

**Beschlussvorlage der Verwaltung
Nr.: 20232393**

Status: öffentlich
Datum: 07.09.2023
Verfasser/in: 66 25 (12 54)
Fachbereich: Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Dorstener Straße - Radverkehrsführung (Antrag gem. § 24 GO NRW)

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:	Sitzungstermin:	Zuständigkeit:
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur	15.11.2023	Entscheidung

Kurzübersicht:

Dorstener Straße - Radverkehrsführung (Antrag gem. § 24 GO NRW)

Beschlussvorschlag:

Den Anregungen aus dem Schreiben des Bürgers wird nicht gefolgt.

Begründung:

Nachfolgend zunächst der Wortlaut des eingegangenen Schreibens eines Bürgers vom 26.01.2023 an die Verwaltung (Hinweis: Die personenbezogenen Daten des Bürgers finden sich in der entsprechenden Mitteilung des nicht-öffentlichen Sitzungsteils.):

„Sehr geehrte Damen und Herren,

Radfahren auf der Dorstener Straße ist nicht sicher. Die Dorstener Straße hat keine durchgehenden Radwege und die vorhandenen Radwege entsprechen nicht den Grundanforderungen.

Die wesentlichen Mängel sind:

- 1. Es gibt keine Sicherheitstrennstreifen zu am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen.*
- 2. Die Radwege/Radfahrestreifen haben eine ungenügende Breite.*
- 3. In keiner Richtung sind durchgehend Radwege vorhanden.*

Vollbruchstraße / Gustavstraße

Radfahrstreifen unterbrochen. Kein regelkonformes Radwegende. Verkehrsgefährdend.

Die Problemstelle ist der Stadt Bochum seit 1991 bestens bekannt.



Vor A40: Unzulässiger gemeinsamer Geh- und Radweg

Breite absolut ungenügend, Sichtverhältnisse ungenügend, nicht einsehbare Grundstücksausfahrt



Antwort der Verwaltung:

Im Folgenden werden die im Schreiben des Bürgers formulierten Lösungsvorschläge der Übersichtlichkeit halber verkürzt aufgeführt und dazu jeweils die Stellungnahme der Verwaltung abgegeben.

zu Abschnitt 1 (Herner Straße bis BAB 40):

Aufhebung aller Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand und Verbreiterung der Radfahrstreifen:

Die Radfahrstreifen auf diesem Abschnitt entsprechen nicht dem Standard, der bei einem heutigen Ausbau berücksichtigt würde. Die Verbreiterung der Radfahrstreifen durch Ummarkierungen ist jedoch nicht möglich, da die benachbarten Fahrspurbreiten diese Platzverhältnisse nicht hergeben. Auch bei Wegnahme aller Parkmöglichkeiten wäre eine Verbreiterung nicht ohne Weiteres umsetzbar, da die Parkstände größtenteils gepflastert als Teil des Seitenraums ausgebildet sind und somit umfangreiche Umbaumaßnahmen erfordern würden. Zudem sind die Parkstände nicht durchgehend

vorhanden und es befinden sich Einbauten und Baumstandorte in diesem Bereich. Änderungen am Querschnitt würden daher und aufgrund der Komplexität dieses Abschnitts auch im Hinblick auf die Straßenbahnführung zunächst umfangreiche Planungen erforderlich machen, bei denen das Ergebnis nicht vorab abzusehen ist.

Aufhebung aller Radverkehrsanlagen und Anordnung eines Überholverbots:

Es liegt eine Ausnahmegenehmigung von der Bezirksregierung Arnsberg bzgl. der Planung der Dorstener Straße für die Unterbringung der Radfahrstreifen vor. Diese wurde unter Abwägung aller Randbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die dortigen Schienen, vereinbart. Aufgrund der Gefahr, die permanent von den Straßenbahngleisen für den Radfahrer ausgeht, ist eine Aufhebung der Radfahrstreifen nicht möglich.

Die Verwaltung nimmt die Situation ebenfalls kritisch wahr und strebt daher an, alternative Routen zu finden, die eine Umfahrung der Dorstener Straße für den Radverkehr ermöglichen.

zu Abschnitt 2 (Kreuzungsbereich BAB 40):

geradlinige Radverkehrsführung in beide Fahrtrichtungen zum Passieren der Kreuzung in einem Zuge:

Stadteinwärts wird der Radfahrer zwar im Seitenraum geführt, aber dennoch zeitgleich mit dem geradeausfahrenden Kfz-Verkehr geschaltet, sodass ein Passieren der Kreuzung bei Beginn der Grünphase in einem Zuge möglich ist. Stadtauswärts ist dies aufgrund der Randbedingungen und aus Verkehrssicherheitsgründen nicht gegeben. Der Strom im Seitenraum muss daher getrennt signalisiert werden. Trotz dieses Umstandes ist die Radwegführung übersichtlich durch abgesetzte Furten und rot eingefärbte Bereiche dargestellt.

Die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten lassen derzeit keine andere Führung zu. Die Situation ließe sich erst mit umfangreichen Maßnahmen verändern, wobei auch dabei zunächst zu prüfen wäre, ob eine Verbesserung unter den verkehrlichen Bedingungen und den vorhandenen Grundstückverhältnissen überhaupt realisierbar wäre. Eine Umplanung des Knotens ist aktuell jedoch nicht vorgesehen, auch vor dem Hintergrund der noch unklaren Rahmenbedingungen zum Ausbau der BAB 40.

zu Abschnitt 3 (BAB 40 bis Poststraße):

Wegnahme des Linksabbiegers in die Hordeler Straße am KNP Dorstener Straße / Hordeler Straße / Poststraße zur Einrichtung einer Radwegableitung stadtauswärts:

Ausgehend von den Untersuchungen des Verkehrskonzepts Hamme-Hordel-Hofstede wurde das Linksabbiegen stadtauswärts von der Dorstener Straße in die Hordeler Straße zuletzt genau deshalb ermöglicht, um am KNP Dorstener Straße / Riemker Straße den Linksabbieger von der Dorstener Straße nach Westen in die Riemker Straße nicht zweistreifig ausbauen zu müssen. Ein solcher Umbau würde ansonsten Kosten in Höhe von mind. 3 Millionen Euro für den gesamten Knotenpunkt verursachen.

Würde das Linksabbiegen in die Hordeler Straße unterbunden, würde sich der gewonnene Effekt wieder umkehren und entsprechend mehr Linksabbieger zum KNP Dorstener Straße / Riemker Straße verschieben. Dann bliebe der Knotenpunktausbau wieder die einzige Alternative zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Mit der Vorlage 20201751 (Sitzung BV Mitte vom 13.08.2020) wurde der Gutachterempfehlung gefolgt und die einseitige Öffnung der Hordeler Straße beschlossen. Es wird daher davon ausgegangen, dass auch weiterhin keine Bestrebung besteht, nun Planfall 4 „Ausbau des Knotenpunktes“ zu verfolgen. Seitens der Verwaltung wird die bereits beschlossene und umgesetzte Lösung favorisiert und der Entfall des Linksabbiegers daher nicht angestrebt.

zu Abschnitt 4 (Poststraße bis Stadtgrenze Herne):

Verlängerung des Radfahrstreifens stadteinwärts (vom KNP Dorstener Straße / Riemker Straße bis zum Parkstreifen):

Eine Verlängerung des Radfahrstreifens lässt sich aufgrund der vorhandenen Grundstücksverhältnisse bzw. fehlender Platzverhältnisse nicht umsetzen. Dies wird bereits in der Örtlichkeit am Verlauf der Gehweghinterkante und des Fahrbahnrandes, der daher am Ende des Radfahrstreifens verschwenkt wird, ersichtlich (siehe Anlage 1).

Wegnahme einer Kfz-Fahrspur in beide Fahrtrichtungen zur Einrichtung eines Radfahrstreifens stadteinwärts und stadtauswärts:

Diese Maßnahme wurde bereits mit der Vorlage 20222789 (Sitzung AMI vom 23.11.2022) untersucht. Unter Annahme einer einspurigen Verkehrsführung ergibt sich für beide Fahrtrichtungen an den angrenzenden Knotenpunkten Dorstener Straße / Riemker Straße und Dorstener Straße / Hordeler Straße / Poststraße eine starke Reduktion der Kfz-Kapazitäten, was zu einer ungenügenden Leistungsfähigkeit (QSV F) an den betroffenen Knotenpunkten und somit zu Einbußen bei der Verkehrssicherheit führt. Da der nachrückende Verkehr unter diesen Umständen während der Grünphasen nicht vollständig abfließen könnte, wären lange Rückstaus die Folge. Die Wegnahme einer Fahrspur ist hier daher bei der derzeitigen Verkehrslage keine Option.

Wegnahme des Parkstreifens zur Einrichtung eines Radfahrstreifens stadteinwärts in diesem Bereich:

Die Wegnahme des Parkstreifens wird kritisch gesehen, da stadteinwärts bereits eine Radverkehrsführung im Rahmen der Freigabe des dortigen Gehwegs für Radfahrer vorhanden ist. Bei der Freigabe von Gehwegen handelt es sich um eine weniger komfortable Lösung, da hier der Fußgänger Vorrang hat und seitens des Radfahrers entsprechend Rücksicht genommen werden muss. Die ersatzlose Streichung des gesamten Parkstreifens, der insbesondere von den dortigen Anliegern genutzt wird, ist schwierig. Es wären umfangreiche Umbaumaßnahmen erforderlich, um den vorhandenen, gepflasterten Parkstreifen in einen Radfahrstreifen umzuwandeln.

Dennoch ist die Verwaltung auch weiterhin bestrebt, wie im Verkehrskonzept Hamme-Hordel-Hofstede beschrieben, durch detailliertere Untersuchungen langfristig Verbesserungen für das Radwegenetz auf diesem Abschnitt zu finden.

Wegnahme des Linksabbiegers in die Poststraße am KNP Dorstener Straße / Hordeler Straße / Poststraße zur Einrichtung eines Radfahrstreifens stadteinwärts in diesem Bereich:

Die vorgeschlagene Ersatzroute für den Wegfall des Linksabbiegers (über Riemker Straße, dann Hordeler Straße zur Poststraße) bedeutet die beidseitige Öffnung der Hordeler Straße, auch wenn der Durchgangsverkehr zur Dorstener Straße weiter stadteinwärts bzw. zur A40 durch das vorgeschlagene Unterbinden des Rechtsabbiegens von der Hordeler Straße in die Dorstener Straße vermieden werden soll. Mindestens die Fahrzeuge aus Richtung Kreisverkehr kommend, die den Linksabbieger von der Dorstener Straße in die Poststraße nutzen, würden dann zusätzlich zum aktuellen Verkehr durch die Hordeler Straße geführt. Dabei müsste auch das derzeitige Durchfahrverbot für LKW in der Hordeler Straße aufgehoben werden, um die Verkehre, die ihr Ziel in der Poststraße haben, entsprechend abwickeln zu können. Ebenso würden dann vermutlich Verkehre aus Herne zum Gewerbegebiet an der Hofsteder Straße als Zusatzverkehre die Hordeler Straße befahren.

Zudem ist zu betrachten, wie die Verkehre, die aus anderen Richtungen kommen, in diesem Fall geführt werden müssten. Sofern alle Verkehre, die bislang den Linksabbieger nutzen, nun eine Führung zur Poststraße über die Hordeler Straße nehmen müssten, würde dies auch die dort verkehrende Buslinie betreffen, die dann den Umweg über eine Tempo-30-Straße nehmen müsste. Eine alternative Route bspw. über die Straße In der Provitze wäre insbesondere im Hinblick auf die Befahrbarkeit für größere Fahrzeuge erst noch genauer zu prüfen, allerdings gilt auch dort eine Tempo-30-Regelung, die den Busverkehr ausbremsen würde, und dieser Umweg würde zudem Haltestellenstreichungen und -verlegungen erfordern.

Da auch der Busverkehr für die Mobilitätswende erforderlich ist und zudem das Führen des Schwerverkehrs durch Tempo-30-Bereiche als nicht sinnvoll erachtet wird, wenn es sich vermeiden lässt, wird dieser Vorschlag von der Verwaltung nicht befürwortet. Es haben daher auch noch keine Ab-

stimmungen mit der Bogestra stattgefunden, sodass sich ggf. weitere Probleme durch die Umwege und zeitlichen Verzögerungen ergeben könnten, die aktuell nicht bekannt sind.

Zu untersuchen wäre ebenfalls, ob die zusätzlichen Verkehre durch den Kreisverkehr abgewickelt werden könnten. Eine dafür erforderliche Leistungsfähigkeitsberechnung wäre aufgrund der dabei zu berücksichtigten Straßenbahn sehr umfangreich und wurde aus den o.g. Gründen nicht verfolgt.

Fazit: Aus den o.g. Gründen kann den jeweiligen Anregungen aus dem Schreiben des Bürgers insgesamt nicht gefolgt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Klimarelevante Auswirkungen:

Anlage(n):

1. Anlage 1: Luftbild Abschnitt Poststraße – Stadtgrenze Herne