

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

Arbeitskreis Verkehr  
Bochum-Agenda 21

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

Fax 0234 | 33 38 54 56  
[www.adfc-bo.de](http://www.adfc-bo.de)

Klaus Kuliga  
[kuliga@adfc-bo.de](mailto:kuliga@adfc-bo.de)  
Tel. 0234 | 33 74 13

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Stadt Bochum liegt aus dem Arbeitskreis Verkehr der Bochum-Agenda 21 ein Bürgerantrag vor, die Stadt Bochum möge sich um Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ (AGFS) bewerben.

Traditionell ist Bochum keine fahrradfreundliche Stadt und manchmal hat man den Eindruck, sie will es auch gar nicht sein. Eine Mitgliedschaft in der AGFS würde den klaren, deutlichen, langfristigen und entschiedenen politischen Willen erfordern, Bochum tatsächlich zu einer fahrradfreundlichen Stadt werden zu lassen.

Auf den folgenden Seiten soll an einem konkreten Beispiel deutlich werden, was „fahrradfreundlich“ bedeutet, und welche konkreten Schritte folgen müssten.

## Mobilität mit Muskelkraft

Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ (AGFS) beschreibt in ihrem Leitbild, was „Fahrradfreundlich und mehr“ für Menschen und Städte heißt:

Nahmobilität bedeutet mehr Lebensqualität in der Stadt.

Nahmobilität umfasst alle Bewegungsformen, die auf Muskelkraft basieren: Vom Fußgänger über Skater, Kickboarder usw. bis zum Fahrradverkehr. Nahmobilität bedeutet Lebensqualität, weil der Mensch zum Maß der Dinge wird. Nicht mehr die Anforderungen technischer Geräte bestimmen die Gestaltung unseres Lebensraums, sondern wir selbst.

Die AGFS stellt eine einfache Gleichung auf: „Mehr Fahrrad = attraktivere Städte.“

Mehr Fahrrad bedeutet:

- mehr Bewegungsqualität
- mehr Mobilitätsqualität
- mehr Gesundheit
- Mehrgewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt

Mehr Bewegungsqualität erfordert vor allem gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer. Speziell die Bedürfnisse von Kindern, Senioren und Radfahrern sind absolut gleichberechtigt mit denen aller anderen Verkehrsteilnehmer. Um die vorangegangenen Benachteiligung auszugleichen, müssen die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer besonders gefördert werden. Großzügig bemessene, qualitativ hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen im fußläufigen Nahbereich schaffen Lebensqualität. Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung haben für Kinder genau wie für Senioren einen überragenden Stellenwert.

Bewegung ist Medizin und für Kinder geradezu überlebensnotwendig.

Ein Radverkehrsanteil im Modal-Split von mindestens 25 % gilt der AGFS als Messlatte für Lebensqualität durch Nahmobilität. Dazu müssen ein Unzahl von Hindernissen wortwörtlich aus dem Weg geräumt werden. Die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer bei uneingeschränkter Bewegungsfreiheit steht an erster Stelle.

Um deutlich zu machen, welche Probleme bei diesem Ansatz konkret angesprochen werden und um zu zeigen, wie sich dieser Ansatz konkret in den Straßen auswirkt, werden wir im Folgenden die Nahmobilitätsqualität eines Bochumer Stadtteils exemplarisch untersuchen und einige wichtige Lösungsansätze aufzeigen: Nahmobilität konkret, aber einfach.

## **Exemplarisch: Nahmobilität im Ehrenfeld**

### **Die Situation:**

Die Stadt Bochum hat in den letzten Jahrzehnten – etwa seit 1965 – eine ganz auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zugeschnittene Verkehrspolitik verfolgt. Konkret wird dies sichtbar in der Konzentration des Verkehrs auf die teils mehr als großzügig ausgebauten Hauptverkehrsstraßen und gleichzeitige Verkehrsbeschränkungen in den Nebenstraßen, die dort Durchgangsverkehr verhindern sollen und zusätzlichen Parkraum für Kraftfahrzeuge schaffen.

### **Das Problem:**

Infolge der Logik dieser Verkehrsplanung sind sowohl die Hauptverkehrsstraßen als auch die Nebenstraßen nicht mehr für den nichtmotorisierten Verkehr, also insbesondere Fußgänger und Radfahrer, geeignet. Die Chancen von Kindern, Senioren und anderen Personen mit Mobilitätseinschränkungen auf eine selbständige, frei gestaltete Mobilität im Nahbereich werden massiv behindert.

Auf den Hauptverkehrsstraßen fehlen Radverkehrsanlagen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des MIV sind zu hoch. Querungsmöglichkeiten sind stark eingeschränkt. Die Verkehrsflächen für Fußgänger sind mangelhaft und von Aufenthaltsqualität kann oft gar keine Rede sein.

Das Netz der Nebenstraßen ist durch Einbahnstraßenregelungen, vorgeschriebene Fahrrichtungen, unterbundene Querungen und „verkehrsberuhigende“ Einbauten fragmentiert und stellt dem Radverkehr die dringend benötigten Verkehrsbeziehungen nicht mehr zur Verfügung.

Die Stadt Bochum hat das Kind mit dem Bade ausgeschüttet.

### **Die Lösung:**

Wiederherstellung der Durchlässigkeit des Nebenstraßensystems durch:

- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.
- Aufhebung vorgeschriebener Fahrrichtungen für den Radverkehr.
- Wiederherstellung von Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen.
- Anpassung bzw. Beseitigung von Einbauten, die den Radverkehr behindern.

Ungeachtet dieser Maßnahmen im Netz der Nebenstraßen sind die Hauptverkehrsstraßen auch Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs und müssen durchgehend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, die sicheres und zügiges Radfahren erlauben.

Das Bochumer Straßennetz muss eine Einladung zum Radfahren werden.

### **Das Ehrenfeld**

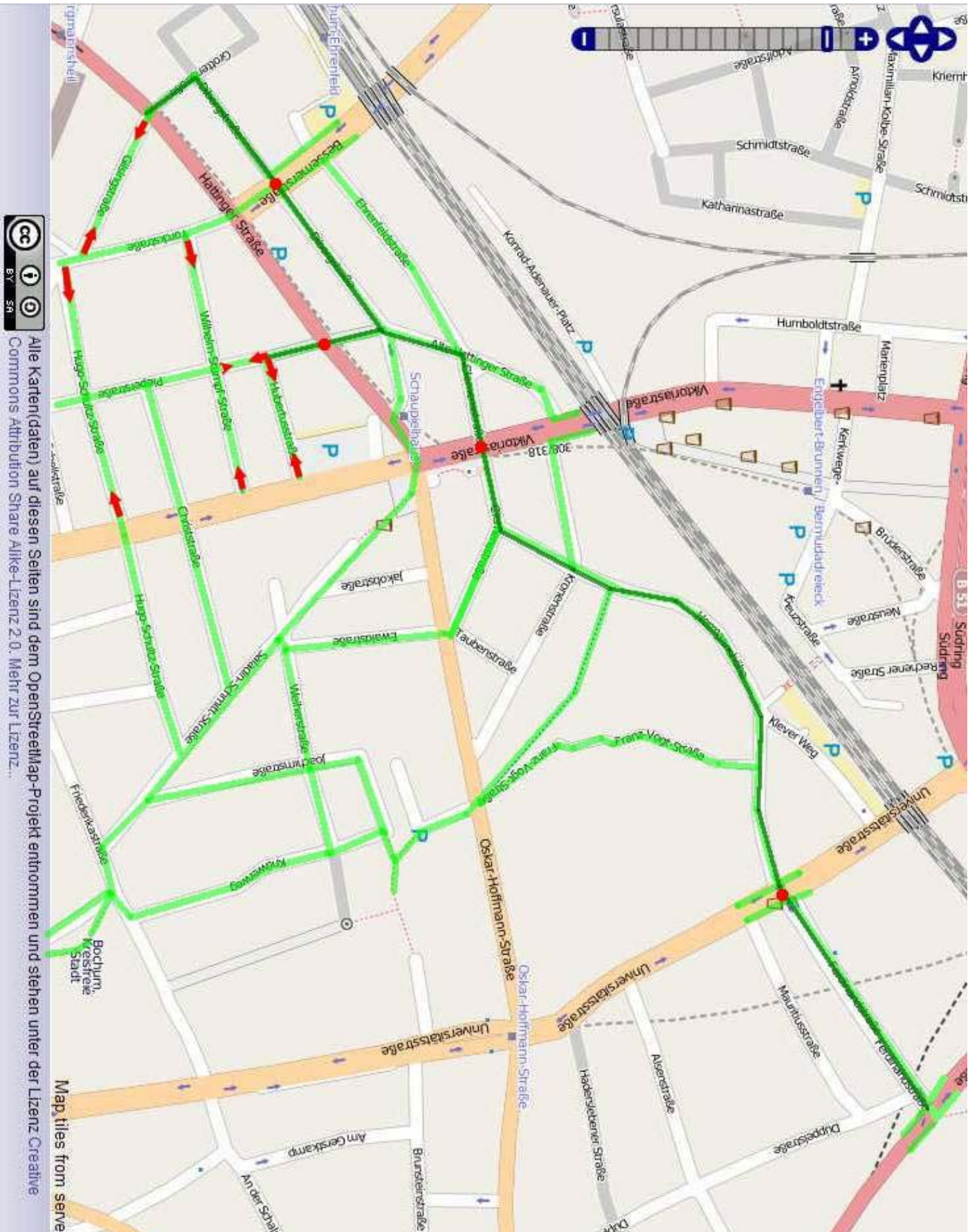
Das Ehrenfeld ist ein hervorragendes Beispiel für die beschriebene Problematik. Mit wenigen Maßnahmen lässt sich die Durchlässigkeit des Straßennetzes wieder herstellen.

Die folgende Karte zeigt grün markiert das Straßennetz der Nahmobilität.

Dunkelgrün ist eine Hauptachse des Radverkehrs markiert, die leicht herzustellen ist und eine Verbindung zwischen Hattinger Straße und Wittener Straße / Boulevard wieder herstellt, ohne über die Hauptverkehrsstraßen zu führen. Vor der Zeit der Massenmotorisierung verlief eine Hauptachse des städtischen Verkehrs über die Herrmannshöhe.

Rote Punkte markieren Unterbrechungen durch versperrte Querungen.

Rote Pfeile markieren massive Einschränkungen durch Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen.



Alle Karten(daten) auf diesen Seiten sind dem OpenStreetMap-Projekt entnommen und stehen unter der Lizenz Creative Commons Attribution-Share Alike-Lizenz 2.0. Mehr zur Lizenz...

Map tiles from server



## Die Hauptstrecke



Die Hauptstrecke (grün markiert) verbindet die Hattinger Straße ab Gilsing-/Grottenstraße mit der Wittener Straße / Boulevard.

Auf dieser Strecke gibt es drei große Hindernisse, die die Nutzung durch Radfahrer verhindern: Die Hauptverkehrsstraßen Bessemer Straße, Viktoriastaaße und Universitätsstraße.

Jede der drei Hauptverkehrsstraßen stellt für Radfahrer und Fußgänger ein unüberwindliches Querungshindernis dar. Der MIV gewinnt, die Nahmobilität bleibt auf der Strecke.

Diese drei Hindernisse (markiert durch rote Pfeile) sind zu beseitigen, um die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den nicht motorisierten Verkehr wieder herzustellen

## Bessemer Straße

Der Mittelstreifen mit Hochborden verhindert die Querung.  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung: rechts.



## Viktoriastraße

Der Mittelstreifen verhindert die Querung.  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts.



## Universitätsstraße:

Die Fahrrichtungen links und geradeaus sind nicht zugelassen.

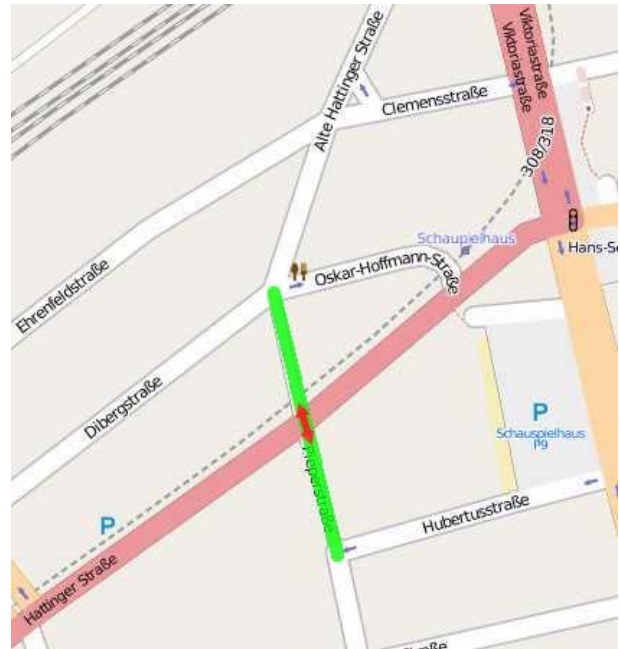




## Alte Hattinger Straße / Hans-Ehrenberg-Platz / Pieperstraße

In den Verkehrsbeziehungen der Nahmobilität im Ehrenfeld gibt es ein Hindernis, das die Aufenthalts- und Bewegungsqualität besonders stark einschränkt: Die fehlende Verbindung zwischen Alter Hattinger Straße und Pieperstraße.

Die Querung der Hattinger Straße ist hier baulich unterbunden. Trotzdem wird die Hattinger Straße an dieser Stelle häufig von Fußgängern und Radfahrern überquert, eben weil die Verbindung wichtig ist für die Nahmobilität. Die Querung der vierstreifigen Straße mit beidseitigen Parkstreifen erfolgt zwangsläufig völlig ungesichert. Diese Querung ist für die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer unverzichtbar und muss wiederhergestellt werden. Der Bereich der Alten Hattinger Straße würde dadurch aufgewertet und könnte durch eine Neugestaltung eine bemerkenswert hohe Aufenthaltsqualität bekommen. Bisher bietet dieser Bereich nur parkenden Kraftfahrzeugen ein nennenswertes Maß an Aufenthaltsqualität.



## Einbahnstraßen

Einbahnstraßen sind ausschließlich durch die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs definiert. Abgesehen vom MIV sind sie völlig sinnlos. Es gibt keine „natürlichen“ Einbahnstraßen. Fußgänger können jede Straße in beiden Richtungen benutzen. Für Radfahrer muss dasselbe gelten. Fahrräder sind nicht die Ursache des Problems, das durch Einbahnstraßen gelöst werden soll. Um die Nahmobilität im Ehrenfeld wieder zu ihrem Recht kommen zu lassen, müssen folgende Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden:

### Pieperstraße / Hubertusstraße



### Wilhelm-Stumpf-Straße





## Hugo-Schulz-Straße



## Gilsingstraße



Alle genannten Straßen befinden sich in einer Tempo-30-Zone, sind sehr großzügig dimensioniert und ohne weiteres für Zweirichtungsverkehr geeignet. Die am 1.9.2009 novellierte StVO erlaubt die Öffnung problemlos:

Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist,
- b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist.

Beide Bedingungen sind bei den genannten Straßen im Ehrenfeld mehr als erfüllt.

## **Einbauten**

Einige der grün markierten Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet. Dazu sind teilweise Aufpflasterungen angelegt worden, die die Geschwindigkeit des MIV auf das zulässige Maß reduzieren sollen. Leider sind diese Aufpflasterungen so gestaltet, dass sie den Radverkehr behindern oder gefährden. Das sollte korrigiert werden.

## **Fazit**

Eine fahrradfreundliche Stadt legt größten Wert auf ein ausgezeichnetes Nahmobilitätssystem und garantiert damit ein hohes Maß an Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit.

Zur Zeit ist die Stadt Bochum über einen Bürgerantrag aufgerufen, sich um die Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ (AGFS) zu bewerben. Sollte sich die Stadt Bochum nach Jahrzehnten des Widerstands zu einer Bewerbung entschließen: Hier ist der Prüfstein. Eine Stadt, die fahrradfreundlich sein will, eine Stadt, die Fußgänger, Kindern und Senioren als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkennt, eine Stadt, die allen Bürgern eine hohe Lebensqualität bieten will, muss hier handeln.