

## **Stellungnahme des ADFC Kreisverbands Bochum und ADFC NRW zum Antrag auf Verlängerung der AGFS Mitgliedschaft (April 2023)**

### **1. Einschätzung der im Rahmen der AGFS-Mitgliedschaft und bezogen auf die Förderung der Nahmobilität (insb. Radverkehr) avisierten Maßnahmen:**

*- bezogen auf den Antrag (Zukünftige Schwerpunkte) -*

Die Förderung des Radverkehrs für Alle erscheint von der Planung her sinnvoll und nachvollziehbar. Die Vermeidung von Durchfahrtsautoverkehr in Wohngebieten und die angedachten Velorouten können das bisherige Radwegenetz sinnvoll ergänzen.

Die Planung von grünen Wegeverbindungen und von neuen resilienten Platzgestaltungen unter Klimaschutzbedingungen ist auch und gerade für den Fußverkehr sinnvoll.

Die neuen Strukturen in der Verwaltung sorgen zumindestens schon mal strukturell dafür, dass Nahmobilitätsangelegenheiten künftig besser bedacht werden können.

Sehr kritisch wird es in Teilen der Radszene gesehen, wie mit dem Modal Split umgegangen wird.

Der im neuen Radverkehrskonzept ausgewiesene Zielwert an allen Verkehren (Modal Split) bleibt bei 25% und entspricht somit dem erst kürzlich verabschiedeten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Das Konzept sieht aber einen längeren Zeitraum bis zur Zielerreichung vor. Bis 2030 begrenzt man ihn auf „realistische“ 15%. **Das ist nichts anderes als die Feststellung einer unzureichenden Radverkehrspolitik der letzten acht Jahre**, in denen man das mit der Aufnahme in die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) im Jahre 2016 formulierte Ziel von 25% bis zum Jahr 2030 offensichtlich nicht entschieden genug angegangen ist.

### **2. Berücksichtigung des Radverkehrs bei großen verkehrsinfrastrukturellen bzw. städtebaulichen Maßnahmen:**

Bei den größeren Infrastrukturmaßnahmen wird der Radverkehr berücksichtigt. Jedoch nicht immer ausreichend. Wenn beispielsweise die Zubringerradwege bei MARK 51°7 auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt werden, dann ist das unserer Meinung nach keine sinnvolle Planung und zeigt, dass - entgegen der Aussagen der Verantwortlichen - der Radverkehr eben nicht konstitutiv bei jeder Planung mitbedacht wird. Ein anderes Beispiel ist der RS1 Ruhr. Da werden auf Flächen an neuralgischen Stellen, wo die Machbarkeitsstudie zumindest deutlich macht, dass es sehr wahrscheinlich ist, dass diese für den RS1 benötigt werden, Grundstücke an Investoren verkauft wurden. Die nun geplanten Tiefgaragen führen direkt auf den RS1 (als Fahrradzone)...

### **3. Konflikthafte Infrastruktur für „gemeinsamen“ Rad- und Fußverkehr:**

Obwohl die Politik sich in einem Beschluss gegen gemeinsame Geh- und Radwege ausgesprochen hat, gibt es immer wieder neue Planungen dahingehend, beispielsweise:

- Gesundheitscampus
- Lothringen-Trasse
- MARK 51°7 (s.o.)
- Opel-Trasse
- Wasserstraße

#### 4. „Fahrradklima“ in Politik und Verwaltung (Relevanz des Themas Radverkehr aus Sicht des ADFC):

Es gibt regelmäßig einen sehr guten Austausch mit Gesprächen und Fahrradtouren zwischen der Verwaltung und dem ADFC. Dabei werden beispielsweise Planungen vorab besprochen, Anregungen des ADFC werden gerne aufgenommen und die gesamte Kommunikation mit den entsprechenden Stellen ist positiv. Inwiefern jedoch insbesondere in der Verwaltung das Fahrradklima abschließend auf den entsprechenden Entscheidungsebenen immer positiv gesehen wird, ist fraglich.

Beispiel: das früher mal Vorzeigeprojekt RS 1 Ruhr. Auf Bochumer Stadtgebiet gibt es nur eine kleine Strecke bisher, die fertiggestellt wurde. Diese ist objektiv nicht breit genug, da die 4 m Mindest(!)breite nur unter Berücksichtigung der Bankette erreicht wird. Trotz schriftlicher Zusage gegenüber dem ADFC bei weiteren Planungen anders vorzugehen wurde gleich die nächste weitere Planung nicht konkret breiter, da dies mit Fördermittelgebern noch abzuklären sei. Es ist den Menschen da draußen aber nicht zu erklären, warum ein RS1 Ruhr auf Gelsenkirchener Stadtgebiet objektiv breiter ist als ein RS1 Ruhr auf Bochumer Stadtgebiet. Auch wenn die Gründe (unterschiedliche Baulastträger, mit Fördermittelgebern und ohne) vielleicht verwaltungstechnisch nachvollziehbar sein können.

Nachfolgend Auszüge aus der Berichterstattung zur Aufnahme der Stadt Bochum in die AGFS:

##### **Auszug aus der PM der Stadt Bochum zur Aufnahme in die AGFS (2016):**

[...] Punkten konnte Bochum bei der Bereisung mit vielen Aspekten. So wertete die Auswahlkommission als dickes „Plus“, dass die Stadt

1. bei neuen Radwegen sehr auf ehemalige Bahntrassen setzt, die ein nahezu konfliktfreies Fortbewegen mit motorisierten Verkehrsteilnehmern ermöglichen,

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Gerade die Nutzung von Trassen nicht nur vom Radverkehr sorgt für Konflikte - nicht "mit motorisierten Verkehrsteilnehmern", sondern mit dem Fußverkehr, weswegen solche Verkehre eigentlich getrennt werden sollen

2. Umleitungen für Radfahrer sehr gut ausschildert,

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Das war in der Vergangenheit so. In den letzten Jahren mehren sich die Beschwerden zur Thematik immer wieder und es kam auch immer wieder zu Unfällen (trauriges Stichwort: Todesfall an der Alleestraße, wo die Baustelle respektive fehlende Maßnahmen schon vorher regelmäßig kritisiert wurde).

3. bereits viele barrierefreie bauliche Lösungen, zum Beispiel an Ampeln, geschaffen hat,
4. alle „auf der Klaviatur vorhandenen Möglichkeiten“ nutzt, um Radfahren sicher zu ermöglichen (zum Beispiel durch Radwege, Angebotsstreifen etc.)

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Das sehen wir anders, da in der Vergangenheit verkehrsrechtliche Neuerungen für den Radverkehr oftmals sehr spät Einzug in

**Bochum gefunden haben.**

5. mit den höchsten Ausleihzahlen beim metropolradruhr ganz klar Vorreiter im Ruhrgebiet ist

**ADFC Bochum-Kommentierung: Das ist zwar nicht der Fall, aber für uns irrelevant.**

6. sich in der Mobilitätsstrategie gut und eng mit der Ruhr-Universität Bochum vernetzt
7. als verkehrssichere Stadt sehr niedrige Unfallzahlen vorweisen kann,

**ADFC Bochum-Kommentierung: Diese sind zuletzt leider gestiegen...**

8. sich im engen zweiwöchigen Rhythmus intensiv mit anderen Initiativen und Institutionen wie der Polizei über die Verkehrssicherheit in Bochum austauscht
9. in puncto „Multimobilität“ einen Blick für die verschiedenen Fortbewegungswünsche ihrer Bürger und Besucher hat

**ADFC Bochum-Kommentierung: Im Rahmen der Multimobilität ist insbesondere für den Fußverkehr die Situation in den vergangenen Jahren nicht besser geworden, Stichworte: Gehwegparken und E-Scooter.**

10. einen eigenen Radverkehrsbeauftragten berufen hat
11. eine Verwaltungsspitze hat, die sich engagiert für Nahmobilität einsetzt.

[...]

Um in sieben Jahren noch besser da stehen zu können, empfahl die Auswahlkommission der Stadt unter anderem,

- a. eine gemeinsame Gehwegnutzung von Fußgängern und Radfahrern, wo immer möglich, voneinander zu entkoppeln

**ADFC Bochum-Kommentierung: Eine Entkopplung ist uns nicht bekannt. Stattdessen gab es immer wieder weitere gemeinsame Planungen.**

- b. noch mehr Einbahnstraßen in Gegenrichtung zum Radfahren freizugeben

**ADFC Bochum-Kommentierung: Nach AGFS-Aufnahme kam es höchstens noch vereinzelt dazu, dass weitere Einbahnstraßen freigegeben werden, obwohl das inzwischen doch eine StVO-Vorgabe ist.**

- c. neben den schon vorhandenen Abstellflächen für Räder an zentralen Knotenpunkten wie dem Rathaus zusätzlich welche an großen Wohnkomplexen einzurichten

**ADFC Bochum-Kommentierung: Uns nicht bekannt.**

- d. ungeliebte „Umlaufsperrern“ – versetzte Gitter, die aus Sicherheitsgründen am Ende von Wegen gesetzt werden – wenn möglich durch andere bauliche Lösungen wie Bodendrempel zu ersetzen.

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Ersetzung von Umlaufsperrern durch Drempel nicht bekannt, stattdessen neue Umlaufsperrern, die von Teilen der Politik gefordert wurde.

Weitere Kritikpunkte, die damals in der Presse erwähnt wurden:

[...]

Was gegen Bochum als fahrradfreundliche Stadt spricht:

- fehlender Baumschnitt (der in Radwege reinragt)

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Entspricht auch unseren Erfahrungen; wurde auch schon - bisher nicht bekannt, ob erfolgreich - von der Politik aufgegriffen.

- sehr verschiedene Infrastruktur für Radfahrer

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Tendenziell soll das durch das Radverkehrskonzept besser werden.

- bei der Stadt bzw. Verwaltung als Arbeitgeber ein Schwerpunkt auf das Rathaus und die Umgebung und nicht auf die anderen Verwaltungsstellen
- fehlender Mut beim Thema Fahrradstraßen

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Sehen wir auch weiterhin so.

- zu wenig Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben

**ADFC Bochum-Kommentierung:** Stimmt.

## 5. Bewertung des Verlängerungsantrags insgesamt:

**Trotz vieler Bedenken beim ADFC Bochum sprechen wir uns für eine weitere Mitgliedschaft der Stadt Bochum in der AGFS aus.** Wir hoffen jedoch, dass unsere Anmerkungen zum Nachregen andeuten und entsprechende Vorgaben durch die AGFS auch für die Zukunft gemacht werden. Aufgrund der zu beschließenden Pläne - Stichwort: Radverkehrskonzept 2023 - sehen wir jedoch die Möglichkeit einer positiven Entwicklung, die durch eine AGFS-Mitgliedschaft der Stadt Bochum unterstützt werden könnte. Wir erwarten jedoch, dass die schon 2016 kritisierten Punkte in den nächsten Jahren auch aufgegriffen werden.

## 6. Empfehlung für die Verlängerung der AGFS-Mitgliedschaft:

Der ADFC NRW befürwortet die Verlängerung der Mitgliedschaft der Stadt Bochum in der AGFS.