

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

Klaus Kuliga (Vorsitzender)
kuliga@adfc-bo.de
Tel. 0234 | 33 74 13
www.adfc-bo.de

Bankverbindung
Postbank Dortmund
IBAN:
DE10 4401 0046 0023 6754 61
BIC: PBNKDEFF

14. Dezember 2017

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

An
den Oberbürgermeister der Stadt Bochum,
die Fraktionen im Rat der Stadt Bochum
und
Straßen.NRW Regionalniederlassung Ruhr

Ersatzneubau der Neveltalbrücke am Munscheider Damm (L651) - Radverkehrsplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Neveltalbrücke ist Teil der Städteverbindung zwischen Gelsenkirchen und Hattingen. Diese Nord-Süd –Verbindung führt von Gelsenkirchen Mitte über Ückendorf, Wattenscheid, Westenfeld, Höntrop, Munscheid und Linden nach Hattingen an der Ruhr. Für den Radverkehr ist die Strecke über Hohenzollernstraße – Ückendorfer Straße – Lyrenstraße – Berliner Straße – Zeppelindamm – Munscheider Damm – Wuppertaler Straße alternativlos. In der für 2018 neu geplanten „Freizeitkarte Bochum“ ist diese Verbindung als Teil des ausgewiesenen Radverkehrsnetzes der Stadt Bochum eingezeichnet. In einem überregionalen Radverkehrsnetz müsste sie als Veloroute oder Radschnellweg ausgebaut sein.

Tatsächlich gibt es auf der gesamten Strecke so gut wie keine Radwege.

Die Neveltalbrücke ist das Nadelöhr in dieser Strecke. Im Gegensatz zu den meisten anderen Abschnitten ist es wegen des engen Querschnitts der Brücke nicht möglich, Radwege oder auch nur Gehwege anzulegen.

Die bestehende Brücke wurde 1929 erbaut. Bis sie durch einen Neubau ersetzt wird, sind mindestens 90 Jahre vergangen. Die jetzige Planung für einen Neubau legt für die kommenden 50 bis 100 Jahre unwiderruflich fest, ob die Nord-Süd-Verbindung zwischen Gelsenkirchen und Hattingen fahrradfreundlich sein kann. In einer „fahrradfreundlichen“ Stadt, die Mitglied ist in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS), müsste selbstverständlich sein, dass diese Brücke den Maßstab setzt für den fahrradfreundlichen Ausbau der Gesamtstrecke. Wie anders wollte Bochum jemals einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent erreichen können?

Im Gegensatz dazu hat Straßen.NRW eine Brücke geplant, die nur an der nordöstlichen Seite einen gemeinsamen Geh- und Radweg von 500 Metern Länge und 2,50 m Breite vorsieht. Dieser Radweg soll im Zwei-Richtungs-Verkehr ausschließlich die Schnatstraße am nördlichen Ende und die Nevelstraße am südlichen Ende der Brücke verbinden. Beide Straßen liegen auf der nordöstlichen Seite.

Die restlichen 15,5 km Gesamtstrecke von etwa 16 km Länge blieben bei dieser Planung außen vor. Die notwendige Anbindung des Radweges an die beiden Seiten des Munscheider Damms an beiden Enden der Brücke ist schlicht nicht geplant. Wenn aber die neue Brücke keine ausreichenden Radwege bekommt, kann die gesamte Strecke nicht fahrradfreundlich werden. Das Nadelöhr und die erhebliche Gefährdung der Radfahrer auf dieser Strecke würden für die nächsten 50 bis 100 Jahre erneut festgeschrieben.

Der zweimalige Wechsel von einer beidseitigen Radverkehrsführung auf eine einseitige Führung im Zwei-Richtungs-Verkehr für nur 500 m Strecke ist auf einer Straße mit ca. 15.000 Kfz pro Tag und einem erwarteten Schwerverkehrsanteil von etwa 4 Prozent mit

einem hohen Gefährdungspotential verbunden und nur sehr aufwendig sicher zu gestalten. Schließlich muss diese Straße auf der gesamten Länge auch für acht- bis zehnjährige Kinder sorglos mit dem Fahrrad zu befahren sein.

Der Zusatzaufwand für einen beidseitigen Geh- und Radweg auf der Brücke ist verglichen mit dem Gesamtaufwand in Höhe von 3,0 bis 4,1 Millionen Euro kalkulierten Kosten minimal.

Fazit: Die neue Brücke muss auf beiden Seiten Radwege bekommen, ausgeführt entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und direkt angebunden an den Munscheider Damm.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Kuliga

Vorsitzender ADFC Bochum e.V.