

Klaus Kuliga
Weiherstraße 21
44789 Bochum

Tel. 02 34 / 33 74 13 (AB)
kkuliga@arcor.de

Klaus Kuliga • Weiherstraße 21 • 44789 Bochum

Stadt Bochum
Büro für Bürgerbeteiligung

buergerbeteiligung@bochum.de

Bochum, 27. Januar 2023

Bürgeranregung nach GO NRW § 24 Radverkehr Dorstener Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Radfahren auf der Dorstener Straße ist nicht sicher. Die Dorstener Straße hat keine durchgehenden Radwege und die vorhandenen Radwege entsprechen nicht den Grundanforderungen.

Die wesentlichen Mängel sind:

1. Es gibt keine Sicherheitstrennstreifen zu am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen.
2. Die Radwege/Radfahrstreifen haben eine ungenügende Breite.
3. In keiner Richtung sind durchgehend Radwege vorhanden.
4. Die verfügbare Fahrbahnbreite ist nicht ausreichend für den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand beim Überholen.

Durch die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 8. November 2021 ist verbindlich vorgeschrieben:

1. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.
2. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder an Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich.
3. Befindet sich rechts von dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen, kommt ein Radfahrstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen.

Alle drei Vorgaben werden an der Dorstener Straße nicht eingehalten. Die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) ist vorgeschriebene Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. Solange die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht gewährleistet ist, sind alle anderen Ansprüche an den Verkehrsraum zweitrangig, insbesondere die Leistungsfähigkeit für den MIV und der Anspruch auf Parken am Fahrbahnrand. Es besteht somit unmittelbarer Handlungsbedarf.

Ich rege an, zur gebotenen Herstellung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer die im Folgenden genannten Problemlösungen umzusetzen. Sicherheit zuerst!

Rechnerisch ergibt sich folgender Flächenbedarf, wenn Radfahrer auf der Dorstener Straße unterwegs sind:

1. Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz: 1 Meter
2. Verkehrsraum des Radfahrers: 1 Meter (laut ERA)
3. Vorgeschriebener Sicherheitsabstand beim Überholen: 1,50 Meter
4. Breite eines Kfz: mindestens 2 Meter (Breite inkl. Spiegel)

Die notwendige Fahrbahnbreite pro Richtung (4,50 m ohne parkende Fahrzeuge, 5,50 m mit parkenden Kfz am Fahrbahnrand) ist von der Herner Straße bis zur A40 so gut wie nie vorhanden.

Die Dorstener Straße lässt sich in vier Abschnitte unterteilen:

1. Herner Straße bis A40
2. Kreuzungsbereich A40 (mit den angrenzenden Straßen)
3. A40 bis Poststraße / Hordeler Straße
4. Poststraße bis Stadtgrenze Herne

Zu Abschnitt 1, Herner Straße bis A40:

Die Stadt Bochum hat die erste Planung zum Umbau der Dorstener Straße am 18. Juni 1991 auf einer Bürgerinformation vorgestellt. Die Planung war so mangelhaft, dass sie noch während der Versammlung zu Makulatur erklärt wurde. Die damals vorgetragenen Mängel sind teilweise bis heute unverändert erhalten.

Durch die Führung der Straßenbahn in Fahrbahnmitte mit Haltestellen in der Fahrbahnmitte ist die erforderliche Breite auf der Dorstener Straße stadtauswärts bis zur A40 so gut wie nie vorhanden. Wenn zwei Fahrstreifen pro Richtung vorhanden sind, können Radfahrer nur auf dem linken Fahrstreifen überholt werden.

Ich sehe nur zwei Möglichkeiten, den vorgeschriebenen Sicherheitsstandard kurzfristig herzustellen:

1. Aufhebung aller Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand und Verbreiterung der Radfahrstreifen auf 2,0 m.
Durch den Entfall des Parkens steht ein Meter zusätzliche Fahrbahnbreite zur Verfügung: Der rechtlich vorgegebene Sicherheitsabstand beim Vorbeifahren an parkenden Kfz entfällt. Allerdings wird ein wesentlicher Teil der Fläche für die Verbreiterung der Radfahrstreifen benötigt. Die verfügbare Fahrbahnbreite pro Richtung muss durchgehend mindestens 5 Meter betragen (2 m Radfahrstreifen+ 1,5 m Überholabstand (evtl. teilweise im Radfahrstreifen) + 2 m Kfz-Verkehrsfläche). Diese Fläche steht i.d.R. nicht zur Verfügung.
2. Aufhebung aller Radfahrstreifen und anderer Radwege, kombiniert mit "Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Kraffrädern mit Beiwagen" (Zeichen 277.1).
Damit sind alle Sicherheitsanforderungen erfüllt. Das oberste Ziel, Verkehrssicherheit, ist erreicht. Die Maßnahme kann sofort und kostengünstig umgesetzt werden.

Zu Abschnitt 2, Kreuzungsbereich A40

Die Stadt Bochum hat den Kreuzungsbereich schon bei der ersten Planung zum Umbau der Dorstener Straße ca. 1990 sorgfältig ausgeklammert und den völlig ungenügenden Zustand bis heute erhalten. Die Folge ist, dass Radfahrer stadtauswärts kurz vor der A40 auf den Gehweg geleitet werden, der als gemeinsamer Rad- und Gehweg ausgeschildert wurde, obwohl er dazu absolut ungeeignet ist. Die Radfahrer werden in einem Zickzackkurs über die Kreuzung geführt und müssen mehrfach halten, um die Kreuzung passieren zu können.

Stadteinwärts ist die Gehwegbreite schon ab der Einmündung Dinnendahlstraße völlig ungenügend. Trotzdem ist dort ein Radweg ausgewiesen. Die Folge ist, dass weder Fußgänger noch Radfahrer sicher sind. Die Radwegführung im Kreuzungsbereich ist extrem unübersichtlich und daher nicht verkehrssicher.

Erforderlich ist in beiden Fahrtrichtungen eine geradlinige Führung, die es erlaubt, die Kreuzung in

einem Zug zu queren – wie es für den Kfz-Verkehr selbstverständlich ist und von den Regelwerken gefordert wird.

Zu Abschnitt 3, A40 bis Poststraße / Hordeler Straße

Die vorhandenen Radwege entsprechen in beiden Richtungen nicht den Anforderungen. Stadtauswärts vor der Poststraße reicht die vorhandene Wegbreite rechts vom Bordstein weder für einen ordnungsgemäßen Gehweg, noch für einen ordnungsgemäßen Radweg. Die Folge ist, dass weder Fußgänger noch Radfahrer sicher sind: Angst und Schrecken. Der Radweg endet an der Poststraße im Nichts. Die unbedingt erforderliche Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn und eine Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich ist nicht vorhanden. Das Problem ist lösbar, siehe: Zu Abschnitt 4, Stadtauswärts Richtung Herne.

Zu Abschnitt 4, Poststraße bis Stadtgrenze Herne

In diesem Abschnitt ist in beiden Richtungen keine Radverkehrsführung vorhanden. Die Radfahrer werden trotz der sehr hohen Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das ist nach ERA 2010 nicht verträglich. Die Folgen sind Angst und Schrecken auf der Seite der Radfahrer. Das darf aber kein Instrument der Verkehrspolitik sein. Die Dorstener Straße muss auch für Radfahrer leicht und sicher befahrbar sein – auch für Kinder im Alter von 10 Jahren. Das ist machbar, wenn die Dorstener Straße analog zur neu geplanten Wittener Straße in Laer als „Stadtstraße“ gestaltet wird: Radfahrstreifen (2m) plus überbreiter Fahrstreifen.

Stadteinwärts

Stadteinwärts ist ein langer Parkstreifen ausgewiesen, der zusätzlichen Raum auf der Fahrbahn beansprucht: Zu den parkenden Fahrzeugen muss der erforderliche Sicherheitsabstand (1 m) eingehalten werden.

Die Freigabe des Gehwegs („Radfahrer frei“) in diesem Bereich ist regelwidrig. Das ist der Verwaltung und dem Oberbürgermeister aus eigener Anschauung bestens bekannt.

Die beschlossene Baumaßnahme (Beschlussvorlage 20223178 „Engstelle Dorstener Straße / Hordeler Straße“ bzw. „Ecke Hordeler Straße / Dorstener Straße 369 - Entschärfung der Engstelle für Fuß- und Radverkehr“) löst das Problem nicht. Sie beseitigt nur eine von mehreren Engstellen auf dem Gehweg. Nach eigener Aussage der Verwaltung muss jeder Gehweg als Mindestmaß eine Gesamtbreite von ca. 2,50m aufweisen (siehe EFA und ERA).

Zudem ist ein Gehweg kein Radweg und somit auch keine Radverkehrsführung. Auch hier wird der Radverkehr also de facto im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Folge sind Angst und Schrecken.

Auch stadteinwärts wäre analog zur neu geplanten Wittener Straße in Laer ein Radfahrstreifen (2 m) plus überbreiter Fahrstreifen möglich, wenn der Parkstreifen entfällt. Sollen allerdings zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben, scheidet diese Möglichkeit aus.

Es gibt eine Alternative, die mit relativ geringem Aufwand umsetzbar ist.

Dazu müssen die drei Kreuzungen

a) Dorstener Straße/Poststraße/Hordeler Straße,

b) Dorstener Straße/Riemker Straße und

c) Kreisverkehr Magdeburger Straße/Eickeler Straße/Edmund-Weber-Straße/Hordeler Straße

im Zusammenhang als eine Großkreuzung betrachtet werden. Dadurch ist eine Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs möglich, die beide Linksabbiegespuren der Dorstener Straße an der Kreuzung (a) verzichtbar macht und so den notwendigen Raum für die Radverkehrsführung schafft.

Hier die Lösung (stadteinwärts):

1. An der Kreuzung (a) Hordeler/Dorstener/Poststraße entfällt die Linksabbiegespur auf der Dorstener in Richtung Poststraße ersatzlos. Die vorgeschriebene Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr ist geradeaus.
2. Der Parkstreifen an der Dorstener wird zum Radweg umgebaut. Durch den Wegfall der Linksabbiegespur ist genug Platz für die Weiterführung als Radfahrstreifen über die Kreuzung hinweg.
3. Aus allen nördlichen Richtungen (Kreuzungen a und b) erfolgt die Kfz-Zufahrt zur Poststraße über die Hordeler Straße.

4. Die Hordeler Straße muss von Norden (Kreisverkehr) her geöffnet sein. Schleichverkehr wird unterbunden, wenn das Rechtsabbiegen Richtung A40 am südlichen Ende der Hordeler untersagt wird (es geht nur geradeaus in die Poststraße).

Stadtauswärts Richtung Herne:

Auch der Linksabbiegestreifen auf der Dorstener Straße in die Hordeler Straße kann entfallen. Für Kfz wird das Linksabbiegen untersagt. Die Hordeler Straße ist nach wie vor über die Kreuzungen (b) und (c) erreichbar. Das schafft den notwendigen Platz für ein reguläres Radwegende vor der Kreuzung.

Nur aus der Poststraße muss Linksabbiegen wahrscheinlich möglich bleiben.
insgesamt wird dadurch die Leitungsfähigkeit der Kreuzung für den Kfz-Verkehr sogar noch erhöht.

Für den Radverkehr entsteht dadurch kein neues Problem. Von allen Seiten kann an der Kreuzung (a) indirektes Linksabbiegen eingerichtet werden.

Diese Lösung in den drei angehängten Luftbildern skizziert.

Der bauliche Aufwand ist überschaubar.

Mit freundlichen Grüßen
Klaus Kuliga

Anhang: Luftbilder, weitere Bilder

Luftbilder

Bild 1: Führung des Kfz-Verkehrs von Norden in Richtung Poststraße

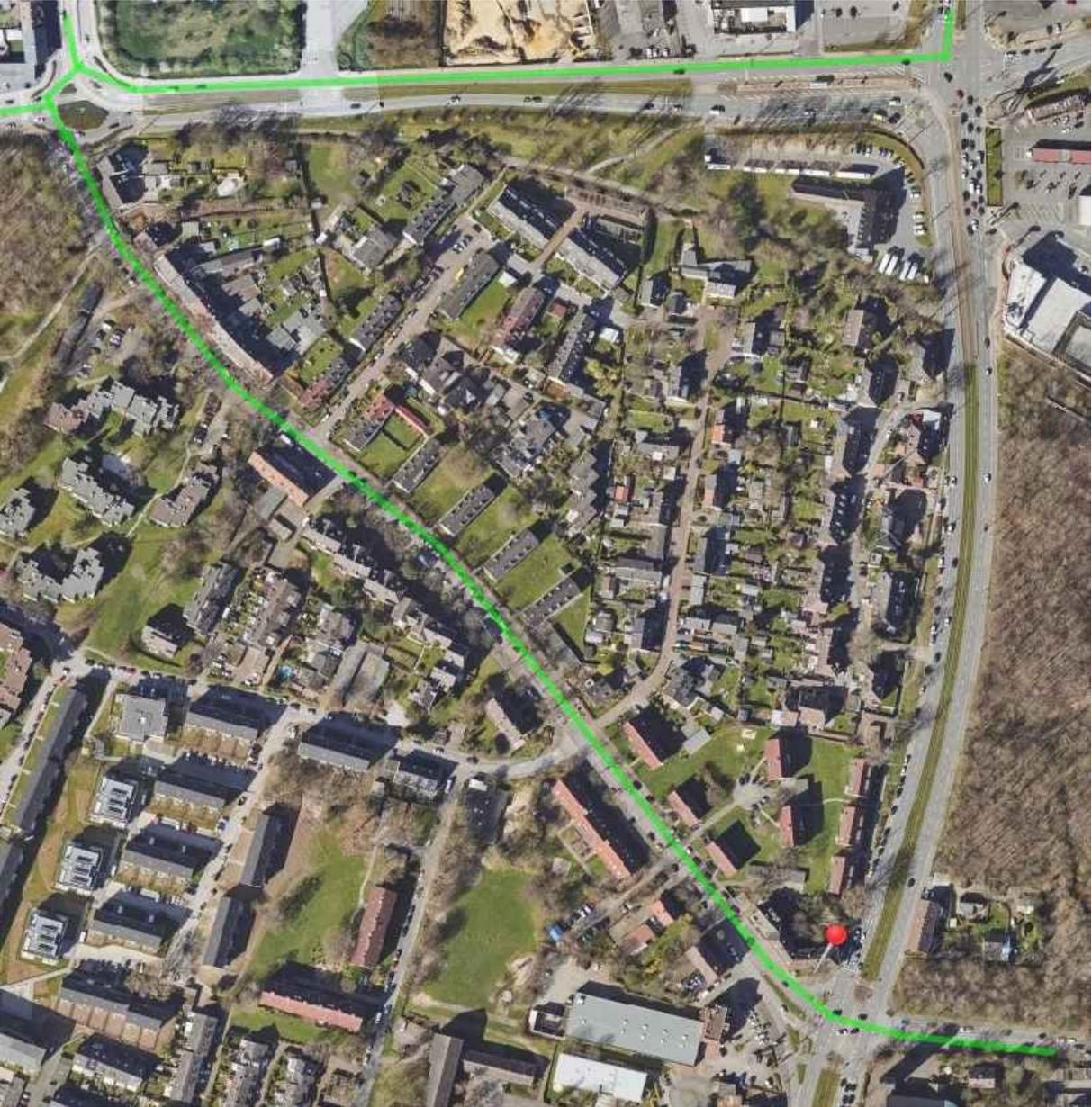


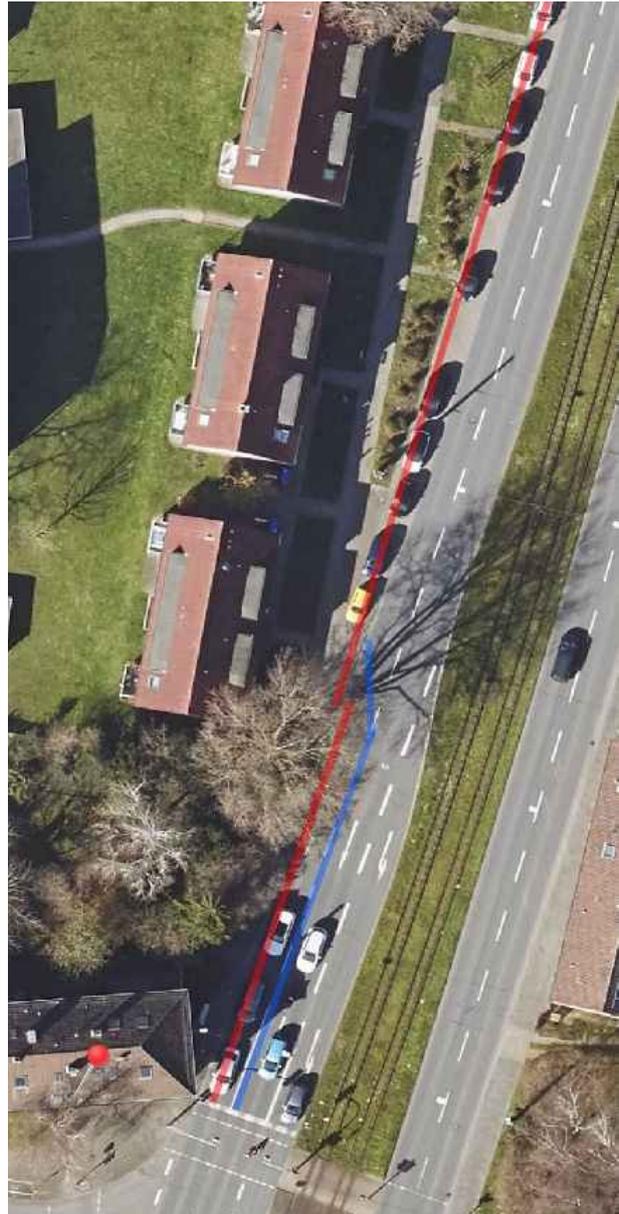
Bild 2 und 3

Bild 2 (links):

In diesem Bereich gibt es Engstellen durch die Fahrleitungsmasten der Straßenbahn.

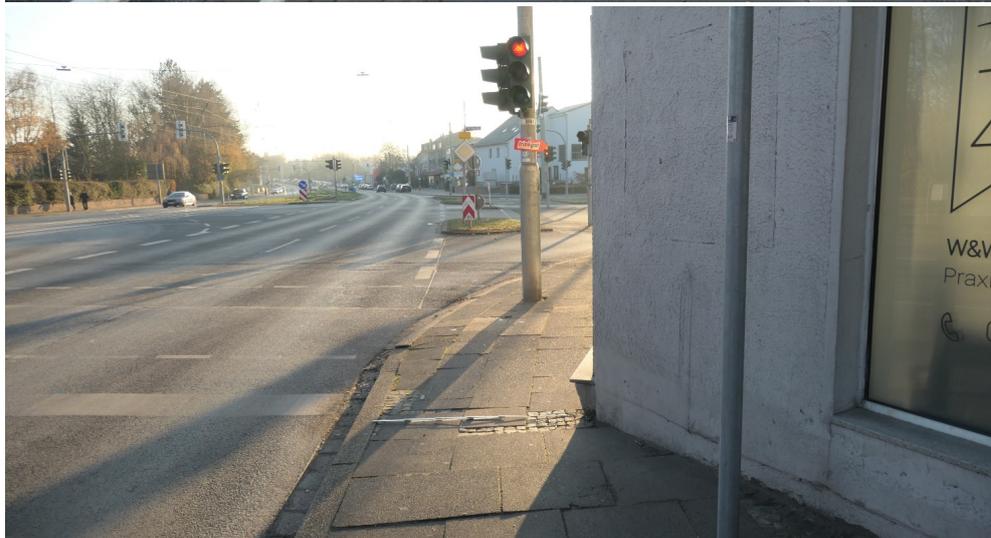
Auf Bild 2 (links) sieht man die eigentliche Problemzone im nördlichen Bereich. Der Radfahrstreifen muss vom Kreuzungsbereich (b) bis zum Beginn des Parkstreifens verlängert werden. Gut erkennbar sind die Schlagschatten der Fahrleitungsmasten, die hier den Weg einengen. In diesem Bereich befindet sich auf dem Gehweg eine Absperrung, die die verfügbare Breite des Gehweges nochmals einengt. Im unteren Bereich des Bildes beginnt der Parkstreifen. Ab da gibt es Platz genug.

Bild 3 (rechts) zeigt die Linksabbiegespur, die entfallen muss, um den Geradeausverkehr aufzunehmen. Dadurch wird der Platz für einen Radweg frei.



Die Luftbilder von 2021 sind Ausschnitte von: <https://luftbilder.geoportal.ruhr/>

Stadteinwärts von Riemker Straße
„Radfahrer frei“ unzulässig. Ungenügende Gehwegbreite von Anfang an.
Gefolgt von mehreren, auch längeren, Engstellen



Stadteinwärts vor A40

Gehwegbreite ungenügend. Kein Trennstreifen zum Radweg, Radwegbreite ungenügend.



Dinnendahlstraße: Nicht verkehrssicher.

Gehwegbreite ungenügend. Kein Trennstreifen zum Radweg, Radwegbreite ungenügend.

Zwischen Herner Straße und A40
Durchgehend nicht verkehrssichere Radverkehrsanlagen
Sicherheitstrennstreifen fehlt, Radwegbreite ungenügend,
Sicherheitsabstand beim Überholen (1,50 m) nicht möglich



Vollbruchstraße / Gustavstraße

Radfahrstreifen unterbrochen. Kein regelkonformes Radwegende. Verkehrsgefährdend.
Die Problemstelle ist der Stadt Bochum seit 1991 bestens bekannt.



Vor A40: Unzulässiger gemeinsamer Geh- und Radweg

Breite absolut ungenügend, Sichtverhältnisse ungenügend, nicht einsehbare Grundstücksausfahrt

