

Ein kreuzungsfreier Radweg von Riemke in die City



Damit die Radfahrer aus den Stadtteilen nördlich der Bochumer City komfortabel und schnell in die Innenstadt kommen, schlagen [die STADTGESTALTER](#) einen Radweg entlang der Trasse der Glückauf-Bahn von Riemke bis direkt in die City vor.

Auf dem Plan der [STADTGESTALTER \(Verlauf des Nordschnellwegs\)](#) verläuft der Radweg von der Meesmannstraße in Riemke, bis zur Grußstahlstraße in der Innenstadt. Er soll im Westen neben der Bahntrasse, auf der die Glückauf-Bahn (RB 46) fährt, angelegt werden. Sechs Straßen und eine Bahnlinie würde der Radweg kreuzungsfrei überqueren. Damit kämen die Radfahrer auf dieser Verbindung fast ohne Konflikte mit Autos oder Fußgängern schnell und komfortabel von Riemke, Hofstede und Hamme in die City. Von Riemke könnten Alltagsradfahrer in 12 Minuten am Rathaus sein, von Hofstede in 10 und von Hamme in 7 Minuten. Und das auf einem glatten Asphaltband ohne Steigungen. Diese attraktive Verbindung würde dazu anregen mit dem Rad in die Innenstadt zu fahren. Ebenfalls würde der Radweg als schneller Zubringer zum Radschnellweg – RS1 dienen ([Einbindung des Nordschnellwegs in das regionale Radverkehrsnetz](#)).

An allen Straßen, die der neue Radweg quert, sieht der Plan der [STADTGESTALTER\(Verlauf des Nordschnellwegs\)](#) Auf- und Abfahrten vor, so dass der Radweg von jedem Wohn- oder Gewerbegebiet, das an der Trasse liegt, auf kurzem Weg erreicht werden kann.



Der Radweg sollte 3 m breit sein, so wie es die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) für den Bau von Zweirichtungsradswegen vorsehen.

Baufwand und Investitionskosten wären vergleichsweise gering

Ein großer Vorteil des Vorschlags der [STADTGESTALTER](#), auf einer relativ langen Strecke, zwischen Herzogstraße und A40, kann für die Anlage des Radweges der direkt neben der Bahntrasse verlaufende Feldweg ([Bild](#)) genutzt und mit wenig Kostenaufwand umgebaut werden.

An der Brücke über die Poststraße hatten die STADTGESTALTER bereits 2017 eine neuen Halt für die Glückauf-Bahn vorgeschlagen, dieser muss so gebaut werden, dass der Nordschnellweg und die Haltestellenanlage sich nicht behindern, sondern im Gegenteil positiv ergänzen ([Eine neue Haltestelle für Hofstede](#)). An der Haltestelle sollten z.B. genug sichere Radabstellplätze vorgesehen werden, damit hier Radfahrer auf die Bahn umsteigen können (Bike & Ride).

Auch Brücken müssen auf der Strecke zunächst mit Ausnahme der Querung Feldsieper-Straße keine neuen gebaut werden, es können bestehende benutzt werden. Soll allerdings die Glückauf-Bahn in Zukunft wieder zweigleisig ausgebaut werden, müsste der Radweg von der Brücke, die die Bahngleise quert, die aus Wattenscheid kommend zum ehemaligen Bahnhof Präsident führen, auf eine eigene Brücke verlegt werden. Solange die Trasse nur eingeleisig befahren werden kann, ist die Nutzung der bestehenden Brücke möglich.

Eine weitere bauliche Herausforderung besteht am Bahnhof Hamme, dort muss der Radweg über die Feldsieper Straße und um den Bahnsteig herum geführt werden. Auf den verbleibenden Abschnitten zwischen Meesmannstraße und Herzogstraße sowie zwischen A40 und Gußstahlstraße besteht neben den Gleisanlagen ausreichend Platz um den Radweg mit ausreichend Abstand daneben entlang zu führen, selbst dann, wenn in Zukunft auf der Bahntrasse vom Bahnhof Hamme nach Süden zum Hauptbahnhof wieder zwei Gleise benötigt werden.

Verlängerung des Radweges nach Süden und Norden möglich

Eine Verlängerung des Radweges weiter nach Süden, Richtung Bermuda3Eck wäre ebenfalls denkbar, wäre aber baulich mit höherem Aufwand verbunden, da hier die Fläche des vorhandenen Bahndamms für zwei Gleise und den Radweg in weiten Teilen nicht ausreicht. Ein Anbau des Radweges an den bestehenden Bahndamm wäre zwar möglich aber aufwendig und besonders, da die Brücken verbreitert oder neu gebaut werden müssten, auch mit erheblichen Kosten verbunden.

Sollte der Radschnellweg RS1 über die Rottstraße geführt werden ([RS1 über Rottstraße und Südring](#)), wäre es sinnvoll den Nordschnellweg bis dorthin zu verlängern. Würde der RS1 mit einer Hochtrasse über den Boulevard geführt (RS1 über Hochtrasse mitten durch die Innenstadt), dann sollte der Nordschnellweg bis zur Auffahrt auf die Hochtrasse auf der Alleestraße am Bahnhof West geführt werden.

Ebenfalls könnte der Radweg nach Norden Richtung Herne und Recklinghausen verlängert werden. Dazu müssten im weiteren Verlauf allerdings einige Brücken verbreitert oder sogar ganz neu gebaut werden.

Anschlussmöglichkeiten an die Innenstadt

In der Innenstadt endet der Radweg nach den Planungen der [STADTGESTALTER](#) zunächst an der Gußstahlstraße, die direkt zum Rathaus führt. Dafür müssen die Radfahrer allerdings den Innenstadtring queren. Zu diesem Zweck sollte auf Höhe der Gußstahlstraße eine zusätzliche Querungsmöglichkeit des Rings für Radfahrer geschaffen werden.

Zusätzlich oder alternativ könnte eine Zufahrt zur Innenstadt über die Malteserstraße erfolgen. Um diese Straße zu erreichen, müsste der Radweg die Bahntrasse der Glückauf-Bahn mittels einer Unterführung queren. Über die Malteserstraße, kämen die Radfahrer dann zum Innenstadtring. Wo auf Höhe der Musikschule eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden sollte. Im Rahmen der Neuordnung des Bereichs Musikschule, Gesundheitsamt und BVZ könnte der Radweg dann gut ausgebaut bis zum Rathaus weiter geführt werden.

Langfristig sollte der Nordschnellweg vom Rathaus über die Viktoriastraße mit dem geplanten Radweg entlang der Königsallee verbunden werden. Auf diese Weise wird er Teil einer Radwegeverbindung auf der Radler ganz Bochum von Nord nach Süd durchqueren können.

Fazit: Durch den Nordschnellweg rücken die Stadtteile Riemke, Hofstede und Hamme näher an die Bochumer Innenstadt. In den drei Stadtteilen wohnen rund 33.000 Menschen. Durch die bessere Radanbindung der Innenstadt steigt die Attraktivität der City. Für den Bau der Radverbindung entfallen keine Flächen für den Autoverkehr. Rad- und Autoverkehr behindern sich nicht. Darüber hinaus fallen die Kosten für die Anlage des Radweges vergleichsweise gering aus, weil auf bestehende Infrastruktur hinsichtlich Wegen und Brücken zurückgegriffen werden kann. Der bauliche Aufwand hält sich in Grenzen. Eine Realisierung des Radweges ist in einem relativ kurzen Zeitraum möglich. Allerdings müssen einige für den Bau des Radweges erforderlichen Flächen von der Bahn erworben werden. Gegebenenfalls ergeben sich aus diesem Umstand Probleme, deren Lösung zusätzliche Zeit in Anspruch nimmt.

Insgesamt kann der Nordschnellweg also ein wesentlicher Baustein zu der vom Bochumer Stadtrat verfolgten Verkehrswende sein.