

DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum, 44777 Bochum

An den Oberbürgermeister
der Stadt Bochum

Herrn Thomas Eiskirch

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 13. Dezember 2017

**Änderungsantrag
zu TOP 2.4, Vorlage 20173105, Strategische Weiterentwicklung des Radverkehrs in
Bochum, 34. Ratssitzung am 14.12.2017**

Ergänzung zu Punkt 1:

In dieser Darstellung wird mindestens unterschieden in

- Bordsteinradwege benutzungsfrei
- Bordsteinradwege benutzungspflichtig
- freigegebene Fußwege
- Angebotsstreifen
- Schutzstreifen
- Fahrradstraßen
- Tempo-30-Abschnitte
- Radschnellverbindungen
- Bahntrassen und autofreie eigene Radwege

Änderung zu Punkt 2:

Der Satz

„Dies ist in Ergänzung zu den Einzelmaßnahmen zu sehen, zu deren Umsetzung sich die Stadt im Rahmen der Mitgliedschaft in der AGFS verpflichtet hat.“

wird gestrichen.

Ergänzung zu Punkt 3:

Angestrebt wird ein sicheres und komfortables Radfahren auf dem Innenstadtring zu ermöglichen und den Kfz-Verkehr dort auf ein geringes Maß zu beschränken.

Änderung zu Punkt 4:

Der Satz

„Dazu zählen etwa Ladevorrichtungen für E-Bikes und Pedelecs ebenso wie Dienstleistungen wie das Metropolradangebot oder Reparaturangebote, wie sie neben dem Fachhandel auch in der Radstation zu finden sind.“

wird gestrichen und ersetzt durch

„Dazu zählen Metropolradstationen in allen Ortsteilen und an allen Verkehrsknotenpunkten sowie an potentiellen neuen „Park and Bike“-Plätzen, sowie öffentliche Toiletten, Papierkörbe und Pannestationen (Schlauch- und Flickzeugautomat, Pressluft, evtl. durch Fachhandel) an Freizeit- und Radschnellwegen. Außerdem muss der Reinigungs- und Räumdienst mit eingeplant werden.“

Begründung

Allgemein

— DIE LINKE begrüßt das längst überfällige Vorhaben, ein zeitgemäßes Radverkehrsnetz für Bochum zu planen und zu realisieren. Wir kritisieren allerdings die geäußerte Begründung

„Die Stadt Bochum hat ihre Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs in den vergangenen Jahren deutlich gesteigert. Dies manifestiert sich in der Aufnahme in die AGFS im August 2016. Dies hat sich allerdings noch nicht deutlich im konkreten Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürgern niedergeschlagen.“

Damit wird die „Schuld“ für das geringe Radverkehrsaufkommen den Bürgerinnen und Bürgern zugeschoben. Aber ein sehr lückenhaftes Angebot wird natürlich auch nicht angenommen und es reicht nicht, nur das Marketing zu intensivieren. Umso mehr gilt es jetzt, gemeinsam an der realen Umsetzung von Verbesserungen zu arbeiten.

Zu den einzelnen Punkten

--- Zu Punkt 1: Es soll aus der Darstellung klar ersichtlich sein, auf welchen Straßenabschnitten es keine eigenständige Radverkehrsführung (Schutzstreifen, benutzungspflichtiger Bordsteinradweg, Fahrradstraße oder autofreier Weg) gibt, damit dort aufgrund der Gefährdung für Radfahrer*innen Tempo 30 angeordnet werden kann.

Zu Punkt 2: Die Stadt hat sich durch ihre AGFS-Mitgliedschaft konkret zu nichts verpflichtet.

Zu Punkt 3: Gute Radverbindungen auf den Radialen sollten nicht von allen Seiten auf einen Ring zu laufen, der dann zur gefährlichen Falle wird. Die Innenstadt und der Ring sind für den Radverkehr von zentraler Bedeutung und sollten von Blechlawinen befreit werden, die die Lebensqualität aller Bewohner*innen und Besucher*innen mindern.

Zu Punkt 4: Inhaber*innen von Elektrorädern sollen ihre Akkus privat aufladen, denn die Umstellung des kompletten Zweirad-Fuhrparks von Muskel- auf Elektroantrieb ist nicht im öffentlichen Interesse und widerspricht den Zielen von Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Gesundheitsförderung. Für private oder gewerbliche Nutzer*innen von Lastenrädern wird es zukünftig sicher Angebote bei Firmen und im Einzelhandel geben, also dort, wo die Räder auch längere Zeit abgestellt sind.

Es sollte an geeigneten Stellen die Möglichkeit geben, sein Kfz abzustellen und zumindest eine Teilstrecke mit einem Leihrad zu fahren, zum Beispiel aus der Peripherie in die Innenstadt von Bochum, oder vom Bahnhof stadtauswärts zu einer Station im Ziel-Ortsteil.

Durch die (zumindest anfängliche) Subventionierung vieler weiterer über die Stadt verteilter Metropolrad-Stationen, würde dieses System für neue Zielgruppen interessant. Denkbar wären Nutzungsanreize per Touristengutschein, per Schnuppergutschein für Neubürger*innen oder per „Jobticket“.

Sevim Sarialtun / Ralf-D. Lange
Fraktionsvorsitzende