

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Bochum,
die Bezirksvertretung Bochum-Ost;
die Bezirksvertretung Bochum-Süd,
die Bezirksvertretung Bochum-Mitte,
den Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität
und die Fraktionen im Rat der Stadt Bochum

Anregung nach § 24 der GO NRW Radverkehr auf und am Opel-Ring (Vorlage 20152438)

Sehr geehrte Damen und Herren,
der ADFC Bochum begrüßt ausdrücklich die Berücksichtigung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs bei der geplanten Sanierung des Opel-Rings und der Zufahrten.

Die Umgestaltung des Opel-Rings ist ein zentrales Element in einem zu erstellenden Nahmobilitätskonzept im Zusammenhang mit den Planungen zum Gelände des Opel Werk 1 und der Wittener Straße / Laer.

Die Verwaltung verweist bei der vorgelegten Planung ausdrücklich auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Die vorgelegte Planung entspricht allerdings nicht diesen Empfehlungen.

Problematisch sind:

1. Die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg,
2. der geplante Zwei-Richtungsverkehr auf dem Radweg,
3. der überbreite Fahrstreifen im Kreisverkehr,
4. die nicht vorhandenen Lichtsignalanlagen.

Eine ähnliche Gefahrenlage gab es bereits bei dem seinerzeit geplanten großen Kreisverkehr an der Universitätsstraße / Oskar-Hoffmann-Straße, bei dem letztendlich der externe Gutachter genau das festgestellt hatte, was der ADFC Bochum von Anfang an geltend gemacht hatte: Eine sichere Führung des Radverkehrs ist so nicht möglich. Erforderlich ist eine 24 Stunden, 365 Tage Vollsignalisierung am Kreisverkehr. Deshalb wurde der Kreisverkehr zum Glück nicht realisiert.

Das Opel-Oval hat in einer Achse etwa 180 m Durchmesser, in der anderen etwa 250 m. Es handelt sich um einen sehr großen Kreisverkehr. Die ERA sagen ausdrücklich:

„Große Kreisverkehre ohne Lichtsignalanlage werden nicht empfohlen“ und daher sind in den Empfehlungen deshalb auch gar nicht erst berücksichtigt.

Ich zitiere zu Ihrer Information die Empfehlungen für große Kreisverkehre vollständig:

„Große, stark belastete und von ihrer Geometrie auf die Verkehrsqualität des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtete Kreisverkehre (insbesondere bei mehreren Richtungsfahrstreifen in den Zu- und Ausfahrten sowie auf der Kreisfahrbahn) haben sich generell und gerade auch für den Radverkehr als besonders unfallträchtig erwiesen. Sie können in der Regel unabhängig von der Art der Radverkehrsführung ohne Lichtsignalanlage für den Radverkehr nicht verträglich ausgebildet werden. Auch Radwege - mit oder ohne Wartepflicht - haben sich nicht als geeignet erwiesen, den Radverkehr in großen Kreisverkehren sicher zu führen. Bei vorhandenen großräumigen Kreisverkehren in weitgehend anbaufreien Gebieten ist die Signalisierung der Überquerungsstellen oder eine planfreie Führung

des Radverkehrs mit flachen Rampen und hellen, einsichtigen Unterführungen für den Radverkehr (und den Fußgängerverkehr) sinnvoll.

Durch die Einrichtung von Lichtsignalanlagen kann der Kreisverkehr in eine dichte Abfolge signalisierter Einmündungen gegliedert werden. Es wird empfohlen, umlaufend Zweirichtungsradverkehr zu ermöglichen und signaltechnisch abzuschern. Hierbei sollte vermieden werden, dass für den Radverkehr in häufiger genutzten Fahrbeziehungen mehrere Wartezeiten nacheinander entstehen. Bei Kreisverkehren mit großer Kreisinsel kann zusätzlich zur kreisumlaufenden Führung auch eine Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs über die Kreismitte geeignet sein, um direktere Wegebeziehungen und kürzere Gesamtwartezeiten zu erreichen.“

(ERA 2010, Seite 56).

Es erfordert eine sehr sorgfältige Prüfung, ob eine verkehrssichere Gestaltung des Opel-Rings ohne Lichtsignalanlagen möglich ist. Die Möglichkeit besteht, weil der Opel-Ring nach seiner Form und Anlage gar kein Kreisverkehr ist.

Wir fordern die Stadt Bochum im Interesse der Verkehrssicherheit des Fußgänger- und Fahrradverkehrs auf, die Planungen für den Opel-Ring tatsächlich entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) auszuführen und nicht nur auf die ERA zu verweisen ohne sich an die ERA zu halten.

Zu beachten sind auch die Hinweise im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, die bei Radwegen an Kreisverkehren eine getrennte Führung vom Fußgängerverkehr in einer konzentrischen Kreisbahn fordern. (Merkblatt Seite 24 und Abb. 37).

Zwei-Richtungs-Radwege an Kreisverkehren sind nur dann vorgesehen, wenn die Straßen in den Zufahrten auch nur einseitige Zwei-Richtungs-Radwege haben, was bei außerörtlichen Bundesstraßen und Landstraßen häufig der Fall ist. Auf die Straße „Auf der Heide“ und die Markstraße trifft das nicht zu. Beide Straßen müssen beidseitig und in ganzer Länge Radverkehrsführungen erhalten. Das in der Planung zumindest ansatzweise auch so vorgesehen. Bei der Straße „Auf der Heide“ ist die getrennte Führung des Radverkehrs wegen der Gefällesituation besonders wichtig.

Die vorgelegte Planung ist als ungenügend zu bewerten.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Kuliga

Vorsitzender ADFC Bochum e.V.