

Kostenschätzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen im Radentscheid

Allgemeine Erläuterungen

Bei der Schätzung der Ausbaukosten sind alle maßnahmenbezogenen Sachkosten, die für die Umsetzung notwendig sind, berücksichtigt worden. Dabei wurde abgeschätzt, welche Ausbauformen mit welchem Anteil für den Neubau von Radverkehrsanlagen sowie für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Anwendung kommen können.

Die Kostenschätzung der Sachkosten berücksichtigt weder Lebenszykluskosten noch Abschreibungskosten. Auch eventuelle Rückzahlungen von Fördermitteln, da die Bindefristen für die Förderung noch nicht abgelaufen sind, wurden nicht mit eingerechnet.

Die Personalkosten berücksichtigen nur den zusätzlichen Personalbedarf zum derzeitigen Personalstand für die Planung und Durchführung der Maßnahmen. Mittelbare Personalmehrbedarfe für die Querschnittsverwaltung und für die behördlichen Genehmigungen (z.B. verkehrsbehördliche Genehmigungen) sind nicht eingerechnet worden.

Bei der Erstellung dieser Kostenschätzung wurde nicht geprüft, ob die Umsetzung der Vielzahl der Maßnahmen im bestehenden Straßenraum unter Aufrechterhaltung des Verkehrs in einem Zeitraum von 9 Jahren überhaupt möglich ist.

	Zusammenfassung					Gesamtkosten für die 9 Jahre
	Städtische Ausgaben	Projektförderung Bund / Land	Förderung NRW-KAG nominal	Förderung NRW-KAG realistisch	demnach durch Bürger*innen zu tragende Anliegerbeiträge	
Sachkosten	245.000.000,00 €	65.000.000,00 €	<i>47.500.000,00 €</i>	18.000.000,00 €	77.000.000,00 €	405.000.000,00 €
Personalkosten	22.500.000,00 €	- €			- €	22.500.000,00 €
Gesamt	267.500.000,00 €	65.000.000,00 €	<i>47.500.000,00 €</i>	18.000.000,00 €	77.000.000,00 €	427.500.000,00 €

Erläuterungen zur Ermittlung der Förderquoten aus den Landes- und Bundesprogrammen für kommunale Verkehrsinfrastruktur

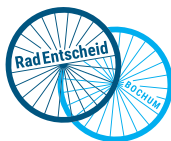
Es ist fraglich, ob Zuschüsse in der geplante Höhe von Land und Bund zur Verfügung gestellt werden können. Bei der Ermittlung der Förderquote des Landes wurde berücksichtigt, dass die effektive Förderquote niedriger ist als die in den Programmen beschriebene nominelle Quote. Diese beträgt bei den großen Fördertöpfen des Landes zwischen 40 und 80 %. Nach unseren Erfahrungen muss außerdem noch berücksichtigt werden, dass die Fördertöpfe auch weiterhin begrenzt sind, so dass nicht für jede dem Grunde nach förderfähige Maßnahme auch entsprechende Fördermittel zur Verfügung stehen. Aufgrund von nicht förderfähigen Kosten wie Baunebenkosten und Projektnebenkosten sowie Abzüge für die KAG Beiträge, sind durchschnittlich nur 35 % der Kosten für Querschnittsumgestaltungen tatsächlich förderfähig. Für sonstige Fördermaßnahmen liegt die effektive Förderquote bei 50%.

Erläuterung zur Ermittlung der Förderquote bei den Anliegerbeiträgen

Gemäß der 5. Gesetzesänderung zum kommunalen Abgabengesetz (KAG) können 50 % der Anliegerbeiträge beim Land NRW als Zuschuss beantragt werden. Allerdings sind die für diese Förderung jährlich bereitstehenden Mittel auf 65 Mio. für das gesamte Land NRW begrenzt. Da diese Gesetzesänderung erst zum 01.01.2020 eingeführt wurde, liegen zur Zeit noch keine Erfahrungen vor, in welcher Höhe die Bochumer Bürger*Innen tatsächlich Förderung pro Jahr durch das Land erhalten werden. Das nominale Fördervolumen von 47,5 Mio€ über 9 Jahre entspricht 8,1 % der gesamten Landesförderung. Es ist unwahrscheinlich, dass solch ein hoher Prozentsatz jährlich nach Bochum fließen wird, da auch alle anderen Städte und Gemeinden von dieser Förderung profitieren wollen. Optimistisch geschätzt wird eine jährliche Fördersumme von 2,0 Mio. € angenommen. Dies entspricht einem Anteil von 3 % der jährlichen Landesmittel (Der Bevölkerungsanteil Bochums an der Gesamtbevölkerung NRW beträgt nur 2%). Bei ausbleibender Landesförderung sind die KAG-Beiträge vollständig von den Anliegern zu tragen. Diese Tatsache ist durch den von-bis-Betrag bei den Anliegerbeiträgen in der Kostenzusammenstellung berücksichtigt.

Bürger*innenbegehren

RadEntscheid Bochum



Die Unterzeichnenden beantragen, folgende Frage zum Bürger*innenentscheid zu stellen:

Soll die Stadt Bochum die folgenden sieben verkehrspolitischen Ziele in den nächsten neun Jahren umsetzen?

Begründung: Das Fahrrad kombiniert viele Vorteile: Es ist gesund, leise, platzsparend, kostengünstig und klimaneutral. Da in Bochum eine gute Radinfrastruktur oft nicht vorhanden ist, ist das Radfahren in Bochum weder sicher noch komfortabel. Wir möchten hier einen Kurswechsel einleiten und fordern daher den systematischen und nachhaltigen Ausbau der Radinfrastruktur in Bochum.

Bochum ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW). Wir fordern, dass die Stadt Bochum das Leitbild der AGFS NRW zur Richtschnur des eigenen Handelns macht. Ziel ist die »Transformation der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume« zugunsten des Umweltverbundes aus Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und dem ÖPNV. Dabei dürfen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nicht in Konkurrenz zueinander stehen. Wir sind uns sicher, dass mit der Umsetzung unserer sieben Forderungen eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität einhergeht, weil mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet ist, Umwelt- und Klimaschutz sowie die Gesundheit gefördert werden und weniger Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr entstehen.

1. Durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr ausbauen

Ab 2022 wird das Radhaupttroutennetz jährlich um mindestens acht Straßenkilometer, das Radergänzungsnetz um mindestens zwölf Straßenkilometer ausgebaut. Das Haupttroutennetz besteht aus allen Radialstraßen, dem Innenring und den weiteren Hauptverkehrsstraßen (z. B. Hellwege, Marktstraße, Wasserstraße, Berliner Straße, Zeppelindamm). Zum Ergänzungnetz gehören alle übrigen Straßen außerhalb der Tempo-30-Zonen.

Mindestens 50 weitere Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

2. Anforderungen an die Gestaltung der Radinfrastruktur

Das Haupttrouten- und Ergänzungnetz der Stadt Bochum wird auf ganzer Länge vom Fußverkehr getrennt ausgebaut. Das städtebauliche Bemessungsverfahren nach der »Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen« (kurz RAST 06) wird nachweislich und

konsequent angewendet. Das bedeutet, die Gestaltung des Straßenraumes erfolgt vom Rand aus. Dazu ist die uneingeschränkte Überprüfung des Vorbehaltsnetzes unabdingbar.

Planung und Ausbau erfolgen nachweislich gemäß den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) und Radverkehrsanlagen (ERA). Dazu gehört:

- Kfz-Stellplätze neben Radwegen müssen Sicherheitstrennstreifen haben.
- Es gelten folgende Breitenmaße für Radwege: Radschnellverbindungen 3,0 m, Radhaupttrouten 2,5 m und Ergänzungnetz 2,0 m.
- Radfahrende werden bestmöglich vor dem Kfz-Verkehr geschützt.
- Neue oder zu sanierende Radwegoberflächen sind in Konflikt- und Kreuzungsbereichen deutlich durch rote Färbung vom übrigen Straßenraum abgesetzt.
- Geh- und Radwege sind räumlich voneinander getrennt, mindestens durch 30cm taktile Streifen.
- Übergänge (z. B. der Wechsel vom Bordstein zur Fahrbahn) sind stoßfrei auszuführen. Bestehende Radwege an Radhauptverbindungen werden überprüft und erforderlichenfalls verbessert, wenn sie den gestiegenen Anforderungen gemäß neuer StVO und neuen ERA nicht mehr genügen. Ein Prioritätenkataster ist anzulegen.

3. Sicherheit zuerst

Die meisten Fahrradunfälle werden der Polizei nicht bekannt. Gefahrenstellen müssen deshalb vorausschauend beseitigt werden, vorrangig jene durch Straßenbahngleise. Nach Unfällen mit Radfahrenden werden die Gefahrenstellen analysiert und unverzüglich beseitigt. Die Verbote von Halten und Parken auf Radwegen werden konsequent kontrolliert und Übertretungen geahndet. Die Reinigung und Instandhaltung der Radwege werden konsequent durchgeführt.

4. Kreuzungen sicher umbauen

Alle Kreuzungen sowie Einmündungen und Kreisverkehre werden auf die Einhaltung der Grundanforderungen nach den ERA überprüft und ggf. umgestaltet; Umbaupriorität haben Stellen mit besonderem Gefährdungspotenzial.

Ab 2022 werden jährlich mindestens drei Kreuzungen (gemäß den ERA) im Radhaupttrouten- und Ergänzungnetz mit Priorität auf Sicherheit und zügiges Vorankommen für Fuß- und Radverkehr umgestaltet:

- Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz zu führen und erhalten Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich.
- Der rechte Fahrstreifen führt grundsätzlich geradeaus über die Kreuzung. Dieser darf nicht unmittelbar vor der Kreuzung in eine Rechtsabbiegespur übergehen, um geradeaus fahrende Radfahrer*innen nicht unnötig zu gefährden.
- Die Abbiegegeschwindigkeit der Kfz wird verringert.

- Die Signalisierung minimiert Wartezeiten für den Radverkehr. Es gibt keine Anforderungssignale (sog. »Bettellampen«) für Radfahrende mehr.

5. Radschulwegpläne für die Schulen

Damit Kinder und Jugendliche angstfrei und sicher mit dem eigenen Rad zur Schule fahren können, werden pro Jahr für vier weiterführende Schulen Radschulwegpläne erstellt und die betroffenen Straßen gemäß den Standards aus den Forderungen 2. und 4. des RadEntscheid Bochum umgestaltet.

6. Sichere Fahrradstellplätze ausbauen

Die Stadt Bochum errichtet:

- 2.500 Stellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern oder als Fahrradboxen an Bahnhöfen mit hohem Pendelaufkommen.
- 2.800 überdachte, beleuchtete Stellplätze an Haltestellen und Schulen
- 1.500 Stellplätze in Einkaufsstraßen und städtischen Wohnvierteln
- 200 Stellplätze für Lastenräder

7. Mobilitätswende konsequent und transparent fördern

Die Stadt Bochum begleitet die Mobilitätswende aktiv mit ihrer Öffentlichkeitsarbeit. Dazu gehört, dass sie die Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit, zur Schule sowie zum Transport von Lasten und Personen bewirbt und auf die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen hinweist. Die Öffentlichkeit wird an Planung und Entwicklung verkehrspolitischer Projekte beteiligt. Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitforschung werden alle Maßnahmen evaluiert, die Bedürfnisse des Radverkehrs systematisch erfasst und die Ergebnisse transparent und zugänglich veröffentlicht. Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand des RadEntscheids wird jährlich in einer öffentlichen Dialogveranstaltung durch die Stadt Bochum vorgestellt.

Zur Ansicht der Kostenschätzung der Stadt Bochum
bitte Blatt wenden.

Vertretungsberechtigte: Birgit Isfort • Kristin Schwierz • Benedikt Edeler
Kontakt: info@radentscheid-bochum.de

Die Vertretungsberechtigten werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese rein redaktioneller und nicht inhaltlicher Natur sind, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.

Unterschriftenliste - Für alle wahlberechtigten EU-Bürger*innen ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz Bochum

Nr.	Name, Vorname	Geboren am	Straße und Hausnummer	PLZ	Stadt	Datum	Unterschrift	Bitte freihalten!
1				44	Bochum			
2				44	Bochum			
3				44	Bochum			
4				44	Bochum			
5				44	Bochum			

Damit Ihre Stimme zählt, muss eine Unterschriften-Zeile vollständig und leserlich ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine Unterführungszeichen (") bei gleichen Inhalten wie in der Zeile über Ihrem Eintrag! Ihre Daten werden ausschließlich zur Feststellung des Zustandekommens des RadEntscheid verwendet. Bitte senden Sie die Liste an RadEntscheid Bochum, c/o Botopia, Griesenbruchstraße 9, 44793 Bochum oder geben Sie sie in einer der auf www.radentscheid-bochum.de markierten Sammelstellen ab.