

# Zwei Jahre Klimanotstand in Bochum

(Info für WAZ vom 21.05.2021)

Klimaschutz macht Spaß, wenn ...

wenn man **sicher** (sichtbar und geschützt im Straßenraum), **bequem** (ausreichende Breite, auch zum Überholen, gut befahrbare Beläge) und **komfortabel** (sichere Abstellmöglichkeiten am Quell- und Zielort) den Alltagsverkehr mit dem Rad erledigen könnte. So würde Fahrradverkehr als ein wichtiges Element des Klimaschutzes auch in Bochum deutlich mehr Beiträge zur CO<sub>2</sub> Einsparung leisten können.

Radfahren hat deutlich zugelegt, die Pandemie hat dazu beigetragen, Bewegung aufs Fahrradfahren zu verlagern. Überall da, wo man sicher, bequem und komfortabel fahren kann, knubbelt sich der Radverkehr. So zum Beispiel auf den ehemaligen Bahntrassen, wie Erzbahntrasse und Springorumtrasse. Bei der Erledigung von Alltagswegen hingegen ist keine so starke Zunahme zu spüren. Klimaschutz kann Spaß machen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Klimanotstand – auch eine Frage des Verkehrs:

Laut „Energie- und Klimaschutzkonzept Bochum 2030“ ist im Jahre 2014 dem Sektor Verkehr mit knapp 37% der größte Anteil am Energieverbrauch in Bochum zuzuordnen.

In den Jahren 2005 bis 2014 ist der Energieverbrauch in Bochum um 31% gesunken, im Verkehr dagegen nur um 18%.

Im o.g. Klimaschutzkonzept wurde ein Klimaschutzfahrplan aufgestellt, um die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Stadtgebiet zu senken. Im differenzierten Maßnahmenkatalog wurde der Verkehr ausgeklammert.

2014 wurde das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Verkehr Bochum“ vorgestellt. Für einen Verkehrsentwicklungsplan, den die Planersocietät eigentlich vorschlug, ist es nicht gekommen. Es brauchte 5 Jahre um sich 2019 auf ein „Leitbild Mobilität“ zu verständigen. **Von einer koordinierten Umsetzung konkreter Maßnahmen in einem zeitlichen Horizont kann man nicht sprechen. Von einem sichtbaren, spürbaren Klimaschutzmanagement, in welchem Verkehr vorkommt, insbesondere Radverkehr, kann man nicht sprechen.**

Jahrzehntelang haben alle großen stadtplanerischen Umsetzungen ~~haben~~ das Auto in den Mittelpunkt der Mobilität gestellt: Es gibt kaum eine Stadt mit soviel Parktiefgaragen in der City wie Bochum. Mit der ersten großen Nachkriegsneugründung einer Universität wurde eine autogerechte Uni geplant und gebaut, komplett mit Parkplätzen in Tiefgeschossen.

Inzwischen hat sich Bochum vielfältig mit Konzepten für umweltverträgliche Mobilität beschäftigt: (1999 Radverkehrskonzept, 2016 Aufnahme in die AGFS, Bochum Strategie mit Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität, Leitbild Mobilität, das eine Reduzierung des MIV von 56 % auf 40 % bis 2030 vorsieht, 2020 Beauftragung Radverkehrskonzept, 2021 das Radverkehrskonzept Innenstadt-

Die Liste ist lang. Fortschritte sind erkennbar, zu Vieles bleibt immer noch unvollendet oder halbherzig ausgeführt. Mit der Umsetzung tut sich die Stadt recht schwer. Warum ist das so?

Erstes Prüfkriterium bleibt der MIV bei Um- oder Neuplanungen: „Die Leistungsfähigkeit für den MIV muss gegeben sein.“ – Das ist eine definitiv falsche Herangehensweise: Die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) besagen: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“

Politiker halten an tradierten Mobilitätsformen fest und tun sich schwer mit Veränderungen: Die Wittener Straße im Zentrum Altenbochums muss fahrradfrei bleiben, so forderte es 2019 die Politik, Radverkehr in Fußgängerzonen Wattenscheids wurde abgelehnt, etc. – Von Notstand keine Spur.

Die Resolution zum Klimanotstand erfordert dringend zu handeln. Ein Notstand impliziert sofortiges Handeln. Teile gelingen, das Große und Ganze stimmt noch nicht. Wer nutzt demnächst die Königsallee mit dem Rad in die City, wenn er an der Arnikastraße allein gelassen wird? Notstand erfordert sofortiges Handeln, das ist auch der Tenor des Verfassungsgerichtsurteils zum Klimaschutzkonzept.

Der Fahrradclimatest hat es Anfang 2021 gezeigt, Bochum stagniert. Bei wichtigen Kriterien wie z. B. Erreichbarkeit der Innenstadt belegt Bochum den vorletzten Platz, bundesweit.

Es fehlt an mutigen Entscheidungen. Parkplätze in der Corona Pandemie in der Innenstadt kostenlos zur Verfügung zu stellen, ist nicht mutig. Mutig wäre die gleichzeitige Umwidmung von Fahrspuren zu geschützten Radfahrstreifen gewesen.

Radindustrie und Radhandel sind mit erheblichen, zweistelligen Zuwachsraten 2020 an den Start gegangen. Radverkehr hat in Bochum spürbar zugenommen, allerdings stärker der Freizeitverkehr auf gut ausgebauten Trassen als der Alltagsverkehr, der eine unzureichende Infrastruktur vorfindet. Hier sind die Kriterien von Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort nicht erfüllt.

Leider zeigt auch der kontinuierliche Anstieg der Unfallzahlen, dass bei der Sicherheit einiges im Argen liegt. (Bei etwa 8 % Radverkehrsanteil im Modal Split 2018, lag der Anteil der Rad- und Pedelecfahrer an allen Verunglückten in Bochum bei 32 % 2020.)

Im Leitbild Mobilität der Stadt Bochum sind wichtige Zielsetzungen enthalten: 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 müssen. Das Ziel der Stadt Bochum ist es doch, die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern.

Zurzeit liegt der **Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Bochum bei 56 %**. Momentan sind **in Bochum 50% der Wege mit dem Auto kürzer als 5 km**.

Mit einem Radverkehrsanteil von 5 % nutzen die Bochumer heutzutage aber lediglich in einem geringen Umfang das Fahrrad. Dies bedeutet gleichzeitig, dass hier ein großes Umstiegs Potenzial vorliegt.

Nur dort, wo Fußgänger und Radfahrer sich sicher fühlen, wird das Auto nicht mehr zwangsläufig die häufigste Verkehrsmittelwahl darstellen. Zudem ist es Ausdruck einer lebenswerten Stadt, wenn Fußgänger und Radfahrer das Straßenbild bereichern. Sie

leisten einen Beitrag zur sozialen Sicherheit und verweilen eher spontan in Geschäften, Cafés, Bars und Restaurants. Eine Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs stellt somit auch einen wirtschaftlichen Gewinn dar.

Gerlinde Ginzel, Vorsitzende des ADFC Bochum: „Wenn man also erkannt hat, dass der MIV überproportionale Anteile hat und man dies ändern will, dann braucht es mehr Mut, den begrenzten Straßenraum neu zu verteilen, sowohl den ruhenden Verkehr im Straßenraum zu reduzieren, als auch im Straßenquerschnitt dem Fahrrad Platz zu geben. Man muss auch den Mut haben, neue Planungen in Hinsicht auf ein erwartetes verringertes MIV-Aufkommen zu dimensionieren und nicht ständig für den Ist-Zustand planen.

In Großstädten sollte nicht das Auto das Symbol von Freiheit sein, sondern das Fahrrad, denn damit ist man wirklich unabhängig - von Investitionskosten, Betriebskosten, breiten Straßen und passendem Parkraum.“

ADFC Bochum, 10. Mai 2021

Gerlinde Ginzel

Vorsitzende

Bernhard Raeder

verkehrspolitischer Sprecher

Georg Puhe

Öffentlichkeitsarbeit