



Dorstener Straße: Eine unendliche Geschichte nach Bochumer Lesart

Text: Ralf Böhm und Bernhard Raeder | Fotos: Ralf Böhm

Dorstener Straße/Einmündung Poststraße: Und plötzlich endet der Radweg und der Radverkehr muß auf die Straße

Die Dorstener Straße offenbart ein Dilemma der Bochumer Radverkehrsplanung. Viele Widersprüche und inkonsequente Planung zeigen sich hier. Und eine Lösung für einen sicheren Radverkehr zeichnet sich noch nicht ab.

Im Radverkehrskonzept Bochum von 1999, das vom Stadtrat am 09.06.1999 beschlossen wurde, hieß es: Das Radverkehrsnetz kann nur stufenweise ausgebaut werden; es ist daher notwendig, Kriterien für die Reihenfolge der einzelnen Maßnahmen festzulegen. Vordringlich sollten solche Strecken/Knotenpunkte in Angriff genommen werden,

- ▶ die Bestandteil des Alltagsnetzes sind und hohe Kfz-Stärken aufweisen,
- ▶ auf denen Unfallopfälle existieren (Anzahl und/oder Schwere der Unfälle); die Unfallopfälle wurden dabei anhand einer Auswertung der Unfälle mit RadfahrerInnenbeteiligung für die Jahre 1997 und 1998 ermittelt;
- ▶ die für die Schulwegsicherung von Bedeutung sind;
- ▶ die Lückenschlüsse < 1,0 (2,0) km ermöglichen.

Es wurden Prioritäten festgelegt und eine Reihenfolge nach Dringlichkeit erstellt. Alle Strecken des geplanten Radverkehrsnetzes, auf denen Radverkehrsverbindungen neu zu erstellen bzw. zu verbessern sind, wurden anhand der o.g. Kriterien überprüft. Die anschließende Auswertung ergab bei doppelter

Gewichtung des Kriteriums Unfallhäufung: An erster Stelle steht die Strecke Dorstener Straße zwischen Kortländer/Brückstraße und A40, die in höchstem Maße die Kriterien erfüllt.

Warum damals die vordringliche Realisierung an der A40 enden sollte, obwohl die Dorstener Straße als Hauptroute und schnellste direkte Verbindung nach Herne und Gelsenkirchen darüber hinausgeht, ist nicht mehr eindeutig zu klären. Vermutlich lag der Grund darin, dass es zwischen der A40 und der Poststraße / Hordeler Straße schon sog. Bordsteinradwege gab und die Hordeler Str. als Radhauptverbindung Richtung Wanne-Eickel priorisiert wurde. Aber bereits damals wurde in der Karte „Geplantes Radverkehrsnetz Alltag/Freizeit“ deutlich, dass die Dorstener Straße eine Verbindung über Bochum hinaus sein sollte.

Inzwischen wurde die Dorstener Straße zwischen Bochum Mitte und der A40 mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Diese genügen nach Aussagen der Verwaltung zwar nicht mehr den heutigen Ansprüchen, sind aber auch nicht mal eben zu verbessern. In den vergangenen 23 Jahren hat die Verwaltung sich aber geweigert, den Knotenpunkt Dorstener Str. /Hordeler Str./Poststr. radfahr-sicher auszubauen.

Der Radweg stadtauswärts endet noch immer an dieser Kreuzung ohne sichere Überleitung auf die Fahrbahn und stadteinwärts ragt eine Hauskante unfallträchtig in den viel zu engen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Eklatante Widersprüche im eigenen Handeln bereiten dagegen offensichtlich keine Kopfschmerzen. Während im Knotenpunktbereich der A40 Radfahrer aus Sicherheitsgründen auf Bordsteinradwege geleitet werden und so mehrere Ampelstopps hinnehmen müssen, wird ab der Poststraße diese Gefahr stillschweigend hingenommen.



Dorstener Straße/A 40 Slalomfahrt auf gemeinsamen Geh- und Radweg

Da es keine Radfahranlagen gibt und der Gehweg für Radfahrer wegen einer kurzen Engstelle nicht freigegeben ist, ist die Fahrbahn zu benutzen. Hat sich das Gefährdungspotential für Radfahrer auf der Fahrbahn in diesem Streckenbereich etwa minimiert? Gibt es keinen Schwerlastverkehr mehr auf diesem Streckenbereich? Gibt es dort keine großen Knotenpunkte mit starkem Abbiegeverkehr? Entspricht es sorgfältigem Verwaltungshandeln, vergleichbare Sachverhalte unterschiedlich zu behandeln? An die Ansprüche von Radverkehrssicherheit werden offensichtlich unterschiedliche Maßstäbe angelegt.

Die Verwaltung ist in den letzten Jahren von Ortsvereinen, Verbänden, einem Gutachten und Bürgern aufgefordert worden, für diesen Streckenabschnitt eine radfahr-sichere Lösung zu finden. Allen Initiativen und Aufforderungen begegnete sie letztlich mit einem Argument: Die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr dürfe sich nicht verschlechtern. Die bisher eingebrachten Vorschläge seien daher unbrauchbar.



Ein „Werbeanhängerparkstreifen“ ist offenbar noch immer wichtiger als ein sicherer Radweg

Bei unserem letzten Turnusgespräch mit dem Tiefbauamt haben wir seine Leiterin mit den neuen Verwaltungsvorschriften zu §1 der Straßenverkehrsordnung konfrontiert: Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Der Staat verpflichtet sich damit zu einer Strategie, die schwere Verkehrsunfälle in Zukunft ganz vermeiden soll (Vision Zero). Die Verwaltung muss umdenken, Leistungsfähigkeitsberechnungen dürfen verkehrspolitischen Plänen und Handeln nicht mehr dominieren.

Was bedeutet das für die Dorstener Straße? Ausgelöst durch einen schweren Radunfall an der Engstelle Dorstener Straße/ Hordeler Straße plant die Verwaltung eine leichte Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges stadteinwärts. Sie muss sich aber entscheiden, ob sie den Abschnitt stadtauswärts für Radfahrende als ausreichend sicher ansieht. Wenn nicht, muss sie handeln!

Wir sind der Überzeugung, sie muss handeln. Es sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um spätestens jetzt nach mindestens 23 Jahren Untätigkeit und dem gesetzlichen Vorrang zur Verkehrssicherheit sichere Radwegführungen zu realisieren.

Von einer kompetenten und verantwortungsbewussten Fachverwaltung erwarten wir konkrete Lösungsvorschläge und Planungen, die der Politik vorgestellt werden, damit diese sich für eine Lösungsalternative entscheiden können und so ebenfalls ihre Verantwortung für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt gerade in solchen sensiblen Streckenbereichen zeigen!