

Klaus Kuliga
Weiherstraße 21
44789 Bochum

Tel. 02 34 / 33 74 13 (AB)
kkuliga@arcor.de

Stadt Bochum
Büro für Bürgerbeteiligung

buergerbeteiligung@bochum.de

Bochum, 8. Februar 2024

Bürgeranregung nach GO NRW § 24 Tsukuba-Ring

Der Tsukuba-Ring ist kein Kreisverkehr, sondern eine vorfahrtberechtigte Einbahnstraße mit 2-3 Fahrstreifen die ausschließlich dem MIV zur Verfügung stehen. Es gibt dort keinen ÖPNV. Die beim Bau prognostizierte Verkehrsbelastung hat es dort nie gegeben. Radwege auch nicht.

Außerdem existieren am seit über 60 Jahren unveränderten Tsukuba-Ring Relikte der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts, die sonst aus Gründen der Verkehrssicherheit fast überall verschwunden sind:

Schleifende Ein- und Ausfahrten, die es erlauben von einer Ein-oder Ausfahrt aus auf direktem Weg ohne Fahrstreifenwechsel an der nächsten Ausfahrt den Ring zu verlassen.

(„Die Zu- und Abfahrten zum/vom Nordhausen-Ring enden schleifend auf den Verteilerfahrbahnen.“[1])

Diese Konstruktion dient der maximalen Beschleunigung des MIV auf Kosten aller anderen Verkehrsteilnehmer.

2015 sah die Verwaltung eine Korrektur vor:

„Die Planung der Verwaltung sieht die Reduzierung auf einen überbreiten, ca. 5,50 m breiten Fahrstreifen vor. Es hat sich gezeigt, dass in zweistreifigen Kreisverkehren der linke Fahrstreifen nur von wenigen Verkehrsteilnehmern angenommen wird. Dies trifft auch auf den Opelring zu.“ [1]

Die Verwaltung hat mehr als acht Jahre an einer Radverkehrsführung für den damaligen Opel-Ring gearbeitet.

Beschluss im Frühjahr 2023

Im Frühjahr 2023 hat sich die Stadt Bochum für die laut Verwaltung mit Abstand schlechteste Lösung entschieden:

„Radverkehrsanlagen außen um den Opelring herum – Diese Lösung ist für Radfahrende ... vermutlich die am wenigsten attraktive Lösung.“ [2]

Die Gehwege wurden wiederhergestellt, als gemeinsame Geh- Und Radwege ausgeschildert und den Radfahrern die Vorfahrt genommen. Der Kfz-Verkehr wird dadurch maximal beschleunigt.

Die Ansprüche des Autoverkehrs werden hier rücksichtslos gegen Fußgänger und Radfahrer ausgespielt. Das darf – wie die SPD nicht müde wird, zu betonen – nicht geschehen.

Wer als Fußgänger oder Radfahrer jetzt unter die Räder kommt ist selbst schuld.

Das ist das Gegenteil von „Vision Zero“. Das ist das Gegenteil einer Mobilitätswende.

Es gab drei Möglichkeiten für einen fahrradfreundlichen Tsukuba-Ring:

1. Radfahrstreifen auf dem Tsukuba-Ring (immer mit Vorfahrt)
2. Abgesetzter Radweg mit Vorfahrt (vom Gehweg getrennt oder gemeinsam)
3. Abgesetzter Radweg ohne Vorfahrt (vom Gehweg getrennt oder gemeinsam)

Bochum hat die Minimallösung gewählt:

Von der Fahrbahn abgesetzter Radweg ohne Vorfahrt, gemeinsam mit den Fußgängern und dazu noch im Einrichtungsverkehr, um den Weg von Mark 51°7 zur Markstraße auf das maximal mögliche Maß zu verlängern.

Im Regelfall gelten für Radfahrer als Fahrzeugführer die gleichen Vorfahrtregeln wie für parallel fahrende andere Fahrzeuge. Diese Regel wird hier in ihr Gegenteil verkehrt.

Ein- und Ausfahrten

Der Tsukuba-Ring hat sieben Ein- und Ausfahrten. Radfahrer können nur drei davon benutzen.

1. Auf der Heide
2. Ausfahrt zur A448
3. Einfahrt von der A448
4. Markstraße
5. Suttner-Nobel-Allee (mark 51°7)
6. Ausfahrt zum Nordhausen-Ring
7. Einfahrt vom Nordhausen-Ring

Die drei Straßeneinmündungen (1,4,5) sind durch Mittelinseln getrennt, die Auf- und Abfahrten von A448 und Nordhausen-Ring (2,3,6,7) liegen räumlich weit auseinander.

Zehn mal Vorfahrt achten

Radfahrer müssen also insgesamt zehn Mal „Vorfahrt achten“, wenn sie einmal um den Ring fahren. Autofahrer müssen genau ein Mal Vorfahrt achten: Bei der Einfahrt in den Ring.

An der Einmündung „Auf der Heide“ gibt es ausschließlich einen Fußgängerüberweg. Dort haben Fußgänger Vorrang, Radfahrer dürfen den Fußgängerüberweg nicht nutzen. Der Weg ist versperrt.

Damit gibt es für Radfahrer keinen legalen Weg, um von der Suttner-Nobel-Allee zur Markstraße zu kommen.

Signalisierung notwendig

Schon 2015 wusste die Verwaltung, dass eine Signalisierung des Geh- und Radweges aus Sicherheitsgründen notwendig ist:

„Laut Herrn Matten wird auch die Signalisierung des Opelrings erforderlich sein.“ [2]

Mit signalisierten Ein- und Ausfahrten wäre auch ein Zweirichtungsverkehr auf dem Radweg möglich.

Das wurde nicht umgesetzt. Der Kfz-Verkehr wird maximal beschleunigt. Die schutzbedürftigen „schwachen“ Verkehrsteilnehmer bleiben ohne jeden Schutz.

Anregung

Ich rege an, Radfahrer und Fußgänger am Tsukuba-Ring als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer zu behandeln, die „Vision Zero“ vorschriftsgemäß zu beachten und zeitnah einen durchgehenden und vorfahrtberechtigten bzw. signalisierten Radweg am Tsukuba-Ring herzustellen. Die Signalanforderung muss bedarfsgerecht, automatisch und mit minimierten Wartezeiten erfolgen.

Sofortmaßnahmen

Wenn die jetzt realisierte Wegführung beibehalten soll, müssen folgende Mängel sofort beseitigt werden:

1. Die Wege rund um den Tsukuba-Ring sind teilweise überhaupt nicht als Geh- und Radwege ausgeschildert. Dadurch sind sie als Radwege unbenutzbar.
2. An der Straße „Auf der Heide“ gibt es nur einen Fußgängerüberweg, keinen Radweg
3. Die schleifenden Ausfahrten vom Tsukuba-Ring sind eine erhebliche Gefahr für Fußgänger und Radfahrer. Sie beschleunigen den Verkehr auf der Fahrbahn und machen die Situation für Radfahrer extrem unübersichtlich. Theoretisch könnten Autofahrer von drei Fahrstreifen aus in die Ausfahrt fahren! Radfahrer haben die Autofahrer im Rücken!
4. An der Ausfahrt vom Sheffieldring muss die widersprüchliche Vorfahrtregelung sofort korrigiert werden (siehe Bild 13)

Politik und Verwaltung haben für diese Maßnahme Stand heute insgesamt ein krasses „ungenügend“ verdient.

Quellen

[1] Vorlage der Verwaltung 20152438 (09.2015)

[2] Dokumentation Beirat Mobilität 12 (21.10.2015)

Anhang: Fotostrecke vom 08.02.2024