

## **Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20233414**

**Status:** öffentlich  
**Datum:** 20.12.2023  
**Verfasser/in:** 66 23 (40 51)  
**Fachbereich:** Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

**Veloroute 1 – Trassenführung Radkreuz bis Riemke**

Beschlussvorschriften:

### ***Beratungsfolge:***

Gremien:	Sitzungstermin:	Zuständigkeit:
Bezirksvertretung Bochum-Mitte	25.01.2024	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur	28.02.2024	Entscheidung
Bezirksvertretung Bochum-Mitte	29.02.2024	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur	17.04.2024	Entscheidung

### ***Kurzübersicht:***

Mit Beschluss des Radverkehrskonzepts 2023 vom 04.05.2023 wurde die Verwaltung der Stadt Bochum damit beauftragt, die Korridore der 13 Velorouten auf das Straßen- und Wegenetz umzulegen. Die Veloroute 1 als Verbindung zwischen dem Radkreuz und Riemke soll als erstes trassiert werden.

### ***Beschlussvorschlag:***

Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur beschließt die Trassenführung der Veloroute 1 zwischen dem Radkreuz und Riemke.

### ***Begründung:***

Mit dem am 04.05.2023 (TOP 1.10, Vorlage-Nr. 20230262) per Ratsbeschluss verabschiedeten Radverkehrskonzept verfügt die Stadt Bochum über ein hierarchisch gegliedertes Zielnetz für den Radverkehr. Während Trassenführungen im Haupt- und Nebennetz in diesem Zielnetz bereits konkret dargestellt sind, werden hierarchisch höhergestellte Velorouten lediglich als Korridore dargestellt. In der weiteren Bearbeitung ist die Stadtverwaltung damit beauftragt, die Trassenverläufe der 13 Velorouten zu konkretisieren und diese herzustellen.

Velorouten sollen vorrangig abseits des Kfz-Hauptnetzes auf Nebenstraßen geführt werden und bergen somit das Potential, neue Nutzungsgruppen für den Radverkehr zu erschließen. Ziel ist ein Radverkehrsanteil von 15% am gesamten Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030. Langfristig wird ein Radverkehrsanteil von 25% angestrebt.

Im Zuge verwaltungsinterner Abstimmungsgespräche zur Gestaltung und Trassenführung der Veloroute 1 zwischen dem Radkreuz und dem Riemker Markt wurden mögliche Varianten durchgespielt und gegeneinander abgeglichen. Hieraus ergibt sich eine Vorzugsvariante für die Veloroute 1, welche als fahrradfreundliche Alternative zur Herner Straße dienen soll.

### 1. Allgemeines

Die Veloroute 1 verbindet auf einer Länge von ca. 3,25 km ab der Widumestraße das Innenstadtzentrum (Radkreuz) mit dem nördlichen Stadtteilzentrum Riemke (Riemker Markt). Gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung wird ein Umwegfaktor von 1,16 erreicht. Bei durchschnittlicher Fahrgeschwindigkeit von 20km/h ist mit einer reinen Fahrzeit von ca. 10 Minuten zu rechnen. Im Umkreis von 300m um die Veloroute leben ca. 16.500 Personen. In diesem Einzugsbereich befinden sich relevante Anlaufpunkte wie das Bergbaumuseum, die Technische Hochschule Georg Agricola, die Freizeitanlage Urban Green, die Nahversorgungszentren Herner Straße und Riemke sowie zahlreiche Haltestellen der U-Bahnlinie 35.

## 2. Beschreibung der Führung der Veloroute 1

### Abschnitt 1: Radkreuz – Europaplatz

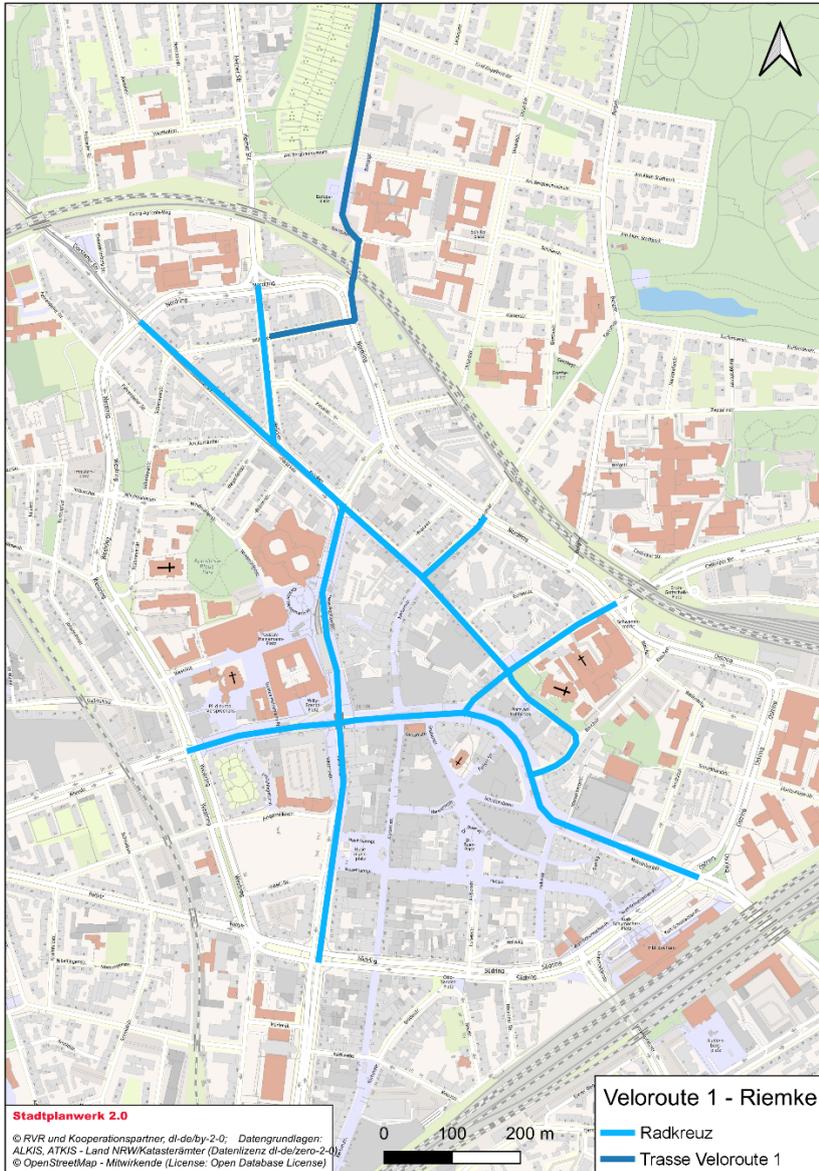


Abbildung 1: Trassenführung Veloroute 1 zwischen Radkreuz und Europaplatz

Anschließend an das Radkreuz beginnt Veloroute 1 an der Widumestraße. Die Querung des Nordrings erfolgt auf Höhe der Hausnummern 33 bzw. 35. Anschließend führt die Veloroute über die Schillerstraße vor dem Bergbaumuseum auf den Europaplatz.

Für den weiteren Verlauf der Veloroute empfiehlt es sich, diese geradlinig über die Wielandstraße verlaufen zu lassen. Die Wielandstraße ist aus topographischen Gründen, Gründen des Denkmal- und des Alleenschutzes gegenüber anderen Nord-Süd-Verbindungen im Stadtparkviertel zu bevorzugen. Als Folge scheidet Querungen des Nordrings an der Hans-Böckler-Straße mit Weiterführung in die Uhlandstraße sowie die geradlinige Führung über die Kortumstraße mit Anschluss an die Bergstraße als Optionen aus. Aufgrund des vorhandenen Straßenraums in der Bergstraße sind dort keine Radverkehrsanlagen möglich, die den Veloruten-Standards entsprechen. Eine mögliche

Alternativführung über die Herner Straße und die Straße Am Bergbaumuseum widerspricht hingegen den verkehrsscharakterlichen Vorgaben, Velorouten abseits des Kfz-Hauptnetzes zu führen.

## Abschnitt 2: Europaplatz bis Grummer Teiche

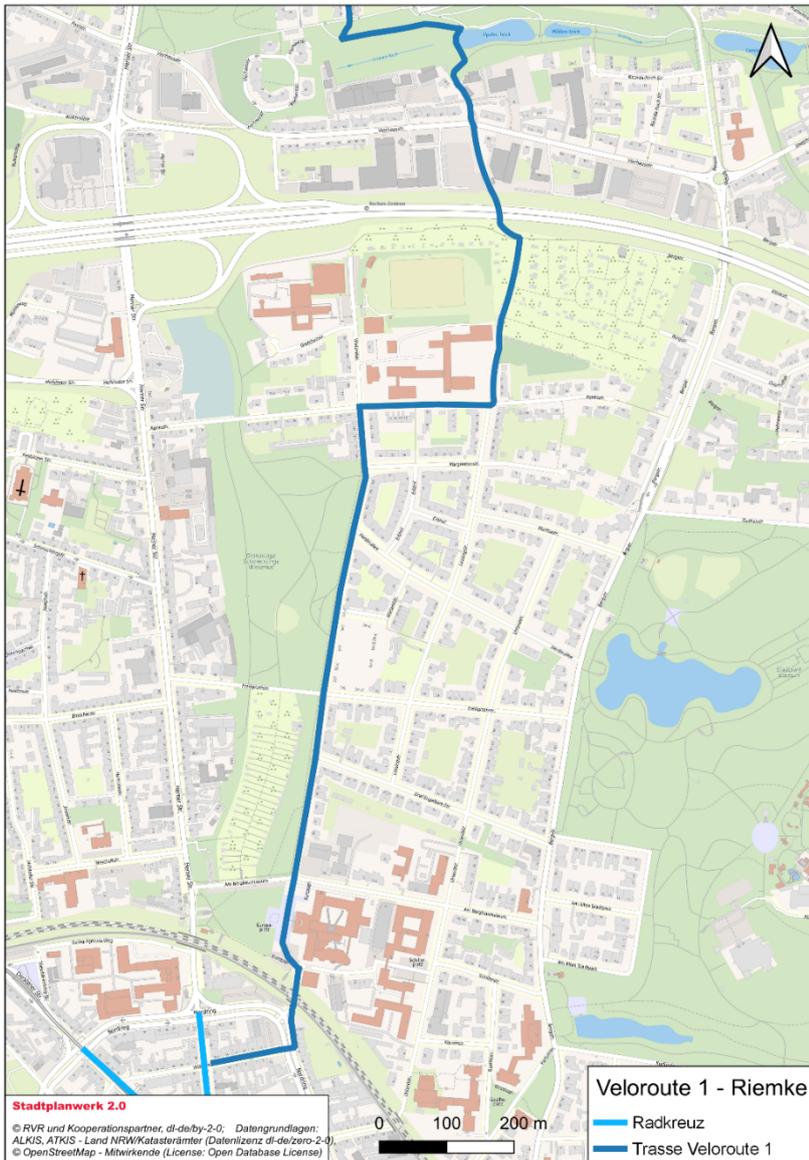


Abbildung 2: Trassenführung Veloroute 1 zwischen Europaplatz und Grummer Teiche

Nach Querung des Europaplatzes schließt die Veloroute an die Wielandstraße und folgt dieser bis zur Kreuzung Agnesstraße. In östlicher Richtung abbiegend verläuft die Veloroute weiter bis zur Lessingstraße, von dort geht es in Richtung Norden in den Bereich der Kleingartenanlage. Diese Verbindung wurde aus dem Generalpachtvertrag für Kleingartenanlagen herausgelöst und unterliegt damit nicht den geltenden Vorschriften zum Befahrungsverbot. Schließlich wird die A40 unterquert und die Veloroute mündet an der Vierhausstraße. Diese wird geradlinig gequert, wodurch die Route an den Grummer Teichen ankommt.

Die Querung der A40 an der Unterführung Vierhausstraße bildet einen Zwangspunkt. Alternative Querungen sind im festgelegten Korridor der Veloroute lediglich an der Herner Straße und an der Bergstraße möglich. Aus Gründen der Kfz-Verkehrsstärke scheiden beide Optionen aus. Insbesondere an der Unterführung der Bergstraße ist eine Verbreiterung der Radfahrstreifen auf ein angedachtes Maß von 2,50 m, wie im Radverkehrskonzept festgelegt, nicht möglich. Entgegen der gewählten Führung über die Agnesstraße und die Kleingartenanlage, bestünde die Option, die Velo-

route weiter auf der Wielandstraße zu führen und den parallel zur A40 verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg nach Passage der Sportanlagen zu nutzen. Kreuzender Fußverkehr zwischen dem Schulgelände der Heinrich-Böll-Gesamtschule und der dazugehörigen Sporthalle auf der gegenüberliegenden Seite der Wielandstraße sind konfliktträchtig. Dies trifft auch auf die beidseitig der Wielandstraße senkrecht angeordneten Kfz-Parkflächen vor der Sporthalle zu. Diese Verbindung nutzend, müsste die Zufahrt zur Unterführung der A40 zudem in sehr spitzem Winkel angefahren werden, was sowohl den Fahrkomfort negativ beeinträchtigt als auch die Übersichtlichkeit schmälert.

### Abschnitt 3: Grummer Teiche bis Hiltroper Straße

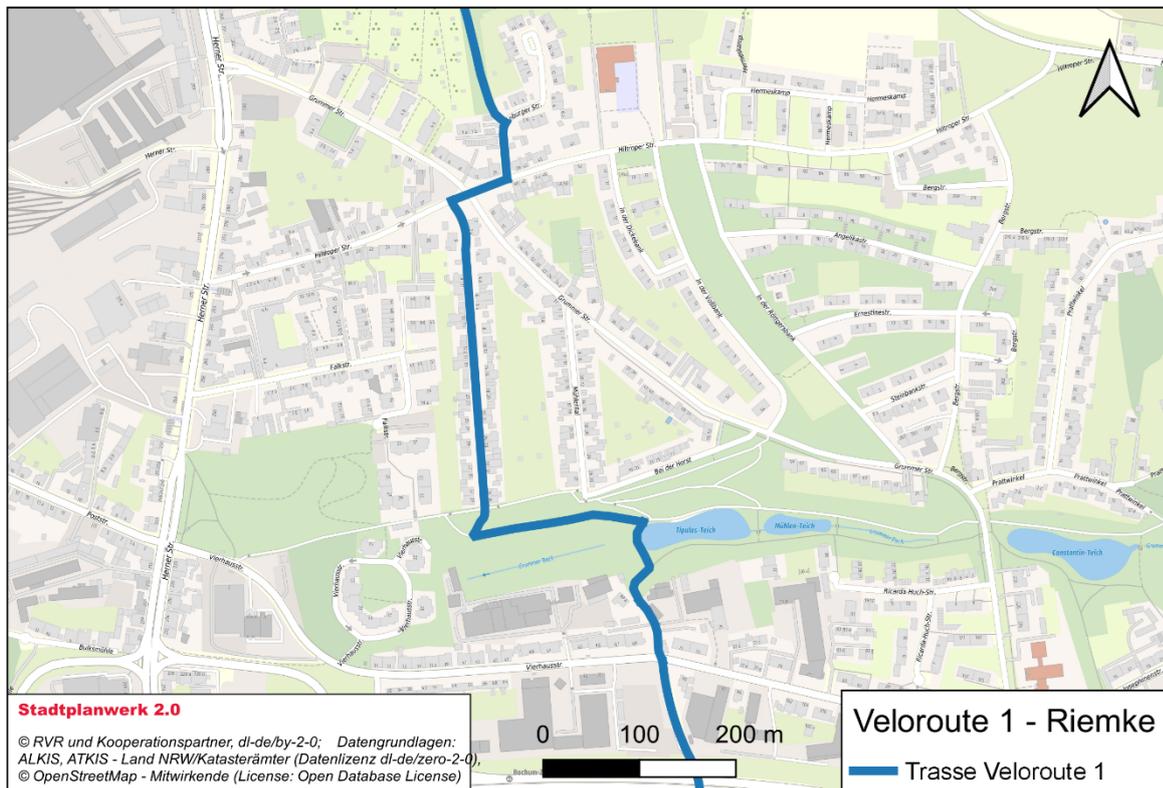


Abbildung 3: Trassenführung Veloroute 1 zwischen Grummer Teiche und Hiltroper Straße

Die Veloroute quert den Bereich der Grummer Teiche am Westufer des westlich gelegenen Teiches und überwindet anschließend über eine in westliche Richtung verlaufende Rampe den Höhenunterschied zum nördlich liegenden Anschluss. Nach Querung der Straße Bei der Horst wird die in nördliche Richtung verlaufende Constantinstrasse genutzt, welche schließlich in die Hiltroper Straße mündet.

Im Bereich der Grummer Teiche existieren zahlreiche Optionen zur Überwindung des Höhenunterschieds in nördlicher Fahrtrichtung. Gegenüber der gewählten Trasse weisen viele der alternativen Führungen ein starkes Gefälle auf. Ebenfalls sind potentielle Konfliktsituationen mit Zufußgehenden zu reduzieren, welche insbesondere im unmittelbaren Uferbereich der Teiche auftreten können. Eine Trassierung etwa in Richtung der Grummer Straße bedeutet mehr Wegstrecke entlang der Uferbereiche, wo sich der überwiegende Anteil an Spaziergängern aufhält. Überdies verläuft die Grummer Straße topographisch deutlich ungünstiger als die gewählte Variante über die Constantinstrasse. Bei der parallel führenden Mühlenstraße handelt es sich um eine Privatstraße, wodurch diese Option entfällt.

## Abschnitt 4: Hiltroper Straße bis Riemke Markt

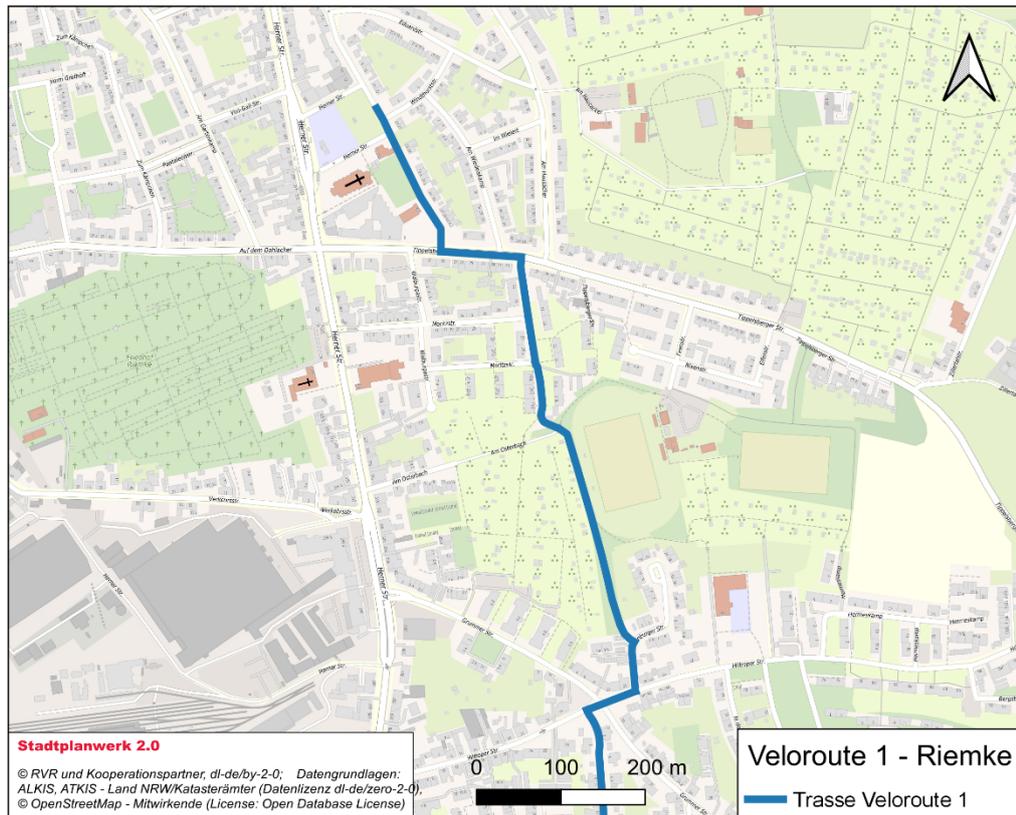


Abbildung 4: Trassenführung Veloroute 1 zwischen Hiltroper Straße und Riemke Markt

An der Hiltroper Straße angekommen, durchläuft die Veloroute in östliche Fahrtrichtung den Kreisverkehr zur Grummer Straße und biegt nach Norden in die Neidenburger Straße ab. In der Neidenburger Straße zweigt ein gemeinsamer Geh- und Radweg nach Norden führend ab, welcher mit einem Trampelpfad in der Moritzstraße endet. Der Moritzstraße folgend, mündet diese in die Tippelsberger Straße, wo die Veloroute in westliche Richtung abbiegt. Nach kurzer Führung auf der Tippelsberger Straße biegt die Veloroute nach Nordwesten in die Straße Auf der Markscheide ab. Offiziell endet die Veloroute am Riemker Markt, der Kontinuität halber wird diese in der Gestaltung bis zum Knotenpunkt Eduardstraße weitergeführt.

Um Umwege gering zu halten, finden sich abgesehen vom gewählten Verbindungsweg zwischen der Neidenburger Straße und der Moritzstraße keine umsetzbaren Alternativen. Die hiesigen Kleingartenanlagen dürfen gemäß Generalpachtvertrag nicht mit Fahrzeugen befahren werden. Aus diesem Grund ist auch die Führung über die Moritzstraße alternativlos. Mit dem Ziel, durch die Veloroute den Riemker Markt anzuschließen, bleibt ab der Einmündung zur Tippelsberger Straße lediglich die Führung über die Straße Auf der Markscheide als kürzeste Variante.

### 3. Gestaltung der Veloroute 1

#### Fahrradstraßen

Velorouten werden konsequent nach den geltenden Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) hergestellt. Vor dem Hintergrund, dass die Bochumer Velorouten über weite Strecken in Nebenstraßen verlaufen, sind Fahrradstraßen die bevorzugte Führungsform. Hierfür dient der „Leitfaden Fahrradstraßen“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte“ (AGFS) als Orientierung.

## Breiten

Fahrradstraßen werden mit einer Fahrgassenbreite von 4,00 m umgesetzt. Wenn Parkstände markiert werden, haben diese eine Breite von 2,05 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m zur Fahrgasse (siehe Abbildung 5: Fahrradstraße - beidseitiges Parken)

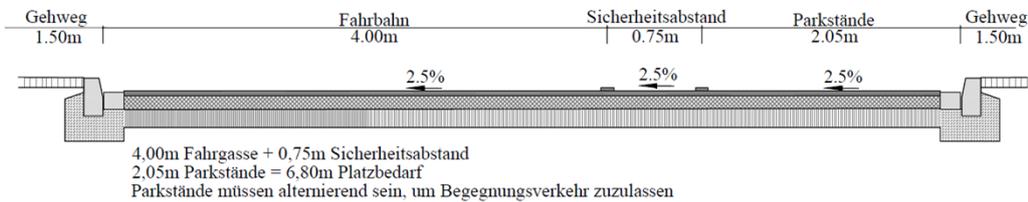


Abbildung 6: Fahrradstraße - einseitiges Parken

Bei Fahrradstraßen ohne Parken ist eine Fahrgasse von 4,50 m umzusetzen, die punktuell Breiten von mind. 5,0 m vorweisen muss, um die Begegnung von Kfz zu ermöglichen (siehe **Error! Reference source not found.**).

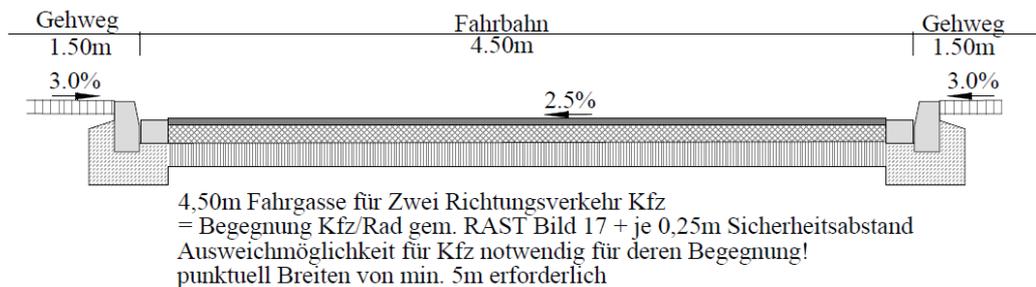


Abbildung 7: Fahrradstraße - kein Parken

## Markierung

Nach verwaltungsinterner Abstimmung sowie mit der Polizei wurde ein Bochumer Standard für die Markierung von Fahrradstraßen festgelegt:

Gemäß Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) wird eine weiße Schmalstrichmarkierung als Fahrbahnbegrenzung hergestellt, wenn kein Bord vorhanden ist. Bei vorhandenem Bord entfällt diese Markierung. In jeder Fahrradstraße wird zudem zur einheitlichen Erkennbarkeit ein beidseitiger roter Schmalstrich in 0,50 m Abstand zum Bord oder ohne Abstand zur Fahrbahnbegrenzungsmarkierung aufgetragen (siehe **Error! Reference source not found.**).

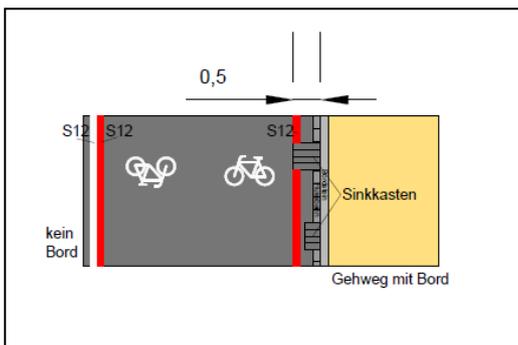


Abbildung 8 und Abbildung 6: Fahrradstraße - einseitiges Parken

Bei Fahrradstraßen ohne Parken ist eine Fahrgasse von 4,50 m umzusetzen, die punktuell Breiten von mind. 5,0 m vorweisen muss, um die Begegnung von Kfz zu ermöglichen (siehe **Error! Reference source not found.**).

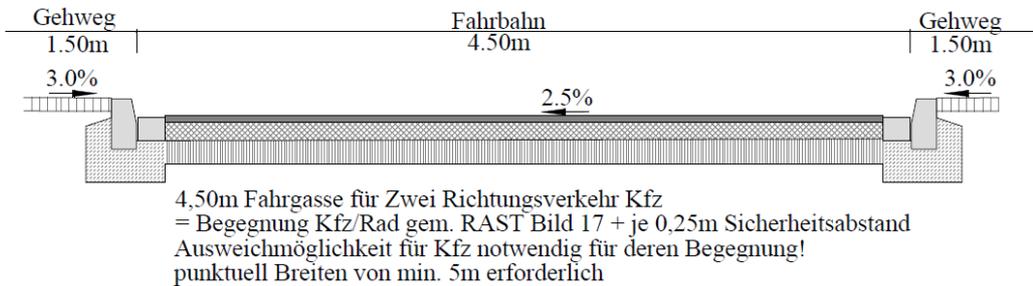


Abbildung 7: Fahrradstraße - kein Parken

Markierung

Nach verwaltungsinterner Abstimmung sowie mit der Polizei wurde ein Bochumer Standard für die Markierung von Fahrradstraßen festgelegt:

Gemäß Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) wird eine weiße Schmalstrichmarkierung als Fahrbahnbegrenzung hergestellt, wenn kein Bord vorhanden ist. Bei vorhandenem Bord entfällt diese Markierung. In jeder Fahrradstraße wird zudem zur einheitlichen Erkennbarkeit ein beidseitiger roter Schmalstrich in 0,50 m Abstand zum Bord oder ohne Abstand zur Fahrbahnbegrenzungsmarkierung aufgetragen (siehe **Error! Reference source not found.**).

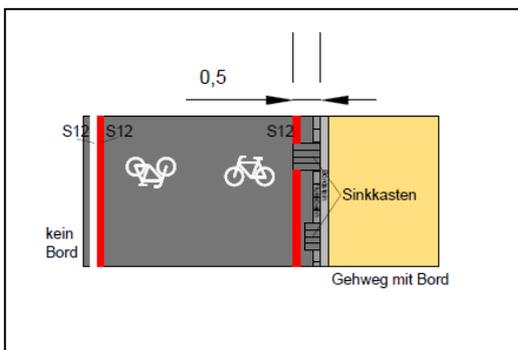


Abbildung 8: Fahrbahnbegrenzung und rote Begleitlinie

Abbildung 9).

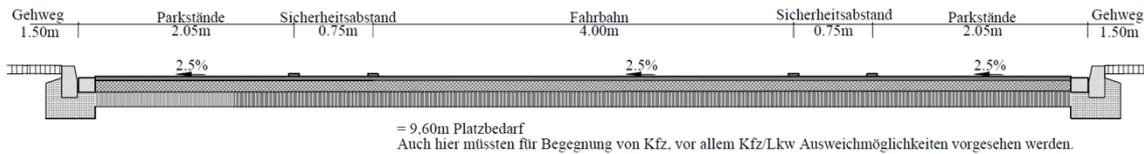


Abbildung 5: Fahrradstraße - beidseitiges Parken

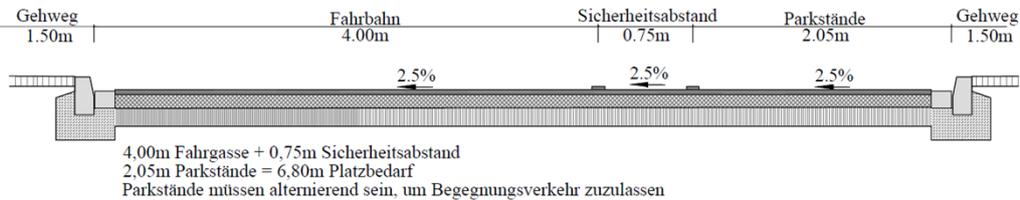


Abbildung 6: Fahrradstraße - einseitiges Parken

Bei Fahrradstraßen ohne Parken ist eine Fahrgasse von 4,50 m umzusetzen, die punktuell Breiten von mind. 5,0 m vorweisen muss, um die Begegnung von Kfz zu ermöglichen (siehe **Error! Reference source not found.**).

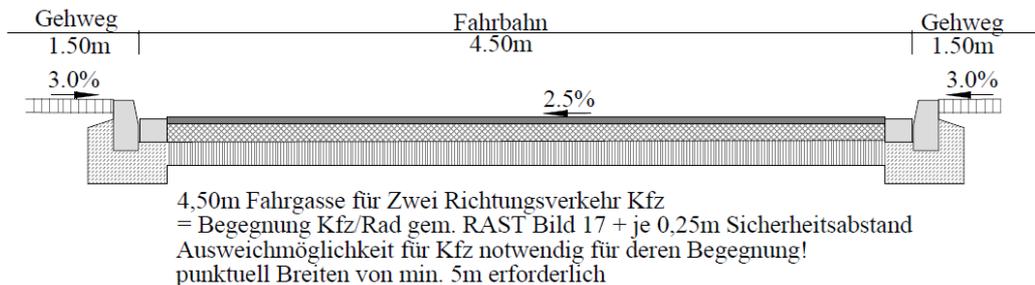


Abbildung 7: Fahrradstraße - kein Parken

## Markierung

Nach verwaltungsinterner Abstimmung sowie mit der Polizei wurde ein Bochumer Standard für die Markierung von Fahrradstraßen festgelegt:

Gemäß Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) wird eine weiße Schmalstrichmarkierung als Fahrbahnbegrenzung hergestellt, wenn kein Bord vorhanden ist. Bei vorhandenem Bord entfällt diese Markierung. In jeder Fahrradstraße wird zudem zur einheitlichen Erkennbarkeit ein beidseitiger roter Schmalstrich in 0,50 m Abstand zum Bord oder ohne Abstand zur Fahrbahnbegrenzungsmarkierung aufgetragen (siehe **Error! Reference source not found.**).

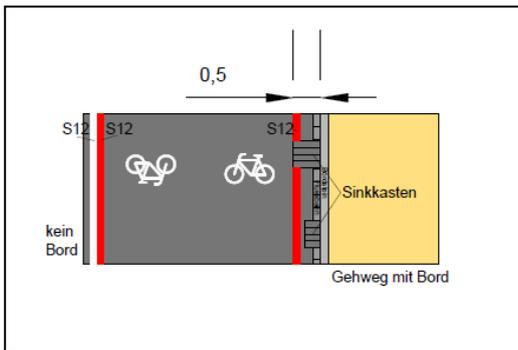


Abbildung 8: Fahrbahnbegrenzung und rote Begleitlinie

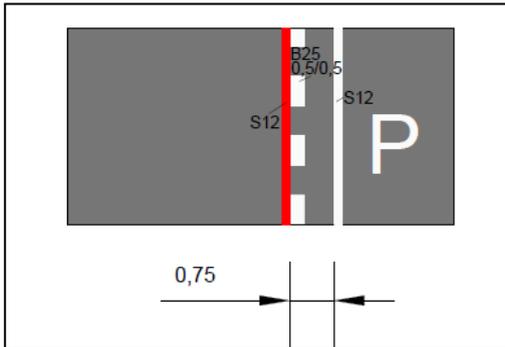


Abbildung 9: Parkmarkierung

Wie in Abbildung 9 dargestellt, wird die Parkmarkierung mit einem durchgehenden weißen Schmalstrich markiert. Davon 0,75 m abgesetzt stellt ein Breitstrich weiß 0,5/0,5 (Strich/Lücke) den Sicherheitstrennstreifen dar.

Alle Knotenpunkte, an denen die Fahrradstraße bevorrechtigt ist, werden rot eingefärbt. In Abgrenzung zur untergeordneten Straße wird ein Breitstrich weiß 0,5/0,2 (Strich/Lücke) markiert.

Im Eingangsbereich einer Fahrradstraße soll die Roteinfärbung über eine Länge von 5,0 m und die gesamte Fahrbahnbreite erfolgen. Das Piktogramm VZ 244.1 Fahrradstraße wird in der rot eingefärbten Fläche aufgebracht und die Beschilderung VZ 244.1 Fahrradstraße rechts angezeigt. Gemäß dem AGFS-Leitfaden für Fahrradstraßen werden Radpiktogramme je nach Gegebenheit in regelmäßigen Abständen von 30 bis 100 m aufgebracht.

In Knotenpunktbereichen werden die Radpiktogramme zudem quer zur Fahrtrichtung der Fahrradstraße mit Pfeilen darunter aufgebracht.

## Wegweisende Beschilderung

Als besonderes Gestaltungselement der Velorouten wird ein Veloroutenpiktogramm auf der Fahrbahn den Verlauf der Veloroute kennzeichnen (siehe Vorlagen.-Nr. 20231681). Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wird zudem um die Ausweisung der Velorouten ergänzt.



Abbildung 10: Piktogramm Veloroute 1



Abbildung 11: Wegweisende Beschilderung Veloroute 1

## Weitere Führungsformen

Wenn eine Veloroute über Nebenstraßen verläuft, ist die Fahrradstraße die bevorzugte Führungsform. In Grünanlagen und Parks sollen Velorouten auf gemeinsamen Geh- und Radwegen mit einer Breite von 4,0 m geführt werden. Auf Straßen, auf denen die Einrichtung von Fahrradstraßen

nicht möglich ist, sollen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,50 m eingerichtet werden, idealerweise als Protected Bike Lane. Mit entsprechender Begründung und bei ausreichend verfügbaren Flächen sind auch Zweirichtungsradwege für die Führung von Velorouten geeignet. Zur Beschleunigung der Umsetzung der Velorouten sind aber auch Radfahrstreifen mit ERA-Regelmaß und gemeinsame Geh- und Radwege mit einer geringeren Breite denkbar, die nach Möglichkeit nach und nach ausgebaut werden sollen.

### 3. Weiteres Vorgehen

Im Rahmen der Konkretisierung werden weitere Akteure und betroffene Ämter beteiligt. Weiterhin sind die konkreten Umbau- und Markierungsbedarfe noch zu ermitteln und werden in entsprechenden Umsetzungsbeschlüssen den zuständigen parlamentarischen Gremien vorgelegt. Ebenso sind Beteiligungen der Anwohnerschaft im Zuge der weiteren Ausarbeitung vorgesehen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Die Entwicklung der Velorouten ergibt erhebliche zusätzliche Bedarfe in der städtischen Finanz- und Ergebnisrechnung. Diese zusätzlichen Bedarfe können z.Zt. noch nicht qualifiziert, benannt und dargestellt werden. Diese zusätzlichen Bedarfe werden detailliert im Rahmen der einzelnen Durchführungsbeschlüsse zu den jeweiligen Maßnahmen dargestellt und im Zuge der Haushaltsplanung berücksichtigt und fortgeführt. Wo möglich soll eine Drittfinanzierung durch Fördermittel erfolgen.

**Klimarelevante Auswirkungen:**

Die Maßnahme ist ein Baustein der Verkehrswende und trägt zu einem Anstieg des Verkehrsmittels Fahrrad bei. Diese Maßnahme leistet einen Beitrag zu einem deutlichen Anstieg des Radverkehrsaufkommens in Bochum und trägt zu einem Rückgang der Kfz-Nutzungen und der damit einhergehenden CO<sub>2</sub>- und Lärmbelastungen bei. Die geplante Maßnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der bestehenden Umweltverhältnisse durch die komfortabel zu nutzenden Radverkehrsanlagen. Kleinräumige Eingriffe in die Umwelt werden durch mittel- und langfristige Verlagerungen bei der Verkehrsmittelwahl und dementsprechende reduzierte Emissionen kompensiert. Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmenden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

**Klimarelevante Auswirkungen:****Anlage(n):**

1. [Anlage 1 – Trasse Veloroute 1](#)