

Zur Hölle mit der AGFS!*

Schwarzbuch Radverkehr Bochum 2014



Fahrradverbot Hauptstraße



Fahrradverbot Wittener Straße



Fahrradfalle Wattenscheider Str.



Fahrradfalle Wasserstraße

*

2014 bewirbt sich die Stadt Bochum um die Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS). Im Rahmen des Bewerbungsverfahrens wird eine Kommission der AGFS Bochum bereisen, um vor Ort festzustellen, ob Bochum es ernst meint mit der Fahrradfreundlichkeit. Die WAZ bezeichnete Bochum als „Fahrradhölle“. Um die Bewerbung Bochums zu prüfen, muss die AGFS also zur Hölle fahren. Das finden wir gut.

Bochum ist fahrradfreundlich und Nordkorea demokratisch

„Wenn Bochum sich für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte bewirbt, sollte sich Nordkorea um die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft demokratischer Staaten bewerben.“
(Kommentar von pierre-lang zum WAZ-Bericht über die AGFS-Bewerbung der Stadt Bochum)

Die Vorgeschichte der AGFS-Bewerbung

Bereits 2006 hatte der Agenda 21-Beirat beschlossen, dass Bochum einen Antrag auf Mitgliedschaft in der AGFS stellen soll. Nachdem dies nicht aufgegriffen wurde, reichte der Arbeitskreis Verkehr des Agenda-Beirates 2009 erneut eine Bürgeranregung ein. Dann geschah wieder lange nichts. Nach der Kommunalwahl stand die Bürgeranregung dann endlich auf der Tagesordnung des zuständigen Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr. Die Verwaltung erhielt im September 2009 einen entsprechenden Auftrag: „Die Verwaltung wird beauftragt, die Unterlagen für eine Bewerbung um die Mitgliedschaft in der AGFS zusammenzustellen, die finanziellen Auswirkungen abzuschätzen und dem Ausschuss zur abschließenden Beratung vorzulegen.“

Allerdings legte die Verwaltung auch in den folgenden Jahren keine Unterlagen vor. 2012 wurde der Arbeitsauftrag an die Verwaltung erneuert, mit der Maßgabe, die Bewerbung im Jahr 2013 vorzulegen. Aber erst im Frühjahr 2014 lag der erste Entwurf der Bewerbung vor, im Hau-Ruck-Verfahren unter enormem Zeitdruck ausgearbeitet in vier Monaten.

ADFC Bochum
Klaus Kuliga (Vorsitzender)
kuliga@adfc-bo.de
www.adfc-bo.de

Downloadadresse dieses Dokuments:
www.adfc-bo.de/pdf/Schwarzbuch2014.pdf

Stand: 18.08.2014 11:44

Inhalt

Die fahrradfreundliche Autostadt Bochum	1
Radwege	4
Gehwege	5
Hauptverkehrsstraßen	6
Schwarzbuch Radverkehr 2008	6
Das Zehn-Punkte-Programm für ein fahrradfreundliches Bochum	7
Die Bochumer Fahrradkultur	9
Hauptsache Parkplätze	9
Bushaltestelle oder Radweg?	10
Der Südring	10
Kein Radverkehr auf dem Ring!?!	10
Der „Innenstadtfahrradring“	12
Castroper Hellweg - Eine Strecke voller Fallen	12
Die Wittener Straße in der Radnetzplanung nach ERA 2010	13
Der „Radschnellweg Universitätsstraße“	22
Fahrradfälle stumpfes Radwegende	24
Umlaufsperrern und Pfosten	34
Ein Vorschlag zur Bereisung	38
Das Fazit	39

Die fahrradfreundliche Autostadt Bochum

Wasch mir den Pelz; aber mach mich nicht nass.

Bochum will fahrradfreundlich sein, solange es nichts kostet: Kein Geld und keinen Eingriff in die Besitzansprüche des motorisierten Verkehrs. Klaus Franz, CDU-Fraktionschef im Rat, erklärte zur AGFS-Bewerbung, Bochum dürfe nicht „mit Gewalt den Autoverkehr zurückdrängen“, diese Vorgehensweise soll also weiterhin dem Radverkehr vorbehalten bleiben.

Den Radverkehr mit Gewalt zurückdrängen

Als Beispiel für misslungene Verkehrsplanung führte der CDU-Fraktionschef die Radfahrstreifen an der Herner Straße an – wieder einmal. „Die Leute kommen nicht mit dem Fahrrad zum Einkaufen“, sagt er. Nicht gemerkt hat der CDU-Chef offenbar, dass der Radverkehr in Bochum seit fünfzig Jahren „mit Gewalt zurückgedrängt“ wird, indem die Straßen fünf Jahrzehnte konsequent opelgerecht umgestaltet wurden. Die Radfahrer blieben auf der Strecke. Trotzdem fahren auch in Bochum Menschen mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Die CDU sieht das nicht gern. Sie hat die falsche Brille auf und ist mit ihrem Sehfehler nicht allein. Unterstützt wird sie von der Verwaltung und der IHK (siehe Südring).

Die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs reduzieren!

Auch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) – immerhin geltendes Regelwerk für die Straßenverkehrsplanung – sehen das anders als die CDU. Die RAST 06 verlangen „eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum“. Und die Richtlinien verlangen, was die CDU verhindern will: „Dabei wird es vielfach - vor allem in den Innenstädten - notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“

Straßenräuber

Der Flächen-Gerechtigkeits-Report Berlin hat aufgedeckt: Trotz eines Verkehrsanteils von 15 % steht dem Radverkehr nur 3 % der Verkehrsfläche zur Verfügung. Kraftfahrzeuge beanspruchen fast das Zwanzigfache (58 %). „Das Auto macht uns total verrückt“ (Hermann Knoflacher).

Bochum steht ganz am Anfang

Über Jahrzehnte vertrat die Stadt Bochum den Standpunkt, Radfahrer hätten auf Hauptverkehrsstraßen nichts zu suchen – zu ihrer eigenen Sicherheit natürlich. Erst mit den hart erkämpften Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße (1999) und dem ersten Abschnitt der Herner Straße (2000) wurde diese fahrradfeindliche Haltung punktuell aufgebrochen. Allerdings werden diese beiden Straßen bis heute immer wieder als Musterbeispiele für eine falsche Verkehrspolitik angeführt. In vielen (Politiker-) Köpfen regiert unverändert das 1992 gegenüber dem ADFC formulierte Prinzip: „Dieser Raum sollte dem Autoverkehr vorbehalten bleiben.“

In der AGFS-Bewerbung heißt es: „Die Entwicklung der auf den Kfz.-Verkehr hin ausgerichteten Stadt- und Verkehrsplanung der 60-er und 70-er Jahre hin zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Ausrichtung wurde eingeleitet. ... Dennoch steht dieser Entwicklungsprozess erst am Anfang.“

Dieser Zustand ist im Straßenbild deutlich abzulesen. Wer seit fünfundzwanzig Jahren ganz am Anfang steht, hat sich nie bewegt. Und wer sinnlos, planlos, konzeptlos und kompetenzlos handelt, kommt auch nie weiter.

Mangelhaft ist gut genug?

Der ADFC Bochum hätte die AGFS-Bewerbung der Stadt Bochum nach 25 Jahren Einsatz für ein fahrradfreundliches Bochum gerne als „Weißbuch Radverkehr Bochum“ gelesen. Doch es kam anders. Die AGFS-Bewerbung erhält vom ADFC Bochum die Note „mangelhaft“.

Was will eine fahrradfeindliche Stadt in der AGFS?

Ganz einfach: Weitermachen wie bisher, aber mit dem amtlichen Siegel als „fahrradfreundliche“ Stadt. Wer AGFS Mitglied ist, kann nicht fahrradfeindlich sein. Also müsste das „fahrradfreundliche“ Bochum nichts mehr für den Radverkehr tun und könnte ungebrochen den Traum von der autogerechten Stadt weiterträumen. Das Land NRW muss sich entscheiden. Was ist wichtiger: 100 Mitglieder in der AGFS oder 100 fahrradfreundliche Städte in NRW? Das ist nicht dasselbe.

ERA 2010

Warum weigert sich eine Stadt, die doch fahrradfreundlich sein will und sich deshalb bei der AGFS bewirbt, der Empfehlung des Landesverkehrsministers zu folgen und die ERA 2010 verbindlich anzuwenden?

Die Stadt Bochum hat auf den entsprechenden Antrag des ADFC Bochum im Jahr 2011 erklärt:

„Die Stadt Bochum wendet die ERA 2010 seit ihrem Erscheinen an und prüft bei jeder Straßenbaumaßnahme, ob Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können. Dabei sind aber nicht nur die Belange der Radfahrer, sondern die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und äußere Einflüsse wie z.B. der zur Verfügung stehende Straßenraum zu prüfen und zu berücksichtigen. Daher kann es vorkommen, dass die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht möglich ist.“

Anders gesagt: Die Stadt Bochum unterstellt, dass die ERA in ideologischer Verblendung ausschließlich „die Belange der Radfahrer“ verfolgt, ohne „den zur Verfügung stehenden Straßenraum“ zu berücksichtigen und vor allem: Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ignorierten dabei die berechtigten Ansprüche der motorisierten Verkehrsteilnehmer. So kann nur argumentieren, wer die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen nicht kennt. Hauptanliegen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist es, ungenügende Radverkehrsanlagen zu verhindern. Die Verwaltung hat bis heute keine Beschlussvorlage erstellt, die systematisch den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen gefolgt wäre. Ohne Kompetenz und Konzept kommen nur unzusammenhängende Bruchstücke eines Radverkehrsnetzes zustande, die hinten und vorne nicht zusammenpassen. Die AGFS-Bewerbung der Stadt Bochum ist voll davon.

Die Stadt Bochum verweigert sich bis heute, der Empfehlung des Landesverkehrsministers zu folgen.

Bochum hat kein Radverkehrskonzept

Bochum hatte mal eins: 1988 wurde das Radverkehrskonzept mit dem Pilotprojekt Radwege- und Beschilderungsplan Bochum frei Haus geliefert. Es wollte nur keiner haben in Bochum. Umgesetzt wurde folgerichtig nichts.

Kernaussagen der Dokumentation des Pilotprojekts:

- „Die Stadt Bochum weist eine ungewöhnliche Häufung linearer und flächenhafter Beeinträchtigungen des Radverkehrs auf.“ (Seite 13)
- „Paradoxe Weise verlaufen die Freizeitverbindungen über weite Strecken geradliniger als die Alltagsverbindungen.“ (Seite 14)
- „Das Radwegeangebot der Stadt Bochum besteht fast nur aus Fragmenten.“ (Seite 15)
- „Die geradlinigsten, kürzesten und gleichzeitig schnellsten Verbindungsstrecken des Alltagsverkehrs führen über die strahlenförmig vom Stadtzentrum abzweigenden Hauptausfallstraßen.“ (Seite 16)
- „Die festgestellten Planungsmängel lassen den Schluss zu, dass die Belange des Radverkehrs bei der Straßenplanung entweder vernachlässigt oder nicht richtig erkannt werden.“ (Seite 22)

Die Analyse führte zu einem „langfristigen Idealnetz“. Alle Radialstraßen waren folgerichtig Bestandteil dieses Netzes: „Langfristig ist daher ein Ausbau der Hauptausfallstraßen anzustreben, der das Sicherheitsbedürfnis des Radverkehrs angemessen berücksichtigt.“ Das war 1988. Seitdem sind zahlreiche Straßen um- oder ausgebaut worden. Ein Radverkehrsnetz hat Bochum trotzdem nicht, nicht einmal ansatzweise. Bochum hat das Konzept von 1989 theoretisch übernommen und 1999 einmal aktualisiert.



Bochum, das trojanische Pferd der AGFS
(Bild: Ross Burgess, via Wikimedia Commons)

Seitdem ist nichts mehr passiert. Alle für die Netzplanung relevanten Regelwerke sind neueren Datums. Also muss das Radverkehrsnetz für Bochum auf Grund der aktuellen Regelwerke neu definiert werden. Ein Ergebnis steht aber unverändert fest: Die Hauptverkehrsstraßen sind das Rückgrat auch des Radverkehrsnetzes.

Die Ausstattung der Radialstraßen und Hauptaussfallstraßen mit Radverkehrswegen auch 25 Jahre später absolut ungenügend: Bochum hat keine einzige Hauptverkehrsstraße mit durchgehenden Radverkehrswegen. Selbst die aktuellsten Planungen sind Musterbeispiele für fahrradfeindliche Straßen.

Bochum hat kein Radverkehrskonzept Das heißt auch: Bochum hat überhaupt kein Verkehrskonzept, denn das müsste Nahmobilität (Fußgänger und Radfahrer), Umweltverbund (Nahmobilität plus ÖPNV plus Car-Sharing), motorisierten Individualverkehr (MIV) und gewerblichen Verkehr umfassen und integrieren. So aber stehen die vorhandenen Bruchstücke zusammenhanglos im Nichts. Das „Vorbehaltsnetz“ zum Beispiel hat nicht nur mit dem MIV und dem ÖPNV zu tun, denen es unbedingten Vorrang auf den betroffenen Straßen einräumt, sondern ebenso auch mit Fußgängern und Radfahrern. Im Umkehrschluss bedeutet das: Alle Straßen des Vorbehaltsnetzes brauchen durchgehende Radverkehrswege und einwandfreie Gehwege. Der Bedarf an ungehinderten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer („Durchlässigkeit“) steht der Beschleunigung des motorisierten Verkehrs entgegen. Es ist offensichtlich, wie viel Gewalt ein Motorfahrzeug gegenüber Fußgängern und Radfahrern aufbaut, wie überlegen es sie vernichten kann. Aber Klaus Franz, CDU-Fraktionschef im Rat, sieht das Problem andersherum: Bochum dürfe nicht „mit Gewalt den Autoverkehr zurückdrängen“. Wer übt den hier Gewalt aus? Je fragiler, leichter und unsicherer daher die Fahrzeuge sind, umso sozialer werden die Fahrer – rein aus Eigeninteresse.

Bochum kennt seine Radwege nicht

Die Stadt Bochum hat kein funktionsfähiges Radwegkataster. Daher ist die Verwaltung nicht in der Lage, über die vorhandenen Radwege Auskunft zu geben. Weder die Art der Radwege noch der Zustand der Radwege ist bekannt. Genauso wenig gibt es ein Mängelkataster, das Aufschluss gäbe über Fehler und Gefahrenstellen an Radwegen, die beseitigt werden müssen. Ein planmäßiges, konsequentes und folgerichtiges Arbeiten an den bestehenden Radwegen ist so nicht möglich.

Der ADFC Bochum hat am 20.4.2012 eine Anfrage zu den Radwegen in Bochum gestellt. Am 22.05.2012 hat die Verwaltung dazu mitgeteilt:

„Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrsberichtes 1999 wurde in einer aufwändigen, von der Verwaltung und der Polizei durchgeführten Erhebung sämtliche Streckenlängen erhoben und aggregiert. Eine nach verschiedenen Radverkehrswegen differenzierte Datengrundlage liegt nicht vor. Auf Basis der 1999 erhobenen Wegelängen werden ab 2005 die jährlich fertig gestellten Baumaßnahmen fortgeschrieben. ... Anzumerken ist, dass bei der Bestandsaufnahme unter dem Begriff Radverkehrswege die benutzungspflichtigen Radwege (Radfahrstreifen, eigene Radwege (auf dem Bordstein) und kombinierte Fuß- und Radwege zusammengefasst wurden. Eine weitergehende Differenzierung wird erst bei der nächsten Erhebung der Radverkehrsanlagen durchgeführt werden.“

Das heißt auch: Die Bestandsaufnahme 1999 war methodisch unzureichend und seitdem hat es keine Fortführung der tatsächlichen Bestandsaufnahme gegeben.

Die Stadt Bochum ist bis heute nicht in der Lage, benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radwege, Radfahrstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege, Zwei-Richtungs-Radwege mit Benutzungsrecht oder Benutzungspflicht und Gehwege mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ auseinanderzuhalten und zu bewerten.

Für Bochumer Verhältnisse ist „befriedigend“ schon sehr gut. Schulnoten für Radverkehrswege

Sehr gut	Übertrifft die Standards der ERA 2010 in jeder Beziehung. Keine Mängel. Keine Zwangspunkte.
Gut	Standards der ERA 2010 durchgehend eingehalten. Keine Mindestmaße. Keine Mängel
Befriedigend	Standards der ERA 2010 weitestgehend eingehalten. Keine Unterschreitung oder Addition von Mindestmaßen.
Ausreichend	Mindestanforderungen der ERA 2010 durchgehend eingehalten.

Mangelhaft Mindestanforderungen der ERA 2010 stellenweise nicht eingehalten.

Ungenügend Grobe Verstöße gegen Mindestanforderungen.

In Bochum stellt sich meist nur die Frage: mangelhaft oder ungenügend?

„Führt zur Abwertung“

Wie bei der Stiftung Warentest gibt im Zweifelsfall das schwächste Glied in der Kette den Ausschlag und führt zur Abwertung.

Beispiele: Fehlende Überleitung von der Fahrbahn auf den Radweg, Fehlender Trennstreifen zu Parkständen oder Gehwegen. Ausleitung von Radfahrstreifen auf Gehwege, unzureichende Gehwegbreiten.

Multimodalität

Multimodalität ist, wenn man mit dem Fahrrad zur Tiefgarage fährt, wo das Auto steht. Unterwegs hat man die Chance, darüber nachzudenken, warum man den geplanten Weg nicht gleich ganz mit dem Fahrrad fährt.

Radwege

Alles Notwendige über Radwege kann man mit zwei Sätzen sagen:

1. Radwege beginnen und enden auf der Fahrbahn.
2. Die Entwurfsgeschwindigkeit für Radwege beträgt 25 km/h.

Das erste Prinzip: Radwege beginnen und enden auf der Fahrbahn.

Fahrräder sind Fahrzeuge. Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen. Also müssen Radwege auf der Fahrbahn beginnen und enden. Konsequentermaßen verlangen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) daher:

Der Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn bzw. umgekehrt ist so auszubilden, dass er mit Fahrrädern stoßfrei in direkter Führung und ohne Verschwenkungen erreicht bzw. verlassen werden kann. (ERA 2010, 11.1.6, S. 78)

Bei Radverkehrsstreifen ist diese Anforderung per se eingehalten.

Das zweite Prinzip: Die Entwurfsgeschwindigkeit für Radwege beträgt 25 km/h.

1965 hat der Gesetzgeber die Höchstgeschwindigkeit für einspurige, einsitzige Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas) auf ebener Bahn auf 25 km/h begrenzt. Diese Grenze gilt bis heute und auch für Fahrräder mit elektrischem Hilfsantrieb (Pedelecs).

Dahinter steht die realistische Annahme, dass Radfahrer mit Fahrrädern ohne Hilfsantriebe in der Ebene in der Regel nicht schneller als 25 km/h fahren. Also sind Radwege durchgehend für diese Geschwindigkeit zu bauen. Sonst wären sie ungeeignet für Fahrräder. Diese Entwurfsgeschwindigkeit ist insbesondere auch am Radweganfang, am Radwegende und an Kreuzungen und Einmündungen zu gewährleisten. Da Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr immer mit weit höheren Entwurfsgeschwindigkeiten geplant werden, ist diese Anforderung mit Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn per se eingehalten.

Es ist klar, dass baulich ausgeführte Radwege im Seitenraum („Bordsteinradwege“) diese Bedingungen in der Regel nicht erfüllen. Den Verantwortlichen für die Radwege (Politiker, Planer, Juristen) ist das oft zu viel, weil unbequem. Deswegen wollen manche Experten Radfahrern am liebsten eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h verordnen, die bei Kfz als „erweiterte Schrittgeschwindigkeit“ durchgeht. Oder weniger – je nachdem wie schlecht die Radwege gerade sind. Nach dieser Logik ist die Sicherheit des Radverkehrs am einfachsten herzustellen, indem man die Fahrräder zum Stillstand bringt.

Sachgerecht ist, dass jeder jeden Radweg (egal, ob benutzungspflichtig, egal ob Bordsteinradweg oder Radfahrstreifen) mit 25 km/h benutzen kann. Dass dann einige schneller fahren (könnten), ist dadurch nicht ausgeschlossen.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit und die V85 auf den Radfahrstreifen liegt mit 19-20 bzw. 24-26 km/h geringfügig höher als auf den meisten Radwegen oder Schutzstreifen. Auf anforderungsgerechten Radwegen und Schutzstreifen können die Nutzer jedoch vergleichbar hohe Geschwindigkeiten realisieren.

(BASt-Bericht V 184 „Unfallrisiko, Konfliktpotential und Akzeptanz der Verkehrsregelungen von Radfahrern“, 2009)

Dass auf Gefällestrecken von höheren Geschwindigkeiten auszugehen ist, steht seit langem in den ERA. Oder man beachtet die Straßenverkehrsordnung: Fahrräder sind Fahrzeuge. Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen.

Aufhebung der Benutzungspflicht als Ausweg?

Die Autoren der ERA 2010 werden nicht müde zu betonen, dass es keine Radwege 2. Klasse geben darf. Die Sicherheitsanforderungen an Radwege sind dieselben, egal ob sie benutzungspflichtig sind oder nicht.

Die Scheinlösung, die Benutzungspflicht für die "schlechten" Radwege aufzuheben, ist keine. Die Verkehrssicherungspflicht gilt weiter – unverändert.

Gehwege

Gehwege sind für Fußgänger. Die Anforderungen an Gehwege beschreiben die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002). Die hindernisfreie Mindestbreite eines Gehwegs beträgt 2,00 m. Zu einem Radweg ist zusätzlich ein Begrenzungstreifen von 0,30 m erforderlich, zur Fahrbahn oder parkenden Kfz ein Sicherheitsabstand von 0,50 m.

Armutszeugnis: „Gehweg, Radfahrer frei“

Radfahrer, die auf Gehwegen fahren, gefährden sich selbst. Ganz besonders, wenn sie auf der linken Straßenseite unterwegs sind. Subjektiv mögen sich diese Radfahrer sicher fühlen, objektiv ist die Gefahr, mit einem Auto zu kollidieren, nirgendwo größer. Also: Radfahrer runter von den Gehwegen! Dazu müssen aber die Straßen so gestaltet sein, dass sie zum Rad fahren einladen. Dann kommt so schnell niemand mehr auf die Idee, statt des Radweges den Gehweg zu nehmen.

Ein Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ist an einer Straße immer ein Armutszeugnis, solange neben dem Gehweg keine ordentlichen Radverkehrswege vorhanden sind. Dann verweist das Zusatzschild nur auf die Tatsache, dass hier Radwege bzw. Radfahrstreifen fehlen. Die Stadt Bochum hat in den letzten Jahren inflationären Gebrauch von dieser Beschilderung gemacht.

Ein besonders krasses Beispiel: Der Castroper Hellweg.

Verkehrsgefährdung durch „Gehweg, Radfahrer frei“

Einer der Kardinalfehler der Stadt Bochum sind Radwege, die einfach im Nichts enden, indem plötzlich die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ vor dem Radfahrer auftaucht. Auf freigegebenen Gehwegen ist Radfahrern nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Die Freigabe setzt zudem voraus, dass der Gehweg als Gehweg verkehrssicher ist. Wenn es eng wird, stellt die Stadt Bochum einfach ein Schild „Gehweg, Radfahrer frei“ auf, obwohl schon die Mindestbreite für Gehwege sehr oft nicht eingehalten wird. Das gefährdet Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen. An jedem Radwegende muss zwingend eine leicht und sicher befahrbare Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn vorhanden sein.

Beispiele: Hattinger Straße, Wattenscheider Straße, Wasserstraße, Wittener Straße, Dorstener Straße, Hbf., Südring, Viktoriastraße, Berliner Straße und viele andere mehr.

„Gehweg, Radfahrer frei“ mit Sinn

Nur neben funktionierenden Radverkehrsanlagen macht die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ Sinn, weil sie Eltern erlaubt, ihre Rad fahrenden Kinder im Alter bis zu zehn Jahren mit dem Rad auf dem Gehweg zu begleiten. Viele Eltern wünschen das.

Hauptverkehrsstraßen

Bochumer Hauptverkehrsstraßen mit durchgehenden Radverkehrswegen

- [Keine]

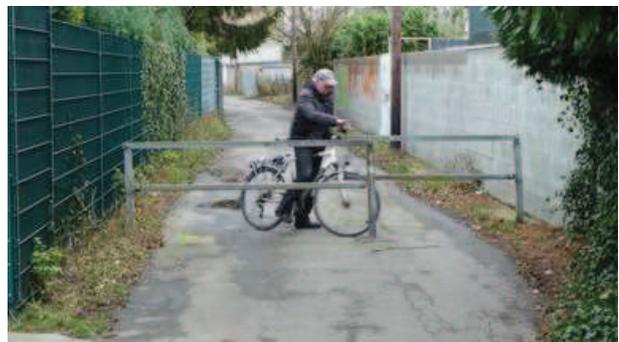
Hauptverkehrsstraßen ohne durchgehende Radverkehrswege

- Alleestraße / Essener Straße / Wattenscheider Hellweg
- Dorstener Straße
- Herner Straße (Hauptachse im RadverkehrsNetz NRW)
- Castroper Straße
- Wittener Straße (Hauptachse im RadverkehrsNetz NRW)*
- Universitätsstraße
- Viktoriastraße / Königsallee
- Hattinger Straße (Hauptachse im RadverkehrsNetz NRW)
- Wattenscheider Straße / Bochumer Straße
- Castroper Hellweg
- Harpener Hellweg
- Werner Hellweg
- Wasserstraße
- Hauptstraße
- Heinrich-König-Straße / Markstraße / Opel-Ring / Auf der Heide
- Ueckendorfer Straße / Lyrenstraße / Berliner Straße / Zeppelindamm / Munscheider Damm / Wuppertaler Straße
- Westenfelder Straße

* Wenn der letzte Bauabschnitt der Herner Straße von 2014 bis 2016 realisiert wird, bekommt die Herner Straße siebenundzwanzig Jahre nach der Eröffnung der U35 (1989) als erste und winzige Bochumer Hauptverkehrsstraße durchgehende Radverkehrswege- wenn auch weit unter ERA-Standard.

Haupttrouten des Radverkehrs mit Umlaufsperrn

Eine der beiden Haupttrouten des Radverkehrsnetzes NRW führt in Bochum über die Hattinger Straße. Im Bereich Weitmar-Bärendorf hat die Stadt Bochum eine „Alternativstrecke“ zur Hattinger Straße über die Weitmarer Straße ausgewiesen. Auf der parallel verlaufenden Hattinger Straße gibt es keine Radverkehrswege. Mitten auf dieser Haupttroute steht eine im Dunkeln kaum erkennbare enge Umlaufsperrre. Die Route wird dadurch für Radfahrer unpassierbar gemacht. Gefragt, wie er die Radverkehrspolitik der Stadt Bochum bewertet, erklärte ein zufällig des Weges kommender Radfahrer dazu:



Umlaufsperrre an der Weitmarer Straße.

(Zur Abgabe ihrer AGFS-Bewerbung hat die Stadt Bochum diese Sperrre noch schnell durch Pfosten ersetzt).

„Rad fahren in Bochum? Nur, wer sein Testament gemacht hat!“

Der ADFC hat diese und andere Umlaufsperrren auf Radwegen schon 2009 scharf kritisiert. Die Stadt Bochum blieb stur und tat nichts. Die Alternativroute diskriminiert den Radverkehr und behindert und gefährdet die Radfahrer. Das Ortszentrum Weitmar-Bärendorf wird durch die „Alternativstrecke“ effektiv vom Radverkehr ausgeschlossen.

Schwarzbuch Radverkehr 2008

Vor der letzten Kommunalwahl hatte der ADFC Bochum ein erstes Schwarzbuch mit 12 exemplarischen Fallstudien zu Problemstellen veröffentlicht, die teilweise schon 1989 im Rahmen des Pilotprojekts identifiziert wurden:

- Hauptbahnhof, Fahrradstation
- Herner Straße

- Kreuzung Universitätsstraße / Wasserstraße
- Harpener Straße / Blumenfriedhof
- Gerberviertel
- Hattinger Straße
- Castroper Straße
- Wittener Straße / Düppelstraße
- Königsallee
- Dorstener Straße / A40
- Oskar Hoffmann Straße / Steinring
- Alleestraße / Stahlhauser Straße

Von den 12 exemplarischen Fällen sind bis heute nur drei gelöst, nachdem der ADFC Bochum auch nach der Veröffentlichung des Schwarzbuchs teilweise über Jahre hinweg hartnäckig immer wieder Lösungen gefordert hatte. In zwei Fällen gab es Verbesserungen. Sieben der zwölf Problempunkte existieren heute noch so wie vor sechs Jahren. In keinem der 12 Fälle ist die Politik oder die Verwaltung der Stadt Bochum von sich aus konstruktiv tätig geworden. Eine jämmerliche Bilanz.

Das Zehn-Punkte-Programm für ein fahrradfreundliches Bochum

Das 10-Punkte-Konzept des ADFC für ein fahrradfreundliches Bochum (2011)

1. Entsprechend der Empfehlung der Landesregierung NRW erklärt die Stadt Bochum die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ ERA 2010 zur verbindlichen Planungsgrundlage aller Radverkehrsführungen im kommunalen Verkehrsnetz von Bochum. An Landes- und Bundesstraßen im Stadtgebiet werden die ERA 2010 auch im Bestand umgesetzt.
2. Das Straßennetz innerhalb des Gleisdreiecks um die Innenstadt Bochum wird für Radfahrer barrierefrei. Das heißt:
 - Radfahrer können alle Straßen aus und in alle Fahrtrichtungen frei benutzen.
 - Der Innenring ist an jeder Einmündung für Radfahrer leicht und sicher zu queren.
 - Es gibt keine Einbahnstraßen oder vorgeschriebene Fahrtrichtungen.
 - Der Südring von Rottstraße bis Wittener Straße erhält in beiden Fahrtrichtungen Radfahrstreifen.
3. Alle Radialstraßen und Hauptverbindungsstraßen erhalten Radverkehrsanlagen.
4. Die Ruhr-Universität Bochum wird für Radfahrer barrierefrei. Alle Studentenwohnheime, die Universitätswohnstadt, Institute und andere mit der Universität verbundene Einrichtungen werden mit den Einrichtungen auf dem Universitätsgelände durch direkte Fahrradrouen verbunden.
5. Die Stadtteilzentren werden analog zur Innenstadt für den Radverkehr erschlossen.
6. Die Benutzungspflicht für alle gehwegseitigen Radwege (rechts vom Bordstein) wird aufgehoben, bis eine besondere örtliche Gefahrenlage nachgewiesen werden kann (BVG-Urteil).
7. Für alle weiterführenden Schulen (ab der 5. Klasse) erstellt die Stadt Bochum in enger Kooperation mit den Schulen, den Eltern und den Schülern Rad-Schulwegpläne und beseitigt etwaige Gefahrenstellen oder Mängel.
8. Die Stadt Bochum engagiert sich in vorbildlicher Weise in Kooperation mit den Nachbarstädten für den Rad-Schnellweg-Ruhr (RSR).
9. Die Stadt Bochum korrigiert ihre Bausünden: Kreuzungsbereich Universitätsstraße / Südring / Hbf. / Wittener Straße / Boulevard. Kreuzung Wittener Straße / Ferdinandstraße, Kreuzungsbereich Herner Straße / A43, Kreuzungsbereich Dorstener Straße / Poststraße / Vierhausstraße und zahlreiche kleinere Baumaßnahmen.
10. Die Stadt Bochum unterstützt die Umsetzung des Konzepts durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit und breit angelegte Bürgerbeteiligung. Die Oberbürgermeisterin personifiziert die Einladung zum Rad fahren.

Die Autostadt Bochum ist eine Fahrradhölle

Den Begriff geprägt hat ein mutiger Zeitungsredakteur, der auf die Idee kam, ausgerechnet in Bochum ein Pedelec auszuprobieren: „... Das Rad beschleunigt im Nu auf gute 20 Stundenkilometer und ist damit für die **Radfahrer-Hölle Bochum** schon fast zu schnell. Denn hier teilt man sich den Radweg mit Fußgängern oder fährt auf der Straße auf handtuchbreiten Spuren. Vor allem in der City kann der Radweg auch

plötzlich im Nichts verschwinden.“ Geändert hat sich seitdem nicht viel. Immer noch verschwinden Radwege im Nichts. Und die Qualität der Bochumer Radwege hat eine lange Tradition:

„Ein Musterbeispiel für einen Radweg, der weder das Sicherheits-, noch das Komfortempfinden der der Fahrradfahrer steigert, ist der neue [!] Radweg an der Viktoriastraße, der alle genannten Fehler auf weniger als 1 km Streckenlänge aufweist.“ (Pilotprojekt Radwege- und Beschilderungsplan Bochum, 1988).

Fahrradklima-Test 1990 und 2012:

Im Fahrradklima-Test 2012 belegte Bochum unter den Großstädten Rang 35 von 38. Die benachbarten AGFS-Mitglieder Essen und Dortmund belegten dagegen die Plätze 15 (Dortmund) bzw. 22 (Essen).

Genauso wie bereits 1990 rettete auch 2012 ein geschenkter Gaul Bochum vor dem letzten Platz. War es damals das Pilotprojekt Radwege- und Beschilderungsplan Bochum, so war es 2012 das Fahrrad-Mietsystem Metropolradruhr. Ohne Metropolradruhr wäre Bochum gemeinsam mit Wuppertal auf dem letzten Platz unter den Großstädten gelandet.

Vor fünfzig Jahren war Bochum fahrradfreundlicher als heute.

Die Radialstraßen hatten Radwege. Die werden heute zum Parken von Personenkraftwagen genutzt. An fast allen Radialstraßen und am Südring sind die Reste der ehemaligen Radwege noch zu sehen. Man kann sie leicht erkennen: Die ehemaligen Radwege sind zu schmal für die parkenden Autos.

Für 30 Minuten kostenlos ins Parkhaus?

Die WAZ Bochum berichtete am 21.10. über einen Antrag der CDU zu Parkgebühren in städtischen (EGR-) Parkhäusern:

„Wer mal kurz etwas in der Innenstadt erledigen will, soll künftig in den vier City-Parkhäusern der Entwicklungsgesellschaft Ruhr (EGR) 30 Minuten lang kostenlos parken dürfen. Das jedenfalls fordert die CDU-Ratsfraktion in einem Antrag an den Rat der Stadt. Die zweite halbe Stunde soll 1,10 Euro kosten. Anschließend soll das Parken stündlich teurer werden bis zum Tageshöchstsatz von 10 Euro. Im Hinblick auf die kostenlosen Stellplätze im Ruhr-Park sei die neue Preisstruktur geboten, heißt es. Die EGR würde indes rund 300 000 Euro weniger einnehmen.“

Die EGR hatte kurz zuvor die erstmalige Anhebung der Parkgebühren seit 2007 einem Parkhaus-Defizit von gut 440 000 Euro begründet. „Diese Unterdeckung von der Stadt Bochum übernehmen zu lassen, kann auf Dauer niemand wollen“, sagte Volker Brico, Prokurist der EGR. Mit anderen Worten: Fußgänger und Radfahrer subventionieren sogar die städtischen Autoparkhäuser mit.

Umgekehrt wird ein Schuh daraus:

Die erste Stunde muss die teuerste sein, die folgenden Stunden können billiger werden. Der Tageshöchstsatz wird reduziert. Je länger ein Auto im Parkhaus steht, desto weniger schadet es. Ziel kann es nicht sein, möglichst viele Autos durch die Innenstadt fahren zu lassen (Kurzzeitparken sorgt für viel Verkehr), sondern die Zahl der Autos nachhaltig zu reduzieren. Das kann nur durch Förderung von Nahmobilität und Umweltverbund geschehen, damit die Leute gar nicht erst auf die Idee kommen, aus Bochum nach Bochum mit dem Auto zu fahren.

Wenn jemand aus größerer Entfernung zum Beispiel zum Schauspielhaus oder künftig zum Musikzentrum kommt, kann es gute Gründe geben, mit dem Auto zu kommen. Kurzzeitparken im Parkhaus hilft da aber auch nicht weiter.

Konsequenterweise müsste das Parken im Straßenraum im gesamten Innenstadtbereich, der durch Parkhäuser abgedeckt wird, konsequent lückenlos bewirtschaftet und überwacht werden. Nahmobilität muss hier unbedingten Vorrang vor dem ruhenden Kfz-Verkehr haben.

Kostenloses Kurzzeitparken von Kraftfahrzeugen im Bereich der Innenstadt ist ein Unding.

Das perfekte Parkhaus

Parkhäuser gehören konsequenterweise auch gar nicht in die Innenstadt. sondern an die Peripherie. Von dort geht es mit dem Umweltverbund weiter in die Innenstadt:

„Das perfekte Parkhaus zeichnet sich also in erster Linie nicht durch eine meisterhafte Architektur aus. Entscheidend ist vielmehr, wo es platziert wird. Nämlich am besten außerhalb der Stadt, mit direkter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Wirklich zeitgemäße Autopaläste erkennt

man demnach nicht an der Handschrift großer Architekten, sondern an Schildern mit einer kurzen Aufschrift: ‚Park and Ride‘ statt ‚Park und zeig‘.“

(Jürgen Hasse, Professor für Geografie an der Goethe-Universität Frankfurt)

Die Bochumer Fahrradkultur

Hauptsache Parkplätze

Viertklassige Autoparkplätze sind der Stadt Bochum allemal wichtiger als ausreichender Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer. Auf der Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Universitätsstraße und Steinring ist insbesondere der Fahrradverkehr durch den schlechten Fahrbahnzustand und Behinderungen und Gefährdungen durch Falschparker ständig gefährdet. Fördermittel zum Umbau gäbe es, aber nur wenn Radfahrstreifen angelegt würden. „Eine Förderung des Straßenausbaus mit Zuschussmitteln von Bund- und Land ist nur durch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, z.B. durch Anlegen von Radfahrstreifen, möglich.“

Aber Bochum will das nicht. Einziges Argument der Verwaltung gegen den Ausbau ist der „Wegfall von Parkmöglichkeiten am Straßenrand“. Genau diese Parkregelung führt aber zu den Behinderungen und Gefährdungen des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs.

Die Fahrbahnbreite von 7,50 m würde nach ERA 2010 die Anlage von Schutzstreifen auf einer Hauptverkehrsstraße erlauben, wenn am Fahrbahnrand nicht geparkt würde. Ein Trennstreifen zum parkenden Verkehr ist dann nicht notwendig. Aber viertklassige Autoparkplätze sind der Stadt Bochum wichtiger als die Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrradverkehrs: „Die Verwaltung hat die Interessen aller Bürger abzuwägen und stellt an dieser Stelle den Parkraumbedarf vor die zusätzliche Verkehrsraumbeschaffung für Radfahrer.“ Von „zusätzlichem“ Verkehrsraum für Radfahrer kann keine Rede sein. Es gibt ja noch gar keinen. Und Schutzstreifen dürfen von Autofahrern bei Bedarf mit genutzt werden. Viertklassig sind die für das gekippte Parken freigegebenen Flächen, weil sie in keiner Weise bewirtschaftet werden:

- Es gibt keine Parkgebühren.
- Es gibt keine Begrenzung der Parkdauer.
- Es gibt kein Anwohnerparken.

Die Stadt Bochum stellt sich damit eindeutig gegen die Verkehrspolitik des Bundes und des Landes, die die Vergabe von Fördermitteln nicht umsonst an die „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, z.B. durch Anlegen von Radfahrstreifen“ knüpfen. Die Stadt Bochum macht durch ihr Handeln hier unmissverständlich deutlich, dass sie entgegen ihrer eigenen Aussage nicht bereit ist, die ERA 2010 in Bochum anzuwenden. Die Politik hat sich diese Haltung zu Eigen gemacht. So bleibt Bochum bewusst und gewollt fahrradfeindlich. Der Beschluss zur „Verbesserung der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit im Rahmen eines modernen Mobilitätsmanagements“ sieht das Gegenteil ausdrücklich vor: „eine stärkere Berücksichtigung der Interessen von Radfahrern und Fußgängern in Bebauungs- und Masterplänen. Ein weiteres Ziel ist es, die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu erhöhen. Einen weiteren Schwerpunkt legen SPD und Grüne auf die rasche Ergänzung des Radwegenetzes, zum Beispiel mehr Angebotsstreifen auf den Vorbehaltsstraßen.“ Wie die Stadt Bochum diese von ihr selbst propagierten Ziele mit der Verweigerung ebendieser Maßnahmen an der Oskar-Hoffmann-Straße vereinbaren will, muss sie noch erklären.

Bewerten Sie selbst:

- | | | |
|--|------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> kompetent | inkompetent | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> engagiert | ablehnend | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> konstruktiv | destruktiv | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> initiativ | untätig | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> fahrradfreundlich | fahrradfeindlich | <input type="checkbox"/> |

Bushaltestelle oder Radweg?

An der Wasserstraße in Höhe des DRK-Zentrums stellen sich Fußgängern, Radfahrern und Busfahrern knifflige Fragen:

- Wo ist der Gehweg?
- Wo ist der Radweg?
- Wo ist die Bushaltestelle?

Egal, wie man sich entscheidet, es ist immer falsch. Leider kein Einzelfall.



Der Südring

Im April 2014 haben Verwaltung und Politik der Stadt Bochum sich gegen den Antrag von vierzehn Bürgern gestellt, den Südring endlich mit Radwegen auszustatten. Der Antrag wurde abgelehnt. Das Mantra „kein Radverkehr auf dem Ring“ gilt ungebrochen. Die Verwaltung bezeichnete den Südring zu Recht als „verkehrswichtige Hauptverkehrsstraße“ – aber nur für den MIV und den ÖPNV. Für den Radverkehr sei „die Erreichbarkeit aller Ziele in der Bochumer Innenstadt aus allen Richtungen ohne die Unmittelbare Nutzung des Südringes“ gewährleistet. Merkwürdig nur, dass das für den MIV und den ÖPNV anscheinend nicht gilt. Warum brauchen Autos und Busse den Südring unbedingt, Radfahrer aber gar nicht? Wenn die Erreichbarkeit aller Ziele in der Bochumer Innenstadt ohne die Unmittelbare Nutzung des Südringes möglich ist, warum ist der Südring dann kein verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone oder Fahrradstraße?

Die Verwaltung erklärt weiter, der Südring sei durch gewerbliche Nutzung (Einzelhandel, Gastronomie, Ärzte etc.) mit einem hohen Publikumsverkehr geprägt. Das wäre ein Grund mehr für Radfahrstreifen auf dem Südring. Aber anscheinend gibt es am Südring gar keine Ziele für Radfahrer. Einzelhandel, Gastronomie und Ärzte am Südring sind nur für Autofahrer da. Den Autofahrern stehen zwar in fußläufiger Entfernung zum Südring mehrere Tausend Kfz-Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen zur Verfügung, aber „das heute schon stark eingeschränkte Parkangebot“ für Kfz am Straßenrand stellt für die Autofahrer am Südring „das absolute Minimum“ dar. Der Rat der Stadt hat den Standpunkt der Verwaltung bekräftigt.

Nicht erklären konnte die Verwaltung, wie Radfahrer mit dem Fahrrad von der Metropolradruhr-Station gegenüber vom Hauptbahnhof zur Station am künftigen Musikzentrum an der Viktoriastraße gelangen sollen. Wahrscheinlich zu Fuß. Aber warum sollte man sich dazu ein Fahrrad leihen?

Bewerten Sie selbst:

- | | | |
|--|------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> kompetent | inkompetent | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> engagiert | ablehnend | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> konstruktiv | destruktiv | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> initiativ | untätig | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> fahrradfreundlich | fahrradfeindlich | <input type="checkbox"/> |

Kein Radverkehr auf dem Ring!?

Nur zwei von zwölf Kreuzungen am Innenring nehmen Rücksicht auf Radfahrer. Alle anderen gehören umgebaut. Für ein Radverkehrsnetz in Bochum sind die Querungen des Innenrings essentiell. Hier gibt es an folgenden Stellen direkten Handlungsbedarf:

- **Universitätsstraße / Hauptbahnhof**

Es gibt von hier keine Zufahrt zur Innenstadt. Die nächstgelegenen Zufahrten zur Innenstadt sind Massenbergstraße (Boulevard) und Viktoriastraße. Daher ist es unabdingbar, dass der Südring in diesem Bereich in beiden Richtungen Radfahrstreifen erhält und dezidierte Verkehrsführungen für linksabbiegende Radfahrer (jeweils vom und zum Innenring) geschaffen werden.

- **Wittener Straße**
Die Verkehrsführung für Radfahrer im Kreuzungsbereich Wittener Straße – Ostring – Massenbergsstraße – Südring – Wittener Straße ist mangelhaft oder gar nicht vorhanden. Dezierte Verkehrsführungen für linksabbiegende Radfahrer müssen eingerichtet werden. Insbesondere muss der Hauptbahnhof (Radstation) für Radfahrer von der Wittener Straße aus leicht und sicher erreichbar sein.
- **Schwanenmarkt**
Die Querung des Innenrings im Bereich Große Beckstraße – Castroper Straße muss für Radfahrer in beiden Richtungen leicht und sicher möglich sein.
- **Kortumstraße**
Die Querung des Innenrings im Bereich Kortumstraße muss für Radfahrer in beiden Richtungen leicht und sicher möglich sein. Die Öffnung der südlichen Kortumstraße für Radfahrer in Gegenrichtung ist seit mehr als 15 Jahren überfällig!
- **Wagenfeldstraße**
Die Straßen Wagenfeldstraße, Am Kortländer, Prümerstraße sollten für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden. Die Wagenfeldstraße ist wichtig, um Brückstraße und Herner Straße vom Imbuschplatz her erreichen zu können.
- **Gußstahlstraße**
Gußstahlstraße und Willy-Brandt-Platz müssen für Radfahrer miteinander verbunden werden, um das durch die Johanniterstraße erschlossene Wohngebiet mit der Innenstadt zu verbinden.
- **Alleestraße**
Nach der Neugestaltung der Straße Willy-Brandt-Platz wurde versäumt, den Radweg an der Alleestraße wieder an die Innenstadt anzubinden. Es ist im Kreuzungsbereich keine Verkehrsführung für Radfahrer vorhanden.
- **Rottstraße**
Von der Viktoriastraße und vom Südring her ist die Rottstraße eine ideale Verbindung in Richtung Westpark / Wattenscheid. Für linksabbiegende Radfahrer muss eine sichere Verkehrsführung vom Südring geschaffen werden.
- **Viktoriastraße**
Radfahrer müssen den Südring in beiden Richtungen in direkter geradliniger Führung queren können.
- **Brüderstraße / Luisenstraße**
Im Kreuzungsbereich ist eine direkte geradlinige Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen erforderlich.
- **Universitätsstraße / Südring :**
Die Neuerfindung des indirekten Linksabbiegens in Bochum. Radfahrer werden gezwungen, acht Fahrstreifen zu queren, wo sie auf der Fahrbahn keinen queren müssten. Dafür landen sie dann auch auf dem Gehweg, wo sie nie hin wollten. Aber: Von der Fahrbahn auf den Gehweg verbann- te Radfahrer stehen dort ungemein sicher (siehe Wasserstraße). Eine irrwitzige Konstruktion, die Radfahrer wie Dreck auf der Straße behandelt.

Die Auflistung zeigt, dass die Verkehrsplanung im Bereich des Innenrings durchgehend unter sträflicher Vernachlässigung der Belange des Radverkehrs erfolgte. Eine Stadt, die fahrradfreundlich werden will, muss hier handeln.

Bewerten Sie selbst:

- | | | |
|--|------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> kompetent | inkompetent | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> engagiert | ablehnend | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> konstruktiv | destruktiv | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> initiativ | untätig | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> fahrradfreundlich | fahrradfeindlich | <input type="checkbox"/> |

Der „Innenstadtfahrradring“

Die SPD hat in ihrem Kommunalwahlprogramm 2014 ein neues „Kernprojekt“ aufgeführt: den „Innenstadtfahrradring“. Durch die Ablehnung der Bürgeranträge zum Südring hat die SPD nun klar gemacht, dass der Innenstadtfahrradring nicht über den Südring führen kann. Auch Westring und Nordring haben bei der Neugestaltung in den 90er Jahren keine Radwege erhalten. Wo also soll ein Innenstadtfahrradring verlaufen? Wahrscheinlich muss man zunächst alle Hauptverkehrsstraßen ausklammern. Innerhalb des Gleisdreiecks gibt es aber nur den Innenring. Die nächste Möglichkeit wäre ein mittlerer Ring über Bessemer Straße - Hattinger Straße – Oskar-Hoffmann-Straße – Steinring – Lohring. Aber erstens gibt es auch dort größtenteils keine Radverkehrswege und zweitens gibt es keinen entsprechenden Ring für die nördliche Hälfte. Der Außenring wird gerade vollständig zur Autobahn ausgebaut. Radwege sind dabei nicht geplant. Also müsste der Innenstadtfahrradring noch etwas weiter außen um die Innenstadt führen. Als optimale Lösung bieten sich da an: Ruhrtalradweg – Parkway Emscher-Ruhr – Emscher-Park-Radweg – Erzbahntrasse und Parkband West. Dieser „Innenstadtfahrradring“ würde tatsächlich die ganze Bochumer Innenstadt umrunden und sogar weitestgehend autofrei. Nur die Entfernung zur Innenstadt wäre ein bisschen lang für den Radverkehr. Aber es gibt ja auch noch den ÖPNV und den MIV. Damit kommt man schnell zur Innenstadt und kann sogar noch direkt am Südring Parken!

Castroper Hellweg - Eine Strecke voller Fallen

Der Castroper Hellweg ist 5,2 km lang. Und er hat Radwege. In der einen Richtung ist der Radweg 800 m lang (Josef-Baumann-Straße bis Heinrichstraße), in der anderen 850 m (Heinrichstraße bis Handwerksweg). Das Glas ist also zu 15 % voll - oder zu 85 % leer.

Seit fünfundzwanzig Jahren arbeitet Bochum kontinuierlich an seinem Radwegenetz. Jetzt ist Bochum wieder da angekommen, wo es vor vierzig Jahren war: Autogerechte Straßen mit Gehwegen, aber ohne Radwege. Zwischendurch hatte man die Gehwege mittels weißer Farbe in Radwege und Gehwege umgewandelt, die vor allem eins waren: untauglich für Radfahrer und untauglich für Fußgänger. Der Castroper Hellweg hatte davon reichlich. Jetzt nicht mehr. Die Gehwege sind wieder das, was sie am Anfang waren: Gehwege. Nur das Zusatzschild "Radfahrer frei" ist neu.

Dafür stellt der Castroper Hellweg jetzt an mehreren Stellen gefährliche Fallen für Radfahrer:

- Vom Harpener Hellweg nach links in den Castroper Hellweg abbiegen ist nur möglich, wenn man auf der Fahrbahn bleibt und sich links einordnet. (Der Harpener Hellweg beginnt in Verlängerung der Castroper Straße bereits vor der Kreuzung mit dem Sheffield-Ring an der Einmündung "Auf der Bochumer Landwehr".) Genau an der Stelle, wo das Einordnen nach links erforderlich ist, beginnt aber rechts ein benutzungspflichtiger Borsteinradweg. Dieser Radweg hat keine Verbindung zum Castroper Hellweg. Wer den Radweg benutzt, kann nicht in den Castroper Hellweg abbiegen.
- Der Castroper Hellweg hat bis zur Kreuzung Josef-Baumann-Straße keine Radwege irgendwelcher Art. Noch vorhandene Linien, die auf dem Gehweg einen Radweg markieren sollten, sind durch die Beschilderung als Gehweg ohne Bedeutung. Auf dem ehemaligen "Radweg" befinden sich zahlreiche Hindernisse (Schilderpfosten, Ampelmasten, Oberleitungsmasten). Die Gehwegbreite ist unzureichend und der Gehweg teilweise zugewachsen. Radfahrer auf der Fahrbahn werden ständig mit völlig unzureichendem Seitenabstand überholt, von Pkw und Lkw gleichermaßen. Das gilt auch für die Gegenrichtung.
- Vor der Josef-Baumann-Straße geht der rechte Fahrstreifen unversehens in eine Rechtsabbiegespur über. Die ERA 2010 fordern eine Selbstverständlichkeit: "Knotenpunkte müssen aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein." Aus diesem Grund wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass "durchgehende Fahrstreifen, die unmittelbar in Rechtsabbiegestreifen übergehen und den Radverkehr zum ungesicherten Wechsel auf den links angrenzenden Fahrstreifen zwingen" unbedingt zu vermeiden sind. Genau diese Situation ist hier ab hergestellt. Im Kreuzungsbereich beginnt ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240). Dieser Radweg ist für Radfahrer nicht erkennbar und nicht erreichbar. Es gibt keine Überleitung von der Fahrbahn auf den benutzungspflichtigen Radweg. Auf dem Geh- und Radweg werden in einem engen Bereich (Hausnummern 310-324) gewohnheitsmäßig Kraftfahrzeuge geparkt.
- An der neuen Zufahrt zum EEZ nach Hausnummer 330 fehlt die Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240). Der Radweg endet also hier unvermittelt. Das Zeichen wird aber später

wiederholt, so dass eine unklare Rechtssituation entsteht. Kurz vor der Kreuzung mit der Heinrichstraße geht der gemeinsame Geh- und Radweg in einen getrennten Radweg über (Zeichen 241). Die Radfahrerfurt über die Heinrichstraße ist kaum noch erkennbar und läuft geradewegs auf parkende Autos zu. Diese Situation ist verkehrgefährdend. In der Folge ist trotz eines überbreiten Fahrstreifens nicht einmal ein Schutzstreifen markiert. Durchgehend am Fahrbahnrand geparkte Pkw schränken den befahrbaren Bereich zwischen Straßenbahngleis und parkenden Fahrzeugen unzulässig ein. Die ERA 2010 fordern in dieser Situation einen Abstand von 1,80 m zwischen Schiene und parkenden Fahrzeugen. Die Straßenbahn darf Radfahrer dabei nicht überholen.

- Im Bereich der Bus- und Straßenbahnhaltestelle Gerthe Mitte ist in beiden Fahrtrichtungen der Abstand zwischen Gleis und Bordstein so gering, dass Radfahrer gezwungen sind, zwischen den Schienen der meterspurigen Straßenbahngleise zu fahren. Dazu müssen sie die Schienen überqueren, wozu ein Winkel von mindestens 50° erforderlich ist. Diese Situation ist für den Autoverkehr nicht vorhersehbar. Die ERA 2010 fordern deshalb klare Markierungen auf der Fahrbahn und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Stadt Bochum beides verweigert.
- In Fahrtrichtung Bochum beginnt hinter der Haltestelle Gerthe Mitte ein Schutzstreifen. Kurz vor der Kreuzung Heinrichstraße geht der Schutzstreifen in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über (Zeichen 240). Auch in den neu gebauten Teilen dieses Geh- und Radweges stehen Ampelmasten mitten auf dem Weg - ohne jede Absicherung. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet an der Kreuzung Handwerksweg / Josef-Baumann-Straße ohne jede Überleitung auf die Fahrbahn. Autofahrer rechnen nicht damit, dass Radfahrer, die gleichzeitig mit dem Kfz-Verkehr das Grünsignal erhalten, hier auf die Fahrbahn wechseln. Das ist ein schwerwiegender Verstoß gegen die Grundanforderungen an die Gestaltung von Kreuzungen. Die ERA 2010 fordern explizit, dass Radverkehrsanlagen nicht im engeren Knotenpunktbereich enden. Radfahrer werden dadurch unmittelbar gefährdet. Im weiteren Verlauf hat der Castroper Hellweg in Fahrtrichtung Bochum keine Radwege oder Schutzstreifen mehr.
- Im Kreuzungsbereich Castroper Hellweg / A40 / Harpener Hellweg gibt es keine Radverkehrsführung, weder in Richtung Harpen, noch in Richtung Innenstadt. Kraftfahrzeuge, die von der A 40 kommen, werden auf zwei Fahrstreifen auf den Castroper Hellweg geleitet. Der rechte davon geht in einen zusätzlichen Fahrstreifen auf dem Castroper Hellweg über, der in der Folge zum Rechtsabbiegestreifen wird. Dieser Fahrstreifen ist durch eine durchgezogene Linie von dem geradeaus in den Sheffield-Ring führenden Fahrstreifen getrennt, auf dem sich auch die Radfahrer befinden. Autofahrer, die von der A 40 kommend geradeaus auf den Sheffield-Ring wollen, müssen auf diesen Fahrstreifen wechseln. In diesem Verflechtungsbereich müssen Radfahrer kurz danach auf den hinzugekommenen rechten Fahrstreifen wechseln, um Richtung Innenstadt zu fahren. Für Autofahrer, die von der A 40 kommen, ist diese Situation nicht vorhersehbar. Radfahrer werden unmittelbar gefährdet.

„Knotenpunkte müssen aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein.“ (ERA 2010). Das gilt auch und besonders im Hinblick auf den Radverkehr!

Die Wittener Straße in der Radnetzplanung nach ERA 2010

Die Wittener Straße ist als Hauptachse des Radverkehrsnetzes NRW (RVN) eine innergemeindliche Rad-schnellverbindung der höchsten Kategorie innerhalb bebauter Gebiete, IR II: Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen, Verbindung zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung. (ERA 2010, S. 8ff)

Grundlegende Anforderungen:

- Die angestrebte durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit inklusive der Halte an Knotenpunkten beträgt 15 bis 25 km/h. Die maximalen Zeitverluste durch Anhalten und Warten nicht mehr als 30 Sekunden pro Kilometer.
- 90% der Einwohner wohnen maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt.
- Der Umwegfaktor einer Alternativstrecke gegenüber der parallelen Hauptverkehrsstraße darf maximal 1,1 betragen und die Strecke keine zusätzlichen Steigungen aufweisen.
- Die grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs sind zu erfüllen (siehe Tabelle 4, Seite 15)
- Der Winterdienst muss gewährleistet sein.

- Soziale Sicherheit muss gegeben sein: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle auch zu Nachtzeiten.

Alternativstrecken?

Die von der Stadt Bochum ausgewiesene alternative Streckenführung vom Lohring bis zum Oelbachtal (A 43) erfüllt diese Anforderungen nicht. Es gibt keine Alternative zur Wittener Straße. Die Führung des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen „begründet sich aus der auch heute noch aktuellen Vielzahl von Zwangspunkten – bedingt durch große Ausdehnungen von Barrieren wie z.B. Werksgeländen“ „An den Hauptverkehrsstraßen liegen viele wichtige Zielpunkte für Radfahrer, die bei Führung des Radverkehrs über Nebenstraßen nur indirekt angebunden werden könnten.“ (AGFS-Bewerbung Bochum, S. 27). Altenbochum und das Opel-Werk I können nur über die Wittener Straße erschlossen werden.

Linksabbiegevorgänge reduzieren

„Das Training Links-Abbiegen bei Gegenverkehr ist ein Beispiel dafür, wie komplex und schwierig das Radfahren sein kann.“ (AGFS-Bewerbung Bochum S. 69).

Die von der Stadt Bochum ausgewiesene Streckenführung vom Lohring bis zum Oelbachtal (A 43) in Fahrtrichtung Langendreer weist eine hohe Zahl von Linksabbiegevorgängen auf, während die Hauptachse Wittener Straße einfach nur geradeaus führt.

Die Stadt Bochum zwingt durch das Radfahrverbot in Höhe des Opel-Werks I allen Radfahrern in Fahrtrichtung Langendreer einen hoch komplexen und besonders gefährlichen ungesicherten Linksabbiegevorgang über mehrere Fahrstreifen auf.

Fahrradverbot Wittener Straße.

Im April 2013 verhängte die Stadt Bochum ein neues Verbot für Fahrradfahrer auf der Wittener Straße. Der Abschnitt zwischen den beiden Einmündungen der Alten Wittener Straße war bereits vorher von Langendreer aus in Fahrtrichtung Altenbochum gesperrt. Dieses Verbot war nachvollziehbar, weil in diesem Abschnitt die Ausleitung der A 44 auf die Wittener Straße liegt und die Alte Wittener Straße liegt in Fahrtrichtung rechts. Die Alternativstrecke ist also ohne Querungen und Linksabbiegevorgänge zu erreichen.

Neu ist das Fahrradverbot vom Opel-Werk I in Fahrtrichtung Langendreer.



Die Wittener Straße vom Opel Werk bis zur Kreuzung mit Universitätsstraße und Ümminger Straße.

Blau gestrichelt die Alternativstrecke über Alte Wittener Straße und Zwei-Richtungs-Radweg

In Fahrtrichtung Langendreer liegt die Alternativstrecke auf der linken Seite. Radfahrer müssen also zuerst in die Alte Wittener Straße abbiegen und am Ende noch einmal nach links abbiegen, um am Ende der Alten Wittener Straße auf den links gelegenen Zwei-Richtungs-Radweg zu gelangen. An der Kreuzung Ümminger Straße müssen sie auf die rechte Straßenseite wechseln, um weiter Richtung Langendreer fahren zu können.

Die Stadt Bochum hat das Fahrverbot mit einer besonderen Gefahrensituation durch die Auffahrt auf die A43/A44 kurz hinter dem Opel-Werk begründet. Diese Situation bestand so schon über Jahrzehnte, ohne dass es zu Unfällen mit Radfahrern gekommen wäre. Die Verwaltung sagt dazu:

Auf der Wittener Straße gilt in stadtauswärtiger Fahrtrichtung ab dem Knotenpunkt der Alten Wittener Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Etwa 400 Meter hinter diesem Knoten befindet sich die Ausleitung auf die Auffahrtrampen zur A 44. Durch das dort vorherrschende hohe Geschwindigkeitsniveau sowie die schleifende Ausleitung des Kraftfahrzeugverkehrs auf die A44 birgt diese Verkehrssituation ein hohes Gefahrenpotential für Radfahrer. Aus diesem Grund wurde das Verbot für Radfahrer bei der Verkehrsschau 2012, die unter Beteiligung verschiedener Fachämter sowie der Polizei stattfand, aus Gründen der Verkehrssicherheit festgelegt.

Die erzwungene Alternativstrecke beschreibt die Verwaltung so:

Der Übergang von Wittener Straße zur Alten Wittener Straße kann je nach Verkehrsaufkommen und Verkehrserfahrung des Radfahrers entweder direkt über die Linksabbiegespur oder aber indirekt durch die Nutzung der Fußgängerfurt hinter der Zufahrt zum Opel Werk I vorgenommen werden. Im zweiten Fall ordnet sich der Radverkehr nach Querung der Fußgängerfurt über den abgesenkten Bord wieder in den fließenden Verkehr der Alten Wittener Straße ein. Über diesen Teilabschnitt wird das auf der Alten Wittener Straße ausgewiesene Landesradwegenetz NRW erreicht. Radverkehrswege oder Sonderregelungen in der Signalisierung sind auf diesem kurzen Abschnitt auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens nicht erforderlich.

Um Radfahrern und Radfahrerinnen, die die Wittener Straße nutzen, frühzeitig auf die Wegeverbindung über die Alte Wittener Straße hinzuweisen, wird vor der Kreuzung Alte Wittener Straße/Opel-Zufahrt ein zusätzlicher Wegweiser aufgestellt, der ein direktes Linksabbiegen ermöglicht. Der den südliche Anschluss der Alten Wittener Straße an die Wittener Straße mündet in einen Zweirichtungsradweg parallel zur Wittener Straße. Dieser wird an die im Zuge des Ausbaus der Straßenbahnlinie 310 entstehenden Radfahrstreifen auf der Unterstraße angeschlossen. (Vorlage Nr. 20131759, September 2013)

Keine der drei Kreuzungen, an denen Radfahrer wegen des Verbots links abbiegen oder die Fahrbahn queren müssen, verfügt über irgendeine Form von Radverkehrsführung.

Kreuzung Wittener Straße / Alte Wittener Straße (West)

Die Wittener Straße hat schon vorher keinerlei Radverkehrswege. Es gibt auch keinerlei Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich. An der Kreuzung mit der Alten Wittener Straße müssen Radfahrer ungeschützt im dichten motorisierten Verkehr zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr queren, um die Linksabbiegespur zu erreichen. Allein das ist schon wesentlich gefährlicher, als einfach geradeaus zu fahren.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sagen dazu:

Günstige Voraussetzungen für das freie Einordnen liegen vor, wenn Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr zeitlich versetzt und überwiegend gebündelt im Einordnungsbereich eintreffen und wenn zum Einordnen nur ein Fahrstreifen zu überqueren ist.

An der Wittener Straße trifft keine dieser Bedingungen zu. Die ERA verlangen in Situationen, wo der Fahrradverkehr nicht die empfohlenen Bedingungen antrifft, zu prüfen „ob durch verkehrsplanerische oder - in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde - durch verkehrsrechtliche Maßnahmen die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden kann.“ Die Stadt Bochum hat weder verkehrsplanerische noch verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs auch nur erwogen. Dabei wäre die Situation auf der Wittener Straße sehr einfach zu verbessern:

1. Reduzierung der Geschwindigkeit.

Der Abschnitt bis zur Auffahrt A44 ist etwa 500 m lang. Die maximale „Zeitersparnis“ für den Autofahrer bei Tempo 70 gegenüber Tempo 50 beträgt weniger als zehn Sekunden.

Durch eine Temporeduzierung würde aber die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich verbessert: Zu hohe Geschwindigkeit ist die Unfallursache Nummer eins.

2. Radverkehrsführung einrichten

An vierstreifigen Straßen mit hoher Pkw- und



Lkw-Belastung verlangen die ERA eine getrennte Radverkehrsführung. Das wäre hier leicht zu realisieren. Der Radfahrstreifen ist schon da, er ist bislang aber noch als Parkstreifen für den motorisierten Verkehr ausgewiesen, wird dafür aber gar nicht gebraucht.

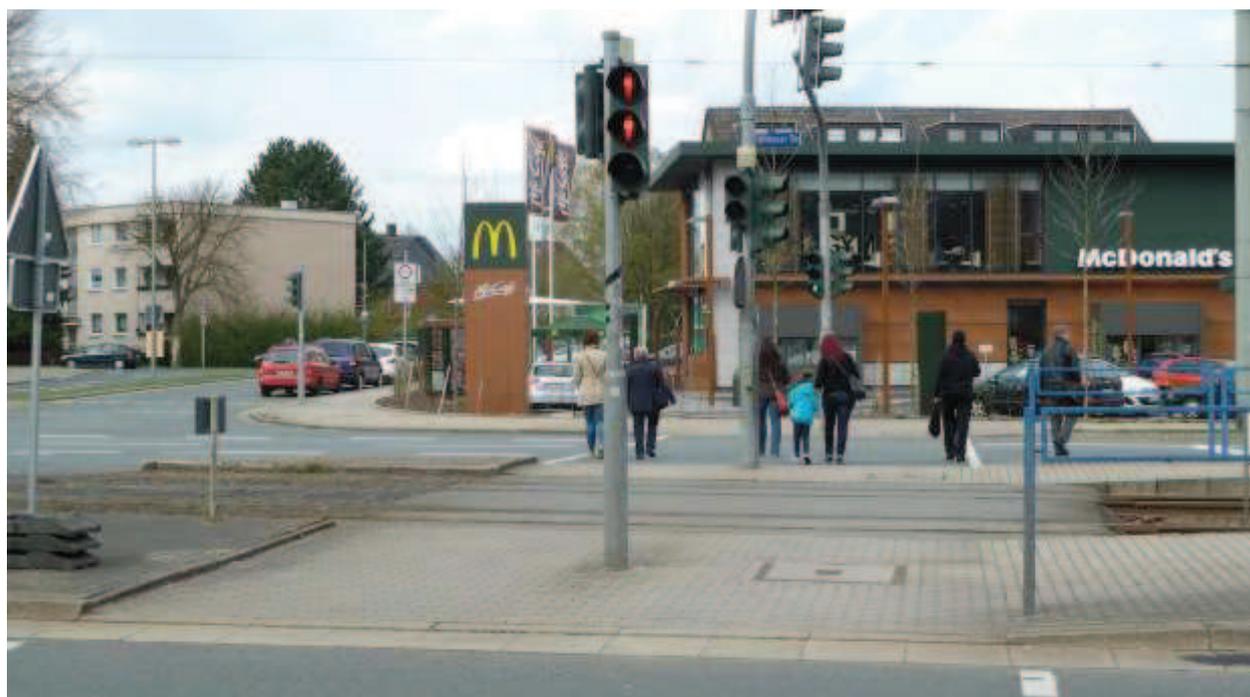
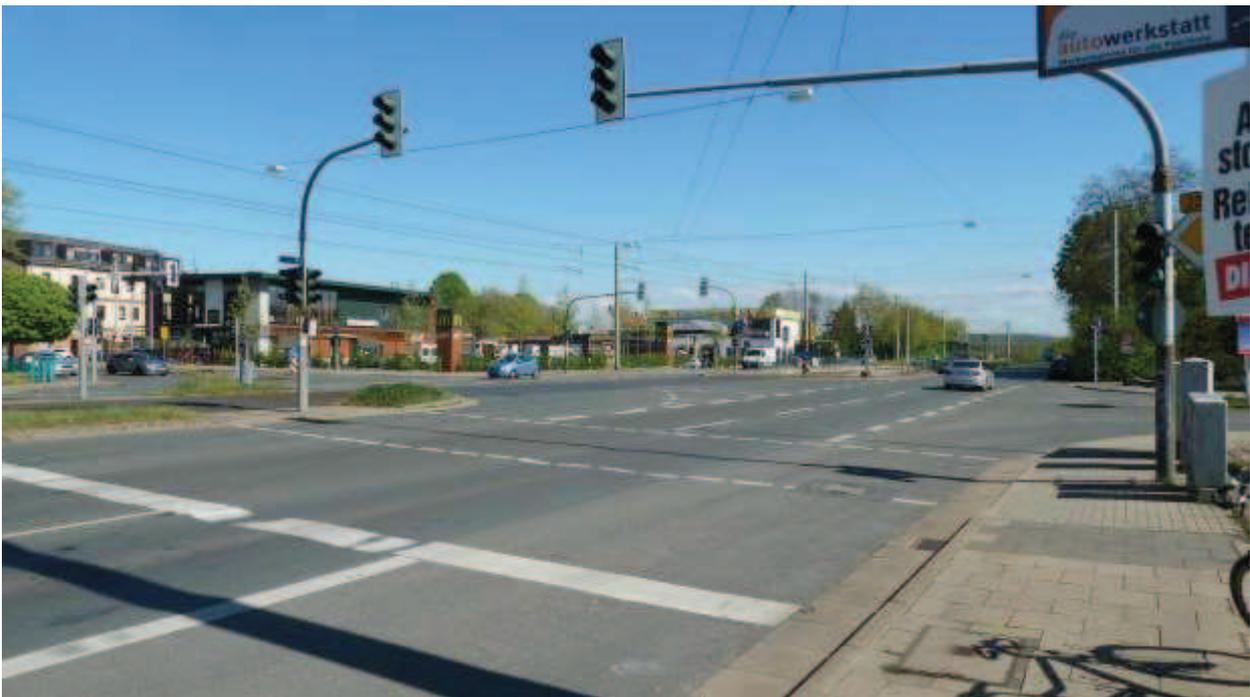
3. „Schleifende Ausleitung“ aufheben

Die „schleifende Ausleitung des Kraftfahrzeugverkehrs auf die A44“ ist keine unveränderliche Tatsache, sondern bewusst zur Beschleunigung des motorisierten Verkehrs hergestellt. Das ist durch eine geänderte Markierung sehr einfach zu ändern. Die Auffahrtrampe zur A44 ist zweistreifig markiert. Wegen der Baumaßnahmen für die Opel-Spange ist ein Fahrstreifen seit langem gesperrt – ohne die geringste Verkehrsbehinderung. Der zweite Fahrstreifen ist also völlig überflüssig.

4. Den zweiten Fahrstreifen aufheben.

Hinter der A44 ist der zweite Fahrstreifen der Wittener Straße vollkommen überflüssig. Schon nach wenigen hundert Metern steht er wegen parkender Fahrzeuge schon nicht mehr zur Verfügung. Es ist also mehr als genug Platz für einen Radfahrstreifen vorhanden.

5. Indirektes Linksabbiegen einrichten



Sehr einfach wäre eine einfache und sichere Führung zum indirekten Linksabbiegen in die Alte Wit-

tener Straße einzurichten. In der Ausfahrt vom Opel Werk I liegen bereits Induktionsschleifen, mit denen ein Grünsignal aus diesem Kreuzungszweig angefordert werden kann. Man müsste nur weiter vorn eine Aufstellfläche für indirekt links abbiegende Radfahrer markieren und mit einer zusätzlichen Induktionsschleife ausrüsten. Dann könnten Radfahrer einfach und sicher geschützt in die Alte Wittener Straße abbiegen.

Indirektes Linksabbiegen über die weit abgesetzte Fußgängerfurt hinter der Kreuzung, wie es die Verwaltung vorsieht, ist dagegen nicht nur verbotswidrig, sondern gefährdet Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen.

Die Gefahren für Radfahrer entstehen durch die Nutzung der nur für Fußgänger geplanten und freigegebenen Furt, die Nutzung der leichter erreichbaren links gelegenen Fußgängerfurt, beim erneuten Einordnen in den fließenden Autoverkehr auf der Fahrbahn aus unerwarteter Richtung, die zusätzliche Behinderung durch parkende Autos in der Alten Wittener Straße und ggf. die Fortsetzung der Fahrt auf dem Gehweg.

Radfahrstreifen auf der Alten Wittener Straße

Die Verwaltung behauptet, die Radfahrstreifen auf der Alten Wittener Straße seien regelkonform ausgeführt. Tatsache ist aber, dass die Alte Wittener Straße nur in Teilbereichen überhaupt Radfahrstreifen hat und diese Radfahrstreifen unterschreiten größtenteils das vorgeschriebene Mindestmaß von 1,50 m. Teilweise sind diese Radfahrstreifen nur 85 cm breit. Zudem werden auf dem angrenzenden Grünstreifen regelmäßig Pkw geparkt, ohne dass der erforderliche Mindestabstand von 0,50 m eingehalten wird. Dieser Grünstreifen ist als Gehweg ausgeschildert. Fußgänger benutzen selbstverständlich den Radfahrstreifen als Gehweg. Die Radfahrstreifen auf der Alten Wittener Straße sind also nicht verkehrssicher. Die Alte Wittener Straße ist als Alternativstrecke zur Wittener Straße ungeeignet.



Kreuzung Alte Wittener Straße / Wittener Straße (Ost)

Auch an dieser Kreuzung gibt es keinerlei Radverkehrsführung. Die Radfahrstreifen in Richtung Langendreer enden vor der Kreuzung. Es gibt für Radfahrer keine rechtlich einwandfreie Möglichkeit, den linksseitigen Zwei-Richtungs-Radweg an der Wittener Straße zu erreichen. Radfahrer müssten zudem nach links auf die falsche Straßenseite abbiegen, um den Radweg zu erreichen. Dazu ist eine einwandfreie Radverkehrsführung erforderlich.

Auch in der Gegenrichtung fehlt jede Form von Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich.

Die Stadt Bochum ihre Sicherungspflicht hier wesentlich nicht erfüllt. Ihr Handeln ist daher verkehrgefährdend.



Der Zwei-Richtungs-Radweg an der Wittener Straße

Von der Alten Wittener Straße bis zur Ümminger Straße ist der Gehweg an der Wittener Straße als in beiden Richtungen benutzungspflichtiger gemeinsamer Rad- und Gehweg ausgeschildert.

Für Zwei-Richtungs-Radwege an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen fordern die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen als Regelmaß eine Breite von 3,00 m. Bei geringer Radverkehrsstärke beträgt das Mindestmaß 2,50 m. Dazu ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite erforderlich. Nur wenn keine Einbauten wie z.B. Beleuchtung vorhanden sind oder die Verkehrsstärke auf der Fahrbahn gering ist, kann der Sicherheitstrennstreifen 0,50 m breit sein. Für Zwei-Richtungs-Radwege an Landstraßen fordern die ERA einen Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m Breite.

Die Anforderungen der ERA sind an der Wittener Straße an keiner Stelle erfüllt. Die maximale nutzbare Breite liegt bei 2,45 m.

Im Bereich zwischen der Alten Wittener Straße und der Einmündung Alte Ümminger Straße ließe sich die geforderte Breite allerdings durch Freilegung der zugewachsenen Randbereiche wieder herstellen. Das geschieht aber schon seit Jahren nicht. In diesem Bereich macht der Zwei-Richtungs-Radweg auch durchaus Sinn, weil er Teil des Radweges entlang des Oelbachs ist. Anders wäre die Verbindung zwischen dem Oelbach östlich der A43 und dem weiteren Verlauf Richtung Kemnader See nicht herstellbar.



Eine Alternative zu einer Radverkehrsführung entlang der Wittener Straße zwischen Langendreer und Altenbochum ist dieser Weg aber nicht. Hinter der Einmündung Alte Ümminger Straße bis zur Ümminger Straße fehlt sowohl der unbedingt erforderliche Sicherheitstrennstreifen als auch die erforderliche Mindestbreite.

Neben den regelmäßig im Weg gepflanzten Bäumen verbleibt abzüglich des Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m Breite eine nutzbare Breite von nur etwa 1,0 m. Das soll ausreichen für Fußgänger und

Radfahrer – jeweils im Zwei-Richtungs-Verkehr!

Die Verwaltung behauptet dagegen:

Der Zweirichtungsradweg entlang der Wittener Straße verfügt auf gesamter Länge über eine Breite von 3.00 m bis 3,50 m und ist nur an einigen Stellen durch Baumscheiben punktuell geringfügig eingeschränkt.

(Vorlage 20140677, April 2014)



Die Verwaltung beweist ihre Kompetenz bezüglich Radverkehrsplanung auch dadurch, dass sie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (bewusst?) falsch zitiert:

*Die ERA 2010 empfiehlt unter Abschnitt 3.6 –Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr“:
 (...) Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur daher dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist.
 (...) Die Breite hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2.50 m.*

Die Verwaltung hat in ihrer Stellungnahme die Funktion dieses Weges selbst betont, „Er ist Bestandteil des NRW-Radwegenetzes und hat außerdem eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Freizeitgebieten Ümminger See und Kemnader See.“ Gleichzeitig nennt sie als Voraussetzung für die angegebene Wegbreite „dass Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist“.

Angeblich gibt es auf dem Gehweg auch keine Fußgänger: „Das Fußgängeraufkommen in diesem Abschnitt tendiert aufgrund der fehlenden Bebauung und Infrastruktur gegen Null.“ Nicht beachtet hat die Verwaltung die offensichtliche Tatsache, dass sich in dem fraglichen Abschnitt mehrere Zugänge zum Ümminger See, Altpapier- und Altglascontainer und eine Straßenbahnhaltestelle befinden. Fahrgäste, die dort ein- oder aussteigen benutzen selbstverständlich den Gehweg im Kreuzungsbereich mit der Ümminger Straße.

Die zitierten Aussagen der Verwaltung über gemeinsame Geh- und Radwege gelten überdies nur innerorts im Ein-Richtungs-Verkehr. Zu innerörtlichen Zweirichtungsradwegen sagen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen:

Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Baulich angelegte Radwege dürfen daher nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden.

Auf Straßen mit Mittelstreifen, Stadtbahntrassen, dichter seitlicher Nutzung und schlechter Überquerungsmöglichkeit besteht ein erhöhter Bedarf, Radwege in beiden Richtungen zu benutzen. In diesen Fällen soll zunächst überprüft werden, ob durch verbesserte Überquerungsmöglichkeiten, z. B. durch Maßnahmen an den Knotenpunkten, die Benutzung der falschen Straßenseite vermieden werden kann.

Genau das hat die Verwaltung vollumfänglich unterlassen.

Kreuzung Wittener Straße / Universitätsstraße / Ümminger Straße / Unterstraße

Auch an dieser Kreuzung gibt es keine Form der Radverkehrsführung. Insbesondere fehlt die zwingend erforderliche Überleitung des Radverkehrs Richtung Langendreer von dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der linken Straßenseite zurück auf die rechte Seite. Genauso wenig gibt es in Fahrtrichtung



Altenbochum eine Überleitung von der Fahrbahn auf den Geh- und Radweg.

Diese verkehrsgefährdende Situation wird dadurch auf die Spitze getrieben, dass die Stadt Bochum, hier eine Wegweisung aufgestellt hat, die von den Radfahrern explizit verlangt, gegen die Straßenverkehrsordnung zu verstoßen:



Der an der Kreuzung aufgestellte Wegweiser fordert die Radfahrer ausdrücklich auf, ihre Fahrt auf der linken Straßenseite fortzusetzen, obwohl dort keine Furt für Radfahrer vorhanden ist und auf der gegenüberliegenden Seite kein Radweg, sondern nur ein Gehweg vorhanden ist, der für Radfahrer aus gutem Grund (s.o.) auch nicht freigegeben ist.

Die Verwaltung ist in Kenntnis dieser Situation nicht bereit, eine ordnungsgemäße Radverkehrsführung herzustellen.

Die direkte Führung des Radverkehrs in Richtung Altenbochum von dem künftigen Radfahrstreifen an der Unterstraße in gerader Linie auf den immer noch ungenügenden Zwei-Richtungs-Radweg an der Wittener Straße lehnt die Verwaltung mit folgendem

Argument ab:

„Vom Zweirichtungsradweg in Richtung Langendreer fahrende Radfahrer würden hier unweigerlich den Radfahrstreifen illegal in falscher Richtung nutzen und Konfliktsituationen verursachen.“

Das ist wahrhaft pervers. Dieses gefährliche Fehlverhalten hat die Verwaltung den Radfahrern durch die falsche Beschilderung, die verkehrsgefährdende Konstruktion des Zwei-Richtungs-Radwegs und die nicht vorhandenen Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich doch aufgezwungen! Radfahrer können sich hier gar nicht richtig verhalten.

Jetzt begründet die Verwaltung die weitere Diskriminierung des Radverkehrs mit ihrem eigenen Versagen.

Auch in Zukunft will die Verwaltung keine Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich herstellen: „Im Kreuzungsbereich Wittener Straße / Unterstraße / Ümminger Straße wird der Radfahrer auf Sonderweg „Gehweg-Radfahrer frei“ [!] über die nördliche [!] und östliche Furt geführt und kann so entweder in die Ümminger Straße einbiegen oder seinen Weg auf dem Radfahrstreifen der Unterstraße fortsetzen.“

Bochum will also tatsächlich im Rahmen einer Neubaumaßnahme in einem Kreuzungsbereich Radfahrer auf der falschen Seite der Kreuzung alternativlos über Gehwege führen! Das ist barbarisch. Gehwege sind keine Radwege!

Fazit

Das Radfahrverbot auf der Wittener Straße ist eine den Radverkehr diskriminierende und gefährdende Maßnahme, für die es angesichts krasser Verstöße gegen Grundanforderungen an Radverkehrsanlagen und zahlreicher Alternativen keine Rechtfertigung gibt. Deutlicher kann die Stadt Bochum ihre fahrradfeindliche Haltung im Jahr 2014 nicht ausdrücken.

Bewerten Sie selbst:

- | | | |
|--|------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> kompetent | inkompetent | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> engagiert | ablehnend | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> konstruktiv | destruktiv | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> initiativ | untätig | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> fahrradfreundlich | fahrradfeindlich | <input type="checkbox"/> |

Der „Radschnellweg Universitätsstraße“ und die AGFS-Bewerbung der Stadt Bochum

Ein Beispiel für Kompetenz, Strategie und Konzept in der Radverkehrsplanung der Stadt Bochum.

Im Jahr 2013 hatte die Stadt Bochum den Auftrag für ein „Integriertes Mobilitätskonzept für den Campus Bochum“ vergeben. Ziel des Mobilitätskonzepts sollte die Verbesserung der inneren und äußeren Erschließung des Campus für alle Verkehrsarten sein. Der Entwurf zu diesem Mobilitätskonzept vom Dezember 2013 stellte fest, dass die Radverkehrsinfrastruktur zur äußeren Erschließung mangelhaft ist und führt aus:

„Zur Anbindung Richtung Langendreer eignet sich in erster Linie die Universitätsstraße. Sie ist in ihrer jetzigen Form hinsichtlich der Verkehrsbedeutung überdimensioniert.“

Der erste Entwurf für die AGFS Bewerbung der Stadt Bochum vom 30.1.2014 nimmt im Kapitel Nahmobilität (3.3) die Ausführungen zu einem Mobilitätskonzept Ruhr-Universität Bochum / Universitätscampus (3.3.1) auf. Zur Verbesserung der äußeren Erschließung des Universitätsviertels führt der Bewerbungstext aus:

„Eine der für diese Funktion wichtigsten Maßnahmen ist der Bau eines Radschnellweges entlang der Universitätsstraße in Form eines durchgehenden, beidseitigen Radfahrstreifens von der Bochumer Innenstadt über die Universität bis nach Langendreer“.

Noch im Rahmen der Erarbeitung des Integriertes Mobilitätskonzepts für den Campus Bochum hatte ein Vertreter des Tiefbauamtes der Stadt Bochum auf einem Workshop erklärt, Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße zwischen RUB West und Langendreer seien nur mit hohem Millionenaufwand und daher praktisch nicht machbar.

Der ADFC Bochum hat dem entgegengehalten, dass die Fahrbahnbreiten der Universitätsstraße in dem gesamten Abschnitt sehr wohl die Anlage von Radfahrstreifen erlauben.

In einem Positionspapier zur Universitätsstraße, das der ADFC Bochum im Juli 2013 in den Planungsprozess eingebracht hat, heißt es:

„Die Universitätsstraße hat Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von mindestens 7,50 m bis weit über 10 m. Die Breite von 7,50 m wird auch auf der Brücke über die A43 nicht unterschritten. Die Anlage von Radfahrstreifen ist bei dieser Fahrbahnbreite ohne weiteres durch Neuaufteilung der vorhandenen Flächen möglich.

Wo drei Fahrstreifen pro Richtung vorhanden sind, steht für den Radverkehr mindestens eine Fläche von 3,00 m Breite zur Verfügung, da keinerlei Bedarf für einen dritten Fahrstreifen des MIV besteht.

Bei 7,50 m Fahrbahnbreite verbleiben neben einem Radfahrstreifen in Regelbreite (1,85 m) mindestens 5,65 m Breite für den motorisierten Verkehr. Mehr ist nicht erforderlich.

Zwischen Baroper Straße und Wittener Straße / Unterstraße stehen nach dem Ausbau der Linie 310 zusätzlich 5 m Breite aus dem aufgelassenen Straßenbahngleis zur Verfügung.

Die Anlage von Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße ist ohne aufwendige und kostenintensive bauliche Maßnahmen auf einfache Weise möglich.

Die völlig überhöhten Geschwindigkeiten des MIV stellen auf der Universitätsstraße ein gravierendes Verkehrssicherheitsproblem dar.

Weniger und schmalere Fahrstreifen des MIV würden die überhöhten Geschwindigkeiten des MIV deutlich senken und wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Wir fordern die Stadt Bochum daher auf, umgehend eine Vorplanung zur Anlage von Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße vorzulegen.“

Dass eine sichere Radverkehrsführung auch in planfreien Knotenpunkten möglich ist, zeigt nicht nur der Knotenpunkt Universitätsstraße / Markstraße.

Nicht ohne weiteres möglich ist dagegen der im ersten Entwurf der Bewerbung genannte „Radschnellweg Universitätsstraße“. Ein Radschnellweg würde pro Fahrtrichtung jeweils mindestens drei Meter breite Radfahrstreifen erfordern. Die Mindestbreite für normale Radfahrstreifen beträgt dagegen nur 1,50 m.

Der ADFC Bochum hat die Verwaltung der Stadt Bochum umgehend auf diesen Sachverhalt hingewiesen und die Stadt Bochum aufgefordert, glaubwürdig darzulegen, wie die Verwaltung einen Radschnellweg auf der Universitätsstraße realisieren wolle.

Die Stadt Bochum hat umgehend auf diese Kritik reagiert und schon in der ersten Überarbeitung des Entwurfs der Bewerbung vom 20.2.2014 den Absatz über das integrierte Mobilitätskonzept geändert:

„Das integrierte Mobilitätskonzept für den Campus Bochum wird zur Zeit dieser Antragserarbeitung noch in der Endfassung bearbeitet. Daher können konkrete Ergebnisse noch nicht in diesen Antrag mit einfließen. Ziel des Konzeptes ist es jedoch, ... sowohl die interne Vernetzung als auch die äußere Erreichbarkeit zu verbessern. Ganz besonders im Fokus stehen dabei ... eine bessere Radverkehrsanbindung des Campusareals und eine Verbesserung der Barrierefreiheit auf den in den 60er-Jahren entstandenen baulichen Strukturen.“

Von einem „Radschnellweg Universitätsstraße“ ist keine Rede mehr. Jetzt stehen nicht einmal mehr ganz normale Radfahrstreifen zur Debatte. Gegenüber dem ADFC hat die Verwaltung am 12.3.2014 erklärt:

„Die Weiterführung der Radfahrstreifen von Uni-West bis Langendreer kann nur durch einen aufwändigen Umbau der Auf- und Abfahrten erreicht werden. Dies soll in ein mittelfristiges Programm aufgenommen werden.“

„Mittelfristig“ bezeichnet in diesem Zusammenhang einen Zeitraum von mindestens zehn, eher aber zwanzig Jahren!

Der ADFC Bochum wertet dieses Beispiel als Beleg für die unzureichende Kompetenz, die Konzeptlosigkeit und die fehlende Strategie der Stadt Bochum in Sachen Radverkehr.

Bewerten Sie selbst:

- | | | |
|--|------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> kompetent | inkompetent | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> engagiert | ablehnend | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> konstruktiv | destruktiv | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> initiativ | untätig | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> fahrradfreundlich | fahrradfeindlich | <input type="checkbox"/> |

Fahrradfalle stumpfes Radwegende

Stumpfe Radwegenden kommen in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen nicht vor, aus gutem Grund: Sie sind fahrradfeindlich und verkehrsgefährdend. In Bochum gehören stumpfe Radwegenden dagegen zum Standardrepertoire und werden auch in den neuesten Planungen gezielt eingesetzt. Sehr beliebt ist auch der unvermittelte Übergang eines Radweges in einen Gehweg. Wenn das nicht geht, gilt: Stehen bleiben! Der auf dem Gehweg stehende Radfahrer ist der sicherste Radfahrer. Deshalb führen Radwege in Bochum vorzugsweise auf den Gehweg.



Wasserstraße / A448 (Außenring)
2014, im Bau.



Wattenscheider Straße / Kohlenstraße

Neu 2013

Der freigegebene Gehweg ist eine Falle. Und am anderen Ende ohne Ausweg.



Wasserstraße / Hattinger Straße

Hansastraße / Ludwig-Steil-Straße

2009

Der Gehweg war ursprünglich als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen!



Hansastraße / Gewerbestraße

Geradeaus geht nicht.

Der Gehweg ist kein Radweg.



Blücherstraße / Gewerbestraße

Geradeaus geht nicht.



Universitätsstraße (Hbf.)

Am Ende muss der Radfahrer nach links fahren, genau in die Fahrlinie des motorisierten Verkehrs.





Universitätsstraße / Ferdinandstraße (Süd)



Wittener Straße / Ferdinandstraße

Die klassische Bochumer Lösung: Radfahrer auf den Gehweg, damit es richtig gefährlich wird.



Hattinger Straße / Feuerwache

Hauptachse des Radverkehrsnetz NRW



Hattinger Straße / Hasenwinkeler Straße

Neu 2013

Abbiegende Autofahrer fahren genau in die Fahrlinie des geradeaus fahrenden Radverkehrs, der seine Fahrt hinter der Einmündung auf einem Bordsteinradweg fortsetzen muss.

Hattinger Straße / Wuppertaler Str.

Jetzt „entschärft“ durch eine Markierung auf der Fahrbahn.



Alleestraße (Westpark)

Breite des Radfahrstreifens:

Ca. 50 cm. Die Bordsteinkante muss im spitzen Winkel überfahren werden.



Essener Straße (West) / Wattenscheid)

Der gemeinsame Geh- und Radweg endet in einer Ortsfahrbahn.

Auf der anderen Seite ist der Gehweg wieder als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen, trotz Bushaltestelle und ungenügender Breite.

An der nächsten Einmündung versandet der gemeinsamer Geh- und Radweg im Nichts.





Essener Straße (Ost) / Außenring

Berühmtes Beispiel aus dem Schwarzbuch Radverkehr 2008. Hier verläuft der R 27.

Geändert hat sich seit 2008: Nichts.



Dorstener Straße (Mitte, Gustav-str.)

Diese Stelle wurde vom ADFC Bochum bereits 1991 bei der Vorstellung der allerersten Planungen als entscheidende Problemstelle ausgemacht.

Welche Lösung hat die Stadt Bochum bis 2014 gefunden? Keine.



Dorstener Straße / Riemker Straße

Dieselbe Situation wie an der Universitätsstraße am Hbf., nur mit wesentlich mehr LKW-Verkehr.

LKW nehmen Radfahrer gnadenlos in die Zange.



Riemker Straße / Dorstener Str.

Die Kreuzung hat keine Radfahrerfurt und auf der gegenüberliegenden Seite gar nichts mehr, nicht mal einen freigegebenen Gehweg. Aber alle Radfahrer müssen dahin: Benutzungspflicht!

Harpener Hellweg / Sheffieldring

Bochum wie aus dem Bilderbuch.

Der ganze Radweg ist 10 m lang und
50 cm breit.



Harpener Hellweg (Harpen)

Wo enden Radwege in der Fahrrad-
Hölle: Im Nichts.



Harpener Hellweg / Am Ruhrpark

Geradeaus? Geht nicht.

Sichtbeziehung zu den entgegenkom-
menden Radfahrern? Keine.

Breite des Gehwegs?

Breite des Zwei-Richtungs-Radwegs?

Tastbarer Trennstreifen?



Kirchharpener Straße (Gerthe)

Wo enden Radwege in der Fahrrad-
Hölle: Im Nichts.





Probst-Hellmich-Promenade

Wo enden linksseitige Radwege in der Fahrrad-Hölle: Im Nichts



Waldring / Querenburger Str. 2013

Wo enden Radwege in der Fahrrad-Hölle: Im Nichts



Hiltroper Straße

Wo enden Radwege in der Fahrrad-Hölle: Im Nichts



Alleestraße

Wo enden Radwege in der Fahrrad-Hölle: Im Nichts

Universitätsstraße

„Radfahrer frei“. Besser wäre: „Radfahrer stehen bleiben.“



Wittener Straße / Ümminger Straße

2014

Zwei-Richtungs-Radweg

Breite ca. 1,80 m.

Wo enden linksseitige Radwege in der Fahrrad-Hölle: Im Nichts.

Haupttroute des Radverkehrsnetz NRW.



Südring / Hbf.

Ende des Radwegs: Der Bahnhofsvorplatz.



Universitätsstraße / Südring

Indirektes Linksabbiegen à la Bochum :

1. Auf der rechten Seite der Kreuzung gemeinsam mit den Fußgängern die Universitätsstraße queren.





Universitätsstraße / Südring

2. Auf der linken Seite gemeinsam mit den Fußgängern den Südring queren.



Universitätsstraße / Südring

3. Gegenüber auf dem Gehweg stehen bleiben, wenn er denn frei ist.



Waldring / Königsallee

Ende eines benutzungspflichtigen Zwei-Richtungs-Radwegs.

Links befindet sich eine weiterführende Schule.

Diagonal gegenüber, auf der anderen Seite der Kreuzung, beginnt ein Radfahrstreifen – an einem nicht freigegebenen Gehweg!

Die Kreuzung war Gegenstand der Radverkehrsschau 2009. Der Radfahrstreifen wurde daraufhin angelegt und seitdem nicht verändert.



Königsallee / Wasserstraße

Geradeaus fahrende Radfahrer werden entlang der freien Rechtsabbiegespur zur Kreuzung geführt. Nach einer komplizierten, stark verwinkelten Führung über die Kreuzung landen sie – selbstverständlich – auf dem Gehweg.



Fritz-Reuter-Straße / Westenfelder Straße

Wie geht es hier weiter?

Links?

Rechts?

Geradeaus?



Berliner Straße

Ich war ein Radweg – jetzt bin ich ein Gehweg.

Aber wo bitte geht es auf die Fahrbahn zurück?



Und öfter

Umlaufsperrren und Pfosten

„Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. ... Für in Gruppen fahrende Radfahrer stellen Sperrpfosten und andere niedrige Einbauten auch bei Tageslicht wegen der mangelnden Sichtbarkeit eine erhebliche Gefahr dar. ... Durch Schranken und Umlaufsperrren kann bei falscher Ausführung das zügige Räumen zu querender Straßen oder Schienenwege durch Gruppen oder durch Fahrräder mit Anhänger beeinträchtigt werden, was erhebliche Gefährdungen bewirkt.“ (ERA 2010, S. 80)

Die ständigen Erfahrungen des ADFC Bochum auf den angebotenen Radtouren bestätigen die Ausführungen der ERA vollinhaltlich.

„Der Rat der Stadt beschloss 1999 das Radverkehrskonzept Bochum Die Freigabe von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen, die weitgehende Entfernung von Umlaufsperrren ... stellen hier wesentliche Eckpunkte dar, die kontinuierlich in einer verwaltungsinternen Arbeitsgemeinschaft Radverkehr zusammen mit der Polizei behandelt werden.“ (AGFS-Bewerbung Bochum, 1. Entwurf, S. 3)

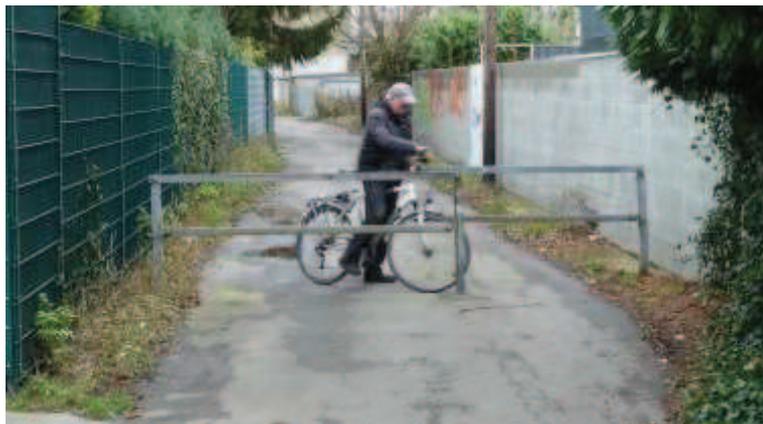
„In den letzten Jahren sind darüber hinaus Umlaufschranken überall dort demontiert worden, wo es die örtlichen Verhältnisse und die Verkehrssicherheit erlaubten, so dass sich der Bestand weitgehend reduziert hat. Die zwingend erforderlichen Umlaufsperrren wurden, sofern möglich, fahrradfreundlich umgestaltet.“ (AGFS-Bewerbung Bochum , 1. Entwurf, S.32)

Sieben Widerlegungen

1. Kemnader Straße 218 (Schulweg)
Ein ADFC-Antrag auf Abbau der Sperre wurde abgelehnt. Die Umlaufsperre wurde erst vor kurzem wieder neu aufgestellt.



2. Weitmarer Straße Hauptstrecke des Radverkehrsnetz NRW, Ersatz für die Hattinger Straße



3. Hofleite (R 27)



4. Vierhausstraße (A 40)



Montag, 3.2.2014



Sonntag, 9.2.2014

5. Tischlerei Jacobi (Kohlensammelbahn, R 27, Springorum-Trasse)



Zustand heute leicht verändert.

Vgl. Eingabe ADFC Bochum an bbb@bochum.de vom 13.09.2011

6. Essener Straße



7. Erzbahn / Darpestraße (neu)



Umlaufsperrern zwingend erforderlich?

Hüller-Bach-Straße



Querenburger Straße



Fahrradfreundliche Gestaltung unmöglich?

Ruhrtalradweg



Die Behauptung „In den letzten Jahren sind darüber hinaus Umlaufschranken überall dort demontiert worden, wo es die örtlichen Verhältnisse und die Verkehrssicherheit erlaubten, so dass sich der Bestand weitgehend reduziert hat. Die zwingend erforderlichen Umlaufsperrern wurden, sofern möglich, fahrradfreundlich umgestaltet.“ hat der ADFC Bochum damit eindrucksvoll widerlegt. Die Stadt Bochum hat sofort reagiert und das Kapitel Umlaufsperrern in der AGFS-Bewerbung aus dem Kapitel „Durchgeführte Maßnahmen“ in das Kapitel „Geplante Maßnahmen“ verschoben. Das ist effektiv fahrradfreundlich.

Was für Umlaufsperrren gilt, gilt auch für Pfosten

„Sind bei selbständigen Radwegen bzw. im Außerortsbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung der Kraftfahrzeuge nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00 m mittels seitlicher Bordführungen, unterstützt durch seitliche Polier, geprüft werden. Sind Polier bzw. Sperrpfosten im Weg unverzichtbar, sind diese auffällig zu färben und nach beiden Seiten voll retroreflektierend auszuführen. Sofern sie nicht gleichzeitig als Standort eines Verkehrszeichens oder ähnlich hoher Einbauten dienen, sind sie in der Zufahrt in einem ca. 20 m langen Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen, welcher den Weg teilt.“

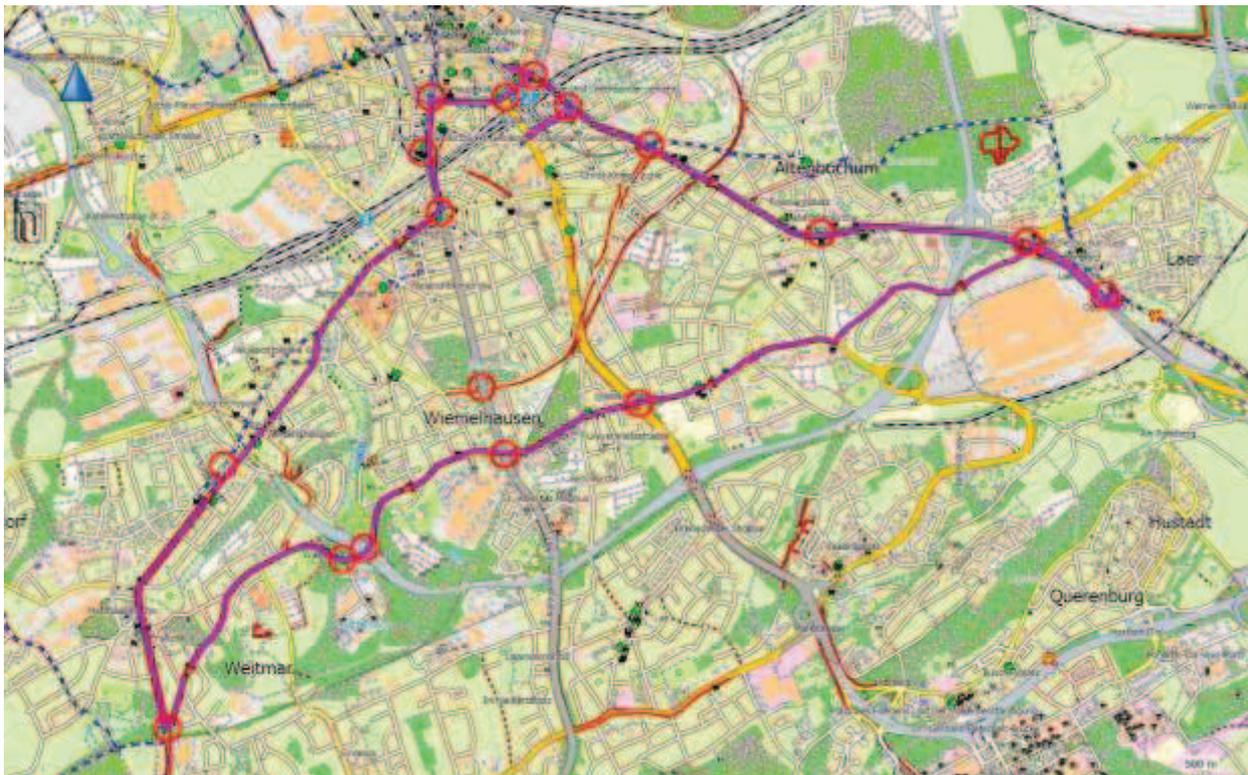
„In gleicher Weise sind unumgängliche Einbauten kenntlich zu machen. Dabei sollte die verbleibende Wegbreite für jede nutzbare Seite die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen (vgl. Abschnitt 2.2.1) nicht unterschreiten.“ (ERA 2010, S. 81)

Ein Beispiel von sehr vielen:
Sperrpfosten auf dem Radweg am Oelbach



Ein Vorschlag zur Bereisung

Die vorgeschlagene Route führt zwei Hauptachsen des Radverkehrsnetzes NRW in Bochum vor. Beide verlaufen über Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrswege. Verbunden werden die beiden Achsen durch eine weitere Hauptverkehrsstraße, für die teilweise Ausbauplanung vorliegt. Dabei werden weitere Hauptverkehrsstraßen gekreuzt. Rote Kreise markieren problematische Kreuzungsbereiche. Auf der Route werden alle Radialstraßen im südlichen Bereich auf ihre Fahrradfreundlichkeit getestet.



Das Fazit

Bochum hat

- Kein Konzept
- Keine Strategie
- Keinen Willen
- Keine Initiative
- Keine Kompetenz

Und folgerichtig:

- Kein Radverkehrsnetz

Bochum bewirbt sich auf Klippschulniveau zur Abiturprüfung.