

Verlängerungsantrag zur AGFS-Mitgliedschaft



Bochum, 14. April 2023

Stadt Bochum
Tiefbauamt
Hans-Böckler-Straße 19
44787 Bochum

Inhalt

1. Teil A - Kommunale Verkehrspolitik	3
Haushaltsaufwendungen für den Rad- und Fußverkehr	3
Kommunale Verkehrsplanung zur Förderung der Nahmobilität	4
Organisation der Nahmobilitätsförderung in der Verwaltung.....	4
Arbeit mit und für die AGFS.....	5
Kooperationen.....	5
2. Teil B – Erfolgsbilanz	6
Kommunalpolitische Zielsetzung	6
Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte.....	7
Prioritäten in der Umsetzung	7
Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur	8
Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde	9
Service für den Fuß- und Radverkehr.....	9
3. Teil C – Projektdokumentation	11
Steinring, Fahrradschleuse.....	11
DeinRadschloss Fahrradparkplätze.....	12
Fahrradkreuz / Befreiung vom MIV rund ums Rathaus / Erreichbarkeit der Innenstadt.....	13
4. Teil D - Zukünftige Schwerpunkte	14
Radverkehr für Alle / Komfort / subjektive Sicherheit	14
Velorouten / Durchfahrtsverkehr aus Wohngebieten heraushalten / Fußverkehr stärken	14
Grüne Wege / Neue Plätze.....	14
Nahmobilitätsplanung im Besonderen und bei allen Planungen	14

1. Teil A - Kommunale Verkehrspolitik

Haushaltsaufwendungen für den Rad- und Fußverkehr

Im Haushalt der Stadt Bochum sind Mittel für die Instandhaltung, Sanierung und den Neubau von Geh- und Radwegen eingeplant. Die Ansätze finden sich sowohl gesondert ausgewiesen als auch innerhalb der Ansätze für den Straßenbau bei umfangreichen Straßenumbauten.

Folgende Mittel sind aktuell explizit für den Rad- und Fußverkehr veranschlagt:

Instandsetzung Radwege	265.000
Fördermaßnahmen Nahmobilität	40.000
Reinigung u. Winterdienst Radwege	88.000
Neubau von Radwegen	700.000
Neubau von Radwegen Festwerte (= insb. Beleuchtung)	10.000
Planung und Bau von Mobilstationen	100.000
Neubau von Radwegen Veloroute	350.000
Radschnellweg - freie Strecke	2.600.000
Radschnellweg – Ortsdurchfahrt	2.000.000
Radschnellweg - Ortsdurchfahrt Festwerte (= insb. Beleuchtung)	180.000
Radschnellweg - Ortsdurchfahrt Grunderwerb	100.000
Fördermaßnahmen Nahmobilität	400.000
Gehwegerneuerung	360.000
Gehwegerneuerung Zuwegung RS1	500.000
Gehwegerneuerung infolge Maßnahmen Dritter	200.000
Barrierefreiheit Gehwege	100.000
Summe	7.993.000

Durch die Planung des RS1 sind diese Ansätze derzeit besonders hoch. In den vergangenen sieben Jahren wurden im Rahmen von Straßenumbau- und Sanierungsmaßnahmen aber weit mehr Mittel für die Nahmobilitätsförderung aufgewendet als explizit veranschlagt waren:

Jahr	Investitionen & Sachaufwand	Personalaufwand	Gesamt	Aufwendungen Dritter in Bochum	Summe
2016	3.697.362	288.980	3.986.342	1.234.526	5.220.868
2017	3.923.895	288.980	4.212.875	1.199.000	5.411.875
2018	3.513.619	482.260	3.995.879	892.149	4.888.028
2019	4.885.891	785.765	5.644.656	1.413.552	7.058.208
2020	3.628.573	ca. 850.000	4.478.573	137.709	4.616.282
2021	1.771.415	ca. 850.000	2.621.415	628.524	3.249.939
2022	1.831.260	ca. 850.000	2.681.260	482.879	3.164.139

Unter den Aufwendungen Dritter sind diese Projekte des RVR zusammengefasst, die jeweils mit der Stadt Bochum abgestimmt und von ihr begleitet wurden:

2016 = Springorumtrasse [1.199.000 €] + Sanierung Emscher Park Radweg [35.526 €] =
Summe 1.234.526 €

2017 = Springorumtrasse [1.199.000 €]

2018 = Springorumtrasse [486.500 €] + Ruhrtalradweg [400.000 €] + Sanierung Emscher Park Radweg [5.649 €] = Summe 892.149 €

2019 = Springorumtrasse [486.500 €] + Sanierung Emscher Park Radweg [527.052 €] +
Ruhrtalradweg [400.000 €] = Summe 1.413.552 €

2020 = Sanierung Emscher Park Radweg [137.709 €]

2021 = Sanierung Emscher Park Radweg [628.524 €]

2022 = Sanierung Emscher Park Radweg [482.879 €]

Kommunale Verkehrsplanung zur Förderung der Nahmobilität

Die Planungen zur Förderung der Nahmobilität erfolgen sowohl im Rahmen umfangreicher Straßenumbauten als auch gezielt durch Einzelprojekte. In der Regel ist der Bau und die Sanierung von Geh- und Radwegen integraler Bestandteil jeder Straßenplanung. Wo möglich, werden auch bei der Sanierung von Straßen oder des Kanalsystems bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen. Im Zweifel wird daher vor der Sanierung eine gezielte Planung für die angestrebten Verbesserungen erstellt.

In den vergangenen Jahren ging ein Großteil der umfangreichen Straßenbaumaßnahmen ursprünglich darauf zurück, dass die Nahmobilität gefördert werden sollte. Im Zuge der Umgestaltungen werden dann meist auch andere Aspekte optimiert. So werden bei den aktuellen Straßenumbauten Hattinger Straße und Castroper Straße und der bald beginnenden Umgestaltung der Alleestraße nicht nur völlig neue Straßenquerschnitte geschaffen sondern auch Verbesserungen am Kanalnetz vorgenommen und Retentionsflächen für eine bessere Oberflächenwassernutzung angelegt. Daraus ergibt sich, dass sich einige Straßenumbauten für besseren Fuß- und Radverkehr über mehrere Jahre erstrecken.

Organisation der Nahmobilitätsförderung in der Verwaltung

Die Nahmobilitätsförderung erstreckt sich über verschiedenste Fachbereiche innerhalb der Verwaltung. Eine zentrale Rolle nimmt dabei das seit 09/2022 neu eingerichtete Sachgebiet „Planung Radverkehr, Nahmobilität, ISEK-Gebiete“ innerhalb des Tiefbauamtes mit 15 Personen ein:

- 1 * Leitung
- 2 * Nahmobilitätsbeauftragte, davon 1 aktuell in Erstbesetzung
- 1 * Konzeptionelle Radverkehrsplanung
- 1 * Bauzeichnung
- 2 * Planungen ISEK-Gebiete
- 5 * Planung Verkehrsflächen, davon 1 in Wiederbesetzung und 2 in Erstbesetzung
- 3 * Planung RS1 (1 Koordinierung in Wiederbesetzung, 2 Verkehrswegeplanung, davon 1 in Erstbesetzung)

+2 Personen im Sachgebiet „Konstruktiver Ingenieurbau“ für die Planung der Bauwerke für den RS1, davon 1 in Erstbesetzung

+1 Bauleitung RS1

Weiterhin finden Nahmobilitätsplanungen in folgenden Bereichen statt:

Umwelt- und Grünflächenamt, Sachgebiet Planung, Entwurf, Neubau / Unterhaltung Grün- und Freiräume:

- 2 * Geh- und Radwegeausbau abseits des Straßenraums in Erstbesetzung
- 1 * Schwerpunkt Unterhaltung Geh- und Radwege abseits des Straßenraums

Tiefbauamt, Sachgebiet „Planung“ (von Verkehrsflächen) mit aktuell 10 Personen, davon 3 in Wiederbesetzung und 1 in Erstbesetzung:

Straßenplanung einschließlich der Planung von Rad- und Fußverkehrsanlagen im Rahmen der Straßenplanung. Zuständigkeiten auf Stadtbezirke aufgeteilt.

Amt für Stadtplanung und Wohnen, Sachgebiet „Mobilität und Verkehr“ mit 19 Personen, davon 5 in Erstbesetzung:

ISEK-Gebiete, Stadtraumplanung, Nahmobilitätskonzepte, Parkraummanagement, Vorplanung von Straßenumbauten

Aufgeführt sind hier nur die Stellen und Fachbereiche, die sich mindestens zu einem Großteil mit der Planung von Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr befassen. Die Reihenfolge orientiert sich danach, in welchem Maße die Arbeit auf die Nahmobilität bezogen ist. Grundsätzlich wird bei jeder Planung von Verkehrsflächen auch den Bedarfen des Fuß- und Radverkehrs Rechnung getragen. Beim Umbau von Verkehrsflächen ist die Förderung der Nahmobilität häufig ausschlaggebend dafür, dass dieser Umbau überhaupt erst vorgenommen wird.

Arbeit mit und für die AGFS

Die Stadt Bochum nimmt regelmäßig an den Facharbeitskreisen der AGFS teil und bringt sich dort in die Diskussionen mit ein.

Bei der Planungswerkstatt zu Fahrradstraßen in Bochum hat Bochum zwei Straßen mit unterschiedlichen Planungsanforderungen in die Diskussion eingebracht. In der neu gegründeten Fußverkehrs-AG wird Bochum aktiv mitarbeiten. Leider war bisher nur ein Einsatz auf dem Messestand der AGFS möglich, was insbesondere an der noch angespannten Personalsituation lag.

Umgekehrt hat Bochum von den Materialien und Facharbeitskreisen der AGFS profitiert und diese für die lokale Kommunikation verwendet (s.u.) bzw. die Erkenntnisse aus den Arbeitskreisen in die Planung eingebracht. Die Exkursion nach Nijmegen mit den Erfahrungen zu Fahrradstraßen ist hier nochmals hervorzuheben.

Kooperationen

Die Stadt steht im regelmäßigen Austausch mit dem ADFC Bochum. Bei verschiedenen Anlässen konnten gemeinsame oder direkt benachbarte Informationsstände betrieben werden. Seit 2021 finden Fahrradbefahrungen des Stadtgebietes gemeinsam mit dem ADFC statt, bei denen sowohl die gegenwärtigen Infrastrukturen als auch mögliche Umgestaltungen begutachtet und besprochen werden. Die protokollierten Erkenntnisse und Anpassungsbedarfe werden in die Planung eingebracht oder aber direkt im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung umgesetzt. Die Routen werden jeweils vom ADFC vorbereitet, so dass die aus seiner Sicht akuten Problemstellungen behandelt werden. An der Befahrung im vergangenen Jahr war auch der Bochumer Oberbürgermeister beteiligt, was dem Termin weitere Bedeutung verlieh.

Bei öffentlichkeitswirksamen Aktionen gibt und gab es Kooperationen zwischen Stadt Bochum, Polizei, Verkehrswacht und ADFC.

Dem ADFC werden in regelmäßigen Treffen wichtige Radverkehrsplanungen vorgestellt und noch vor der öffentlichen Diskussion besprochen und ggf. geändert. Zugleich werden Themen durch den ADFC eingebracht, die Eingang in die Planungen finden.

Die Stadt hat die Umwandlung von privaten Kfz-Stellplätzen in öffentliche Fahrradparkplätze und den Einbau einer Reparatursäule vor dem botopia, dem Zentrum unter anderem der „Radwende“, organisatorisch, planerisch und bei der Ausführung unterstützt. Aktuell findet eine Abstimmung über die Platzierung weiterer Reparatursäulen statt, die durch die Stadtteilkoordination beschafft wurden und im öffentlichen Raum positioniert werden sollen.

2. Teil B – Erfolgsbilanz

Kommunalpolitische Zielsetzung

Die kommunalpolitische Zielsetzung der letzten Jahre wird insbesondere an diesen Beschlüssen und Mitteilungen deutlich. Es werden nur die Vorgänge aufgelistet, die über die konkrete Planung einzelner Straßen und Wege hinaus gehen und damit Auswirkungen auf die (verkehrliche) Stadtgestaltung haben.

11/2016: Beitritt Zukunftsnetz Mobilität, Vorlage 20162929

2018: GreenCityPlan (Luftreinhaltung)

2018-2021: Herausnahme des MIV aus der Hans-Böckler-Straße und der Straße Willy-Brandt-Platz, Vorlagen 20173277, 20181575, 20210985

01/2019: Gesamtkonzept Ruhender Verkehr – Umsetzung 1. Stufe (erweiterter Innenstadtbereich), Vorlage 20182975 – Mit der Evaluation und Fortschreibung wurde aktuell begonnen. Die erst für die dritte Stufe vorgesehene Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze findet bei Bedarf bereits heute statt.

06/2019; Leitbild Mobilität 2030, Vorlage 20190720

02/2020: Nahmobilitätskonzept Wattenscheid, Vorlage 20200171

08/2020: (Nah-)Mobilitätskonzept Laer, Vorlage 20200996

08/2020: Verkehrskonzept Hamme, Hordel, Hofstede, Vorlage 20201751

08/2020: Impulse für Handel und, Vorlage: 20202049 (verschiedene Beschlüsse für neue Radstellplätze, weniger Kfz-Stellplätze, Erweiterung Radstation)

03/2021: Antrag für die Errichtung von 30 Mobilstationen, Vorlage 20210638

06/2021: Verkehrskonzept Innenstadt, Vorlage 20210986

11/2021: Wege zum RS1 – Zuwegungskonzept für Bochum-Wattenscheid, Vorlage 20212754

12/2021: Kreuzung Erzbahntrasse / Kabeisemannsweg, Vorlage 20213762 (Umkehr der Vorfahrt an dieser Stelle und Prüfung weiterer Querungen von Geh- und Radwegen)

12/2021: Wettbewerbsgewinn Mobil.NRW für die Planung des autoreduzierten Quartiers Havkenscheider Höhe, Vorlage 20213470

12/2021: Beitritt Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, Vorlage 20213752

05/2022: Radverkehr in Bochum, Vorlage 20221092 (Ersatz für aus formellen Gründen abgelehnten Radentscheid)

06/2022: Stellplatzsatzung, Vorlage 20220874

10/2022: Mitteilung zum Beschluss „Radverkehr in Bochum“ mit Sachstandsbericht, Vorlage 20222462

12/2022: (Nah-)Nahmobilitätskonzept Hamme

Seit 02/2023: Beratung Radverkehrskonzept Bochum, Vorlage 20230262. Beschluss wird am 04.05.2023 im Rat erwartet.

Noch in Endabstimmung: Nahmobilitätskonzept Werne, Langendreer-Alter Bahnhof

Im Rahmen der Bochum Strategie 2030 werden innerhalb der Kernkompetenz „Großstadt mit Lebensgefühl“ verschiedene Projekte für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität durchgeführt. Hierzu gehört die Aufwertung des öffentlichen Raumes durch besondere Pflege aber auch durch die Installation von mehr und besseren Verweilorten (Pocket Parks, 1.000 Bänke), was wiederum den Fußverkehr unterstützt. (<https://www.bochum.de/Die-Bochum-Strategie/Projektuebersicht-der-Bochum-Strategie#page1%7CBUUGGG375BOCM%7C@empty>)

Das im Jahr 2019 beschlossene Leitbild Mobilität sieht vor, Modal Split bis zum Jahr 2030 um 10-15% hin zum Umweltverbund zu verschieben. Damit soll sein Anteil 55-60% betragen.

Nach der letzten Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2018 beträgt der Anteil des Radverkehrs aktuell 6,7%. Durch das Radverkehrskonzept wird ein Anstieg auf 15% im Jahr 2030 als Ziel gesetzt. Darüber hinaus soll aber ein weiterer Anstieg auf 25% angestrebt werden.

Im Jahr 2018 und auch dieses Jahr erfolgt die SrV-Befragung mit einer erhöhten Stichprobennmenge, so dass Auswertungen auf Stadtbezirksebene möglich sind.

Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte

Insgesamt konzentriert sich die Stadt- und Verkehrsplanung darauf, den öffentlichen Raum einerseits allgemein aufzuwerten, dabei barrierefrei zu machen und zugleich den Rad- und Fußverkehr zu stärken. Dies beinhaltet Maßnahmen wie die Sperrung der Bereiche rund um das Rathaus für den MIV, die (künftig möglichst) Kfz-freie Umgestaltung von Plätzen (Husemannplatz / August-Bebel-Platz) und auch eine Überarbeitung des Vorfahrtstraßennetzes. Bei der Neugestaltung von Plätzen wird nicht nur auf verkehrliche Belange sondern insbesondere auf eine hohe Aufenthaltsqualität geachtet. Bei der umfangreichen Umgestaltung des Husemannplatzes werden beispielsweise ein Spielplatz und eine Verdunstungsanlage geschaffen, die den Aufenthalt auch im Sommer angenehm macht.

Im Jahr 2019 fand eine Bürgerkonferenz zur Mobilität in Bochum statt [<https://www.bochum.de/Ergebnisse-der-Buergerkonferenz-2019>]. Die Kernaussagen bzw. die wichtigsten Ansätze, die vorgestellt wurden, sind in einem kurzen Animationsfilm zusammengefasst: <https://www.youtube.com/watch?v=3r2K-362-r4>

Während im Jahr 2016 bei der Bewerbung um Aufnahme in die AGFS noch eine „befriedigende“ Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen erhalten bleiben sollte, geht man heute davon aus, dass es nur einer „ausreichenden“ Leistungsfähigkeit bedarf (vgl. Beschluss Radverkehr in Bochum, Vorlage 20221092).

Der Schwerpunkt aller aktuellen Planungen liegt also auf einer Umgestaltung des Öffentlichen Raumes um in erster Linie den Fuß- und Radverkehr sicher und attraktiv zu machen. Im Zuge dieser Planungen liegt ein weiterer Schwerpunkt auf der Regenwasserbewirtschaftung und der Klimaresilienz z.B. durch Straßenbäume. Auch dies dient letztlich der Nahmobilität, da der Aufenthalt im Freien im Sommer angenehmer bleibt.

Prioritäten in der Umsetzung

Das Leitbild Mobilität, welches Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist, beschreibt das Ziel, den Modal Split hin zu einem größeren Anteil des Umweltverbundes zu verschieben. An diesem Ziel richten sich alle weiteren Konzepte und Maßnahmen aus.

Die (Nah-)Mobilitätskonzepte auf Stadtteilebene beschreiben detailliert Maßnahmen, durch die insbesondere der Rad- und Fußverkehr gesteigert werden und eine höhere Aufenthaltsqualität im Stadtraum geschaffen werden soll. Die beschriebenen Ansätze werden entweder direkt in Planungen überführt oder – bei kleinen Anpassungen – zeitnah umgesetzt. Komplexere Ansätze dienen als Grundlage zur Gestaltung des Arbeitsprogramms von Stadt- und Verkehrsplanung.

Die Bewerbung um die AGFS-Mitgliedschaft wurde so umfangreich erstellt, dass sie als Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1999 verstanden wurde. Im Laufe der Jahre 2021 und 2022 wurde nun das neue Radverkehrskonzept erarbeitet, wobei auch die Bevölkerung beteiligt wurde. Seit Februar 2023 befindet sich dieses Konzept in der parlamentarischen Beratung. Der Be-

schluss des Rates wird Anfang Mai erwartet. Durch das neue Konzept werden insbesondere Qualitäten für das künftige Radverkehrsnetz neu definiert, durch die Radverkehr für Alle ermöglicht werden soll.

Wichtige Planungen zur Umgestaltung zentraler verkehrlichen Infrastruktur und Konzepte mit gesamtstädtischer Auswirkung werden im Beirat Mobilität vorgestellt und nach den Rückmeldungen der Beteiligten ggf. angepasst. Im Beirat sind die IHK, der Handelsverband, VCD, ADFC, Pro.Bahn, die Polizei und (derzeit unbesetzt) der Behindertenverband vertreten.

Weniger umfangreiche Umgestaltungen zugunsten des Radverkehrs werden mit dem ADFC Bochum abgestimmt.

Innerhalb der Verwaltung finden regelmäßig Rad-AGs mit den verschiedenen Akteuren (Tiefbauamt, Planungsamt, Umwelt- und Grünflächenamt, Technischer Betrieb, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) statt, in denen einzelne Fragestellungen zum Rad- aber auch zum Fußverkehr besprochen werden. Zusätzlich werden Straßenplanungen bereits frühzeitig im Planungsprozess mit Polizei und Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur

In der Planung von Radverkehrsanlagen wird Wert darauf gelegt, die Maße so großzügig wie möglich zu wählen. Schutzstreifen sollen daher nur noch im Ausnahmefall angewendet werden und Radfahrstreifen sollen wo möglich mindestens 1,85m messen. Wo mehr Raum zur Verfügung steht, werden auch breitere Radfahrstreifen angelegt. So sind beispielsweise die Infrastrukturen auf dem Werner Hellweg, der Bessemerstraße, Auf der Heide und Markstraße zwischen 1,85m und 2,5m breit. Die Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz sollen möglichst in 0,75m Breite ausgeführt werden. Durch das aktuell in Beratung befindliche Radverkehrskonzept wird definiert, dass für Haupttrouten (insb. auf Hauptverkehrsstraßen) eine Radfahrstreifenbreite von durchgängig 2,5m (oder mehr) angestrebt werden soll. Eine Führung zusammen mit dem Fußverkehr soll es grundsätzlich nicht mehr geben.

Beispiele sind die Umgestaltung der Alleestraße im Bochumer Zentrum, die dieses Jahr beginnt. Hier werden bereits 2,5m breite Radfahrstreifen und 0,75m breite Sicherheitstrennstreifen angelegt, genauso bei der Umgestaltung der Essener Straße und des Wattenscheider Hellwegs.

Durch die breiten Radfahrstreifen wird das Radfahren subjektiv sicherer, so dass mit weniger (nicht zulässigem oder nur noch in Sonderfällen zugelassenem) Radverkehr im Gehwegsbereich zu rechnen ist – dem Fußverkehr stehen so mehr Räume zur Verfügung.

Der Fußverkehr wird weiterhin durch mehr Verweilorte und Bänke gestärkt. Eine weitere Verbesserung bringt die Organisation des Fahrradparkens möglichst abseits des Gehwegs. Dies ist insbesondere in Stadtteilzentren und in dicht bebauten Wohngebieten relevant, wo bisher noch viele Fahrräder an Laternen und Schildermasten befestigt werden. Mittlerweile werden auch Flächen, die bisher zum Kfz-Parken genutzt wurden, in Fahrradstellplätze umgestaltet. Bei der Umgestaltung von Straßen wird weiterhin eine Gehwegbreite von 2,5m oder mehr angestrebt. Engstellen darf es nur in begründeten Ausnahmefällen geben.

Die barrierefreie Umgestaltung von Querungsstellen wird auch weiterhin aktiv vorangetrieben. Lokal erfährt dieses Thema durch die Nahmobilitätskonzepte besondere Aufmerksamkeit, ist aber auch integraler Bestandteil jeder Straßenerneuerungs- bzw. Umbaumaßnahme.

An Knotenpunkten wird der Radverkehr so direkt wie möglich geführt, teils mit eigenen Abbiegestreifen. Wo es die Gesamtsituation sinnvoll erscheinen lässt, werden vorgezogene Aufstellflächen für den Radverkehr installiert. Eine Ausnahme hiervon stellen sehr großräumige Knotenpunkte dar,

bei denen ein indirektes Linksabbiegen nach Abwägung aller Vor- und Nachteile als die sicherste Lösung erscheint.

Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde

Das Baustellenmanagement ist in Bochum in einen Bereich für Baustellen des Tiefbauamtes und einen für alle anderen Baustellen unterteilt. In beiden Bereichen wird darauf geachtet, dass bei der Sperrung von Wegen Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr eingerichtet werden. Den Umleitungen für den Radverkehr wird insbesondere auf den Routen, die Bestandteil des Wegweisungsnetzes sind, besondere Beachtung geschenkt. Die Baustelleneinrichtungen des Tiefbauamtes werden dem Nahmobilitätsbeauftragten mindestens zur Kenntnis gegeben, bei komplexen Projekten finden im Vorfeld Abstimmungen statt.

Die Kontrolle des Ruhenden Verkehrs erfolgt durch Personal des Rechtsamtes. Dort wird aktuell eine eigene Radstaffel eingerichtet, die zielgerichtet die Bochumer Radwege/Radfahrestreifen befahren und dort im Streckenverlauf das Falschparken sanktionieren soll. Wo dauerhaft und trotz Kontrollen falsch geparkt wird, werden mitunter auch bauliche Lösungen (in der Regel Sperrpfosten) eingesetzt um Gehwege von Kfz freizuhalten.

Die Wohngebiete Bochums sind annähernd flächendeckend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Ausnahmen bilden dabei nur die Haupt- und Sammelstraßen. In Teilen gibt es auf diesen eine Begrenzung auf 30 km/h, wo dies durch Lärmschutz, soziale Einrichtungen oder besondere Gefährdungen begründet werden kann. In einzelnen Fällen wurde der Straßenraum bereits so umgestaltet, dass Tempo 30 rechtssicher angeordnet werden kann (Brenscheder Straße). Bochum hofft weiterhin auf eine Anpassung der Rechtsgrundlagen um Tempo 30 auch dort anordnen zu können, wo es bisher nach StVO noch nicht zulässig ist, wo zugleich aber keine getrennten Geh- und/oder Radwege angelegt werden können.

Service für den Fuß- und Radverkehr

Die Wegweisung für den Radverkehr wurde in den Jahren 2019-2021 völlig neu konzeptioniert und hergestellt. Wo zuvor nur die Landesradwegweisung ergänzt um einzelne wichtige Verbindungen vorhanden war, wurde nun ein stadtumfassendes Netz geschaffen. Dadurch sind alle Bochumer Stadtteile, Ortsteilzentren, touristische-, Freizeit- und große Ausbildungs-Infrastrukturen über die Wegweisung zu erreichen.

Bereits seit dem Jahr 2010 existiert in Bochum und der Region das metropolradruhr als zentrales Fahrradleihsystem. Bei Aufnahme in die AGFS waren 72 Stationen vorhanden. Mittlerweile sind 95 Stationen eingerichtet. Die meisten der neuen Stationen sind rein virtuell eingerichtet. Nur im Bedarfsfall sind sie um eine Beschilderung oder eine Bodenmarkierung ergänzt. Dies bietet den Vorteil, dass auch kleine Stationen eingerichtet oder – falls sie keine Nutzung erfahren – wieder entfernt werden können.

Das metropolradruhr wird seit 2019 durch die Bogestra um Lastenräder ergänzt. Mittlerweile werden 18 E-Lastenräder an neun Stationen zur Ausleihe angeboten. Die Standorte befinden sich an möglichst zentralen Stellen innerhalb von Wohnsiedlungen.

Für Radfahrende wurden in den Jahren 2019 und 2020 insgesamt 24 Haltegriffe an Ampelmasten (neun Knotenpunkte) und zwei Bügel zum Festhalten und Aufstellen des Fußes installiert.

Im Jahr 2022 wurden vier Fahrradsilhouetten an besonders wichtigen / exponierten Stellen, verbunden mit Anlehnbügeln, aufgestellt. Ende 2022 wurde die erste eigene Fahrradservicestation am Rathaus installiert. Weitere 14 solcher Reparatursäulen sollen im ersten Halbjahr 2023 folgen.

Kommunikation und Information

Es wird regelmäßig (i.d.R. jährlich) die Kindermeilenkampagne angeboten, bei der Kindergarten- und Grundschulkindern animiert werden, ihre alltäglichen Wege klimafreundlich (Fuß / Rad / Roller / ÖPNV) zurückzulegen. Die Aktion wird durch die Stabstelle Klima & Nachhaltigkeit koordiniert. Zusätzlich werden Lehrkräfte und Erziehende im Bereich nachhaltiger Mobilität geschult.

Die Stadt Bochum nimmt jährlich am Stadtradeln teil und nutzt verschiedene Kommunikationsmittel, um einerseits Verkehrsregeln bekannter zu machen und andererseits auf sowohl rechtskonformes als auch rücksichtsvolles Verhalten aller hinzuwirken.

Für diese Kommunikation werden auch Materialien der AGFS genutzt

- Flyer Radverkehrsrecht 2018, 2021 aktualisiert – ausgegeben z.B. an Verkehrsüberwachung, Bürgerbüros, Schulen, ADFC
- „Generation Fahrrad“ 2017, CityLights, Aktionstag Stadtpark, Dankesaktion
- „Liebe braucht Abstand“ 2020, Konferenz, Werbung auf Bus und Bahn, Aktionstag Innenstadt
- Schilder „Gemeinsam mit Rücksicht“ 2021, gleiche Motive wie in Essen
- Flyer Fahrradstraßen, Verteilung insb. im Umfeld der neu eingerichteten Fahrradstraßen

Im Jahr 2022 fand eine gemeinsame Schwerpunktaktion zum Falschparken auf Geh- und Radwegen mit Beteiligung der Polizei, des ADFC und der Verkehrsüberwachung statt, die auch dieses Jahr wiederholt werden soll. Dieses Jahr hat sich die Stadt Bochum bereits einer Schwerpunktaktion der Polizei zum Thema Radverkehr beteiligt. Auch hier lag der Schwerpunkt auf der Überwachung des falsch ruhenden Verkehrs.

Innerhalb der Verwaltung werden die AGFS-Broschüren zu Querungsstellen, Baustelleneinrichtungen und zu Fahrradstraßen für die konkrete Planung und die Abstimmung über Planungen genutzt.

Im Jahr 2022 haben zwei Personen aus dem Bereich der Straßenplanung an der Planungswerkstatt zu Fahrradstraßen teilgenommen und zwei Planungen vorgestellt / vorbereitet. Eine dieser Straßen soll dieses oder kommendes Jahr umgestaltet werden. Dabei spielen nicht nur die Rad-, sondern vor allem die Fußverkehrsbelange eine zentrale Rolle. Die zweite Straße ist Bestandteil einer „Velo-route“. Hier wird zunächst die Durchfahrt für Kfz unterbunden.

In die neue AG Fußverkehr wird sich Bochum aktiv einbringen.

3. Teil C – Projektdokumentation

Steinring, Fahrradschleuse

Im Nachgang zu einer akuten Kanalreparatur am Steinring im Jahr 2019 wurden der Straßenquerschnitt im Jahr 2020 neu aufgeteilt und dabei auch vollständig neue Radverkehrsanlagen angelegt.

Zuvor wurde der Radverkehr hier nur im Knotenpunktbereich auf einem schmalen Radweg geführt. Die Geradeausfahrt über den Knotenpunkt hinweg war gemeinsam mit dem Rechtsabbiegen signalisiert. Um den Radverkehr in alle Richtungen zu sichern, wurde erstmals in Bochum eine Radschleuse angelegt. Hier wird der Kfz-Verkehr nun noch vor dem eigentlichen Knotenpunkt angehalten. Radfahrende können den wartenden Kfz-Verkehr passieren und sich zum Linksabbiegen oder Geradeausfahren konfliktfrei einsortieren. Die Schleuse wird mit Freigabe für den Kfz-Verkehr für den Radverkehr gesperrt. Rechts abbiegender Radverkehr kann die Schleuse weiterhin passieren. Insgesamt genießen Radfahrende hier längere Grünzeiten.



Diese Neugestaltung dient als Beispiel dafür, dass einerseits auch gänzlich neue Lösungen gefunden werden und dass andererseits auch außerplanmäßige Straßenreparaturen spontan für Überplanungen des Straßenraums genutzt werden.



Die Kosten für den Straßenbau einschließlich Bäumen, Ampeln und Beleuchtung betragen 1.270.000 Euro. Der bereits zuvor abgeschlossene Kanalbau ist nicht in diesen Kosten enthalten. Die Maßnahme wurde mit 75% über das Förderprogramm kommunaler Straßenbau gefördert.

DeinRadschloss Fahrradparkplätze

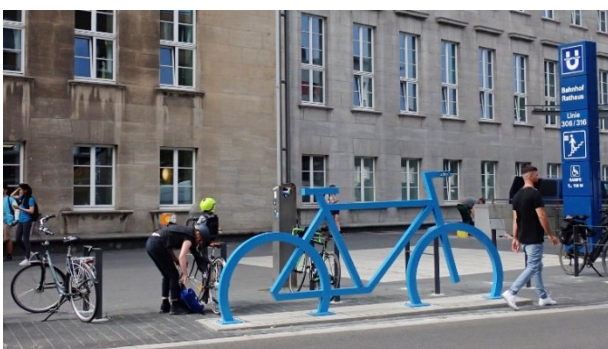
Zwischen 09/2018 und 04/2019 wurden in Bochum an 14 Standorten insgesamt 185 Fahrradboxen des damals neu aufgebauten DeinRadschloss-Systems installiert. Das System wurde unter Federführung des VRR von 15 Kommunen über den Bundesförderwettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ eingereicht und gefördert. Insgesamt wurden 1.100 Stellplätze an 60 Standorten gefördert.



Die Gesamtkosten für Bochum beliefen sich auf 632.168 Euro, die zu 90% über die Bundesmittel gefördert wurden. Die notwendigen Arbeiten beschränkten sich nicht auf die Installation der Boxen selbst sondern waren durch zuvor überall notwendige Anpassungen des Untergrundes und die Installation einer Stromversorgung aufwendig.

Die Auslastung der Boxen präsentiert sich sehr unterschiedlich: Während sieben Anlagen zu über 50% belegt sind, werden andere weniger bis kaum genutzt. Hierbei ist kaum ein Zusammenhang zur grundsätzlichen Auslastung der Fahrradparkplätze in der Umgebung erkennbar. Gegebenenfalls müssen Anlagen also nochmals versetzt werden.

Die DeinRadschloss-Anlage am Hauptbahnhof, die Anlehnbügel und auch die Radstation sind sehr gut aus- bis überlastet. Ende März dieses Jahres konnten auf der Südseite des Hauptbahnhofes weitere 60 Stellplätze für Fahrräder in drei Sammelgaragen installiert werden. Auch diese Parkplätze sind über das DeinRadschloss-System buchbar. Die Kosten für diese Anlage betragen 235.300 Euro, von denen 205.000 Euro über die Billigkeitsrichtlinie des Landes NRW finanziert werden. Die Anlage konnte ohne aufwendige Fundamentarbeiten aufgestellt werden und arbeitet durch eine Photovoltaikanlage autark.



Die Zielgruppe der gesicherten Fahrradparkmöglichkeiten sind bisher Personen, die Rad und ÖPNV miteinander kombinieren. Für die Zukunft wird erwogen, diese oder ähnliche Anlagen auch in Wohngebieten zu platzieren.

Zusätzlich wurden in den Jahren 2016 – 2022 insgesamt 757 neue Anlehnbügel für jeweils zwei Fahrräder installiert, an vier Stellen mit einer gut sichtbaren Fahrradsilhouette.

Fahrradkreuz / Befreiung vom MIV rund ums Rathaus / Erreichbarkeit der Innenstadt

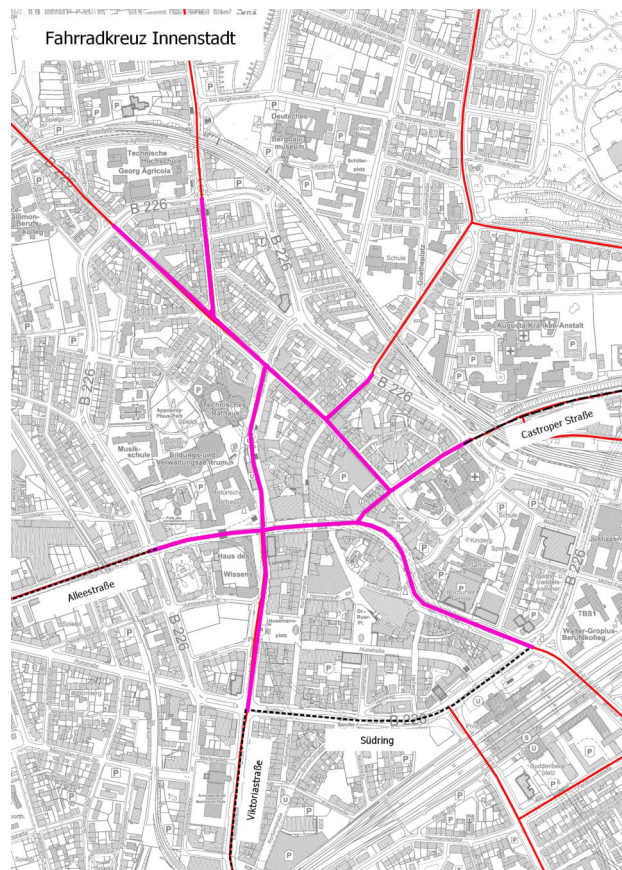
Im Rahmen des ISEK Innenstadt und des parallel erarbeiteten Verkehrskonzeptes wurde festgelegt, dass die Nahmobilität in der Innenstadt gestärkt werden soll (Vorlagen 20210985 und 20210986). Dazu soll unter anderem der Südring zwischen Wittener Straße und Viktoriastraße neu gestaltet und mit Radverkehrsanlagen versehen werden. Weiterhin ist ein „Fahrradkreuz“ innerhalb der Innenstadt geplant, für das aktuell konkrete Umbauten geplant werden. Zwar konnte man auch bisher schon gut mit dem Rad durch die Innenstadt fahren und dabei den stark vom MIV belasteten Straßenring meiden, es bestehen aber noch einige punktuelle Herausforderungen.

Zwei besonders wichtige Veränderungen sind bereits umgesetzt bzw. werden gerade gebaut: Seit Oktober 2022 ist der Bereich rund um das Bochumer Rathaus vom MIV befreit. Hier führen früher zusätzlich zum ÖPNV viele Personen, die den Innenstadtring abkürzen wollten. Die Rathauskreuzung und die umliegenden Straßen sind allerdings nicht auf dauerhaften Kfz-Verkehr ausgelegt. An zwei zentralen Stellen, an denen die Straßen gequert werden, mussten immer wieder Unfälle festgestellt werden. Zusätzlich gab es Radverkehrsunfälle im Zusammenhang mit ruhendem Kfz-Verkehr.

Mit steigender Radverkehrsstärke wird die Bedeutung für den Radverkehr weiter steigen. Zugleich entsteht mit dem Haus des Wissens und der Markthalle ein neuer zentraler Anlaufpunkt in der Innenstadt, der für weitere Fußverkehrsfrequenz sorgen wird. Das Viktoria Karree wird dieses Jahr eröffnen. Um es zu erreichen, muss bisher die Viktoriastraße gequert werden, auf der bisher insbesondere Rad- und ÖPNV-Verkehr verkehrte. Im Zuge der Neugestaltung des direkt angrenzenden Husemannplatzes wird auch die Verkehrsfläche neu gestaltet und der Fußverkehrszone zugeschlagen. Der ÖPNV-Verkehr nutzt bereits eine neue Linienführung, Radverkehr bleibt weiterhin zugelassen.

Den Umgestaltungen und Konzepten gingen umfangreiche fachliche und parlamentarische Diskussionen und Abstimmungen voraus. Letztlich konnte sich die fachliche Sicht durchsetzen, dass allein eine umfassende Befreiung vom Kfz-Verkehr zielführend ist. Zwischenzeitlich getestete alternative Ansätze erwiesen sich in der Praxis als nicht geeignet um die Fuß- und Radverkehrsqualitäten zu steigern.

Auch rund um das Fahrradkreuz finden Verbesserungen statt: Die Castroper Straße wird bereits umgebaut, die Viktoriastraße erhält dieses Jahr eine übergangsweise Neugestaltung und die Alleestraße wird ab diesem Jahr völlig neu geordnet. In allen drei Straßen werden Fahrstreifen zu Radfahrstreifen umgewandelt und Gehwege verbreitert. Auf der Wittener Straße wurde gerade eine Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen und Gehwege neu hergestellt, auf der Universitätsstraße wurden bereits im Jahr 2019 Radfahrstreifen ergänzt.



4. Teil D - Zukünftige Schwerpunkte

Radverkehr für Alle / Komfort / subjektive Sicherheit

Durch das neue Radverkehrskonzept wird ein Schwerpunkt der Planung auf Radverkehrsinfrastruktur gelegt, die für alle Bevölkerungsgruppen (subjektiv) sicher und komfortabel nutzbar ist. Dies beinhaltet sowohl den weiteren Ausbau von Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch die Entwicklung von Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen, auf denen möglichst wenig Kfz-Verkehr stattfindet. Künftig wird der subjektiven Sicherheit und dem Komfort mehr Gewicht gegeben. Die Infrastrukturen sollen daher – wo immer möglich – breiter angelegt werden als zuvor. Dabei gehen Rad- und Fußverkehrsförderung Hand in Hand:

Velorouten / Durchfahrtsverkehr aus Wohngebieten heraushalten / Fußverkehr stärken

Es sollen Velorouten entwickelt werden, auf denen die Bochumer Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander verbunden werden. Um den Radverkehr hier so sicher und komfortabel wie möglich zu machen, werden Fahrradstraßen eingerichtet oder aber andere Veränderungen am Straßenraum vorgenommen. Ein wesentliches Ziel ist dabei, insbesondere den Kfz-Verkehr, der bisher Wohngebiete nur durchfährt, zu begrenzen oder zu unterbinden (s. aktuell Beschluss 20230254). Bei der Neugestaltung von Straßen wird zugleich ein Fokus auf den Fußverkehr gelegt. So wird angestrebt, ihn an Knotenpunkten entlang von wichtigen Routen innerhalb der Wohngebiete oder entlang von Hauptverkehrsstraßen möglichst zu bevorzugen und dafür auch umfangreiche Anpassungen der Knotenpunktgeometrien vorzunehmen.

Grüne Wege / Neue Plätze

Das, was für den Radverkehr die Velorouten sind, sind für den Fußverkehr beispielsweise besonders attraktive Grünverbindungen durch die Stadtteile. So wurden im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten und ISEK für Wattenscheid, Hamme und Werne „Grüne Wege“ entwickelt, die aufgewertet werden sollen. Für den Fußverkehr sind Aufenthaltsmöglichkeiten besonders wichtig. Daher werden zentrale Aufenthaltsorte in den Stadtteilen aktuell und künftig neu gestaltet (aktuell Werner Markt, Husemannplatz, August-Bebel-Platz, Wilhelm-Hopmann-Platz).

Bei (nicht nur) diesen Planungen spielt die Klimaresilienz eine wesentliche Rolle. So wird bei der Neugestaltung von Plätzen auch darauf geachtet, dass sie auch bei steigenden Temperaturen auch künftig noch (oder teils wieder) im Sommer genutzt werden können.

Nahmobilitätsplanung im Besonderen und bei allen Planungen

Durch das neue Sachgebiet „Planung Radverkehr, Nahmobilität, ISEK-Gebiete“ kann die Nahmobilitätsförderung in der Planung künftig konzentrierter vorgenommen werden. Bisher wurden die Nahmobilitätsbelange hauptsächlich integrativ im Rahmen anderer Planungen berücksichtigt. Dadurch konnte weniger Gewicht auf einzelne Detailanpassungen und eigene Rad- oder Fußverkehrsplanungen gelegt werden als notwendig. Durch das neue Sachgebiet mit zusätzlichem Personal können beispielsweise die im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten entwickelten Maßnahmen konzentriert angegangen werden, genauso können vor Ort festgestellte Mängel schneller beseitigt werden.

Eine weitere Bedeutung erfährt die Mobilitätswende durch die kommunale Nachhaltigkeitsstrategie, in der das Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität“ eine zentrale Rolle zur Erreichung der gesamtstädtischen Klima- und Nachhaltigkeitsziele einnimmt. Ziel ist die klimaneutrale, erneuerbare Schwammstadt bis zum Jahr 2035.

Der konsequente Ausbau des Umweltverbunds insbesondere im Nahmobilitätsumfeld ist daher in allen relevanten Konzepten und Strategien der Stadt Bochum verankert. Die Nachhaltigkeitsstrategie wird im Herbst 2023 dem Rat der Stadt Bochum zum Beschluss vorgelegt.