur im Bedarfsfall z.B. bei Begegnungen vom motorisierten Kraftverkehr befahren werden.



Angebotsstreifen Bergstraße

- **Sonderweg „Fußgänger – Radfahrer frei“  
(nicht benutzungspflichtig)**

Das Radfahren auf Gehwegen kann durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gestattet werden.

Auf diesen Wegen wird der Radfahrer zusammen mit dem Fußgänger geführt und ist diesem untergeordnet.

(z.B. im Bereich von Straßenbahnhaltestellen am Fahrbahnrand)



Sonderweg Fußgänger- Radfahrer frei

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 7 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

### 3. Entwicklung des Radverkehrs in Bochum

#### 3.1 Bestand

Seit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 1999 (Ratsbeschluss vom 09.06.1999) hat sich der Bestand an Radverkehrswegen in der Stadt Bochum kontinuierlich entwickelt.

Das Netz der Radverkehrswege in Bochum folgt der StVO-konformen Prämisse, dass der Radverkehr in Tempo-30-Zonen in der Regel ohne baulich gefasste Maßnahmen im vorhandenen Straßenraum erfolgen kann. So befinden sich straßenbegleitende Radverkehrswege vornehmlich an den Hauptverkehrsstraßen (sog. Vorbehaltsnetz / blaues Netz). Ergänzt wird dieses Netz von Radverkehrswegen durch von Straßen getrennt geführten Wegen auf aufgelassenen Bahntrassen (z.B. Erzbahn) und über regionale Radwanderrouen (z.B. Ruhrtalradweg).

In einer Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2005 verfügte die Stadt Bochum über

- 85 km straßenbegleitende Radverkehrswege
- 30 km Geh- und Radwege auf Bahntrassen
- 135 km Radrouen / Radwanderrouen

Der Umbau von aufgelassenen Bahntrassen zu Geh- und Radwegen ist ein in den letzten Jahren bedeutsam gewordener Bereich. Diese Wege zeichnen sich durch eine direkte und vielfach planfreie Führung abseits der Hauptverkehrsstraßen aus. Sie haben jedoch auch eine klare Alltagsfunktion, da sie vielfach für den täglichen Radverkehr eine attraktive Verbindung herstellen. Planung und Ausführung werden vielfach durch den RVR geleistet, die fertig gestellten Strecken werden danach in das Eigentum und die Unterhaltung der Stadt übergeben.

Bis zum Erhebungsjahr 2010 konnte ein deutliche Entwicklung an Radverkehrswegen in Bochum erreicht werden.

- 110 km straßenbegleitende Radwege (+ca. 30% gegenüber 2005)
- 35 km Geh- und Radwege auf Bahntrassen (+ ca. 15%)
- 135 km Radrouen / Radwanderrouen (unverändert)

Weitere Maßnahmen in Bezug auf eine Verbesserung der Situation für Radfahrer waren

- die Verbesserung der wegweisenden Beschilderung
- Erweiterung der Abstellanlagen  
(Seit dem Jahr 1999 (450 Stellplätze) wurde der Bestand an Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof, in den Bereichen Rathaus/BVZ/RC, am Rathaus Bochum-Wattenscheid, an den S- und U-Bahnhöfen und an anderen zentralen Orten auf 1115 (Stand 2010) erweitert. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 147 %.)
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (z.B. Ehrenfeld)
- Durchlässigkeit von Sackgassen

In 2009 wurde bundesweit erstmalig eine Radverkehrsschau durchgeführt.

Dabei wurden Radverkehrsanlagen in den südlichen Stadtteilen durch Mitglieder der Verwaltung, Polizei und ADFC mit dem Rad befahren und auf ihre Tauglichkeit hin überprüft. Die Ergebnisse werden sukzessive abgearbeitet und umgesetzt.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 8 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Diese positive Entwicklung wird sich fortsetzen.  
Konzeptionelle Überlegungen gibt es für

- weitere 40 km straßenbegleitende Radverkehrswege (u. a. Radialstraßen)
- weitere 10 km Geh- und Radwege auf Bahntrassen.

Das Netz der Radverkehrswege wird sich in den kommenden Jahren kontinuierlich erweitern.

Diese Netzerweiterungen erfolgen in der Regel im Rahmen von Umbaumaßnahmen im Straßenraum (z.B. Herner Straße) oder in Zusammenarbeit mit dem RVR (Bahntrassen)

### 3.2 Fertiggestellte Maßnahmen

In den letzten Jahren wurden in Zusammenhang mit Neu- und Umbaumaßnahmen unter anderem folgende Maßnahmen fertig gestellt.

- Radstation im Hauptbahnhof

- Radverkehrsanlagen:

- Herner Straße, 1.-3. BA
- Dorstener Straße
- HansasträÙe
- OU Günnigfeld, 1. BA
- Wittener Straße (Ostring/Steinring)
- Schutzstreifen
- Bergstraße
- Frauenlobstraße
- Werner Hellweg (Kreyenfeldstraße/Stadtgrenze)
- Castroper Hellweg (Gerthe-Mitte/Heinrichstraße)
- Hattinger Straße (Hasenwinkeler Straße/Wuppertaler Straße)
- Karl-Friedrich-StraÙe
- Op de Veih

- Folgende Bahntrassen sind zu Freizeitrad- und Gehwegen umgebaut:

- Erzbahntrasse
- Neveltalbahn
- Kornharpener Bahn
- Lothringer Bahn
- Constantin Bahn

Bereits realisiert ist als überregionales Projekt des Radverkehrs der Ruhrtalradweg.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 9 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

### 3.3 geplante Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind geplant und in der Haushaltsplanung bereits berücksichtigt:

- OU Günnigfeld 2. BA
- Oskar-Hoffmann-Straße (Königsallee/Universitätsstraße)
- Universitätsstraße (Oskar-Hoffmann-Straße/Alsenstraße)
- Herner Straße, 4. BA
- Alleestraße (Westring-Bessemerstraße)
- Wasserstraße (Springorumallee/Anschluss BAB448)
- Unterstraße (in Zusammenhang mit Linie 310)
  
- Bahntrassenradweg Rheinischer Esel (in Ausführung)
- Springorumradweg (Baubeginn durch RVR 2012)
- Parkband West (Verbindung Schlosspark Weitmar – Saure Wiesen – Westpark)

(Die Auflistung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit)

In Zusammenarbeit mit den Städten Castrop-Rauxel und Herne ist zurzeit der Parkway Emscher-Ruhr in Planung. Eine Förderzusage liegt vor.

Aktuell im Gespräch ist der so genannte Radschnellweg, der eine Verbindung zwischen Duisburg und Hamm herstellen soll. Zwischen Mühlheim und Essen ist bereits ein Abschnitt realisiert.

### 3.4 Sonstige Programme

Im laufenden Geschäft der Verwaltung werden folgende Programme permanent berücksichtigt:

- Sanierung von Radwegen
- Ausbau der Radwege-Wegweisung
- Erweiterung der Abstellanlagen
- Öffnen der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Weitere Radverkehrsschauen sind geplant.

Im Rahmen des Um- und Ausbauprogramms wird kontinuierlich geprüft, ob Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen im Rahmen der Maßnahmen eingerichtet werden können.

Dabei werden die „Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) zugrunde gelegt.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 10 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

### 3.5 Fahrrad-Ausleihsystem „Metropolradruhr“

Durch Konzepte zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Verbund von Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) wird ein Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Städten erreicht.

Der Verbund von Fahrrad und ÖPNV kann ein hochwertiges Verkehrsangebot schaffen und ein fahrradfreundliches Klima erreichen. Ein Baustein ist die Bereitstellung von öffentlichen Leih-Fahrrädern an zentralen Orten im Stadtgebiet, insbesondere aber an den Haltepunkten des ÖPNV.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat 2009 einen Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in den Städten“ ausgeschrieben. Die Revierstädte Dortmund, Bochum, Bottrop, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mühlheim, und Oberhausen sowie der RVR und der VRR haben sich im Rahmen dieses Wettbewerbsverfahren mit einem regionalem Fahrradverleihsystem „metropolradruhr“ beworben und wurden mit 14 anderen Projekten im Juni 2009 prämiert.

An weit über 150 Stationen in der gesamten Region fanden im Jahr 2011 zwischen Januar und September ca. 15.000 Ausleihvorgänge statt.

In Bochum stehen an 8 Stationen insgesamt 61 Fahrräder zur Verfügung, die im vorgenannten Zeitraum ca. 900 Mal ausgeliehen worden sind. Das System soll zunächst um weitere 11 Stationen in Wattenscheid und Langendreer erweitert werden. Zusätzliche Stationen sind in weiteren Stadtteilzentren sowie am Kemnader See geplant.

### 3.6 Anwendung der ERA 2010 in der Stadt Bochum

Die Stadt Bochum wendet die ERA 2010 seit ihrem Erscheinen an und prüft bei jeder Straßenbaumaßnahme, ob Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können. Dabei sind aber nicht nur die Belange der Radfahrer, sondern die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und äußere Einflüsse wie z.B. der zur Verfügung stehende Straßenraum zu prüfen und zu berücksichtigen.

Daher kann es vorkommen, dass die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht möglich ist.

## 4. Organisation innerhalb der Verwaltung der Stadt Bochum

### 4.1 Radverkehrsbeauftragter

Die Stelle des Radverkehrsbeauftragten war bis zum Herbst 2009 im Bauverwaltungsamt angesiedelt. Durch die berufliche Umorientierung des damaligen Radverkehrsbeauftragten wurde die Stelle frei und aufgrund des Haushaltssicherungskonzeptes nicht wieder besetzt. Seitdem werden die Aufgaben des Radverkehrsbeauftragten durch das Tiefbauamt, Abteilung 66 2 – Planung von Straßen, Wegen und Plätzen – mit Unterstützung durch das Planungsamt 61SVB, zusätzlich zu den eigentlichen Aufgaben durchgeführt.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 11 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Überblick über den wesentlichen Teil des Aufgabenbereiches eines Radverkehrsbeauftragten:

- Federführung in der Rad AG  
Durchführung regelmäßiger Arbeitsbesprechungen im 6-Wochen-Turnus, Vor- und Nachbereitung der Sitzungen
- Erstellung von Vorlagen für die politischen Gremien
- Mitarbeit/Koordination bei Großprojekten
- Teilnahme an Arbeitssitzungen übergreifender Projekte  
Ruhrtalradweg, AK Marketing und AK Infrastruktur  
Koordination mit RVR  
Landesradwegenetz  
Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schnittstelle zur Radstation
- Verwaltung der Fahrradboxen an den S-Bahnhöfen, Verwaltung des Fahrradraums im Rathaus
- Kommunikation mit Bürgern  
Bearbeitung von Beschwerden, Anregungen, Kooperation mit dem Büro für Bürgerbeteiligung
- Aufklärungsaktionen an Schulen in Zusammenarbeit mit der Polizei
- Zusammenarbeit mit Interessenverbänden (ADFC, ADAC, VCD, etc.)

Eine Reihe der o. g. Aufgaben konnten aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen nicht oder nur teilweise erledigt werden. Hier wurden die Schwerpunkte auf Planungsarbeiten und Kommunikation mit den politischen Gremien gelegt. Vieles anderes blieb aber auch liegen.

Langfristig wird es bei der jetzigen Organisationsform nicht möglich sein, alle Aufgabengebiete abzudecken und ausreichend zu bearbeiten.

Die übergreifend koordinierende Positionierung eines Radverkehrsbeauftragten wird für zwingend erforderlich gehalten.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 12 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

## 4.2. Rad AG

Die Rad AG ist eine Arbeitsgruppe, die planerische und bauliche Belange des Radverkehrs in Bochum behandelt und abstimmt. Die Rad AG setzt sich zusammen aus Mitarbeitern von Tiefbauamt, Grünflächenamt, Straßenverkehrsamt, Planungsamt und Polizei. Seit Herbst 2009 nimmt auch der ADFC regelmäßig an den Arbeitstreffen teil. Die Federführung liegt bei Amt 66-2. Seit Übernahme des Aufgabengebietes Radverkehr durch das Tiefbauamt im Herbst 2009 wurden bis zum September 2010 zehn Sitzungen durchgeführt. Aufgrund des langen Winters 2010/11 wurde die avisierte Januar-Sitzung abgesagt. In 2011 wurden keine Sitzungen terminiert.

Notwendige Abstimmungen erfolgten auf „kurzem Dienstweg“ telefonisch oder per Email-System bzw. innerhalb der allgemeinen Planungsstunden mit Planungsamt, Straßenverkehrsamt und Grünflächenamt, sowie in besonderen Fällen auch mit der Polizei.

## 4.3. Einbindung von Interessenverbänden

Der ADFC wird seit dem Jahr 2009 in die Sitzungen der Rad AG eingebunden. Damit soll dem ADFC die Möglichkeit gegeben werden, sowohl seine Interessen in der Rad-AG zu vertreten als auch Verständnis für die Entscheidungen der Verwaltung zu erlangen, die bei der Entscheidungsfindung die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und der gegebenen Rahmenbedingungen abwägen muss. Ziel der gemeinsamen Rad AG mit dem ADFC war es eine konstruktive, verständnisvolle, partnerschaftliche und zielgerichtete Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und dem ADFC zu erreichen.

Die Zusammenarbeit mit dem ADFC gestaltete sich anfangs viel versprechend, in den ersten gemeinsamen Sitzungen der um den ADFC erweiterten Rad-AG wurden die anstehenden Projekte konstruktiv diskutiert. Bedauerlicherweise verschlechterte sich die Zusammenarbeit bereits Ende 2009/Anfang 2010 durch einen personellen Wechsel des Vorsitzes des ADFC. Mittlerweile ist bei den Verwaltungsvertretern der Eindruck entstanden, dass dem ADFC nicht an einer vertrauensvollen Zusammenarbeit gelegen ist. Es fehlt auf dieser Seite das Verständnis, dass es häufig nicht möglich ist, eine Planung ausschließlich auf die optimale Lösung für den Radverkehr auszurichten und dass die Vertreter der Verwaltung verpflichtet sind, einen Kompromiss, der allen Verkehrsarten gerecht wird, zu finden. Bedauerlicherweise wurden seitens des ADFC häufiger Ergebnisse aus der Rad-AG direkt zu einer für die Stadt negativen Berichterstattung verwandt. Die in vielen anderen Städten fruchtbare Zusammenarbeit des ADFC und der Verwaltung konnte für Bochum bedauerlicherweise nicht erreicht werden.

Seitens der Verwaltung kann leider nur festgestellt werden, dass die Form der bisherigen Zusammenarbeit sich nicht bewährt hat. Für die Zukunft ist es wünschenswert, dass die Einbindung der Interessenverbände auf eine breitere Ebene gestellt wird und auch weitere Verbände, wie VCD und ADAC, beteiligt werden.



Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 14 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Der Kriterienkatalog zur Aufnahme in die AGFS gliedert sich in sechs wesentliche Punkte:

- die kommunalpolitische Zielsetzung beinhaltet das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ und eine Verkehrspolitik, die den Radverkehrsanteil aller in der Stadt zurückgelegten Wege auf 25% zu steigern und die Kfz-Nutzung - insbesondere bei Kurzstrecken – minimieren will
- Die Priorität der Radverkehrsförderung wird durch politische Grundsatzentscheidungen und organisatorische, personelle und finanzielle Ausgestaltung sichergestellt.
- Durch wesentliche bauliche Maßnahmen und wegweisende Beschilderungen wird eine fahrradfreundliche Infrastruktur geschaffen.
- Serviceleistungen für den Radverkehr (z. B. Fahrradwachen, Mitnahme im öffentlichen Personennahverkehr, Reparaturservice etc.) werden geschaffen bzw. In Kooperation mit lokalen Partnern (Einzelhandel, Verkehrsunternehmen, Arbeitgeber) ausgebaut.
- Ein offensives Marketingkonzept, Bürgerinformation, und die Zusammenarbeit mit den örtlichen Interessenverbänden fördert ein fahrradfreundliches Klima innerhalb der Kommune. Hierzu gehören auch die ideelle und materielle Mitarbeit in der AGFS.
- Eine wesentliche verbesserte Nahmobilität im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ soll auch durch Förderung der fußläufigen Verkehre (Infrastruktur und Wegweisung) und einer weitgehenden Bevorzugung des nicht motorisierten Verkehrs (z. B. in Wohngebieten) erreicht werden.
- Generell will die AGFS alle nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer vertreten.

## **5.2 Bewerbung der Stadt Bochum zur Aufnahme in die AGFS – Bewerbungsschwerpunkte**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr hat im Jahr 2009 die Verwaltung beauftragt, die Unterlagen für eine Bewerbung um die Mitgliedschaft in der AGFS zusammenzustellen, die finanziellen Auswirkungen abzuschätzen und dem Ausschuss zur abschließenden Beratung vorzulegen.

Für eine Bewerbung zum Mitglied in der AGFS hat die Verwaltung für Bochum folgende Bewerbungsschwerpunkte zusammengestellt:

- Förderung des Fahrrades als Verkehrsmittel im Kurzstrecken- und Nahbereich
- Cityradialen  
Ausbau aller City-Radialen mit Radverkehrsanlagen.  
Fertig gestellt sind Dorstener Straße, Herner Straße (bis auf 4.BA), Bergstraße  
Weitere: Alleestraße, Königsallee, Universitätsstraße zwischen Oskar-Hoffmann-Straße und HBF, Castroper Straße

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 15 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

- regelmäßige Radverkehrsschauen  
die im Jahr 2009 in den südlichen Stadtteilen durchgeführte Radverkehrsschau wird fortgesetzt und soll in den Folgejahren auch mit Beteiligung der Politik erfolgen.
- Anbindung der Innenstadt an Ruhr und Kemnader See (Freizeitrouten)  
Ausbau und Beschilderung der Freizeitrouten aus der Innenstadt heraus bis zu den Freizeitzentren (z. B. Kemnader See, Ruhr, Gysenberg, etc.)
- Nahmobilität in den Stadtteilzentren (z.B. Ehrenfeld, Langendreer)  
Ausweitung der Möglichkeiten, Nahziele mit dem Rad zu erreichen, Abbau von Wegesperren, usw.
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Gegenverkehr im gesamten Stadtgebiet  
Nach Möglichkeit sollen im gesamten Stadtgebiet Umwege für Radfahrer vermieden werden.  
In 2011 wurde dies im Ehrenfeld bereits umgesetzt.
- Ausbau von Freizeitrouten, Tourismusförderung  
Parkway Emscher Ruhr, Bahntrassenkonzept  
  
Aktuell wird zurzeit die ehemalige Bahntrasse Rheinischer Esel“ von Bochum-Langendreer nach Witten zu einem Geh- und Radweg umgebaut.
- Nahmobilitätskonzept Ruhr-Universität, Ausbau von Radwegverbindungen auch innerhalb des Campus in Zusammenarbeit mit BLB und RUB
- Öffentlichkeitsarbeit; Bürgerinformation  
Zusammenarbeit mit Interessenverbänden
- Beteiligung der Politik in Planungsgesprächen

Die Verwaltung befürwortet nach wie vor eine Mitarbeit in der AGFS, weil:

- dadurch die Bedeutung des Radverkehrs in der Stadt Bochum hervorgehoben wird
- Ideen zur Verbesserung des Radverkehrs ausgetauscht werden können
- umliegende Kommunen bereits Mitglied sind
- eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit möglich ist

Zu den finanziellen Auswirkungen können derzeit die folgenden Aussagen getroffen werden, wobei die Mitarbeit in der AGFS auch einen über Jahre stetigen Planungs- und Realisierungsprozess erfordert.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 16 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

- Mitgliedsbeitrag in der AGFS (zurzeit 2500,- €/Jahr)
- Personalkosten für einen noch zu etablierenden Radverkehrsbeauftragten
- Programmhaushaltsstelle Neubau mit zurzeit 60.000,- Euro/Jahr (wünschenswert wäre eine Erhöhung, aber keine Voraussetzung)
- Programmhaushaltsstelle Unterhaltung mit zurzeit 120.000,- Euro/Jahr (wünschenswert wäre eine Erhöhung, da der Bedarf vorhanden ist)

Die unter 3.3 genannten Vorhaben sind bereits in der zukünftigen Haushaltsplanung berücksichtigt.  
Daher sind dies keine zusätzlichen Kosten.

## 6. Zukünftiges Vorgehen

### 6.1 Bildung einer übergeordneten Arbeitsgruppe

Unter dem Arbeitstitel „Arbeitskreis Mobilität“ wird eine Gesprächsrunde mit verschiedenen Interessenvertretern (ADAC, ADFC, VCD, IHK, Bogestra, etc), Polizei, Verwaltung, und Politik gebildet.

Im Rahmen dieses Arbeitskreises soll die grundsätzliche, strategische Aufstellung der Stadt Bochum in Bezug auf zukünftige Entwicklungen in der Mobilität (weniger MIV, mehr E-Mobilität, Radverkehr, Fußgänger) erarbeitet werden.

Eine weitere Aufgabe des Arbeitskreises wird eine Abwägung sein, unter welchen Voraussetzungen den politischen Gremien ein Antrag auf Aufnahme in die AGFS vorgeschlagen werden kann.

### 6.2 RAD AG

Die RAD AG wird als Arbeitsgruppe aus Verwaltung und Polizei dem AK Mobilität weiterhin zielgerichtet Planungen und Sonderlösungen erarbeiten und die grundsätzliche Ausrichtung des Radverkehrs in Bochum mit dem AK Mobilität abstimmen.

### 6.3 Neupositionierung eines Radverkehrsbeauftragten

Ein Radverkehrsbeauftragter in der Verwaltung soll im Sinne eines Koordinators für die Belange des Radverkehrs arbeiten und als Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit fungieren.

Der Radverkehrsbeauftragte organisiert und koordiniert die Arbeitssitzungen der Rad AG. Die weiteren Aufgabenbereiche des Radverkehrsbeauftragten sind bereits oben beschrieben.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 17 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 18 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

## 7. Fazit:

Mit der Zunahme des Radverkehrs kommt eine Entwicklung auf die Stadt Bochum zu, der bereits heute durch zielgerichtetes Handeln begegnet werden muss, damit es nicht zu massiven Problemen in der Verkehrsabwicklung und Verkehrssicherheit kommt.

Ziel sollte eine Stadt der kurzen Wege sein, in der die Nahversorgung und Naherholung das Auto in Teilen überflüssig macht und vieles mit kurzen Wegen zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden kann.

Dies erfordert ein klares Ja aller Akteure zur fahrradfreundlichen Stadt. Dies erfordert auch die Bereitschaft, dass im zur Verfügung stehenden Straßenraum die Interessen aller Verkehrsteilnehmer abgewogen werden müssen.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 19 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

**Anhang:**

**Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr  
am 09. November 2011**

**Radfahren in Bochum**

**Die CDU-Fraktion beantragt:**

- 1. Die Fußgängerzonen in Bochum sind weitgehend für den Fahrradverkehr freigegeben.  
Die Beschilderung dazu ist lückenhaft. Eine ordnungsgemäße Beschilderung ist sicherzustellen.**

Die Beschilderung der Fußgängerzonen im Innenstadtbereich wurde gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Straßenverkehrsamtes vom 05.12.2006 im Januar 2012 überprüft. Einzig ein VZ 267 StVO im Bereich Kortumstraße/Harmoniestraße, welches das Radfahren auf der Kortumstraße in nördliche Richtung untersagt, fehlte und wird kurzfristig aufgestellt werden. Ansonsten ist die Beschilderung vollständig vorhanden.

Für den Radverkehr freigegeben sind u. a. die Fußgängerbereiche Gustav-Heinemann-Platz und Hans-Schalla-Platz sowie die Fußgängerzone in Bochum-Gerthe.

Die Fußgängerzonen im Uni-Center sowie in Wattenscheid sind für den Radverkehr nicht freigegeben.

- 2. Ebenfalls lückenhaft ist die Beschilderung der Fahrradwege. So fehlt beispielsweise an der zentralen Kreuzung am Rathaus ein Hinweis auf das Bergbaumuseum.  
Die Beschilderung wird überprüft und verbessert.**

Die rot-weiße Radverkehrsbeschilderung ist Teil der NRW-weit standardisierten Radverkehrswegweisung (HBR-NRW) und im Beschilderungskataster dokumentiert. Der Wegweiser am Rathaus kann aus technischen Gründen nicht um noch mehr Schilder erweitert werden.

- 3. Die Kortumstraße wird zwischen Kerkwege und Brückstraße für die Zeit von 20.00 Uhr bis 10.00 Uhr und an Sonntagen ganztägig für den Fahrradverkehr freigegeben.**

Bei der Überprüfung der Fußgängerzonen im Hinblick auf eine Freigabe für den Radverkehr wurde die Kortumstraße zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Brückstraße aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens, der Vielzahl der Sondernutzungen, der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen und der Topographie für Radverkehr als ungeeignet beurteilt.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 20 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Im Einvernehmen mit der Polizei bestehen aus den genannten Gründen auch weiterhin Bedenken gegen eine Freigabe der Fußgängerzone Kortumstraße für den Radverkehr. Auch bei einem geringen Fußgängeraufkommen an Sonntagen oder in der Zeit von 20.00 Uhr bis 10.00 Uhr ist diese Fußgängerzone aufgrund der örtlichen Verhältnisse für eine Zulassung von Radverkehr problematisch, zumal zu diesen Zeiten z.B. durch Veranstaltungen, auch im Umfeld oder durch verkaufsoffene Sonntage teilweise wieder starkes Fußgängeraufkommen herrscht.

In der ERA 2010 wird ausgeführt, dass Fußgängerbereiche der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß dienen. Die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen stellt den Ausnahmefall dar und soll nur in Betracht kommen, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung der Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder stark umwegig ist.

Für den Ausschluss bzw. die Einschränkung des Radverkehrs in Bereichen des Fußgängerverkehrs spricht in der Abwägung besonders, wenn es sich um dauerhaft sehr stark frequentierte Einkaufsstraßen handelt, andere Routen die Durchfahung des Gebietes erleichtern und die Erreichbarkeit der Ziele mit kurzen Fußwegen möglich ist. Generell dürfen Fahrräder in Fußgängerzonen geschoben werden.

Auch nach diesen Vorgaben ist eine Freigabe der Kortumstraße für den Radverkehr nicht angezeigt.

Für eine Durchfahung des Innenstadtbereiches stehen geeignetere Routen zur Verfügung. Ziele in der Kortumstraße sind mit kurzen Fußwegen zu erreichen.

**4. Die durch das blaue Radfahrschild angeordnete Benutzungspflicht von Bürgersteigradwegen wird im gesamten Stadtgebiet aufgehoben.**

Siehe Beantwortung zu Punkt 5

**5. Auf Bürgersteigen mit ausreichender Breite wird ein Fahrstreifen als Angebotstreifen markiert.**

Die ERA 2010 definiert im Abschnitt 3.2 den Angebotsstreifen / Schutzstreifen wie folgt:  
„Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kfz nur im Bedarfsfall befahren werden“

Der Angebotsstreifen ist daher kein Element zur Führung des Radfahrers auf Bürgersteigen.

Der Einsatz der gemeinsamen Führung des Radfahrers mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind dabei benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO) oder auch solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 StVO mit Zusatz „Radfahrer frei“).

In allen Fällen ist eine Breite erforderlich, welche der Nutzungsintensität Rechnung trägt. Bei geringen Nutzungsintensitäten beträgt diese mindestens 2,50 m.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 21 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Gemäß Punkt 4 ist die Verwaltung bemüht, die Benutzungspflicht gemeinsam mit Fußgängern geführten Radwegen aufzuheben und den Radfahrer auf der Fahrbahn zu führen.

Daher sollen benutzungspflichtige Radwege, die gemeinsame mit dem Fußgänger geführt werden, nur noch in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

**6. Auf Straßen mit ausreichendem Profil und Breite werden Radwege auf der Fahrbahn markiert (z.B. Gahlensche Straße).**

Die Verwaltung prüft bei jeder Straßenbaumaßnahme, ob Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können. Dabei sind aber nicht nur die Belange der Radfahrer, sondern die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und äußere Einflüsse wie z. B. der zur Verfügung stehende Straßenraum zu prüfen und zu berücksichtigen.

Eine weitere Voraussetzung ist der Zustand der Oberflächenbeschaffenheit der Asphaltdecke.

Nur bei einer ausreichenden Qualität derselben macht das Aufbringen von neuen Markierungen Sinn.

Daher werden insbesondere Straßenbaumaßnahmen, bei denen eine Deckenerneuerung vorgesehen ist, auf die Möglichkeit hin überprüft, Radverkehrsanlagen vorzusehen. In der Vergangenheit sei hier die Wittener Straße zwischen Ferdinandstraße und Steinring als Beispiel genannt.

Für die Gahlensche Straße sind die Planungen in Arbeit und werden den politischen Gremien zu gegebener Zeit vorgestellt.

**7. Für die weiterführenden Schulen werden Radfahrpläne erstellt.**

Zurzeit arbeite die Verwaltung daran, für ausgesuchte Grundschulen in Bochum Schulwegpläne zu erarbeiten. Fertig gestellt ist ein Schulwegplan für die Wilbergschule.

Langfristig ist auch daran gedacht, für weiterführende Schulen Radwegpläne zu erstellen.

Aufgrund der engen Personaldecke ist dies momentan aber nicht zu leisten.

**8. Für die Fahrradfahrer und Fußgänger auf der Herner Straße im Bereich zu den A43-Auffahrten wird die Ampelschaltung so optimiert, dass eine „Grüne Welle“ entsteht. Dadurch sollen vier Fahrspuren in einer Grünphase durch Radfahrer und Fußgänger überquert werden können.**

Die Lichtsignalanlagen Herner Straße/A43 Nord und Süd sind bereits seit dem 29.10.2010 mit einem Radfahrer/Fußgänger-Sonderprogramm ausgestattet. Fordert der Radfahrer/Fußgänger an den äußeren Anforderungsgeräten eine Freigabe an, wechselt die Signalsteuerung in das Sonderprogramm. Dieses schaltet alle Überwege über die Autobahnzufahrt gleichzeitig auf Grün. Die Freigabezeit ist mit 35 Sekunden an der südlichen, und 25 Sekunden an der nördlichen Lichtsignalanlage so lang, dass auch für Fußgänger ein Überqueren in einem Zug problemlos möglich ist.

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 22 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Die Lichtsignalanlagen auf der Herner Straße sind untereinander koordiniert, um einen flüssigen Verkehrsabfluss zu gewährleisten.

Um die langen Grünzeiten schalten zu können, wird massiv in die Freigabe der Fahrzeugströme eingegriffen. Ein dauerhaftes Schalten dieser Freigabe über alle Furten ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht realisierbar.

Da während der Schaltung des Sonderprogrammes Fahrbeziehungen (z.B. Linksabbieger auf die Autobahn in Richtung Wuppertal) komplett entfallen, ist nach einmaligem Ablauf der „Grünen Welle für Radfahrer/Fußgänger) immer ein normaler Ablauf geschaltet, bevor das Sonderprogramm erneut angefordert werden kann.

Sollte sich der Verkehr bis auf die Autobahn zurück stauen, wird das Sonderprogramm aus Sicherheitsgründen unterdrückt.

Diese Signalisierung stellt somit den bestmöglichen Kompromiss aus den Forderungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer dar ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

**9. Die Verwaltung prüft, ob und wie weit und in welcher Form der Fahrradweg auf der Universitätsstraße möglichst bis zur Unterstraße weitergeführt werden kann.**

Eine Weiterführung des Radweges auf der Universitätsstraße in Richtung Langendreer kann aus Sicht der Verwaltung nur unter Reduzierung der Fahrspuren für den IV erfolgen. Dabei würde eine Fahrspur des IV als Radweg genutzt und entsprechend markiert, so wie es zwischen Innenstadt und Universität erfolgt ist.

Insbesondere im Bereich der Auf- und Abfahrten zur A43 müssten zusätzlich bauliche Maßnahmen erfolgen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Hier wären auch die Radwege in die Lichtsignalanlagen zu integrieren.

Langfristig ist diese Maßnahme sicherlich wünschenswert. Aufgrund des finanziellen Aufwandes ist es aber unwahrscheinlich, dass eine kurzfristige Umsetzung erfolgen wird.

Trotzdem behält die Verwaltung die Thematik im Auge und wird, abhängig von personellen Kapazitäten, sie Sachlage prüfen und eine Vorplanung erarbeiten.

**10. Die Verwaltung prüft, an welchen Straßenkreuzungen Veränderungen der vorgeschriebenen Verkehrsführungen speziell für Radfahrer ohne bauliche Veränderung möglich sind, um Wegebeziehungen zu verkürzen (z.B. Düppelstraße /Ferdinandstraße)**

Die geforderte Prüfung ist ein laufendes Geschäft der Verwaltung.

Bzgl. der Einmündung Düppelstraße/Ferdinandstraße wird auf die Beantwortung der Vorlage Nr. 20112509 des Ausschusses für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr verwiesen (Vorlage 20120649)

Mitteilung der Verwaltung  
- Seite 23 -

Vorlage Nr. 20120671

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

- 11. Die Verwaltung prüft, ob die Stationen für das Metrorad Ruhr ausgebaut werden können, insbesondere unter Einbeziehung alterstauglicher Örtlichkeiten, wie z.B. der Wattenscheider Bahnhof.**

Zurzeit sind acht Metropolrad-Stationen hergestellt. Im Jahr 2012 sollen weitere 24 Stationen im Stadtgebiet eingerichtet werden, so dass dann alle für die Stadt Bochum vorgesehenen 32 Stationen fertig gestellt sind. Dann werden auch der Wattenscheider Bahnhof, die S-Bahnstationen sowie weitere markante Örtlichkeiten wie z.B. der August-Bebel-Platz mit Metropolrad-Stationen ausgestattet sein.

- 12. Die Verwaltung überprüft die Fahrradwegweisung für den Masterplan Universität-Stadt**

Die Fahrradwegweisung ist Bestandteil eines sich in Arbeit befindlichen Mobilitätskonzeptes für die Hochschulen in Bochum.