

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!

### ***Beschlussvorschlag:***

Den Anregungen aus dem Schreiben des Bürgers wird nicht gefolgt.

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 Krafträdern 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 1 (Herner Straße bis BAB 40):

1. Aufhebung aller Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand und Verbreiterung der Radfahrstreifen:

Die Radfahrstreifen auf diesem Abschnitt entsprechen nicht dem Standard, der bei einem heutigen Ausbau berücksichtigt würde. Die Verbreiterung der Radfahrstreifen durch Ummarkierungen ist jedoch nicht möglich, da die benachbarten Fahrspurbreiten diese Platzverhältnisse nicht hergeben.

Auch bei Wegnahme aller Parkmöglichkeiten wäre eine Verbreiterung nicht ohne Weiteres umsetzbar, da die Parkstände größtenteils gepflastert als Teil des Seitenraums ausgebildet sind und somit umfangreiche Umbaumaßnahmen erfordern würden. Zudem sind die Parkstände nicht durchgehend vorhanden und es befinden sich Einbauten und Baumstandorte in diesem Bereich. Änderungen am Querschnitt würden daher und aufgrund der Komplexität dieses Abschnitts auch im Hinblick auf die Straßenbahnführung zunächst umfangreiche Planungen erforderlich machen, bei denen das Ergebnis nicht vorab abzusehen ist.

2. Aufhebung aller Radverkehrsanlagen und Anordnung eines Überholverbots:

Es liegt eine Ausnahmegenehmigung von der Bezirksregierung Arnsberg bzgl. der Planung der Dorstener Straße für die Unterbringung der Radfahrstreifen vor. Diese wurde unter Abwägung aller Randbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die dortigen Schienen, vereinbart. **Aufgrund der Gefahr, die permanent von den Straßenbahngleisen für den Radfahrer ausgeht, ist eine Aufhebung der Radfahrstreifen nicht möglich.**

Die Verwaltung nimmt die Situation ebenfalls kritisch wahr und strebt daher an, alternative Routen zu finden, die eine Umfahrung der Dorstener Straße für den Radverkehr ermöglichen.

### **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 Fahrrichtungen 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 2 (Kreuzungsbereich BAB 40):**

geradlinige Radverkehrsführung in beide Fahrrichtungen zum Passieren der Kreuzung in einem Zug:

Stadteinwärts wird der Radfahrer zwar im Seitenraum geführt, aber dennoch zeitgleich mit dem geradeausfahrenden Kfz-Verkehr geschaltet, sodass ein Passieren der Kreuzung bei Beginn der Grünphase in einem Zuge möglich ist. Stadtauswärts ist dies aufgrund der Randbedingungen und aus Verkehrssicherheitsgründen nicht gegeben. Der Strom im Seitenraum muss daher getrennt signalisiert werden. Trotz dieses Umstandes ist die Radwegführung übersichtlich durch abgesetzte Furten und rot eingefärbte Bereiche dargestellt.

Die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten lassen derzeit keine andere Führung zu. Die Situation ließe sich erst mit umfangreichen Maßnahmen verändern, wobei auch dabei zunächst zu prüfen wäre, ob eine Verbesserung unter den verkehrlichen Bedingungen und den vorhandenen Grundstückverhältnissen überhaupt realisierbar wäre. Eine Umplanung des Knotens ist aktuell jedoch nicht vorgesehen, auch vor dem Hintergrund der noch unklaren Rahmenbedingungen zum Ausbau der BAB 40.

### **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 3 (BAB 40 bis Poststraße):**

#### **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).

#### zu Abschnitt 4 (Poststraße bis Stadtgrenze Herne):

Eine Verlängerung des Radfahrstreifens lässt sich aufgrund der vorhandenen Grundstücksverhältnisse bzw. fehlender Platzverhältnisse nicht umsetzen. Dies wird bereits in der Örtlichkeit am Verlauf der Gehweghinterkante und des Fahrbahnrandes, der daher am Ende des Radfahrstreifens verschwenkt wird, ersichtlich (siehe Anlage 1).

#### **[Gar nicht gefordert!] Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in beide Fahrtrichtungen zur Einrichtung eines Radfahrstreifens stadteinwärts und stadtauswärts:**

Diese Maßnahme wurde bereits mit der Vorlage 20222789 (Sitzung AMI vom 23.11.2022) untersucht. Unter Annahme einer einspurigen Verkehrsführung ergibt sich für beide Fahrtrichtungen an den angrenzenden Knotenpunkten Dorstener Straße / Riemker Straße und Dorstener Straße / Hordeler Straße / Poststraße eine starke Reduktion der Kfz-Kapazitäten, was zu einer ungenügenden Leistungsfähigkeit (QSV F) an den betroffenen Knotenpunkten und somit zu Einbußen bei der Verkehrssicherheit führt. Da der nachrückende Verkehr unter diesen Umständen während der Grünphasen nicht vollständig abfließen könnte, wären lange Rückstaus die Folge. Die Wegnahme einer Fahrspur ist hier daher bei der derzeitigen Verkehrslage keine Option.

#### **Wegnahme des Parkstreifens zur Einrichtung eines Radfahrstreifens stadteinwärts in diesem Bereich:**

Die Wegnahme des Parkstreifens wird kritisch gesehen, da stadteinwärts bereits eine **Radverkehrsführung im Rahmen der Freigabe des dortigen Gehwegs für Radfahrer vorhanden** ist. Bei der Freigabe von Gehwegen handelt es sich um eine weniger komfortable Lösung, da hier der Fußgänger Vorrang hat und seitens des Radfahrers entsprechend Rücksicht genommen werden muss. Die ersatzlose Streichung des gesamten Parkstreifens, der insbesondere von den dortigen Anliegern genutzt wird, ist schwierig. Es wären umfangreiche Umbaumaßnahmen erforderlich, um den vorhanden, gepflasterten Parkstreifen in einen Radfahrstreifen umzuwandeln. Dennoch ist die Verwaltung auch weiterhin bestrebt, wie im Verkehrskonzept Hamme-Hordel-Hofstede beschrieben, durch detailliertere Untersuchungen langfristig Verbesserungen für das Radwegenetz auf diesem Abschnitt zu finden.

[Es gibt nur sehr wenige Fahrzeuge, die stadteinwärts in die Poststraße abbiegen. Die Linksabbiegespur ist entsprechend kurz. Es kommt dadurch trotzdem zu Verkehrsbehinderungen durch Rückstau.]

### **Wegnahme des Linksabbiegers in die Poststraße am KNP Dorstener Straße / Hordeler Straße / Poststraße zur Einrichtung eines Radfahrstreifens stadteinwärts in diesem Bereich:**

Die vorgeschlagene Ersatzroute für den Wegfall des Linksabbiegers (über Riemker Straße, dann Hordeler Straße zur Poststraße) bedeutet die beidseitige Öffnung der Hordeler Straße, auch wenn der Durchgangsverkehr zur Dorstener Straße weiter stadteinwärts bzw. zur A40 durch das vorgeschlagene Unterbinden des Rechtsabbiestens von der Hordeler Straße in die Dorstener Straße vermieden werden soll. Mindestens die Fahrzeuge aus Richtung Kreisverkehr kommend, die den Linksabbieger von der Dorstener Straße in die Poststraße nutzen, würden dann zusätzlich zum aktuellen Verkehr durch die Hordeler Straße geführt. Dabei müsste auch das derzeitige Durchfahrverbot für LKW in der Hordeler Straße aufgehoben werden, um die Verkehre, die ihr Ziel in der Poststraße haben, entsprechend abwickeln zu können. Ebenso würden dann vermutlich Verkehre aus Herne zum Gewerbegebiet an der Hofsteder Straße als Zusatzverkehre die Hordeler Straße befahren.

Zudem ist zu betrachten, wie die Verkehre, die aus anderen Richtungen kommen, in diesem Fall geführt werden müssten. Sofern alle Verkehre, die bislang den Linksabbieger nutzen, nun eine Führung zur Poststraße über die Hordeler Straße nehmen müssten, würde dies auch die dort verkehrende Buslinie betreffen, die dann den Umweg über eine Tempo-30-Straße nehmen müsste. Eine alternative Route bspw. über die Straße In der Provitze wäre insbesondere im Hinblick auf die Befahrbarkeit für größere Fahrzeuge erst noch genauer zu prüfen, allerdings gilt auch dort eine Tempo-30-Regelung, die den Busverkehr ausbremsen würde, und dieser Umweg würde zudem Haltestellenstreichungen und -verlegungen erfordern.

Da auch der Busverkehr für die Mobilitätswende erforderlich ist und zudem das Führen des Schwerverkehrs durch Tempo-30-Bereiche als nicht sinnvoll erachtet wird, wenn es sich vermeiden lässt, wird dieser Vorschlag von der Verwaltung nicht befürwortet. Es haben daher auch noch keine Abstimmungen mit der Bogestra stattgefunden, sodass sich ggf. weitere Probleme durch die Umwege und zeitlichen Verzögerungen ergeben könnten, die aktuell nicht bekannt sind. Zu untersuchen wäre ebenfalls, ob die zusätzlichen Verkehre durch den Kreisverkehr abgewickelt werden könnten. Eine dafür erforderliche Leistungsfähigkeitsberechnung wäre aufgrund der dabei zu berücksichtigten Straßenbahn sehr umfangreich und wurde aus den o.g. Gründen nicht verfolgt.

**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.

**zu Abschnitt 3 (BAB 40 bis Poststraße):**

Wegnahme des Linksabbiegers in die Hordeler Straße am KNP Dorstener Straße / Hordeler Straße / Poststraße zur Einrichtung einer Radwegableitung stadtauswärts:

Ausgehend von den Untersuchungen des Verkehrskonzepts Hamme-Hordel-Hofstede wurde das Linksabbiegen stadtauswärts von der Dorstener Straße in die Hordeler Straße zuletzt genau deshalb ermöglicht, um am KNP Dorstener Straße / Riemker Straße den Linksabbieger von der Dorstener Straße nach Westen in die Riemker Straße nicht zweistreifig ausbauen zu müssen. Ein solcher Umbau würde ansonsten Kosten in Höhe von mind. 3 Millionen Euro für den gesamten Knotenpunkt verursachen. Würde das Linksabbiegen in die Hordeler Straße unterbunden, würde sich der gewonnene Effekt wieder umkehren und entsprechend mehr Linksabbieger zum KNP Dorstener Straße / Riemker Straße verschieben. Dann bliebe der Knotenpunktausbau wieder die einzige Alternative zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Mit der Vorlage 20201751 (Sitzung BV Mitte vom 13.08.2020) wurde der Gutachterempfehlung gefolgt und die einseitige Öffnung der Hordeler Straße beschlossen. Es wird daher davon ausgegangen, dass auch weiterhin keine Bestrebung besteht, nun Planfall 4 „Ausbau des Knotenpunktes“ zu verfolgen. Seitens der Verwaltung wird die bereits beschlossene und umgesetzte Lösung favorisiert und der Entfall des Linksabbiegers daher nicht angestrebt.