

Königsallee: Hic Rhodus, hic salta.

An der Königsallee stehen Politik und Verwaltung der Stadt Bochum vor den Trümmern einer verfehlten Verkehrsplanung und -politik. Die Probleme auf dieser Straße sind selbst gemacht.

In den letzten dreißig Jahren hat die Verwaltung es nicht fertig gebracht, eine zukunftsfähige Planung für die Königsallee vorzulegen. Allerdings war das von der Politik wegen der ideologischen Festlegung auf die „Autostadt Bochum“ auch nicht gewünscht. Die Situation auf der Königsallee war einer der Auslöser für die Gründung des ADFC Bochum vor nunmehr 25 Jahren. Verbessert hat sich seitdem nichts. Der ADFC Bochum konnte nur erreichen, dass die größten Fehlentscheidungen durch die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen oder die Aufhebung von Radwegen zumindest ansatzweise korrigiert wurden.

Wenn eine Planung erstellt werden soll, die die Fehler der Vergangenheit korrigiert, dann muss am Ende eine Musterlösung stehen, mit der sich die Stadt Bochum als beispielgebend für die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) bewerben und präsentieren kann.

Die Leistungsfähigkeit einer Straße entscheidet sich an den Knotenpunkten. Daher ist es nicht zielführend, die Kreuzungsbereiche bei der Suche nach einer geeigneten Radverkehrsführung auszuklammern (siehe Kreuzungen Wasserstraße, Waldring und Schauspielhaus).

Die Königsallee ist Teil einer Nord-Süd-Achse im Radverkehrsnetz der Stadt Bochum. Diese Hauptverkehrsachse verbindet Herner und Dorstener Straße im Norden mit der Ruhr und dem Kernader See im Süden. Eine Planung für einen Teilabschnitt dieser Achse muss im Gesamtzusammenhang erfolgen. Der Abschnitt vom Außenring bis zum Innenring bildet dabei eine untrennbare Einheit. Die Planung für den Abschnitt zwischen Wasserstraße und Schauspielhaus bestimmt gleichzeitig auch die Vorgaben für die nördlich und südlich anschließenden Abschnitte (Schauspielhaus bis Innenring und Außenring bis Wasserstraße).

Wegen der Bauarbeiten auf der Königsallee nördlich der Oskar-Hoffmann-Straße müssen Fahrbahndecke und Markierungen neu aufgebracht werden. Dieser Abschnitt sollte also sofort eine neue Flächenaufteilung erhalten, die Fuß- und Radverkehr angemessen berücksichtigt.

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), den Empfehlungen für die Anlage von Fußgängeranlagen (EFA 2002), und den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Die beiden Grundprinzipien der RASt 06 als verbindlichem Regelwerk müssen bei dieser Planung exemplarisch vorgeführt und angewendet werden:

Ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum:

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen verlangen „eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum. 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.“ (S. 15)

Städtebauliche Bemessung als verbindlicher und zentraler Entwurfsansatz:

„Die städtebauliche Bemessung ist ein Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, das heißt Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer **„Straßenraumgestaltung vom Rand aus“**.“ „Als angenehm wird eine Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30:40:30 empfunden.“ (S. 21)

Rahmenbedingungen

Die Königsallee ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler bzw. Überregionaler Bedeutung (HS III / HS II). Dem entspricht die Klassifizierung als innergemeindliche Radhauptverbindung oder innergemeindliche Radschnellverbindung, die Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und Stadtteilzentren untereinander verbindet, bzw. die innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung darstellt (IR III / IR II, ERA 2010, S.8).

Der Radverkehr soll hier „vorzugsweise auf gesonderten Radverkehrsanlagen geführt“ werden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Fahrbahn. (RASt 06, S. 13). Die angestrebte durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs beträgt 15- 20 bzw. 15 bis 25 km/h. Die maximalen Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km dürfen 45 Sekunden bzw. 30 Sekunden nicht überschreiten. Beleuchtung, Beschilderung und Winterdienst sind verpflichtend. (ERA 2010, S.10)

Die Radverkehrswege auf der Königsallee sollen allein durch eine veränderte Aufteilung der Fahrbahnfläche (Neumarkierung) ohne bauliche Veränderungen in den Seitenräumen geschaffen werden.

Steigung-und Gefälle

Die Königsallee weist im Bereich zwischen Schauspielhaus und Wasserstraße eine durchgehende Steigung bzw. in umgekehrter Richtung ein Gefälle auf.

„Während in der Ebene die Mehrzahl der Nutzer Geschwindigkeiten von 20 bis 30 km/h fährt, sind bei längeren Gefällestrecken Geschwindigkeiten bis 40 km/h und mehr nicht ungewöhnlich.“ (ERA 2010, S. 17).

Umgekehrt ist in Fahrtrichtung Süden (Ruhr) mit erheblich langsameren Radfahrern zu rechnen.

Fahrbahnbreite

Die Richtungsfahrbahnen der Königsallee sind durchgehend 6,60 m breit (gemessen im Bereich Rechner Park und Friderikastraße).

Geschwindigkeiten

Nach Auskunft der Polizei wird auf der Königsallee in der Regel nicht schneller als 50 km/h gefahren. Wenn zu schnell gefahren wird, dann aber mit deutlich zu hoher Geschwindigkeit. Es müsste also weniger die Durchschnittsgeschwindigkeit als die Spitzengeschwindigkeiten reduziert werden.

Grundlegende Anforderungen

Die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung müssen an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden **eindeutig erkennbar**, im Verlauf **stetig** und **insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet** sein. (Vwv-StVO)

Die ERA 2010 fordern:

- Wahl einer Führungsform mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit.
- Gewährleistung guter Sichtverhältnisse, Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfeste Beleuchtung.
- Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko.
- Berücksichtigung der Voraussetzungen für einen qualitativ guten Erhaltungs- und Betriebszustand.
- Vermeidung von Situationen, in denen sich die Nutzer gefährdet oder überfordert fühlen.
- Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer.
- Berücksichtigung von unterschiedlichen Geschwindigkeiten - Ermöglichen von Überholungen
- Minderung möglicher Störeinflüsse.
- Minimierung des Kraftaufwandes durch Oberfläche mit geringem Rollwiderstand.
- Minimierung von Umwegen.
- Minimierung vermeidbarer Steigungen.
- Minimierung unnötiger Halte (z. B. durch koordinierte Lichtsignalanlagen).
- Minimierung von Zeitverlusten durch optimierte Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsanlagen und optimierte Signalisierung.
- Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten.

(ERA 2010, Tabelle 4: Grundlegende Entwurfsanforderungen, S. 15)

Kein Radverkehr auf Gehwegen, kein Verkehr in Gegenrichtung

Im klaren Gegensatz zu den bisherigen Lösungsversuchen muss die Radverkehrsführung zwei wichtige Prinzipien umsetzen:

1. Radfahrer runter von den Gehwegen!
2. Radfahrer weg von der falschen Straßenseite!

Per Rad auf dem Gehwege sollten nur noch Kinder bis zu 10 Jahren oder Radfahrer, die sich wie Fußgänger verhalten wollen anzutreffen sein. Und keinesfalls in Gegenrichtung. Das erfordert eine grundlegende Neuorientierung aller Verkehrsteilnehmer (Öffentlichkeitsarbeit).

Gehwege und Radverkehr im Seitenraum

Die Seitenräume sind mindestens in Teilbereichen allein für die erforderlichen Gehwegbreiten schon zu schmal:

„Die Breite eines neben einem baulich angelegten Radweg liegenden Gehwegs richtet sich nach dem Fußgängerverkehr und der Aufenthaltsfunktion gemäß den RAST und den EFA. Dabei ergibt sich aus den Einzelelementen Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m), Fußgängerverkehrsraum (1,80 m) und Abstand zu Hauswänden und Zäunen etc. (0,20 m) eine **rechnerische Mindestbreite von 2,30 m**. Die Kombination von Mindestmaßen ist zu vermeiden.“ (ERA 2010, S. 25) RAST 06 rechnet mit 2,50 m Mindestbreite von Gehwegen, in örtlichen Geschäftsstraßen (Bereich Schauspielhaus) mit 4,00 m Gehwegbreite.

Tatsächlich sind an der Königsallee wegen des hohen Fußgängeraufkommens im Bereich der Schulen und im Bereich am Schauspielhaus wesentlich breitere Gehwege als 2,30 m erforderlich. Barrierefreie Gehwege müssen breiter ausgeführt werden, um die Benutzung mit Rollstühlen, Führhunden oder anderen Hilfsmitteln zu ermöglichen (RASt 06, S. 29). Dadurch ist die Anlage von baulich ausgeführten Radwegen im Seitenraum der Königsallee ausgeschlossen. Alle bisherigen Versuche der Stadt Bochum, Radwege im Seitenraum herzustellen, sind gescheitert.

Radverkehrswege in Mittellage

Ein durchgehender fahrbahntrennender Grünstreifen in Mittellage, der die Anlage eines Zwei-Richtungs-Radwegs ermöglichen würde, ist nur in einem kurzen Teilabschnitt vorhanden (Wasserstraße bis Waldring) und müsste erst baulich hergestellt werden. Ein Zwei-Richtungs-Radweg ohne Fußgängerverkehr auf diesem Mittelstreifen müsste mindestens 3,00 m breit sein (ERA 2010). Mit Fußgängerverkehr auf dem Mittelstreifen wäre eine wesentlich größere Breite erforderlich. Die Begrünung (Bäume) auf dem Mittelstreifen würde zusätzlich mindestens 2,00 m auf jeder Seite erfordern. Der Mittelstreifen müsste also durchgehend mindestens 7-8 m breit sein.

Es würde einen grundlegenden Umbau der Königsallee erfordern, um von der Arnikastraße bis zur Hattinger Straße/Oskar-Hoffmann-Straße einen ausreichend breiten Mittelstreifen erst wieder herzustellen, wenn das überhaupt möglich ist. Zwischen Christstraße und Hubertusstraße gibt es momentan überhaupt keinen Mittelstreifen mehr. Die teils baulich hergestellten, teils markierten Linksabbiegestreifen (Farnstraße in beiden Fahrrichtungen, Christstraße, Wilhelm-Stumpf-Straße Hubertusstraße und Hattinger Straße) müssten entfallen.

Radverkehr auf der Fahrbahn

Variante 1: Breiter Radfahrstreifen

Radfahrstreifen (Breite bis zu 3,30 m), ohne Zulassung von Busverkehr. Busverkehr auf dem einzelnen Fahrstreifen daneben.

Der Radfahrstreifen muss im Bereich der Bushaltestellen unterbrochen werden, weil er nur von Fahrrädern befahren werden darf. Halten und Parken auf Radfahrstreifen ist verboten. Rechtlich gesehen sind Radfahrstreifen Radwege.

Bei Radfahrstreifen in Regelbreite (1,85 m) führt das Halten von Bussen an Haltestellen in der Regel nicht zu Problemen, weil der Bus breiter ist als der Radfahrstreifen und Radfahrer auf dem verbleibenden Teil des angrenzenden Fahrstreifens an dem Bus vorbeifahren können, während Kfz auf den benachbarten Fahrstreifen ausweichen oder hinter dem Bus warten müssen, da der verfügbare Platz zum Vorbeifahren nicht ausreicht.

Anders ist das bei einem Radfahrstreifen in der Breite eines normalen Fahrstreifens: Der Bus passt vollständig auf die Breite des Radfahrstreifens. Radfahrer können nicht vorbeifahren, ohne auf den angrenzenden Fahrstreifen zu wechseln, der aber bereits vom wesentlich schnelleren Kfz-Verkehr beansprucht wird, der

ohne Verzögerung an dem haltenden Bus vorbei fährt.

Es sind m.E. an den Haltestellen des Busverkehrs erhebliche Konflikte zwischen aus- und wieder einfädelnden Bussen und geradeaus fahrendem Radverkehr auf der Fahrbahn zu erwarten, besonders in Fahrtrichtung Nord, wo die Königsallee eine lange Gefällestrecke mit hohen Fahrradgeschwindigkeiten darstellt.

Variante 2: Bussonderfahrstreifen

Bussonderfahrstreifen (Breite bis zu 3,50 m) mit zugelassenem Radverkehr.

„Bei Anordnung von Bussonderfahrstreifen ist die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens 245 StVO abzusehen. Die Radverkehrsführung auf Bussonderfahrstreifen hat den Vorteil der zügigen Befahrbarkeit und der Vermeidung von Konflikten mit ein- und aussteigenden Fahrgästen an Haltestellen.“ (ERA 2010, S. 29)

„Günstige Bedingungen für die Freigabe des Radverkehrs auf Bussonderfahrstreifen liegen vor, wenn

- eine Breite von $\geq 4,75$ m vorhanden ist oder
- die Breite der Bussonderfahrstreifen $\leq 3,50$ m beträgt.“ (ERA 2010, S. 29)

Auf der Königsallee ist ein Bussonderfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 4,75 m aufgrund der verfügbaren Fahrbahnbreite nicht herstellbar ($6,60 \text{ m} - 4,75 \text{ m} = 1,85 \text{ m}$).

Die Ausweisung von Bussonderfahrstreifen ist durch die VwV-StVO an zahlreiche Bedingungen geknüpft. Wenn Radverkehr auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden soll, müssen zusätzliche Bedingungen erfüllt werden, um gegenseitige Behinderungen und Gefährdungen der Radfahrer durch Linienbusse sicher auszuschließen. (ERA 2010, S. 29f).

Auf schmalen Bussonderfahrstreifen $\leq 3,50$ m sind an Steigungsstrecken Behinderungen für die Linienbusse zu erwarten, weil die Busse Radfahrer nicht überholen können. (ERA 2010, S. 30) Die Königsallee ist in Fahrtrichtung Süd eine durchgehende Steigungsstrecke.

Variante 3: Breiter Radfahrstreifen mit zugelassenem Busverkehr

Breiter Radfahrstreifen (Breite $\leq 3,50$ m) mit zugelassenem Busverkehr.

„Die Freigabe von Radfahrstreifen für den Busverkehr hat gegenüber dem Bussonderfahrstreifen abweichende Regelungen zur Folge. Busse dürfen einen solchen Sonderstreifen benutzen, müssen dies aber im Gegensatz zu den mit Zeichen 245 StVO gekennzeichneten Bussonderfahrstreifen nicht. Sie müssen mit angepasster Geschwindigkeit fahren.“ (ERA 2010, S. 30)

Variante 4: Radfahrstreifen in Regelbreite

Ein Radfahrstreifen in Regelbreite ermöglicht bereits Überholvorgänge von Radfahrern untereinander. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,60 m verbliebe neben einem Radfahrstreifen in Regelbreite (1,85 m) ein Fahrstreifen von 4,75 m Breite. Für ein Nebeneinanderfahren von PKW fordert die RAS 06 mindestens 5,00 m (RAS 06, S. 71). Eine Breite von 4,75 m ist aber vertretbar, insbesondere wenn die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden (40 km/h).

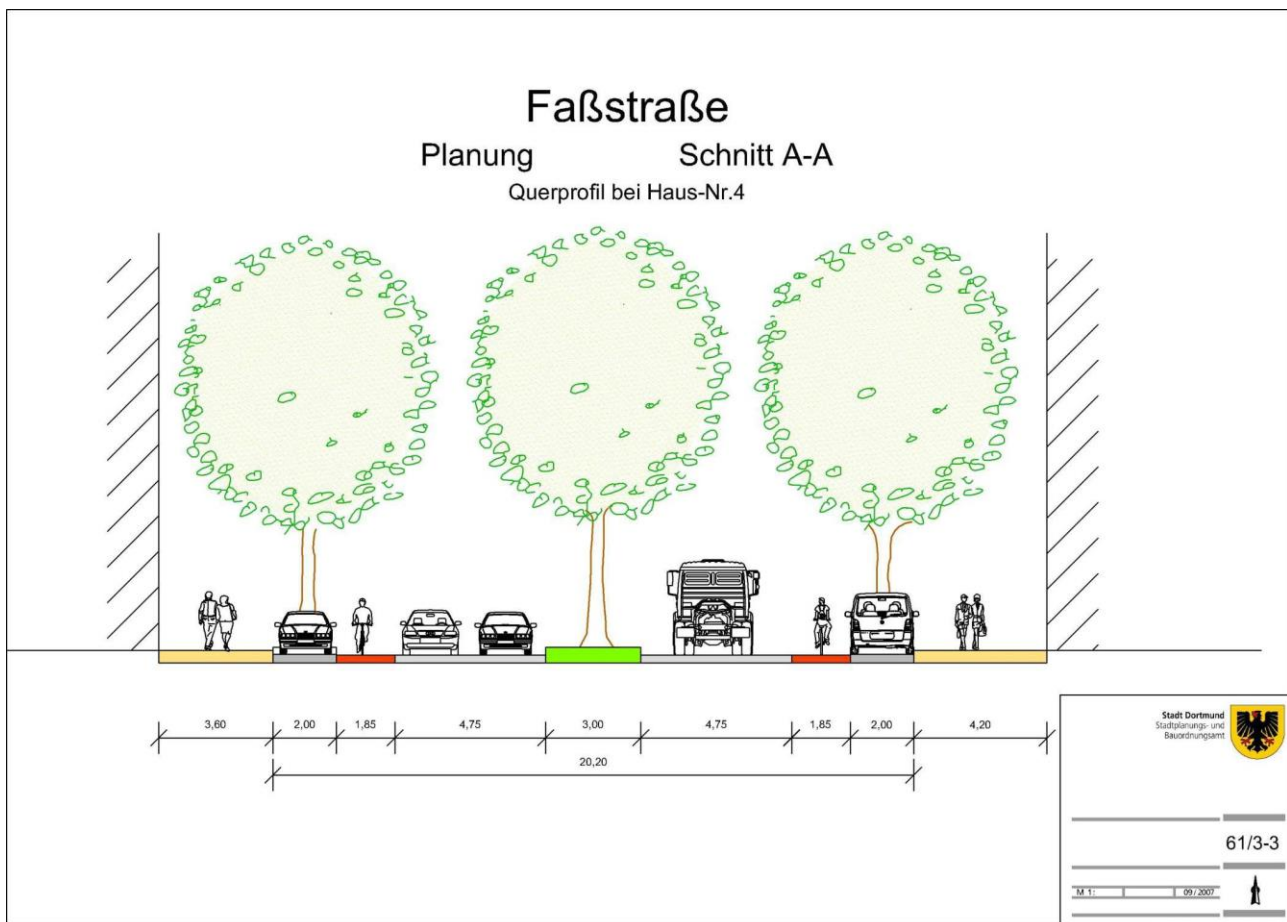
Beispiel Faßstraße, Dortmund Hörde

Die Faßstraße in Dortmund Hörde ist von der Verkehrsbelastung her mit der Königsallee vergleichbar. 2013 wurde die Neuplanung beschlossen.

Die Faßstraße erhält jeweils 1,85 Meter breite Radfahrstreifen. Eine Baumallee trennt die vier Fahrspuren. Bürgersteig, Bäume und Radwege verengen die PKW-Fahrspuren stadtein- und stadtauswärts auf jeweils 4,75 Meter. Zwei PKW könnten problemlos nebeneinander fahren, betont Verkehrsplaner Winfried Sagolla – LKW würden die Straße ohnehin kaum nutzen.

In einigen Abschnitten der Faßstraße wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Eine Fahrstreifenbreite von 4,75 m wäre auch auf der Königsallee neben Radfahrstreifen in Regelbreite (1,85 m) möglich. Bereits bei einer Fahrstreifenbreite von 4,25 m können zwei Pkw nebeneinander fahren, wenn die Geschwindigkeit auf maximal 40 km/h begrenzt wird



„Bei angrenzendem Radverkehr sollte daher der überbreite Fahrstreifen höchstens 5,0 m oder mindestens 5,5 m breit sein. Zwischenmaße sind zu vermeiden. ... Werden eingeschränkte Bewegungsspielräume beim Entwurf der Verkehrsanlage zugrunde gelegt, ... ist aber darauf zu achten, dass sich in den maßgebenden Bemessungsfällen, wenn also beispielsweise Pkw/Pkw/Rad nebeneinander fahren, die Geschwindigkeiten unter 50 km/h einstellen. Ist dies nicht der Fall, sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h angeordnet werden.“ (Schell, 2007)

Literatur:

<http://www.ruhrnachrichten.de/lokales/dortmund/sueden/Dauerbaustelle-Fassstrasse-wird-bis-2017-fertig-vielleicht;art2575,1896579#plx1137230407>

http://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/planen_bauen_wohnen/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung/verkehrsplanung/strassenentwurf/fassstr.html

Johannes Schell: Möglichkeiten der Radverkehrsführung auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen (Masterthesis, Karlsruhe, August 2007, URL: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=0HK3ODL2>).

Variante 5: Schutzstreifen

Auf anbaufreien vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen könnten auch Schutzstreifen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist. Die Königsallee ist nicht anbaufrei.

Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr

Haltstellen am Fahrbahnrand, wie an der Königsallee erfordern eine kurze Aufenthaltsdauer der Busse an den Haltestellen, weil viele Radfahrer an Haltestellen hinter dem Bus warten. (ERA 2010, S. 31f).

Bis zu sechs Busse hintereinander, die bis zu 20 Minuten auf der Fahrbahn warten, sind mit Radverkehr auf der Fahrbahn nicht verträglich.

Zusätzlich sind besonders die Konflikte zu beachten

- zwischen wiedereinfädelnden Bussen und geradeaus fahrendem Radverkehr auf der Fahrbahn
- bei hinter dem haltendem Bus wartendem Radverkehr auf Bussonderfahrstreifen.

Überlange Busse (Gelenkbusse) verschärfen alle Konflikte. Es ist häufig zu beobachten, dass Fahrer von Ge-

lenkbussen nach dem Überholen von Radfahrern zu früh nach rechts schwenken und die Radfahrer dadurch gefährden.

Knotenpunkte

Die Leistungsfähigkeit einer Straße (für alle Verkehrsteilnehmer) entscheidet sich an den Knotenpunkten.

An allen Knotenpunkten ist für den Radverkehr die Gewährleistung **aller** Fahrbeziehungen im Knotenpunkt herzustellen. An nicht signalisierten Knotenpunkten sind dazu Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer erforderlich. Die gegenüberliegende Straßenseite muss jederzeit leicht erreichbar sein, um Radverkehr in Gegenrichtung auszuschließen. Das gilt auch für die Verbindung des östlichen und westlichen Teils des ‚Rechner Parks und die Hubertus- und die Schellstraße.

Am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge dürfen die erforderlichen Sichträume an Knotenpunkten und Ein- und Ausfahrten nicht einschränken (ERA 2010, S. 37 ff).

Kreisverkehre am Waldring und an der Friederikastraße wären eine Überlegung wert, um die gefahrenen Geschwindigkeiten wirksam zu reduzieren.

Linksabbiegestreifen

Fast alle Nebenstraßen sind von der Königsallee aus über Linksabbiegestreifen erreichbar. Eine Ausnahme bildet die Friederikastraße, wo keine Linksabbiegestreifen vorhanden sind.

Linksabbiegestreifen erfordern in der Regel 2,75 m Breite . (RASt 06, S. 111). Ein Aufstellbereich zum Linksabbiegen ist allerdings schon bei einer Gesamtbreite von 4,75 m möglich.

Rechtsabbiegestreifen

Rechtsabbiegestreifen sind nicht vorhanden. Ausnahmen sind Rechtsabbieger von der Königsallee (Fahrtrichtung Süd) in die Hattinger Straße und die Kreuzung Wasserstraße (freie Rechtsabbiegespuren, die für den Radverkehr auf baulichen Radwegen höchst problematisch sind). Bei einstreifiger Führung des Kfz-Verkehrs neben einem breiten Radfahrstreifen oder Bussonderstreifen könnten an allen Knotenpunkten Behinderungen und Gefährdungen durch rechtsabbiegende Kfz auftreten. Ein Vorbeifahren an wartenden Fahrzeugen wäre nicht mehr möglich. Evtl. könnten sogar Abbiegeverbote für den MIV erforderlich sein.

Ist der Fahrstreifen mindestens 4,50 m breit, können Pkw an wartenden Pkw vorbeifahren.

Ist die Fahrbahn vor dem Knotenbereich aufgeweitet (z.B. durch einen Linksabbiegestreifen), bleibt die Geradeausfahrt mindestens für Pkw möglich, selbst wenn ein Links- und ein Rechtsabbieger warten müssen.

Kreuzung Wasserstraße

Die Radverkehrsführung ist im Bereich der Kreuzung mit der Wasserstraße allen Fahrtrichtungen bis auf den Geradeausverkehr auf der Wasserstraße ungenügend. Insbesondere die Führung für geradeausfahrende und linksabbiegende Radfahrer auf der Königsallee(bei beiden Fahrtrichtungen) ist dringend verbesserungsbedürftig. Die freien Rechtsabbiegespuren sind für den Radverkehr auf den Radwegen im Seitenraum höchst problematisch.

Die Einrichtung von Radverkehrswegen auf der Königsallee zwischen Wasserstraße und Schauspielhaus ist ohne eine Umgestaltung dieser Kreuzung nicht möglich. Die vorliegende Planung für die Wasserstraße in westlicher Richtung (Vorlage Nr.: 20130202) ist in diesem Punkt ebenfalls ungenügend.

Kreuzung Waldring

Die Radverkehrsführung ist im Bereich der Kreuzung mit der Wasserstraße allen Fahrtrichtungen ungenügend. Der an der Kreuzung endende Zwei-Richtungs-Radweg am Waldring ist in keiner Richtung mit den angrenzenden Straßen verknüpft und daher höchst problematisch. Der an der Kreuzung beginnende Radfahrstreifen am Waldring in Richtung West ist ebenfalls nicht angebunden. Er beginnt am Gehweg!

Die Einrichtung von Radverkehrswegen auf der Königsallee zwischen Wasserstraße und Schauspielhaus ist ohne eine Umgestaltung dieser Kreuzung nicht möglich.

Kreuzung Schauspielhaus

Die Radverkehrsführung ist im Bereich der Kreuzung Königsallee / Hans-Schalla-Platz (Saladin-Schmitt-Straße) / Oskar-Hoffmann-Straße / Hattinger Straße in allen Fahrtrichtungen ungenügend bzw. nicht vorhanden.

Die Einrichtung von Radverkehrswegen auf der Königsallee zwischen Wasserstraße und Schauspielhaus ist ohne eine Umgestaltung dieser Kreuzung nicht möglich.

Farnstraße:

An der Einmündung Farnstraße kämpft die Stadt Bochum seit langer Zeit erfolglos mit einem selbst geschaffenen Problem: Zwei-Richtungs-Radverkehr im Seitenraum auf ungeeigneten Radwegen und Gehwegen. Die

Sichtbeziehungen sind in beide Richtungen ungenügend. Die Führung des Radweges ist mangelhaft. Die Gehwegbreiten neben dem gepflasterten Radweg sind ebenfalls ungenügend. Teilweise ist gar kein Gehweg mehr vorhanden. Die Problemlösung kann nur durch die vollständige Aufhebung des Radwegs erfolgen.

Direktes oder indirektes Linksabbiegen von Radfahrern

An allen Knotenpunkten ist sorgfältig zu prüfen, ob die direkte oder die indirekte Führung der linksabbiegenden Radfahrer die einfachste und sicherste Führung darstellt. Die Stadt Bochum hat bereits mehrfach vorgeführt, wie indirektes Linksabbiegen nicht funktioniert (Universitätsstraße). An der Königsallee müsste daher eine Lösung ausgeführt werden, die für jeden Radfahrer sofort zu begreifen ist und ggf. automatisch ein Grünsignal anfordert (siehe Grundanforderungen, vgl. Provinzialstraße Dortmund).

Parken im Seitenraum

Das Parken von Kraftfahrzeugen im Seitenraum am Fahrbahnrand wäre angrenzend an einen Radfahrstreifen nur möglich wenn die Parkbuchten breiter sind als 2,00 m. Das gilt wegen der höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs insbesondere in Fahrtrichtung Nord.



Das verbreitete illegale Parken auf den Gehwegen und in den Kreuzungsbereichen muss wirksam unterbunden werden. Das käme auch den Fußgängern entgegen, da die Gehwege breiter und die Sichtverhältnisse besser werden.

Gehweg, Radfahrer frei

Die zusätzliche Freigabe der Gehwege neben einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist sinnvoll. Das ermöglicht Eltern, ihre Rad fahrenden Kinder auf dem Gehweg zu begleiten und ist ein Angebot für besonders langsame und unsichere Radfahrer. Wenn alle Radwege aufgehoben sind und das illegale Parken unterbunden ist, sind die Gehwege eingeschränkt geeignet. Im Bereich der Schulen nutzen die Schüler bei Schluß sowieso alle vorhandenen Wege. Im engsten Bereich (Rechener Park) beträgt die freie Gehwegbreite ca. 2,00 m.

Springorum-Trasse

Die Springorum-Trasse wird über eine Rampe zwischen den Trassenbrücken Wasserstraße und Königsallee in der südöstlichen Ecke der Kreuzung Wasserstraße an die Königsallee angebunden. Die Rampe endet an der Wasserstraße. Die Trasse spielt gerade auch für den Schülerverkehr von und zur Graf-Engelbert-Schule und zur Schillerschule eine wichtige Rolle. Sie muss deshalb in beiden Fahrrichtungen direkt an die Königsallee angebunden werden. Die Anbindung ist ohne eine Umgestaltung des Kreuzungsbereichs nicht möglich.



Blick von der Anbindung Springorum-Trasse auf die Kreuzung Wasserstraße.

Für den Schülerverkehr optimal wäre eine direkte Verbindung zwischen Springorum-Trasse und Ostermannstraße mittels einer neuen Radfahrer- und Fußgängerbrücke.

Phantommarkierungen

Phantommarkierungen sind in der ganzen Sache das kleinste Problem. Es geht schließlich nur um eine einfache geradeausführende Markierung. Auf der Markstraße und der Wittener Straße gibt es jede Menge Phantommarkierungen – ohne Probleme.

Vier Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr?

Bei einer Straßenplanung von außen nach innen stellt sich die Frage nach der Zahl der Fahrstreifen für den MIV zuletzt. Entscheidend ist die ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum. Ein guter Ausgangspunkt wäre hier die ursprüngliche Konzeption der Königsallee vor gut einhundert Jahren. Siehe:

<http://www.historisches-ehrenfeld.de/bildergalerie-koenigsallee.htm>

Dort wird auch erklärt, dass und warum der Mittelstreifen im Straßenverlauf ganz unterschiedlich breit ist.