

**Antwort der Verwaltung  
Nr.: 20231213**

**Status:** öffentlich  
**Datum:** 05.05.2023  
**Verfasser/in:** 66 25 (16 09)  
**Fachbereich:** Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Sachstand Radwegeausbau

Bezug:

Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Rat der Stadt Bochum zur 21. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur am 22. Februar 2023 (TOP 6.8, Vorlage Nr. 20230444)

**Beratungsfolge:**

Gremien:  
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur

Sitzungstermin: 09.08.2023  
Zuständigkeit: Kenntnisnahme

**Wortlaut:**

*Am 1. April hat der Rat mehrheitlich den Antrag mit dem Titel „Radverkehr in Bochum“ (Vorlage 20220853) beschlossen. Der Beschluss beinhaltet, dass „im Radhaupttroutennetz durchschnittlich jährlich sieben Radwegekilometer (...) geplant bzw. ausgebaut“ werden sollen. Der Radentscheid hatte 16 Radwegekilometer (8 Straßenkilometer) gefordert.*

*DIE LINKE. im Rat der Stadt Bochum fragt dazu an:*

- 1. Wie viele Straßenkilometer wurden zwischen dem 1. April 2022 und 2023 im Radhaupttroutennetz ausgebaut? Bitte auch nach den konkreten Maßnahmen aufschlüsseln.*
- 2. Wie viele Straßenkilometer plant die Verwaltung im laufenden Jahr 2023 sowie jeweils in den folgenden fünf Jahren im Radhaupttroutennetz auszubauen?*
- 3. Welche konkreten Zeitpläne gibt es für die folgenden Maßnahmen, die im priorisierten Maßnahmenkatalog des Entwurfs des Radverkehrskonzeptes 2023 enthalten sind? Wie viele Straßenkilometer sind hier jeweils auszubauen?*
  - a. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Wattenscheider Hellweg, Berliner Straße stadteinwärts*
  - b. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Hansastraße*
  - c. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Hauptstraße*
  - d. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Oskar-Hoffmann-Straße*
  - e. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Kemnader Straße, ab Hevener Straße stadtauswärts*
  - f. Beseitigung von radverkehrsunfreundlichen Führungsformen – Castroper Hellweg zwischen Harpener Straße & Josef-Baumann-Straße*

*g. Beseitigung von radverkehrsunfreundlichen Führungsformen – Lohring zwischen Wittener Straße & Harpener Straße*

4. *Welche Anpassungen an bisherigen Plänen beabsichtigt die Verwaltung, wenn das Radverkehrskonzept 2023 in der Entwurfsform beschlossen wird? Insbesondere: Plant die Verwaltung hierdurch eine Beschleunigung und Erweiterung beim Radwegeausbau?*
5. *Wie viele Radwegkilometer wurden seit November 2020 geplant und gebaut und wie viele werden voraussichtlich bis Ende 2025 in Planung und Umsetzung erreicht? Bitte für beide Zeiträume jährlich aufschlüsseln sowie nach Planung und Realisierung.*

Antwort der Verwaltung:

Anmerkung:

Wie angefragt, sind die folgenden Angaben überwiegend und wo sinnvoll in Straßenkilometern dargestellt. Die Pflege der Daten seitens der Stadtverwaltung erfolgt hingegen in Radwegkilometern. Werte für Straßenkilometer und Radwegkilometer sind dann identisch, wenn keine gesonderte Führung abhängig der Fahrtrichtung existiert (z.B. Trassenwege, Fahrradstraßen). Bei getrennter Führung abhängig der Richtung (z.B. Radfahrstreifen beidseitig der Fahrbahn) werden Radwegkilometer pro Fahrtrichtung berechnet.

1. Im Radhaupttroutennetz (Radschnellwege, Velorouten und Haupttrouten/Radwege, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen) wurden im angefragten Zeitraum April 2022 – April 2023 ca. 2,18 Straßenkilometer Radwege fertiggestellt.

Folgende, konkrete Maßnahmen sind zu nennen:

- Emscher Park Radweg, Abschnitt Castroper Hellweg – Amtmann-Ibing-Straße (1,7 km gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen)
  - RS 1, Abschnitt Windhausstraße + Stahlhauser Straße (0,24 km Fahrradstraße)
  - Wittener Straße, Abschnitt Ferdinandstraße – Ostring (0,24 km Radfahrstreifen/Radweg)
2. Die Verwaltung ist gemäß dem dargestellten Beschluss dazu aufgefordert, im Durchschnitt jährlich sieben Radwegkilometer im Radhauptnetz zu planen bzw. auszubauen. Konkrete Aussagen zur baulichen Umsetzung in den kommenden Jahren können zu diesem Zeitpunkt keine getroffen werden. Stand Ende 2022 befinden sich jedoch weitere 7.190 m des Radhaupttroutennetzes im Ausbau, zusätzliche 17.660 m in der Planung (Leistungsphasen 3-5 gemäß HOAI). Auf Straßenkilometer umgerechnet bedeutet dies 3.595 m im Ausbau, 12.830 m in der Planung. Der hohe Umfang an Planungen deutet auf eine hohe Umsetzungsnotwendigkeit hin und birgt somit grundsätzliches Potential zur Erreichung der Mengenziele in den kommenden Jahren.

3.
  - a. *Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Wattenscheider Hellweg, Berliner Straße stadteinwärts*

Für den genannten Abschnitt Wattenscheider Hellweg ab Berliner Straße bis zur Südstraße im Bezirk Bochum-Wattenscheid und weiter bis zur Essener Straße bis Gotenstraße ist eine Beschlussvorlage vorhanden, worüber am 31.05.2023 im AMI entschieden wird (Vorlage Nr. 20230457). Das Vorhaben beinhaltet die Aufhebung der Zweispurigkeit in beide Fahrtrichtungen, wobei auf dem jeweils rechten Fahrstreifen ein Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 2,50m eingerichtet wird. Bestand der Planung ist ebenfalls ein Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz von 0,75 m, welcher über den bestehenden Regelmaßen der ERA liegt. Ausgenommen ist der Knotenpunkt Wattenscheider Hellweg / Westenfelder Straße / Höntroper Straße, wo der Radfahrstreifen aufgelöst werden soll, da eine Weiterführung nur durch um-

fangreiche bauliche Maßnahmen inkl. etwaigem Grundstückserwerb umsetzbar wäre. Die Gesamtplanung umfasst eine Länge von ca. 2 Straßenkilometern (= ca. 4 Radwegekilometer). Die Umsetzung der Maßnahme soll noch im Jahr 2023 erfolgen.

#### *b. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Hansastraße*

Im Bereich der Hansastraße zwischen Sommerdellenstraße und dem Kreisverkehr Gewerbestraße besteht – mit Ausnahme des Kreisverkehrs Märkische Straße / Geitlingstraße – eine durchgängige Radverkehrsführung. Überwiegend sind Radfahrstreifen angelegt, welche jedoch im Schnitt lediglich eine Breite von ca. 1,50m inkl. Fahrstreifenbegrenzung aufweisen. Da es sich an dieser Stelle um einen Bereich mit der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h handelt, sollte das Maß aus heutiger Sicht bei mind. 1,85m liegen. Im Bereich zwischen dem Lebensmitteldiscounter Hansasträße 41 und dem Kreisverkehr Märkische Straße / Geitlingstraße wird der Radverkehr zudem wechselseitig in den Gehwegbereich geführt, jedoch ohne dass hier eine Nutzungspflicht vorliegt.

Für den Bereich zwischen dem Kreisverkehr Gewerbestraße und der Wattenscheider Straße besteht keine Führung für den Radverkehr direkt entlang der Hansasträße. Jedoch besteht für Radfahrende die Möglichkeit, ab dem Kreisverkehr Gewerbestraße auf einen parallel zur Hansasträße verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) auszuweichen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind für diesen Bereich der Hansasträße keine Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn angedacht. Am bestehenden Parallelweg sind aber Detailanpassungen z.B. an Bordsteinabsenkungen angedacht.

#### *c. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Hauptstraße*

Der Bereich Hauptstraße ab dem Kreisverkehr Hagebaumarkt Ziesak / Opel wird aktuell durch die Anlage von Radfahrstreifen für den Radverkehr mit einer Breite von 1,85m und 0,5 m Sicherheitsstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr ausgebaut. Die Maßnahme beinhaltet die Umwandlung je eines Fahrstreifens pro Richtung. Die Länge der Baumaßnahme in Straßenkilometern beträgt ca. 0,9 km (= ca. 1,8 Radwegekilometer) und soll im Jahr 2024 abgeschlossen werden (siehe Vorlage Nr. 20220730).

Aufgrund der gemeinsamen Führung von Straßenbahn, Kfz- und Fahrradverkehr im verengten Straßenquerschnitt können im Verlauf der Hauptstraße ab der Hasselbrinkstraße in südlicher Richtung nur bedingt geeignete Radverkehrsführungsformen aufgefunden werden. Ab der Elsterstraße ist das Radfahren auf der Fahrbahn wegen der dort liegenden Straßenbahngleise verboten. Die dafür beidseitig für den Radverkehr freigegebenen Gehwege dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Anlage einer bedarfsgerechten Radfahrführung wäre allerdings nur mit starker Beeinträchtigung der ÖPNV-Verbindung möglich. Das Wegweisungsnetz für den Radverkehr sieht für den Bereich ab Hasselbrink- bis Stiftstraße deshalb eine Alternativverbindung über die Overlackerstraße – Wischelinkstraße – Elsterstraße – Witte-Wie – Rampenstraße – Stiftstraße vor. Eine aktuell diskutierte Alternative besteht in der Freigabe des Wiebuschweges ab der Stiftstraße für den Radverkehr. Gemäß Beschlussvorlage Nr. 20230533 der Bezirksvertretung Bochum-Ost vom 01.03.2023 gilt es, innerhalb einer Ausbauplanung zunächst zu untersuchen, inwiefern ein barrierefreies Ein- und Ausfahren in und aus der Grünanlage mittels Umbau der Bordsteinaufkantung im Übergang zum Straßenraum Stiftstraße zum Gehweg möglich ist.

Wie dargestellt, weicht der Bereich der Hauptstraße zwischen Hasselbrink- und Stiftstraße stark von den Anforderungen einer Haupttroute ab. Dieser Zustand ließe sich nur durch umfangreiche und grundlegende bauliche Eingriffe, welche ebenfalls den sich hier befindlichen ÖPNV-Schienenverkehr betreffen, verändern. Entsprechend gilt es zu prüfen, diesen seitens des durchführenden Ingenieurbüros des Radverkehrskonzepts vorgeschlagenen Abschnitt auf andere Straßen umzulegen.

*d. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Oskar-Hoffmann-Straße*

Der genannte Abschnitt befindet sich aktuell in der Vorplanungsphase, in welcher Varianten zur Findung einer optimalen Führungsform erarbeitet und abgeglichen werden. Genauere Aussagen können zu diesem Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

*e. Lückenschlüsse (fehlende Radverkehrsführung) – Kernader Straße, ab Hevener Straße stadtauswärts*

Der angesprochene Abschnitt der Kernader Straße befindet sich zu großen Teilen in der Baulast des Landes NRW unter Verwaltung des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Bereits im Jahr 2014 gab es für den genannten Abschnitt eine politische Anfrage in der Bezirksvertretung Süd zur Anlage einer Fußgängerführung entlang der Kernader Straße bis zur Stadtgrenze Hattingen (siehe Vorlage Nr. 20141954). Eine Anfrage beim Landesbetrieb Straßenbau ergab damals keine Antwort, sodass dieses Vorhaben nicht weiter verfolgt wurde. Aufgrund ausgeprägter Topographie, verbunden mit teils starkem Hanggefälle im Seitenbereich, wären etwaige Baumaßnahmen mit nur sehr hohem Aufwand durchführbar. Eine Führung auf städtischen (Straßen-)Flächen wäre ab der Abzweigung Am Hang bis zur Ruhrbrücke Kernade nur unter Inkaufnahme erheblicher Umwege möglich. Auf Grundlage des Radverkehrskonzepts soll dennoch in absehbarer Zeit ein weiterer Vorstoß zur Realisierung einer geeigneten Radverkehrsführung beim Landesbetrieb Straßen erfolgen.

*f. Beseitigung von radverkehrsunfreundlichen Führungsformen – Castroper Hellweg zwischen Harpener Straße & Josef-Baumann-Straße*

Für den genannten Abschnitt bestehen aktuell keine Planungen bzgl. des Ausbaus von Radwegen. Derzeit befinden sich beidseitig der Fahrbahn alte, nicht-benutzungspflichtige Geh- und Radwege. Die Verwaltung sieht hier aber ebenfalls Handlungsbedarf, da Beschilderung und Gestaltung derzeit nicht den Anforderungen an sicheren Rad- und Fußverkehr entsprechen. In Teilen ist die Planung mit der Autobahn GmbH abzustimmen. Eine Neugestaltung des Verkehrsraumes ist hier leider nicht mit einfachen Markierungslösungen möglich.

*g. Beseitigung von radverkehrsunfreundlichen Führungsformen – Lohring zwischen Wittener Straße & Harpener Straße*

Für den Abschnitt des Lohrings zwischen Wittener Straße und Lohringbrücke existiert eine Planung zur Anlage von beidseitig geführten Radfahrstreifen in jeweils 2,00 m Breite. Die Umsetzung der Maßnahme, welche sich auf eine Länge von ca. 0,7 Straßenkilometer beläuft, soll nach Abschluss des Brückenneubaus Lohringbrücke erfolgen.

Im Bereich Lohringbrücke sollen auf einer Länge von 0,21 Straßenkilometer Radfahrstreifen von 1,85m Breite geplant werden. Die Umsetzung soll Anfang 2024 beginnen.

4. Das Radverkehrskonzept wird als Leitbild für die zukünftige Ausgestaltung der Bochumer Radinfrastruktur gesehen. Darin getroffene Festlegungen, etwa zur Breite von Radverkehrsanlagen abhängig von der Führung und des zugrundeliegenden Straßennetzes, sollen fortan in allen Planungen mit Radverkehrsbezug berücksichtigt werden. Das Radverkehrskonzept baut hierbei auf dem übergeordneten Ziel auf, bis zum Jahr 2030 15% Radverkehrsanteil am Modal Split zu erlangen, ohne dabei den übrigen Umweltverbund zu schwächen (siehe Vorlage Nr. 20230262).

Unter Umständen kann dies dazu führen, dass der sich verändernde Flächen- und Gestaltungsbedarf für die Radfahrinfrastruktur Verzögerungen bei einzelnen Ausbaumaßnahmen mit sich bringt. Die Verwaltung ist darum bemüht, diesem Umstand mit der Schaffung neuer, radfahrerspezifischer Planungsstellen entgegenzutreten. Nur so lassen sich die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zum Erreichen des übergeordneten Kernziels von 15% Radver-

kehranteil am gesamten Bochumer Stadtverkehr bis zum Jahr 2030 (7% in 2018) umsetzen. Da weiterhin angestrebt wird, letztlich 25% Radverkehrsanteil zu erreichen, sind auch über 2030 hinaus besondere Anstrengungen erforderlich um Bochum radverkehrsfreundlich, zugleich klimaresilient und menschengerecht zu machen.

5. Die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen umfassen den Zeitraum Herbst 2020 bis 2025. Gelistete Planungen im Zeitraum Herbst 2020 – 2022 sind bereits baulich umgesetzt, für alle weiteren Planungen ist das geplante bauliche Fertigstellungsdatum hinterlegt. Es besteht keine Garantie auf Vollständigkeit und Exaktheit der Angaben, insbesondere bezüglich noch umzusetzender Planungen. Weitere Planungen (z.B. Velorouten) befinden sich in Vorbereitung.

Maßnahme	Art der Maßnahme	Art der Anlage	Meter (1 Richtung)	Meter (addiert)	Fertigstellung (geplant)	Erläuterung
Bahnhofstraße	Umbau	Unterschiedlich	290	360	2020	Propst-Hellmich-Promenade - A40
Brockhauser Straße	Sanierung	Fahrradstraße	1.610	3.220	2020	Auf gesamter Länge
Hofsteder Straße	Sanierung	Radfahrstreifen	58	58	2020	Poststraße – 1. Kreisverkehr
Markstraße	Markierung	Radfahrstreifen	791	1.385	2020	Stiepeler Str. – Universitätsstr.
Steinring	Umbau	Radfahrstreifen	294	477	2020	Auf gesamter Länge
Wasserstraße	Umbau	Unterschiedlich	790	1.407	2020	Königsallee – Wiesental
Berliner Straße	Markierung	Radfahrstreifen	332	602	2021	Steeler Str. – Propst-Hellmich-Promenade
Frauenlobstraße	Markierung	Radweg	800	800	2021	Auf gesamter Länge
Gleispromenade Dahlhausen	Neubau	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen	245	490	2021	Auf gesamter Länge
Hans-Böckler-Straße	Markierung	Radweg	102	102	2021	Auf gesamter Länge
Hauptstraße	Umbau	Radweg	725	725	2021	Stiftstr. – Stadtgrenze
Markstraße	Markierung	Radfahrstreifen	184	368	2021	Hanielstraße - Höfstraße
RS1 (Grüner Rahmen)	Neubau	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen	560	1.120	2021	Bessemer Str. – Windhausstr.
Auf der Heide	Markierung	Radfahrstreifen	740	1.480	2022	Wasserstraße – Opeling
Blankensteiner Str.	Sanierung	Radfahrstreifen	300	300	2022	Hattinger Str. – Heinrich-König-Str.
Emscher Park Radweg	Sanierung	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen	1.700	1.700	2022	Castoper Hellweg – Amtmann-Ibing-Straße
Emscher Park Radweg	Sanierung	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen	550	550	2022	Abschnitt Grummer Teiche
Girondelle		Öffnung entgegen der Fahrtrichtung	840	840	2022	Auf gesamter Länge
Parkband West	Neubau	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen	900	900	2022	Elsa-Brändström-Str. – Schützenstr.
RS 1	Neubau	Fahrradstraße	240	240	2022	Windhausstraße + Stahlhauser Straße

Donnerbecke	Markierung	Fahrradstraße	1.380	1.380	2023	Auf gesamter Länge
Hattinger Straße	Umbau	Radfahrstreifen	990	1.980	2023	Königsallee – Hüttenstr.
Havkenscheider Str.	Markierung	Radfahrstreifen	630	630	2023	Havkenscheider – Kornharper Str.
In der Grume	Markierung	Fahrradstraße	860	860	2023	Auf gesamter Länge
Kesterkamp	Umbau	Radfahrstreifen	460	460	2023	Auf gesamter Länge
Königsallee BA 1.1	Umbau	Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht	750	1.500	2023	Wasserstr. – Wohlfarthstraße
Lohringbrücke	Neubau	Radfahrstreifen	210	420	2023	Auf gesamter Länge
Nevelstraße	Markierung	Fahrradstraße	770	700	2023	Springorumtrasse – Sylvesterstr.
Untere Heintzmannstr.	Markierung	Fahrradstraße	1.040	1.040	2023	Am Erenkamp – Höfstraße
Viktoriastraße	Umbau	Radfahrstreifen	270	270	2023	Südring – Humboldtstr..
Wattenscheider Hellweg	Markierung	Radfahrstreifen	2.000	4.000	2023	Berliner Str. – Stephanstr.
Wittener Str.	Sanierung	Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht	1.126	2.252	2023	Alte Wittener Straße – Üminger Straße
Wittener Straße	Markierung	Radfahrstreifen	240	480	2023	Ferdinandsstraße – Ostring
Castroper Straße	Umbau	Radfahrstreifen	600	1.200	2024	Schwanenmarkt - Klinikstraße
Dietrich-Benking-Str.	Umbau	Fahrradstraße	406	406	2024	Friedrich-Engels-Str. – Wendehammer
Harpener Hellweg	Umbau	Radfahrstreifen	730	1.460	2024	Schleipweg - Maischützenstraße
Hauptstraße	Umbau	Radfahrstreifen	880	1.960	2024	Kreisverkehr Hagebaumarkt – Stadtgrenze
Hustadtring	Markierung	Radfahrstreifen	770	1.540	2024	Schattbachstr. – Vor den Teichen
Lothringentrasse II	Neubau	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Grünen	1.000	1.000	2024	An der Halde – Bövinghauser Straße
Markstraße	Umbau	Radfahrstreifen	980	1.960	2024	Semperstraße - Hanielstraße
Obernbaakstraße	Sanierung	Fahrradstraße	1.483	1.483	2024	Auf gesamter Länge
Parkstraße	Umbau	Radfahrstreifen	170	340	2024	Steinhausstr. – Günningfelder Str.
Rauendahstraße	Markierung	Fahrradstraße	2.000	2.000	2024	Auf gesamter Länge
Baroper Str.	Umbau	Radfahrstreifen	1.400	2.800	2025	Universitätsstr. – Hauptstr.
Karl-Friedrich-Straße	Umbau	Radfahrstreifen	1.030	2.060	2025	An der Holtbrügge – Marktstr.
Königsallee BA 1.2	Umbau	Radfahrstreifen	730	1.460	2025	Arnikastraße – Wasserstr.
Lohring	Umbau	Radfahrstreifen	700	1.400	2025	Wittener Str. – Lohringbrücke
Oskar-Hoffmann-Straße	Umbau	Radfahrstreifen	350	700	2025	Universitätsstr. – Steinring

RS 1	Neubau	Getrennter Geh- und Radweg	3.200	3.200	2025	Anschluss GE – Darpestr. (BA A1)
RS 1	Neubau	Getrennter Geh- und Radweg	890	890	2025	Gahlensche Str. – Stahlhauser Str. (BA A3)