

Radwende Bochum, April 2020

GO-24-Antrag: Optimierung der Straßenraumaufteilung der Hattinger Straße.

Stadt Bochum

Referat 01 - Büro für Bürgerbeteiligung

Postfach 44777 Bochum

Anregung gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land NRW

im Namen des Bündnisses Radwende Bochum

(darin vertreten: ADFC Bochum, Attac Bochum, botopia, BUND Bochum, Greenpeace Bochum, Kortland e.V., NABU Bochum, Naturfreunde Bochum-Langendreer, Stadt für Alle Bochum, urbanRadeling, VCD Bochum/Gelsenkirchen/Herne, VeloCityRuhr, velotopia – offene Fahrradwerkstatt und viele Bochumer Bürgerinnen und Bürger)

Ziel der Anregung:

Beschluss zum Bau einer durchgehenden Radverkehrsanlage an der Hattinger Straße, **umzusetzen** in 2020, Umbau der Straßenbahnhaltestellen zu Kap-Haltestellen sowie Schaffung von Querungsstellen der Fahrbahn für Fußgänger/innen, umzusetzen bis Ende 2022.

Der Antrag zielt darauf, die Hattinger Straße durchgehend von ihrem Beginn am Bochumer Schauspielhaus bis zum Stadtteilzentrum Linden und daran anschliessend bis zur Stadtgrenze Hattingen beidseitig mit einer Radverkehrsanlage in Form von Radfahrstreifen zu versehen. Um den notwendigen Raum zu schaffen, wird eine der zwei bestehenden Fahrspuren auf jeder Straßenseite für den Autoverkehr gesperrt und stattdessen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Straßenbahn, MIV und Lieferverkehr nutzen zusammen die verbleibende Fahrbahn. Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Spurtrennung auf den bestehenden fließendem Verkehr sind gering, da dem MIV und Lieferverkehr auch jetzt faktisch nur eine Fahrbahn zur Verfügung steht, da die rechte Fahrspur an vielen Stellen als Parkfläche genutzt wird.

Um die flüssige Fahrt der Strassenbahn nicht zu gefährden, fährt sie signaltechnisch bevorzugt als sogenannte „Pulkführerin“ wie bisher.

Im zweiten Schritt werden die Straßenbahnhaltestellen zu sogenannten Kap-Haltestellen umgebaut und barrierefrei ausgeführt. Das bedeutet, dass sich die Haltestellen auf den Gehwegen befinden und einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen; an den Querungsstellen des Fußverkehrs im Bereich der Haltestellenzugänge werden die Bordsteine abgesenkt. Damit erfüllt die Stadt dann ihre Verpflichtung, bis 2022 alle ÖPNV-Haltestellen barrierefrei zu gestalten (vergl. das am 01. Januar 2013 novellierte PBefG)

<https://www.roedl.de/themen/fokus-public-sector/juni-2013/barrierefreiheit-im-oeffentlichen-personenverkehr>

Der Radweg wird an der Vorderseite der Wartehäuschen vorbeigeführt. Zu Zeiten des Ein- und Ausstiegs zur Straßenbahn, der dann über den Radverkehrsstreifen erfolgt, müssen Radfahrende warten. In Situationen, in denen ein- und aussteigende Fahrgäste durch den Radverkehr nicht behindert oder gefährdet werden, dürfen Radfahrende den Haltebereich

mit Schrittgeschwindigkeit passieren. Die überwiegende Zeit, d.h., wenn keine Straßenbahn an der Haltestelle hält, können Radfahrende die Haltestellenbereiche störungsfrei passieren; Straßenbahnnutzende können die Wartezeit sicher in den Wartebereichen abseits der Radstreifen verbringen.

Vor allem die Sicht- und Blickbeziehungen zwischen Radfahrenden und Wartenden tragen dazu bei, dass bei der vorgeschlagenen Lösung das geringste Konflikt- und Gefährdungspotential von Nutzergruppen auftritt. Alternative Führungsvarianten, wie die Einfädelung des Radverkehrs vor den Haltestellen auf die Fahrbahn bzw. die Führung des Radverkehrs zwischen Haltestellenhäuschen und Geschäften bzw. Wohnbebauung über den Gehweg, scheiden beim Umbau der Haltestellen wegen schwerwiegender Nachteile hinsichtlich des Konflikt- und Gefährdungspotentials aus.

Antragsbegründung:

Schwerwiegende Funktionsmängel der Hattinger Straße

Die Hattinger Straße als innerstädtische Hauptdurchgangsstraße erfüllt die Funktionsanforderungen urbaner Hauptverkehrsräume nur mangelhaft. Die bisherige Aufteilung des Verkehrsraums ist ineffizient, sie verhindert die Nutzung des Straßenraums für den Fußverkehr und Radfahrende, indem Sie die Nutzung des Großteils des vorhandenen Raums als Park- und Verkehrsfläche ausschließlich für PKW zulässt. Die vierspurigen Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr sowie die Trassen für die Straßenbahn nehmen den Großteil der Verkehrsflächen in Anspruch. Entscheidende Schwächen sind die fehlende Straßenraumaufteilung mit ihrer desorientierenden Wirkung. Die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrende ist gering, unsicher und von schlechter Qualität, sie verhindert wirksam die Verkehrsteilnahme dieser Gruppen. Sie sorgt zudem für eine schlechte Wohn- und Lebensqualität an der Hattinger Straße.

Vor dem Hintergrund der mangelhaften Gesamtsituation werden im Folgenden einzelne besondere Schwachpunkte für Fußgänger/innen und Radfahrende im Hinblick auf Sicherheit und Barrierefreiheit aufgeführt.

- Derzeit werden Gehwege sowohl von Radfahrenden, parkende Autos und Fußverkehr genutzt. Der massive Raumbedarf des ruhenden MIV geht zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs; diese Gruppen sind einem unnötigen Konflikt- und Gefährdungspotential ausgesetzt.
- Radfahrende sind bei Einmündungen der ständigen Gefährdung durch abbiegende Autos, die in der Praxis nur unzureichend auf den Radverkehr achten, ausgesetzt.
- Radverkehrsanlagen fehlen an einigen Stellen bzw. sind technisch und baulich ungenügend.
- Der Fußverkehr wird durch die eingeschränkten Möglichkeiten zur Überquerung der befahrenen Fahrbahntrassen, der Länge des Querwegs über vier Spuren bei gleichzeitiger starker Barrierewirkung durch den MIV beeinträchtigt.
- Dies gilt insbesondere für Fahrgäste der Straßenbahn und ihre Sicherheit bei der Querung der Fahrbahntrassen bei Zu- und Ausstieg. Ein barrierefreier Zu- und Ausstieg in die Straßenbahn ist derzeit nicht möglich.

Moderne Verkehrsraumgestaltung für eine veränderte Stadtgesellschaft

Die vorgeschlagene Strukturierung des Straßenraums der Hattinger Straße beinhaltet implizit eine veränderte Priorisierung der Verkehrsmittel. Sie soll den Bedürfnissen, Ansprüchen und Problemen der Stadtgesellschaft Rechnung tragen und zur Entwicklung einer modernen Stadt mit hoher Lebensqualität beitragen.

Das beantragte Konzept trägt dazu Sorge, dass Straßenbahn und Kraftfahrzeuge sich eine gemeinsame Fahrbahn teilen. Die Straßenbahn fährt – signaltechnisch bevorzugt – als sogenannte „Pulkführerin“. Werden im bestehenden, alten Straßenraum eindeutig die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs priorisiert, zielt der Antrag auf eine Abflachung dieser Verkehrsmittelhierarchie. Er strebt eine gleichberechtigte Raumaufteilung an. Den Ansprüchen von Fußgängerinnen, Radfahrerenden und Fahrgästen von Bussen und Straßenbahn wird zu Lasten des MIV mehr Raum zur Verfügung gestellt, um die Belange aller Verkehrsarten in eine neue, moderne Balance zu bringen. Bemerkenswerter Weise führt der Vorschlag zu einer Verbesserung für alle bisher benachteiligten Nutzergruppen, ohne die Leistungsfähigkeit der Straße hinsichtlich des fließenden Verkehrs zu beeinträchtigen. Die Stadt Kassel ist für dieses Konzept mit dem Sonderpreis des Deutschen Städtebaupreises 2014 von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung ausgezeichnet worden. In der Urteilsbegründung heißt es : "Das Projekt ist Beispiel gebend für die vielerorts anstehende städtebauliche Reparatur autogerechter« Hauptverkehrsstraßen."

<https://staedtebaupreis.de/wp-content/uploads/2017/09/12.-Sonderpreis-Auszeichnung-Kassel.pdf>

Nach dem Umbau stehen den Fußgänger/innen auf breiten Gehwegen großzügig geschnittene Bewegungs- und Aufenthaltsflächen zur Verfügung. Der Radfahrverkehr findet auf breit geschnittenen Radverkehrsstreifen statt. Klarheit und Eindeutigkeit der Gliederung des neuen Straßenraums tragen zur Attraktivität und Sicherheit der Verkehrsflächen bei.

Wichtige Elemente zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sind:

- eine differenzierte Verkehrsführungen für Rad- und Fußverkehr: Diese zeichnen sich durch eine hohe Sicherheit und gute Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr und zueinander aus
- Mittel-/ Querungsstreifen entlang der Friedrich-Ebert-Straße: Der Querungsstreifen ermöglicht den Fußgängern auf der gesamten Länge der Straße die gesicherte Überquerung der Fahrbahn.
- Direkter Zu- und Ausstieg für Straßenbahnnutzende: Statt wie früher die Fahrbahn des Kraftverkehrs queren zu müssen, haben Straßenbahnnutzende an den neuen Haltestellen direkte und damit sicherere Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten vom Gehweg aus.

Mit freundlichen Grüßen

im Namen der Radwende: Birgit Isfort (isfort@wielert.com)