

# Ergänzendes Hintergrundpapier

## Flächendeckend Tempo 30 für den Fahrradverkehr

Die Anforderungen an das Radverkehrsnetz in Bochum hat die Radwende mit der Formel „Tempo 30 oder Radwege“ beschrieben. Bis Tempo 30 ist Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich. Wo schneller gefahren werden darf, handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen und die müssen dementsprechend Radwege haben. Diese Radwege müssen so gestaltet sein, dass man dort mit dem Rad auch Tempo 30 fahren kann. Die Höchstgeschwindigkeit von Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung (Pedelects) liegt bei 25 km/h. Trainierte Radfahrer können schneller fahren.

## Mehr Sicherheit, weniger Verkehrstote

Tempo 30 bietet eine deutlich höhere Verkehrssicherheit als etwa Tempo 50. Verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen sowie Fehlverhalten haben bei Tempo 30 wesentlich leichtere Folgen. Auch der Anhalteweg (das ist der Reaktionsweg plus Bremsweg) beträgt bei Tempo 30 rund zwölf Meter, ein Auto, das 50 Kilometer pro Stunde fährt hat nach zwölf Meter noch die volle Geschwindigkeit und steht erst nach 26 Metern. Wird ein Fußgänger mit 50 Kilometer pro Stunde angefahren, liegt die Wahrscheinlichkeit tödlich oder schwer verletzt zu werden bei 80 Prozent, bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde sinkt dieses Risiko auf 40 Prozent.

(<https://www.adfc.de/artikel/gute-gruende-fuer-tempo-30>, <https://vcoe.at/service/fragen-und-antworten/welchen-nutzen-hat-tempo-30> )

## Das Vorbehaltsnetz um 130 km reduzieren

Je mehr Tempo-30-Zonen vorhanden sind, desto weniger Radwege müssen gebaut werden. Tempo-30-Zonen gibt es bereits seit 1983. In vorbildlichen Städten wie Berlin, Frankfurt oder Leipzig haben Tempo-30-Zonen einen Anteil von 80 % am städtischen Straßennetz.

Bochum hat ein Straßennetz von ca. 1.100 km, davon gehören 450 km (41%) zum Vorbehaltsnetz. Die Tempo-30-Zonen umfassen also nur 59% des Straßennetzes. Aber nur 320 km (29%) des Straßennetzes sind tatsächlich Autobahnen, Bundes- oder Landesstraßen, die zum Vorbehaltsnetz gehören müssen. Das heißt: 130 km (12% ) der Straßen könnten aus dem Vorbehaltsnetz entfernt werden. Als kreisfreie Stadt kann Bochum das selbst entscheiden. Es kommt nicht auf die Zahl der Tempo-30-Zonen an, sondern auf die Straßenkilometer. (Alle Kilometerangaben nach dem Mobilitätskonzept Bochum, Kapitel 8, 2020).

## Bochums Hauptverkehrsstraßen haben keine oder nur ungenügende Radwege

In den 34 Jahren seit Vorstellung des Pilotprojekts „Radwege- und Beschilderungsplan Bochum“ hat Bochum gerade mal eine einzige Hauptverkehrsstraße mit durchgehenden Radwegen ausgebaut. Die Herner Straße ist gerade einmal vier km lang und die Radwege entsprechen nicht den grundlegenden Anforderungen. In weiten Teilen gilt hier Tempo 30 und die Straße funktioniert trotzdem. Alle anderen Radialstraßen, Hellwege und andere Hauptverkehrsstraßen haben gar keine oder nur lückenhafte Radwege. Sie müssen konsequent Stadtstraßen werden, wie für die Wittener Straße in Laer geplant.

Bochum hat also mehr als genug zu tun, um wenigstens den Stand von 1960 wieder zu erreichen, als flächendeckend Radwege zu Parkstreifen umdeklariert wurden. Unter dem Parkstreifen liegt der Radweg.

Umgekehrt wurden im gleichen Zeitraum Milliarden in den Autobahn-Außenring investiert, ohne dass Radfahrer davon den geringsten Nutzen hätten. Der Ausbau des Außenrings muss eine konsequente Verkleinerung des Vorbehaltsnetzes zur Folge haben (z.B. Wasserstraße und Markstraße).

Für Mark 51<sup>7</sup> wurde eine Straßenbahnlinie gebaut, aber es gibt keine Radwege dahin (Wittener Straße und Tsukuba-Ring)

### **Fußgänger zuerst**

Gehwege sind keine Radwege. Eine Stadt kann nicht fahrradfreundlich sein, wenn sie nicht fußgängerfreundlich ist. Ausreichend breite Gehwege sind unbedingt erforderlich – auch weil Kinder bis zu acht Jahren mit dem Rad auf Gehwegen fahren müssen. Nicht einmal die Hauptverkehrsstraßen haben in Bochum ausreichende Gehwege. Der Missbrauch der Beschilderung von Gehwegen mit „Radfahrer frei“ muss beendet werden. Diese Freigabe kann niemals einen Radweg ersetzen. In Tempo-30-Zonen ist es einfacher, die Gehwege von parkenden Kfz frei zu halten.

### **Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten**

Bochum ist Mitglied in der Tempo 30 Initiative des Deutschen Städtetages Diese Initiative hat das Ziel, Tempo 30 auch im Vorbehaltsnetz zu ermöglichen. Sie setzt voraus, dass die Städte das Vorbehaltsnetz bereits auf das notwendige Minimum reduziert haben: „Auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel.“ Aber nicht in Bochum.

(<https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2022/2022-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>)

### **Beispiele**

- Innenstadtring:

Entweder der Innenring bekommt seine Radwege zurück oder er verschwindet aus dem Vorbehaltsnetz.

- Oskar-Hoffmann-Straße:

Nur auf einem von drei Abschnitten gibt es Radwege. Zwischen Universitätsstraße und Steinring kann die Straße im jetzigen Zustand nicht zum Vorbehaltsnetz gehören. Die Gehwege werden legal und illegal zugeparkt.

- Friederikastraße:

Diese Straße gehört überhaupt nicht in das Vorbehaltsnetz. In Teilen ist Gehwegparken angeordnet, obwohl das die Gehwegbreite unzulässig einschränkt. Für Tempo 50 ist die Straße nirgendwo geeignet.

- Bergstraße:

Sollte zwischen Innenring und A40 aus dem Vorbehaltsnetz entfernt werden.

- Rottstraße:

Gehört nicht in das Vorbehaltsnetz. Zerschneidet verkehrsberuhigte Bereiche.

- Waldring, Steinring, Lohring, Harpener Straße, Krümmede, Gersteinring, Karl-Lange Straße:  
Der gesamte Straßenzug sollte aus dem Vorbehaltsnetz entfernt werden.