

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Bochum e.V.**  
Alsenstraße 27  
44789 Bochum

Klaus Kuliga (Vorsitzender)  
kuliga@adfc-bo.de  
Tel. 0234 | 33 74 13  
www.adfc-bo.de

**Bankverbindung**  
Postbank Dortmund  
BLZ 440 100 46  
Konto-Nr. 23675461

**ADFC Bochum e.V.** | Alsenstraße 27 | 44789 Bochum

An die Oberbürgermeisterin der Stadt Bochum,  
die Bezirksvertretung Bochum-Mitte  
die Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid  
den Ausschuss für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr  
und die Fraktionen im Rat der Stadt

## **Planungen im Bereich Alleestraße / Essener Straße / Wattenscheider Straße / Kohlenstraße / Stahlhauser Straße / Bochumer Straße**

Betroffene Beschlussvorlagen:

20112288 Wattenscheider Straße

20112426 Knotenbereich Essener Straße/Kohlenstraße/Alleestraße/Wattenscheider Straße

20111492 Umgestaltung der Bochumer Straße (L 633) zwischen Elbinger Straße und HansasträÙe (K 21)

Sehr geehrte Damen und Herren,  
zu unserem Bedauern müssen wir feststellen, dass der Fahrradverkehr bei den genannten Verkehrsplanungen nicht oder nicht angemessen berücksichtigt wurde. Die Verwaltungsvorschriften zur StVO schreiben vor:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller (!) Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ (Zu den §§ 39 bis 43, 5 2).

Daraus folgt als Grundsatz der Verkehrsplanung, dass Straßen von außen nach innen - beginnend mit dem Fußgängerverkehr über den Fahrradverkehr und den ÖPNV bis zum motorisierten Individualverkehr zu planen sind. Der ruhende motorisierte Individualverkehr steht in der Rangfolge ganz hinten. Dieser Grundsatz wurde auch von den Experten auf dem im September 2010 von der Stadt Bochum veranstalteten Symposium „Radfahren, aber sicher“ nachdrücklich betont.

Die Sicherheit des Radverkehrs ist durch die Verkehrsplanung mithin auf jeden Fall zu gewährleisten. Radfahrer sind gleichberechtigte Teilnehmer im Straßenverkehr. Fahrräder sind Fahrzeuge und Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen (§2 StVO). Radverkehrsanlagen auf Kosten des Fußgängerverkehrs sind nicht zulässig. Wenn die Grundlagen fehlen, können Radfahrer sich im Straßenverkehr nicht richtig verhalten und Unfälle sind vorprogrammiert.

Zur Veranschaulichung: Die Alleestraße z.B. ist nur dann verkehrssicher, wenn sie in beiden Richtungen durchgehend bedenkenlos durch ein selbständig Rad fahrendes zehnjähriges Kind benutzbar ist. Würden Sie Ihr Kind dort Rad fahren lassen?

Die Stadt Bochum hat diese Anforderung bereits seit 1988 (!) in ihrem Aufgabenbuch stehen: „Langfristig ist daher ein Ausbau der Hauptverkehrsstraßen anzustreben, der das Sicherheitsbedürfnis des Radverkehrs angemessen berücksichtigt“ (Pilotprojekt Radwege- und Beschilderungsplan Bochum, ILS Schriften Heft 9, Seite 16).

Seit 1988 wurde die StVO zweimal mit dem Ziel novelliert, die Rechte und die Sicherheit des Fahrradverkehrs zu stärken. Geht das alles an Bochum spurlos vorbei?

Das genannte Pilotprojekt kam 1988 zu der Einschätzung „daß das Radwegeangebot der Stadt Bochum fast nur aus Fragmenten besteht“. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Keine einzige der Hauptverkehrsstraßen verfügt über durchgehende Radverkehrsanlagen. Können zehnjährige Kinder in Bochum sicher Rad fahren?

### **Kreuzungen und Einmündungen**

„Die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen soll so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht.“ (Zu § 8 Vorfahrt, 3 II.)

Diese Vorgabe gilt nicht nur für den motorisierten Verkehr, sondern insbesondere auch den Fußgänger- und den Fahrradverkehr.

### **Radfahren in Bochum, aber sicher?**

„Die Infrastruktur bildet den Grundbaustein [eines Radverkehrssystems] und schafft alle Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren.“ (Dipl.-Ing. Ralf Kaulen auf dem Bochumer Symposium).

Ist jede der vorgestellten Verkehrsplanungen darauf ausgerichtet, diese in Bochum fehlenden Voraussetzungen zu schaffen?

### **Schaufensterregion für Elektromobilität?**

Individuelle Elektromobilität findet heute und in absehbarer Zukunft per Fahrrad statt.

„Das Elektroauto ist außer in Werbespots in Deutschland unsichtbar.“ (CAR-Center Automotive Research der Universität Duisburg-Essen, 2011)

Im gesamten Jahr 2011 wurden in Deutschland nicht mehr als etwa 120 Elektroautos von privaten Besitzern gekauft und in den Verkehr gebracht. Dem stehen - allein in Deutschland - für das Jahr 2011 etwa 300.000 neu gekaufte Pedelecs gegenüber - mit stark steigender Tendenz.

Die Radverkehrsplanung muss dem Rechnung tragen und ein auf die Geschwindigkeit von Pedelecs (25 km/h) ausgelegtes flächendeckendes Radverkehrsnetz an allen Straßen des Vorbehaltsnetzes planen und bauen. Die in Bochum vorhandenen Radwege genügen nicht einmal den Mindestanforderungen an Radwege für langsam fahrende Radfahrer (15 km/h).

### **Für die genannten Verkehrsplanungen ergeben sich daraus folgende Anforderungen:**

#### **Alleestraße / Essener Straße**

Die Alleestraße ist eine für den Fahrradverkehr unverzichtbare Hauptverbindung zwischen der Innenstadt, dem Westpark mit der Erzbahntrasse, dem Unterzentrum Goldhamme und dem Ortsteil Wattenscheid. Die hohe Verkehrsbelastung mit Straßenbahnen, Bussen, erheblichem motorisiertem Individualverkehr und Schwerlastverkehr macht durchgehende Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen erforderlich.

Die vorhandene Situation entspricht dieser Anforderung in keiner Weise.

Radverkehrsanlagen sind größtenteils nicht vorhanden. Die bestehenden Teilstücke von Radwegen oder Radfahrstreifen erfüllen nicht die Mindestanforderungen der StVO und sind nicht verkehrssicher. In den wichtigsten Kreuzungsbereichen mit dem Westring, der Wattenscheider Straße und der Kohlenstraße sind keine Radverkehrsführungen vorhanden. Aus der Stahlhauser Straße können Radfahrer nicht in Richtung Goldhamme oder Wattenscheider Straße fahren. Es ist nicht möglich, aus der südlichen Kohlenstraße nach links Richtung Goldhamme abzubiegen. Die Wattenscheider Straße ist für Radfahrer aus der südlichen Kohlenstraße nicht erreichbar. Der als benutzungspflichtig ausgewiesene Geh- und Radweg an der Kohlenstraße ist nicht verkehrssicher.

Die Neuplanung des Kreuzungsbereichs Alleestraße / Kohlenstraße / Wattenscheider Straße muss diese gravierenden Mängel beseitigen und sowohl sicheren als auch komfortablen Radverkehr in allen Wegebeziehungen ermöglichen. Der geplante Supermarkt südöstlich der Kreuzung muss für Radfahrer aus den umliegenden Wohngebieten leicht und sicher erreichbar sein – auch für Rad fahrende Kinder.

Im Bereich Goldhamme dürfen Parkmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr nicht zu Lasten des Radverkehrs eingerichtet werden. Radfahrstreifen haben hier eindeutig Vorrang.

### **Wattenscheider Straße**

Die Vorlage 20112288 sieht vor: „der, im Kreuzungsbereich Gahlensche / Wattenscheider Straße, bereits ausgebaute Radweg wird bis zur Wendenstraße baulich ergänzt.“ Dieser – nur auf der nördlichen Seite vorhandene – Radweg mündet im Bereich der Einfahrt aus der Wattenscheider Straße ungesichert in die Ortsfahrbahn. Die Ortsfahrbahn wird im Wesentlichen als Parkplatz genutzt. Dadurch entstehen gefährliche Konflikte mit dem geradeaus durchfahrenden Fahrradverkehr. Am Ende der Ortsfahrbahn ist es Radfahrern nicht möglich und nicht zulässig, die Fahrt geradeaus fortzusetzen oder nach links in die Goldhammer Straße abzubiegen, obwohl eine entsprechende Wegweisung für Radfahrer dort beschildert ist. Diese Sachlage ist der Verwaltung bekannt.

Die Ortsfahrbahn auf der nördlichen Seite bietet also keine sichere Radverkehrsführung. Eine Benutzungspflicht besteht nicht und kann wegen der damit verbundenen Verkehrsgefährdung nicht angeordnet werden. Der angesprochene Radweg ist also auf die Fahrbahn der Wattenscheider Straße auszuleiten und dieses Radwegende ist nach ERA 2010 auszuführen. Der ausleitende Radfahrstreifen muss in jedem Fall über die Einfahrt in die Ortsfahrbahn hinwegführen.

In der Gegenrichtung und im weiteren Verlauf hat die Wattenscheider Straße keine Radverkehrsanlagen. Das ist nicht ausreichend. Es ist erforderlich, für die Wattenscheider Straße in voller Länge und in beiden Richtungen eine durchgehende Radverkehrsplanung zu erstellen, die sicheres und komfortables Radfahren zwischen Kohlenstraße und Alleestraße auf der einen Seite und Bochumer Straße und Hansastraße auf der anderen Seite ermöglicht.

### **Bochumer Straße / Hansastraße**

Die Beschlussvorlage führt aus:

„Auf der Nordseite der Bochumer Straße wird zwischen Hansastraße und Elbinger Straße ein Radweg für die Fahrtrichtung nach Westen in 3.50 m Breite auf dem Hochbord angelegt, der die Radwegführung aus dem westlichen Abschnitt aufnimmt. Für die Fahrtrichtung Osten wird der Radweg für Radfahrer mit „Radfahrer frei“ ausgewiesen. Für diese Fahrtrichtung besteht keine Benutzungspflicht. Damit wird an die bestehenden Radwege im Osten angeschlossen.

In der Hansastraße befindet sich ein einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr.

In dem Abschnitt der alten Wattenscheider Straße wird im Zuge der Errichtung des Westkreuzes auf der Nordseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr angelegt.“

Die Verwaltungsvorschriften zur StVO führen zur Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung) aus:

„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.

Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen "Radverkehr frei" (1022-10) angeordnet werden.

Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.“

(Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, II. 33 1 bis 36.4))

Die vorgelegte Planung entspricht diesen Vorschriften nicht. Insbesondere fehlt in Höhe der Elbingerstraße die vorgeschriebene, baulich ausgeführte, sichere

Querungsmöglichkeit und das baulich ausgeführte Radwegende mit der Überleitung auf die Fahrbahn mittels Radfahrstreifen gemäß ERA 2010.

Im Bereich der Einmündung HansasträÙe gibt es ebenfalls keine sichere Verbindung von den Fahrbahnen der Bochumer StraÙe und der Gollheide zu dem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr Richtung Westkreuz. Die Furt über die HansasträÙe ist entgegen den Anforderungen nicht direkt geradeaus, sondern abgesetzt und verwinkelt geplant. .

Für die Verbindung aus Richtung Westkreuz in Richtung Gollheide ist keine Radverkehrsführung erkennbar. Radfahrer sind keine Fußgänger.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die geplante Zufahrt für die Unterhaltung aus der Gollheide nicht auch als Radverkehrsführung in Richtung Westkreuz ausgeführt wird.

Aus Richtung Bochum führt eine Radroute über Gollheide und Heidestraße parallel zur A40 Richtung Wattenscheid und Essen. Die ungünstige Führung über die Gollheide (ungesichertes Linksabbiegen aus der Wattenscheider Straße im Bereich der Straßenbahngleise!) wurde seinerzeit gewählt, um die Bochumer Straße zu vermeiden. Die Neuplanung dieses Bereiches bietet die Möglichkeit, die Qualität dieser Route wesentlich zu verbessern, indem der geplante Radweg an der Nordseite der Bochumer Straße nicht nur bis zur Elbinger Straße, sondern weiter bis zur Kiebitzhöhe geführt wird, um von dort aus die Heidestraße anzubinden.

Es wäre zukunftsweisend, bei der Planung in diesem Bereich schon jetzt den geplanten Radschnellweg Ruhr entlang der A40 mit zu bedenken.

Der in der HansasträÙe gemeinsame Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr entspricht nicht den Mindestanforderungen der StVO, der VwV StVO und erst recht nicht den Standards der ERA 2010. Die notwendige Anbindung an die Darpestraße ist nicht vorhanden. Die beidseitigen Radfahrstreifen auf der HansasträÙe müssen von dem Kreisverkehr an der GewerbestraÙe bis zur Wattenscheider Straße fortgeführt werden.

### **Einwohnerantrag**

Ich stelle für den ADFC Bochum aufgrund der vorgetragenen Argumente gemäß GO NRW § 25 den folgenden Antrag:

**Der Rat der Stadt Bochum beauftragt die Verwaltung mit der zeitnahen Planung von Radverkehrsanlagen nach den Standards der ERA 2010 – darüber hinaus ausgelegt für die Anforderungen von Pedelecs – im gesamten Verlauf der Straßen AlleestraÙe / Essener StraÙe / Wattenscheider StraÙe / Bochumer StraÙe / HansasträÙe / KohlenstraÙe unter Einschluss aller Kreuzungsbereiche und der Anbindung der NebenstraÙen. Zielhorizont für die Umsetzung ist die Fertigstellung des Westkreuzes.**

Mit freundlichen GrüÙen

Klaus Kuliga

Vorsitzender ADFC Bochum e.V.