



**Eingabe gem. § 24 GO NRW
(i.V.m. § 10 Hauptsatzung der Stadt Bochum)**

zur Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 2020113

**„Einleitungsbeschluss der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts“
zur Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 03.06.2020**

Ausgangslage:

Nach der Vorlage soll bis Ende des Jahres 2020 ein Auftrag zur Fortschreibung der bestehenden Teilkonzepte des Radverkehrs an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden.

Ziel dieser Auftragsvergabe ist es, ein neues Radverkehrskonzept für Bochum zu erhalten, das für die nächsten zehn Jahre die Basis des weiteren Radverkehrausbaus bildet.

Die Rahmenbedingungen und das Ziel dieser Beauftragung, die zentralen inhaltlichen Anforderungen sowie der hierfür veranschlagte Zeithorizont werden mit der Vorlage vorgestellt.

Als Grundlagen für die Fortschreibung des zuletzt im Jahr 1999 vom Rat der Stadt beschlossenen Radverkehrskonzept Bochums werden aufgezählt:

- 2004 Beitritt Bochums zum Klimabündnis „Alianza del Clima“,
- 2008 Beschluss Bahntrassenkonzept
- 2013 Beschluss des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundlicher Verkehr“
- 2114 Beschluss einer AGFS-Bewerbung mit einem Radverkehrsmaßnahmen-Programm für die nächsten Jahre enthielt,
- 2016 Aufnahme in die AGFS
- 2018 Entwicklung „Bovelo“, mit dem die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Bochum - insbesondere für das Alltagsradwegenetz - verbessert werden sollen,
- 2018 Beschluss des Wegweisungskonzepts für den Radverkehr („Radwegweisung“), dass das gewünschte zukünftige Radverkehrsnetz Bochums als Netzplan darstellt und die zentrale konzeptionelle Grundlage für die strategische Weiterentwicklung des Radverkehrs in Bochum sein soll,
- 6.6.2019 Beschluss des Leitbilds Mobilität

In der Auflistung fehlt aber zur Überraschung des Netzwerks der ebenfalls am 06.06.2019 vom Rat für Bochum beschlossene Klimanotstand. Gerade dieser macht deutlich, welche Bedeutung einem Radverkehrskonzept zukommen wird. Ein solches Konzept wird in der Bochumer Öffentlichkeit auf großes Interesse stoßen. Schließlich haben die Teilnehmer*innen der 2019 abgehaltenen 3. Bürgerkonferenz mit großer Mehrheit erklärt, auf ÖPNV und Rad umsteigen zu wollen, sobald die Voraussetzungen hierfür in Bochum geschaffen sind.

Umso erfreulicher ist, dass die Verwaltung eine Öffentlichkeitsbeteiligung als einen zentralen inhaltlichen Baustein für die Erarbeitung eines neuen Radverkehrskonzepts für Bochum ansieht und hierzu unter Punkt 5) ihrer Vorlage ausführt:

Im Zuge der Erarbeitung wird selbstverständlich eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit, der Politik und der Radfahrverbände erfolgen. Dazu wird das Ingenieurbüro beauftragt, ein Beteiligungskonzept mit an die Aufgabenstellung angepassten Beteiligungsformaten zu entwickeln. Bei der Auswahl des Büros werden bei der Beurteilung der Referenzen die angewandten Beteiligungsformate als Qualitätskriterium berücksichtigt.

Anregung:

Das *Netzwerk für bürgernahe Stadtentwicklung* fordert, dass die Beschlussvorlage 20201130 wie folgt ergänzt wird, damit während der Erstellung eines neuen Radverkehrskonzepts eine frühzeitige, kontinuierliche und konstruktive Bürgerbeteiligung sichergestellt ist:

1. Unter Punkt „5) Öffentlichkeitsbeteiligung“ wird ergänzend festgeschrieben, dass das beauftragte Ingenieurbüro bei der Entwicklung eines Beteiligungskonzepts mit an die Aufgabenstellung angepassten Beteiligungsformaten die nachfolgend aufgeführten Anforderungen umzusetzen hat:



**Eingabe gem. § 24 GO NRW
(i.V.m. § 10 Hauptsatzung der Stadt Bochum)**

zur Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 2020113

**„Einleitungsbeschluss der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts“
zur Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 03.06.2020**

- a) Vor Einstieg in die Entwicklung eines Beteiligungskonzepts ist das Vorhaben der Öffentlichkeit vorzustellen und es sind Gespräche mit Bochumer Schlüsselakteuren aus den Bereichen Radverkehr und Bürgerbeteiligung zu deren Vorstellungen über ein Beteiligungsformat zu führen.
 - b) Bürgerbeteiligung ist in jedem Stadium des Prozesses zur Aufstellung des Radverkehrskonzepts durchzuführen,
 - beginnend mit der Erstellung eines Radverkehrsanlagenkatasters und weiter über
 - die Bewertung des Bestands an Radverkehrsführungen nach den gängigen Regelwerken unter Einbeziehung einer Untersuchung der bislang bereits vorgesehenen Trassen des regionalen Radwegenetzes auf ihre Machbarkeit hin,
 - das Auffinden von Lücken im Netz sowie die Erstellung von umsetzbaren Vorschlägen zu deren Schließung,
 - die Untersuchung der bislang vorgesehenen Trassen des regionalen Radwegenetzes auf ihre Machbarkeit hin,
 - die Beurteilung der Fahrradabstellanlagen in Hinblick auf Quantität und Qualität bis zu
 - der Entwicklung von Vorschlägen von Radverkehrsmaßnahmen, die den Alltagsradverkehr in Bochum kurz-, mittel- oder langfristig attraktivieren können.
 - c) Bürgerbeteiligung ist dezentral in den Stadtbezirken durchzuführen.
 - d) Bürgerbeteiligung ist kontinuierlich online sowie vor Ort in den Stadtteilen mit Beteiligungsformaten durchzuführen, die allen Betroffenen eine Teilnahme in einem Dialog auf Augenhöhe ermöglichen.
 - e) Zwischenergebnisse sind kontinuierlich der gesamten interessierten Öffentlichkeit auf den vorbenannten Wegen zur Kenntnis zu bringen.
 - f) Feedback, Kritik und Vorschläge der Bürger*innen sind im gesamten Verfahren zu berücksichtigen, offenzulegen und transparent auszuwerten.
2. Unter Punkt 5) Öffentlichkeitsbeteiligung wird festgeschrieben, dass bei der Auswahl der Büros für die Beurteilung der Referenzen die vorstehenden, zusätzlich aufzunehmenden Anforderungen für die anzuwendenden Beteiligungsformate als Qualitätskriterien berücksichtigt werden,
3. Unter Punkt 7) wird festgeschrieben, dass Bürgerbeteiligung auch bei den Themen wie Schulwegpläne und Fahrradparken an Schulen sowie Fahrradparken am Wohnort, die von der Verwaltung selbst bearbeitet werden und aufgrund dessen bei der Erarbeitung des neuen Radverkehrskonzepts außen vor bleiben, durchgeführt wird.

Begründung:

In den letzten Jahren ist in Bochum bereits mehrfach versucht worden, auf konkrete Verfahren abgestimmte Beteiligungsformate anzuwenden. Die ausgewählten Formate kamen aber häufig zu spät zum Einsatz oder haben sich als für konstruktive Bürgerbeteiligung nicht geeignet erwiesen. Zum „*Handlungskonzept Wohnen*“ gab es am 08.11.2016 zur Öffentlichkeitsbeteiligung einen zentralen Bürgerabend „Wohnen in Bochum“ in den Räumen der Sparkasse am Dr.-Ruer-Platz. Vorausgegangen waren 2 Workshops mit Vertreter*innen Wohnungswirtschaft, Politik und Verwaltung, denen nach dem Bürgerabend noch weitere 3 Workshops folgen sollten. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte nicht.

Die im Handlungskonzept ausgewählten „Bewertungsflächen für eine Nutzung als Wohnbauflächen in Bochum“ sind auf dem Bürgerabend nicht vorgestellt worden. Auch die Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen war nicht Thema des Abends.



**Eingabe gem. § 24 GO NRW
(i.V.m. § 10 Hauptsatzung der Stadt Bochum)**

zur Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 2020113

**„Einleitungsbeschluss der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts“
zur Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 03.06.2020**

Erst 2018 sind die diese Flächen als Bestandteile des Wohnbauflächenprogramms der Öffentlichkeit bekannt geworden. Die für die Betroffenen in den einzelnen Stadtteilen ohne jede Vorwarnung erfolgte Ausweisung der Flächen war dann Ende 2018 der Auslöser für die Gründung des *Netzwerks für bürgernahe Stadtentwicklung*.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung hätte frühzeitig - d.h. vor Bewertung von Flächen für eine Nutzung als Wohnbauflächen und vor Aufnahme der Suche nach weiteren zur Wohnbebauung geeigneten Flächen - erfolgen müssen. Die Beteiligung hätte insbesondere auch dezentral in den betroffenen Stadtteilen erfolgen müssen.

Der als Beteiligungsveranstaltung viel zu spät angesetzte Bürgerabend war unter der Überschrift „Wohnen in Bochum“ nicht geeignet, Interessenten anzulocken. Mehrere Veranstaltungen in den einzelnen Stadtteilen zum Thema „Ausweisung von Baulandflächen in der Nachbarschaft“ wären nach den Erfahrungen mit dem späteren Interesse an den im Wohnbauflächenprogramm ausgewiesenen Flächen - in allen betroffenen Stadtteilen haben sich umgehend Initiativen gebildet, die mitreden wollen – Garant für einen große Teilnahme gewesen.

Bereits an diesem Beispiel zeigt sich, dass Beteiligung zu einem Zeitpunkt erfolgen muss, in dem die Betroffenen noch Einfluss auf Entscheidungen nehmen können.

Es zeigt auch, dass bei Vorhaben, von denen nahezu alle Stadtteile betroffen sind, die Beteiligung dezentral in den einzelnen Stadtteilen erfolgen muss.

Das Radverkehrskonzept erfasst das gesamte Bochumer Stadtgebiet. Also müssen die in den einzelnen Stadtteilen Betroffenen vor Ort beteiligt werden. Frühzeitige Beteiligung bedeutet aber auch Mitwirkung bereits im ersten Stadium des Entscheidungs-/Planungsprozesses – hier also bereits bei Erstellung der Radverkehrsanlagenkataster.

Das von Plan-Lokal mit Urban.NRW und der Stadtverwaltung erstellte Beteiligungskonzept für „Gerthe-West“ hat gezeigt, dass die Beteiligung der Betroffenen aber bereits vor Festlegung des konkreten Beteiligungsformats selbst erfolgen muss, wenn eine konstruktive Beteiligung erreicht werden soll. So wie dort zunächst Gespräche mit Schlüsselpersonen aus dem Bezirk selbst und zum Thema Beteiligung allgemein geführt worden sind, muss hier vor Einstieg in die Entwicklung eines Beteiligungskonzepts das Vorhaben „Erstellung eines Radverkehrskonzept“ der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Zudem sind vorab Gespräche mit Bochumer Schlüsselakteuren aus den Bereichen Radverkehr und Bürgerbeteiligung zu deren Vorstellungen über ein Beteiligungsformat zu führen.

Das für Gerthe-West festgelegte Beteiligungskonzept zeigt auch, dass während des gesamten Prozesses kontinuierliche Beteiligung online und durch Veranstaltungen vor Ort erfolgen muss. Feedback, Kritik und Vorschläge der Bürger*innen sind im gesamten Verfahren zu berücksichtigen, offenzulegen und transparent auszuwerten.

Der für eine spätere Akzeptanz entscheidende Dialog auf Augenhöhe erfordert zudem, dass Zwischenergebnisse kontinuierlich der gesamten interessierten Öffentlichkeit online und durch Veranstaltungen vor Ort zur Kenntnis gebracht werden.

Die Auseinandersetzung um die Beteiligung der von der „*Neugestaltung Bahnhof Wattenscheid*“ Betroffenen hat gezeigt, dass die Kriterien für ein konstruktive Beteiligung vorher verbindlich festgelegt und bekannt gemacht werden müssen. In Wattenscheid wollte die Verwaltung von den für Gerthe-West noch festgelegten Kriterien abweichen. Aufgrund des vor Ort dadurch provozierten Protestes musste die Politik eingreifen und das Beteiligungskonzept entscheidend ergänzen.

Um sich dies bei der Erstellung eines Radverkehrskonzepts zu ersparen, sind die in dieser Anregung aufgeführten Grundsätze ergänzend aufzunehmen, als verbindlich festzulegen und für die Auswahl der Büros bei der Beurteilung der Referenzen für die anzuwendenden Beteiligungsformate als Qualitätskriterien vorzugeben.



**Eingabe gem. § 24 GO NRW
(i.V.m. § 10 Hauptsatzung der Stadt Bochum)
zur Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 2020113**

**„Einleitungsbeschluss der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts“
zur Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 03.06.2020**

Die aktuelle Auseinandersetzung um eine neue Trasse als Teilstück des „Emscher-Park-Radwegs in Grumme“ zeigt, dass auch Radwegplanung heutzutage nicht mehr ohne die Betroffenen vor Ort geht und Beteiligung auch dann erforderlich ist, wenn es um die Untersuchung bislang bereits vorgesehener Trassen des regionalen Radwegenetzes auf ihre Machbarkeit hin geht.

In Grumme sind die Betroffenen erst über eine durch ein Waldstück geplante kombinierte Rad-/Fußweg-Trasse informiert worden, als die Planung bereits stand und die Fördergelder bewilligt waren. Die Trasse ist quasi als „Down-Hill-Strecke mit Fußwegbegleitung“ geplant worden. Die Verantwortlichen beim RVR haben bei ersten Info-Veranstaltungen nicht den Eindruck vermitteln können, von den Gegebenheiten vor Ort ausreichend Kenntnis zu haben. Den Kenntnisstand der Planenden konnten die Betroffenen in Grumme zwar in mehreren Gesprächen aktualisieren. Eine Bereitschaft, über Alternativstrecken mit Vorteilen sowohl für Radfahrende als auch für Fußgänger*innen nachzudenken, konnte bisher nicht geweckt werden.

Bei Information und Beteiligung der Betroffenen vor Aufnahme der Planungen hätte sicherlich eine gemeinsame Lösung entwickelt werden können, die den Gegebenheiten vor Ort Rechnung getragen hätte.

Die Erstellung eines Radverkehrskonzepts ist in Zeiten des Klimanotstands und des Rufs nach einer Verkehrswende zu wichtig, als dass auf die Kenntnisse der Bürger*innen vor Ort verzichtet werden könnte. Deshalb sind die bei der Erstellung eines Beteiligungskonzepts zu berücksichtigenden Grundsätzen vorher verbindlich festzulegen und bei der Auswahl der Büros bei der Auswahl der Referenzen für die anzuwendenden Beteiligungsformate als Qualitätskriterien festzuschreiben.

Bochum, 01.06.2020

Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt

Brigitte Giese

Nadja Zein-Draeger