

Vorbemerkung

Der in Offenlage befindliche Entwurf eines Leitbildes Mobilität für die Stadt Bochum unter dem Titel „Das Leitbild Mobilität – Mobil bleiben mit weniger Emissionen“ ist ein gelungener Aufschlag Mobilität in der Stadt Bochum neu zu denken. Die Richtung in die der Leitbildentwurf zielt unterstützen wir als Studierendenschaft ausdrücklich. Auch die genannten Bestandsanalysen decken sich mit den unsrigen. Das Leitbild Mobilität verstehen wir als allumfassenden Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt mit all seinen Teilkonzepten. Es sollte daher grundsätzlich darauf geachtet werden, dass die Teilkonzepte sich am neu entstehenden Leitbild Mobilität orientieren und bei Widersprüchen zeitnah überarbeitet werden.

Bochum braucht integriertes & widerspruchsfreies Mobilitätskonzept

Bochum braucht eine Mobilitätswende. Die einstige einseitige Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr ist nicht mehr zeitgemäß. In Zukunft sollte die Stadt Bochum eine multimodale Stadt sein. Unsere Stadt braucht daher ein integriertes Mobilitätskonzept.

Die aktuellen Trends im Mobilitätsverhalten sind insgesamt sehr vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung. Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler, niedrigschwellig, barrierefrei und zielgruppenspezifisch orientiert sein.

Politisch wird derzeit vor allem der Ausbau der Elektromobilität (insbesondere für den motorisierten Individualverkehr) diskutiert. Hinzu kommen jedoch auch Anforderungen an die Barrierefreiheit für den öffentlichen Nahverkehr (EU-Vorgabe zur vollständigen Barrierefreiheit im Stadtverkehr bis 2022) sowie gesellschaftliche Trends, die einen immer stärkeren Verzicht auf das eigene Automobil sowie eine Steigerung des Radverkehrs vor allem in Großstädten markieren. Der Boom von Car-Sharing-Modellen sowie die anhaltenden Diskussionen um Verbesserungen im Radverkehr machen deutlich, wie sehr sich das Mobilitätsverhalten gewandelt hat. Dazu beigetragen haben vor allem auch der demographische Wandel sowie ein neues Bewusstsein für Gesundheit, Klimaschutz und Klimawandel.

Dennoch bleibt der PKW das dominante Verkehrsmittel, das den größten Raumbedarf beansprucht und für die Stadtentwicklung der Zukunft insgesamt zahlreiche Probleme verursacht (Platzbedarf, Umweltbilanz, Verkehrssicherheit, finanzieller Aufwand, Nutzungskonflikte). Die nur auf das Auto orientierte Planung wird daher in den meisten Fachdiskussionen als nicht mehr zeitgemäß betrachtet. Vielmehr braucht es eine ganzzeitliche Betrachtung von Mobilität.

Nicht zuletzt bedeutet dies, dass die Bandbreite der zur Verfügung stehenden Verkehrsträger besser miteinander verbunden werden muss, um sogenannte Mobilitätsketten zu ermöglichen. Das bedeutet auch, dass sie annähernd gleichberechtigt betrachtet werden müssen. Die intelligente Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und ein zielgerichtetes

Mobilitätsmanagement sind somit wichtige Aufgaben für die Zukunft, die verstärkt auf die Kommunen zukommen werden. Dabei sind neben individuellen frei wählbaren Präferenzen verschiedener Bevölkerungsgruppen unter anderem spezifische zwingende Anforderungen aufgrund der Alterung der Gesellschaft zu berücksichtigen, woraus zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse entstehen. Es besteht damit die Notwendigkeit, das Thema Mobilität integriert zu betrachten, was auch bedeutet, dass in Teilen über starke Veränderungen der bisherigen Praxis nachgedacht werden muss, um die Lebensqualität für alle Beteiligten zu steigern.

Eine integrierte Herangehensweise eignet sich, um die entscheidenden Aspekte des Mobilitätsverhaltens aus sozialen, ökologischen sowie ökonomischen Blickwinkeln zu beleuchten. Die Stadt Bochum hat bislang sehr viele sektorale Überlegungen angestellt und darauf aufbauend unterschiedliche Konzepte erstellt (Grafik Übersicht Konzepte), die aber keinen inhaltlichen, strategischen Bezug aufweisen. Diese guten Grundlagen müssen in einem übergeordneten Konzept für Bochum zusammengefügt und mit strategischen Zielen ergänzt werden, welche die Belange und Bedürfnisse ganz unterschiedlicher Mobilitätsansprüche berücksichtigen können. Dabei gilt es, den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen und nicht die Verkehrsträger.

Die Übersicht zeigt bereits eine sehr breite Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität. Ziel der Stadt ist es, ein Strategiepapier zum Thema Mobilität zu entwickeln, unter dem sich einzelne Teilkonzepte einordnen lassen.

Stadt Bochum 27.07.2015

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|--|--|---|---|--|------------------------------|---|--------------------------------|--|
| Mobilitätskonzept Bochum | Strategie | Strategiepapier Mobilität | | | | | | | | |
| | Oberziel | Die bedürfnisgerechte Mobilität der Bochumer Bevölkerung sowie der Wirtschaftsunternehmen ist sicherzustellen. Gleichzeitig sollen die durch den Verkehr verursachten Belastungen deutlich verringert werden. | | | | | | | | |
| | Ziele der drei Handlungsfelder | <p>Stadtentwicklung Auf der Ebene der Stadtentwicklung sind die entscheidenden Voraussetzungen für eine Verbesserung der Nahmobilität zu schaffen. Dabei ist die Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort zu gewährleisten.</p> <p>Verkehrsinfrastruktur Die Verkehrsinfrastruktur muss allen Verkehrsteilnehmern Raum und Sicherheit geben. Die gestalterische Wirkung der Verkehrsinfrastruktur soll in Zukunft eine größere Rolle spielen.</p> <p>Mobilitätsmanagement Mit Hilfe des Mobilitätsmanagements soll ein multimodales Verkehrsverhalten gefördert werden.</p> | | | | | | | | |
| | Themen | Klima, Lärm und Luft | Region und darüber hinaus | Datenbasis | Wirtschaftsverkehr | Mobilitätsmanagement | Nahmobilität | ÖPNV und Kombinationen | Straßen | Stadtteile |
| | Konzepte/Pläne | Klimaschutzkonzept | Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP) | Verkehrssimulationsmodell | LKW-Stadtplan | Kommunales Mobilitätsmanagement | Aufnahmeantrag für die AGFS | Nahverkehrsplan | Vorbehaltsstraßennetz | Perspektive Kernnade Verkehrskonzept |
| | | Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost | Regionalplan Ruhr | Haushaltsbefragung "Mobilität in Städten" | Stadtverträgliche LKW-Navigation in der Metropole Ruhr | Betriebliches Mobilitätsmanagement -Stadtverwaltung- | Fußverkehrskonzept | Mobilitätsstationen | Cityradialen Bochum | Integriertes Mobilitätskonzept Campus Bochum |
| | | Strategischer Lärmaktionsplan | Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept | Lärmkartierung | Untersuchung des motorisierten Güterverkehrs auf der Straße | Betriebliches Mobilitätsmanagement -Unternehmen- | Radverkehrskonzept | Carsharing | Tempo 30-Zonen | ÖV-Konzept Bochum Süd-Ost |
| | | Detaillierter Lärmaktionsplan | Fernbuslinien | | | Mobilitätsmanagement in Schulen | Konzept zur Barrierefreiheit | Multimodales Mobilitätskonzept BOGESTRA | Gesamtkonzept Ruhender Verkehr | Nahmobilitätskonzept Wattenscheid |
| | | Klimaschutzteilkonzept, Klimafreundlicher Verkehr | | | | | Schulwegpläne | | | Verkehrskonzepte für weitere Stadtteile |
| | | Elektromobilität | | | | | | | | |

| Dokumente | Jahr | Zielgruppe | Inhalte | Ziele |
|--|------|--|--|--|
| Stadtverträgliche Lkw-Navigation in der Metropole Ruhr | 2014 | Gewerbetreibende und Großindustrie | Initiierung und Entwicklung des Projektdesigns; Problemanalyse; Darstellung eines Navigationssystems | Abgestimmte Routen; Vermeidung von Problemen und Irrfahrten |
| AGFS-Bewerbstext | 2014 | Fokus auf den Rad- und Fußgängerverkehr; es wird nicht unbedingt deutlich, welche Zielgruppen die einzelnen Angebote nutzen (sollen) | Allgemeine Daten zur Verkehrsentwicklung, Darstellung der politischen Ziele; Darstellung einer Umsetzungsstrategie; bereits umgesetzte und geplante Maßnahmen; in Einzelfällen werden Zielgruppen deutlicher (Schulwegsicherung oder Thema Ruhr-Universität); wird derzeit noch einmal überarbeitet | Umsetzungsstrategie basierend auf 4 Säulen (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation); Umsetzung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität |
| Strategiepapier Mobilität (inkl. Stellungnahme IHK) | 2014 | Integrierter Ansatz | Gesellschaftliche Trends berücksichtigen; Verbesserungen für Radverkehr und Fußgänger (MIV ist bereits ausreichend); bedarfsgerechte Mobilität bei Abbau der Verkehrsbelastung; stadtstrukturelle Überlegungen (Stadt der kurzen Wege); Gestaltungsgesichtspunkte für alle Verkehrsträger; Mobilitätsmanagement; Handlungsrahmen | Forderungen sind gleichzeitig als Ziele zu verstehen |
| Regionaler Flächennutzungsplan | 2014 | Alle | Darstellung von Flächennutzungen (grobe Maßstabsebene); Darstellung der Verkehrsflächen | Flächennutzung |
| Klimaschutzkonzept | 2013 | Eher nach Verkehrsträgern aufgeschlüsselt | Analyse Verkehrsgeschehen in Bochum; Maßnahmenkatalog für Bochum; Zeit- und Finanzierungsmanagement | Klimagerechter Verkehr |

| | | | | |
|---------------------------------------|------|-------------------------------------|---|--|
| Mobilitätskonzept Ruhr-Universität | 2013 | Studierende und Mitarbeiter der RUB | MOVE (Mobilitätskonzept); Handlungsfeld zu Fuß, Radfahrer, ÖPNV, MIV (Mitpendler); Wohnen in Bochum, Kommunikation und Information | Reduzierung der Nachfrage nach Parkmöglichkeiten; Reduzierung der Auslastung im ÖPNV zu Stoßzeiten; Reduzierung von Problemen des zu erwartenden zusätzlichen Pendelverkehrs im Rahmen des doppelten Abiturjahrgangs 2013; stärkere Berücksichtigung der Erfordernisse für eine nachhaltige Mobilitätskultur |
| (Strategischer) Lärmaktionsplan | 2011 | Keine konkrete Zielgruppe benannt | Lärmkartierung unterschiedlicher Verkehrsarten; Analyse der Betroffenheit; Orte der Ruhe; Maßnahmen und Konzepte zu Lärminderung | Lärmquellen aufzeigen |
| Luftreinhalteplan Ruhrgebiet | 2011 | Keine Zielgruppen klar definiert | Emissionsquellen; Ursachenanalyse für Bochum; Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinheit (z.B. Umweltzone) | Emissions- und Immissionsbelastungen darstellen und Lösungsansätze entwickeln |
| Mobilitätsmanagement der Stadt Bochum | 2010 | Vor allem Berufstätige | Darstellung von Einzelmaßnahmen des Mobilitätsmanagements; Forderungen für weitere Verbesserungen (z.B. Einführung eines Qualitätssiegels) | |
| Nahverkehrplan Bochum | 2009 | Alle Zielgruppen werden erwähnt | Aussagen zu künftigen Vorhaben; Aussagen zur Mobilität in Bochum; Strukturmerkmale, Pendlerverhalten; Verkehrszwecke, Fahrzeuge, Haltestellen; Projekte und Qualitätsstandards; Finanzierung; Prognosen | Verbesserung ÖPNV-Angebot; Vermeidung von Umweltbelastungen durch Verkehr; Ausbau ÖPNV; benutzergerechte Verbesserungen; Wege zum ÖPNV verbessern |
| Masterplan Ruhr | 2008 | Keine Zielgruppen klar definiert | Wohnen, Städtebau und Stadtentwicklung, Region am Wasser; Kapitel Bochum: „Bochum - Leitthemen der Stadtentwicklung als Rahmen baulicher Projekte“ | Empfangskultur in Bochum (z.B. Stadtlichttore); Umbau fußgängerfreundlicher Boulevard; Umbau Buddenbergplatz (?); Westpark und Stadtumbau; Konzerthaus |

Der intensivere Blick auf die einzelnen Konzepte zeigt, dass sie nach wie vor sektoral angelegt sind und nicht integriert miteinander vernetzt werden. Die geforderte bedarfsgerechte Mobilität der Bevölkerung kann nur sichergestellt werden, wenn einzelne Zielgruppen genau betrachtet werden. Bislang weisen alle Konzepte den entsprechenden Verkehrsträger als zentralen Untersuchungsgegenstand aus. Wichtige Aussagen, die den

Charakter einer integrierten Betrachtungsweise haben, lassen sich in den Konzepten zu Klima, Lärm und Luft sowie in den überregionalen Ansätzen erkennen. Eine integrierte und aufeinander abgestimmte Mobilitätsstrategie für Bochum existiert daher weiterhin nicht.

Hier bestünde die Chance, aus Sicht der am Verkehr beteiligten Zielgruppen Mobilität in Bochum neu zu denken. Daher fordern wir ein integriertes Mobilitätskonzept für Bochum, das in einem partizipativen Prozess erarbeitet werden muss. Wichtige Grundlagen sind bereits vorhanden und können im Sinne des hier angestrebten Konzeptgedankens weiterentwickelt werden.

Hier liegt die Chance für das Leitbild Mobilität. Das Leitbild Mobilität könnte als roter Faden die Teilkonzepte des Mobilitätskonzeptes miteinander verbinden und so eine Integration hin zu einem integrierten Mobilitätskonzept schaffen.

Unsere Forderung ist daher in den Leitbildentwurf eine deutlichere Fokussierung der Zielgruppen vorzunehmen, die sich multimodal im Raum bewegen. Hierzu gehört auch, dass der Besitz eines Verkehrsmittels nicht immer Voraussetzung ist, sondern Sharing-Modelle immer stärker an Bedeutung gewinnen. Im Sinne des Leitbildes der Europäischen Stadt und der Stadt der kurzen Wege ist es sinnvoll, in einem integrierten Konzept die Stadtstruktur näher zu betrachten und Räume zu identifizieren, die aufgrund der Anforderungen dieser Leitbilder (momentan) nicht zukunftsfähig sind. Verkehrsstrassen und Straße so zu gestalten, dass sie sich ohne Barrieren in den öffentlichen Raum integrieren, ist eine große Herausforderung. Zumeist wird nach wie vor nur auf die technische Funktionalität Wert gelegt. Im Sinne der Erhöhung der räumlichen Qualitäten muss es ein Ziel sein, dies im Rahmen des Konzeptes stärker zu thematisieren.

Gerade Bochum als wachsende Kommune der Wissenschaft und Forschung muss sich viel stärker als bislang um diese Qualitäten bemühen. Straßenraumgestaltungen sollten konsequent nach den Bedürfnissen der Menschen geplant werden, was bedeutet, dass der Fußgängerverkehr in kleinteiligen Strukturen dominierend sein sollte und nicht wie bislang häufig der private PKW. Bochum steht nicht alleine da, sondern bildet in der Metropole Ruhr einen gemeinsamen Verbund. Hieraus ergeben sich Mobilitätsbedürfnisse über die Grenzen der Stadt Bochum hinaus.

Konkrete Hinweise zum Leitbildentwurf

Kapitel: Bochum als lebenswerte Stadt etablieren

Hier sollte der Fokus mehr auf die multimodale Stadt gelegt und der Begriff eingeführt werden. Auch die gesundheitspolitischen Ziele könnten hier als wichtiger Baustein für ein Leitbild Mobilität neben den klimapolitischen Zielen benannt werden.

Kapitel: Gleiche Mobilität mit weniger Autoverkehr

Weniger motorisierter Individualverkehr ist ein Ziel das wir zwar unterstützen, aber gleiche Mobilität (Status Quo) sollte nicht das Ziel einer wachsenden Stadt Bochum sein. Wächst Bochum kann auch mit mehr motorisiertem Individualverkehr gerechnet werden. Wir würden daher ein allgemeines Wachstum an Mobilität (Angebots- und Nutzungssteigerung im Umweltverbund) bereits hier präferieren. Der Begriff Familienfreundlichkeit ist zu kurz

gefasst. Hier sollte eine Auflistung wie folgt erfolgen, da das Familienbild von heute nicht mehr eindimensional ist: für Kinder, Jugendliche, Singles, Paare, alle Arten von familiären Zusammenleben sowie Senioren.

Kapitel: Verlagerung von 20% zum Umweltverbund bis 2030

Hier sollten die Ziele der AGFS-bewerbung der Stadt Bochum weiter verfolgt werden. Entsprechend wäre mindestens die Forderung richtig, dass der MIV-Anteil bis ins Jahr 2030 um 30% zu Gunsten des Umweltverbundes reduziert wird. Auch nach 2030 sollte es Ziel sein, dass der MIV-Anteil im städtischen Verkehr weiter abnimmt.

Kapitel: Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im neuen Nahverkehrsplan

Das Angebot des ÖPNV muss deutlicher ausgebaut werden. Auch über den neuen Nahverkehrsplan hinaus bedarf es beim ÖPNV deutlich stärkeren Engagements Seitens der Stadt als Auftraggeber. Wartezeiten von 15 oder 30 Minuten auf einen Bus sind grundsätzlich für eine Stadt, wie Bochum zu viel. Mittelfristig muss in das Bochumer ÖPNV-System mehr Geld fließen, damit mehr Angebote und eine größere Akzeptanz entstehen können. Außerdem sollte ein Verkehrsbetrieb im Sinne einer intermodalen Stadtstrategie sämtliche ÖV- und Sharing-Angebote aus einer Hand anbieten.

Kapitel: Alltagsrouten für den Radverkehr attraktivieren

Parallel zum Straßennetz sollte künftig von einem lückenlosen Radwegenetz in der Stadt gesprochen werden. Dies zu schaffen muss mehr Priorität in der Planung und Umsetzung sowie Finanzierung genießen. Die Radialstraßen müssen bis 2030 sukzessive flächendeckend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Bis 2030 müssen außerdem sämtliche Lücken im Bochumer Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Abschließendes Fazit

Die Studierendenschaft der Ruhr-Universität Bochum begrüßt den Entwurf des Leitbildes Mobilität. Die Stoßrichtung und Bestandsanalyse hinsichtlich des Mobilitätsgedankens in dem Entwurf entspricht aus unserer Sicht den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen und ist in der Gesamtheit schlüssig und wohldurchdacht. Wir begrüßen, dass die Stadt Bochum ihr altes Image als autozentrierte Stadt zu Gunsten einer Mobilität für alle Menschen überarbeiten will.

Es geht bei einem Leitbild Mobilität nicht um Stadtmarketing, sondern eben um ein Leitbild. Dementsprechend würden wir empfehlen die Sprache anzupassen: Das Papier ist eine Zielformulierung mit Selbstverpflichtungscharakter; die Formulierungen haben deshalb affirmativ und in der Gegenwart zu erfolgen.

Die Umsetzung eines nachhaltigen Stadtverkehrs erfordert zuallererst einen Kulturwandel in der Verwaltung. Daher sollte das Leitbild Mobilität auch nach Innen kommuniziert und als oberste Leitlinie in der Mobilitätsplanung gelebt werden. Dazu gehören aber auch die Bereitstellung der nötigen personellen und finanziellen Ressourcen für die Implementierung und das Controlling der notwendigen Maßnahmen.

Damit das Leitbild angenommen wird, müssen viel mehr Gewinn für alle, sich neu eröffnende Möglichkeiten und positive Folgen der notwendigen Veränderungen herausgestrichen als Probleme dargestellt und Schwierigkeiten aufgezählt werden. Wir empfehlen daher den Text an geeigneten Stellen zu überarbeiten.

Die Themen Barrierefreiheit und Regionale Zusammenarbeit sollten stärker fokussiert werden. Letzteres besonders beim ÖPNV. Wünschenswert wäre aus unserer Sicht ein geordneter Nachtverkehr in Bochum auch werktags, mindestens aber eine rund-um-die-Uhr-Anbindung des Campus der RUB.

Wir würden uns ferner freuen, wenn das Leitbild Mobilität in einer genderneutralen Sprache formuliert wird und der Fokus im Titel auf Emissionen gestrichen würde. Letzteres, weil Mobilität nicht auf das derzeit aktuelle Thema Emissionen reduziert werden sollte. Ihr Entwurf ist mehr als ein Papier gegen Fahrverbote. Dies sollte man mutig herausstellen.

Die Studierendenschaft der Ruhr-Universität Bochum unterstützt, sofern die in dieser Stellungnahme genannten Punkte Berücksichtigung fänden, den Entwurf des Leitbildes Mobilität grundsätzlich.