

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 06.04.2018

Änderungsantrag zur Beschlussvorlage Nr. 20180273, Leitbild Mobilität
Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 10.04.2018

Mobilität für alle mit weniger Emissionen

Der Ausschuss möge beschließen, dass der Beschlussvorschlag in den folgenden Wortlaut geändert wird:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität befürwortet grundsätzlich die Einführung eines Leitbilds Mobilität und beschließt die Offenlage des Entwurfs mit folgenden Änderungen. Nach der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt eine Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Bochum.

Einzelne Änderungen:

- a) Die Überschrift wird geändert in „Mobilität für alle mit weniger Emissionen“.

Begründung: Die Überschrift bringt beide Dimensionen der in der Begründung ausformulierten Zielrichtung besser auf den Punkt, dass 2030 alle in Bochum an ihre Ziele gelangen sollen, aber mit weniger Belastungen für die Mitmenschen, und dass Mobilität muss bezahlbar sein muss. Die bisherige Überschrift deckt nur einen Teilaspekt ab.

- b) S. 1 – Der erste Absatz („Bochum als lebenswerte Stadt etablieren“) wird geändert in:
„Bochum präsentiert sich 2030 als Stadt für alle, die in ihr leben. Sie berücksichtigt gleichberechtigt ihre Mobilitätsbedürfnisse, unabhängig davon, wo sie in der Stadt leben und wie viel Geld sie haben. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr sind dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gleichberechtigt und werden aus

sozialen und ökologischen Gründen besonders gefördert. So schafft es Bochum, soziale Verantwortung, Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen und nicht gegeneinander auszuspielen.“

Begründung: Bochum sollte sich als Stadt für Menschen, nicht als Stadt für Verkehrsarten präsentieren, wie es im Verwaltungsentwurf missverständlich formuliert ist. Die Gleichberechtigung aller Verkehrsformen ist durch eine besondere Förderung der aus sozialen und ökologischen Gründen besonders sinnvollen Verkehrsformen zu erreichen, die aktuell im Vergleich zum wesentlich ressourcen- und flächenverbrauchsintensiveren MIV benachteiligt sind.

- c) S. 1 – Im zweiten Absatz („Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr“) wird der letzte Satz ersetzt durch: „Diese vielfältigen Angebote sind für alle gleichermaßen zugänglich und erreichbar, wobei weniger Lärm und Abgase verursacht werden als in der Vergangenheit. Damit diese Ziele bis 2030 umsetzbar sind, wird ab sofort bei infrastrukturellen Maßnahmen ein Schwerpunkt auf den Ausbau des Umweltverbundes gelegt.“

Begründung: Durch die Änderung wird Absatz verständlicher, und stellt den Anspruch gleicher Mobilität heraus – und zwar nicht nur im Vergleich zu früher, sondern auch in Bezug auf alle Teile der Bevölkerung.

- d) S. 2 – Erster Absatz („Trend der Digitalisierung nutzen“): Die Überschrift wird geändert in „Digitalisierung nutzen“. Der erste Satz wird geändert in „Dabei wird sich der derzeitige Wertewandel voraussichtlich noch verstärken:“

Begründung: Digitalisierung ist nur für die ein „Trend“, für die das Internet Neuland ist.

- e) S. 2 – Dritter Absatz („Mobilität muss bezahlbar bleiben“): Die Überschrift wird geändert in „Mobilität muss bezahlbar sein“. Der Absatz erhält folgenden Wortlaut: „In Anbetracht individuell und auch gesellschaftlich steigender Kosten für Mobilität wird Bochum seine Bürgerinnen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren und Alternativen, insbesondere für die (teure) Pkw-Nutzung, aufzeigen. Die Stadt Bochum begünstigt diese Entwicklungen durch das Bewahren und Entwerfen einer Stadt der kurzen Wege. Das Ziel ist es, die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Außerdem sorgt sie dafür, dass die Nutzung des ÖPNV für alle unabhängig vom zur Verfügung stehenden Einkommen gleichermaßen möglich ist. Um die Teilhabe an Mobilität für alle zu gewährleisten, setzt sich die Stadt Bochum kurzfristig für ein deutlich günstigeres Sozialticket ein, mittelfristig wird ein solidarisch finanzierter ÖPNV ohne Ticket-Preise angestrebt.“

Begründung: Die Überschrift verkennt bisher, dass Mobilität aktuell nicht für alle gleichermaßen bezahlbar ist. Im ALGII-Satz sind gerade einmal 25,77 Euro für Mobilität vorgesehen, während alleine das VRR-Sozialticket schon 37,80 Euro kostet und dabei noch

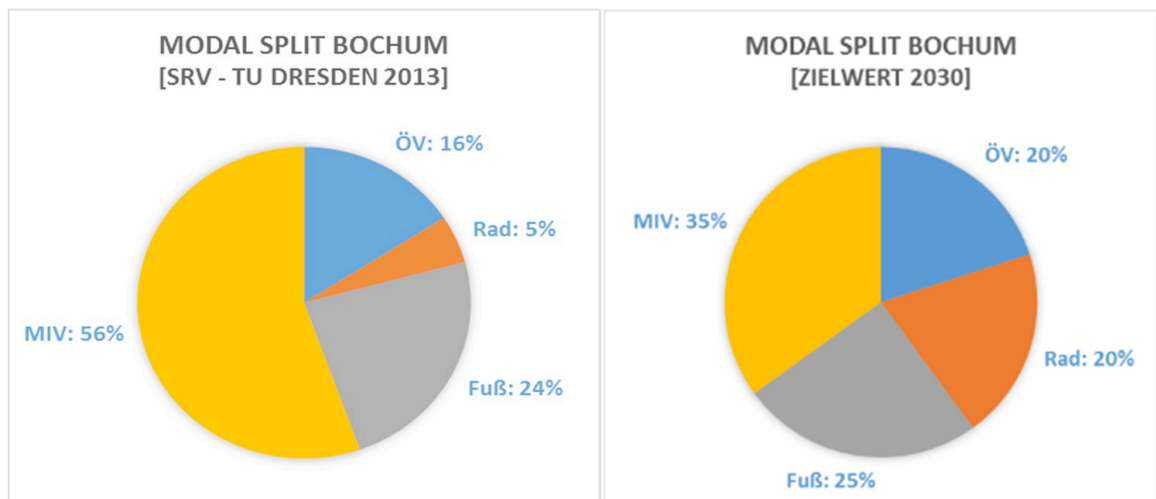
nicht einmal Fahrten in die Nachbarstädte abdeckt. Ein städtisches Leitbild sollte keine falschen Behauptungen aufstellen. Vielmehr sollte das Ziel verankert werden, dass Mobilität – und hier insbesondere der öffentliche Personennahverkehr – für alle gleichermaßen bezahlbar wird.

- f) S. 3 – Zweiter Absatz („Konsequente Förderung von Fuß, Rad und ÖPNV“): Der erste Satz wird geändert: „Die Stadt Bochum wird alle Möglichkeiten der Gestaltung nutzen, um die Verlagerung des Modal Splits (Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel) zu beschleunigen.“

Begründung: In einem Leitbild sollten unter der Überschrift "Strategische Ziele für 2030" auch tatsächliche Zielsetzungen stehen, keine Verhinderungsgründe und Ausreden. Und das Ziel sollte die Beschleunigung der Verlagerung sein.

- g) S. 3 – Dritter Absatz („Verlagerung von 10-15% zum Umweltverbund bis 2030“): Die Überschrift wird geändert in „Verlagerung von mindestens 20 Prozent zum Umweltverbund bis 2030“. Der Text des Absatzes wird geändert in: „Zurzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 Prozent. Die Stadt Bochum hat sich 2016 erfolgreich für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS) beworben und sich dabei folgende Ziele bis 2030 gesetzt: Der MIV soll auf 35% gesenkt, der Fußgängerverkehr von 24% auf 25% stabilisiert, der ÖPNV-Anteil von 16% auf 20% erhöht und der Radverkehr von 5% auf 20% signifikant gesteigert werden. Diese Ziele gelten weiterhin.“

Begründung: Wenn sich die Stadt Bochum nicht absolut 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:



- h) S. 4 – Zweiter Abschnitt („Fußgänger- und Radverkehr fördern sowie als wirtschaftlichen und sozialen Nutzen auffassen“): Im dritten Satz wird der Begriff der „sozialen Sicherheit“ durch „Sicherheit des Sozialraums“ ersetzt.

Begründung: Die Rede von „sozialer Sicherheit“ ist hier missverständlich.

- i) S. 5 – Der dritte Absatz („Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau“): Der Absatz 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.

- j) S. 5 – Der vierte Absatz („Förderung der Elektromobilität“) wird geändert in: „Der Wechsel von Verbrennungs- hin zu Elektromotoren löst nicht das Problem des hohen Flächenverbrauchs, der mit motorisiertem Individualverkehr einhergeht. Auch verbraucht die Nutzung von privaten Elektroautos wesentlich mehr Ressourcen als die Nutzung des ÖPNV. Ihr Vorteil sind weniger Emissionen vor Ort. Wo das Auto trotz der Förderung von Alternativen unersetzbar bleibt, ist Elektromobilität eine sinnvolle Alternative zu Verbrennungsmotoren – insbesondere dann, wenn es sich um Carsharing-Angebote handelt. Der Umstieg zum Elektrofahrzeug und zu geteilten Automobilitäts-Lösungen soll in Bochum schneller als in anderen deutschen Großstädten 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.“

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.

- k) S. 6 – Zweiter Absatz („Steuerungsinstrumente des ruhenden Verkehrs ausschöpfen“): Nach dem dritten Satz wird der folgende Satz eingefügt: „Durch die Förderung von Alternativen zum Auto und Carsharing-Lösungen wird der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Flächenverbrauch reduziert.“ Der vorletzte Satz wird geändert in: „Bei der Planung von Wohngebieten werden zunehmend Quartiere angeboten, die autofrei bzw. autoreduziert organisiert sind, z.B. durch zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Carsharing-Standorte, Lastenrad-Verleihstationen und eine gut erreichbare Einzelhandels-Infrastruktur.“

Begründung: Zentrales verkehrspolitisches Ziel sollte die Reduzierung des ruhenden Verkehrs sein, und nicht lediglich seine Verlagerung.

- l) S. 7 – Erster Absatz („Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr“): Als neuer erster Satz wird ergänzt: „Die Planungen der Stadt Bochum für den Güterverkehr berücksichtigen grundsätzlich, dass möglichst lange Wege auf der Schiene zurückgelegt werden können und nur möglichst kurze Wege auf der Straße stattfinden müssen.“ Der vorletzte Satz wird geändert in: „Bei der einer möglichen Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen wird berücksichtigt, dass sie mit kurzen Wegen von der Schiene und in der Nähe von Autobahnanschlussstellen zu erfolgen haben.“

Begründung: Neben kurzen Wegen von den Autobahnen sind vor allem auch kurze Wege von der Schiene zentral.

- m) S. 7 – Dritter Abschnitt („Demografische Herausforderungen meistern“): Die Überschrift wird geändert in „Soziale und demografische Herausforderungen meistern“. Der Wortlaut des Abschnitts wird wie folgt geändert: „Der ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und gleichzeitig die zentrale soziale Infrastruktur zur Sicherung von gesellschaftlicher Teilhabe und des Grundrechts auf Mobilität für alle. Die Förderung des ÖPNV und der Abbau von Zugangshemmnissen ist daher sowohl aus sozialen wie aus ökologischen Gründen eine Priorität der Bochumer Verkehrspolitik. Es ist das Ziel, den Anteil des ÖPNV am gesamtstädtischen Verkehrs von aktuell 16 Prozent zu steigern. Perspektivisch wird er Anteil an älteren Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden 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 zur Absicherung des Grundrechts auf Mobilität darf nicht vernachlässigt werden.

- n) Nach dem Abschnitt „(Soziale und) demographische Herausforderungen meistern“ wird ein

Abschnitt mit der Überschrift „Soziale Ausschlüsse abbauen“ mit folgendem Wortlaut ergänzt: „Aktuell ist der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr noch von sozialen Ausschlüssen geprägt. So kostet das Sozialticket im Jahr 2018 37,80 Euro im Monat und ermöglicht ausschließlich die innerstädtische Nutzung von Bus und Bahn, obwohl im ALGII-Satz lediglich 25,77 Euro pro Monat für die gesamte Mobilität vorgesehen sind. Es ist das Ziel der Stadt Bochum, die dadurch verursachten Ausschlüsse abzubauen und zu beseitigen. Während die deutliche Reduzierung des Preises für das Sozialticket ein kurzfristiges Ziel ist, unterstützt die Stadt Bochum grundsätzlich aus sozialen und ökologischen Gründen den Umbau der ÖPNV-Finanzierung auf ein öffentlich finanziertes Solidarmodell, bei dem die Infrastrukturkosten gemeinschaftlich getragen werden und die gesamtgesellschaftlich sinnvolle Nutzung des ÖPNV nicht mehr durch die Erhebung von Fahrpreisen künstlich eingeschränkt wird. Als Anknüpfungspunkte dienen unter anderem die Erfahrungen in Estlands Hauptstadt Tallinn, das solidarisch finanzierte Semesterticket für Studierende sowie der Vorstoß der Bundesregierung in ihrem Schreiben an die EU-Kommission aus dem Februar 2018.“

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

- o) S. 8 – Der erste Abschnitt („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 Busliniennetzes wird der tatsächliche Bedarf berücksichtigt, und nicht lediglich die bisherige Nutzung mit ihren sozialen Ausschlüssen. Die Anstrengungen im Bereich Barrierefreiheit werden zielstrebig fortgeführt und intensiviert.“

Begründung: Grundlinien der angestrebten Weiterentwicklung des Angebots sollten genannt werden. Die Forderung nach zusätzlicher Videoüberwachung wird gestrichen, da sie wenig tatsächlichen Schutz bietet, dagegen häufig Sicherheit nur vortäuscht und eine Einschränkung der Persönlichkeitsrechte bedeutet.

- p) S. 8 – Der zweite Abschnitt („Verbesserung des ÖPNV-Angebots im neuen Nahverkehrsplan“) wird gestrichen.

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

- q) S. 8 – Vierter 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.

- r) S. 9 – Zweiter Absatz („Errichtung sicherer Abstellanlagen“): Der Satz „Durch Pedelecs und E-Bikes erweitert sich auch der Anwendungsbereich: Längere Wege und höhere Lasten sind möglich.“ wird ersetzt durch: "Durch hoch entwickelte Fahrradtechnik sowie die Nutzung elektrischer Antriebe sind längere Wege und höhere Lasten möglich.“ Der Abschnitt wird ergänzt durch: „Wegen dem 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.

- s) S. 9 – Dritter Absatz („Alltagsrouten für Radverkehr attraktivieren“): Der zweite Satz wird ersetzt durch: „Die Stadt Bochum wird in den nächsten Jahren alle wichtigen Achsen des Radverkehrsnetzes der Stadt Bochum mit Radverkehrsanlagen ausstatten und so die Alltagsrouten für den Radverkehr deutlich attraktiveren. Ziel ist, dass so viele Wege wie möglich zwischen einem und etwa zehn Kilometer Länge in Bochum problemlos per Rad erledigt werden können. Dazu werden alle sogenannten Vorbehaltsstraßen entweder mit Radverkehrsanlagen ausgestattet, oder die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h begrenzt.“

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.

- t) S. 9 – Fünfter Absatz („Stärkung der Belange des Fußgängerverkehrs") wird ergänzt durch: "Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden durch eine Trennung der

Wegführung entschärft, die Regelung 'Fußweg, Radfahrer frei' wird nicht mehr angewandt."

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

- u) S. 10 – Der erste Absatz ("Bewegungsräume des Fußgängerverkehrs schützen") wird ergänzt durch: „Daher wird die Stadt Bochum die Überwachung des ruhenden Verkehrs intensivieren und die für diesen Bereich beim Ordnungsamt vorgesehene Stellenanzahl um 50 Prozent erhöhen.“
- v) Die Unterkapitel des Punkts „Ausgangslage und zentrale Handlungsschwerpunkte“ werden neu in folgender Reihenfolge angeordnet:
 1. Öffentlicher Personennahverkehr
 2. Radverkehr
 3. Fußgängerverkehr
 4. Motorisierter Individualverkehr
 5. Straßengüterverkehr
- w) Der Text wird redaktionell so überarbeitet, dass er gendersensible Sprache verwendet, ohne dass dadurch die Lesbarkeit beeinträchtigt wird.

DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum
Sabine Lehmann