

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer
Straße und Springorum-Trasse

Impressum

Auftraggeber

Stadt Bochum
Tiefbauamt
Willy-Brandt-Platz 1-3
44777 Bochum

Auftragnehmer

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Neue Weyerstraße 6
50676 Köln
Telefon 0221 222825-0
Telefax 0221 222825-20
www.bernard-gruppe.com
info@bernard-gruppe.com

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Philipp Hillebrand
Dipl.-Ing. Julia Bresagk
Viktoria Störmann M.Sc.
Jan Schubert M.Sc.

Köln, 07.01.2022

INHALT

1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	1
1.1	Untersuchungsgebiet	3
1.2	Definition von Radschnellverbindungen in NRW	3
1.3	Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in NRW	3
1.4	Führungsformen von Radschnellverbindungen in NRW	5
2	METHODIK	8
3	BETEILIGUNG	9
3.1	Stadtverwaltung	9
3.2	Interessensgruppen	10
3.3	Öffentlichkeit	11
4	IDENTIFIZIERUNG VON POTENZIELLEN TRASSENVARIANTEN	14
4.1	Trassenvarianten	14
4.2	Bewertungskriterien im Variantenvergleich	17
4.3	Variantenvergleich	32
4.4	Ergebnisse Variantenvergleich Stufe 1	42
4.5	Ergebnisse Variantenvergleich Stufe 2	42
4.6	Vorzugsvarianten	43
5	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	50

PLÄNE:

Plan 1	Untersuchungsgebiet
Pläne 2.1-2.9	Trassenvarianten
Pläne 3.1-3.6	Bewertungskriterien
Plan 4	Bewertungskriterium im Variantenvergleich Stufe 2
Plan 5.1	Planerische Empfehlung entsprechend des Variantenvergleichs Stufe 1
Plan 5.2	Planerische Empfehlung entsprechend des Variantenvergleichs Stufe 2
Plan 5.3	Trassenvarianten im Rahmen der Vorplanung

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

ANLAGEN

Anlage 1	Bewertungsraster
Anlage 2	Variantenvergleich Stufe 1
Anlage 3	Variantenvergleich Stufe 2
Anlage 4	Ergebnisse Scoping Termin
Anlage 5	Zentrale Ergebnisse Gruppenarbeit Interessensgruppen
Anlage 6	Fragebogen und Ergebnisse Online-Beteiligung

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn AG
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park und Ride (Parken und Reisen)
RS 1	Radschnellweg Ruhr 1
RSV	Radschnellverbindung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG

Radschnellverbindungen sind qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen zwischen Kreisen, Kommunen und innerhalb städtischer Räume. Als Netz- und Infrastrukturelement übernehmen Radschnellverbindungen strategisch wichtige Funktionen sowohl für die Potenzialsteigerung des Radverkehrs als auch für die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Sie bieten, insbesondere auch im Hinblick auf die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs, die Chance neue Reichweiten im Radverkehr und damit neue - insbesondere autoaffine - Zielgruppen zu erschließen. Damit sind Radschnellverbindungen zu einem großen Hoffnungsträger in der Verkehrs- und Umweltpolitik geworden. CO₂-Reduzierung, Stauvermeidung und positive Auswirkungen auf die Gesundheit sind dabei die stärksten Effekte, die erwartet werden.

Der Radschnellweg Ruhr RS 1 soll das Rückgrat für das regionale Radverkehrsnetz im Ruhrgebiet und damit zentraler Baustein für eine zukunftsorientierte und umwelt- sowie klimafreundliche Mobilitätsstrategie im Ruhrgebiet werden. Gerade für den Alltagsverkehr stellt eine durchgehende Fahrradverbindung von West nach Ost zwischen den größten Städten des Reviers eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr dar. Zukünftig wird der RS 1 eine über 100 km lange attraktive Radtrasse zwischen Moers und Hamm, mit hohem Komfort und großzügigen Standards für den Radschnellverkehr sein.

Die Trasse des Radschnellweges RS 1 läuft auf einer West-Ost-Achse von ca. 17 km Länge durch das Bochumer Stadtgebiet. Die Machbarkeitsstudie sieht für den RS 1 in der Bochumer Innenstadt einen zum Teil über Flächen der Deutschen Bahn geführten Verlauf von der Bessemer Straße bis zur Springorum-Trasse (früher: Springorum-Radweg) vor. Gespräche mit der Deutschen Bahn im Jahr 2018 haben ergeben, dass diese Flächen in der Bochumer Innenstadt für den RS 1 nicht zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, eine neue Führung des RS 1 in der Bochumer Innenstadt für einen Abschnitt von ca. 3 km Länge zu entwickeln.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Grundsätzlich wurde die Führung des RS 1 durch die Innenstadt aufgrund vieler wichtiger Quell- und Zielpunkte als sinnvoll erachtet. Aufgrund der in der Machbarkeitsstudie¹ bereits durchgeführten Prüfung des Verlaufs und der darin ermittelten Sachverhalte und Schwierigkeiten, der Abweichungen von den Anforderungen an den RS 1 und der hohen Anzahl von potentiell benötigten Brückenbauwerken sowie Aspekten der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, hat der Rat der Stadt Bochum auf Vorschlag der Verwaltung (Vorlagennummer: 20183423) einen Untersuchungsraum am 31. Januar 2019 unter Top 1.10 beschlossen. Der Untersuchungsraum umfasst nicht die direkte Führung des RS 1 durch die Bochumer Innenstadt, sondern umfasst den Raum der südlichen Innenstadt und des Ortsteils Ehrenfelds zwischen Innenstadtring und Springorum-Trasse. Auch südlich der Innenstadt sind Konflikte und Bereiche vorhanden, die keine optimale Führung des RS 1 erlauben. Um jedoch eine bestmögliche, umsetzbare Trasse zu finden, wurden Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen erarbeitet, analysiert und vergleichend bewertet. In diesen Prozess wurde die Bochumer Bevölkerung genauso wie die Politik eingebunden und beteiligt.

Der nächste Schritt war die Durchführung einer ergebnisoffenen Raumanalyse inklusive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Ebenso wurde eine Beteiligung der Interessenvertretungen durchgeführt. Bei der Raumanalyse sind die Belange des Städtebaus, der Umwelt, vor allem in sensiblen Bereichen des Wohnens und Parkanlagen (z. B. des Kortumparks), des vorhandenen Verkehrsnetzes, der Topografie und Ökologie berücksichtigt worden. Ziel ist es, eine Trasse durch das Bochumer Stadtgebiet zu identifizieren, die den Anforderungen an den Radschnellweg Ruhr RS 1 – wie sie vom Land formuliert sind – und den technischen Richtlinien möglichst weitgehend entspricht.

Anschließend erfolgt die Grundlagenermittlung und Vorplanung nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) für die definierten Vorzugsvarianten einschließlich Kostenschätzung und Grunderwerbsbetrachtung. Zudem wird die Auswahl der endgültigen Variante mit der Politik und dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW) als Fördergeber besprochen.

¹ Regionalverband Ruhr (2014): Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS 1. Endbericht

1.1 Untersuchungsgebiet

Plan 1

Das Untersuchungsgebiet im Bochumer Stadtgebiet ist im Plan 1 dargestellt. Das ursprüngliche Untersuchungsgebiet wurde durch die Stadt Bochum festgelegt und schloss die Innenstadt aufgrund der vorher beschriebenen und untersuchten Schwierigkeiten aus. Es wurde im Norden durch den Innenstadtring begrenzt. Aufgrund der vielen Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, die sowohl die Innenstadt als auch den Rechener Park im Süden betrafen, wurde das Untersuchungsgebiet entsprechend erweitert. Das Untersuchungsgebiet nach der Öffentlichkeitsbeteiligung ergibt sich weiterhin aus den Anknüpfungspunkten zum BA A4 und der Trasse der ehemaligen Springorum-Bahn. Im Westen wird das Gebiet von der Bessemer Straße und im Osten von der Springorum-Trasse begrenzt. Die nördliche Begrenzung bilden die Alleestraße, Bongardstraße und Große Beckstraße. Im Süden wird das Untersuchungsgebiet durch die Arnikastraße begrenzt.

1.2 Definition von Radschnellverbindungen in NRW

Radschnellverbindungen (RSV) haben eine hohe regionale Verkehrsbedeutung für den Alltags- und Pendlerverkehr. Daher soll ein Potenzial von über 2.000 Radfahrenden im Querschnitt/Tag nachgewiesen werden. Nach § 3 Abs. 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sind Radschnellverbindungen des Landes definiert als „Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen, bestimmt sind; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.“

1.3 Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in NRW

In NRW ist der Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb des Ministeriums für Verkehr maßgebend zur Planung von Radschnellverbindungen².

² Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Radschnellverbindungen in NRW. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. 2. Ergänzungsfassung

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Grundsätzliche Anforderungen und Entwurfsstandards an Radschnellverbindungen sind demnach:

- Erreichen einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h. Trassierung mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von mindestens 30 km/h
- Minimierung von Zeitverlusten durch Anhalten und Warten insbesondere an Verknüpfungspunkten (höchstens 15 sek. außerorts/30 sek. innerorts je km)
- Knotenpunkte mit möglichst bevorrechtigter Führung des Radverkehrs
- Ermöglichen von Begegnungsverkehren (zwei Radfahrende je Fahrtrichtung ($\geq 4,00$ m Breite) und Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrenden und zusätzlich dem störungsfreien Überholen durch einen Dritten ($\geq 3,00$ m Breite).
- Trennung von Rad- und Fußverkehr sowie weitgehende Separation von Kfz-Verkehr für ungehindertes Radfahren und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Direkte, umwegfreie Linienführung und stetige Gradientenführung
- Längsneigungen sollten in der Regel 3 % nicht überschreiten, max. sind 6 % zugelassen
- Durchgängige Beleuchtung der RSV innerorts und außerorts in besonderen Fällen
- Freihalten von Einbauten in der RSV und keine Bordsteine quer zur RSV
- Bei Auf- und Abfahrten sind Höhendifferenzen durch den Einsatz von Nullabensenkungen auszugleichen.
- Hohe Belagsqualität in Asphalt oder in begründeten Ausnahmen in Pflaster ohne Fase
- Barrierefreie Gestaltung der Gehwegbereiche und Querungen nach dem Leitfaden Barrierefreiheit des Landesbetriebs Straßenbau NRW
- Wiedererkennbarkeit von RSV durch einheitliche Design-Elemente und einheitliche Standards gewährleisten
- Durchführung von Betriebs- und Winterdienst im selben Standard wie bei Landesstraßen

1.4 Führungsformen von Radschnellverbindungen in NRW

Eine Radschnellverbindung kann in verschiedenen Formen geführt werden. Dazu gehören selbstständig geführte Wege ebenso wie die parallele Führung an Hauptverkehrsstraßen oder auf Nebenstraßen in Form von Fahrradstraßen. Die folgenden Querschnitte zeigen typische Führungsformen, aus denen sich eine Radschnellverbindung zusammensetzen kann.

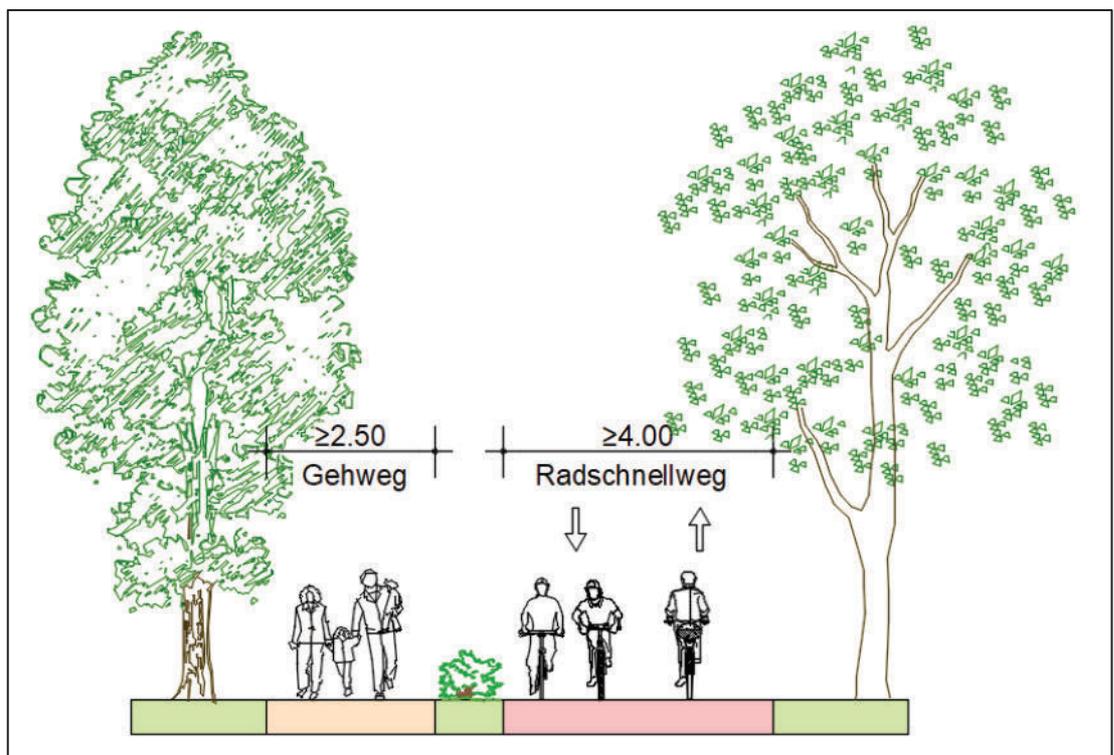


Abbildung 1: selbstständig geführte Radschnellverbindung (Maße inklusive Begleitlinien)

Die Abbildung 1 zeigt eine selbstständig geführte Radschnellverbindung. Der Fußverkehr erhält stets eigene Flächen. Eine Führung einer RSV als gemischter Rad- und Fußweg ist in NRW nicht zulässig. Zwischen Geh- und Radschnellweg ist eine taktile Begrenzung vorzusehen.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

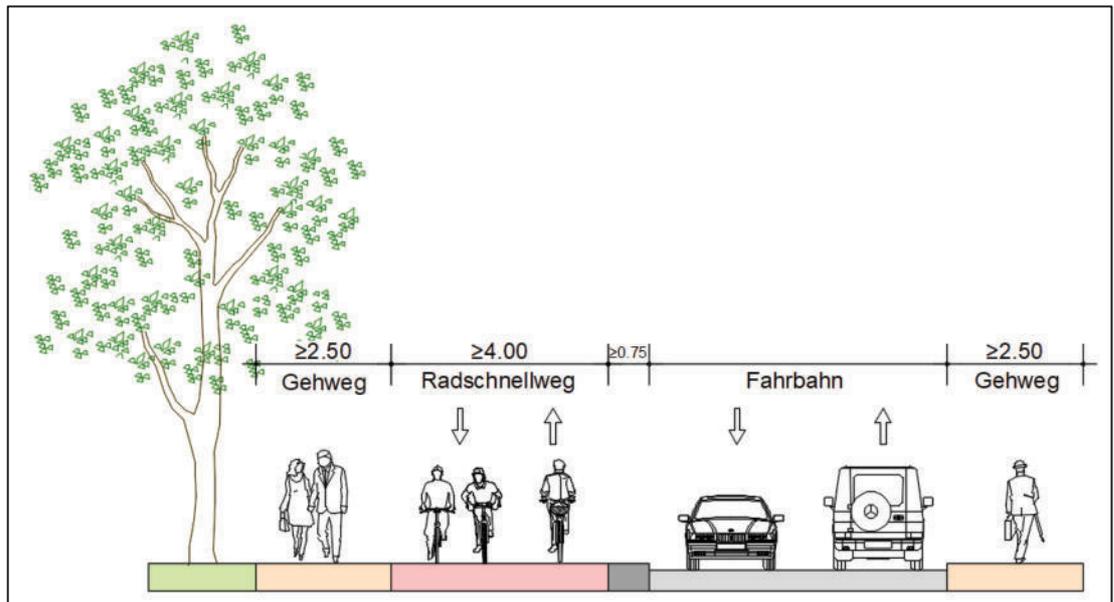


Abbildung 2: Straßenbegleitende Radschnellverbindung im Zweirichtungsverkehr (Maße inkl. taktiles Trennstreifen und Begleitlinien)

Abbildung 2 zeigt einen straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg. Dieser sollte mindestens eine Breite von 4 m aufweisen, um Begegnungsverkehr und Überholvorgänge gefahrlos zu ermöglichen. Zusätzlich ist ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn einzuhalten, sowie eine taktile Begrenzung zum Gehweg einzurichten.

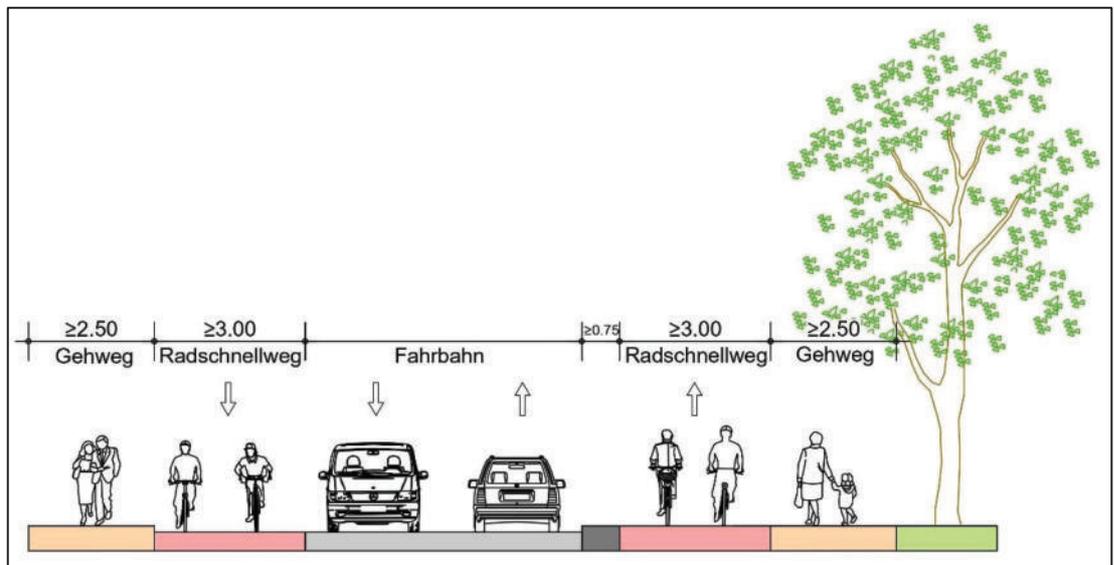


Abbildung 3: Straßenbegleitende Radschnellverbindung im Einrichtungsverkehr (Maße inkl. taktiles Trennstreifen und Begleitlinien)

Abbildung 3 zeigt eine straßenbegleitende Radschnellverbindung im Einrichtungsverkehr. Die Radwege sollten jeweils 3 m breit sein, um Überholvorgänge zu ermöglichen. Aufgrund dessen, dass sich die Radschnellverbindung auf der linken Seite in Abbildung 3 auf Fahrbahnniveau befindet, ist gemäß dem Leitfaden kein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn vorzusehen. Auf der rechten Seite befindet sich die Radschnellverbindung auf Gehwegniveau, sodass ein Sicherheitsabstand zum MIV einzuhalten ist.

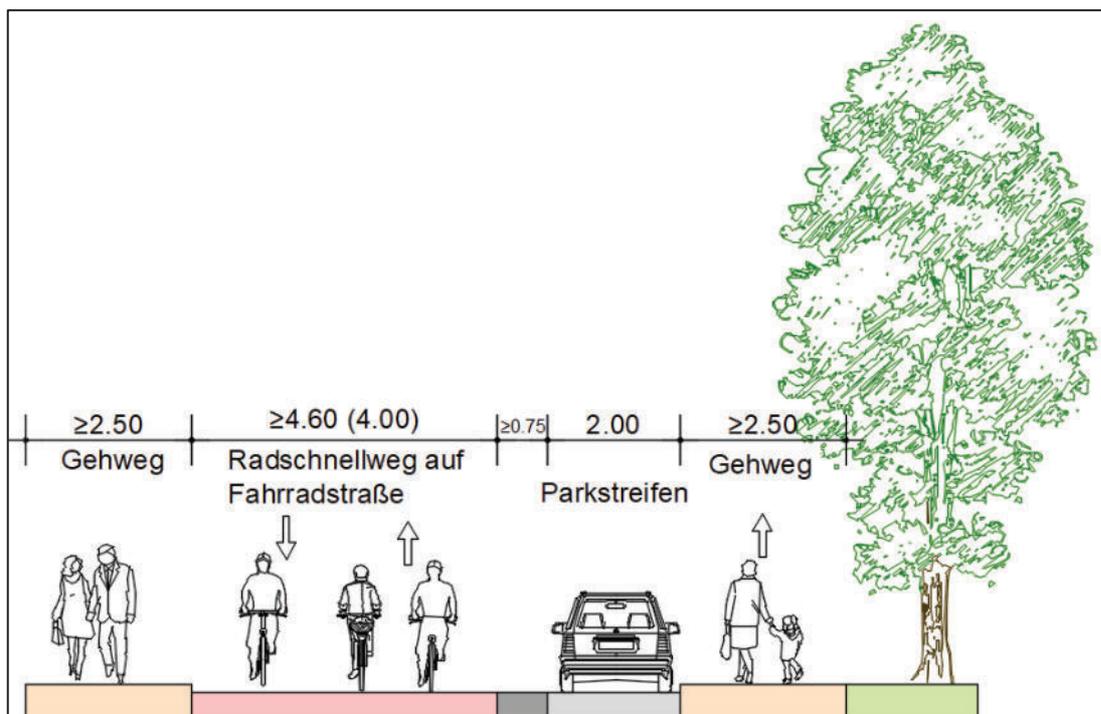


Abbildung 4: Radschnellverbindung als Fahrradstraße mit einseitigem Längsparkständen
(Maße inkl. taktiler Trennstreifen und Begleitlinien)

Die Abbildung 4 zeigt eine Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Die Fahrbahn sollte eine Breite von 4,60 m aufweisen, um Überholvorgänge und Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Die Mindestbreite beträgt 4 m zzgl. Sicherheitsbereiche. Zusätzlich dargestellt ist einseitiges Längsparken von Kfz, dafür ist eine Breite von 2 m vorzusehen. Zusätzlich ist ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zwischen der Fahrbahn und den Parkständen vorzusehen, um sogenannte „dooring“-Unfälle zu vermeiden. Dieser Sicherheitsabstand zwischen Radverkehrsinfrastruktur und Parkständen ist immer vorzusehen, nicht nur in einer Fahrradstraße.

2 METHODIK

Ziel der vorliegenden Untersuchung, ist die Identifizierung von Vorzugsvarianten unter Einbeziehung aller Akteure und der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Beteiligung der Interessensgruppen unter Einhaltung der Qualitäts- und Entwurfsstandards für Radschnellverbindungen. Eine vertiefte Planung und Untersuchung der Vorzugsvarianten erfolgt im Anschluss.

Abbildung 5 stellt den Ablauf der Trassenfindung graphisch dar.

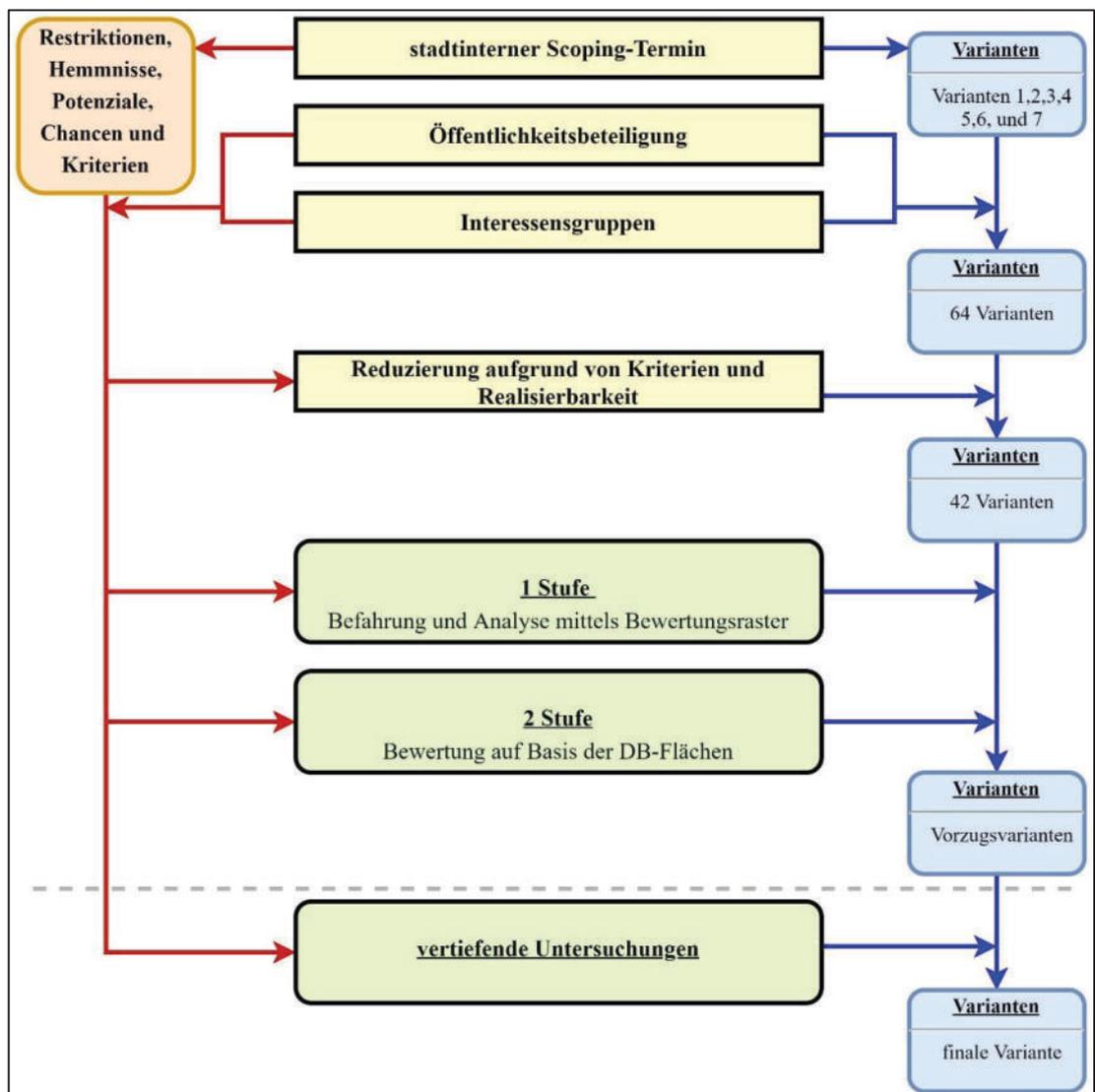


Abbildung 5: Ablaufdiagramm

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

In einem ersten Schritt wurden mit der Stadt Bochum sinnvolle objektive Bewertungskriterien zum Vergleich der Trassenvarianten erarbeitet und festgelegt. Es wurden mögliche Chancen, Potenziale, Restriktionen und Hemmnisse gesammelt sowie erste Trassenvorschläge als Basis für die weiterführende Beteiligung erarbeitet. Es folgte eine intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, der Interessensgruppen sowie der Ämter der Stadtverwaltung, die weitere Restriktionen und Trassenvorschläge, aber auch Ideen und Potenziale für die Radschnellverbindung einbringen konnten. Die identifizierten insgesamt 64 Trassenvarianten wurden durch die Stadt Bochum überprüft und auf 42 Trassenvarianten reduziert.

Der Variantenvergleich erfolgte in zwei Stufen. In der ersten Stufe wurden die 42 Trassenvarianten befahren und entsprechend der objektiven Kriterien eines Rasters bewertet gegenübergestellt und die individuellen Vor- und Nachteile verglichen. In der zweiten Stufe erfolgte eine Bewertung unter Einbezug der Anteile der Trassenvarianten im Zuge von Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG (im folgenden DB). Anschließend erfolgten für die drei Varianten eine vertiefende Untersuchung und Detailplanung.

3 BETEILIGUNG

Zur Trassenfindung des RS 1 in der Bochumer Innenstadt, fand eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde fortlaufend von Presse- und Medienarbeit begleitet. Zusätzlich wurden Bochumer Interessensgruppen beteiligt. Ebenso gab es verschiedene Gespräche zur Abstimmung in der Stadtverwaltung.

3.1 Stadtverwaltung

Zur Abstimmung und Einbindung der verschiedenen Fachämter (Umwelt- und Grünflächenamt, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Amt für Geoinformation und Tiefbauamt) fand ein Scoping-Termin am 28.01.2020 statt. In diesem wurden erste Trassenvarianten als Basis für die weitere Beteiligung entwickelt sowie Chancen, Potenziale, Hindernisse und Restriktionen aus Sicht der verschiedenen Ämter aufgezeigt. Zudem

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

wurde das Bewertungsraster und die dazugehörigen objektiven Bewertungskriterien und -klassen entwickelt.

Anlage 4 Eine Darstellung der Ergebnisse des Workshops ist in Anlage 4 zu finden.

3.2 Interessensgruppen

Am 30.06.2020 fand ein Beteiligungstermin der Interessensgruppen statt. Vertreterinnen und Vertreter des ACE Kreis Bochum-Hattingen-Witten, ADFC Kreisverband Bochum, BEG NRW mbH, Bochum Marketing GmbH, BOGESTRA AG, Handelsverband NRW Ruhr-Lippe e.V., IBO Interessensgemeinschaft Bochumer Innenstadt, IHK Mittleres Ruhrgebiet, Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Radwende Bochum, VCD Bochum, Gelsenkirchen und Herne e. V. und der Verkehrswacht Bochum nahmen am Termin teil. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten durch die Stadt Bochum und die BERNARD Gruppe grundlegende Informationen zum Projektstand, Definition und Standards von Radschnellverbindungen sowie dem weiteren Projektverlauf. Anschließend wurden in zwei Gruppen Trassenvorschläge bewertet, Konfliktpunkte und Synergieeffekte benannt.

Die Ergebnisse der Gruppenarbeit werden im Folgenden kurz aufgeführt.

Zentrale Ergebnisse der Gruppenarbeit:

- Trassenvarianten im Norden und Süden werden aufgrund des hohen Umwegfaktors besonders für Nutzerinnen und Nutzer aus Nachbarkommunen kritisch gesehen.
- RS 1 muss eine schnellere Verbindung bieten als das nachgeordnete Netz.
- Anfangspunkt Bessemer Straße je nach Trassenverlauf fragwürdig.
- Alltagsfahrer besonders umwegsensibel → direkte Führung wichtig.
- Radwege im Zuge des Ringes sind auch unabhängig vom RS 1 erforderlich.
- Bei Über- und Unterführungen sind Vor- und Nachteile (Rampen, Steigungen soziale Unsicherheit) abzuwägen.
- Variante 2 wird aufgrund des hohen Umwegs und der fehlenden Erschließung des Stadtzentrums ausgeschlossen.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

- Variante 6 wird als Vorzugsvariante betrachtet. Wenige Berührungspunkte mit ÖPNV, auch Planungen sehen hier keinen Linienverkehr vor. Durch Brücke über Wittener Straße ist eine Entkopplung von MIV, ÖPNV und Radverkehr möglich.
- Bei Variante 1 ist zu diesem Zeitpunkt die Verfügbarkeit der Flächen der DB unsicher, zudem wird diese Variante aufgrund von Baumbestand in der Rottstraße, möglicher Standardunterschreitung, Anlieferverkehren und Parkständen am Südring kritisch gesehen.
- Topographie am Lohberg als negativer Punkt.
- Variante 4 wird als direkte Wegeführung gesehen, jedoch erfordert diese eine Neuordnung des Straßenraums in der Oskar-Hoffmann-Straße.
- Unter Voraussetzung der ÖPNV Bevorrechtigung ist eine Führung des RS 1 über den Südring vorstellbar. Berücksichtigung des ZOB am Hauptbahnhof als zentraler Umstiegs- und Verknüpfungspunkt.

Im Nachgang zur Veranstaltung bestand die Möglichkeit weitere Anmerkungen, Stellungnahmen etc. zu den Varianten einzureichen. Die Ergebnisse des Termins und der im Nachgang eingereichten Anmerkungen sind im Variantenvergleich berücksichtigt worden.

Anlage 5 Eine ausführliche Darstellung der zentralen Ergebnisse der Gruppenarbeit befindet sich in der Anlage 5.

3.3 Öffentlichkeit

Bürgerinnen und Bürger hatten vom 15.06. bis 31.07.2020 die Möglichkeit, an einer Online-Beteiligung teilzunehmen. In dieser konnten die Bürgerinnen und Bürger bestehende Trassenvorschläge bewerten, eigene Trassenvorschläge einzeichnen, Konfliktstellen kennzeichnen sowie eigene Ideen für den RS 1 einbringen. Die benannten Problemstellen (für den Radverkehr gefährliche Kreuzungen, schlechter Oberflächenbelag, Gefahr durch parkende PKW, Konflikte mit Zufußgehenden, fehlende oder zu schmale Radwege, umwegige und unkomfortable Führungen) können

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

dabei auch in anderen anstehenden Planungen der Stadt Bochum berücksichtigt werden.

Auf der Internetseite zur Beteiligung wurden insgesamt 4.350 Zugriffe verzeichnet und 826 Befragte haben den Fragebogen vollständig abgeschlossen. Es wurden 336 Trassenvarianten, 781 Problemstellen sowie 373 Ideen für den RS 1 in die Online-Karte eingetragen. Zudem wurden 691 zum Fahrradfahren stressige bzw. entspannte Bereiche benannt. Die zum Radfahren entspannten und stressigen Bereiche sind im Plan 3.6 dargestellt und bilden die Grundlage des Bewertungskriteriums Menschen- und Klimagerechte Stadt.

In der nachfolgenden Abbildung 6 sind die Trassenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger dargestellt. Aufgrund der Vielzahl an Vorschlägen die sich auf die Bochumer Innenstadt bezogen, wurde das Untersuchungsgebiet für die nachfolgenden Untersuchungen erweitert, obwohl die Führung des RS 1 durch die Innenstadt eigentlich schon durch die Machbarkeitsstudie ausgeschlossen wurde.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

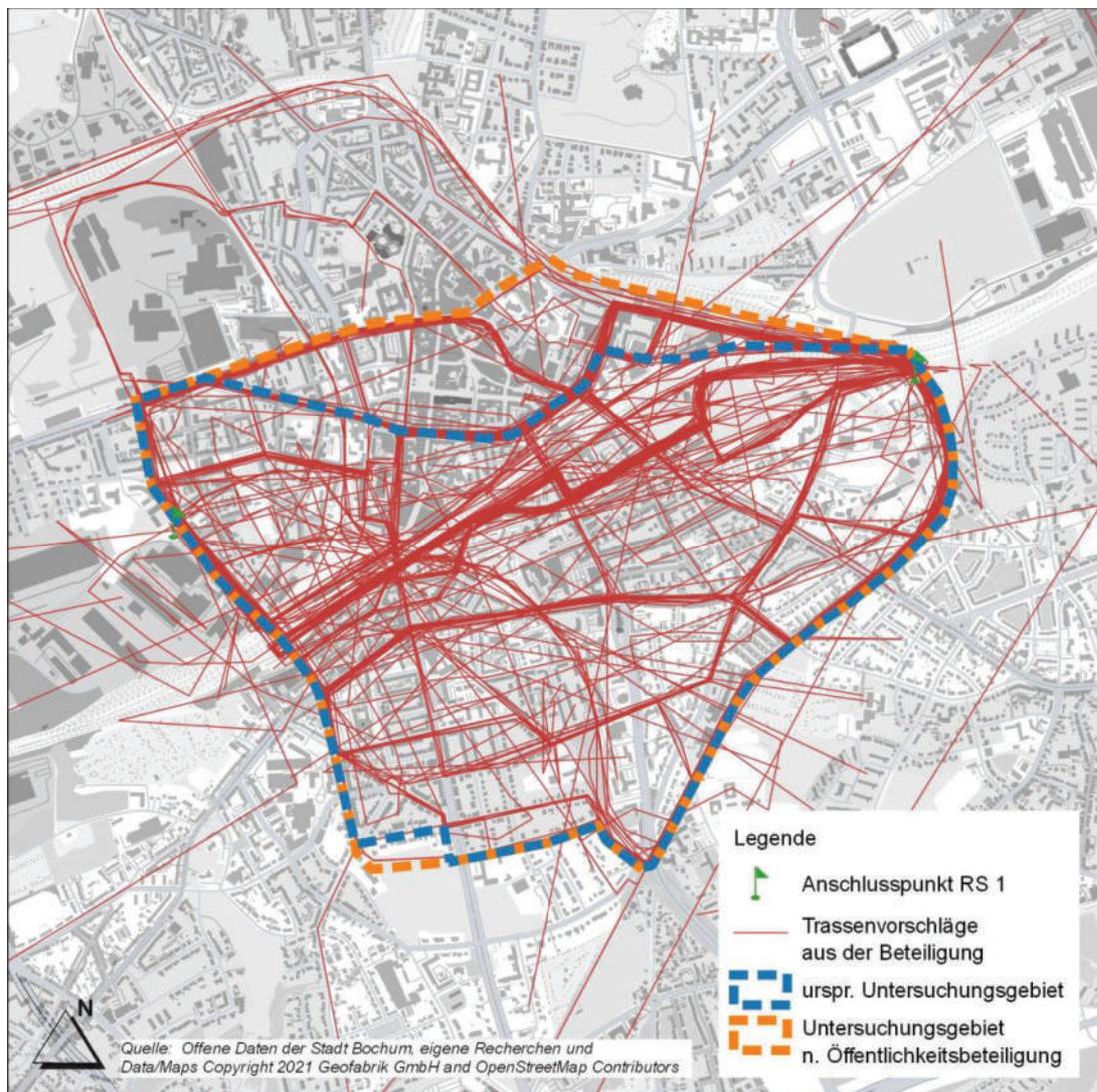


Abbildung 6: Trassenvorschläge aus der Beteiligung (n = 336)

Am Ende der Befragung konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer freiwillige statistische Angaben machen, die zeigten, dass ein Großteil derer in Bochum selbst wohnt und häufig das Fahrrad nutzt. Diese statistischen Angaben sowie die weiteren Ergebnisse der Befragung sind in Anlage 5 zusammengefasst.

Die weiteren Ergebnisse, Auswertungen und Informationen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden dem Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

Anlage 6

Der Fragebogen der Online-Befragung sowie deren Ergebnisse sind in der Anlage 6 aufbereitet.

4 IDENTIFIZIERUNG VON POTENZIELLEN TRASSENVARIANTEN

Der vorliegende Variantenvergleich dient zur Identifizierung von potenziellen Trassenvarianten sowie von weiter zu konkretisierenden Vorzugsvarianten. Der Variantenvergleich dient dazu Chancen, Potenziale, Hindernisse und Umsetzungserfordernisse aufzuzeigen sowie die potenziellen Trassenvarianten untereinander zu betrachten und die individuellen Vor- und Nachteile gegeneinander abwägen zu können.

4.1 Trassenvarianten

Im beschriebenen Scoping-Termin wurden die Varianten 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 7 entwickelt und als Basis für die weitere Beteiligung der Interessensgruppen sowie der Bürgerinnen und Bürger genutzt. In den weiteren Beteiligungsschritten wurden durch die Online-Beteiligung 336 Eingaben zu Trassenvorschlägen gemacht. Einige Trassenvorschläge aus der Beteiligung wurden nicht weiterverfolgt, da die vorgegebenen Anfangs- und Endpunkte nicht beachtet wurden oder die Trassenvariante signifikant aus dem Untersuchungsgebiet herausführte.

Zudem wurden viele Abschnitte mehrfach genannt, sodass daraus insgesamt 64 unterschiedliche Varianten gebildet werden konnten (siehe Abbildung 7), die in 12 Gruppen zugeordnet werden konnten.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

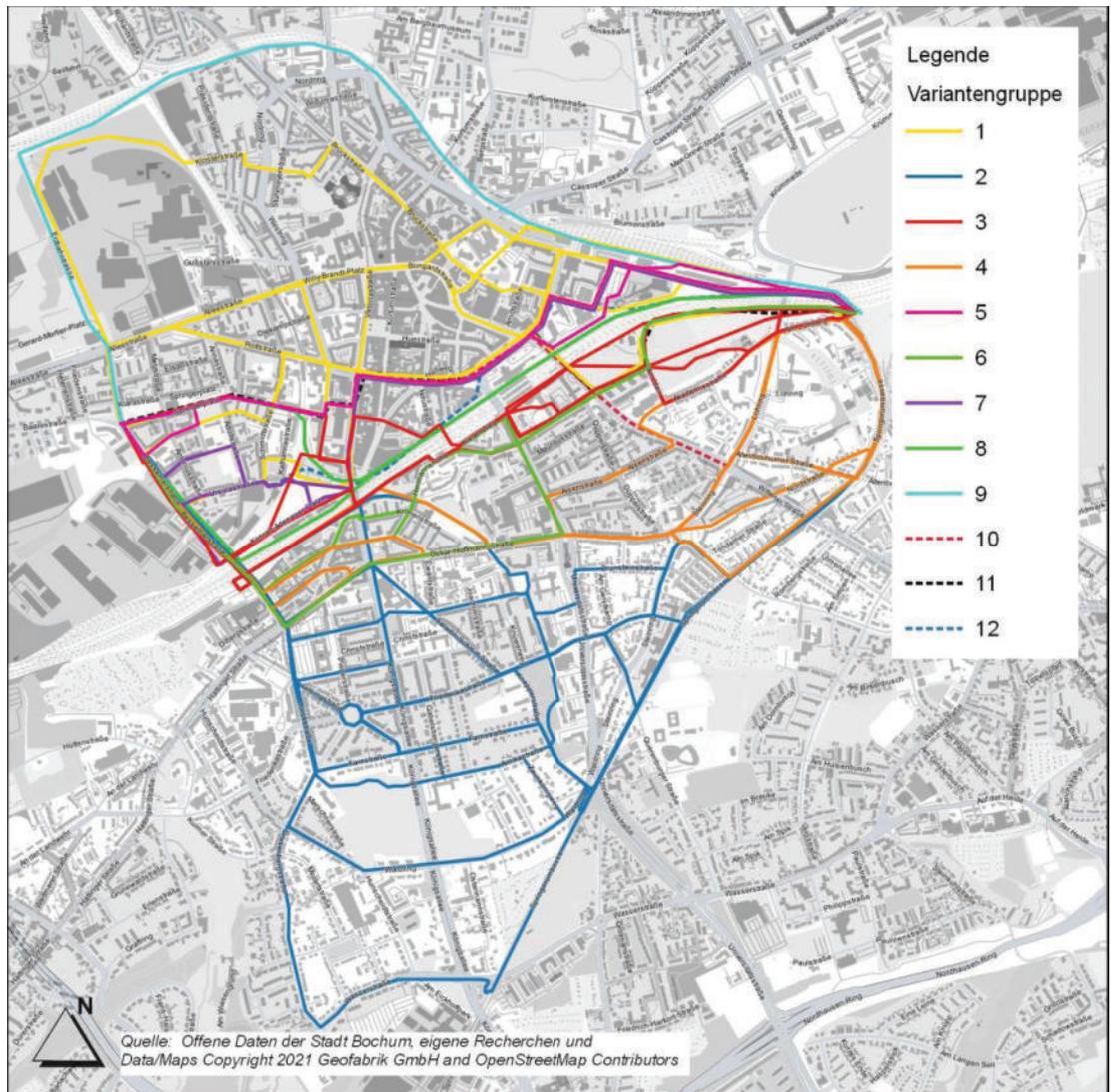


Abbildung 7: 64 Trassenvarianten nach Variantengruppen gegliedert

Diese Varianten wurden in einem ersten Schritt von der Stadt Bochum geprüft und 22 Trassenvarianten nicht weiterverfolgt.

Plan 2.9

Eine Übersicht der in diesem Schritt verworfenen Varianten sowie der entsprechenden Begründung findet sich in der folgenden Tabelle 1 sowie als Kartendarstellung in Plan 2.9.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Variantennummer	Begründung des Ausschlusses
1 a	Verlauf direkt am Eingang der Grundschule Arnoldschule
1 f	Verlauf ist nicht direkt, sondern sehr umwegig und bindet keine wichtigen Ziele an
1 g	Benötigte Flächen befinden sich im Privateigentum
2 c	Es besteht an dieser Stelle keine direkte Verknüpfung zwischen Steinring und Springorum-Trasse
2 f	Verlauf ist nicht direkt, sondern sehr umwegig und bindet keine wichtigen Ziele an
2 h	Benötigte Flächen befinden sich im Eigentum der DB AG, sehr umwegig
2 k	Verlauf ist nicht direkt, sondern sehr umwegig und bindet keine wichtigen Ziele an
2 m	Benötigte Flächen befinden sich im Eigentum der DB AG, sehr umwegig
2 n	In Varianten 2 g und 2 j wird ein Verlauf mit weniger Abbiegevorgängen bereits untersucht
3 f	Höhenunterschied für eine Rampe zur Universitätsstraße ist zu hoch
3 g	Verlauf geht durch bestehende Gebäude
3 h	Bebauung des B-Planes Nr. 777 „City-Tor Süd“ spricht dagegen
4 c	Im Vergleich zu Variante 4 zwei weitere Abbiegepunkte
4 d	Es besteht an dieser Stelle keine direkte Verknüpfung zwischen Nordstraße und Springorum-Trasse, zudem ist der Höhenunterschied sehr groß
4 g	Es besteht an dieser Stelle keine direkte Verknüpfung zwischen Altenbochumer Straße und Springorum-Trasse, zudem ist der Höhenunterschied sehr groß
5 a	Benötigte Flächen befinden sich im Privateigentum
7 b	Bebauung des B-Planes Nr. 777 „City-Tor Süd“ spricht dagegen
8	Kein Platz am bestehenden Bahnhofsgebäude und Gleisen
8a	Kein Platz am bestehenden Bahnhofsgebäude und Gleisen
9	Verlauf ist weit außerhalb des Untersuchungsgebietes, Flächen stehen nicht zur Verfügung, sehr umwegig
11	Alle Trassenabschnitte werden bereits in anderen Varianten untersucht
12	Verlauf durch bestehendes Gebäude (Parkhaus)

Tabelle 1: Varianten, die nicht weiterverfolgt wurden

Entsprechend der Abstimmung mit der Stadt Bochum wurden 42 Trassenvarianten weiter untersucht. Aufgrund des kleinräumigen Untersuchungsraumes bilden ein Großteil der Varianten lediglich alternative Führungen über Abschnitte der 7 ursprünglichen Varianten. Diese alternativen Führungsformen wurden als Untervariante

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

durch die Zahl der Variante und einem Buchstaben benannt (Bspw. Variante 4 a als Alternative Führungsform zur Variante 4).

Plan 2

Plan 2 zeigt die 42 Varianten die vertiefend untersucht worden sind. Dabei handelt es sich um folgende Varianten:

- Variante 1 sowie 1 b, 1 c, 1 d, 1 e, 1 h, 1 i, 1 j, 1 l und 1 k (Plan 2.1)
- Variante 2 sowie 2 a, 2 b, 2 d, 2 g, 2 e, 2 i, 2 j und 2 l (Plan 2.2)
- Variante 3 sowie 3 a, 3 b, 3 c, 3 d, 3 e, 3 i, 3 j und 3 l (Plan 2.3)
- Variante 4 sowie 4 a, 4 b, 4 e und 4 f (Plan 2.4)
- Variante 5 und 5 b (Plan 2.5)
- Variante 6 sowie 6 a, 6 b und 6 c (Plan 2.6)
- Variante 7 und 7 a (Plan 2.7)
- Variante 10 (Plan 2.8)

4.2 Bewertungskriterien im Variantenvergleich

Anlage 1

Das Bewertungsraster umfasst 19 objektive Kriterien, die einen umfassenden Vergleich ermöglichen. Die Kriterien wurden in die sechs folgenden Bereiche eingeteilt:

- Potenzialrelevante Bewertungskriterien
- Hemmende Bewertungskriterien
- Qualität
- Attraktivität
- Handlungsaufwand/Umsetzung
- Menschen- und Klimagerechte Stadt

Die Bewertung wurde anhand von positiven, neutralen und negativen Einstufungen (+, o, -) und deren Gewichtung (einfach oder doppelt) vorgenommen. Als Ergebnis der Bewertung wurde für jede Variante jeweils die Anzahl der positiv und negativ eingestufteten Kriterien gegeneinander gerechnet. Die Ergebnisse können zwischen maximal 26 und minimal -26 Punkten liegen. Der Bereich potenzialrelevante Bewertungskriterien wurde in der Bewertung zusammengefasst, da in der stark verdichteten Innenstadt Bochums alle Varianten hohes Potenzial aufweisen. Die Bereiche Qualität

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

und Attraktivität wurden doppelt gewichtet, da diese die verbindlichen Qualitätsstandards berücksichtigen und maßgebend für die Realisierung sind. Eine Zusammenfassung der Bewertungskriterien des Variantenvergleichs kann der Anlage 1 entnommen werden.

Die einzelnen Bewertungskriterien, deren Datengrundlage sowie die Bewertungsklassen werden im Folgenden vorgestellt. Die zugehörigen Pläne finden sich im Anhang.

4.2.1 Potenzialrelevante Bewertungskriterien

Die potenzialrelevanten Bewertungskriterien umfassen Ziele und Quellen sowie mögliche Nutzergruppen der RSV im Untersuchungsgebiet, darunter fallen Einwohner, Arbeitsplätze, Schulen, Hochschulen sowie wichtige Haltepunkte des ÖPNV. Die potenzialrelevanten Bewertungskriterien werden in den folgenden Tabelle 2 bis Tabelle 6 einzeln vorgestellt.

Plan 3.1

Die dazugehörigen grafischen Darstellungen sind in Plan 3.1 zusammengefasst. In die Bewertung gehen die potenzialrelevanten Bewertungskriterien nicht einzeln, sondern summiert als 1 Punkt ein, da aufgrund des innerstädtischen Charakters des Untersuchungsgebietes bei allen Varianten ein großes Potenzial vorhanden ist. Die Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit, wenn bspw. von den 5 im folgenden vorgestellten Kriterien 3 positiv bewertet worden sind, erfolgt eine positive Bewertung für die potenzialrelevanten Bewertungskriterien insgesamt.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Einwohnerzahl		
Plan 3.1.1	Bewertung	
Die Einwohner – als potenzielle Nutzerinnen und Nutzer – sind essenziell für die spätere Auslastung der Radschnellverbindung.	+	über 15.000 Einwohner
	0	10.000 - 15.000 Einwohner
	-	unter 10.000 Einwohner
Datenquelle: Einwohner nach Verkehrsbezirken aus dem Verkehrsmodell der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Summe der Einwohner aller Verkehrsbezirke, die in einem Puffer von 50 m um die Trassenvariante liegen.	

Tabelle 2: Kriterium Einwohnerzahl

Kriterium Arbeitsplätze		
Plan 3.1.2	Bewertung	
Je höher die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	+	über 15.000 Arbeitsplätze
	0	10.000 - 15.000 Arbeitsplätze
	-	unter 10.000 Arbeitsplätze
Datenquelle: Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken aus dem Verkehrsmodell der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Summe der Arbeitsplätze aller Verkehrsbezirke, die in einem Puffer von 50 m um die Trassenvariante liegen.	

Tabelle 3: Kriterium Arbeitsplätze

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Anzahl Hochschulplätze		
Plan 3.1.3	Bewertung	
Je höher die Zahl der Hochschulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	+	über 400 Hochschulplätze
	o	200 – 399 Hochschulplätze
	-	unter 200 Hochschulplätze
<p>Datenquelle (Stand Januar 2021):</p> <p>SAE Institut https://www.recmag.de/lesen/sae-institute-expandiert-niederlassung-in-bochum/</p> <p>Internationale Berufsakademie der F+U Unternehmensgruppe gGmbH (iba): https://www.studis-online.de/Hochschulen/iba/Bochum/ (Zahlen aufgerundet)</p> <p>Folkwang Universität der Künste https://www.folkwang-uni.de/home/hochschule/ueber-folkwang/campus/campus-bochum-folkwang-theaterzentrum/</p> <p>Ruhr- Universität Bochum. Bochumer Fenster Hörsaalkapazität https://www.ruhr-uni-bochum.de/universaal/raumuebersicht/hoersaele-seminarraeume/innenstadt/index.html.de</p>		<p>Datengrundlage der Bewertung:</p> <p>Um die Hochschulen wird ein Radius von 500 m gelegt. Bewertet wird die Summe der Hochschulplätze, sobald eine Trassenvariante diesen Radius schneidet.</p>

Tabelle 4: Kriterium Anzahl Hochschulplätze

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Anzahl Schulplätze		
Plan 3.1.4	Bewertung	
Je höher die Zahl der Schulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	+	über 6.000 Schulplätze
	o	2.000- 6.000 Schulplätze
	-	unter 2.000 Schulplätze
Datenquelle: Stadt Bochum Schulstatistik Schuljahr 2019/2020.	Datengrundlage der Bewertung: Um die Schulen wird ein Radius von 500 m gelegt. Bewertet wird die Summe der Schulplätze, sobald eine Trassenvariante diesen Radius schneidet.	

Tabelle 5: Kriterium Anzahl Schulplätze

Kriterium Anzahl Bahnhöfe/Haltestellen (SPNV)		
Plan 3.1.5	Bewertung	
Radschnellverbindungen können in Kombination mit anderen Verkehrsträgern ein Potenzial für z. B. den Pendlerverkehr darstellen, da mit ihnen größere Pendeldistanzen überbrückt werden können. Die Anbindung des Bahnhofes/ des Haltepunktes spielt für die Attraktivität als Umsteigepunkt eine wichtige Rolle.	+	3 Haltestellen
	o	2 Haltestellen
	-	1 Haltestelle
Datenquelle: Stadt Bochum: Liniennetzplan 2020 Bochum Mitte.	Datengrundlage der Bewertung: Um die Haltestellen wird ein Radius von 500 m gelegt. Bewertet wird die Summe der Haltestellen, sobald eine Trassenvariante diesen Radius schneidet.	

Tabelle 6: Kriterium Anzahl Bahnhöfe/Haltestellen (SPNV)

4.2.2 Hemmende Bewertungskriterien

Plan 3.2 Die hemmenden Bewertungskriterien umfassen eine erste Einschätzung zum Einfluss von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen durch die RSV auf Grünflächen und Straßenbäume. Die dazugehörigen Pläne sind im Plan 3.2 zusammengefasst.

Kriterium Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzgebieten		
Plan 3.2.1	Bewertung	
Es erfolgt eine erste Abschätzung des Einflusses der potenziellen RSV auf Straßenbegleitgrün bzw. Grünflächen.	+	unter 50 m
	o	zw. 50 – 300 m
	-	über 300 m
Datenquelle: Grünflächen aus Openstreetmap.org.	Datengrundlage der Bewertung: Summe der Abschnitte (Länge in m), auf denen Straßenbegleitgrün und/oder Grünflächen von Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen betroffen sind.	

Tabelle 7: Kriterium Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzgebieten

Bei Grünflächen und Straßenbegleitgrün handelt es sich, gemäß RAS 06, um sämtliche Grünanlagen im städtischen Straßenraum. Dazu gehören, Hecken, Sträucher, Staudenflächen und Rasen. Der Baumbestand im Straßenraum, bestehend aus Baumreihen oder -gruppen, wird in einem separaten Kriterium beurteilt.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Straßenbaumbestand		
Plan 3.2.2	Bewertung	
Es erfolgt eine erste Abschätzung des Einflusses der potenziellen RSV auf den Straßenbaumbestand.	+	unter 150 m
	0	zw. 150 – 425 m
	-	über 425 m
Datenquelle: Straßenbaumbestand übermittelt von Stadt Bochum. Ergänzt durch die Ergebnisse der Befahrung durch die BERNARD Gruppe.	Datengrundlage der Bewertung: Summe der Abschnitte (Länge in m), auf denen der Straßenbaumbestand von Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen betroffen sind.	

Tabelle 8: Kriterium Straßenbaumbestand

4.2.3 Qualität

Plan 3.3

Die Qualitätskriterien umfassen eine erste Einschätzung zur Einhaltung des RSV-Standards (Breite und Führungsformen) sowie den voraussichtlichen Verlustzeiten an den Knotenpunkten. Die RSV darf nur zu einem geringen Prozentsatz (auf 10 %) der gesamten Strecke den RSV-Standard unterschreiten. Die Qualitätskriterien werden als besonders relevant betrachtet und werden daher in der Bewertung doppelt gewichtet. Die dazugehörigen Pläne sind im Plan 3.3 zusammengefasst.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium RSV Standard		
Plan 3.3	Bewertung	
In einer ersten Betrachtung wird die Umsetzbarkeit des RSV-Standards sowie von befahrbaren Strecken, auf denen kein Standard umgesetzt werden kann, im Längsverkehr abgeschätzt. Je höher der Anteil hoher Standards innerhalb eines Abschnittes eingeschätzt wird, desto höher ist die mögliche Qualität der Verbindung.	+ +	über 90 %
	o o	zw. 50-90 %
	- -	unter 50 %
Datenquelle: Ergebnisse der Befahrung durch die BERNARD Gruppe sowie Abstimmungen mit der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Anteil eines möglichen RSV-Standards an der Gesamttrassenvariante (in %).	

Tabelle 9: Kriterium RSV Standard

Kriterium Knotenpunkte mit Zeitverlust		
Plan 3.3	Bewertung	
Die Qualität einer RSV wird u. a. durch die hohe durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bzw. die geringen Zeitverluste an Knotenpunkten geprägt. Unter diesem Punkt werden die voraussichtlichen Verlustzeiten an Knotenpunkten aufgeführt, die auch nach der Umsetzung der Trasse als Radschnellverbindung bestehen bleiben.	+ +	< 30 sek. pro km (innerorts)
	o o	-
	- -	> 30 sek. pro km (innerorts)
Datenquelle: Ergebnisse der Befahrung durch die BERNARD Gruppe sowie Abstimmungen mit der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet werden die voraussichtlichen Verlustzeiten pro km je Variante (in sek./km).	

Tabelle 10: Knotenpunkte mit Zeitverlust

4.2.4 Attraktivität

Plan 3.4

Die Attraktivitätskriterien umfassen die Topographie (Straßenlängsneigung), Netzeinbindung und den Umwegfaktor. Die Netzeinbindung betrachtet die Verbindungen zum bestehenden Radverkehrsnetz in der Stadt Bochum. Der Umwegfaktor bezeichnet den Umweg gegenüber der im Bestand kürzestmöglichen Verbindung und setzt sie in Relation zur Trassenvariante. Die Attraktivitätskriterien werden als besonders relevant betrachtet und werden daher in der Bewertung doppelt gewichtet. Die dazugehörigen Pläne sind im Plan 3.4 zusammengefasst.

Kriterium Straßenlängsneigung		
Plan 3.4.1	Bewertung	
Entsprechend den Qualitätsstandards soll die Längsneigung im Zuge der RSV nicht mehr als 6 % betragen.	+ +	< 4 %
	o o	zw. 4-6 %
	- -	> 6 %
Datenquelle: Straßenneigungen im Stadtgebiet. Übermittelt von Stadt Bochum (Stand 24.10.2018). Ergänzt und korrigiert nach Abstimmung mit Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Trassenvarianten, die Abschnitte mit mehr als 6 % Steigung aufweisen, erhalten eine negative Bewertung.	

Tabelle 11: Kriterium Straßenlängsneigung

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Netzeinbindung		
Plan 3.4.2	Bewertung	
Eine Anbindung der Radschnellverbindung an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur kann die Potenziale steigern.	+ +	Ist plangleich/ planfrei angebunden
	o o	geringer planerischer und technischer Aufwand (perspektivisch angebunden)
	- -	hoher planerischer und technischer Aufwand (unrealistisch)
Datenquelle: Wegweisungsnetz der Stadt Bochum und Landesradnetz. Übermittelt von Stadt Bochum am 21.11.2019.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet werden die Anzahl sowie die Anschluss- und Schnittstellen mit dem Radverkehrsnetz der Stadt Bochum.	

Tabelle 12: Kriterium Netzeinbindung

Kriterium Umwegfaktor		
Plan 3.4.3	Bewertung	
Je geringer der Umweg gegenüber den parallelen Verbindungen, desto höher ist die Attraktivität der Radschnellverbindung.	+ +	Umwegfaktor < 1,0
	o o	Umwegfaktor 1,0 - 1,2
	- -	Umwegfaktor > 1,2
Datenquelle: Radroutenplaner NRW (Stand März 2020).	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Umwegfaktor gegenüber der heute kürzest möglich befahrbaren Verbindung auf Basis des Radroutenplaners NRW.	

Tabelle 13: Kriterium Umwegfaktor

4.2.5 Handlungsaufwand/Umsetzung

Plan 3.5

Es erfolgt eine erste Abschätzung zum Handlungsaufwand bzw. zur Umsetzbarkeit. Dazu werden jeweils der Anteil der Strecken die um-, aus- oder neugebaut werden müssen, der Bedarf an neuen Ingenieurbauwerken, Grunderwerb, Belange anderer Verkehrsträger (ÖPNV, Kfz- und Fußverkehr) sowie die des ruhenden Kfz-Verkehrs betrachtet. Die Belange des ÖPNV und fließenden Kfz-Verkehrs werden in der Bewertung zusammengefasst und gehen als ein Punkt, auf Basis der jeweils schlechtesten Bewertung in die Gesamtbewertung ein. Die dazugehörigen Pläne sind im Plan 3.5 zusammengefasst.

Kriterium Länge mit Aus-, Um- oder Neubaubedarf		
Plan 3.5.1	Bewertung	
Der Handlungsaufwand an Strecken ist dann am höchsten, wenn Wege verbreitert oder neu angelegt werden.	+	unter 50 %
	o	zw. 50- 80 %
	-	über 80 %
Datenquelle: Ergebnisse der Befahrung durch die BERNARD Gruppe sowie Abstimmungen mit der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Anteil der Streckenlänge an der Gesamttrassenvariante mit Ausbau-, Um- oder Neubaubedarf (in %).	

Tabelle 14: Kriterium Länge mit Aus-, Um- oder Neubaubedarf

Kriterium Anzahl neuer oder stark sanierungsbedürftiger Ingenieurbauwerke		
Plan 3.5.1	Bewertung	
Der Handlungsaufwand an Knotenpunkten ist dann am höchsten, wenn neue Ingenieurbauwerke erforderlich sind. Berücksichtigt werden zudem sanierungsbedürftige Bauwerke.	+	Neubau oder Sanierung nicht erforderlich
	o	1 Bauwerk oder 1 Sanierung notwendig
	-	mehr als 1 Bauwerk oder 1 Sanierung notwendig
Datenquelle: Ergebnisse der Befahrung durch die BERNARD Gruppe sowie Abstimmungen mit der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird die Anzahl neuer oder sanierungsbedürftiger Ingenieurbauwerke je Trassenvariante.	

Tabelle 15: Kriterium Anzahl neuer oder stark sanierungsbedürftiger Ingenieurbauwerke

Kriterium Grunderwerb		
Plan 3.5.2	Bewertung	
Das Bewertungsraster enthält eine erste, grobe Abschätzung zum erforderlichen Grunderwerb auf Basis des Verlaufs einer Verbindung auf nicht-öffentlichen Flächen. Dieser Wert stellt nur eine erste Einschätzung dar und kann sich im Falle einer Umsetzung ändern.	+	unter 20 %
	o	zw. 20 – 40 %
	-	über 40 %
Datenquelle: Flächen im Eigentum der Stadt Bochum und Flächen im Eigentum der DB zur Verfügung gestellt von der Stadt Bochum. Abstimmung mit der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Anteil von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf Flächen die nicht-öffentliche und auch nicht Eigentum der DB sind (in %).	

Tabelle 16: Kriterium Grunderwerb

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs		
Unterkriterium MIV		
Plan 3.5.3	Bewertung	
MIV: Je niedriger die Verkehrsstärke (DTV) im Zuge der Trassenvariante, desto geringer ist der Einfluss der RSV auf das Netz des MIV. Es folgt eine positive Bewertung. Betrachtet wird nur die Führung im Längsverkehr.	+	unter 5.000 Kfz/24h
	o	zw. 5.000 bis 15.000 Kfz/24h
	-	über 15.000 Kfz/24h
Datenquelle: Verkehrsmodell der Stadt Bochum (Prognose). Fehlende Abschnitte ergänzt um eigene Annahmen.	Datengrundlage der Bewertung: Ausschlaggebend für die Bewertung ist der Streckenabschnitt mit dem jeweils höchsten DTV im Zuge der Trassenvariante.	

Tabelle 17: Kriterium Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs. Unterkriterium MIV

Unterkriterium ÖPNV		
Plan 3.5.4	Bewertung	
ÖPNV: Eine gemeinsame Führung des Rad -und Linienbusverkehrs kann zu Konflikten der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen führen und ist demnach zu vermeiden.	+	unter 250 Busse/ je Werktag
	o	Zw. 250-450 Busse je Werktag
	-	über 450 Busse je Werktag
Datenquelle: Eigene Berechnung der Anzahl Busse je Werktag auf Basis des Liniennetzplans 2020 Bochum Mitte und Liniennetzpläne Stand 04.01.2021 (bogestra.de).	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird die Anzahl der Linienbusse je Werktag und je Streckenabschnitt auf Basis des Liniennetzplanes. Ausschlaggebend für die Bewertung ist der Streckenabschnitt mit der jeweils höchsten Anzahl an Linienbussen je Werktag, im Zuge der Trassenvariante.	

Tabelle 18 Kriterium Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs. Unterkriterium ÖPNV

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Unterkriterium Lieferverkehr		
Plan 3.5.5	Bewertung	
Eine gemeinsame Führung des Rad- und Lieferverkehrs kann zu Konflikten der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen führen und ist demnach zu vermeiden.	+	unter 20 %
	o	zw. 20 – 40 %
	-	über 40 %
Datenquelle: Regionaler Flächennutzungsplan der Städteregion Ruhr vom 23.07.2020, Auszug Stadtgebiet Bochum (geoportal.bochum.de).	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Anteil der Trassenvariante, die durch gemischte Bauflächen des Regionalen Flächennutzungsplans führt (in %).	

Tabelle 19: Kriterium Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs. Unterkriterium Lieferverkehr

Kriterium Fußverkehr		
Plan 3.5.6	Bewertung	
Entsprechend der Qualitätsstandards für RSV ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr nicht zulässig.	+	unter 5 %
	o	zw. 5-10 %
	-	über 10 %
Datenquelle: Fußgängerzonen der Stadt Bochum. Übermittelt von Stadt Bochum am 21.12.2020. Ergänzt durch Angaben der Stadt Bochum.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Anteil der Trassenvariante, der in den Fußgängerzonen bzw. in den anliegenden Bereichen verläuft (in %).	

Tabelle 20: Kriterium Fußverkehr

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Kfz-Stellplätze		
Plan 3.5.7	Bewertung	
Insbesondere im Bereich städtischer Räume, in Folge eines begrenzten Straßenraumes, können Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden entstehen. Eine positive Bewertung der Trassenvariante erfolgt, je geringer die Anzahl der entfallenden Kfz-Stellplätze ist.	+	unter 50 % der Kfz-Stellplätze entfallen
	o	Zw. 50-70 % der Kfz-Stellplätze entfallen
	-	über 70 % der Kfz-Stellplätze entfallen
Datenquelle: Daten zu Kfz-Stellplätzen übermittelt von Stadt Bochum am 13.03.2020. Fehlende Angaben ergänzt um eigene Angaben auf Basis von Befahrung und Luftbildern.	Datengrundlage der Bewertung: Ausschlaggebend für die Bewertung ist der Streckenabschnitt mit dem jeweils höchsten Wert an entfallenden Kfz-Stellplätzen (in %).	

Tabelle 21: Kriterium Kfz-Stellplätze

4.2.6 Menschen- und Klimagerechte Stadt

Plan 3.6

Das Kriterium Menschen- und Klimagerechte Stadt basiert auf der Auswertung der Online-Beteiligung. In dieser hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit Bereiche zu kennzeichnen in denen Fahrradfahren „entspannt“ möglich ist und wo sie das Fahrradfahren in der Bochumer Innenstadt als „stressig“ empfinden. Entsprechend dieser subjektiven Bewertung durch die Öffentlichkeit erhielten Trassenvarianten eine negative Bewertung, je höher die Anzahl der „stressigen“ Eingaben war (hohes Stresslevel).

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Kriterium Stresslevel (subjektive Bewertung durch die Öffentlichkeit)		
Plan 3.6	Bewertung	
Ziel ist es eine nachhaltige, für alle Nutzergruppen zugängliche sowie leicht verständliche Infrastruktur einzurichten. Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten die Bürgerinnen und Bürger die Führung der Trasse und das "Stresslevel" bestimmter Abschnitte bewerten.	+	unter 50 % Stresslevel
	o	zw. 50-80 % Stresslevel
	-	über 80 % Stresslevel
Datenquelle: Eingaben der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung.	Datengrundlage der Bewertung: Bewertet wird der Anteil eines hohen Stresslevels an der Gesamttrassenvariante (in %).	

Tabelle 22: Kriterium Stresslevel (subjektive Bewertung durch die Öffentlichkeit)

4.3 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich zur Identifizierung der Vorzugstrassen erfolgte in zwei Stufen. In der ersten Stufe wurden die 42 Trassenvarianten befahren und mittels der vorgestellten objektiven Bewertungskriterien bewertet. In der zweiten Stufe wurde ein Abgleich mit Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG vorgenommen.

Anlage 2 Der Variantenvergleich der Stufe 1 ist in Anlage 2 enthalten. In der Anlage 2 sind die jeweilige Bewertung je Kriterium, die Gesamtbewertung sowie weitere Bemerkungen und Hinweise für jede der 42 Varianten aufgeführt.

Anlage 3 Die Stufe 2 des Variantenvergleichs ist in Anlage 3 zusammenfassend unter Einbezug der Flächen der Deutschen Bahn AG dargestellt. Hierzu sind die Ergebnisse der Stufe 1 aufgeführt sowie der jeweilige Anteil der Trassenvariante die Flächen der DB in Anspruch nehmen.

Plan 4 Im dazugehörigen Plan 4 sind für die Stufe 2 des Variantenvergleichs die Flächen der Deutschen Bahn AG im Untersuchungsgebiet eingetragen, sowie die Trassenabschnitte, die diese Flächen in Anspruch nehmen.

Im Folgenden wird der Variantenvergleich der Stufe 1 und Stufe 2 der Trassenvarianten je Gruppe vorgestellt.

4.3.1 Variantengruppe 1

Plan 2.1

Die Variantengruppe 1 beschreibt insgesamt zehn Varianten (Variante 1 sowie 1b, 1c, 1d, 1e, 1h, 1i, 1j, 1l und 1k) (siehe Plan 2.1). Diese verlaufen, bis auf Variante 1k, nördlich der Bahngleise im Untersuchungsgebiet durch die Bochumer Innenstadt und abschnittsweise über den Bochumer Ring (Westring, Südring und Ostring). Dies impliziert ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen sowie eine Vielzahl an LSA-geregelten Knotenpunkten. Die Varianten 1 c, 1 h und 1 i verlaufen über die Bongardstraße und die Massenbergstraße, hier ist das Kfz-Verkehrsaufkommen niedrig, dafür ist hier ein hohes Fußverkehrsaufkommen vorhanden.

Variante Nr.	1	1 b	1 c	1 d	1 e	1 h	1 i	1 j	1 k	1 l
Variantenvergleich Stufe 1										
Potenzial	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hemmnisse	2	2	2	2	2	2	0	-2	2	2
Qualität	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attraktivität	2	2	2	2	2	0	0	0	2	0
Handlungsaufwand/ Umsetzung	2	0	0	2	1	1	-2	1	1	0
Menschen und Klimagerechte Stadt	-1	-1	0	-1	-1	0	0	-1	-1	-1
Gesamtbewertung	6	4	5	6	5	4	-1	-1	5	2
Variantenvergleich Stufe 2										
Verlauf über Flächen der DB	Ja	Ja	Ja	Ja						
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	12 %	13 %	12 %	11 %	11 %	13 %	38 %	20 %	13 %	12 %

Tabelle 23: Bewertung der Variantengruppe 1

Im Ergebnis der Stufe 1 ergeben sich die negativen Bewertungen der Varianten 1 i und 1 j, insbesondere aus der notwendigen Inanspruchnahme von Grünflächen und Baumbestand im Kortumpark und entlang der Bahntrasse am Ostring sowie der Notwendigkeit von neuen Ingenieurbauwerken. Die Varianten 1 und 1 d erreichen, mit jeweils sechs Punkten, die höchste Punktzahl der Variantengruppe. Im Ergebnis der Stufe 2 nehmen alle Varianten der Gruppe 1 Flächen der DB in Anspruch.

4.3.2 Variantengruppe 2

Plan 2.2

Die Variantengruppe 2 beschreibt insgesamt neun Varianten (Variante 2 sowie 2 a, 2 b, 2 d, 2 g, 2 e, 2 i, 2 j und 2 l) (siehe Plan 2.2). Diese verlaufen im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes und haben gemein, dass alle abschnittsweise über die Springorum-Trasse verlaufen.

Variante Nr.	2	2 a	2 b	2 d	2 g	2 e	2 i	2 j	2 l
Variantenvergleich Stufe 1									
Potenzial	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hemmnisse	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2
Qualität	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	2	-2
Attraktivität	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2
Handlungsaufwand/ Umsetzung	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-2	-1	-2
Menschen und Klimagerechte Stadt	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gesamtbewertung	-5	-5	-5	-6	-5	-5	-6	-1	-6
Variantenvergleich Stufe 2									
Verlauf über Flächen der DB	Nein								
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 24: Bewertung der Variantengruppe 2

Im Ergebnis der Stufe 1 ergeben sich die negativen Bewertungen der Varianten der Gruppe 2 vor allem aus einem hohen Umwegfaktor, vielen stark sanierungsbedürftigen und neuen Ingenieurbauwerken, einem allgemein hohen Aus- und Umbaubebedarf sowie einem hohen Anteil von Streckenabschnitten in denen Kfz-Stellplätze und Straßenbäume entfallen müssten. Die Variante 2 j erreicht mit – 1 die höchste Punktzahl der Gruppe. Im Ergebnis der Stufe 2 nehmen alle Varianten der Gruppe 2 keine Flächen der DB in Anspruch.

4.3.3 Variantengruppe 3

Plan 2.3

Die Variantengruppe 3 beschreibt insgesamt neun Varianten (Variante 3 sowie 3 a, 3b, 3 c, 3 d, 3 e, 3 i, 3 j und 3 l). Die Varianten verlaufen in der Mitte des Untersuchungsgebietes hauptsächlich entlang der Bahntrasse und nutzen abschnittsweise die Flächen der DB entlang der Bahntrasse.

Variante Nr.	3	3 a	3 b	3 c	3 d	3 e	3 i	3 j	3 l
Variantenvergleich Stufe 1									
Potenzial	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Hemmnisse	-1	-2	-1	-2	-1	-2	-1	-1	-2
Qualität	0	0	2	2	0	0	0	0	0
Attraktivität	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Handlungsaufwand/ Umsetzung	-2	-2	0	0	-2	-2	-2	-2	-2
Menschen und Klimagerechte Stadt	0	1	1	1	1	1	1	0	1
Gesamtbewertung	-3	-3	2	1	-2	-3	-2	-2	-3
Variantenvergleich Stufe 2									
Verlauf über Flächen der DB	Ja	Ja	Ja						
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	25 %	30 %	31 %	65 %	25 %	26 %	10 %	9 %	44 %

Tabelle 25: Bewertung der Variantengruppe 3

Im Ergebnis der Stufe 1 ergeben sich die negativen Bewertungen der Varianten der Gruppe 3 vor allem aus einem hohen Bedarf an Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen (insbesondere Brückenbauwerke) sowie Grünflächen und Straßenbäume besonders im Kortumpark, die vom RS 1 beansprucht werden würden und hohem Anteil an entfallenden Kfz-Stellplätzen. Variante 3 c erhielt zwar generell hohe Bewertungen, wird jedoch aufgrund von fehlenden Platzverhältnissen im Bereich des Hauptbahnhofes ausgeschlossen. Die Variante 3 b erreicht mit 2 Punkten die höchste Punktzahl der Gruppe. Im Ergebnis der Stufe 2 nehmen alle Varianten der Gruppe 3 Flächen der DB in Anspruch.

4.3.4 Variantengruppe 4

Plan 2.4

Die Variantengruppe 4 beschreibt insgesamt fünf Varianten (Variante 4 sowie 4 a, 4 b, 4 e und 4 f. Die Varianten der Gruppe 4 verlaufen abschnittsweise über die Oskar-Hoffmann-Straße.

Variante Nr.	4	4 a	4 b	4 e	4 f
Variantenvergleich Stufe 1					
Potenzial	0	0	0	0	0
Hemmnisse	-1	-2	-1	-2	-1
Qualität	0	0	0	-2	0
Attraktivität	0	0	0	0	0
Handlungsaufwand/ Umsetzung	1	-1	0	-2	1
Menschen und Klimagerechte Stadt	1	0	1	1	1
Gesamtbewertung	1	-3	0	-5	1
Variantenvergleich Stufe 2					
Verlauf über Flächen der DB	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	-	18 %	-	-	-

Tabelle 26: Bewertung der Variantengruppe 4

Im Ergebnis der Stufe 1 ergeben sich die negativen Bewertungen der Varianten der Gruppe 4 vor allem aus einem hohen Anteil an Straßenbäumen und Kfz-Stellplätzen die entfallen, Abschnitten mit über 6 % Steigungen und einer hohen Anzahl an Knotenpunkten mit Zeitverlusten. Die Varianten 4 und 4 f erreichen mit 1 Punkt die höchste Punktzahl der Gruppe. Im Ergebnis der Stufe 1 nimmt aus Gruppe 4 nur die Variante 4 a Flächen der DB in Anspruch.

4.3.5 Variantengruppe 5

Plan 2.5

Die Variantengruppe 5 beschreibt insgesamt zwei Varianten (Variante 5 und 5 b). Diese Varianten verlaufen über die Maximilian-Kolbe-Straße, Südring, Moritz-Fiege-Straße und anschließend entlang der Bahntrasse bis zum Anschlusspunkt im Osten des Untersuchungsgebietes. Unterschiede ergaben sich lediglich am Verlauf zwischen Bessemer Straße und Springerplatz.

Variante Nr.	5	5 b
Variantenvergleich Stufe 1		
Potenzial	1	1
Hemmnisse	2	1
Qualität	0	0
Attraktivität	4	4
Handlungsaufwand/ Umsetzung	1	1
Menschen und Klimagerechte Stadt	-1	-1
Gesamtbewertung	7	6
Variantenvergleich Stufe 2		
Verlauf über Flächen der DB	Ja	Ja
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	13 %	13 %

Tabelle 27: Bewertung der Variantengruppe 5

Im Ergebnis der Stufe 1 hat die Variante 5 die höchste Bewertung im Variantenvergleich innerhalb der Gruppe aber auch insgesamt erhalten. Dies ist vor allem dadurch begründet, dass nur wenige Grünflächen und Bäume in Anspruch genommen werden, einem geringen Umwegfaktor und das voraussichtlich auf der gesamten Strecke der RSV-Standard umsetzbar ist. Die Variante 5 erreicht mit 7 Punkten die höchste Punktzahl der Gruppe und insgesamt. Im Ergebnis der Stufe 2 nehmen alle Varianten der Gruppe 5 Flächen der DB in Anspruch.

4.3.6 Variantengruppe 6

Plan 2.6

Die Variantengruppe 6 beschreibt insgesamt vier Varianten (Variante 6 sowie 6 a, 6 b und 6 c). Die Variantengruppe 6 verläuft im Untersuchungsgebiet, ähnlich der Variantengruppe 3. Die Variantengruppe 6 nutzt jedoch nur die Flächen der DB entlang des Kortumparks. Im weiteren Verlauf führen die Varianten über Nebenstraßen oder die Oskar-Hoffmann-Straße.

Variante Nr.	6	6 a	6 b	6 c
Variantenvergleich Stufe 1				
Potenzial	0	0	0	1
Hemmnisse	-2	-2	-2	-2
Qualität	0	0	0	0
Attraktivität	0	0	0	0
Handlungsaufwand/ Umsetzung	-2	-2	-2	-1
Menschen und Klimagerechte Stadt	1	1	1	0
Gesamtbewertung	-3	-3	-3	-2
Variantenvergleich Stufe 2				
Verlauf über Flächen der DB	Ja	Ja	Ja	Ja
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	21 %	21 %	22 %	19 %

Tabelle 28: Bewertung der Variantengruppe 6

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Im Ergebnis der Stufe 1 begründet sich die insgesamt negative Bewertung der Variantengruppe 6 darin, dass zur Umsetzung vor allem im Kortumpark Grün- und Baumflächen beansprucht werden sowie in der Notwendigkeit zur Errichtung neuer Ingenieurbauwerke. Zudem werden voraussichtlich entlang der Bessemer Straße ein hoher Anteil Kfz-Stellplätze zur Umsetzung des RSV-Standards entfallen. Hinzukommt ein hoher Anteil an Trassenabschnitten die Um-, Aus- oder Neubaumaßnahmen beinhalten. Dieser Anteil ist bei der Variante 6 c aufgrund der Führung über die Hattinger Straße, Oskar-Hoffmann-Straße und Universitätsstraße etwas geringer, da hier davon ausgegangen wird, dass auch Markierungsarbeiten zur Herstellung des RSV-Standards ausreichend sein können, wodurch die Variante 6 c eine insgesamt etwas bessere Bewertung erhält. Die Variante 6 c erreicht mit -2 Punkten die höchste Punktzahl der Gruppe. Im Ergebnis der Stufe 2 nehmen alle Varianten der Gruppe 6 Flächen der DB in Anspruch.

4.3.7 Variantengruppe 7

Plan 2.7 Die Variantengruppe 7 beschreibt insgesamt zwei Varianten (Variante 7 und 7 a). Die Variante 7 verläuft über den Konrad-Adenauer-Platz über Viktoriastraße und Südring über die Moritz-Fiege-Straße und entlang der Bahntrasse zum Anschlusspunkt im Osten des Untersuchungsgebietes. Die Variante 7 a verläuft über die Ursulastraße und umgeht somit einen Großteil des Konrad-Adenauer-Platzes.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Variante Nr.	7	7 a
Variantenvergleich Stufe 1		
Potenzial	1	1
Hemmnisse	0	2
Qualität	0	0
Attraktivität	2	2
Handlungsaufwand/ Umsetzung	-1	0
Menschen und Klimagerechte Stadt	0	-1
Gesamtbewertung	2	4
Variantenvergleich Stufe 2		
Verlauf über Flächen der DB	Ja	Ja
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	13 %	12 %

Tabelle 29: Bewertung der Variantengruppe 7

Im Ergebnis der Stufe 1 ergibt sich die unterschiedliche Bewertung der Varianten vor allem aus der Querung der Bessemer Straße. Die Variante 7 quert die Bessemer Straße über ein neu zu errichtendes Ingenieurbauwerk für das Grün- und Baumflächen in Anspruch genommen werden. Die Variante 7 a benötigt dies nicht, da die Bessemer Straße plangleich im Knotenpunkt Bessemer Straße/ Ursulastraße gequert wird. Die Variante 7a erreicht mit 4 Punkten die höchste Punktzahl der Gruppe. Im Ergebnis der Stufe 2 nehmen alle Varianten der Gruppe 7 Flächen der DB in Anspruch.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

4.3.8 Variante 10

Plan 2.8 Die Variante 10 verläuft über den Konrad-Adenauer-Platz über Viktoriastraße und Südring, anschließend über die Wittener Straße und die Altenbochumer Straße und von dort auf die Springorum-Trasse.

Variante Nr.	10
Variantenvergleich Stufe 1	
Potenzial	1
Hemmnisse	-2
Qualität	-2
Attraktivität	-2
Handlungsaufwand/ Umsetzung	-1
Menschen und Klimagerechte Stadt	0
Gesamtbewertung	-6
Variantenvergleich Stufe 2	
Verlauf über Flächen der DB	Ja
Anteil der DB-Flächen a. d. Trassenvariante	1 %

Tabelle 30: Bewertung der Variante 10

Im Ergebnis der Stufe 1 ergeben sich die negativen Bewertungen der Variante 10 vor allem durch Streckenabschnitte auf die Springorum-Trasse und im Zuge der Bessemerstraße, auf der zur Herstellung des RSV-Standards und von Ingenieurbauwerken sowohl Grünflächen als auch Straßenbäume beansprucht werden. Aber auch durch Abschnitte mit hoher Steigung, einen hohen Umwegfaktor und eine hohe Anzahl voraussichtlich wartepflichtiger Knotenpunkte. Im Ergebnis der Stufe 2 nimmt die Variante 10 Flächen der DB in Anspruch.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

4.4 Ergebnisse Variantenvergleich Stufe 1

Das beste Ergebnis in der 1. Stufe mit 7 Punkten in der Bewertung der Trassen (inklusive der Führung über Flächen der DB) hat die Variante 5, die durch das Viertel am Springerplatz, die Viktoriastraße, den Ring, das Gerichtsviertel und Flächen der DB (nördlich der Hauptstrecke der DB) bis zum Tunnelbauwerk nördlich der Springorum-Trasse verläuft.

Plan 5.1

Als planerische Empfehlungen und Ergebnis des Variantenvergleichs der Stufe 1 wurde somit in Plan 5.1 dargestellte Variante 5 ermittelt. Die Varianten 1, 1 d und 5 b erhielten die zweithöchste Punktzahl. Die Varianten 5, 1, 1 d und 5 b sind somit die Varianten mit der höchsten Punktzahl im Variantenvergleich, die jedoch alle Flächen der DB in Anspruch nehmen.

4.5 Ergebnisse Variantenvergleich Stufe 2

Die besten Ergebnisse der 2. Stufe (ohne Flächen der DB) mit 1 Punkt haben die Varianten 4 und 4f. Die Variante 4 läuft auf den Hauptverkehrsstraßen Bessemer Straße, Hattinger Straße, Oskar-Hoffmann-Straße, Steinring bis zur Brücke Lohring, um dann über die Straße Am Lohberg auf die Springorum-Trasse abzubiegen. Die Variante 4 f folgt, wie die Variante den Hauptverkehrsstraßen, biegt dann in die Universitätsstraße Richtung Norden, und läuft über die Alsenstraße bis zur Wittener Straße, in die sie links abbiegt. Im weiteren Verlauf über die Akademiestraße wird der Lohring gequert und über die Straße Am Lohberg die Springorum-Trasse erreicht.

Bei einem direkten Vergleich der Variante 4 und 4f, auch wenn sie beiden die gleiche Punktzahl in der Bewertung aufweisen, zeigt sich, dass die Variante 4f Nachteile gegenüber der Variante 4 hat. Sie hat vier zusätzliche Knotenpunkte und damit verbundene Abbiegevorgänge, die unter anderem weitere Zeitverluste bedeuten. Aus diesem Grund wurde die Variante 4 für die weitere Trassensuche ausgewählt.

Plan 5.2

Als planerische Empfehlung des Variantenvergleichs der Stufe 2, also unter Berücksichtigung der Grundstücke der DB wurde somit die Varianten 4 ermittelt (siehe Anlage 5.2).

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Die in Stufe 2 ermittelten Varianten nehmen keine Flächen der DB in Anspruch. Varianten, die nicht Flächen der DB in Anspruch nehmen, können voraussichtlich deutlich schneller und einfacher umgesetzt werden, u. a. da kein Grunderwerb stattfinden muss.

4.6 Vorzugsvarianten

Es wurde bereits im Rahmen der Befahrungen mit dem Fahrrad, der Analyse, und der vergleichenden Bewertungen der Trassenvarianten deutlich, dass vertiefte Betrachtungen von Trassen bzw. einiger Örtlichkeiten im Untersuchungsgebiet, Themen und Sachverhalte notwendig und sinnvoll sind. Dabei handelte es sich um die mögliche Errichtung von Brückenbauwerken, die Verkehrsverhältnisse bei der Führung oder Querung von Hauptverkehrsstraßen, Betrachtungen von Knotenpunkten sowie die Berücksichtigung des Fuß- und ruhenden Kfz-Verkehrs. Gleichzeitig standen auch die Belange des Naturschutzes und des Städtebaus im Fokus.

Die Überprüfung der Führung des RS 1 auf dem Südring hat ergeben, dass der Standard von Radschnellwegen des Landes Nordrhein-Westfalen nicht umgesetzt werden kann. Es sind bereits weitreichende Planungen zur Umgestaltung des Rings und Ausstattung mit Radverkehrsanlagen vorgesehen, eine Umsetzung des RS 1 kann nicht erfolgen. Damit können die Varianten (5, 5 b, 1, 1 b, 1 c, 1 d, 1 h, 1 k, 1 l, 7 und 7 a) nicht umgesetzt werden.

Die Varianten (1 c und 1 h), die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen und durch die Fußgängerzone laufen, wurden ebenfalls ausgeschlossen, da u.a. Gründe der Verkehrssicherheit dagegenstehen.

Ebenso sind die Varianten (3 b und 3 c) auszuschließen, die südlich der Bahngleise am Hauptbahnhof und dem bestehenden Bahnhofsgebäude, herlaufen. Dort existiert kein Platz für den RS 1.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Bei der Betrachtung der Führung des RS 1 auf Hauptverkehrsstraßen und deren Knotenpunkte wurde deutlich, dass die Verlustzeiten aufgrund der Vielzahl und Komplexität der Verkehrsströme, die zu berücksichtigen sind, sehr hoch sind. Daher wurde der Einsatz von Brückenbauwerken geprüft. Zusätzlich wurde deutlich, dass eine möglichst direkte, umwegfreie Führung des RS 1 nah an der DB-Strecke sinnvoll ist, daher wurden der räumliche Korridor der Hauptvariante 3 näher betrachtet.

Um abschließende Vorzugsvarianten zu bestimmen, wurde die Variante 4, die die höchste Bewertung im Variantenvergleich der Stufe 2 hat, optimiert und der Korridor der Hauptgruppe 3 betrachtet und weiter untersucht. Es wurden im Korridor der Hauptvariante 3 zwei mögliche Trassenführungen erarbeitet. Die optimierte Variante 4 sowie die beiden möglichen Trassenführungen werden im Folgenden vorgestellt.

Die Variante „Südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“

Die Variante „Südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“ verläuft auf der Bessemer Straße Richtung Süden und biegt in die Ehrenfeldstraße nach Osten ab. Die Variante quert die Alte Hattinger Straße und verläuft über die Clemensstraße mit einem Knotenpunkt über die Königsallee bis zur Hermannhöhe. Die Variante folgt der Hermannhöhe bis zum Klever Weg. Dort verläuft die Variante über den bestehenden P + R-Platz und führt über ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk über die Universitätsstraße bis auf den Buddenbergplatz. Alternativ ist es denkbar das Bauwerk westlich des Buddenbergplatz bis zur Ferdinandstraße zu planen. Der Ferdinandstraße folgt die Variante in Mittellage Richtung Wittener Straße, die mit einem Brückenbauwerk gequert wird. Das Brückenbauwerk beginnt auf Höhe des Gebäudes östlich des Buddenbergplatz und verläuft quer durch den Kortumpark bis zum höchsten Punkt des Parks, dort folgt die Variante dem bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Akademiestraße, quert den Lohring und über die Straße Am Lohberg bis zum Springorum-Trasse. Der Verlauf der Variante „Südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“ ist in Abbildung 8 dargestellt.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse



Abbildung 8: Variante „Südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“

Die Variante „Südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“

Die Variante „Südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“ verläuft auf der Bessemer Straße in Richtung Süden und biegt in die Ehrenfeld Straße nach Westen ab. Der P + R-Platz wird über eine Rampe gequert und die Variante verläuft weiter in Richtung Osten auf den Flächen der DB parallel zu den aktiven Gleisen. Der Verlauf der Variante folgt den Gleisen bis zur Brücke über die Königsallee und über die alte Trasse der ehemaligen „Friederika Bahn“ bis zur Hermannshöhe und weiter zum Klever Weg. Dort verläuft die Variante über den bestehenden P + R-Platz, der sich in privatem Eigentum befindet, und mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk über die Uni-

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

versitätsstraße bis auf den Buddenbergplatz bzw. alternativ westlich des Buddenbergplatz bis zur Ferdinandstraße. Der Ferdinandstraße folgt die Variante in Mittel- lage Richtung Wittener Straße, die mit einem Brückenbauwerk gequert wird. Das Brückenbauwerk beginnt auf Höhe des Gebäudes östlich des Buddenbergplatz und verläuft über die Wittener Straße in Richtung Norden durch den Kortumpark bis zu dem höchst gelegenen Punkt des Parks. Von dort läuft der RS 1 auf dem bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Akademiestraße und folgt der Straße Richtung Osten. Der RS 1 quert den Lohring und über die Straße Am Lohberg geht es bis zur Springorum-Trasse. Der Verlauf der Variante „Südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“ ist in Abbildung 9 dargestellt.

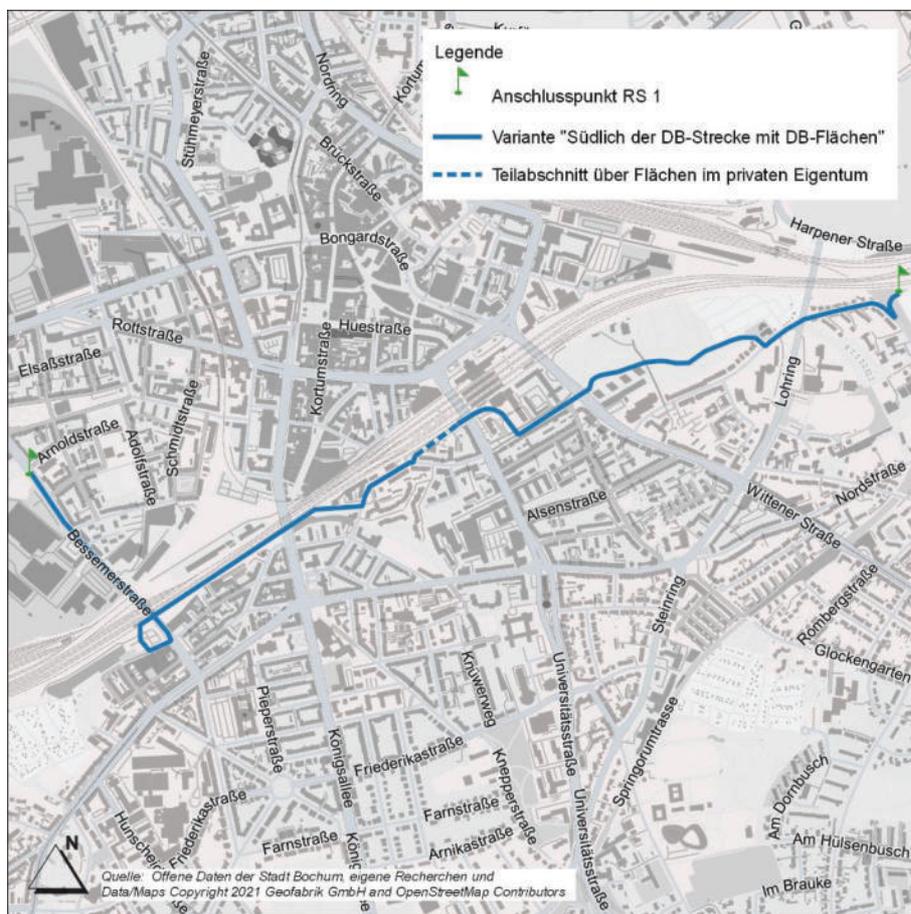


Abbildung 9: Variante „Südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“

Die optimierte Variante „Hauptstraßen“

Die optimierte Variante „Hauptstraßen“ verläuft auf der Bessemer Straße in Richtung Süden und biegt in die Ehrenfeld Straße nach Osten ab. Die Variante quert die Alte Hattinger Straße und verläuft über die Clemensstraße bis zur Oskar-Hoffmann-Straße und quert dabei die Königsallee. Die Variante folgt der Hattinger Straße über die Universitätsstraße, dem Steinring, quert die Wittener Straße und verläuft über den Lohring bis zur Straße Am Lohberg. Dort endet die Variante an der Trasse der Springorum Bahn. Der Verlauf der optimierten Variante „Hauptstraßen“ ist in Abbildung 10 dargestellt.



Abbildung 10: Optimierte Variante „Hauptstraßen“

Plan 5.3

Bewertungen der zu vertiefenden Varianten

Im weiteren Verlauf werden die Varianten vertieft betrachtet und auf Umsetzbarkeit geprüft. Dazu werden verschiedene Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Umweltverträglichkeit herangezogen. Die Ergebnisse des in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Variantenvergleichs dienen hierzu u. a. als Basis. In diesem Schritt wird die konkrete Gestaltung von Ingenieurbauwerken, Streckenführungen usw. bewertet. Zudem ist die Auswahl der endgültigen Variante mit der Politik, dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW) als Fördergeber zu besprechen. In diesem Stadium kann sich der Trassenverlauf noch einmal ändern. Ziel ist es kurzfristig einen attraktiven Trassenverlauf auf Flächen der Stadt Bochum zu realisieren und ggf. langfristig die Option offen zu halten zumindest Teilstrecken auf den Flächen der DB zu realisieren, da diese einen kreuzungsfreien und damit störungsfreien Verlauf möglich machen.

Die drei Varianten wurden einer vertiefenden Betrachtung inklusive erster Grobkostenschätzung unterzogen. Der Vergleich ist in Tabelle 31 dargestellt. Die Kriterien entsprechen einer Auswahl der bereits im vorangegangenen Variantenvergleich berücksichtigten Kriterien, jedoch erfolgte teilweise eine andere Gewichtung.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Varianten		Hauptverkehrsstraßen	Südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen	Südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen
Plan	Kriterium	Wert		
-	Abschnittslänge [m]	3.130	3.040	3.070
1	RSV-Standard [%]	++	++	++
2	Anzahl der Knotenpunkte mit Zeitverlust	--	++	++
3	Straßenlängsneigung [%]	--	--	-
	Höhenverluste (Summe aller Steigungen)	+	++	++
-	Umfwegfaktor	oo	oo	oo
4	Länge mit Aus-, Um oder Neubaumaßnahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	-	-	-
5	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	+	-	-
6	Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	+	-	--
7	MIV	o	o	o
8	Anzahl der vor. entfallenden Kfz- Stpl. insgesamt an allen Straßen	o	o	o
9	ÖPNV	+	o	o
10	überschlägig geschätzte Baukosten - gesamt	11,5 Mio €	20,5 Mio. €	20,6 Mio. €
	Summe	0 Punkte	1 Punkt	1 Punkt
	Summe ohne Grunderwerb	- 1 Punkt	2 Punkte	3 Punkte

Tabelle 31: Variantenvergleich der Vorplanungsvarianten

Die Bewertung ergibt, dass die Variante „Hauptverkehrsstraßen“ unter anderem aufgrund der hohen Zeitverluste für die Radfahrenden und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten mit daraus entstehenden Problemen der Verkehrssicherheit die niedrigste bzw. eine negative Punktzahl bei der Bewertung ohne Grunderwerb erhält.

Die beiden Varianten südlich der DB-Strecke „mit“ und „ohne“ DB-Flächen erreichen dieselbe Punktzahl. Im direkten Vergleich der Kriterien „Anzahl der notwendigen Lichtsignalanlagen bzw. zu querenden Knotenpunkte“ und die „Straßenlängsneigung“, wird deutlich, dass die Variante „südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“ eindeutig besser zu bewerten ist. Der vom Land Nordrhein-Westfalen festgesetzte Standard für Radschnellverbindungen kann mit der Variante „südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“ am ehesten umgesetzt werden.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise:

- Die beiden Vorzugsvarianten „südlich der DB-Strecke mit und ohne DB-Flächen“ sollen in den Planungsphasen der Grundlagenermittlung und der Vorplanung weiterverfolgt werden.
- Zusätzlich sind erneut Gespräche mit der Deutschen Bahn (DB) über die Führung des RS 1 in der Bochumer Innenstadt auf Grundstücken der DB mit speziellen technische Lösungen, die den Bahnbetrieb möglichst nicht beeinträchtigen, zu führen.
- Bei positiven Aussagen der DB wird der Zeithorizont für die Planung und den Bau geklärt. Wenn die Planungen der beiden Vorzugsvarianten soweit fortgeschritten sind, dass eine Umsetzung erfolgen kann und bei den Gesprächen mit der DB keine positiven Ergebnisse absehbar sind, wird die Variante „südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“ umgesetzt. Bei späterer Verfügbarkeit der Flächen kann die Trasse durch die Führung des RS 1 über Flächen der DB gegebenenfalls optimiert und wieder aufgegriffen werden.
- Bei der Trassensuche für den RS 1 wurden Radverkehrsanlagen auf vielen Straßen bzw. Strecken geprüft. Auch wenn nicht alle Trassen für den RS 1 genutzt werden können, ist zu prüfen, welche untersuchten Trassen oder Streckenabschnitte für das nachgeordnete Radwegenetz der Stadt Bochum sinnvoll sind und umgesetzt werden können, z. B. Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Universitätsstraße und Steinring, Hermannshöhe vom Klever Weg bis zur Universitätsstraße etc..

5 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Der Radschnellweg Ruhr RS 1 soll das Rückgrat für das regionale Radverkehrsnetz im Ruhrgebiet und damit zentraler Baustein für eine zukunftsorientierte und umwelt- sowie klimafreundliche Mobilitätsstrategie im Ruhrgebiet werden. Künftig wird der RS 1 eine über 100 km lange attraktive Radtrasse zwischen Moers und Hamm sein - mit hohem Komfort und großzügigen Standards für den Radschnellverkehr. Die Trasse des Radschnellweges RS 1 durchläuft auf einer West-Ost-Achse von ca. 17 km Länge das Bochumer Stadtgebiet. Die Machbarkeitsstudie sieht für den RS 1

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

in der Bochumer Innenstadt einen zum Teil über Flächen der Deutschen Bahn geführten Verlauf von der Bessemer Straße bis zur Springorum-Trasse vor. Erste Gespräche mit der Deutschen Bahn haben ergeben, dass diese Flächen in der Bochumer Innenstadt für den RS 1 nicht zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, eine neue Führung des RS 1 in der Bochumer Innenstadt für einen Abschnitt von ca. 3 km Länge zu entwickeln.

Um eine bestmögliche, umsetzbare Trasse zu finden, wurde eine ergebnisoffene Raumanalyse durchgeführt. Als Grundlage für die Trassensuche wurden stadintern erste Trassenvorschläge für die Beteiligungen der Interessensgruppen und der Öffentlichkeit erarbeitet. Im Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten die Bürgerinnen und Bürger über die Online-Beteiligung, im technischen Rathaus oder telefonisch Hinweise zu bestehenden Trassen geben oder eigene Vorschläge machen. Zudem fand ein Termin zur Beteiligung der Interessensgruppen statt. Auch hier konnten Eingaben und Anmerkungen zu Trassenverläufen und möglichen Restriktionen und Synergien gemacht werden.

Bei der Trassensuche und der Raumanalyse wurden Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet, analysiert und vergleichend bewertet. Für die Analyse und Bewertung wurden sinnvolle objektive Bewertungskriterien und -klassen zum Vergleich der Trassenvarianten erarbeitet und festgelegt. Alle Trassenvorschläge aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Interessensgruppen wurden betrachtet, bei mehrfach Nennungen zusammengefasst oder wenn sie signifikant aus dem Untersuchungsgebiet herausführten verworfen. Insgesamt wurden 64 unterschiedliche Varianten mit zwölf Hauptvarianten und zugehörigen Untervarianten gebildet. Die 64 Trassenvarianten wurden einer ersten Analyse unterzogen und auf 42 mögliche Trassenvarianten mit neun Hauptvarianten und entsprechenden Untervarianten reduziert. Die 42 Trassenvarianten wurden mit dem Fahrrad befahren und im zweistufigen Variantenvergleich analysiert und gegenübergestellt. In der 1. Stufe wurde mittels der festgelegten Kriterien eine Bewertung der Trassen innerhalb ihrer Gruppe durchgeführt, sie wurden gegenübergestellt und die individuellen Vor- und Nachteile aufgeführt. In der zweiten Stufe erfolgte eine Bewertung unter Berücksichtigung der Flächen, die im Eigentum der DB sind, da diese nach schriftlicher Mitteilung der DB zurzeit für die Trasse des RS 1 nicht zur Verfügung stehen.

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

Darauf aufbauend wurden drei Varianten entwickelt und vertiefend untersucht:

- Variante „Hauptverkehrsstraße optimiert“
- Variante „südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“
- Variante „südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“

Das Ergebnis ist, dass die beiden Varianten südlich der DB-Strecke mit und ohne DB-Flächen die beste Punktzahl erreichen. Der vom Land Nordrhein-Westfalen festgesetzte Standard für Radschnellverbindungen kann mit der Variante „südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“ am ehesten umgesetzt werden.

Seit der Mitteilung der Deutschen Bahn mit der Absage zur Verfügbarkeit der Flächen in der Bochumer Innenstadt im Jahr 2018 haben sich positive Entwicklungen für den RS 1 auf Flächen der DB in den Nachbarstädten ergeben. Es wurden technische Lösungen gefunden, die es ermöglichen, dass der RS 1 auf Flächen der DB entlanglaufen kann. Daher wird erneut eine Umsetzbarkeit der Variante „südlich der DB-Strecke mit DB-Flächen“ geprüft und Gespräche mit der DB geführt. Wenn eine Umsetzung weiterhin nicht möglich ist, soll die Variante „südlich der DB-Strecke ohne DB-Flächen“ realisiert werden.

Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise:

- Die beiden Vorzugsvarianten „südlich der DB-Strecke mit und ohne DB-Flächen“ sollen in den Planungsphasen der Grundlagenermittlung und der Vorplanung weiterverfolgt werden.
- Zusätzlich sind erneut Gespräche mit der Deutschen Bahn (DB) über die Führung des RS 1 in der Bochumer Innenstadt auf Grundstücken der DB mit speziellen technische Lösungen, die den Bahnbetrieb möglichst nicht beeinträchtigen, zu führen.
- Bei positiven Aussagen der DB wird der Zeithorizont für die Planung und den Bau geklärt. Wenn die Planungen der beiden Vorzugsvarianten soweit fortgeschritten sind, dass eine Umsetzung erfolgen kann und bei den Gesprächen mit der DB keine positiven Ergebnisse absehbar sind, wird die Variante „südlich der

Radschnellweg Ruhr RS 1:
Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum-Trasse

DB-Strecke ohne DB-Flächen“ umgesetzt. Bei späterer Verfügbarkeit der Flächen kann die Trasse durch die Führung des RS 1 über Flächen der DB gegebenenfalls optimiert und wieder aufgegriffen werden.

- Bei der Trassensuche für den RS 1 wurden Radverkehrsanlagen auf vielen Straßen bzw. Strecken geprüft. Auch wenn nicht alle Trassen für den RS 1 genutzt werden können, ist zu prüfen, welche untersuchten Trassen oder Streckenabschnitte für das nachgeordnete Radwegenetz der Stadt Bochum sinnvoll sind und umgesetzt werden können, z. B. Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Universitätsstraße und Steinring, Hermannshöhe vom Klever Weg bis zur Universitätsstraße etc. .

Aufgestellt: Köln, 07.01.2022

BERNARD Gruppe ZT GmbH



i.V. Dipl.-Ing. Philipp Hillebrand

Verkehrsplanung

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Untersuchungsgebiet

Legende

-  Anschlusspunkt RS 1
-  ursprüngliches Untersuchungsgebiet
-  Untersuchungsgebiet nach der Öffentlichkeitsbeteiligung

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
 Bearbeiter: RA/A Datum: 2021-09-16

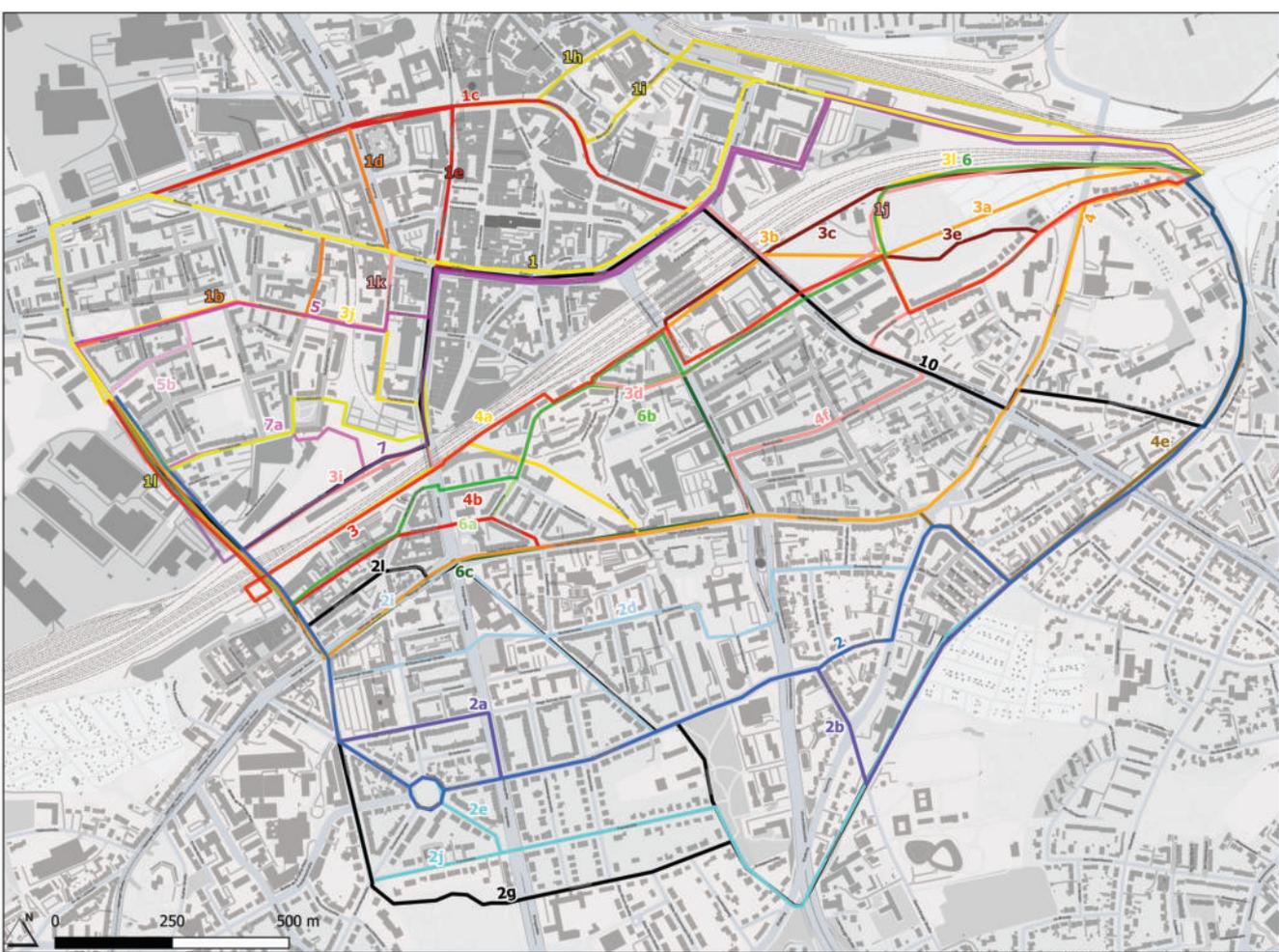
Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH und OpenStreetMap Contributors

Plan 1

BERNARD
GRUPPE

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

42 Trassenvarianten, die in Stufe 1 und Stufe 2 des Variantenvergleichs analysiert wurden.

Plan 2

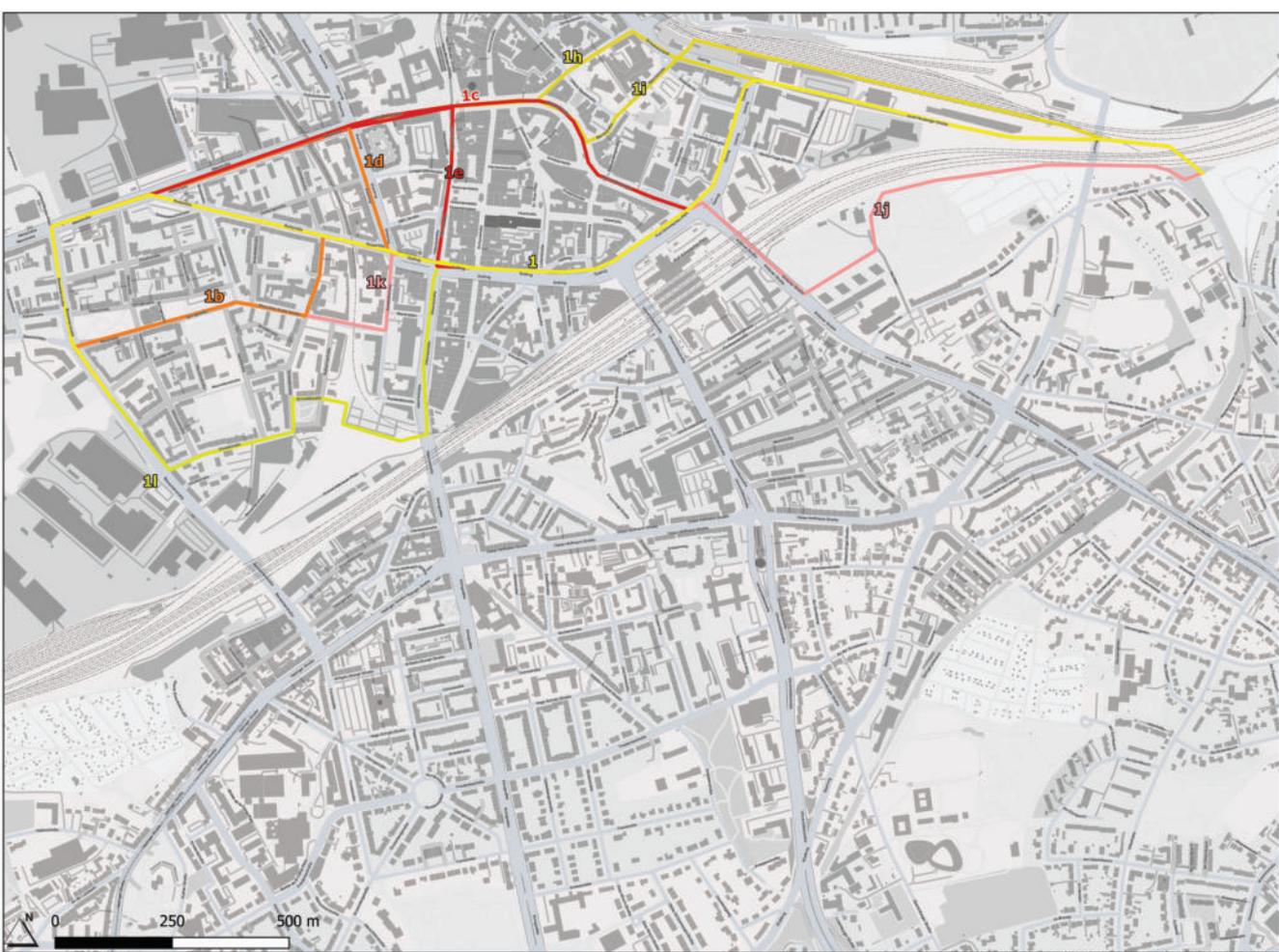
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P-Plan1082_RS199_0891082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RuV Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 1 a
- Variante 1 b
- Variante 1 c
- Variante 1 d
- Variante 1 e
- Variante 1 f
- Variante 1 g
- Variante 1 h
- Variante 1 i
- Variante 1 j
- Variante 1 k
- Variante 1 l

Plan 2.1

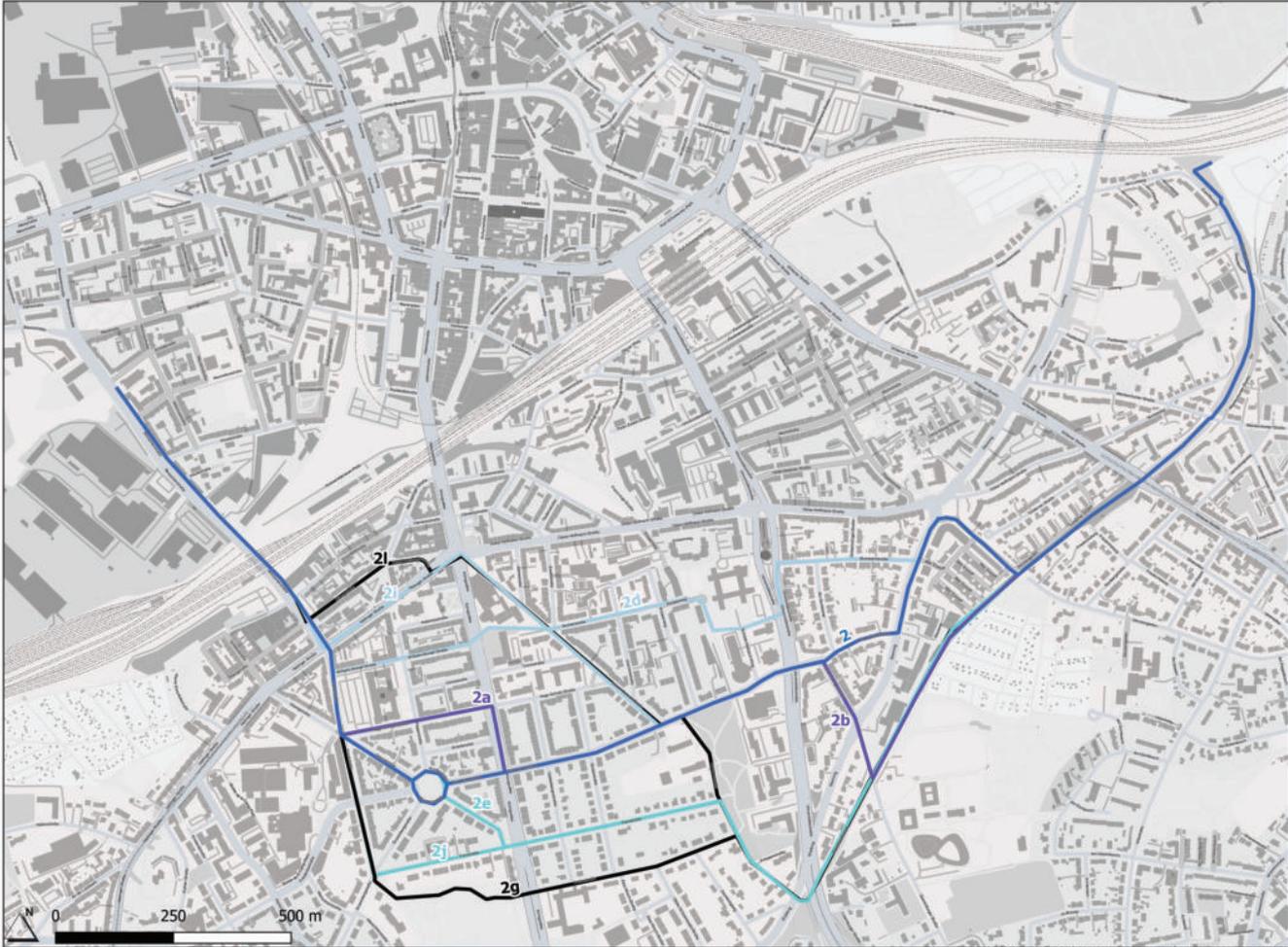


Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RuV Datum: 2021-08-18

Quelle: DataMaps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 2
- Variante 2 a
- Variante 2 b
- Variante 2 d
- Variante 2 g
- Variante 2 e
- Variante 2 i
- Variante 2 j
- Variante 2 l

Plan 2.2

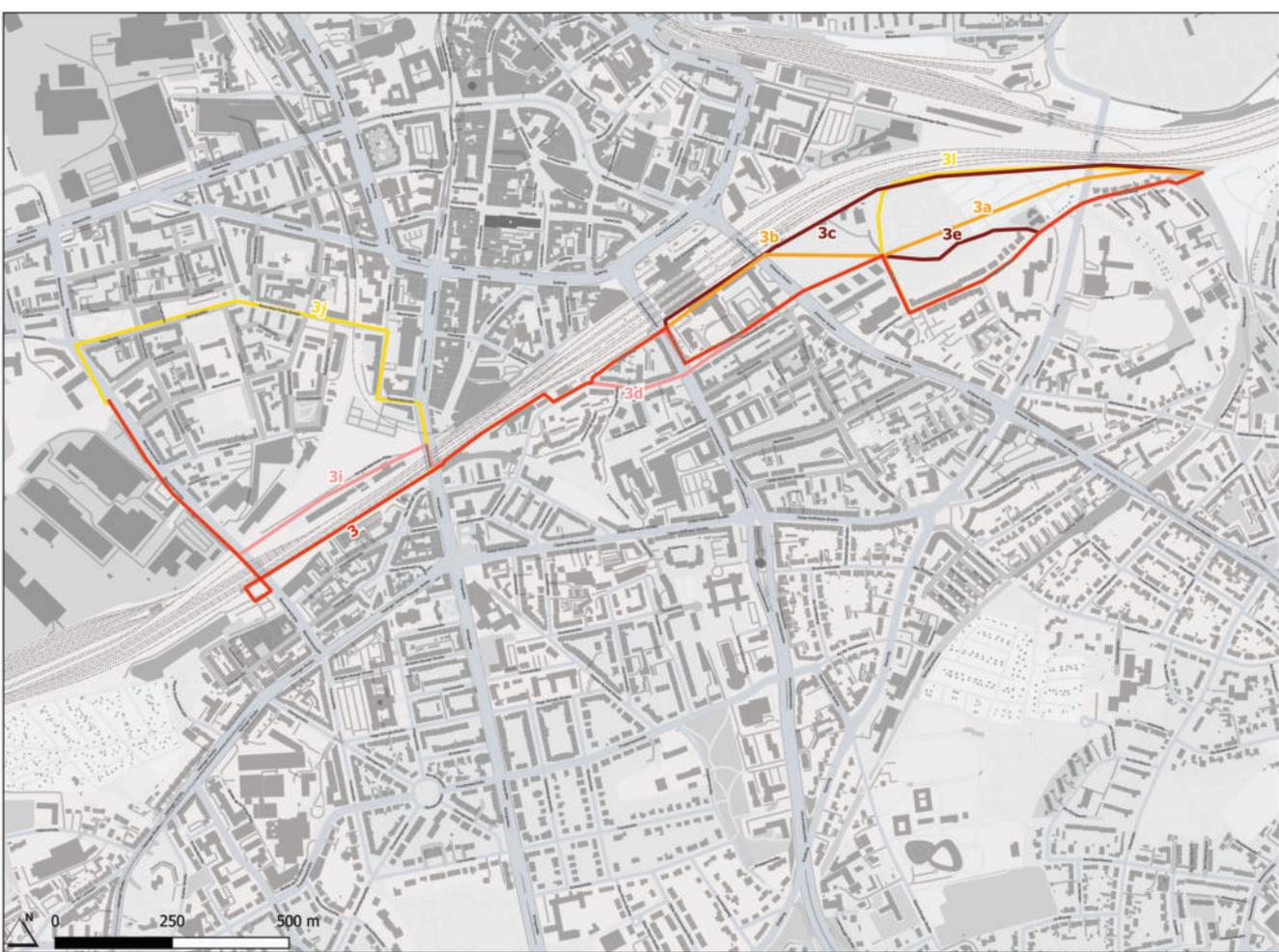


Projekt-Nr.: 1082 P-Plan1082_RS199_0801082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RuV Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 3
- Variante 3 a
- Variante 3 b
- Variante 3 c
- Variante 3 d
- Variante 3 e
- Variante 3 i
- Variante 3 j
- Variante 3 l

Plan 2.3

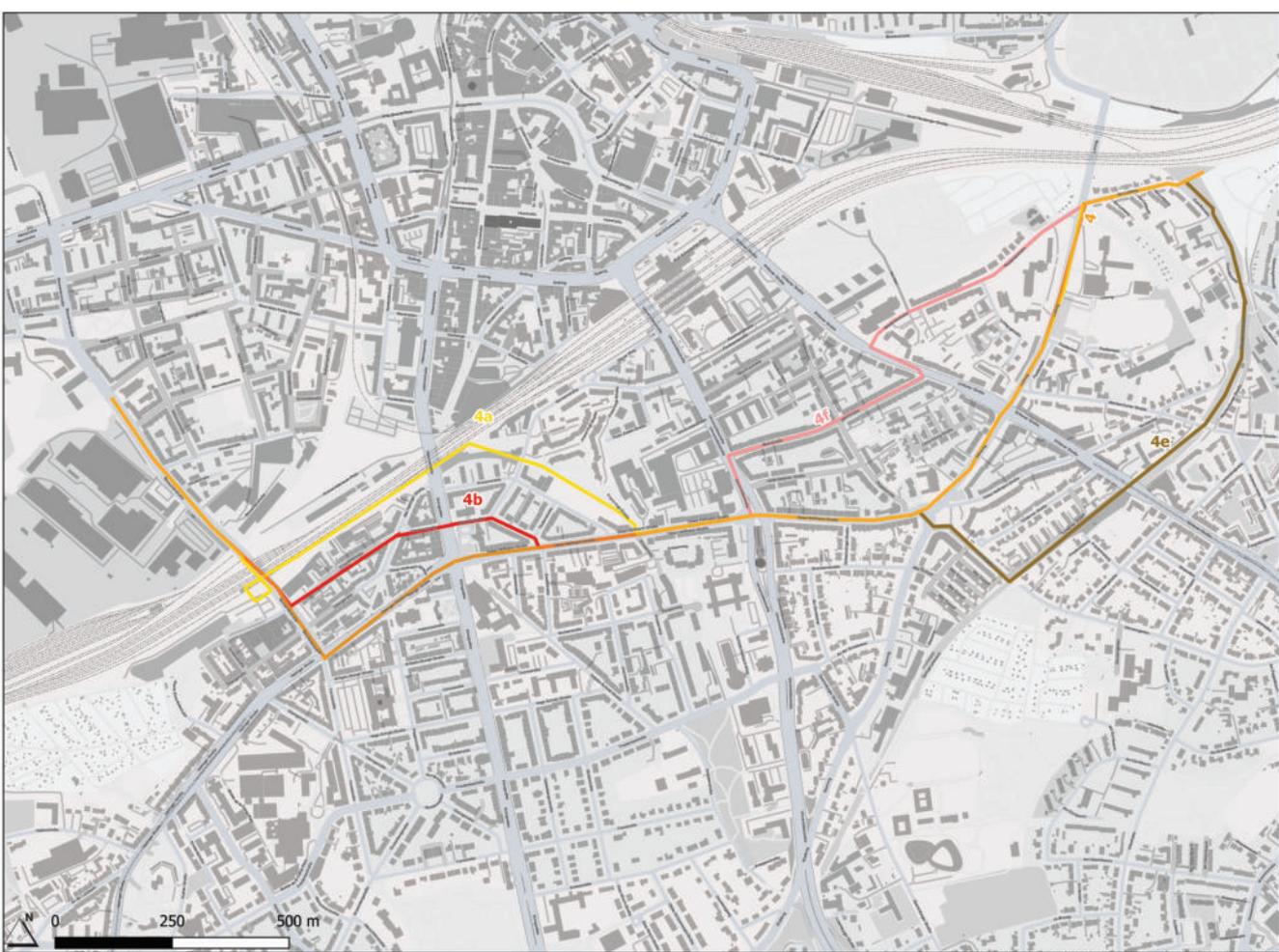
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 4
- Variante 4 a
- Variante 4 b
- Variante 4 e
- Variante 4 f

Plan 2.4

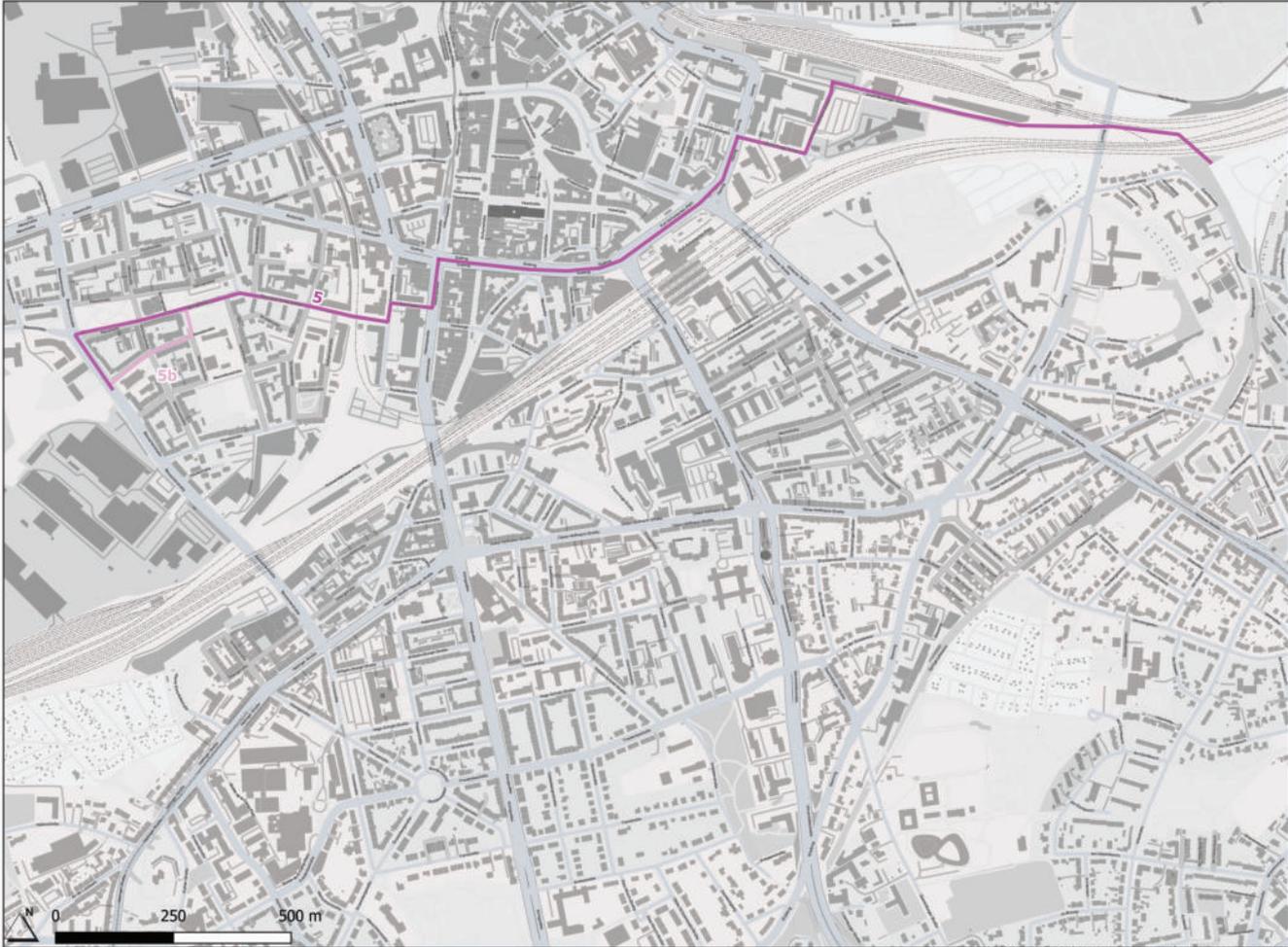
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 5
- Variante 5 b

Plan 2.5

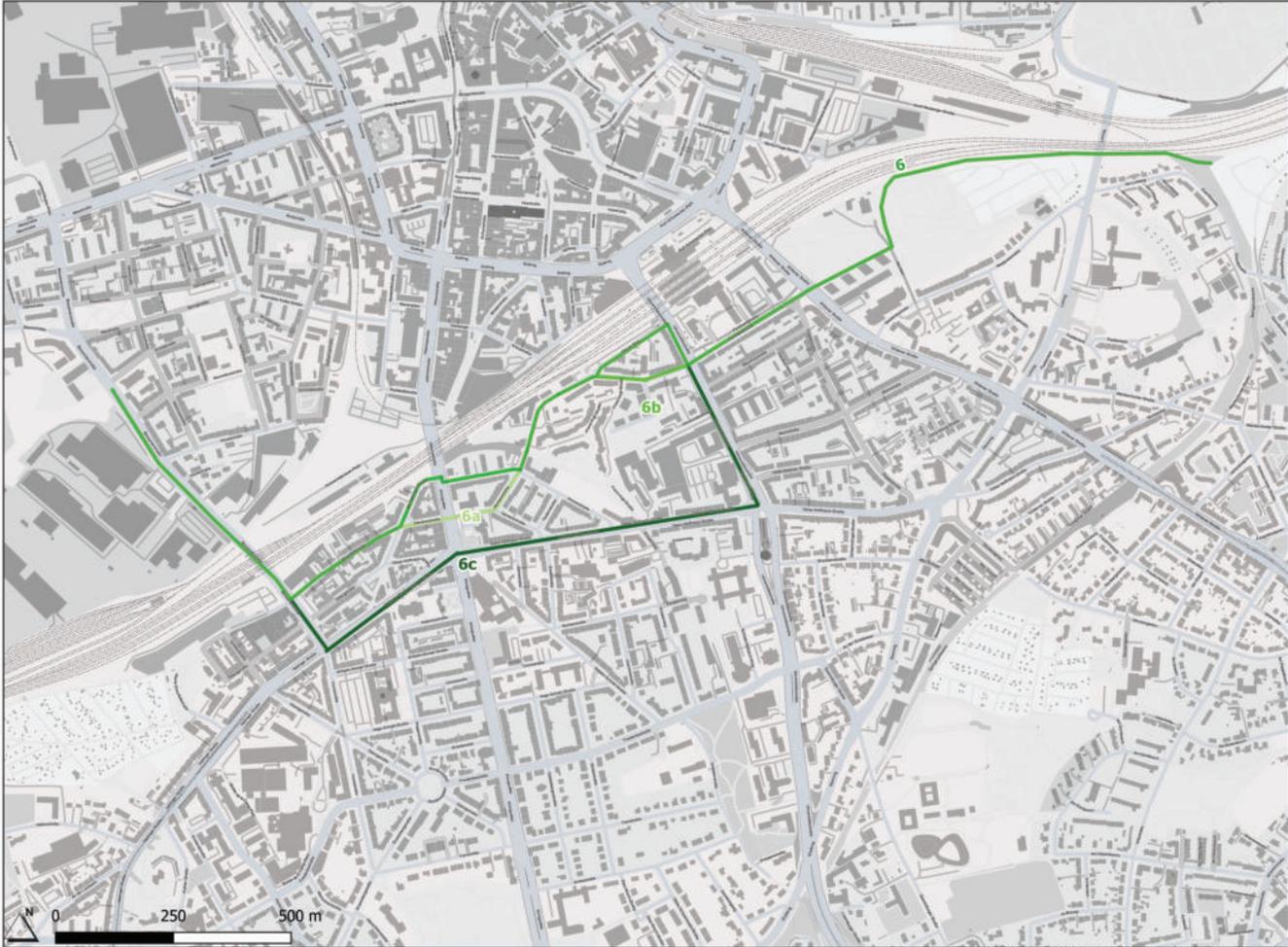
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 6
- Variante 6 a
- Variante 6 b
- Variante 6 c

Plan 2.6

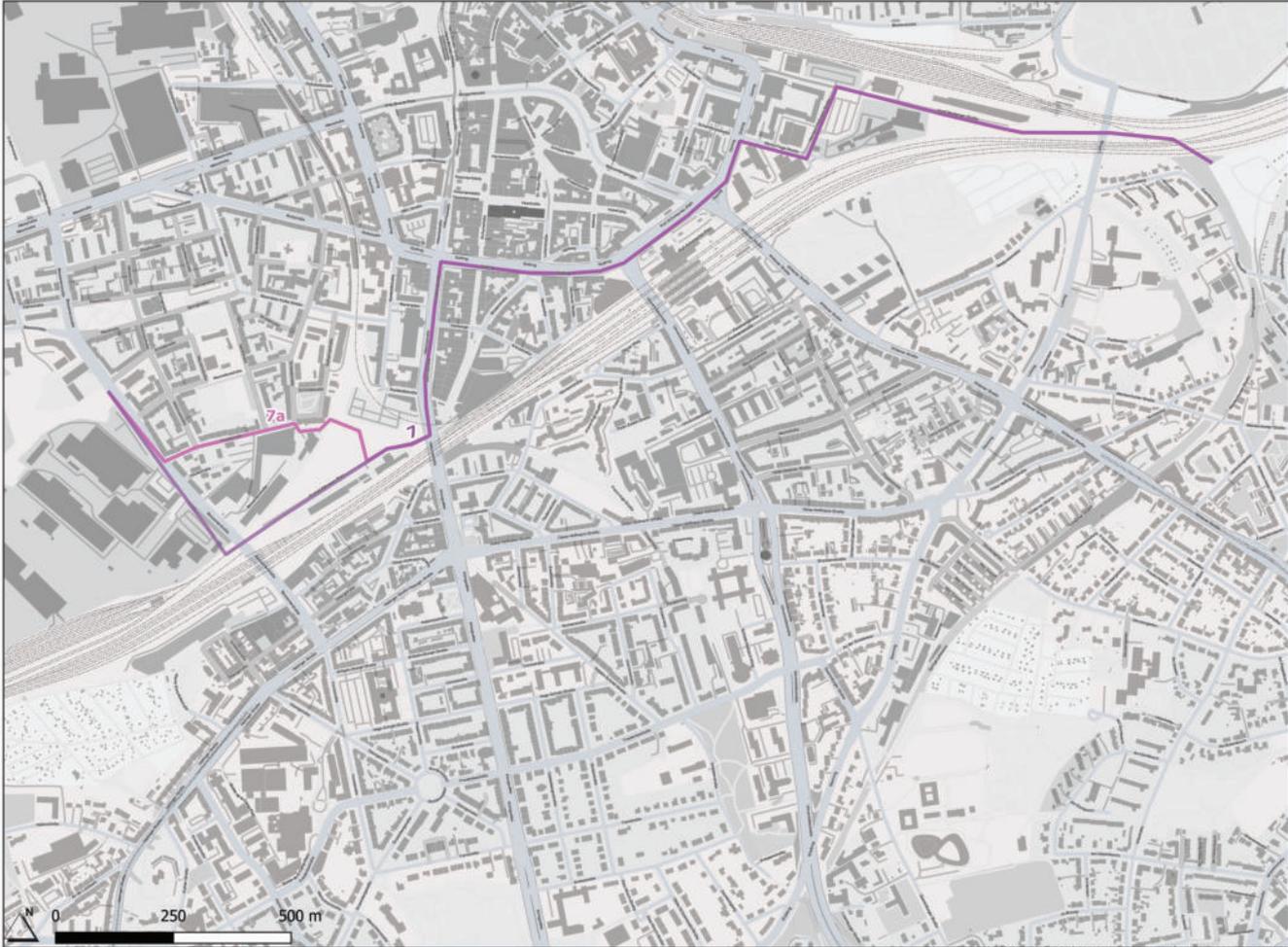
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

- Variante 7
- Variante 7 a

Plan 2.7

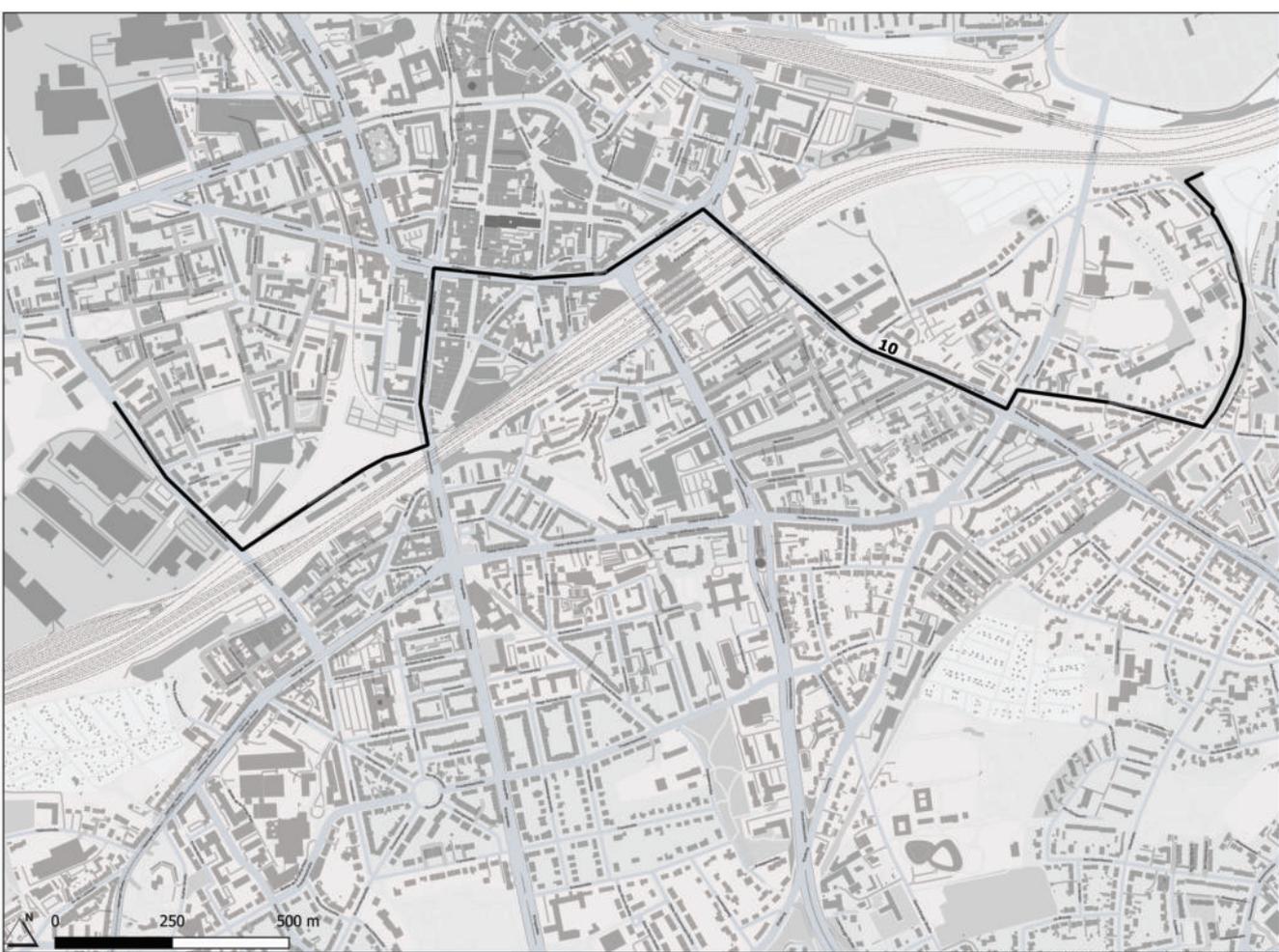
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten

Legende

— Variante 10

Plan 2.8

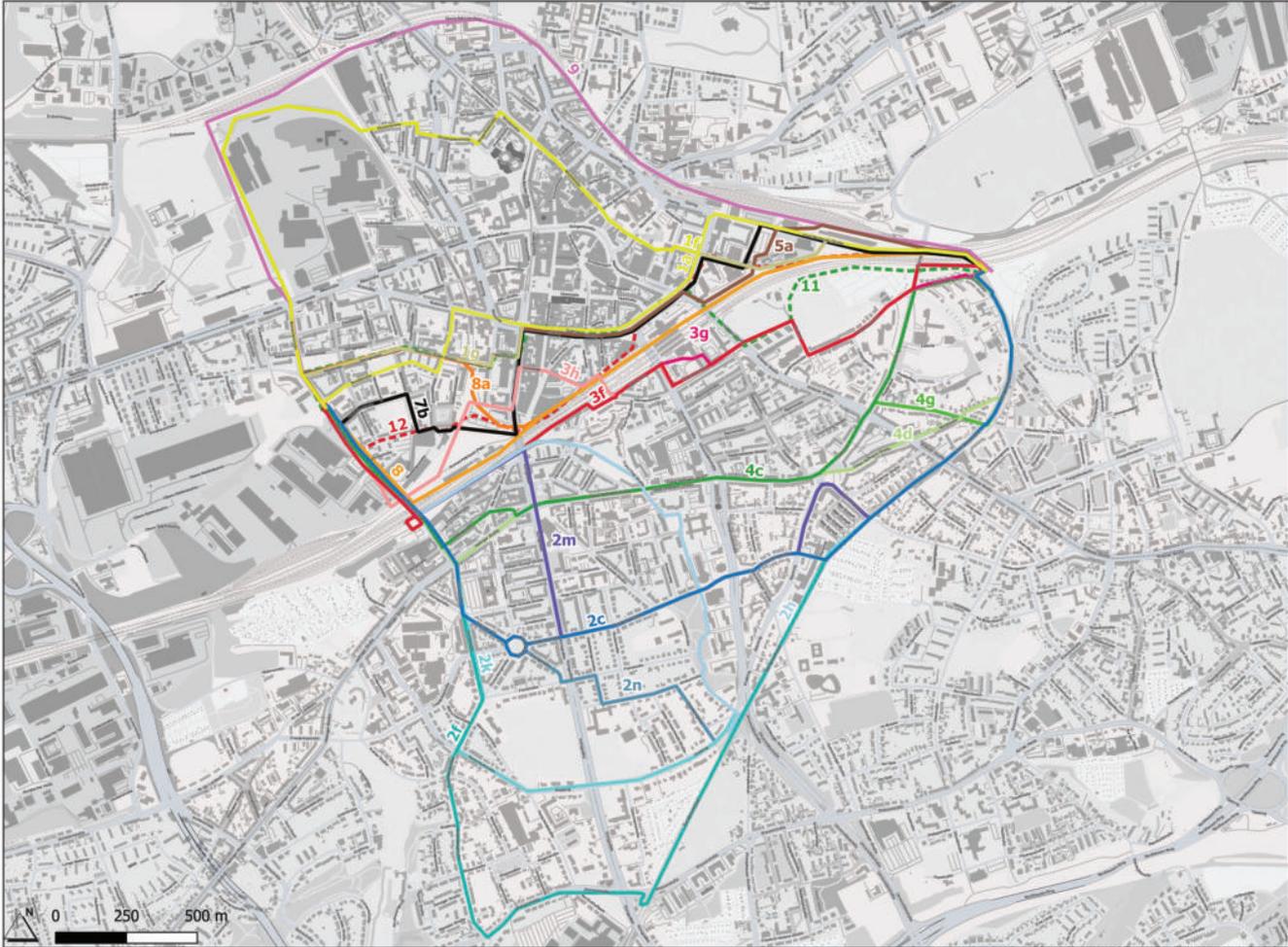
BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



**nicht weiter verfolgte
Trassenvarianten**

Legende

-  Anschlusspunkt RS 1
-  Variante 1a
-  Variante 1f
-  Variante 1g
-  Variante 2c
-  Variante 2f
-  Variante 2h
-  Variante 2k
-  Variante 2n
-  Variante 2m
-  Variante 3g
-  Variante 3h
-  Variante 3f
-  Variante 4c
-  Variante 4d
-  Variante 4g
-  Variante 5a
-  Variante 7b
-  Variante 8
-  Variante 8a
-  Variante 9
-  Variante 11
-  Variante 12

Plan 2.9

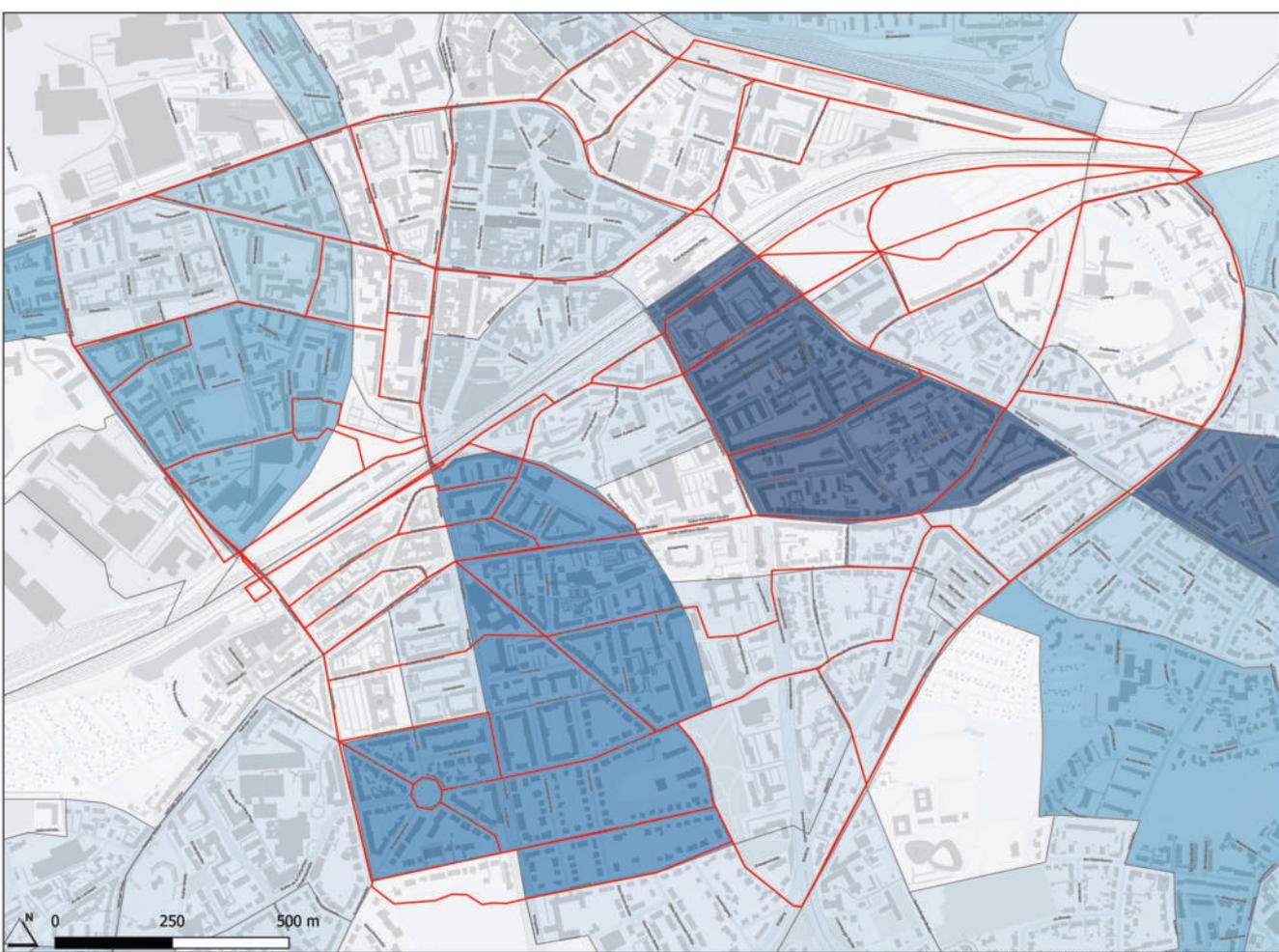
**BERNARD
GRUPPE**

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj\1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Potenzial
Bewertungskriterium:
Einwohnerzahl

- Legende**
- Einwohnerzahl
je Verkehrsbezirk (EW)
- ☐ unter 500 EW
 - ☐ 500 - 1000 EW
 - ☐ 1000 - 1500 EW
 - ☐ 1500 - 2000 EW
 - ☐ 2000 - 2500 EW
 - ☐ über 2500 EW
 - Trassenvarianten

Basis:
Verkehrsmodell der Stadt
Bochum.

Plan 3.1.1

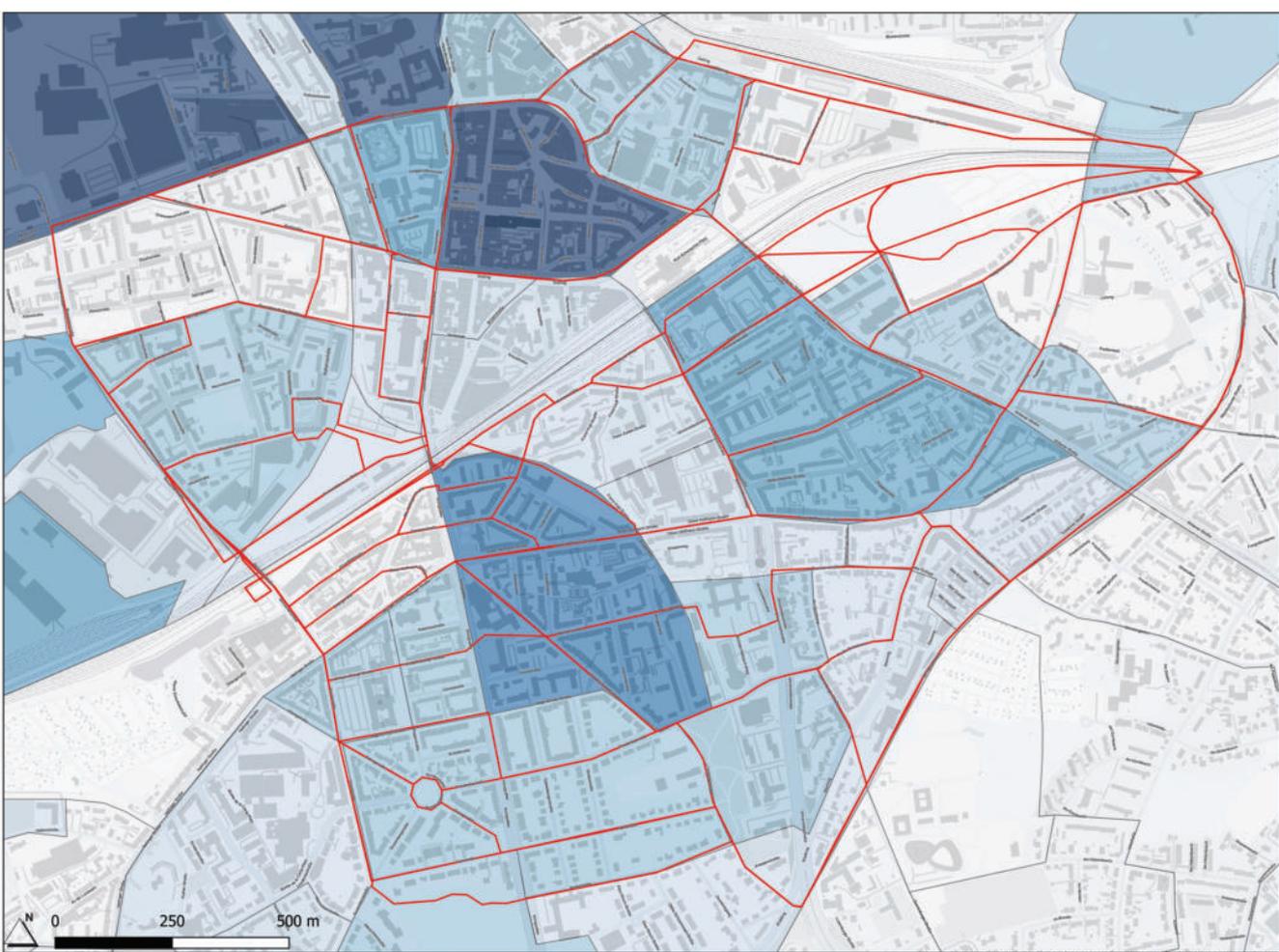


Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Potenzial
Bewertungskriterium:
Arbeitsplätze

- Legende**
- Arbeitsplätze je Verkehrsbezirk (AP)
- unter 500 AP
 - 500 - 1000 AP
 - 1000 - 1500 AP
 - 1500 - 2000 AP
 - 2000 - 2500 AP
 - über 2500 AP
 - Trassenvarianten

Basis:
Verkehrsmodell der Stadt Bochum.

Plan 3.1.2

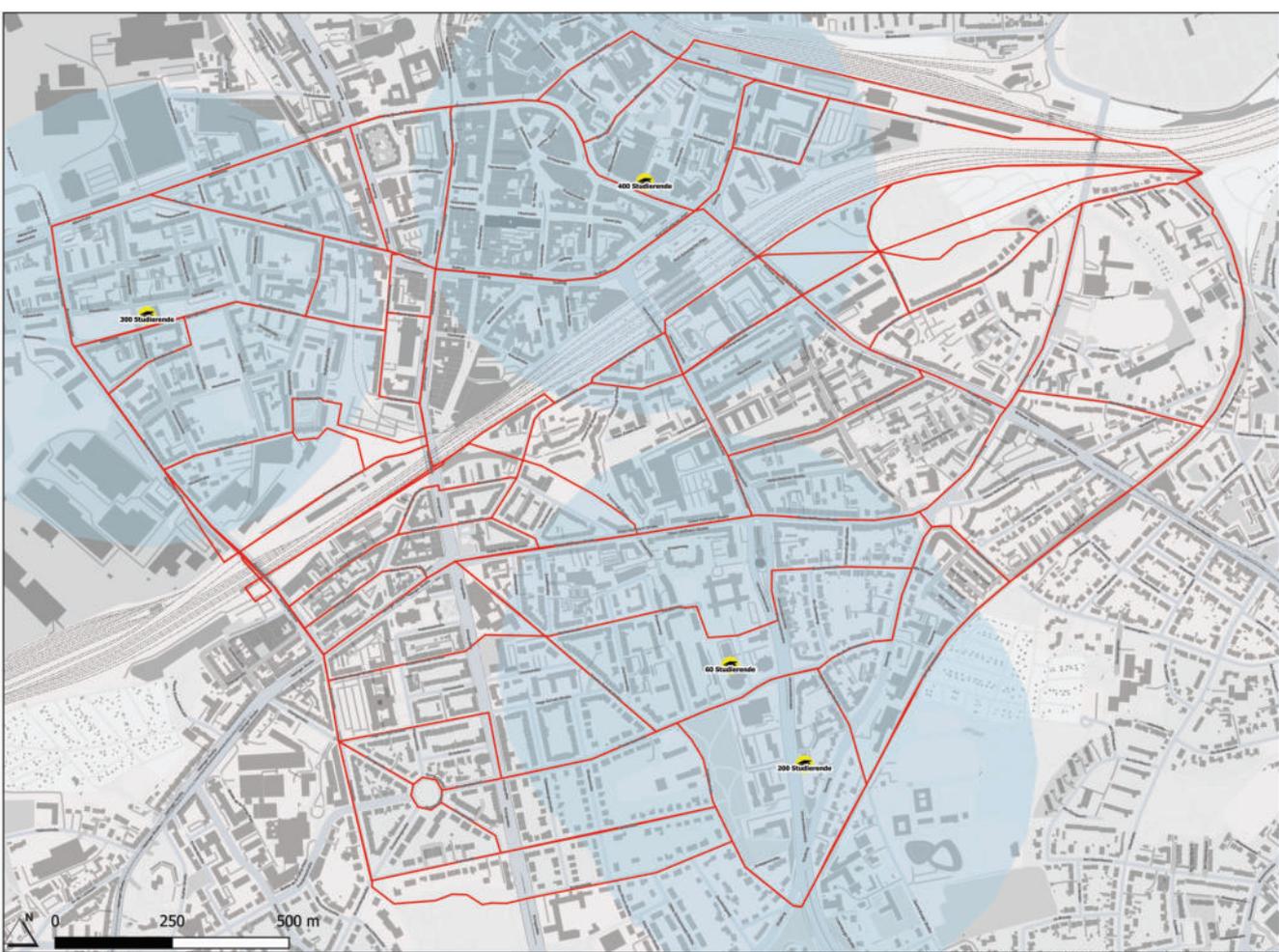


Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: Data/Maps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Potenzial
Bewertungskriterium:
Anzahl Hochschulplätze

- Legende**
- Hochschule
 - Radius von 500 m
 - Trassenvarianten

Basis:
Ibe: www.studis-online.de (Zahlen aufgerundet)
Folkwang: www.folkwang-uni.de
Bochumer Fenster: <https://www.ruhr-uni-bochum.de>
Horsaalkapazität <https://www.ruhr-uni-bochum.de>
SAE Institut: www.recmag.de

Plan 3.1.3

BERNARD
GRUPPE

Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS1\99_08\1082_Kartendarstellungen
Bearbeiter: RaVa Datum: 2021-09-16

Quelle: DataMaps Copyright 2020 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors

Kategorie	Bewertungskriterium	Bewertung	Dauergrundlage der Bewertung	Plan		Bewertungswissen	Detailliertes
				Bewertung	Plan		
Planung	Einwohnerzahl	Die Einwohner - als potenzielle Nutzer - sind essenziell für die spätere Auslastung der Radschnellverbindung.	Summe der Einwohner aller Verkehrskategorie, die in einem Puffer von 50 m um die Trassenverläufe liegen.	Plan 3.1.1	+	über 15.000 Einwohner 10.000-15.000 Einwohner unter 10.000 Einwohner	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	Arbeitsplätze	Je höher die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	Summe der Arbeitsplätze aller Verkehrskategorie, die in einem Puffer von 50 m um die Trassenverläufe liegen.	Plan 3.1.2	+	über 15.000 Arbeitsplätze 10.000-15.000 Arbeitsplätze unter 10.000 Arbeitsplätze	
	Anzahl Hochschulgänge	Je höher die Zahl der Hochschulgänge im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	Um die Hochschulen und ein Radius von 500 m gelegt. Bewertet wird die Summe der Hochschulgänge, selbst eine Trassenvariante diesen Radius schneidet.	Plan 3.1.3	+	über 400 Hochschulgänge 200-399 Hochschulgänge unter 199 Hochschulgänge	
	Anzahl Schulpflichtige	Je höher die Zahl der Schulpflichtigen im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	Um die Schulen und ein Radius von 500 m gelegt. Bewertet wird die Summe der Schulpflichtigen, selbst eine Trassenvariante diesen Radius schneidet.	Plan 3.1.4	+	über 6000 Schulpflichtige 4000-5999 Schulpflichtige unter 2000 Schulpflichtige	
	Anzahl Barrierefreie Halteplätze (BHV)	Radschnellverbindungen können in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln ein Potenzial für z. B. den Pendlerverkehr darstellen, da mit ihnen größere Personalkategorien überbrückt werden können. Die Anbindung des Barrierefreien des Halteplatzes spielt für die Attraktivität die Umgebungszone eine wichtige Rolle.	Um die Halteplätze und ein Radius von 500 m gelegt. Bewertet wird die Summe der Halteplätze, selbst eine Trassenvariante diesen Radius schneidet.	Plan 3.1.5	+	2 Halteplätze 1-3 Halteplätze 1 Halteplatz	
Nachweise	Gefährdung und Störfaktoren gegenüber anderen Verkehrsmitteln	Es erfolgt eine genaue Bewertung des Einflusses der potenziellen RSV auf Straßenbegleitflächen, Grünflächen.	Summe der Abschnitte (Länge in m), auf denen Straßenbegleitflächen, Grünflächen von Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen betroffen sind.	Plan 3.2.1	-	unter 50 m 50-300 m über 300 m	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	Streckenbaukosten	Es erfolgt eine genaue Abschätzung des Einflusses der potenziellen RSV auf den Streckenbaukosten.	Summe der Abschnitte (Länge in m), auf denen der Streckenbaukosten von Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen betroffen ist.	Plan 3.2.2	-	unter 150 m 50-150 m über 150 m	
Qualität	RSV Standard	Wurde einen Standard und der Umfänglich der RSV Standard sowie ein bestimmtes Strecken, auf dem kein Standard umgesetzt werden kann, im Längenschnitt abgefragt. Je höher der Anteil höher Standard, desto höher die Qualität der Verbindung.	Summe der RSV Standard im Gesamtschnitt (in %).	Plan 3.3	+	über 80% 50-80% unter 50%	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	Knotenpunkte mit Zielort	Die Qualität einer RSV wird u. a. durch die räumlich-zeitliche Fahrgeschwindigkeit bzw. die geringen Zielorte an Knotenpunkten gemessen. Unter diesem Punkt werden die voraussichtlichen Verkehler pro km je Variante (in sek.)	Bewertet werden die voraussichtlichen Verkehler pro km je Variante (in sek.).	Plan 3.3	+	unter 20 sek. pro Kilometer (Inversion) 20-30 sek. pro Kilometer (Inversion) über 30 sek. pro Kilometer (Inversion)	
Anforderungen	Streckenbegrenzung	Entsprechend dem Qualitätsstandard soll die Länge der RSV nicht mehr als 6% betragen.	Trassenlänge, die Abschnitte mit mehr als 6% Steigung aufweisen, erhalten eine negative Bewertung.	Plan 3.4.1	-	unter 4 % 4-6 % über 6 %	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	Naherbindung	Eine Anbindung der Radschnellverbindung an bestehende Radverkehrsstrukturen kann die Attraktivität steigern.	Bewertet werden die Anzahl und die Anbindung und Schnittstellen mit dem Radverkehrsnetz der Stadt Bochum.	Plan 3.4.2	+	bei physischer Anbindung bei physischer und betrieblicher Anbindung bei physischer und betrieblicher Anbindung (zusätzlich)	
	Umfeldfaktor	Je geringer der Umfang gegenüber der parallelen Verbindungen, desto höher ist die Attraktivität der Radschnellverbindung.	Bewertet der Umfeldfaktor gegenüber der heute höchst möglich befahrbaren Verbindung auf Basis des Radverkehrsnetzes (RSV).	Plan 3.4.3	-	Umfeldfaktor < 1,0 Umfeldfaktor 1,0 - 1,2 Umfeldfaktor > 1,2	
Anforderungen (Auswertung)	Länge mit Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen	Die Handlungsmaßnahme an Straßen ist dann ein Nöthiges, wenn Wege verbreitert oder neu angelegt werden.	Bewertet wird der Anteil der Streckenlänge an der Gesamtstrecke mit Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen (in %).	Plan 3.5.1	-	unter 50 % 50-60 % über 60 %	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	Anzahl neuer oder stark sanierungsbedürftiger Ingenieurbauwerke	Die Handlungsmaßnahme an Knotenpunkten ist dann ein Nöthiges, wenn neue Ingenieurbauwerke erforderlich sind. Berücksichtigt werden zudem sanierungsbedürftige Bauwerke.	Bewertet wird die Anzahl neuer oder sanierungsbedürftiger Ingenieurbauwerke in Trassenverläufe.	Plan 3.5.2	-	Neubau oder Sanierung nicht erforderlich 1 Bauwerk oder 1 Sanierung notwendig mehr als 1 Bauwerk oder 1 Sanierung notwendig	
	Grundbesitz	Das Bewertungskriterium enthält eine genaue Abschätzung zum erforderlichen Grundbesitz auf Basis der Variante einer Verbindung auf nicht-öffentlichen Flächen. Dieser Wert zeigt hier eine erste Einschätzung der Kosten und kann sich im Falle einer Umsetzung ändern.	Bewertet wird der Anteil von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf Flächen die nicht-öffentlich sind und nicht Eigentum der DB sind (in %).	Plan 3.5.3	-	unter 20 % 20-40 % über 40 %	
	Belastung des KV- und ÖPNV-Verkehrs	MV: Je niedriger der Verkehrsaufwand (ÖPNV) im Zuge der Trassenvariante, desto geringer ist der Einfluss der RSV auf das Netz des MV. Es liegt eine positive Bewertung, Bereichel wird für die Führung im Längenschnitt. ÖPNV: Eine gemeinsame Führung des Rad und Linienverkehrs kann zu Konflikten der Verkehrsmaßnahmen führen und ist zu vermeiden. Lieferverkehr: Eine gemeinsame Führung des Rad und Lieferverkehrs kann zu Konflikten der Verkehrsmaßnahmen führen und ist zu vermeiden.	Ausgangspunkt für die Bewertung ist der Streckenabschnitt mit dem jeweils höchsten ÖPNV im Zuge der Trassenvariante. Bewertet wird die Anzahl der verkehrlichen in Wertung, je Streckenabschnitt auf Basis des Linienverkehrs. Ausgangspunkt für die Bewertung ist der Streckenabschnitt mit dem jeweils höchsten Anteil an Linienverkehr in Wertung, im Zuge der Trassenvariante. Bewertet wird der Anteil der Trassenvariante, die durch gemeinsame Straßennetze des Regionalen Fahrgastverkehrs führen (in %).	Plan 3.5.4	-	unter 1.000 Klafahrer 1.000-1.500 Klafahrer über 1.500 Klafahrer unter 250 Bussen je Wertung 200-250 Bussen je Wertung über 450 Bussen je Wertung bis 40 % Anteil der Trassenvariante in gemeinsamen Straßennetzen 40-60 % Anteil der Trassenvariante in gemeinsamen Straßennetzen über 60 % Anteil der Trassenvariante in gemeinsamen Straßennetzen	
	Fußverkehr	Entsprechend dem Qualitätsstandard für RSV ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr nicht zulässig.	Bewertet wird der Anteil der Trassenvariante, der in der Fußgängerzone bzw. in der entsprechenden Bereich verläuft (in %).	Plan 3.5.5	-	unter 5 % 5-10 % über 10 %	
Anforderungen (Auswertung)	KV-Stellplätze	Personen in Bereich möglicher Plätze, in Frage eines geeigneten Trassenmarktes, können Nutzungsconflikts zwischen den Verkehrsmaßnahmen entstehen. Eine positive Bewertung der Trassenvariante enthält, je geringer die Anzahl der einfallenden Stellplätze ist.	Ausgangspunkt für die Bewertung ist der Streckenabschnitt mit dem jeweils höchsten Wert an einfallenden Stellplätzen (in %).	Plan 3.5.7	-	unter 50 % der Stellplätze entfallen 50-70 % der Stellplätze entfallen über 70 % der Stellplätze entfallen	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	Stresslevel (subjektive Bewertung durch die Öffentlichkeit)	Ziel ist es eine nachhaltige, für alle Nutzergruppen zugängliche sowie leicht verständliche Bewertung zu erstellen. Im Rahmen der Daten-Sammlung können die Bürgerinnen und Bürger die Führung der Trasse und die "Stresslevel" bestimmter Abschnitte bewerten.	Bewertet wird der Anteil eines hohen Stresslevels an der Gesamtstrecke (in %).	Plan 3.6	-	unter 20 % Stresslevel 20-50 % Stresslevel über 50 % Stresslevel	
Detailliertes	1. Stufe	Variationsvergleich	nach Anlage 2 Variationsvergleich Stufe 1			positive Gesamtbewertung neutrale Gesamtbewertung negative Gesamtbewertung	<p>Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien sind für die Bewertung der Vorplanung (RS 1) relevant. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Vorplanung und ist nicht verbindlich.</p>
	2. Stufe	Variationsvergleich unter Einbezug der Trassenvariante im Zuge von DB Flächen	nach Anlage 2 Variationsvergleich Stufe 2			positive Gesamtbewertung neutrale Gesamtbewertung negative Gesamtbewertung	

Table with 19 columns (Bewertungskriterien, Variante 1, 1b, 1c, 1d, 1e, 1h, 1i, 1j, 1k, 1l) and 28 rows. It contains various metrics like 'Abschrittlänge [m]', 'Einwohner nach Verkehrsbezirken', 'RSV-Standard (%)', 'Straßenlänge [m]', 'Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen', 'Handlungsaufwand/Umsetzung', 'Wirkung der Örtlichkeit', and 'Gesamtbewertung'.

	Bewertungskriterien	Variante 2		Variante 2a		Variante 2b		Variante 2d		Variante 2e		Variante 2g		Variante 2i		Variante 2j		Variante 2l	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	3.964		3.905		4.126		3.697		4.240		4.245		3.807		4.254		4.138	
Potential	Einwohner nach Verkehrsbezirken	23.794	+	24.474	+	22.169	+	21.905	+	20.109	+	20.109	+	23.627	+	20.109	+	21.508	+
	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	19.136	+	20.227	+	18.188	+	19.097	+	17.009	+	17.009	+	19.324	+	17.009	+	17.285	+
	Anzahl der Hochschulplätze [Radius von 500 m]	560	+	560	+	560	+	560	+	560	+	560	+	560	+	560	+	560	+
	Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]	7.437	+	7.437	+	6.772	+	4.681	o	7.704	+	7.704	+	7.118	+	7.704	+	7.385	+
	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
	Potenzialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		+		+		+		+		+		+		+		+		+
Hemmnisse	Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzzonen (Summe der Abschnitte, Länge in m)	1090	-	1090	-	1610	-	1300	-	1840	-	2110	-	1050	-	1610	-	1610	-
	Straßenbäumebestand [Länge in m]	1110	-	1110	-	1650	-	1114	-	1910	-	2259	-	1114	-	1908	-	2114	-
Qualität	RSV-Standard [%]	74%		74%		62%		65%		55%		54%		73%		55%		53%	
	ERA-Standard [%]	26%	o o	26%	o o	38%	o o	32%	o o	44%	o o	44%	o o	27%	o o	44%	o o	50%	o o
	kein-Standard umsetzbar [%]	0%		0%		0%		3%		2%		3%		0%		2%		2%	
	Begründung kein Standard umsetzbar							Abschnitt Knieweg/Platz verhältnisse nicht ausreichend		Abschnitt zw. Waldring und Kroppenstraße und Abschnitt zw. Rechner Park und Drusenbergstr. Platzverhältnisse nicht ausreichend		Abschnitt zw. Waldring und Kroppenstraße und Abschnitt zw. Rechner Park und Drusenbergstr. Platzverhältnisse nicht ausreichend				Abschnitt zw. Waldring und Kroppenstraße Platzverhältnisse nicht ausreichend		Abschnitt zw. Waldring und Kroppenstraße Platzverhältnisse nicht ausreichend	
Attraktivität	Anzahl der Knotenpunkte	9		9		6		7		5		4		8		4		6	
	Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	56	-	57	-	43	-	42	-	30	-	32	-	54	-	26	+	43	-
	Straßenlänge [%] über 6 %	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-	über 6 %	-
	davon % Abschnitte über 6 Steigungen (Länge in m)	53		53		53		53		53		53		53		53		53	
Handlungsaufwand / Umsetzung	Straßenlänge [%] über 6 %	159		159		159		160		159		159		160		160		160	
	Netzbindung	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++
	Umweltfaktor	1,33	-	1,31	-	1,39	-	1,24	-	1,43	-	1,43	-	1,28	-	1,43	-	1,39	-
	Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	94%	-	90%	-	95%	-	88%	-	91%	-	90%	-	85%	-	91%	-	90%	-
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen [Länge in m]	3123	79%	2998	77%	3359	81%	2171	59%	2840	62%	2945	69%	2557	67%	2638	62%	2526	61%
	Länge Einrichtung Fahrradstr.	616	16%	522	13%	542	13%	1069	29%	1236	29%	895	21%	681	18%	1256	30%	1178	28%
	Länge sonstige Maßnahmen	181	5%	341	9%	181	4%	313	8%	181	4%	180	4%	525	14%	179	4%	251	6%
	Länge keine Maßnahmen	44	1%	44	1%	44	1%	144	4%	183	4%	225	5%	44	1%	183	4%	183	4%
	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	3 Brücke Wittener Straße Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		3 Brücke Wittener Straße Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		3 Brücke Wittener Straße Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		3 Brücke Wittener Straße Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		4 Brücke Universitätsstr. Brücke Wittener Str. Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		6 Brücke Universitätsstr. Brücke Wittener Str. Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr. Ramperbauwerke 1 und 2 m Rechner Park		3 Brücke Wittener Str. Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		4 Brücke Universitätsstr. Brücke Wittener Str. Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.		4 Brücke Universitätsstr. Brücke Wittener Str. Tunnel Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr.	
	Grunderwerb Flächen (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	0%	+	0%	+	0%	+	2%	+	1%	+	1%	+	2%	+	1%	+	1%	+
	Grunderwerb Fremdfischen [Länge in m]	0		0		0		57		59		59		59		59		59	
	Belänge des KD- und ÖPNV-Verkehrs (MV, Lieferverkehr und ÖPNV) - Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h	o		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h	o	Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h	o	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h	o	Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h	o	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h	o	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h
	MIV	zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz	
	über 15.000 Kfz Prognose (m)	0		0		0		120		0		0		330		0		70	
	5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	1350		1470		1340		700		700		700		1030		700		750	
	ÖPNV	220		316		220		412		74		74		220		74		74	
Lieferverkehr	20%	811	24%	954	28%	1055	35%	1300	14%	587	14%	580	36%	1372	14%	587	27%	1119	
Fussverkehr	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	
Kfz-Steplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	
Kfz-Steplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	139		139		90		189		156		149		172		184		183		
Menschen- und Naturerlebnis Stadt	Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	25%	+	25%	+	25%	+	21%	+	21%	+	23%	+	36%	+	22%	+	22%	+
	GESAMTBEWERTUNG		-5		-5		-5		-6		-5		-5		-6		-1		-6
	neutral	3		3		3		2		3		3		2		3		2	
	plus	6		6		6		6		6		6		6		6		6	
	minus	11		11		11		12		11		11		12		9		12	
Bemerkungen und Hinweise	Bemerkungen	Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Romansplatz Steining Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Steining Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Romansplatz Steining Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Hattinger Str. Königsallee Steining Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Hattinger Str. Königsallee Romansplatz Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Steining Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Friederikastr. Hattinger Str. Königsallee Universitätsstr. Wittener Str.	
	Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) aus Beteiligung	hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse		hohes Fuß und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse	

Bewertungskriterien	Variante 3		Variante 3a		Variante 3b		Variante 3c		Variante 3d		Variante 3e		Variante 3f		Variante 3j		Variante 3l																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Abschnittslänge [m]	3.147		3.013		3.084		2.962		3.059		3.033		3.052		3.254		3.127																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Potential	<table border="1"> <tr> <td>Einwohner nach Verkehrsbezirken</td> <td>12.718</td> <td>o</td> <td>12.717</td> <td>o</td> <td>12.729</td> <td>o</td> <td>11.801</td> <td>o</td> <td>12.718</td> <td>o</td> <td>12.718</td> <td>o</td> <td>13.043</td> <td>o</td> <td>17.180</td> <td>+</td> <td>12.729</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken</td> <td>12.960</td> <td>o</td> <td>12.960</td> <td>o</td> <td>13.688</td> <td>o</td> <td>12.412</td> <td>o</td> <td>12.960</td> <td>o</td> <td>12.960</td> <td>o</td> <td>13.571</td> <td>o</td> <td>14.709</td> <td>o</td> <td>13.454</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Anzahl der Hochschulplätze [Radius von 500 m]</td> <td>700</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]</td> <td>8.064</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]</td> <td>2</td> <td>o</td> <td>3</td> <td>+</td> <td>2</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Potenzialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]</td> <td></td> <td>o</td> <td></td> <td>+</td> <td></td> <td>o</td> </tr> </table>																			Einwohner nach Verkehrsbezirken	12.718	o	12.717	o	12.729	o	11.801	o	12.718	o	12.718	o	13.043	o	17.180	+	12.729	o	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	12.960	o	12.960	o	13.688	o	12.412	o	12.960	o	12.960	o	13.571	o	14.709	o	13.454	o	Anzahl der Hochschulplätze [Radius von 500 m]	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	3	+	2	o	Potenzialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		o		o		o		o		o		o		o		+		o																																																																																																																																																																																																																	
Einwohner nach Verkehrsbezirken	12.718	o	12.717	o	12.729	o	11.801	o	12.718	o	12.718	o	13.043	o	17.180	+	12.729	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	12.960	o	12.960	o	13.688	o	12.412	o	12.960	o	12.960	o	13.571	o	14.709	o	13.454	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Anzahl der Hochschulplätze [Radius von 500 m]	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+	700	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	3	+	2	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Potenzialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		o		o		o		o		o		o		o		+		o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Hemmnisse	<table border="1"> <tr> <td>Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzzonen (Summe der Abschnitte, Länge in m)</td> <td>390</td> <td>-</td> <td>870</td> <td>-</td> <td>530</td> <td>-</td> <td>880</td> <td>-</td> <td>310</td> <td>-</td> <td>730</td> <td>-</td> <td>460</td> <td>-</td> <td>390</td> <td>-</td> <td>1000</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Straßenbaumbestand [Länge in m]</td> <td>240</td> <td>o</td> <td>910</td> <td>o</td> <td>290</td> <td>o</td> <td>700</td> <td>o</td> <td>240</td> <td>o</td> <td>1020</td> <td>o</td> <td>420</td> <td>o</td> <td>240</td> <td>o</td> <td>1020</td> <td>o</td> </tr> </table>																			Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzzonen (Summe der Abschnitte, Länge in m)	390	-	870	-	530	-	880	-	310	-	730	-	460	-	390	-	1000	-	Straßenbaumbestand [Länge in m]	240	o	910	o	290	o	700	o	240	o	1020	o	420	o	240	o	1020	o																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzzonen (Summe der Abschnitte, Länge in m)	390	-	870	-	530	-	880	-	310	-	730	-	460	-	390	-	1000	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Straßenbaumbestand [Länge in m]	240	o	910	o	290	o	700	o	240	o	1020	o	420	o	240	o	1020	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Qualität	<table border="1"> <tr> <td>RSV-Standard [%]</td> <td>93%</td> <td>+</td> <td>93%</td> <td>+</td> <td>85%</td> <td>+</td> <td>84%</td> <td>+</td> <td>93%</td> <td>+</td> <td>93%</td> <td>+</td> <td>93%</td> <td>+</td> <td>93%</td> <td>+</td> <td>93%</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>ERA-Standard [%]</td> <td>0%</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>kein-Standard umsetzbar [%]</td> <td>7%</td> <td>+</td> <td>7%</td> <td>+</td> <td>15%</td> <td>+</td> <td>16%</td> <td>+</td> <td>7%</td> <td>+</td> <td>7%</td> <td>+</td> <td>7%</td> <td>+</td> <td>7%</td> <td>+</td> <td>7%</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Begründung kein Standard umsetzbar</td> <td colspan="19">Abschnitt Bahntrasse parallel zur Hermannshöhe. Platzverhältnisse nicht ausreichend</td> </tr> <tr> <td>Anzahl der Knotenpunkte</td> <td>5</td> <td></td> <td>5</td> <td></td> <td>3</td> <td></td> <td>3</td> <td></td> <td>4</td> <td></td> <td>5</td> <td></td> <td>7</td> <td></td> <td>8</td> <td></td> <td>5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]</td> <td>41</td> <td>-</td> <td>42</td> <td>-</td> <td>16</td> <td>-</td> <td>16</td> <td>-</td> <td>37</td> <td>-</td> <td>42</td> <td>-</td> <td>63</td> <td>-</td> <td>67</td> <td>-</td> <td>41</td> <td>-</td> </tr> </table>																			RSV-Standard [%]	93%	+	93%	+	85%	+	84%	+	93%	+	93%	+	93%	+	93%	+	93%	+	ERA-Standard [%]	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	kein-Standard umsetzbar [%]	7%	+	7%	+	15%	+	16%	+	7%	+	7%	+	7%	+	7%	+	7%	+	Begründung kein Standard umsetzbar	Abschnitt Bahntrasse parallel zur Hermannshöhe. Platzverhältnisse nicht ausreichend																			Anzahl der Knotenpunkte	5		5		3		3		4		5		7		8		5		Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	41	-	42	-	16	-	16	-	37	-	42	-	63	-	67	-	41	-																																																																																																																																																																																																																
RSV-Standard [%]	93%	+	93%	+	85%	+	84%	+	93%	+	93%	+	93%	+	93%	+	93%	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
ERA-Standard [%]	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
kein-Standard umsetzbar [%]	7%	+	7%	+	15%	+	16%	+	7%	+	7%	+	7%	+	7%	+	7%	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Begründung kein Standard umsetzbar	Abschnitt Bahntrasse parallel zur Hermannshöhe. Platzverhältnisse nicht ausreichend																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Anzahl der Knotenpunkte	5		5		3		3		4		5		7		8		5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	41	-	42	-	16	-	16	-	37	-	42	-	63	-	67	-	41	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Attraktivität	<table border="1"> <tr> <td>Straßenreinigung [%]</td> <td>über 6 %</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>davon % Abschnitte über 6 Steigungen (Länge in m)</td> <td>219</td> <td></td> <td>85</td> <td></td> <td>219</td> <td></td> <td>86</td> <td></td> <td>219</td> <td></td> <td>219</td> <td></td> <td>219</td> <td></td> <td>219</td> <td></td> <td>86</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Straßenreinigung (Länge in m)</td> <td>435</td> <td></td> <td>242</td> <td></td> <td>345</td> <td></td> <td>152</td> <td></td> <td>435</td> <td></td> <td>435</td> <td></td> <td>435</td> <td></td> <td>435</td> <td></td> <td>243</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Netzeinbindung</td> <td>Ja</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Umweltfaktor</td> <td>1,06</td> <td>o</td> <td>1,01</td> <td>o</td> <td>1,04</td> <td>o</td> <td>0,997</td> <td>+</td> <td>1,03</td> <td>o</td> <td>1,02</td> <td>o</td> <td>1,03</td> <td>o</td> <td>1,10</td> <td>o</td> <td>1,05</td> <td>o</td> </tr> </table>																			Straßenreinigung [%]	über 6 %	+	davon % Abschnitte über 6 Steigungen (Länge in m)	219		85		219		86		219		219		219		219		86		Straßenreinigung (Länge in m)	435		242		345		152		435		435		435		435		243		Netzeinbindung	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Umweltfaktor	1,06	o	1,01	o	1,04	o	0,997	+	1,03	o	1,02	o	1,03	o	1,10	o	1,05	o																																																																																																																																																																																																																																																				
Straßenreinigung [%]	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+	über 6 %	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
davon % Abschnitte über 6 Steigungen (Länge in m)	219		85		219		86		219		219		219		219		86																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Straßenreinigung (Länge in m)	435		242		345		152		435		435		435		435		243																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Netzeinbindung	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+	Ja	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Umweltfaktor	1,06	o	1,01	o	1,04	o	0,997	+	1,03	o	1,02	o	1,03	o	1,10	o	1,05	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Handlungsaufwand / Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.</td> <td>84%</td> <td>-</td> <td>84%</td> <td>-</td> <td>79%</td> <td>-</td> <td>78%</td> <td>-</td> <td>87%</td> <td>-</td> <td>84%</td> <td>-</td> <td>83%</td> <td>-</td> <td>86%</td> <td>-</td> <td>84%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen (Länge in m)</td> <td>1769</td> <td>56%</td> <td>2430</td> <td>81%</td> <td>1540</td> <td>50%</td> <td>2213</td> <td>75%</td> <td>1574</td> <td>51%</td> <td>2130</td> <td>70%</td> <td>1250</td> <td>41%</td> <td>1117</td> <td>34%</td> <td>2544</td> <td>81%</td> </tr> <tr> <td>Länge Einrichtung Fahrradstr</td> <td>886</td> <td>28%</td> <td>90</td> <td>3%</td> <td>886</td> <td>29%</td> <td>90</td> <td>3%</td> <td>1086</td> <td>36%</td> <td>410</td> <td>14%</td> <td>1292</td> <td>42%</td> <td>1689</td> <td>52%</td> <td>90</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Länge sonstige Maßnahmen</td> <td>274</td> <td>9%</td> <td>275</td> <td>9%</td> <td>181</td> <td>6%</td> <td>182</td> <td>6%</td> <td>181</td> <td>6%</td> <td>275</td> <td>9%</td> <td>292</td> <td>10%</td> <td>230</td> <td>7%</td> <td>275</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>Länge keine Maßnahmen</td> <td>218</td> <td>7%</td> <td>218</td> <td>7%</td> <td>477</td> <td>15%</td> <td>477</td> <td>16%</td> <td>218</td> <td>7%</td> <td>218</td> <td>7%</td> <td>218</td> <td>7%</td> <td>218</td> <td>7%</td> <td>218</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke</td> <td>2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>3 Brücke/Tunnel Lohring Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>2 Rampenbauwerk Wiltener Str. Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>3 Brücke Lohring Rampenbauwerk Wiltener Str. Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>3 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Königsallee Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> <td>2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Königsallee</td> <td></td> <td>3 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)</td> <td>1%</td> <td>+</td> <td>5%</td> <td>+</td> <td>2%</td> <td>+</td> <td>3%</td> <td>+</td> <td>1%</td> <td>+</td> <td>1%</td> <td>+</td> <td>1%</td> <td>+</td> <td>1%</td> <td>+</td> <td>3%</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Grunderwerb Fremdfischen (Länge in m)</td> <td>19</td> <td></td> <td>139</td> <td></td> <td>57</td> <td></td> <td>76</td> <td></td> <td>19</td> <td></td> <td>19</td> <td></td> <td>19</td> <td></td> <td>19</td> <td></td> <td>102</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehr (MV, Lieferverkehr und ÖPNV) - Jeweils schlechteste Bewertung</td> <td>Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> <td>Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> <td>Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h und 42 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen</td> <td></td> <td>Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h</td> <td></td> <td>Über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> <td>Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> <td>Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 66 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen und über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> <td>Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> <td>Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV</td> <td>über 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>über 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>zw. 5.000 und 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>zw. 5.000 und 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>zw. 5.000 und 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>über 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>über 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>über 15.000 Kfz</td> <td></td> <td>über 15.000 Kfz</td> <td></td> </tr> <tr> <td>über 15.000 Kfz Prognose (m)</td> <td>90</td> <td></td> <td>90</td> <td></td> <td>0</td> <td></td> <td>0</td> <td></td> <td>90</td> <td></td> <td>160</td> <td></td> <td>230</td> <td></td> <td>90</td> <td></td> <td>90</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)</td> <td>540</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> <td>190</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> <td>540</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ÖPNV</td> <td>486</td> <td></td> <td>486</td> <td></td> <td>74</td> <td></td> <td>74</td> <td></td> <td>486</td> <td></td> <td>486</td> <td></td> <td>486</td> <td></td> <td>486</td> <td></td> <td>486</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lieferverkehr</td> <td>54%</td> <td>1687</td> <td>38%</td> <td>1147</td> <td>42%</td> <td>1303</td> <td>19%</td> <td>573</td> <td>52%</td> <td>1598</td> <td>41%</td> <td>1258</td> <td>89%</td> <td>2018</td> <td>58%</td> <td>1879</td> <td>31%</td> <td>859</td> </tr> <tr> <td>Fussverkehr</td> <td>0%</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Steplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)</td> <td>über 70 %</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kfz-Steplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]</td> <td>128</td> <td></td> <td>77</td> <td></td> <td>128</td> <td></td> <td>77</td> <td></td> <td>128</td> <td></td> <td>89</td> <td></td> <td>78</td> <td></td> <td>76</td> <td></td> <td>77</td> <td></td> </tr> </table>																			Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	84%	-	84%	-	79%	-	78%	-	87%	-	84%	-	83%	-	86%	-	84%	-	Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen (Länge in m)	1769	56%	2430	81%	1540	50%	2213	75%	1574	51%	2130	70%	1250	41%	1117	34%	2544	81%	Länge Einrichtung Fahrradstr	886	28%	90	3%	886	29%	90	3%	1086	36%	410	14%	1292	42%	1689	52%	90	3%	Länge sonstige Maßnahmen	274	9%	275	9%	181	6%	182	6%	181	6%	275	9%	292	10%	230	7%	275	9%	Länge keine Maßnahmen	218	7%	218	7%	477	15%	477	16%	218	7%	218	7%	218	7%	218	7%	218	7%	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		3 Brücke/Tunnel Lohring Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Wiltener Str. Rampenbauwerk Bessemer Str.		3 Brücke Lohring Rampenbauwerk Wiltener Str. Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		3 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Königsallee Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Königsallee		3 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	1%	+	5%	+	2%	+	3%	+	1%	+	1%	+	1%	+	1%	+	3%	+	Grunderwerb Fremdfischen (Länge in m)	19		139		57		76		19		19		19		19		102		Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehr (MV, Lieferverkehr und ÖPNV) - Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h und 42 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h		Über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 66 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		MIV	über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz Prognose (m)	90		90		0		0		90		160		230		90		90		5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	540		540		540		540		540		540		190		540		540		ÖPNV	486		486		74		74		486		486		486		486		486		Lieferverkehr	54%	1687	38%	1147	42%	1303	19%	573	52%	1598	41%	1258	89%	2018	58%	1879	31%	859	Fussverkehr	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	Kfz-Steplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)	über 70 %		Kfz-Steplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	128		77		128		77		128		89		78		76		77																									
Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	84%	-	84%	-	79%	-	78%	-	87%	-	84%	-	83%	-	86%	-	84%	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Länge mit Aus-Um oder Neubaurahmen (Länge in m)	1769	56%	2430	81%	1540	50%	2213	75%	1574	51%	2130	70%	1250	41%	1117	34%	2544	81%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Länge Einrichtung Fahrradstr	886	28%	90	3%	886	29%	90	3%	1086	36%	410	14%	1292	42%	1689	52%	90	3%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Länge sonstige Maßnahmen	274	9%	275	9%	181	6%	182	6%	181	6%	275	9%	292	10%	230	7%	275	9%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Länge keine Maßnahmen	218	7%	218	7%	477	15%	477	16%	218	7%	218	7%	218	7%	218	7%	218	7%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		3 Brücke/Tunnel Lohring Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Wiltener Str. Rampenbauwerk Bessemer Str.		3 Brücke Lohring Rampenbauwerk Wiltener Str. Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.		3 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Königsallee Rampenbauwerk Bessemer Str.		2 Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Königsallee		3 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortum Park Rampenbauwerk Bessemer Str.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	1%	+	5%	+	2%	+	3%	+	1%	+	1%	+	1%	+	1%	+	3%	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Grunderwerb Fremdfischen (Länge in m)	19		139		57		76		19		19		19		19		102																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehr (MV, Lieferverkehr und ÖPNV) - Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h und 42 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h		Über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 66 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
MIV	über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
über 15.000 Kfz Prognose (m)	90		90		0		0		90		160		230		90		90																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	540		540		540		540		540		540		190		540		540																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
ÖPNV	486		486		74		74		486		486		486		486		486																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Lieferverkehr	54%	1687	38%	1147	42%	1303	19%	573	52%	1598	41%	1258	89%	2018	58%	1879	31%	859																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Fussverkehr	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Kfz-Steplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)	über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Kfz-Steplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	128		77		128		77		128		89		78		76		77																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Menschen- und Naturerfahrung Stadt	<table border="1"> <tr> <td>Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]</td> <td>51%</td> <td>o</td> <td>48%</td> <td>o</td> <td>44%</td> <td>o</td> <td>38%</td> <td>o</td> <td>42%</td> <td>o</td> <td>47%</td> <td>o</td> <td>44%</td> <td>o</td> <td>54%</td> <td>o</td> <td>46%</td> <td>o</td> </tr> </table>																			Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	51%	o	48%	o	44%	o	38%	o	42%	o	47%	o	44%	o	54%	o	46%	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	51%	o	48%	o	44%	o	38%	o	42%	o	47%	o	44%	o	54%	o	46%	o																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
GESAMTBEWERTUNG		-3		-3		2		3		-2		-3		-2		-2		-3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
neutral	5		3		8		5		4		3		4		4		3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
plus	6		7		7		9		7		7		7		7		7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
minus	9		10		5		6		9		10		9		9		10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Bemerkungen und Hinweise	<table border="1"> <tr> <td>Katzen/Catting von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)</td> <td>Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.</td> </tr> <tr> <td>Bemerkungen</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Variante 3 c, Ausschluss, da Platz am Bahnhof fehlt</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) auf Bestellung</td> <td></td> <td></td> <td>Kortumpark (Frucht/Sozialer Brennpunkt) Fledermäuse im Kortumpark</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fledermäuse im Kortumpark</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Kortumpark (Frucht/Sozialer Brennpunkt) Fledermäuse im Kortumpark</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fledermäuse im Kortumpark</td> </tr> </table>																			Katzen/Catting von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bemerkungen							Variante 3 c, Ausschluss, da Platz am Bahnhof fehlt												Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) auf Bestellung			Kortumpark (Frucht/Sozialer Brennpunkt) Fledermäuse im Kortumpark				Fledermäuse im Kortumpark					Kortumpark (Frucht/Sozialer Brennpunkt) Fledermäuse im Kortumpark						Fledermäuse im Kortumpark																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Katzen/Catting von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.	Bessemer Str. Lohring Universitätsstr. Viktorstr. Wiltener Str.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Bemerkungen							Variante 3 c, Ausschluss, da Platz am Bahnhof fehlt																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) auf Bestellung			Kortumpark (Frucht/Sozialer Brennpunkt) Fledermäuse im Kortumpark				Fledermäuse im Kortumpark					Kortumpark (Frucht/Sozialer Brennpunkt) Fledermäuse im Kortumpark						Fledermäuse im Kortumpark																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				

Bewertungskriterien	Variante 4		Variante 4a		Variante 4b		Variante 4c		Variante 4f		
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
Abschnittslänge [m]	3.097		3.249		3.056		3.480		3.256		
Potential	Einwohner nach Verkehrsbezirken	13.859	o	13.389	o	12.685	o	20.390	+	13.684	o
	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	15.487	+	14.552	o	13.305	o	17.281	+	15.485	+
	Anzahl der Hochschulplätze [Radius von 500 m]	360	o	360	o	360	o	360	o	360	o
	Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]	4.347	o	4.347	o	4.347	o	4.347	o	8.021	+
	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o
	Potenzialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		o		o		o		o		o
Hemmnisse	Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzbereichen [Summe der Abschnitte, Länge in m]	50	o	460	-	50	o	1.100	-	50	o
	Straßenbaumbestand [Länge in m]	1050	-	660	-	870	-	2.110	-	690	-
Qualität	RSV-Standard [%]	98%		99%		98%		71%		100%	
	ERA-Standard [%]	2%	++	1%	++	2%	++	29%	oo	0%	++
	kein-Standard umsetzbar [%]	0%		0%		0%		0%		0%	
	Begründung kein Standard umsetzbar										
	Anzahl der Knotenpunkte	7		6		8		7		8	
	Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	78	--	52	--	68	--	62	--	72	--
Attraktivität	Straßenbegleittiefe [%]	über 6 %	++	über 6 %	++	über 6 %	++	über 6 %	++	über 6 %	++
	davon % Abschnitte über 6 Steigungen [Länge in m]	233		219		238		59		233	
	Straßenbegleittiefe [Länge in m]	421		368		511		165		405	
	Netzeinbindung	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++
	Umwegfaktor	1,04	oo	1,09	oo	1,03	oo	1,17	oo	1,10	oo
	Länge mit Aus-Um oder Neubaumaßnahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	74%	o	85%	-	85%	-	84%	-	78%	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus-Um oder Neubaumaßnahmen [Länge in m]	2074	67%	2548	78%	1771	58%	2701	78%	1246	38%
	Länge Einrichtung Fahrradstr	210	7%	211	6%	816	27%	213	6%	1237	38%
	Länge sonstige Maßnahmen	813	26%	469	14%	469	15%	521	15%	773	24%
	Länge keine Maßnahmen	0	0%	0	0%	0	0%	45	1%	0	0%
	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	0	+	1 Rampe Bessemer Str.	-	0	+	3 Brücke Wittener Str. Tunnel Altesbochumer Str. Tunnel Goerdstr.	-	0	+
	Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	0%	+	4%	+	0%	+	0%	+	0%	+
	Grunderwerb Fremdfischen [Länge in m]	0		114		0		0		0	
	Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs [MV, Lieferverkehr und ÖPNV] , Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 62 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen		Abschnitt zw. 5.000 und 15.000 Kfz/24h und 47 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen		61 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 74 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen	
	MIV	über 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz	
	über 15.000 Kfz Prognose (m)	490		0		0		490		650	
	5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	2270		1830		2140		1530		1290	
	ÖPNV	214		214		214		118		412	
Lieferverkehr	62%	1913	45%	1465	61%	1871	41%	1419	74%	2397	
Fußverkehr	0%	++	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	
Kfz-Stellplätze (höchster Anteil der in einer Str., entfallenden Stpl. in %)	über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		über 70 %		
Kfz-Stellplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	149		138		156		171		141		
Menschen- und Naturerlebnis Stadt	Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	47%	+	53%	o	47%	+	41%	+	49%	+
	GESAMTBEWERTUNG		1	-3		0		-5		1	
	neutral	5		5		4		5		5	
	plus	8		6		8		5		8	
	minus	7		9		8		10		7	
Bemerkungen und Hinweise	Katzenjagd/Quering von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)	Bessemer Str. Hattinger Str. Königsallee Lohring Oskar-Hoffmann-Str. Steinring Universitätsstr. Viktoriastr. Wittener Str.		Bessemer Str. Lohring Oskar-Hoffmann-Str. Steinring Universitätsstr. Viktoriastr. Wittener Str.		Bessemer Str. Königsallee Lohring Oskar-Hoffmann-Str. Steinring Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Hattinger Str. Königsallee Lohring Oskar-Hoffmann-Str. Steinring Universitätsstr. Wittener Str.		Bessemer Str. Hattinger Str. Königsallee Lohring Oskar-Hoffmann-Str. Steinring Universitätsstr. Wittener Str.	
	Bemerkungen										
	Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) aus Beteiligung						hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen auf Springorumtrasse Oskar-Hoffmann-Str. gerade erst umgebaut		Oskar-Hoffmann-Str. gerade erst umgebaut		

Bewertungskriterien	Variante 5		Variante 5b		
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
Abschnittslänge [m]	2.949		2.851		
Potential	Einwohner nach Verkehrsbezirken	11.432	o	9.610	-
	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	16.043	+	15.663	+
	Anzahl der Hochschulplätze [Radius von 500 m]	700	+	700	+
	Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]	8.883	+	8.883	+
	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]	3	+	3	+
	Potentialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		+		+
Hemmnisse	Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzzonen [Summe der Abschnitte, Länge in m]	30	+	60	o
	Straßenbaumbestand [Länge in m]	30	+	30	+
Qualität	RSV-Standard [%]	100%		100%	
	ERA-Standard [%]	0%	++	0%	++
	kein-Standard umsetzbar [%]	0%		0%	
	Begründung kein Standard umsetzbar				
	Anzahl der Knotenpunkte	10		9	
	Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	94	--	83	--
Attraktivität	Straßenlängsneigung [%]	Zw. 4-6 %	o o	Zw. 4-6 %	o o
	davon % Abschnitte über 6 Steigungen [Länge in m]	0		0	
	Straßenlängsneigung [Länge in m]	42		30	
	Netzeinbindung	Ja	++	Ja	++
	Umweltfaktor	0,99	++	0,96	++
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	69%	o	73%	o
	Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen [Länge in m]	678	23%	732	26%
	Länge Einrichtung Fahrradstr.	1363	46%	1337	47%
	Länge sonstige Maßnahmen	908	31%	782	27%
	Länge keine Maßnahmen	0	0%	0	0%
	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	1 Sanierung Tunnel DB	o	1 Sanierung Tunnel DB	o
	Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	9%	+	9%	+
	Grunderwerb Fremdfischen [Länge in m]	265		265	
	Belänge des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs (MIV, Lieferverkehr und ÖPNV) , Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h	-	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h	-
	MIV	über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz	
	über 15.000 Kfz Prognose (m)	880		880	
	5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	120		20	
	ÖPNV	388		388	
	Lieferverkehr	54%	1587	59%	1587
	Fussverkehr	2%	+	2%	+
Kfz-Stellplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallender Stpl. in %)	zw. 50-70 %	o	zw. 50-70 %	o	
Kfz-Stellplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	21		24		
Menschen- und Naturerfahrung Stadt	Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	84%	-	87%	-
	GESAMTBEWERTUNG		7	6	
	neutral		5	6	
	plus		11	10	
	minus		4	4	
Bemerkungen und Hinweise	Kritikung/Quertung von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)	Bessemer Str., Kurt-Schumacher Platz		Bessemer Str., Kurt-Schumacher Platz	
	Bemerkungen				
	Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) aus Beteiligung				

Bewertungskriterien	Variante 6		Variante 6a		Variante 6b		Variante 6c		
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
Abschnittslänge [m]	3.098		3.075		3.007		3.375		
Potential	Einwohner nach Verkehrsbezirken	12.180	o	12.180	o	12.180	o	13.695	o
	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	12.843	o	12.843	o	12.843	o	15.979	+
	Anzahl der Hochschulpunkte [Radius von 500 m]	700	+	700	+	700	+	760	+
	Anzahl Schulplätze [Radius von 500m]	8.064	+	8.064	+	8.064	+	8.064	+
	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) [Radius von 500m]	2	o	2	o	2	o	2	o
	Potentialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		o		o		o		+
Hemmnisse	Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzzonen [Summe der Abschnitte, Länge in m]	930	-	930	-	850	-	850	-
	Straßenbaumbestand [Länge in m]	1020	-	1020	-	1020	-	1660	-
Qualität	RSV-Standard [%]	100%		100%		100%		100%	
	ERA-Standard [%]	0%	++	0%	++	0%	++	0%	++
	kein-Standard umsetzbar [%]	0%		0%		0%		0%	
	Begründung kein Standard umsetzbar								
	Anzahl der Knotenpunkte	6		6		5		8	
	Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	54	--	47	--	51	--	76	--
Attraktivität	Straßenbegleittiefe [%]	über 6 %	--	über 6 %	--	über 6 %	--	über 6 %	--
	davon % Abschnitte über 6 Steigungen [Länge in m]	108		108		109		107	
	Straßenbegleittiefe [Länge in m]	395		394		395		280	
	Netzeinbindung	Ja	++	Ja	++	Ja	++	Ja	++
	Umwegfaktor	1,04	o o	1,04	o o	1,01	o o	1,14	o o
	Länge mit Aus-Um oder Neubaumaßnahmen [in %] inkl. Einrichtung Fahrradstr.	91%	-	91%	-	94%	-	75%	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus-Um oder Neubaumaßnahmen [Länge in m]	1942	63%	1944	63%	1745	58%	2516	75%
	Länge Einrichtung Fahrradstr	883	29%	858	28%	1083	36%	0	0%
	Länge sonstige Maßnahmen	273	9%	273	9%	179	6%	859	25%
	Länge keine Maßnahmen	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	2 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortlum Park	-	2 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortlum Park	-	2 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortlum Park	-	2 Brücke Lohring Rampenbauwerk Kortlum Park	-
	Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	2%	+	2%	+	2%	+	2%	+
	Grunderwerb Fremdfischen [Länge in m]	62		57		68		56	
	Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehr (MIV, Lieferverkehr und ÖPNV) - Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag	-	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag	-	Über 450 Busse/Werktag	-	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und über 450 Busse/Werktag	-
	MIV	über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz		zw. 5.000 und 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz	
	über 15.000 Kfz Prognose (m)	90		90		0		620	
	5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	590		590		1170		190	
	ÖPNV	486		486		486		486	
	Lieferverkehr	58%	1725	55%	1702	54%	1634	59%	2001
	Fußverkehr	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+
Kfz-Stellplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	über 70 %	-	
Kfz-Stellplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	105		90		105		90		
Menschen- und Naturerlebnis Stadt	Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	48%	+	47%	+	39%	+	50%	o
	GESAMTBEWERTUNG		-3		-3		-3		-2
	neutral	3		3		3		4	
	plus	7		7		7		7	
	minus	10		10		10		9	
Bemerkungen und Hinweise	Konzeption/Quartung von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)	Bessemer Str. Königsallee Lohring Universitätsstr. Wiltener Str.		Bessemer Str. Königsallee Lohring Universitätsstr. Wiltener Str.		Bessemer Str. Königsallee Lohring Universitätsstr. Wiltener Str.		Bessemer Str. Hattinger Str. Königsallee Lohring Oskar-Hoffmann-Str Universitätsstr. Wiltener Str.	
	Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) aus Beteiligung	Fledermäuse im Kortumpark		Fledermäuse im Kortumpark		Fledermäuse im Kortumpark		Fledermäuse im Kortumpark Oskar-Hoffmann-Str. gerade erst umgebaut	

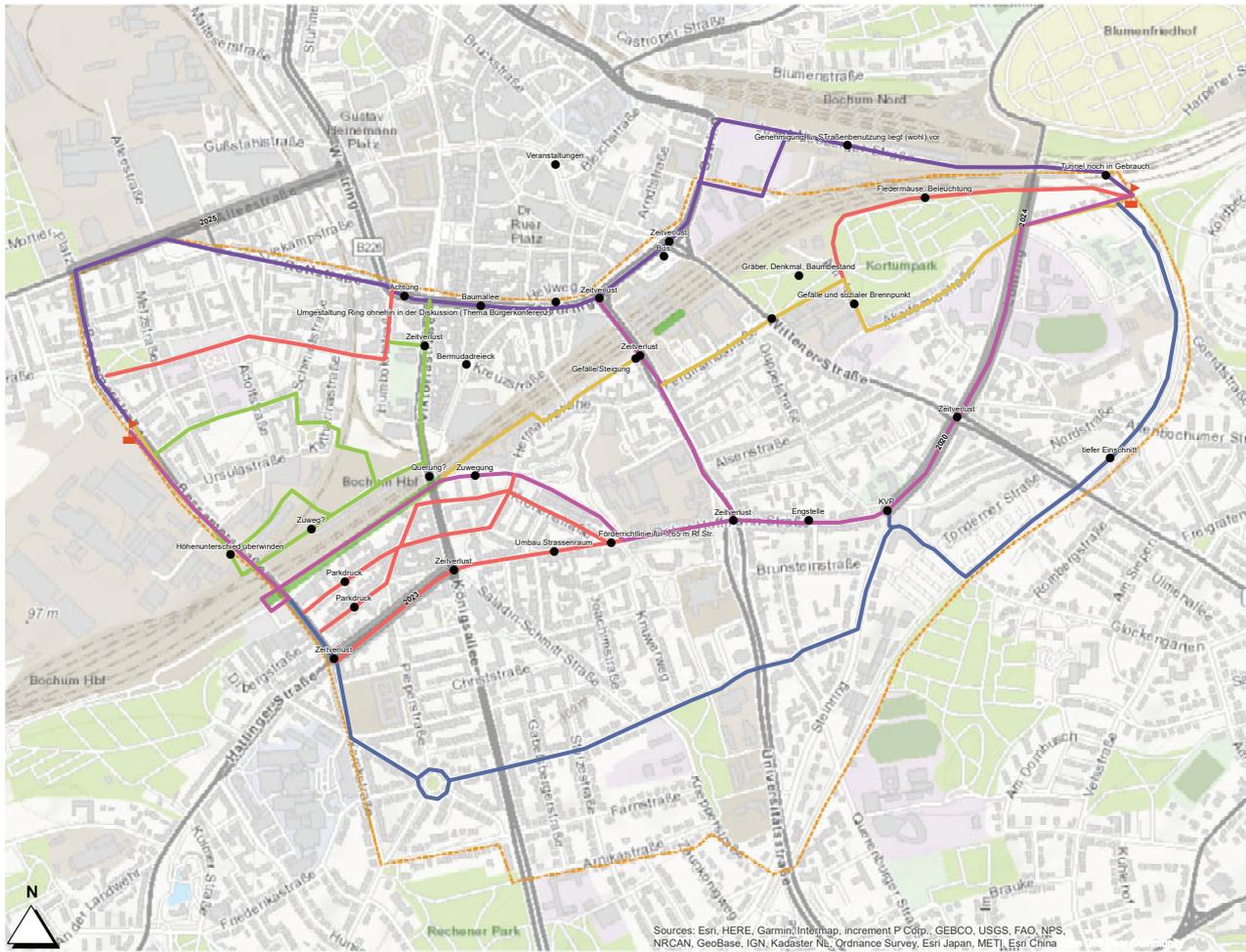
Bewertungskriterien	Variante 7		Variante 7a		
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
Abschnittslänge [m]	3.210		3.131		
Potential	Einwohner nach Verkehrsbezirken	12.018	o	12.018	o
	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	18.808	+	18.808	+
	Anzahl der Hochschulplätze (Radius von 500 m)	700	+	700	+
	Anzahl Schulplätze (Radius von 500m)	8.883	+	8.883	+
	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) (Radius von 500m)	3	+	3	+
	Potentialbewertung Gesamt (Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit)		+		+
Hemmnisse	Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzbereichen (Summe der Abschnitte, Länge in m)	100	o	30	+
	Straßenbaumbestand (Länge in m)	200	o	30	+
Qualität	RSV-Standard [%]	100%		95%	
	ERA-Standard [%]	0%	++	0%	++
	kein-Standard umsetzbar [%]	0%		5%	
	Begründung kein Standard umsetzbar			Abschnitt City Tor Süd zw. Ralfesmarkt und Konrad-Adenauer-Platz	
	Anzahl der Knotenpunkte	11		11	
	Knotenpunkte mit Zeitverlust (Verlustzeit je km)	94	--	96	--
Attraktivität	Straßenlänge [%]	Zw. 4-6 %	o o	Zw. 4-6 %	o o
	davon % Abschnitte über 6 Steigungen (Länge in m)	0		0	
	Straßenlänge [%]	32		41	
	Netzeinbindung	Ja	++	Ja	++
	Umwegfaktor	1,08	o o	1,05	o o
	Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen (in %) inkl. Einrichtung Fahrradstr.	70%	o	70%
Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen (Länge in m)		1181	37%	1068	34%
Länge Einrichtung Fahrradstr.		1076	34%	1110	35%
Länge sonstige Maßnahmen		953	30%	953	30%
Länge keine Maßnahmen		0	0%	0	0%
neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke		2 Sanierung Tunnel DB Rampenbauwerk Bessemer Str.		1 Sanierung DB Tunnel	o
Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)		8%	+	11%	+
Grunderwerb Fremdfischen (Länge in m)		265		342	
Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs (MV, Lieferverkehr und ÖPNV) - Jeweils schlechteste Bewertung		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 68 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen		Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 75 % Anteil der Trasse in gemischten Bauflächen	
MIV		über 15.000 Kfz		über 15.000 Kfz	
über 15.000 Kfz Prognose (m)		1140		1140	
5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)		190		200	
ÖPNV		388		388	
Lieferverkehr		68%	2188	75%	2338
Fußverkehr	1%	+	2%	+	
Kfz-Stellplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)	über 70 %		über 70 %		
Kfz-Stellplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	27		25		
Menschen- und Naturerfahrung Stadt	Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	79%	o	87%	-
	GESAMTBEWERTUNG		2	4	
	neutral		8	6	
	plus		7	9	
	minus		5	5	
Bemerkungen und Hinweise	Kritik/Quertung von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßenstand 2011)	Bessemer Str., Kurt-Schumacher Platz, Lohring Osting Südlig Viktoriasstr.		Bessemer Str., Kurt-Schumacher Platz, Lohring Osting Südlig Viktoriasstr.	
	Bemerkungen				
	Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) aus Beteiligung				

Bewertungskriterien		Variante 10	
		Wert	Bewertung
Abschnittlänge [m]		3.785	
Potential	Einwohner nach Verkehrsbezirken	18.521	+
	Arbeitsplätze nach Verkehrsbezirken	22.479	+
	Anzahl der Hochschulplätze (Radius von 500 m)	700	+
	Anzahl Schulplätze (Radius von 500m)	8.064	+
	Anzahl Bahnhöfe (SPNV) (Radius von 500m)	3	+
	Potentialbewertung Gesamt [Punktwertung erfolgt nach der Mehrheit]		
Hemmnisse	Grünflächen und Straßenbegleitgrün außerhalb von Schutzbereichen (Summe der Abschnitte, Länge in m)	670	-
	Straßenbumbestand (Länge in m)	790	-
Qualität	RSV-Standard [%]	86%	o o
	ERA-Standard [%]	14%	
	kein-Standard umsetzbar [%]	0%	
	Begründung kein Standard umsetzbar		
	Anzahl der Knotenpunkte	15	
	Knotenpunkte mit Zeitverlust [Verlustzeit je km]	109	- -
Attraktivität	Straßenlängsneigung [%]	über 6 %	- - -
	davon % Abschnitte über 6 Steigungen (Länge in m)	40	
	Straßenlängsneigung (Länge in m)	106	
	Netzeinbindung	Ja	+
	Umwegfaktor	1,27	- -
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen (in %) inkl. Einrichtung Fahrradstr.	58%	o
	Länge mit Aus-/Um- oder Neubaumaßnahmen (Länge in m)	1807	48%
	Länge Einrichtung Fahrradstr	405	11%
	Länge sonstige Maßnahmen	1563	41%
	Länge keine Maßnahmen	10	0%
	neue oder stark sanierungsbedürftige Ingenieurbauwerke	3 Rampenbauwerk Altenbochumer Str. Tunnel Goerdstr. Rampenbauwerk Bessemer Str.	
	Grunderwerb [%] (nicht öffentliche Flächen und nicht Eigentum der DB)	0%	+
	Grunderwerb Fremdflichen (Länge in m)	0	
	Belange des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs (MIV, Lieferverkehr und ÖPNV) ; Jeweils schlechteste Bewertung	Abschnitt mit über 15.000 Kfz/24h und 66 % Anteil der Trasse in gemischten Baufächern und über 450 Busse/Werktag	
	MIV	über 15.000 Kfz	
	über 15.000 Kfz Prognose (m)	1170	
	5.000 bis 15.000 Kfz Prognose (m)	790	
	ÖPNV	648	
	Lieferverkehr	66%	2515
	Fußverkehr	1%	+
Kfz-Stellplätze (höchster Anteil der in einer Str. entfallenden Stpl. in %)	über 70 %	-	
Kfz-Stellplätze [max. Anzahl Kfz-Stpl.]	27		
Menschen- und Naturerlebnis Stadt	Wirkung der Örtlichkeit [Stresslevel, Anteil der "Stresspunkte"]	75%	o
GESAMTBEWERTUNG			-6
neutral			4
plus			5
minus			11
Bemerkungen und Hinweise	Kreuzung/Querung von Hauptverkehrsstraßen (Basis Vorhalbsstraßennetz Stand 2011)	Bessemer Str. Kurt-Schumacher-Platz Löhning Osting Südring Viktoriastr. Witener Str.	
	Bemerkungen		
	Weitere Hemmnisse (z.B. Artenschutz) aus Beteiligung	hohes Fuß- und Radverkehrskommen auf Springorumtrasse	

Variante	Gesamtbewertung	Verlauf auf DB-Flächen	Anteil der Trassenvariante im Zuge von DB-Flächen	Summe Potenzial	Summe Hemmnisse	Summe Qualität	Summe Attraktivität	Summe Handlungsaufwand/Umsetzung	Summe Menschen und Klimagerechte Stadt
Variante 5	7	Ja	13%	1	2	0	4	1	-1
Variante 1	6	Ja	12%	1	2	0	2	2	-1
Variante 1d	6	Ja	11%	1	2	0	2	2	-1
Variante 5b	6	Ja	13%	1	1	0	4	1	-1
Variante 1c	5	Ja	12%	1	2	0	2	0	0
Variante 1e	5	Ja	11%	1	2	0	2	1	-1
Variante 1k	5	Ja	13%	1	2	0	2	1	-1
Variante 1b	4	Ja	13%	1	2	0	2	0	-1
Variante 1h	4	Ja	13%	1	2	0	0	1	0
Variante 7a	4	Ja	12%	1	2	0	2	0	-1
Variante 1l	2	Ja	12%	1	2	0	0	0	-1
Variante 3b	2	Ja	31%	0	-1	2	0	0	1
Variante 7	2	Ja	13%	1	0	0	2	-1	0
Variante 3c	1	Ja	65%	0	-2	2	0	0	1
Variante 4	1	Nein	0%	0	-1	0	0	1	1
Variante 4f	1	Nein	0%	0	-1	0	0	1	1
Variante 4b	0	Nein	0%	0	-1	0	0	0	1
Variante 1i	-1	Ja	38%	1	0	0	0	-2	0
Variante 1j	-1	Ja	20%	1	-2	0	0	1	-1
Variante 2j	-1	Nein	0	1	-2	2	-2	-1	1
Variante 3d	-2	Ja	25%	0	-1	0	0	-2	1
Variante 3i	-2	Ja	10%	0	-1	0	0	-2	1
Variante 3j	-2	Ja	9%	1	-1	0	0	-2	0
Variante 6c	-2	Ja	19%	1	-2	0	0	-1	0
Variante 3	-3	Ja	25%	0	-1	0	0	-2	0
Variante 3a	-3	Ja	30%	0	-2	0	0	-2	1
Variante 3e	-3	Ja	26%	0	-2	0	0	-2	1
Variante 3l	-3	Ja	44%	0	-2	0	0	-2	1
Variante 4a	-3	Ja	18%	0	-2	0	0	-1	0
Variante 6	-3	Ja	21%	0	-2	0	0	-2	1
Variante 6a	-3	Ja	21%	0	-2	0	0	-2	1
Variante 6b	-3	Ja	22%	0	-2	0	0	-2	1
Variante 2	-5	Nein	0	1	-2	-2	-2	-1	1
Variante 2a	-5	Nein	0	1	-2	-2	-2	-1	1
Variante 2b	-5	Nein	0	1	-2	-2	-2	-1	1
Variante 2e	-5	Nein	0	1	-2	-2	-2	-1	1
Variante 2g	-5	Nein	0	1	-2	-2	-2	-1	1
Variante 4e	-5	Nein	0%	0	-2	-2	0	-2	1
Variante 10	-6	Ja	1%	1	-2	-2	-2	-1	0
Variante 2d	-6	Nein	0	1	-2	-2	-2	-2	1
Variante 2i	-6	Nein	0	1	-2	-2	-2	-2	1
Variante 2l	-6	Nein	0	1	-2	-2	-2	-2	1

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS1: Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trassenvarianten für die Radschnellverbindung
 Ergebnisse Scoping-Termin am 28.01.2020

Trassenvarianten

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4
- Variante 5
- Variante 6
- 🚦 Anfang/Ende RS 1
- 📏 Untersuchungsgebiet
- Hinweise aus der Beteiligung
- 🚧 anstehender Umbau der Straße (Jahr)
- 🌳 genannte Flächen Deutsche Bahn

Kartengrundlage:
 Internetseite: CitySam
 Kartendaten © 2011 COWI, Google, Tele Atlas
 Maßstab:
 0 250 500 m



Projekt-Nr.: 1082 P:\Proj1082_RS199_GBA3_Plan_Trassen.mxd
 Bearbeiter: Rev Datum: 17.09.2021

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China

Anlage 4





Zentrale Ergebnisse aus Gruppe 1:

- Trassenvarianten im Norden und Süden werden aufgrund des hohen Umwegfaktors besonders für Nutzerinnen und Nutzer aus Nachbarkommunen kritisch gesehen.
- RS 1 muss schnellere Verbindung bieten als das nachgeordnete Netz.
- Anfangspunkt Bessemer Straße je nach Trassenverlauf fragwürdig.
- Alltagsfahrer besonders umwegsensibel → direkte Führung wichtig.
- Radwege im Zuge des Ringes sind auch unabhängig vom RS 1 erforderlich.
- Bei Über- und Unterführungen sind Vor- und Nachteile (Rampen, Steigungen soziale Unsicherheit) abzuwägen.



Zentrale Ergebnisse aus Gruppe 2:

- Variante 2 wird aufgrund des hohen Umwegs und der fehlenden Erschließung des Stadtzentrums ausgeschlossen.
- Variante 6 wird vom ADFC und BOGESTRA als Vorzugsvariante betrachtet. Wenige Berührungspunkte mit ÖPNV, auch Planungen sehen hier keinen Linienverkehr vor. Durch Brücke über Wittener Straße ist eine Entkopplung von MIV, ÖPNV und Radverkehr möglich.
- Bei Variante 1 ist zu diesem Zeitpunkt die Verfügbarkeit der Flächen der DB unsicher, zudem wird diese Variante aufgrund von Baumbestand in der Rottstraße, möglicher Standardunterschreitung, Anlieferverkehren und Parkständen am Südring kritisch gesehen.
- Topographie am Lohberg als negativer Punkt.
- Variante 4 wird als direkte Wegführung gesehen, jedoch erfordert diese eine Neuordnung des Straßenraums in der Oskar-Hoffmann-Straße.
- BOGESTRA kann sich unter Voraussetzung der ÖPNV Bevorrechtigung auch eine Führung des RS 1 über den Südring vorstellen. Berücksichtigung des ZOB am Hauptbahnhof als zentraler Umstiegs- und Verknüpfungspunkt.

Bürgerbeteiligung zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) in der Innenstadt von Bochum

Herzlich willkommen zur Bürgerbeteiligung der Stadt Bochum!

Radschnellverbindungen (RSV) sind zu einem großen Hoffnungsträger in der Verkehrs- und Umweltpolitik geworden. Klimagas- und Luftschadstoffreduzierung, Stauvermeidung und positive Auswirkungen auf die Gesundheit sind dabei die stärksten Effekte, die erwartet werden.

Der Radschnellweg RS 1 soll zukünftig das Rückgrat für das regionale und innerstädtische Radverkehrsnetz bilden und damit zum zentralen Baustein für eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität im gesamten Ruhrgebiet werden. Die Trasse verläuft auf circa 17 Kilometern durch Bochum.

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum RS1 ausgewählte Trasse war letztlich so nicht realisierbar weswegen die Stadt Bochum nun eine neue Vorplanung durchführt, um eine neue Trasse zu identifizieren. Das Untersuchungsgelände für die Trassenplanung ist durch eine rote Markierung begrenzt. Vorschläge die nicht im direkten Zusammenhang mit der Vorplanung des RS 1 stehen und außerhalb des Untersuchungsgebietes befinden können leider nicht berücksichtigt werden.

Für den Verlauf des RS 1 im Zentrum von Bochum werden Ihre Ortskenntnisse und Ihre Unterstützung benötigt.

Klicken Sie auf den Pfeil, um an der Online-Beteiligung teilzunehmen.

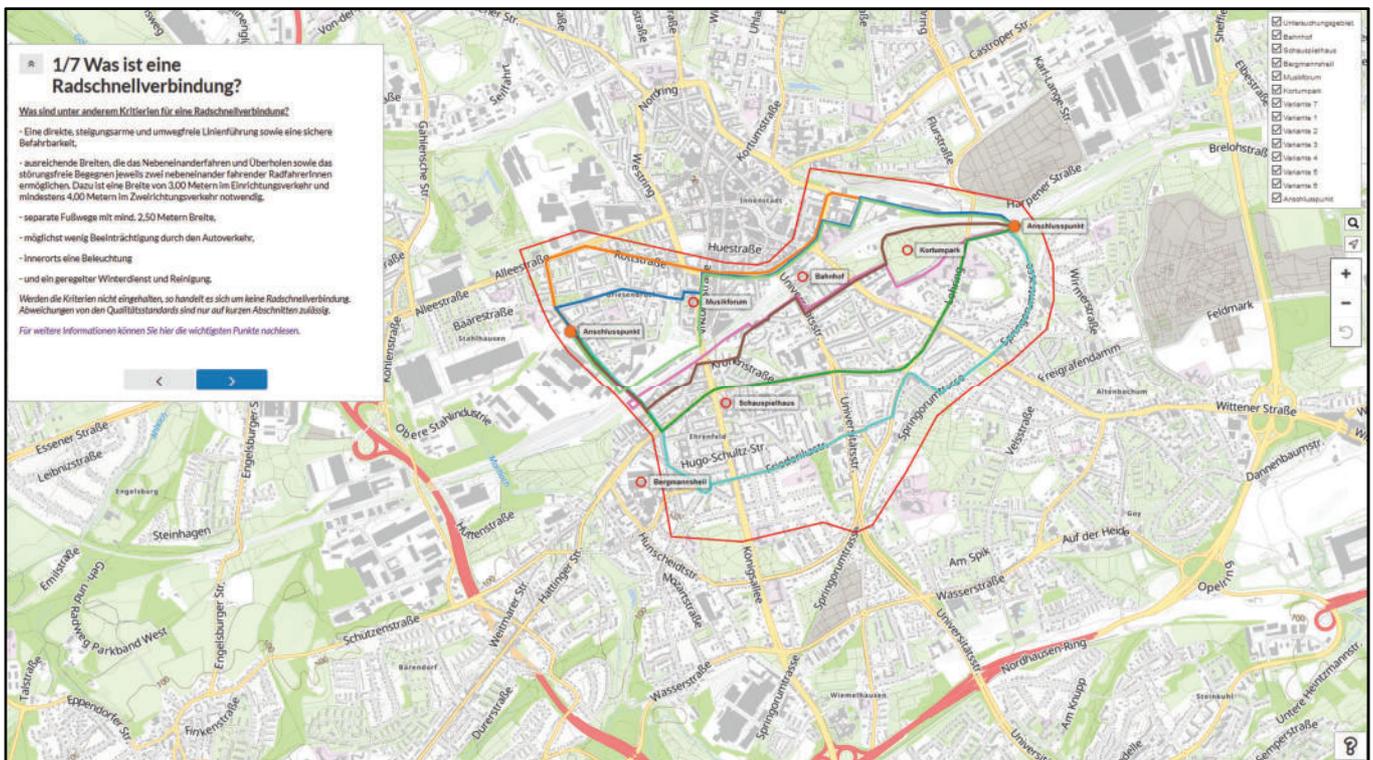
Wir bedanken und für Ihre Hilfe und wünschen Ihnen viel Freude!

Ihre Teilnahme und Ihre Antworten bleiben selbstverständlich anonym.

Der Radschnellweg Ruhr RS 1 wird vom Land NRW gefördert

Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>





Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>





Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>



3/7 Welchen Verlauf des RS 1 durch die Bochumer Innenstadt können Sie sich vorstellen?

Wo sollte der RS 1 entlang führen? Welche Ziele sollte er anbinden?

Bitte zeichnen Sie auf der Karte mögliche Trassenverläufe ein, die Sie für sinnvoll erachten!

(Wenn Sie ein Smartphone nutzen, klicken Sie ganz oben links auf [+] um die Beschreibung aus- und einzublenden und die Karte aus- und einzublenden)

Zusätzlich ist das Untersuchungsgebiet durch eine rote Markierung begrenzt. Es können nur Trassenverläufe durch das Untersuchungsgebiet berücksichtigt werden.

Zum Zeichnen der Trasse klicken Sie bitte auf das untenstehende Feld. Zeichnen Sie den Trassenverlauf und beenden Sie mit einem Doppelklick.

Auf der nächsten Seite können Sie zudem mögliche Maßnahmen und Konfliktstellen benennen.

Trassenverlauf zeichnen

Zeichnen Sie den Trassenverlauf und beenden Sie mit einem Doppelklick.

←
→

Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>



4/7 Welche Problemstellen und Hindernisse für den RS 1 sehen Sie?

Bitte zeichnen Sie auf der Karte mögliche Problemstellen/Hindernisse für den RS 1 ein. Bitte zeichnen Sie nur innerhalb der roten Markierung.

Klicken Sie dazu auf das untenstehende Feld.

Haben Sie Ideen für die Umsetzung des RS 1?

Wo könnten Sie sich beispielsweise eine Fahrradstraße vorstellen? Oder wo sollte eine Kreuzung neu gestaltet oder ein Radfahrstreifen angelegt werden?

Problemstelle kennzeichnen

Haben Sie Ideen für den Radschnellweg? Wo können Sie sich bspw. eine Fahrradstraße vorstellen?

<
>

Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>





Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>



6/7 Zum Abschluss würden wir uns freuen, wenn Sie nachfolgende Angaben machen

Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad?

täglich
 mehrmals die Woche
 seltener

In welcher Stadt wohnen Sie?

Bochum
andere:

Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?

männlich
 weiblich
 divers
 keine Angabe

Wie alt sind Sie?

unter 20 Jahre
 20-40 Jahre
 41-67 Jahre
 über 67 Jahre
 keine Angabe

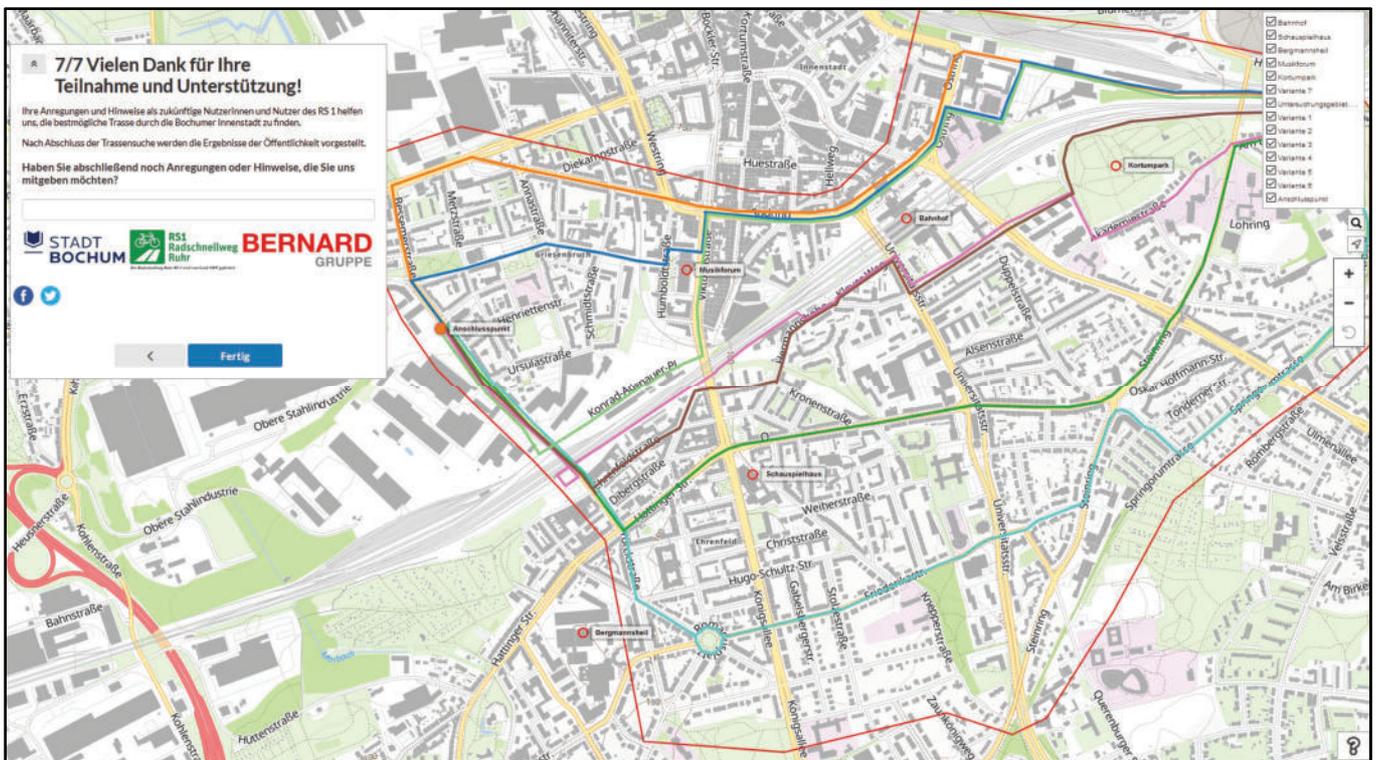
Haben Sie oder Ihre Organisation zusätzlich eine Einladung zur Beteiligung der Interessengruppen am 30.06. erhalten?

Ja, ich oder meine Organisation haben eine Einladung erhalten
 Nein, ich oder meine Organisation haben keine Einladung erhalten

Hinweis:
Mit den hier gemachten Angaben ist keine Rückverfolgung der Daten zu einzelnen Personen möglich.

Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>



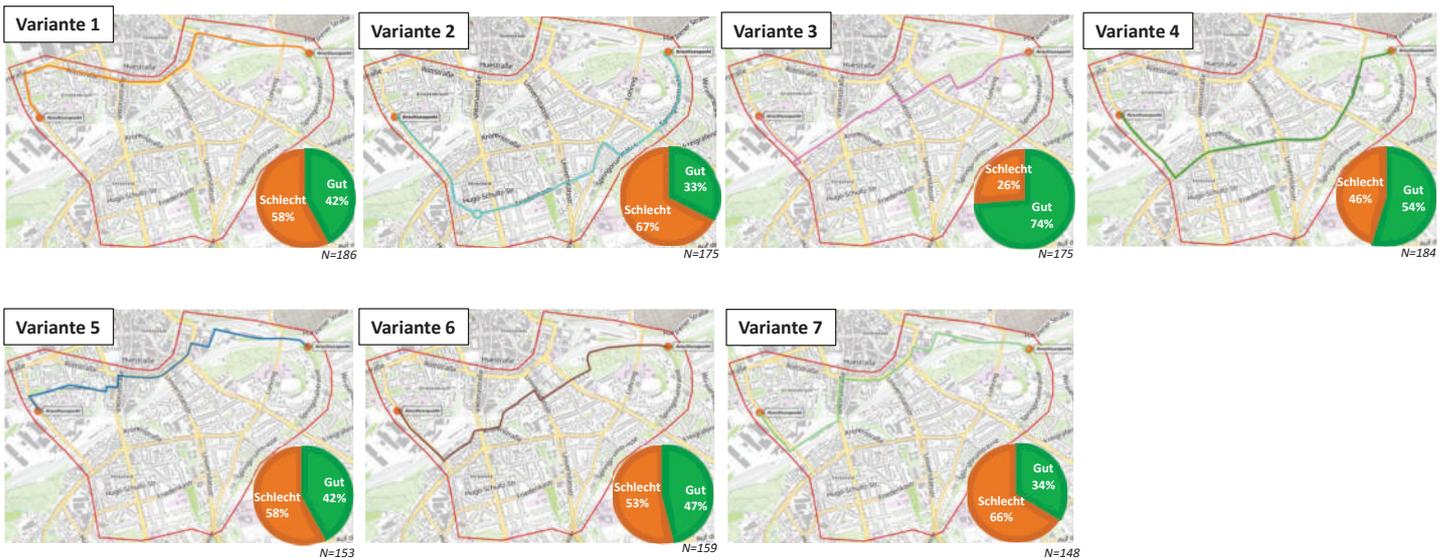


Link: <https://app.maptionnaire.com/de/8139/>



Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?

Anlage 6.2



Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



Gut, weil (Auswahl):

- Anbindung Innenstadt und Hauptbahnhof (Multimodalität)
- Wenig Unterbrechungen/Abbiegevorgänge
- Direkte und kurze Wegführung
- Wenig Steigungen
- Intuitiv zu fahren

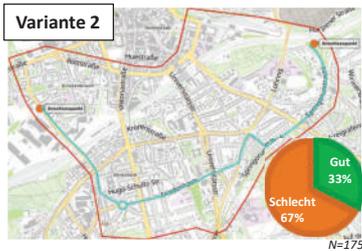
N=79

Schlecht, weil (Auswahl):

- Starkes Kfz-Verkehrsaufkommen auf Süd- und Ostring und Alleestraße
- Viele Ampeln
- Zu viele Einmündungen/Kreuzungen
- Schlechter Zustand Rottstraße und Alleestraße
- Umwegig
- Störung des Einzelhandels
- Konfliktpotenzial Fußgänger in Fußgängerzone und am Hauptbahnhof
- Konfliktpotenzial mit Busverkehr
- Querung der Alleestraße im Verlauf des RS 1
- Provoziert Geisterradler

N=107

Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



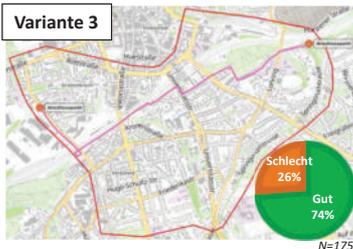
Gut, weil (Auswahl):

- Gute Anbindung Springorum Radweg/ Langendreer/ Ehrenfeld/ RUB
 - Überwiegend Seitenstraßen (weniger Kfz-Verkehr)
 - Hauptstraßen werden nur gekreuzt
 - Wenig Ampeln
 - Schöne naturnahe Atmosphäre
 - Wenig Steigung
- N=57

Schlecht, weil (Auswahl):

- Springorum Radweg ohnehin schon überlastet
 - Umwegig, zu lang, zu viele Kreuzungen
 - Keine Anbindung an Innenstadt und Hauptbahnhof
 - „Dopplung“ mit Springorum Radweg
 - Steigungen an Bessemer Straße
 - Hoher Parkdruck in York-, Gilsing- und Friederikastraße
- N=118

Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



Gut, weil (Auswahl):

- Kurz und direkt
- Anbindung Hauptbahnhof, S-Bahn Ehrenfeld (Multimodalität), Langendreer, Springorum Radweg, zentrumsnah
- verkehrsarm, Trennung von Kfz-Verkehr
- Gute Aussicht
- Wenig Ampeln, wenig Wartezeiten
- Wenig Steigungen

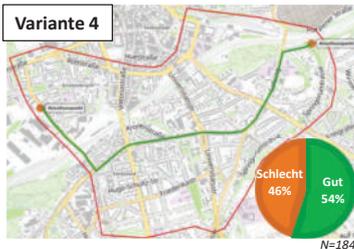
N=129

Schlecht, weil (Auswahl):

- Steigungen (Am Lohberg, Bessemer Straße, Akademiestraße und im Kortum Park)
- Entfernung zur Innenstadt
- Zu viele Abbiegevorgänge, Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen
- Nutzung Bahnflächen fraglich

N=46

Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



Gut, weil (Auswahl):

- Direkte Wegeführung, geringer Umweg
- Innenstadtnähe, kurze Strecke
- Verbindung zum Spingorum Radweg, S-Bahnhof Ehrenfeld
- Bestand bereits gute Radverkehrsinfrastruktur vorhanden daher kostengünstig umzusetzen
- Ausreichende Breiten des Straßenraumes für Radschnellverbindung
- Wenig Abbiegevorgänge
- Ruhige Strecke
- Vergleichsweise wenig Kfz-Verkehr
- Gute Anbindung an bestehendes Radverkehrsnetz

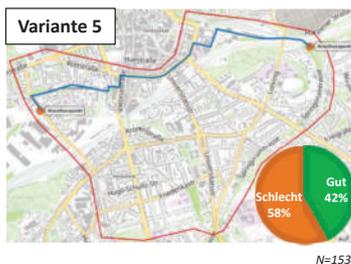
N=100

Schlecht, weil (Auswahl):

- Viele Ampeln
- Viel Kfz- und Lkw-Verkehr, Ausweichstrecke für den Innenstadtring
- Radschnellweg behindert Hauptstraße
- Keine Anbindung an Innenstadt und Hauptbahnhof
- Anwohnerparken, hoher Parkdruck
- Umwegig, eintönig, lang
- Steigung Bessemerstr. und Am Lohberg
- Nahezu parallel zu Springorumtrasse
- Die Straßen sind oder werden neu gestaltet daher kein Platz für RS 1 und Geldverschwendung, neue Radwege schaffen und nicht bestehende nutzen
- Unentspannt wegen Hauptstraßen

N=84

Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



Gut, weil (Auswahl):

- Anbindung Hauptbahnhof, Innenstadt, Freitagsmarkt, Musikforum, Fiege-Brauerei, Bermuda3eck, Springorum Radweg
- Geradlinig, direkt und kurz
- Verbesserung auf Innenstadtring und am Hauptbahnhof
- Wenig Steigungen
- Bis auf Südring hauptsächlich Nebenstraßen, wenig Kfz-Verkehr

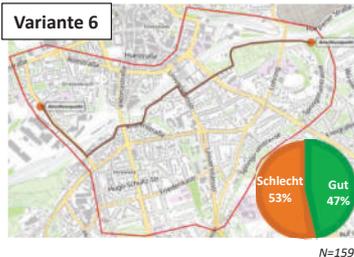
N=65

Schlecht, weil (Auswahl):

- Vernichtung von Bäumen
- Führung über Süd- und Ostring, Viktoriastraße aufgrund starkem Kfz- und Lkw-Verkehr negativ
- Konflikte mit Liefervorgängen, zweite Reihe Parken und ÖPNV
- Konflikte mit Fußverkehr in Kortumstraße (Einkaufsmeile) und Springerplatz (Markt)
- Zu viele Abbiegevorgänge
- Linksabbiegen im Knotenpunkt Viktoriastraße/Südring
- Viele Ampeln
- Glasscherben im Bermuda3eck
- Keine Anbindung an S-Bahnhof Ehrenfeld
- Endabschnitt durch die Gleise schwer vorstellbar
- Zweirichtungsradweg auf dem Ring oder Geisterradler

N=88

Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



Gut, weil (Auswahl):

- Anbindung Langendreer, Springorum Radweg, S-Bahnhof Ehrenfeld, Nähe zum Hauptbahnhof, Kultur
- Guter Kompromiss aus Nähe Innenstadt und direkter Wegeführung
- Führung auf Nebenstraßen, „behindert Verkehr nicht zu stark“
- „Schön im Grünen“

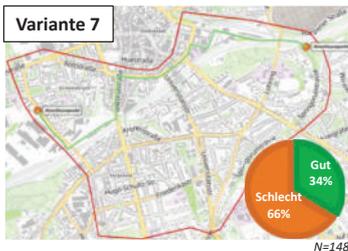
N=74

Schlecht, weil (Auswahl):

- Viele Abbiegevorgänge, und Straßenquerungen auf Hauptstraßen, zu viel „ZickZack“
- Steigungen (Kronenstraße, Bessemerstraße, Kortum Park)
- Laut wegen Bahnverkehr
- Parksuchverkehr, Parkdruck
- Keine direkte Anbindung an Innenstadt
- Andere Bahnseite mehr Platz
- Fehlende soziale Kontrolle im Kortum Park
- Keine direkte Führung auf Ferdinandstraße
- Schmale und kleine Straßen

N=85

Frage 1 : Wie bewerten Sie die bestehenden Routenvorschläge?



Gut, weil (Auswahl):

- Relativ direkte Wegeführung und kurze Strecke
- Wenig Abbiegevorgänge, wenig Ampeln
- Wenig Verkehr auf Konrad-Adenauer-Platz
- Anbindung Musikforum, Bermuda3eck, Hauptbahnhof
- Nähe Innenstadt, S-Bahnhof Ehrenfeld, Springorum Radweg
- Ohnehin nötiger Umbau Südring und Viktoriastraße

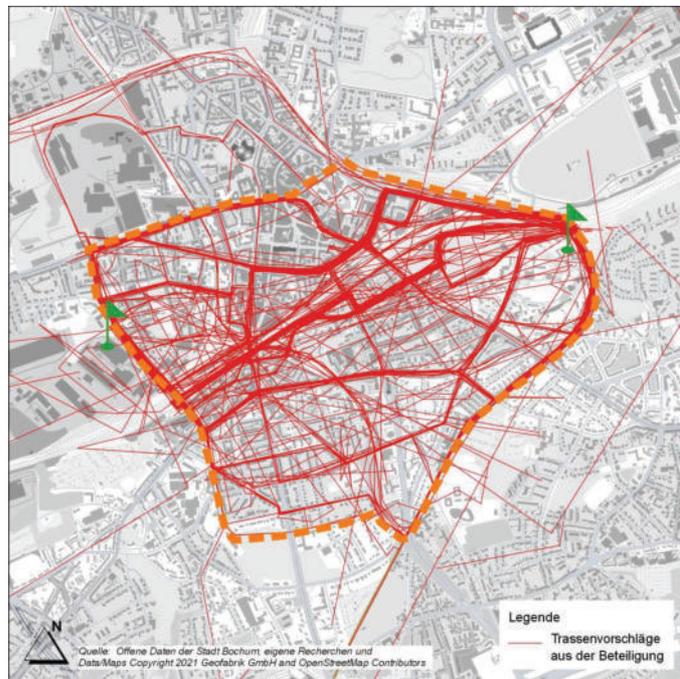
N=50

Schlecht, weil (Auswahl):

- Konflikte mit Kfz-, Liefer- und Fußverkehr besonders an Südring, Viktoriastraße und Hauptbahnhof
- Zu viele Abbiegevorgänge, „ZickZack“, „Schlenker“ nach Süden ist ein Umweg
- Störung des Einzelhandels
- Querung von stark befahrenen Straßen
- Glasscherben im Bermuda3eck
- „Straßenverkehr“ wird zu sehr eingeschränkt
- Veranstaltungen („Bochum Total“)
- Steigung Bessemerstr.
- Zweirichtungsradweg auf Ring sonst Geisterradler

N=98

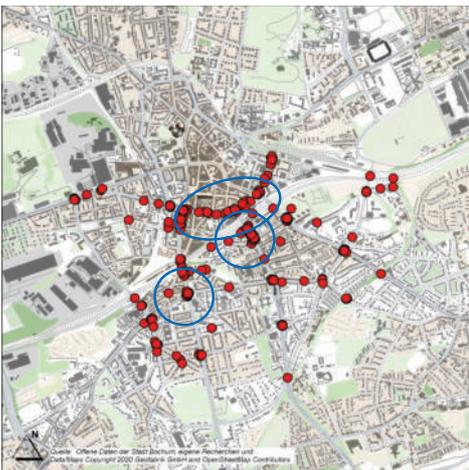
Frage 2 : Welchen Verlauf des RS 1 durch die Bochumer Innenstadt können Sie sich vorstellen?



N=220

Frage 3 : Welche Problemstellen und Hindernisse für den RS 1 sehen Sie?

...für den Radverkehr gefährliche Kreuzung

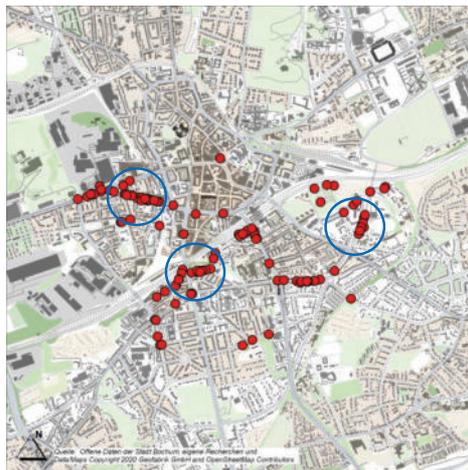


N=337

Schwerpunkte:

- Südring
- Hattinger Str./Königsallee/Oskar-Hoffmann-Str.
- Universitätsstr./Klever Str. und Ferdinandstr.

...schlechter Oberflächenbelag



N=131

Schwerpunkte:

- Rottstraße
- Kronenstraße
- Lohring

...Gefahr durch parkende Fahrzeuge



N=170

Schwerpunkt:

- Südring/Viktoriastraße

Frage 3 : Welche Problemstellen und Hindernisse für den RS 1 sehen Sie?

... Konflikte mit Fußgängern

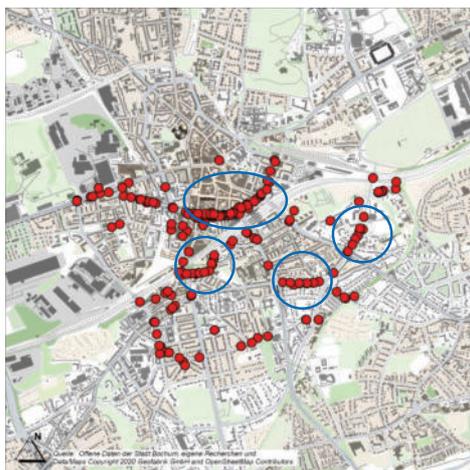


N=126

Schwerpunkte:

- Südring/Viktoriastraße
- Glockengarten/Springorum Radweg

... fehlender Radweg



N=197

Schwerpunkte:

- Südring
- Kronenstraße
- Oskar-Hoffmann-Straße/Steinring/Lohring

... zu schmaler Radweg



N=86

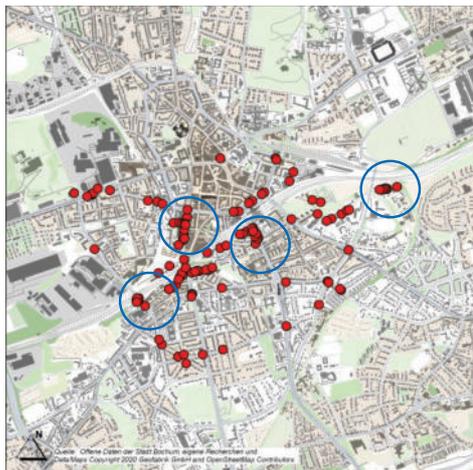
Schwerpunkte:

- Springorum Radweg
- Viktoriastraße
- Alleestraße

Frage 3 : Welche Problemstellen und Hindernisse für den RS 1 sehen Sie?

Anlage 6.2

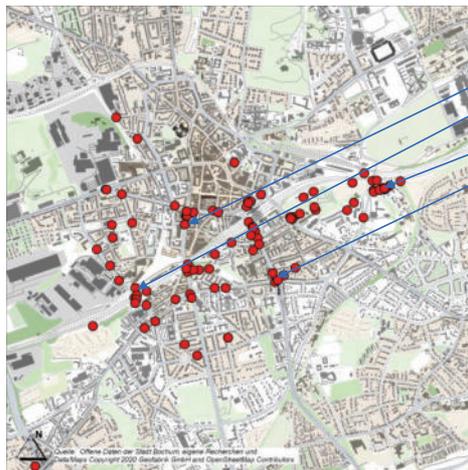
... umwegige/unkomfortable Führung



Schwerpunkte:

- Am Lohberg
- Universitätsstraße/Ferdinandstraße
- Viktoriastraße
- S-Bahnhof Ehrenfeld

... sonstiges



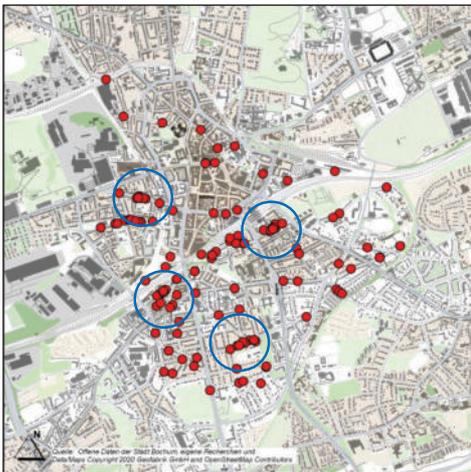
Schwerpunkte:

- Scherben (Viktoriastr.)
- Lärmbelästigung /Emissionen durch Nähe zu Gleisanlagen (Bessemerstr.)
- Steigung (Am Lohberg)
- Lange Wartezeiten, Wechsel zwischen Führungsformen nicht gut gestaltet (Universitätsstr./Oskar-Hoffmann-Str.)

Frage 4 : Haben Sie Ideen für den Radschnellweg?

Anlage 6.2

Einrichtung einer Fahrradstraße



N=128

Schwerpunkte:

- Ferdinandstraße
- Friederikastraße
- Ehrenfeldstraße
- Rottstraße

Anlage eines Kreisverkehrs



N=12

Schwerpunkte:

- Oskar-Hoffmann-Str./Steinring
- Hermannshöhe/Universitätsstr./Ferdinandstr.

Anlage von Radfahrstreifen



N=31

Schwerpunkt:

- Südring

Frage 4 : Haben Sie Ideen für den Radschnellweg?

Anlage 6.2

Einrichtung einer Ampel



N=7

Bevorzugung des Radschnellweges



N=67

- Schwerpunkt:**
- Südring/Ostring

Neugestaltung der Kreuzung



N=27

- Schwerpunkte:**
- Viktoriastr./Südring
 - Hattinger Str./Königsallee/Oskar-Hoffmann-Str.

Frage 4 : Haben Sie Ideen für den Radschnellweg?

Anlage 6.2

Bau einer Brücke/Unterführung



N=35

Sonstiges



N=66

Auswahl zu „sonstiges“:

- Eine Fahrspur für Radverkehr(Südring)
- Einbahnstraße für Pkw auf dem gesamten Ring (Südring)
- Mehr Fahrradbügel! (Südring)
- Führung des RSV durch Parkhaus mit ein paar Umbauten denkbar (Parkhaus Bermuda3eck)
- Fahrradstraße ohne Freigabe für Kfz (Brüderstr.)
- Gastronomie zum Rastplatz ausbauen (Kortum Park)
- Rampen zur Springorum Radweg (Wittener Str.)

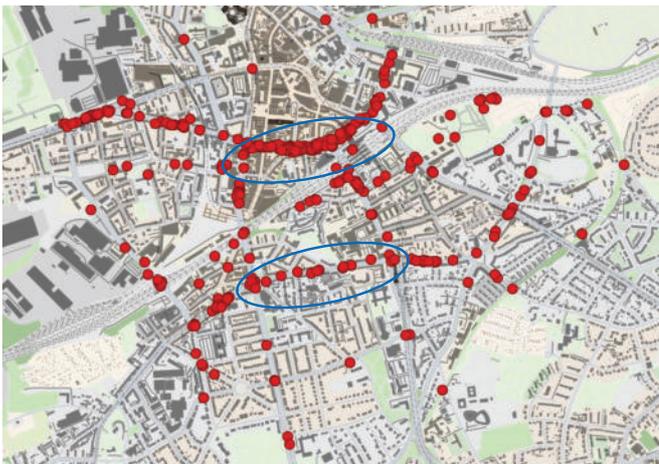
Schwerpunkte:

- Universitätsstr./Klewer Weg/HBF
- Ferdinandstr./Wittener Str./ Kortum Park

Frage 5: Wie entspannend ist für Sie Fahrrad fahren in diesem Bereich?

Anlage 6.2

stressige Bereiche

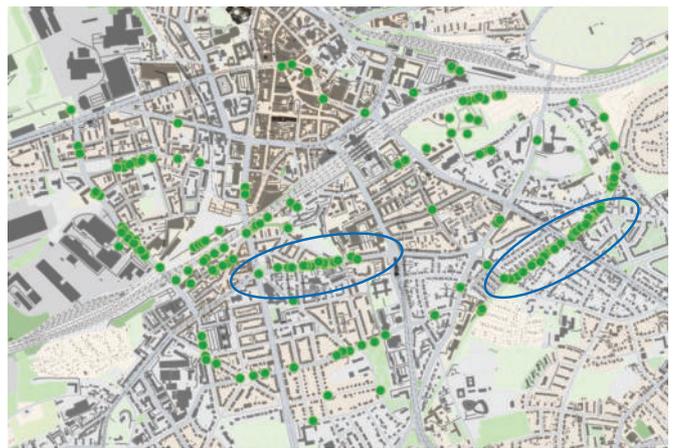


N=331

Schwerpunkte:

- Südring/Ostring
- Oskar-Hoffmann-Straße

entspannte Bereiche



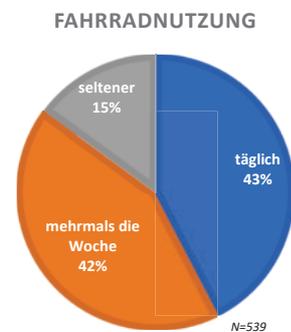
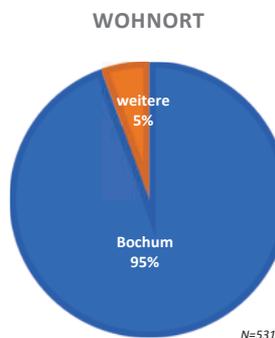
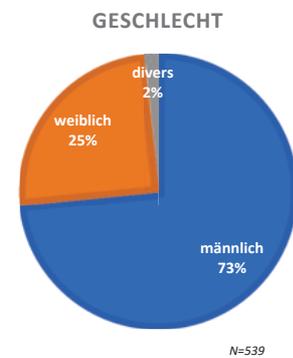
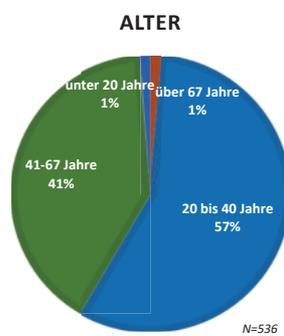
N=196

Schwerpunkte:

- Springorum Radweg
- Oskar-Hoffmann-Straße

■ Online-Beteiligung

- Statistische Daten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
- Angaben waren freiwillig



Variante 1: Warum beurteilen Sie den Trassenverlauf so?	Variante 2: Warum beurteilen Sie diesen Trassenverlauf so?	Variante 3: Warum beurteilen Sie diesen Trassenverlauf so?	Variante 4: Warum beurteilen Sie diesen Trassenverlauf so?	Variante 5: Warum beurteilen Sie diesen Trassenverlauf so?	Variante 6: Warum beurteilen Sie diesen Trassenverlauf so?	Variante 7: Warum beurteilen Sie diesen Trassenverlauf so?	Haben Sie abschließend noch Anregungen oder Hinweise, die Sie uns mitgeben möchten?
Anbindung HfF UND Innenstadt/Fußgängerzone. Recht direkte Trassenführung. Rottstraße für MIV jetzt schon kaum relevant. Alleestraße und Südring erscheinen breit genug für ergänzenden Radweg. Wenig Verschwenkungen der Trassenführung.	Gut.	Gut.	Eigentlich gute Strecke ohne viele Abzweigungen, aber deutliche Entfernung von den Anschlusspunkten	Gut.	Die kantige Streckenführung finde ich nur sinnvoll, wenn sie klar beschildert und klar erkennbar ist. Ansonsten schöne Nebenstraßen	Gut.	Stadtl Bochum: Wenn der RS1 über die Alleestraße gebaut wird, könnte man ja mal die gesamte Straße im selben Zug neu machen. Die Straße grenzt selbst bei Tempo 20 für mein Auto an ein Südkommando. Und wo sind die Fahrbahnmarkierungen nach der Bessemerstr? Bitte mal umbauen :)
der Innenstadtring ist problematisch	Gut.	Gut.	Eine Trassierung weit südlich des Hauptbahnhofs wird den Bedürfnissen der Radfahrer nicht gerecht. Der Hauptbahnhof muss als wichtiger Knotenpunkt direkt an die Trasse angeschlossen werden.	Gut.	Gut.	Gut.	Als großes Ziel (neben dem Vortreiben zum Bau eines Radschnellweges) wäre eine Innenstadt ohne Autoverkehr. Viele Konflikte (Vorfahrt, Luftverschmutzung, Lautstärke, Konflikte zw. anderen Verkehrsteilnehmern) würden gelöst werden!
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Am und um den Springerplatz wird trotz verkehrsberuhigter Zone viel zu schnell gefahren, wird eher als Quer Verbindung zum durchfahren genutzt
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	An Abstellmöglichkeiten und Verknüpfung zu sonstigen Trassen (ich selbst nutze v.a. die Springorumtrasse) denken. Muss nicht über eine Berührung sein, aber Wege dorthin gestalten, über normale Radwege. Ansonsten finde ich Anschlussmöglichkeit an Straßenbahn und U-Bahn wichtig, damit beim Regen auch spontan eine Alternative da ist. Zum HfF und den Zügen eh ganz notwendig.
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Auch der RS1 darf Geld kosten! Der Ausbau der A43 auf 6 Spuren ist sicher viel teurer und trägt wohl kaum zur Erreichung der Klimaziele bei...
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Auch wenn sich der Innenstadtring nicht wirklich für eine Radschnellverbindung eignet, sollte dort trotzdem Radfahren sicherer gemacht werden.
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	außer Variante 3 sind alle anderen Straßen zu viel befahren keine gesunde Alternative mit dem Rad
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Bei der Festlegung der endgültigen Trasse sollte nicht vergessen werden, dass die Priorität des RS1 in der schnellstmöglichen Querung besteht und nicht in einer touristisch ansprechenden Variante!
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Bei RS1 geht es mehr als um nur einen Radschnellweg. Der RS1 durch Bochum wird maßgeblich zur Weiterentwicklung und Attraktivität der Stadt Bochum führen. Einen Radweg ohne direkte Anbindung an die Innenstadt wäre eine verpasste Chance Bochum aufzuwerten. Bochum braucht mehr Radverkehr und eine Mobilitätswende. Bochum muss im Innenstadtbereich deutlich attraktiver werden.
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Beste Trassenführung meiner Meinung nach: Alleestr. hauptsächlich über den Mittelstreifen (aktuell alte Schienen) -> Brücke über Kreuzung mit Südring -> links in Hans-Böckler-Str. -> rechts in Brückstr. (Fahradstr.) -> Bleichstr. -> Nordring bis zum Justizzentrum -> geradeaus s. vorgeschlagene Route (Alternativ statt Brückstr./Bleichstr.: Hans-Böckler-Str. zum Nordring -> Nordring bis zum Justizzentrum (Mit dieser Trassenführung wäre eine perfekte Anbindung an die Innenstadt gegeben! Diese Route wird die Stadt Bochum aber niemals wollen, weil dann ihr aktueller Bau des Abschnitts für über 2 Mio € überhaupt nicht sinnvoll gewesen wäre.)

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut. 1) Strecke ist sehr kurz 2.) Anschluss an Innenstadt 3.) Nordbahnhof-Springorumradweg ist optimal 4.) nördlich um Justizzentrum ist besser als die eingezeichnete südliche Führung 5.) Die Straßen zwischen Maximilian-Kolbe-Straße und Bessemerstr. sind sehr eng. Das würde nur mit Wegfall von Parkplätzen funktionieren -> Widerstand von Anwohnern	Gut.	Gut. Anbindung an Landmarken (Musikforum, Bermuda3Eck), direkter Zugriff auf die Innenstadt (positiv für Geschäfte), direkter Zugriff auf Hbf (Weiter, Anesele), Möglichkeit eines Brauerei Ausschanks bei Moritz Fliege -> Meiner Meinung nach der beste Vorschlag	Bitte baut den RS1 so schnell wie möglich! Der Flickenteppich in den einzelnen Kommunen ist unerträglich.
Gut.	Gut.	Gut.	Gut.	Gut. Ähnlich wie Variante 1, welche ich aber dieser bevorzugen würde	Gut.	Gut. Anschluss an S. Bauabschnitt des Springorum-Radwegs / Schlecht: Führt über den Bochumer Ring = viel Verkehr	Bitte baut einen Fahrradsteifen auf der Wittener Str. durchgehend von Langenreier bis in die Innenstadt. Und die Königsallee verdient auch einen vernünftigen Radweg. Der jetzige ist eine Katastrophe!!
Gut.	Gut. - Umweg und einige Kreuzungen. + Springorumtrasse wird mitgenutzt, keine großen Kreuzungen und Ampeln, überwiegend Seitenstraßen	Gut.	Gut.	Gut. Annehmbare Alternative zur Wegführung über die Rotterstraße, kürzerer Umweg über Bessemerstraße, allerdings auch mehr Biegungen und kürzere geradlinige Strecken.	Gut.	Gut. Besser, kürzeres Stück auf Innenstadtring, vorbei an Musikforum	Bitte bei der Planung beachten, dass Familien dank der E-Mobilität sich Lastenräder anstatt Zweiwagen anschaffen, wenn das Radwegnetz stimmt. Auf meiner Arbeitsstelle beobachtet, dass Dank Jobrad Kollegen/-innen sich Cargobikes anschaffen, um mit den Kindern zusammen einzukaufen oder das Eltern taxi ohne Auto bewältigen.
Gut.	Gut. Anbindung an Springorumradweg	Gut.	Gut.	Gut. Anschluss an S. Bauabschnitt des Springorum-Radwegs / Schlecht: Führt über den Bochumer Ring = viel Verkehr	Gut.	Gut. Die beste der Varianten, die über den Ring führen. Würde aber eine Umstrukturierung des Verkehrs auf dem Ring trotzdem voraussetzen	Bitte die Fahrradstraßen mit Autoverkehr auf ein absolutes minimum beschränken und ggf. stattdessen Parkplätze am Fahrradrand reduzieren. Die geteilte Fahrbahn führen teilweise zu sehr gefährlichen Situationen da Autofahrer sich schlicht nicht an den Vorrang des Fahrrads halten. Zudem erhöhen am Fahrradrand parkenden Autos die Gefahr durch "Dooring" (plötzlich öffnende Autotüren).
Gut.	Gut. Anbindung Springorumradweg	Gut.	Gut.	Gut. Anschluss HBF, sowie teilweise Nutzung der Innenstadt	Gut.	Gut. Die Route führt über den Ring und man kommt schnell durch die Innenstadt fest bis zum Schauspielhaus. Auch der Westpark wäre noch gut erreichbar.	Bitte eine zügig fahrbaren Trasse gerade auch für Pendler in Richtung Essen planen
Gut.	Gut. Angenehme, eindeutige und ruhige Führung, sofern eine Ausreichende Verbreiterung der Springorumtrasse möglich ist.	Gut.	Gut.	Gut. Auch wenn es am Ostwing entlang geht, ist es die schnellste Verbindung und Musikforum die angenehmste. Nur der Straßenbelag ist zT nicht gut zum Fahrradfahren	Gut.	Gut. Durch den Ausflugsaspektes des Radweges kann die Gastronomie stärken. Arbeitsplätze wie beim Justizzentrum, Wasserwerke, Finanzamt etc.	Bitte halten Sie mich auf dem Laufenden! Ich fahre in diesem Bereich regelmäßig mit dem Rad, auch zur Arbeit, und kenne als Bauingenieur die Planungsgrundsätze, so dass ich nicht nur emotional entscheide. Kontakt gerne an sven@kessler.ruhr, Zustimmung zur Nutzung der E-Mail hiermit erteilt.

<p>Gut. 1. Gute Verknüpfungsmöglichkeit mit Erzbahntrasse und (falls denn mal zeitnah die Radwege dort ausgebaut/verbessert werden) zum Bochumer Westen= WAK=Westenfeld, Sevinghausen usw. 2. Die Route ist mit ihrer mangelhaften Fahrbahn wind "renoviert". Ich kann mir eine Fahrradstraße dort vorstellen, wenn der Durchgangsverkehr verhindert wird. Die Alleestr. kann diesen Verkehr aufnehmen, außerdem wird doch wohl davon ausgegangen, dass der MIV anteilmäßig zurück geht/bzw. zurück gedrängt werden soll, oder? 3. Mit Ausbau des Süd- und Ostringes (am besten eine Richtungsfahrbahn zugunsten des Radschweleges aufgeben; entsprechende attraktive Umgestaltung und LSA-Konzeption vorausgesetzt) wird "endlich" eine sichere und schnelle Verbindung zu wesentlichen "Ankerpunkten" (HBF, Fußgängerzone, Justizzentrum, Hotels, Schulen usw.) geschaffen. 4. Unter Kostengesichtspunkten bietet sich diese Variante 1 auch zwingend an, da bei Ausbau einer anderen Streckenalternative die Anbindungsproblematik der unter 3. genannten Punkte für die Stadt bestehen bleibt und schnellstmöglich zusätzlich gelöst werden müsste. 5. Die Stadt Bochum hätte mit dieser Führung ein Qualitäts- bzw. Alleinstellungsmerkmal (der RS1 führe direkt am HBF und anderen publikumswirksamen Punkten vorbei) welche den Radverkehrsanteil in dieser Stadt, - so meine Überzeugung -, deutlich steigern würde.</p>	<p>Gut. Auswirkungen auf Anwohnern und Parkplätze sollte gering gehalten werden, da hier bereits heute Parkplattmangel herrscht. Ansonsten eine schöne, einfache Routenführung durch einen der schönsten Stadtteile Bochums</p>	Gut.	Gut.	Gut. Bis auf Südring hauptsächlich Nebenstraßen	Gut.	Gut. Eher mittel, der Teil über den KAP und Viktoriastraße wahrscheinlich angenehm zu fahren, Ring wieder problematisch	<p>Bitte macht mutige Schritte und bringt Bochum voran. Die Zukunft gehört Städten, die neben Autoerreichbarkeit hohen Erholungswert bieten. Der Bochumer Cycling für PKW, das ist ein Relikt aus einer vergangenen Zeit! Die Nokaabahntrasse und die Nordbahnumfahrung, das sind die Wege die man radeln wollte. Heute fahren das Züge im Schrittempo. Muss das sein? Erhaben von Lärm und Abgas könnte man hier herrlich radeln. Mit schöner Aussicht. Bitte sprech mit der DB Netz, inwiefern die Strecken in dieser Menge wirklich noch gebraucht werden, oder ob eine Mischnutzung möglich sein könnte. Der Bochumer Radring könnte Erzbahn und Springorum und RS1 verbinden und wäre von hohem Erholungswert. Man könnte mittelm im BermudaEck abfahren. Mein Traum für Bochum!</p>
<p>Gut. Anbindung an Innenstadt und Bahnhof, nicht so klar ist mir, wie man den Radweg über die Alleestraße führen kann</p>	<p>Gut. Besser als Variante 4, Kreuzungen mit Hattinger Straße, Königsallee und Unistraße bleiben. Hier könnte auch die Einfödelung zum Springorumradweg über die Querenburger Straße anstelle am Eistreff erfolgen, dies würde die Kreuzung am alten Eistreff umgehen (dafür Anstieg an Querenburger Straße). Friederikastraße könnte hier gut zur Fahrradstraße ausgebaut werden.</p>	Gut.	Gut.	Gut. Der Trassenverlauf ist gut. Lediglich die Abschnitte auf den Ringen finde ich in der aktuellen Situation ungeeignet	Gut.	Gut. Erschließung einer neuen Trasse (Konrad-Adenauer-Platz). Möglichweise verkehrsüberzügiger als entlang des Süd/Ostringes. Sehr gute Anbindung an das Musikforum und an das BermudaEck.	Bitte macht schnell! :-)
<p>Gut. annähernd direkter Verlauf durch die Innenstadt, kaum "Zickzack"-Fahren durch kleine Straßen</p>	<p>Gut. Beste Option um auch die Uni anzubinden</p>	Gut.	Gut.	Gut. Die Route führt über den Ring und auch das Schauspielhaus und der Westpark wären noch schnell erreichbar.	Gut.	Gut. Finde ich super! An gut ausgebauten Straßen wie Osting entlang, dann neben der Güterwagen-Linie u dann könnte man auch mal die verlassenen Grundstücke a d Bahnlinie sinnvoll nutzen. Und dann durch den unbenutzten Gleisabzweig direkt auf die Springorumtrasse!	Bitte mehr gute und sichere Radwege! :-) Danke!

Gut. Anschluss HfB sowie Nutzung der Innenstadt	Gut. Der Trassenverlauf nutzt von seinem östlichen Anknüpfungspunkt die bestehende Springorumtrasse. Der weitere Verlauf in Richtung Friederikastraße über Glockengarten und Steinring ist allerdings umständlich. Ist kein direkterer Verlauf von der Springorumtrasse auf die Straße an der Schwäbische realisierbar. Der weitere Verlauf über die Friederikastraße ist sehr zu begrüßen, wird sie doch höchstwahrscheinlich zu eine Entschleunigung des PKW-Verkehrs dort führen und die penetrante Lärmbelastung reduzieren. Zu bedenken sind jedoch die schon jetzt arg strapazierten Nerven der Anwohner zwischen Schauspielhaus und Friederikastraße, die ja nach Bombensondierungsmaßnahmen und nun Kanalarbeiten mit der Totalspernung und umgehenden Schleichverkehren zu kämpfen haben. Der weitere Verlauf bis hin zur Bessemer Straße wird sicher nicht einfach zu realisieren sein, u.a. auch aufgrund des hohen Parkdrucks im Bereich Gilsingstraße. Trotzdem ist dies meine bevorzugte Variante, auch als Betroffene und später begünstigte Anwohnerin in diesem Bereich.	Gut.	Gut.	Gut. Diese Trasse bedient den HfB, ein wichtiger Pluspunkt. Außerdem könnte so das Problem angegangen werden, dass auf dem Südring und von dem HfB sogar wie keine vernünftigen Radwege existieren. Diese Strecken sind derzeit gefährlich für Radfahrer. Ein Top-Radweg im Rahmen des RS1-Projektes wäre außerdem ein tolles Aushängeschild für die Stadt und ankommende Besucher am HfB.	Gut. Ab Kortumpark gut! Variante 3 hier weiterführen! Anfangsverlauf Straßen zu eng ungünstig!!	Gut. Führung über KAP gut, aber wie soll die Anbindung an Viktoriastr. erfolgen?	Bitte nehmen sie die späteren Nutzer des RS1 ernst, mit der Radwende, ADfC und anderen Organisationen stehen sachkundigen Gesprächspartnerinnen zur Verfügung!
Gut. Anschluss wichtiger Fixpunkte wie Jahrhunderthalle/Westpark, Bahnhof etc. . . . Trassenführung entlang des Rings ggf. im Ausbau problematisch/Lunatraktiv?	Gut. Der Verlauf ist an sich gut, stellt jedoch einen großen Umweg dar, was diese Variante unattraktiv machen könnte. Jedoch hat sie den großen Vorteil durch sehr wenig befahrene Straßen zu führen	Gut.	Gut.	Gut. direkt, zentral, Nähe zum HfB und Innenstadt, Öffnung der Verbindung Goerdstr. zur Josef-Neuberger-Str. (gilt für mehrere Varianten)	Gut. Aber sollte über Ferdinandstrasse Hermannhöhe laufen, nicht Kleeve Weg und von Hermannhöhe direkt in die Clemensstrasse verlaufen	Gut. Führung über KAP/ schwierig Anbindung Viktoriastr	Bitte nicht nur an den RS1 denken, sondern die Ergebnisse auch in weitere Radwegplanung einfließen lassen
Gut. beste Route, da zentral durch Innenstadt - Stadt muss aber den politischen Mut haben, den Autoverkehr auf Ring drastisch zu entziehen, d.h. nur noch 1 Fahrstreifen für Autos in jede Richtung	Gut. Die Route ist ruhig gelegen, dazu besteht bereits der Springorum-Radweg- der müsste aber dringend verbreitert werden. Minuspunkt: Die Route liegt außerhalb der City.	Gut.	Gut.	Gut. direkteste Route. Schließt dadurch auch Radwegebedarf auf dem Südring.	Gut. Abseits der Fußgängerzone, "hinter" dem Bahnhof, Variante 3 und 6 mIn gleichwertig	Gut. Für mich persönlich gute Ergänzung meiner Arbeitsstrecke.	Bitte um schnelle und pragmatische Lösungen. Danke im Voraus!
Gut. Der sollte eine eigene Radspur bekommen, auf der der RS1 prima geführt werden könnte. Zudem führt diese Variante direkt am HfB vorbei.	Gut. Die Springorumtrasse wäre fast ideal, müsste nur etwas verbreitert werden.	Gut.	Gut.	Gut. direkteste Verbindung, wenig Steigung und weil es über den innerstadtring geht, der dringend für den Radverkehr optimiert werden muss	Gut. Am Kortumpark entlang und weitgehend abseits viel befahrener Straßen	Gut. Gut, weil im Straßenquerschnitt unproblematische Trassenführung. Etwas schlechter als Variante 1 wegen der indirekteren Verbindung.	Bleibt auf eigenen Trassen
Gut. Die Erzbahntrasse kann so Richtung Hauptbahnhof ebenfalls angebunden und die Wegeverbindung für diese Trasse verbessert werden. Jedoch müssten sowohl Rotstraße als auch Südring für den Radverkehr verbessert ausgebaut werden.	Gut. Die Straßen im Ehrenfeld und die Friederikastr. sind breit genug um eine Fahrbahn für Autos und den Radschnellweg zu verwickeln. Führt eher auf den Springorum Radweg.	Gut.	Gut.	Gut. Ebenfalls eine tolle Führung auf dieser Bahnseite.	Gut. Anbindung an HfB gegeben, neue Strecke im Stadtgebiet;	Gut. Gut, wenn die 4m breite auch auf den Autostraßen gewährleistet werden kann.	Bochum müsste sich mehr trauen, um den Radverkehr wirklich zu fördern. Hier werden gerne Vorzeigemaßnahmen umgesetzt, die keinen weh tun, vor allem keinen Autofahrer. Müdig voran, denn die Stadt bietet so viel Potenzial aufgrund kurzer Wege. Aber der Radverkehr hat hier noch immer keine Lobby. Gleichrangig mit dem Autoverkehr sein würde ich als autofreie Abtagradlerin mir wünschen
Gut. Die Route führt über den Ring und führt über zentrale Straßen der Innenstadt und verbindet Erzbahntrasse und Springorumradweg.	Gut. Die Trasse verläuft zu weit von der Innenstadt entfernt, die Innenstadt (Bahnhof, Rathaus) ist damit nicht angebunden. Weitere Mängel im Detail: Umrandung des Romanusplatzes mit einer größeren Anzahl an Radlern dürfte problematisch werden. Die Springorumtrasse ist jetzt schon völlig überlastet und sollte deshalb m. E. nicht Teil des RS 1 sein. Die "Kreuzung" Yorck-/Gilsing-/Hugo-Schulte-Straße müsste zur Nutzung grundlegend umgebaut und dabei sozusagen "aufgeräumt" werden - was ist an dieser Stelle Abbiegen, was Geradeausfahren, wer hat Vorfahrt usw.?	Gut.	Gut.	Gut. Er ist der am wenigsten schlechte von allen.	Gut. Anschlusspunkt Springorumtrasse bis Bahnhof super	Gut. gute Anbindung von Innenstadt und Bermudadreieck. Überbrückung der Bessemer Str. Die Strecke sollte erst nach dem Justizzentrum nach rechts abbiegen, um zwei Abbiegungen zu vermeiden. Sehr gute (niveaugleiche) Anbindung der Springorumtrasse.	Da ich selber seit Geburt an der Goerdstr. wohne würde mich interessieren wie dann der RS1 weiter geht???

Gut. Direkt und Stadtnah. Fahrradfreundliche Umgestaltung des Süd- und Oststrings vorausgesetzt.	Gut. direkte Wegeführung, über Nebenstraßen, Hauptverkehrsstraßen werden nur gekreuzt, Springorumtrasse komplett autofrei, Zufahrt zur Springorumtrasse könnte allerdings direkter erfolgen als über Steinring und Glockengarten	Gut. - Abschnitt zwischen Unstraße und Körtumpark wohl schwierig, da Kreuzungen/Ampeln unauzweichlich, + Ansonsten schnelle, direkte, zentrumsnahe Variante	Gut.	Gut. erreicht zentrale Punkte	Gut. behindert Verkehr nicht zu stark	Gut. Gute Führung, aber gerade am Konrad-Adenauer Platz ist ja noch eher Brache und kaum Leben, was angebunden werden kann.	Danke euch, hoffe es geht schnell mit dem Bau los!
Gut. Direkte Führung, Anbindung Hbf, Anbindung Erzbahn und Westpark	Gut. Etwas ab vom Schuss aber durch den Springorum gut zu realisieren	Gut. - Minimierung ausbremsender und risikobehafteter Querungen bzw. Folgen stark befahrener Straßen; - kurze Anbindung an den Hbf BO für Radpendler im Berufsverkehr, - wo unvermeidbar Führung des RS durch verkehrsberuhigte allgemeine Straßen; Ich habe übrigens die Trasse 3 nicht durchgängig gewählt, Ab Hermannshöhe favorisiere ich Variante 6 (Nordumfahrung des Kortumparks mit optimalem Übergang am Anschlusspunkt an den weiteren Verlauf des KS1 und sehr guter Übergang an den Springorumradweg.)	Gut.	Gut. Erschließt viel zusätzlichen Radweg	Gut. Beste Strecke über Nebenstraßen.	Gut. Gute Heranführung im Osten in die Innenstadt. Sehr gute Anbindung an Bahnhof und Bermudaadresse.	Danke für die Möglichkeit, mitzumachen und Ideen einzubringen. So sollte es bei vielen öffentlichen Projekten gemacht werden!
Gut. direkte Trassenführung	Gut. Etwas umständlicher als Variante 4, aber ebene, ruhige Führung und Nutzung bestehender Radtrasse	Gut. aber dürfen die Brücken der Deutschen Bahn genutzt werden?	Gut. Bereits bestehende Radweg können genutzt werden. Oskar Hoffmann Straße wird Verkehrs beruhigter. Lohring muss ohnehin neu gemacht werden. Schnellste Verbindung.	Gut. evtl. auch eine Anbindung zur Erzbahntrasse denkbar. Verbindung über Hauptbahnhof	Gut. Der Beginn über die Ehrenfeldstraße gefällt mir aufgrund der Gleisanlage tendenziell besser als bei Variante 3, jedoch gefällt mir die Führung durch den Kortumpark (Grabsteine, Topographie) eher weniger.	Gut. Gute Verbindung Bessemer - Viktoriastraße. Guter Verlauf durch die Stadt	Das ganze Projekt wird nur funktionieren, wenn dem Auto/Lkw Platz weggenommen wird. Und bitte die Fußgänger nicht vergessen - sie sind für eine lebenswerte Stadt noch immer das wichtigste Element!
Gut. Direkter Streckenverlauf über (bislang) vierspurige Strecken direkt durch die Innenstadt, der so gut wie keine Überquerungen der Hauptstraßen erfordert	Gut. etwas weiterer Weg als Variante 4, aber dafür auf ruhigeren Abschnitten, Kreuzung am Bergmannsheil müsste evtl. fahrradfreundlicher werden (Pflaster und Absätze)	Gut. Abseits der Fußgängerzone, "hinter" dem Bahnhof entlang	Gut. Bereits vorhandene Fahrrad Wege können genutzt werden. Verkehrsberuhigung in der noch nicht ausgebauten Oskar Hoffmann Str. Die Beschaffenheit des Lohring ist muss ohnehin baulich erneuert werden.	Gut. geradlinig, nicht an Hauptstraße	Gut. Diese Variante halte ich ebenfalls für sehr sehr gut, da sie wenig Straßengebiet hat, neue Perspektiven durch die Erschiebung der Bahntrasse für die Öffentlichkeit bietet und einen direkten Zugang zum Hbf bietet mit Umsteigemöglichkeit zum Nah- und Fernverkehr und der Radstation. Sie ist vielleicht etwas günstiger als V3 zu realisieren, da mehr Anteil auf wenig befahrener Straße liegt.	Gut. Guter Anschluss an den Springorumradweg. Führt durch die Innenstadt, allerdings keine direkte Wegeführung, viele Abbiegungen.	Das Internetangebot ist sehr gut und ansprechend gestaltet. Danke. Ich freue mich auf den KS1.
Gut. direkter Weg durch die Innenstadt, die die meisten Radfahrer*innen erreichen wollen dürften	Gut. Führt durch Nebenstraßen.	Gut. abseits der Hauptverkehrsstraßen... als Radfahrer bevorzuge ich ruhigere Wege anstatt mitten im Autoverkehr zu fahren	Gut. breite Radstreifen bereits an Bessemer Str. und Oskar-Hoffmann-Str., auf Hartinger Str. könnte die Fahrbahnmitte mit den alten Strassenbahnlinien umgestaltet werden um mehr Platz zu schaffen, logische Streckenführung ohne Zick-Zack, leider 4 große Kreuzungen entlang der Strecke, Route liesse sich aber halbwegs flüssig befahren, genügt aber vermutlich nicht den Anforderungen eines RS	Gut. Gleisdreieck ist verkehrsberuhigt	Gut. direkt, gute Anbindung anschauspielhaus, aber schlechter fürs Musikforum	Gut. Konrad-Adenauer-Pl. ist nicht viel befahren	Das Tool gefällt mir gut, herzlichen Glückwunsch!
Gut. Durch diese Trassenführung besteht die Möglichkeit den Ring rund um den Bahnhof fahrradfreundlicher zu gestalten.	Gut. Für diese Variante müsste eine Vorrangregelung zur Querung der Königsallee und der Wittener geschaffen werden. Das wäre eigentlich die Voraussetzung für "gut". Ansonsten kann man sich über die benutzten Strassen ein flüssiges Fahren vorstellen.	Gut. Am Kortumpark entlang und weitgehend abseits viel befahrener Strassen	Gut. Breite Straßen, linearer Verlauf der Strecke.	Gut. gute Alternative zu 1	Gut. direkt, Verwendung vieler kleiner Nebenstraßen	Gut. Noch gerade ok. Kurze Steigungen sind nicht radfreundlich, City ist angeschlossen, Bermuda-Dreieck auf der Strecke (Alkohol am Lenker auch nicht gut).	Das Video zu Beginn ist eine gute Idee, allerdings zu lang und wenig interessant gestaltet (der Text auf den Folien entspricht dem was gesagt wird).

Stadt Bochum

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse
Radschnellweg Ruhr RS 1

Gut. eigentlich die optimale Variante, wäre da nicht der indirekt geführte im Bau befindliche Abschnitt, der viel zu überhastet geplant wurde ohne zu wissen wie es weitergeht. Optimal wäre die Verbindung direkt vom Westpark über die Alleestraße. Der Ring ist sicherlich die schlechtere Variante im Vergleich zum Boulevard, den man ja explizit ausschließt. Würde man den Radschnellweg vernünftig planen und mit entsprechender Priorisierung umsetzen würde man eine aufgeständerte Fahrbahn über den Boulevard bauen. Die Stadt würde belebt und man kommt direkt an die Ziele der Innenstadt. Da man in Bochum traditionell den Radverkehr nicht so wichtig wie das Auto erachtet ist eine Umsetzung solch einer Lösung aber als unrealistisch zu bewerten.	Gut. Gute Anbindung des Ehrenfelds; Führung durch das Wohngebiet könnte herausfordernd sein.	Gut. Am Schienenstrang wird der Autoverkehr am wenigsten betroffen.	Gut. Breite Straßen, schon bzw. werden gerade ausgebaut	Gut. Gute Anbindung an den Bahnhof, Kontakt zur Innenstadt	Gut. Direkte Verbindung, hauptsächlich Nebenstraßen, aber Hauptstraßen werden gekreuzt. Wie wird das gestaltet?	Gut. Querverbindung bessemer / viktorien eh von nöten	Dauert alles viel zu lange. Entscheidungen müssen schneller getroffen werden.
Gut. Einfacher Trassenverlauf, allerdings Hauptstraße als Umgebung nur schön, wenn Autoverkehr deutlich reduziert würde	Gut. Gute Anbindung zur Uni von Watterscheid aus, schnelle Anbindung an die Springorumtrasse	Gut. Angenehm gerade, gute aussicht, echte trennung vom rest	Gut. Der Steinring wird gerade ausgebaut, es wäre eine Möglichkeit hier das Radfahren zu fördern und den weiteren Verkehr daran anzupassen	Gut. Gute Heranführung an die Innenstadt im Osten. Anbindung an Bahnhof und Innenstadt.	Gut. Direkte Verbindung, nicht so viel Autoverkehr, ich würde Variante 6 mit 5 bis Musikforum und dann Viktoriastr kombinieren, um die beiden sehr ermüdenden Anstiege auf der Bessemerstr zu vermeiden	Gut. relativ direkt	Den Weg wie in Mülheim bitte immer so wenig wie möglich mit Kreuzungen und anderen Verkehrsteilnehmern teilen müssen!
Gut. Endlich würde ein Teil des Südtrings und die Rottstraße für Fahrräder gestaltet	Gut. Gute Stadtumgehung, etwas länger, schöne Lage	Gut. auf kürzestem Weg mittendurch, an der Bahn entlang ohne weiteren Verkehr, direkt am Hbf vorbei. Das wäre ideal	Gut. Die Bessemerstraße ist für den Fahrradverkehr bereits gut ausgebaut, wenn die anderen Straßen für den Radverkehr verbreitert würden, auch eine deklare Alternative. Allerdings verläuft die Route nicht über den Hauptbahnhof. Eine Verkehrsroute die am Hauptbahnhof endet und beginnt für den Fahrradverkehr bietet langfristig Potenziale für die Innenstadt Bochums.	Gut. Hbf als Knotenpunkt, sowohl nördl. als auch südlich Innenstadt angeschlossen	Gut. eigene Strecke zw. Bahngleise und Korrekturpark	Gut. Routenführung direkt durch die Innenstadt gefällt auch, aber Probleme mit Einkäufem möglich.	denkt auch mal irgendjemand irgendwann an die Fußgänger? oder gilt auf den Bürgersteigen das Recht der Stärkeren? Wieso nutzen Radfahrer den Bürgersteig, wenn direkt daneben ein baulich einwandfreier, nicht von Autos zugeparkter Radweg ist?
Gut. Favourit: direktester Weg an der Bochumer Innenstadt vorbei, wenig Steigung, wenig Kreuzungen. Würde ein großes überregionales Statement bezüglich einer möglichen Radwende setzen, wenn Rottstraße und Südtring (beides Straßen mit mangelhaftem bis nicht vorhandenem Radweg) diesbezüglich ausgebaut werden.	Gut. Hauptsächlich Nebenstraßen, aber vermutlich schwer umsetzbar	Gut. Beste der angezeigten Trassen: Grading/direkt und wenige Ampeln! Statt Zickzack an Uniostr. geschwungene Brücke vom Kleyer Weg zur Ferdinandstr. (wie in Kopenhagen). Ab Kortumpark auf Var. 6 schwächen!	Gut. Die vorhandenen Straßen sind breit genug, um Radwege und Autospuren in Einklang zu bringen.	Gut. Im Prinzip eine interessante Führung. Im Bereich Springerplatz muss dann KFZ-Verkehr unterbunden werden (schon jetzt Probleme bei entgegenkommende Fahrzeugen!) und die gesamte Verkehrsführung im Bereich Marienstr., Humboldtstr. und Viktoriastraße anders organisiert werden.	Gut. Einfache Trassenführung	Gut. Ruhige Strecke entlang des Konrad-Adenauer-Platzes. Innenstadtnah aufgrund der Führung über Viktoriastraße und Osttring. Problematisch nur der Abbiegevorgang auf die Viktoriastraße.	Denkt innovativ und nicht festgefahren. wenn man Dinge nicht mal ernsthaft probiert kann man nicht sagen dass es nicht funktioniert. gibt dem Rad mehr Platz und Sicherheit.
Gut. Für mich persönlich gute Ergänzung zu meiner täglichen Arbeitstrecke	Gut. könnte dann aber direkt auf den Springorum Radweg geleitet werden	Gut. Beste Route - Wenn in Kombination mit Variante 6 im Bereich Kortumpark/ sinnvoll erscheint zu dem Hochführung hinter Bahnhof mit Radbrücke dann würden Kreuzungspunkte entfallen und ein Anschluss direkt an den Bochumer Hbf hergestellt sowie die Routenführung erheblich verbessert/ Platz würde dafür zwischen Gleis 1 und jetzigem Bahnhofsgebäude (Mc Fit Nutzung?)	Gut. Diese Variante greift auf ein bereits vorhandenes und gut ausgebaut Radwegesetz zurück. Genügend breite Radwege auf Bessemerstraße und Oskar-Hoffmann-Straße sind vorhanden.	Gut. Innenstadt- und Bahnhofsnah	Gut. Enge Streckenführung mit unangenehmen Steigungen	Gut. sehr nah an der Innenstadt	Der Parkplatz und das Umfeld an der "Kreuzung Oskar-Hoffmann-Straße/Steinring/Düppelstraße/Glockengarten" eignet sich m. E. hervorragend für die Einrichtung eines "Intermodal Mobility Hub" (inkl. Sharing), zumal wenn der Radschnellweg hier unmittelbar vorbeiführt wird. Der Bereich Glockengarten mit seinen vielen (heute unbewirtschafteten) Parkplätzen könnte in die Planung der neuen Nutzung einbezogen werden. Im unmittelbaren Kreuzungsbereich könnte ein Kreisverkehr entstehen.
Gut. Geht zentral am Bahnhof entlang. Wenig Steigungen	Gut. Nebenstraßen, keine Hauptverkehrsader,	Gut. Bis auf den Schlenker am Bf Ehrenfeld relativ geradlinig unter Umgehung des Innestadtrings	Gut. Diese Variante halte ich für mittelgut - die Haltinger, Oskar-W-Str und Steinring sind zwar viel (Auto-)befahren, aber schon weitgehend mit Radweg modernisiert (oder werden es gerade). Dort ist wahrscheinlich mit kleinem finanziellen Aufwand zu rechnen. Außerdem geht es auf dieser Route über die größte Strecke "einfach geradeaus" ohne dauernde Knick und Kurven.	Gut. Innenstadtführung	Gut. Fast so gut, wie Variante 3. Führt durch ruhige Straßen	Gut. selten Abbiegen, innenstadtnah, relativ kurz	der Radverkehr ist katastrophal. Ampeln sind schlecht, Radweg nur halberzig, und Kompromisse werden nicht gemacht. Beweisen Sie bitte das nötige Durchhaltevermögen in dieser Stadt. Sie tragen einen Teil dazu bei, Bochum lebenswert zu machen... in 15 Jahren vielleicht. Danke!

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS 1
Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut. Geringe Steigung, zentraler Verlauf.	Gut. Nutzung der bereits vorhandenen Trasse	Gut. da es in meinen Augen am wenigsten, groß befahrene Straßen sind	Gut. direkter Verlauf, breiter Radweg auf Oskar Hoffmann Str. wird verwendet und Hattinger Str braucht dringend einen Radweg. Aber zurzeit Straßenschäden nach Querung Unstr und auf Lohring, bietet viel Potential Problemstellen direkt mit anzugehen	Gut. Innenstadtnahen Querverbindungen.	Gut. Führt durch Bereichen mit wenig Verkehr bzw. vielen Nebenstraßen	Gut. Siehe meine Bewertung zu 5. Passt nur wenn der Ringanteil entsprechen Autoverkehr gesperrt wird. Ruhige Verkehrrführung ausserhalb jeder Wohnbebauung aber Viktoriastraße. Auch attraktiv. Aber eben nur wenn der Ring passt. Fahrrad fahren parallel zu Autos ist Stress pur!	Der RS sollte jetzt endlich umgesetzt werden, insbesondere der Lückenschluß aus Langendreer nach Dortmund ist überfällig
Gut. größter Vorteil der Verbindung ist es, dass sie direkt und schnell in die Stadt führt ohne einer der großen Unterführungen unter der Bahn (mit den Autos) nutzen zu müssen, die Trasse führt kaum durch Wohngebiete und bietet ausreichend Platz auf den größeren Straßen (Südring, Rottstraße und Alleestraße)	Gut. Nutzung der Springorumtrasse als bereits gegebene Infrastruktur, Umgehung des harten stop & go Verkehrs auf dem Ring; Schöne, naturnahere Atmosphäre	Gut. Der Hauptvorteil ist die Nutzung der Bahnrücken über die Bessemerstr. und die Viktoriastraße. Hiermit können zwei Anpeilstops für die Radfahrer eingespart werden.	Gut. Eigentlich eine schöne Lösung, bis auf dass es nicht wirklich zentral verläuft und die Steigung unter der Eisenbahnbrücke auf der Bessemer Straße der Hass ist.	Gut. Ist wie Variante 1 eine gute Möglichkeit; sie bietet etwas weniger Autoverkehr auf den großen Straßen und führt durch mehr Wohngebiete, was bedeutet mehr Fahrradstraßen einzurichten, der direkteste Verlauf zwischen den Anschlusspunkten (dafür mehr kleinere Straßen, die der Trasse gerecht werden müssten)	Gut. Geht nicht am Lohberg runter (sehr steil!!!), daher gut zu fahren, auch von Eltern mit Kindern hinten drauf oder Gepäck. Geht am Kortumpark entlang, also relativ ruhig. Nicht an großen, stinkigen Verkehrsstraßen entlang geführt.	Gut. Sieht Okay aus. Führt durch die Innenstadt und am Bermuda vorbei. Mit Abstellmöglichkeiten, perfekte Ergänzungen zum Auto um ins Bermuda zu fahren	Der RS kann nur ein Element für sicheres Radfahren sein. Wichtiger noch sind Gefahrenstellen beseitigen, durchgehende Radwege auf allen Radialen und Tempo 30 als Standard. Gut wäre auch Ampelschaltung auf 20 kmh Geschwindigkeit orientieren
Gut. Gut, da citynah, sofern von Autoverkehr getrennt.	Gut. Nutzung des bereits vorhandenen Springorum Radwegs sinnvoll.	Gut. Der Verlauf ist gut, aber mit Einschränkungen. Der Verlauf beinhaltet relativ viele Abbiegungen, wodurch sich Radfahrende verfahren könnten. Außerdem müsste bei diesem Trassenverlauf sichergestellt werden, dass die Ampelschaltung Radfahrende an den Kreuzungen mit stark befahrenen Straßen Vorrang erhalten damit diese Durchfahrt attraktiv wird.	Gut. Einfache Streckenführung über die Hauptstraßen, allerdings mit dem Nachteil vieler Ampelkreuzungen und viel Verkehr.	Gut. Linienführung citynah, Höhenunterschied akzeptabel, mit Ankerpunkten (Freitagsmarkt, Musikforum und Fiege-Brauerei).	Gut. geht so - etwas zu weit von der Innenstadt	Gut. Streckenführung durch die Innenstadt	Der RS wäre sicherlich eine deutliche Verbesserung der Fahrradinfrastruktur im Ruhrgebiet. Man sollte neben diesem Prestigeprojekt jedoch nicht vergessen, dass die Fahrradweginfrastruktur der übrigen Bochumer Innenstadt an sehr vielen Stellen massiv verbesserungsbedürftig ist. Damit der RS insb. von Pendlern genutzt wird, müsste auch die Fahrradweganbindung vom RS1 zum tatsächlichen Arbeitsplatz (z. B. Ruhr-Uni, große Krankenhäuser, etc.) verbessert werden. Niemand fährt 10 km mit dem RS1 von Gelsenkirchen nach Bochum, wenn er danach 2km lang in der Bochumer Innenstadt um sein Leben fürchten muss.
Gut. Gut, weil der kürzeste und zentralste Streckenverlauf und unproblematischer Straßenquerschnitt. Die Trassenführung vorbei am Hbf hat sicher Vor- (Multimodalität) und Nachteile (Konflikte mit Fußgängerverkehr).	Gut. Relative direkte Verbindung. Vermeidung der unmittelbaren Innenstadt	Gut. Die beste Variante und eine tolle Werbung für Bochum! Die RadlerInnen haben von der Bahntrasse den besten Blick auf das Bermudadreieck und könnten so geradelt werden dort einzukehren und dann die Stadt zu besichtigen. Die Nähe zum Bahnhof ist gegeben. Größere und verkehrreiche Straßen werden umfahren. Der Weg durch den Kortumpark wäre besser als entlang der Akademiestraße.	Gut. Einfachste Wegführung, guter Anschluss an bestehenden Weg auf der Bessemerstr. und geplanten Weg auf der Hattingerstr.	Gut. Mit diesem Verlauf wird die schwierige Lage vor dem Hbf deutlich verbessert; auch sonst erscheint der Verlauf brauchbar	Gut. Gerdalinger Verlauf mit wenigen scharfen Abbiegungen, Verlauf auf Straßen wo heute geringe Kfz-Zahlen bestehen, Kreuzung der Universitätsstraße fraglich	Gut. über den Ring und S-Bahnhof	Die Begrenzung des Planungsgebietes ist nicht zielführend. Warum wurde die attraktivste Route rausgenommen?
Gut. gut, weil wenig Wegänderungen. Es muss Radvorrang geschaffen werden auf dieser Route, dann in Ordnung.	Gut. Ruhige Wohngegend, wenig Verkehr, Springorumradweg eingebunden. Aber von der Strecke Länge	Gut. Die direkte Anbindung zwischen Ehrenfeld und dem Hbf finde ich positiv, jedoch besteht hier genügend Platz für einen 4m breiten Radweg und einen zusätzlich parallel geführten Fußweg?	Gut. Führt ebenfalls sehr weit südlich um die eigentliche Innenstadt herum, nur bei konsequenter Bevorrechtigung an den Kreuzungen Königallee, Unistraße und Wiltener Straße beste Verbindung, um schnell durch Bochum zu kommen,	Gut. Möglichst direkt und nah an der Innenstadt vorbei	Gut. Geringer Umweg, nah am Hbf, geringe Steigung	Gut. Victoriastr. und Südring müssen dringend mit Radwegen ausgestattet werden.	Die Beste Trasse liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes - Alleestraße, Bongardstraße, Massenberg Boulevard
Gut. Gute Anbindung der Innenstadt, weniger Abbiegen nötig	Gut. ruhiger Verkehr auf den Straßen, Mitbenutzung des Springorumradwegs ist gut	Gut. Die Radfahrer wären hier abgeschirmt vom motorisierten Verkehr.	Gut. Führung, auf breiten, ebenen und mäßig befahrenen Strecken	Gut. Möglichweise ist das Verkehrsäufkommen auf dieser Trasse geringer als bei Variante 1.	Gut. Gut das es am Ende am/im/near den Park geht. Leider ist der Anfang durch die ganzen Nebenstraßen eher nervig. Da sollte eine Mischung mit Variante 3 kombiniert werden.	Gut. Viele kreuzende Fußgänger, Autos und Lieferverkehr erwartet. Ansonsten clevere Routenführung durch die Innenstadt	Die Beteiligung der Öffentlichkeit finde ich sehr gut
Gut. Gute Wegführung auf dieser Seite der Gleise.	Gut. Schlenker Glockengarten aber nicht toll	Gut. Die Streckenführung parallel zu den Schienen macht für meine Begriffe am meisten Sinn. Die Ferdinandstraße eignet sich m.M. ebenfalls, allerdings sollte diese dann, da von den Mittelstreifenparkplätzen befreit werden. Der weitere Verlauf durch die Akademiestraße ist nicht sinnvoll, da die Straße eng, dicht bebaut und sehr steil ist.	Gut. Gerader Streckenverlauf	Gut. Nutzung des Mittelstreifens Trennung von anderen Verkehrsteilnehmern negativ Vernichtung von Bäumen	Gut. Gut, aber mit Einschränkungen. Der Trassenverlauf ist relativ kompliziert, sodass eine eindeutige Beschilderung notwendig wäre. Darüber hinaus müsste der Radverkehr an Kreuzungen Vorfahrt erhalten	Gut. Viktoriastraße und Südring müssten umgebaut werden.	Die grüne Variante fahre ich öfter und Verkehrsmäßig für uns am besten wegen dem Verkehr

Stadt Bochum

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Radschnellweg Ruhr RS 1

Gut. Guter Anschluss an den Springorumradweg, führt durch die Innenstadt, direkte Wegführung, allerdings viel auf großen Straßen.	Gut. Schön gerade zu fahren	Gut. Die Trasse entlang der S-Bahn Strecke zu führen finde ich ebenfalls gut, wenn es sich umsetzen lässt.	Gut. gerader Verlauf, allerdings starker Anstieg "Am Lohberg"	Gut. Positiv ist Springerplatz (Spiel, kurze Rast), Maximilian-Kolbe-Str. da sehr breit und kaum genutzt, Musikforum als Highlight und Siding, HfB angebunden.	Gut. Gute Alternative zu Variante 3, falls eine Verlauff entlang den Gleisen nicht realisiert werden kann. Die Route führt hauptsächlich nicht an Hauptstraßen entlang, was ich sehr begrüße.	Gut. Von allen an der Innenstadt vorbeiführenden Wegen der beste. Positiv: direkter Verlauf an der Innenstadt, den HfB und Ehrenfeld vorbei. Ausreichend Fläche vorhanden. Negativ: Der Übergang an der Bessemerstraße kann ein kosten Treiber werden. Die günstigste Möglichkeit ist das ausnutzen der bereits vorhanden Straße über die Straße, auf dieser befinden sich nicht mehr genutzte Rangiergleise der Bahn.	Die Städte BO, DO, E und GE haben bislang nur verzögert. Der RS1 ist ein Musterbeispiel für verfehlte Radverkehrspolitik und Planung seit 2012. Ohne die Aussage "Wir suchen uns jetzt einmal eine einzige Trasse aus, auf der der Radverkehr in allen Belangen Vorrang vor dem Auto, den Parkenden, den Anwohnern, dem ÖPNV usw. hat" wird es keinen Radschnellweg geben, der diesen Namen verdient
Gut. Ich finde insbesondere den Einbezug der Rottstraße schön.	Gut. Schöne Streckenführung aber großer Umweg	Gut. Die Trasse ist gerade und führt direkt an den Bahngleisen entlang, man muss daher nicht zu sehr in die bestehende Straßenstruktur eingreifen.	Gut. Geradlinig, Höhenmeter nur am Lohberg deutlich, sonst rel. sanft	Gut. Positiv: führt direkt an der Innenstadt und den HfB vorbei. Negativ: Fläche zwischen den Bereich Bessemerstraße und Viktoriastraße nur mässig vorhanden. Nur möglich, wenn großflächig Fahrradstraßen eingerichtet werden.	Gut. Gute Anbindung an Langendreer, Springorum un vor allem die S-Bahn, aber viel Kontakt mit Autoverkehr in den Nebenstraßen, Kurven...	Gut. Vorteile: Innenstadt-Anbindung, führt direkt am Musikforum vorbei und am RfF, schafft somit eine Verbindung zwischen Bessemerstraße und Viktoriastraße, Anbindung an das Bermuda-Dreieck und an das neue Hotel	Die Trasse sollte möglichst nicht mit PKW Verkehr zusammenstoßen und geradlinig sein.
Gut. Im Norden des Areals: Anbindung an nördliche Innenstadt.	Gut. Schöner Weg, da er nicht direkt durch die Innenstadt geht und den Springorum-Radweg mit einbezieht. Nachteil: Umweg und der Zmalige sehr ermüdende langgezogene Anstieg in der Bessemerstr.	Gut. Die Variante scheint mir die direkteste zu sein und bietet im Vergleich zu anderen Verläufen ein geringeres Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern.	Gut. Geradlinige Verbindung über bestehende Straßen	Gut. recht direkte Strecke. Von Osten startend: Strecke am östlichen Startpunkt: ich hoffe hier kann eine recht ebene Strecke erstellt werden. Verlauf über Ost- und Siding: Wenn hier dem Radverkehr Priorität gegenüber dem Autoverkehr eingeräumt wird und eine Fahrt ohne ständige rote Ampeln sichergestellt werden kann, angenehm, sonst eher nicht Zwischen Viktoriastraße und Bessemerstraße bereits jetzt angenehm zu fahrende Nebenstraßen. Letzte Meter zur Bessemerstraße eventuell auch über Arnoldstraße.	Gut. Guter Kompromiss aus Nähe und direkter Wegführung	Gut. wäre eine interessante zentrale Variante bei entsprechendem Umbau der Viktoriastraße	Die Trasse sollte so barrierefrei wie möglich und in möglichst geraden Bahnen verlaufen. Ist schwierig, wäre aber die beste Lösung.
Gut. Im Osten entspanntes Fahren bis direkt an den Innenstadtring. Gute Synergien mit möglichem Radweg auf dem Innenstadtring.	Gut. Sehr schöner Fahrtweg, weniger Verkehr	Gut. Diese Strecke verläuft außerhalb des Straßenraumes. Deshalb ist die notwendige Mindestbreite von 3 beziehungsweise 4m kein Problem. Außerdem der Verlauf ermöglicht eine schnelle Reise von Punkt A nach B. Ohne unnötige Zwischenstopps und Wartezeiten am Ampel	Gut. Geringe Steigung, breite Straßen mit mäßigem Verkehr	Gut. relativ direkt	Gut. HfB als Knotenpunkt, sowohl nördl. als auch südlich Innenstadt angeschlossen	Gut. Weil Innenstadt-nah, auf der Bessemerstr. gute Radinfrastruktur vorhanden. Allerdings gilt auch hier: nur Dortmund und Bochum wird man jedoch wenig Leute auf das Rad locken können. Vorschläge wie die Hochtrasse über die Bongardstraße wären da schon eher die Dimension, die dieses Projekt haben sollte! Und eben viele Brücken und wenige Knicke um eine wirklich schnelle Fortbewegung gewährleisten zu können.	Die Trassenführung ist zu kompromissbehaftet; es sollen dem Autoverkehr keine Privilegien genommen werden. Mit diesem Zickzack in Dortmund und Bochum wird man jedoch wenig Leute auf das Rad locken können. Vorschläge wie die Hochtrasse über die Bongardstraße wären da schon eher die Dimension, die dieses Projekt haben sollte! Und eben viele Brücken und wenige Knicke um eine wirklich schnelle Fortbewegung gewährleisten zu können.
Gut. Innenstadt gut erreichbar; allerdings unnötige Höhenmeter am Ostring.	Gut. sofern die Friedrikastr. bis dahin fertig ist bestimmt eine gute, angenehme Strecke	Gut. Diese Variante halte ich für sehr sehr gut, da sie wenig Straßenbeglütung hat, neue Perspektiven durch die Erschließung der Bahntrasse für die Öffentlichkeit bietet und einen direkten Zugang zum HfB bietet mit Umstiegsmöglichkeit zum Nah- und Fernverkehr und der Radstation.	Gut. Gibt schon relativ breite Straßen. Der Teil an der Ostkar Hoffmann Str. ließe sich gut ausbauen und ist m.E. für Autos verkehrsfähig wenn hier weniger Platz ist. Lange gerade Strecken mit nur einer scharfen Kurve.	Gut. relativ direkt, evtl. durch die Wohngebieteführung besser in den gewünschten Standards umsetzbar	Gut. Kaum Schnittpunkte mit Hauptverkehrsstraßen, dennoch zentral	Gut. Wenn die Radwege auf den Ringen weiter ausgebaut werden, ist dies eine gute Variante. Bessemerstraße mit dem Konrad-Adenauer-Platz durch eine Erschließung zu verbinden finde ich grundsätzlich eine gute Idee, auch unabhängig vom RS1. So könnte man einen Teil der Strecke getrennt vom MIV fahren.	Die Variante 3 ist die beste Linienführung. Sie kann die schnellste Verbindung werden, wenn es für die neuologischen Punkte an der Uni und Wittenstr. eine Lösung gibt. Ansonsten es es doch die Variante , an der man mit dem Autoverkehr am wenigsten in Kontakt gerät. Von der Bessemerstr. bis zum HfB an der Bahnhöf nie
Gut. Innenstadtnah	Gut. Umständlicher als Variante 4, aber ruhiger, weitgehend flacher Verlauf und Nutzung einer bestehenden Radtrasse	Gut. Direkt und möglichst kreuzungs- / konfliktfrei. Lediglich der Verlauf im Osten ist suboptimal (u. a. starkes Gefälle der Straße am Lohberg). Hier wäre die Führung von Variante 6 direkter und vermutlich auch mit weniger Gefälle.	Gut. Gut, aber entlang der Hauptstraßen.	Gut. Relativ direkter Weg, Spurbreite muss neben den Autostraßen (Am Ring) gewährleistet bleiben	Gut. kurz, führt am HfB entlang (gut für Umstieg auf/von ÖPNV), leider mit vielen Ecken	Gut. zentrale Punkte erreichbar	Die Zubringer zum möglichen RS1 innerhalb der Stadt müssen fahradfreundlich und sicher gestaltet werden
Gut. Innenstadtnah und breite Straßen, in denen sich Autos und Radfahrer aus dem Weg gehen können.	Gut. Verläuft nur über Nebenstraßen, Ausbau könnte aber wegen schmaler Straßen schwierig werden	Gut. Direkte einfache Verkehrsführung, nah am Bahnhof und Innenstadt ohne die Räder durch den schlimmsten Trübel zu schicken	Gut. Gute Anbindung des Ehrenfelds, relativ direkte Streckenführung	Gut. Schön auf Nebenstraßen, die Fahrradstraßen werden sollten. Der Ring müsste definitiv eine Autospur abgeben.	Gut. mein Herz hängt am Ehrenfeldviertel (-) für einen Ausflugs sehr gut geeignet durch Stöpmöglichkeiten bei lamlove etc.	Schlecht.	Diese Form der Bürgerbeteiligung finde ich super, da es manchmal schwierig ist, bei Bürgerabenden etc. anwesend zu sein. So hat jeder die Möglichkeit, Vorschläge zu machen. Gerne mehr davon!

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut. Ist am nächsten zur Innenstadt.	Gut. Vorhandener Springorumweg wird mitgenutzt	Gut. Direkte Verbindung auch am Bahnhof entlang - gut für Pendler, aber auch an lauten Gleisen entlang und mit Steigung bei Akademiestr. Es müsste eine ganz neue Strecke an den Gleisen entstehen, die sich durch die Lage neben den Gleisen als unsicher anfühlt	Gut. Gute Anbindung durch die Hauptstraßen	Gut. Sehr direkt, führt an interessanten Punkten wie Musikforum und Bahnhof vorbei; auch das Schauspielhaus ist so gut anfahrbar.	Gut. Mit kleineren Veränderungen führt der Radweg an markanten Punkten Bochums vorbei. Dabei führt er die Nutzer nicht über viel befahrene Hauptstraßen.	Schlecht.	Direkte Anbindung der Bahnhöfe in meinen Augen weniger wichtig als die Möglichkeit zügig fahren zu können
Gut. Ist nicht zu lang und kaum steigend, wäre ein akzeptabler Kompromiss wenn Variante 5 nicht realisierbar ist	Gut. Warum nicht zwischen Bessemer und Steinring wie Var. 4?	Gut. Direkte Verbindung, nicht so viel Autoverkehr	Gut. Gute Erschließung des Einkaufsbereichs Pieperstraße; übersichtliche und stringente Führung	Gut. Sehr gute Anbindung der Innenstadt erhöht Attraktivität des RS1 und der Innenstadt! Strecke sollte erst nach dem Justizzentrum rechts abknicken.	Gut. Nah an der Innenstadt, Anbindung an den Bahnhof, relativ kurze Strecke	Schlecht.	Ein Radweg an Loeburg macht keinen Sinn und ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten schwer zu realisieren. Auch sollte ein Radweg, wenn er am Gleisbett entlanggeht, mit hinreichendem Abstand zu den Anwohnergrundstücken versehen werden.
Gut. kurz u. zentral	Gut. Wegekreuz mit dem Springorum-Radweg	Gut. Direkter Weg, größtenteils des Straßenverkehrs	Gut. Gute Möglichkeit um den engen Stadtverkehr möglichst gut zu entgehen	Gut. Sehr guter Anschluss an den Springorumradweg durch Fortführung der Trasse, geht mittig durch die Innenstadt, wenig auf verkehrsreichen Straßen, direkte Wegführung...	Gut. Nebenstraßen sind angenehmer zu fahren, Soziale Sicherheit ist gegeben, Umstieg zur S1 gegeben	Schlecht.	Ein Tunnel unterhalb der Schienen an der Goerdstraße ist wichtig, unabhängig vom Verlauf der RS1 er hat auf jedenfall positive Effekte auf den Radverkehr. Da er ein Anschluss zur Innenstadt von RS1 und von der Springorum-Trasse bietet.
Gut. Macht den Bochumer Ring etwas verkehrsärmer weil zwingend eine Fahrbahn weggenommen werden muss für sicheres Fahrradfahren auf dem Ring. Zwingt also zum Umdenken. Sicherlich aber ein Jammer für eingefleischte Autofahrer.	Gut. wenigsten Kreuzungen	Gut. Direkter Weg, relativ wenig Verkehr in den Straßen ausser hinterm Hbf, man könnte über einen Radweg über die Brücke beim Bermuda Dreieck nachdenken, dort wo das ungenutzte Gleis verläuft.	Gut. Guter Streckenverlauf, allerdings schlechte Anbindung der Innenstadt	Gut. Streckenführung durch die Innenstadt	Gut. Nicht zu weit von der Innenstadt, aber ausreichend Abstand. Nebenstraßen.	Schlecht.	Ein Weg mit vielen Abzweigungen ist unpraktisch, lieber etwas weiter als immer wieder um die nächste Ecke!
Gut. Macht Sinn, wenn der Südring zur Einbahnstraße wird und eine Richtungsfahrbahn nur für Bus und Rad dient.	Gut. Zwar Autoverkehr, aber gute Anbindung in Verbindung nach Langendreer und Springorum Radweg	Gut. Distanziert vom Straßenverkehr und ein guter Kompromiss bzgl. Innenstadt-Nähe	Gut. Hierbei wird zum einen der Hp Böhrengelände mit eingebunden. Des weiteren besteht durch die Führung über die Straßen "Oskar-Hoffmann-Str.", "Hattinger Str.", "Löhning" eine gute Möglichkeit der Entflechtung der Verkehrsteilnehmer voneinander. Aus Sicht des Radfahrers würde ich auf diesen Straßen vorschlagen eine Fahrbahn des Autoverkehrs teilweise oder ganz zu entfernen, um diese sowohl dem Radfahrern als auch als Parkraum zur Verfügung zu stellen. Hierbei sind mir leider die Auslastungen dieser Straßenräume nicht bekannt. Sollte es zu einer Neuordnung dennoch kommen, empfehle ich aus der Sicht der Radfahrer je Fahrrichtung mittig eine Fahrbahn für den allgemeinen motorisierten Straßenverkehr (breit genug auch für Busse/LKW), daneben nach außen jeweils eine Reihe Parkfläche für Autos, dem folgend kommt ein ggf. baulich getrennter Radweg (getrennt von Fahrbahn und Fußweg), und am äußersten Rand der Fußweg. Hintergrund dieser Anordnung ist, dass meist Autofahrer alleine im Auto sind und wenn diese beim Parken die Tür öffnen, diese somit zur Fahrbahn und nicht zum Radfahrer öffnen. Befahrer sind meist seltener im Auto unterwegs (jedoch achten diese dann noch weniger auf vorbeifahrende Radfahrer beim Überholen)	Gut. Südring sollte zur Einbahnstraße werden.	Gut. recht direkter Verlauf, von Osten startend; den ersten Teil kann ich nicht, scheint mir ein neu zu erstellender Teil sein. Ich hoffe, dass diese Führung durch den Kortumpark recht eben möglich ist. Teilstück Ferdinandstraße-Universitätsstraße-Kleever Weg; ich würde eine gerade Querung der Unistraße von Ferdinandstraße auf Hermannshöhe bevorzugen. Weiterer Verlauf auch heute schon recht gut mit Fahrrad machbar. Unschön die Kreuzung der Viktorienstraße/Königsallee über Ampel und die recht starke Steigung an der Kronenstraße	Schlecht.	Eine direkte Anbindung der Innenstadt wäre sehr förderlich für die Benutzung und auch eine Anbindung des Springorumradweges wäre sehr sinnvoll
Gut. nicht ganz so gut wie Variante 5 (dunkelblau). Die wesentlichen Vorteile gelten aber auch hier.	Gut. Zwar Wohngebiet, aber Straßenbreite eignet sich für Radweg und eine Fahrbahn. Führt früh auf den Springorum Radweg.	Gut. eigene Strecke entlang Bahntrasse	Gut. In Ordnung wenn hier eindeutiger Radvorrang geschaffen wird und nicht nur ein breiter Radweg neben den Autos...	Gut. Super! Siehe Variante 7!!	Gut. Relativ direkt und relativ kreuzungs-/konfliktfrei. Im westlichen Verlauf wäre allerdings Variante 3 noch besser nach meiner Einschätzung.	Schlecht.	Es sollte auf dem RS1 einen deutlich markierten Fußgängerweg geben, um die sichere Nutzbarkeit zu gewährleisten.
Gut. Nur 3 Richtungswechsel und direkter Anschluss ans Stadtzentrum! Attraktive Variante. Relativ geringer Höhenunterschied.	Schlecht.	Gut. Einfache Streckenführung, leicht zu finden.	Gut. Infrastruktur weitgehend vorhanden einfache anbindung an Springorum Radweg möglich	Gut. über den Ring	Gut. Ruhige und gut zu befahrende Strecke mit guter Führung entlang des Kortumparks. Trotzdem gute Anbindung an die Innenstadt via Unistraße und Wittener Straße mgl.	Schlecht.	Es wäre ein echtes Vorzeigeprojekt und ein Besucher- bzw. Touristenmagnet, wenn Sie die Umsetzung einer Hochtrasse durch die Bochumer Innenstadt realisieren würden, so wie es "Die Stadtgestalter" vorgestellt haben. Der Radverkehr würde direkt durch das Herz Bochums führen und viele Menschen dahin locken.

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut. Schlenker über Alleestr. ist ein Umweg. Andererseits könnte so direkt in den Westpark gefahren werden oder über den Colosseumplatz wirklich direkt zum RS1 an der Gahlenschen Straße	Schlecht.	Gut. Entlang der Bahnlinie hohe Unabhängigkeit	Gut. Ist zwar nicht direkt an die Innenstadt gebunden, bei entsprechender Umgestaltung der Straße wäre dies aber eine Alternative.	Gut. Variante 5 ist mein aktueller Favorit von der verfügbaren Auswahl. Positiv die Fortsetzung der Springorum Trasse bis Neues Gericht. Negativ auch hier der hohe Ringanteil. Das geht nur wenn der Osttring maximal einspurig für Autos freigegeben bleibt, der Südtring sollte dann gänzlich für den Verkehr gesperrt werden. Besser wäre noch Ost und Südtring für den Verkehr zu sperren! Neben Autoverkehr fahren wird immer streng bleiben! Positiv ist hier die Streckenführung nahe Bermuda Zeck und am Springer Platz vorbei, da die Strecke dadurch ruhiger wird.	Gut. Ruhige Verkehrsführung, allerdings viel Abbiegen, dadurch viel Bremsen/Beschleunigen nötig.	Schlecht.	Es wäre schön, wenn ausnahmsweise einmal die Wirtschaftlichkeit nicht schwerer wiegt als all die anderen Vorzüge einer solchen Trasse. Sicherheit für Radfahrer und für Fußgänger nicht vergessen. Auch Möglichkeiten zum parken und erholen und stärken und genesen unmittelbar an der Trasse sollten mitgeplant werden.
Gut. Schließt die Innenstadt gut an	Schlecht.	Gut. er ist kurz	Gut. kaum Steigung / Schlecht: relativ viel Verkehr	Gut. Weil Innenstadtnah. Allerdings nur bei Installation einer sicheren Radinfrastruktur auf dem Ring und auf der Viktoriastr (nicht auf dem Gehweg!).	Gut. Schlecht von Ehrenfeldstr. bis Klever Weg. Keine zügige Fahrt möglich wg. zu viel Parksuchverkehr. Kopfsteinpflaster und Steigung Kronenstr. Gute Führung von Ferdinandstr. bis Ostl. Anschlusspunkt. Von Klever Weg zur Ferdinandstraße Hochbrücke (z. B. ähnl. Erzbahntrasse Gahlensche Str.) zur kreuzungsfreien Querung Unistr., Vermeidung der Höhenunterschiede und des Zickzacks.	Schlecht.	Es wäre wünschenswert, wenn die Verbindung vom Justizzentrum zur Springorumtrasse vorgeschlagen werden könnte, da hierdurch die fehlende Anbindung der Springorumtrasse an die Innenstadt erreicht werden könnte.
Gut. Schnelle direkte Streckenführung, Platzangebot erscheint ausreichend	Schlecht.	Gut. Es müsste eine "Abfahrt" an der Viktoriastraße / Königsallee geschaffen werden, alternativ parallele Ausschleifung über Variante 6 entlang Döbergrstraße (Umbau Fahrradstraße) oder paralleler Abschnitt der Variante 7, um die südliche Innenstadt gut zu erreichen. Führung sollte allerdings durch Hermannshöhe (Ausbau Fahrradstraße) anstatt Klever Weg geführt werden, da ställe Rampe vor Universitätsstraße vermieden wird und man durch Anpassung der Verkehrsströme direkt in die Ferdinandstraße geleitet werden könnte.	Gut. klarer Trassenverlauf	Gut. wenig autoverkehr	Gut. Schön auf Nebenstraßen. Warum die Hermannshöhe nicht durchfahren auf Ferdinandstr.? Die Nebenstraßen müssten Fahrradstraßen werden.	Schlecht. - am Ring viel Verkehr und Ampeln/Kreuzungen + schnelle Verbindung	Gewählte Trasse führt an den wichtigen Punkten der Stadt entlang. Das sind die Ziele die ich erreichen und sehen möchte. Sie ähneln der Variante 5 bis auf eine Abweichung am Springerplatz sehr. Die Ecke zum tiefer liegenden Punkt an der Feuerwehr würde ich vermeiden. Variante 6 ist die ruhige, zügige Variante, die auch vorstellbar ist.
Gut. Schnelle Verbindung zwischen Erzbahntrasse und Springorumradweg. Gute Anbindung an die direkte Innenstadt. Möglichkeit mehr Touristen über die hoch frequentier Erzbahntrasse in die Innenstadt zu locken.	Schlecht.	Gut. Führt durch Bereichen mit wenig Verkehr bzw. vielen Nebenstrassen	Gut. kurz und zentral	Gut. Wenn es einen richtigen Fahrrad Streifen gibt und der PKW "Ring" endlich entschleunigt wird. Wäre das hier eine großartige Strecke. bzw. im Innenstadt Ring sollte man sowieso mal über Tempo 30 nachdenken. Oft geht es nicht viel schneller und vielleicht hört das wilde Gebrängel dann mal auf.	Gut. Schön im grünen	Schlecht. Es sollten aber keine Hauptverkehrsstraßen für den Autoverkehr eingeschränkt werden.	Gibt es eine Veranstaltung (Bürgerbeteiligungen) zu den Planungen?
Gut. schnelle, steigungsarme Verbindung. Allein mir fehlt der Glaube, dass die Autostadt eine Spur am Südtring für Bikes freiräumt	Schlecht.	Gut. Führt nah am HBF vorbei, Radinfrastruktur an der Bessemer Straße sowie der Ferdinand-Str. vorhanden.	Gut. Kurz, flach, kein ständiges Abbiegen. Nachteil: Viele Ampeln. Vielleicht kann man einige durch Kreisverkehre ersetzen.	Gut. Zentraler Verlauf	Gut. Sicherer, weil Nebenstraßen.	Schlecht. Auf ganze Strecke gesehen ist Schlenker nach Süden ein Umweg	Glück auf, das Fahrrad kommt!

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut. Schnellste Verbindung, wenig Kreuzungen beste Straßenführung.	Schlecht.	Gut. Für mich die ansprechendste Lösung, da sie abseits sehr belebter Bereiche und abseits etablierter PKW-Straßen verläuft.	Gut. kurze Verbindung zwischen den Anschlusspunkten, gute Anbindung der Ruhr-Universität über Universitätsstraße, wenige Kreuzungen mit Richtungsänderungen	Gut. Zentraler Verlauf, wenig Autoverkehr	Gut. Unterquerung Lohring und weiterer Brücken	Schlecht. Besser als Variante 1, aber Verlauf durch innerstädtischen Kraftverkehr	Grundsätzlich finde ich es besser, wenn nur ein Planungsbüro sich damit beschäftigen würde und nicht jede Stadt ihr eigenes Ding macht. Die komplette Trassenführung ist irgendwie undurchsichtig. Was ist fertig? Warum muss der Radweg durch die Bochumer Innenstadt gehen? Wo ist die Anschlussstelle in Dortmund? Irgendwie hat man das Gefühl, dass ganz viele Leute ihr eigenes Sippchen kochen und der Bau der Trasse nie fertig wird. Die Bernard Gruppe soll das komplett planen und durchführen. Genau. Damit es endlich fertig wird.
Gut. Sehr "zentrale" Führung mit wenigen Abbiegevorgängen. Allerdings "Umweg" über Alleestraße.	Schlecht. 1.) Es ist die längste Strecke. 2.) Sie führt über den Springorumradweg und dieser ist sowieso bereits überfüllt. Und in dem Bereich ist durch die Mauern rechts und links kaum eine Verbreiterung möglich.	Gut. Geringer Umwege und dabei größtmögliche Innenstadtnähe	Gut. Kürzeste Strecke und gleichmäßige Verteilung der Steigungen. Allerdings leider auch einige verlorene Steigung am Lohberg.	Gut. Ziemlich direkt, wie Variante 1.	Gut. Unterquerung Lohring, günstiges Steigungsprofil	Schlecht. Bis zur Viktoriastr. gut. Dann geht es aber wieder über den Süd- und Ostling.	Gut gemachte Seite! Habe hier gerne Zeit investiert. Wichtiges und spannendes Projekt!
Gut. Sehr direkt und kreuzungarm	Schlecht. Ähnlich Springorum-Radweg	Gut. geringerer Straßenanteil als bei anderen Varianten	Gut. Meiner Meinung nach der beste Trassenverlauf. Unkomplizierte Führung auf relativ wenig befahrenen Straßen	Schlecht.	Gut. Variante 6 ist in meinen Augen die zweitbeste Möglichkeit. Es sollten noch einige Streckenbegradigungen eingeplant werden (Kreuzen-Geradeaufahrt ist immer besser als Abbiegesituationen, - außer es werden an diesen Knotenpunkten sog. "abknickende Vorfahrten" auf den wahrscheinlich einzurichtenden Fahrradstraßen angelegt). Die Querungen der großen Nord-Süd-Verbindungen (Viktoriastr., Universitätsstr., und Wittener Str.) sollten radschnellwegfreundlich ausgestaltet werden. Die RS1-Führung im Bereich der Universitätsstr. mit zwei direkt aufeinanderfolgenden Einbiege-/Abbiegesituationen ist n.m.E. schlecht.	Schlecht. Bitte auf keinen Fall über den Innenstadtring! Da herrscht Lebensgefahr für Radfahrer!!!	Gute Idee und sehr durchdachte App zur Beteiligung!
Gut. Sehr geradliniger Verlauf. Falls der Engpass an der Alleestr. (Aufzugsachse U-Bahn) gelöst werden kann ist das eine sehr gute Variante. Rottstr. ist breit genug und sehr gute Anbindung der Innenstadt.	Schlecht. Alles viel zu weit von der Innenstadt entfernt	Gut. greift in keine wichtigen Knotenpunkte ein	Gut. Meiner Meinung nach stellt dieser Verlauf die beste Variante dar. Die Führung begrenzt sich auf eine fortlaufende Straße, sodass der Führung einfach zu folgen ist. Außerdem ist die Strecke nicht stark befahren. Jedoch müsste der Parkraum an diversen Stellen eingegrenzt werden	Schlecht.	Gut. Vergleichsweise kurzer Weg zwischen	Schlecht. Das erste Stück ist super und führt entlang des Bermudadreiecks in die Stadt. Leider ist der Weg entlang des Innenstadtrings viel zu stark befahren und zu stark von Fußgängern frequentiert. Das letzte Stück zum Zeitpunkt ist von den Gleisen viel zu steil.	Hinter dem Justizgebäude/Fragebrauerei entlang der Bahnstrecke wäre ideal; auch die beste Anbindung an die Innenstadt. Direkt mittendrin!
Gut. Sehr wenig Steigung und relativ intuitiv zu fahren. Wenn man durch die Innenstadt fährt, besteht die Gefahr sich zu verfahren, weil es so viel drumherum gibt. Die Rottstrasse ist momentan in einem katastrophalen Zustand. Wenn bis zum Bau der RS1 dort nichts passiert, dann wäre es ein guter Anlass für die Neugestaltung. Interessant ist der Abschnitt auf dem Ring. Der ist meistens sehr stark von Autos befahren, oder von Fußgängern beansprucht. Aber vielleicht lenkt die Stadt bis dahin für den einspurigen Ring ein.	Schlecht. Das Rad wird wieder hinten angestellt und in einem großen Bogen um die Stadt geführt und so nicht als Teil des Stadtbildes akzeptiert	Gut. Großteils eigener Weg, wenig kreuzender Verkehr, schön zu fahren und direkteste Verbindung	Gut. Mit 6 Ampeln noch gerade akzeptabel. Gradlinige und direkte Führung. Wohl nicht umsetzbar, da Oskar-Hoffmann-Straße erst kürzlich komplett erneuert und sicher noch in der Bindezeit.	Schlecht.	Gut. Verlauf nahe der Innenstadt durch verkehrsarme Straßen	Schlecht. Der erste Teil ist super (Konrad Adenauer Platz, der Teil über Südling aber ganz schlecht. Dieser gibt die Gesamtnote	Hinter dem Justizgebäude/Fragebrauerei entlang der Bahnstrecke wäre ideal; auch die beste Anbindung an die Innenstadt. Direkt mittendrin!
Gut. Streckenführung durch die Innenstadt	Schlecht. Der Springorumanteil ist jetzt schon überlaufen und für diese Zwecke viel zu schmal!	Gut. gut weil Hochtrasse, allerdings ebenso schwierige Abbiegesituation an der Universitätsstraße & Steigung/Kopfsteinpflaster an der Akademiestr.	Gut. nah an meinem Wohnort	Schlecht.	Gut. Verlauf ohne großes 90° abbiegen. Nähe zum HBF. Kultur ist auch gut angebunden.	Schlecht. der Innenstadtring ist problematisch	Ich befürworte die Variante 1 und 4, weil sie die wenigsten Haken haben.

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut. Super!!! Siehe Variante 7!	Schlecht. Der Trassenverlauf ist zu weit außerhalb der Stadt.	Gut. Gut, wenn baulich und von den Grundstücken her umsetzbar.	Gut. Nahe der Innenstadt, aber nicht im Hauptverkehr der City. Breiter Stassenquerschnitt: mit wenig Aufwand tauglich zu machen.	Schlecht.	Gut. Viele Nebenstraßen, aber ziemlich winkelig.	Schlecht. Der Verlauf über den Ring blockiert den Verkehr zu sehr	Ich bin für Variante 4, weil diese Streckenführung eine umfangreiche fahrradfreundliche Neugestaltung mehrerer zentraler Wegpunkte bzw. Kreuzungen für den Fahrradverkehr im ganzen Stadtgebiet notwendig macht und so den größten Beitrag zur Korrektur der autozentrierten Politik von Stadt und Verwaltung der letzten Jahre leisten: Das Ziel sollte nicht sein den Fahrradverkehr im Interesse der Autofahrer in Nebenstraßen zu verbannen, sondern Autoverkehr im Innenstadtbereich zu Gunsten zukunftsfähiger Mobilitätsformen zunehmend stärker einzuschränken.
Gut. über den Ring	Schlecht. deutlich zu weit außerhalb der Innenstadt und zu große Umwege	Gut. Gute Anbindung an Langendreer, Springorum un vor allem die SBahn	Gut. Noch recht geringe Umwege und akzeptable Innenstadtnähe	Schlecht.	Gut. Weil er auch am Hauptbahnhof vorbei führt	Schlecht. Die anderen Alternativen sind besser.	Ich denke das es schwierig bis unmöglich wird, ein vergleichbares Trassenprojekt (vgl. Erzbahntrasse) in der Innenstadt realisierbar ist. Es wäre jedoch eine scheinbar inwärtige Bereicherung, die ihren Kernwert noch in 2040 als qualitativ und avantgardistisch aufzeigen. Gutes Gelingen!
Gut. Wegführung geradlinig, daher gut, aber ist die Nutzung des Södrings mit starkem Kfz-Aufkommen und vielen Ampelanlagen realistisch und zielführend?	Schlecht. Deutlich zu weit von der Innenstadt entfernt. Zu geringe Breite für Schnellweg auf der Springorumtrasse.	Gut. gute Trassenführung entlang der Bahngleise. Mittelstreifen auf Ferdinandstr. sollte von Parkflächen befreit werden um Platz für Radverkehr zu schaffen, Überführung an Witterner Str. wäre gut, zum östlichen Anschluss, aber besser die Wegführung entlang der Bahngleise nördlich des Kortumparks nehmen	Gut. Pro: breite Straßen und gute Führung Contra: ein bisschen zu weit von Innenstadt und Bermudadreieck und auch vom HBF entfernt + zu hohes Kfz-Verkehrsaufkommen	Schlecht.	Gut. Weil nah am HBF, auf den befahrenen Straßen Radinfrastruktur vorhanden.	Schlecht. Durch Innenstadt = hohes Verkehrsaufkommen	Ich finde die Bemühungen der Stadt Bochum die Lebensqualität durch viele Maßnahmen schrittweise zu verbessern sehr gut. Auch der Ausbau der Radwege zählt definitiv dazu und hat viele Bereiche bereits verbessert. Leider führen die aktuellen Möglichkeiten für den RS1 durch die Innenstadt das Konzept des RS ad absurdum, da man hier ständig im Konflikt mit Autos und LKWs gerät und seine Fahrt durch die Querung von Ampelkreuzungen unterbrechen muss. Ich verstehe, dass dies durch die Gegebenheiten und die fehlende Kooperation der Bahn bei Grundstücken so ist. Trotzdem hätte jeder der Verläufe den Namen RS3 so eigentlich nicht verdient. Evtl. könnte ja öffentliche Position mit breiter Unterstützung der Bevölkerung die Bahn etwas Gesprächsbereiter machen, da man den RS1 evtl. ja sogar ideal mit dem Hauptbahnhof verbinden könnte und somit das Konzept moderner, klimafreundlicher Mobilität quasi als Paradebeispiel vereint.
Gut. Weil er Trasse einen Teil der Altestrasse Beringalter die dann hoffentlich bis in die Innenstadt mit einem vollwertigen Radfahrereifen ausgestattet wird.	Schlecht. deutlicher Umweg mit keinem Geschwindigkeitsvorteil durch Querung dreier Hauptstraßen. Direkter Weg durch die Innenstadt wohl schneller als der Radschnellweg in dieser Variante.	Gut. Hbf als Knotenpunkt, sowohl nördl als auch süd! Innenstadt angeschlossen	Gut. Relativ "straight", hohe Geschwindigkeiten möglich, S-Bahn Ehrenfeld berücksichtigt, Hbf aber nicht direkt; zusätzliche Zuwegung über Ulinstraße zum Hbf ergänzen	Schlecht.	Gut. wenig benutzte Straßen	Schlecht. Eigentlich "mittel": Die Strecke hat zwei große Pluspunkte: 1. Zwischen Bermudadreieck, Riff und Bahnhof Ehrenfeld entsteht damit auch für Fußgänger eine Verbindung. 2. Es entsteht eine Verbindung vom Springorum-Radweg zur Innenstadt (Nord-Bahnhof). Die Variante hat aber auch ein riesiges Minus: Den Södring halte ich für völlig ungeeignet, a) wegen des erheblichen Auto- und Busverkehrs (oder gibt es ein Konzept, Auto- und Busverkehr aus dem Södring zu entfernen?), b) wegen der Fußgängerströme vom Bahnhof in die Innenstadt.	Ich finde im Startbereich sollte es eine vernünftige Lösung für alle geben. Man kann natürlich aus 4 spürigen Straßen, 2 spürige machen um Radwege anzulegen. Man sollte sich dann aber auch mal die Ampelhaltungen anschauen. Bochum hat keine gute Grüne Welle. Durch Optimierung vieler Ampel, könnte Staus vermindert werden und eine 2 spürige Straße wäre dann auch kein Problem mehr. Meiner Meinung nach sind auch zu viele Ampel nach 22 Uhr im Betrieb, die es eigentlich gar nicht bräuchten.
Gut. Wenig Abbiegungen, führt am HBF und Fußgängerzone vorbei.	Schlecht. Die Friederikstr. braucht zwar dringend einen Fahrradweg, die Route ist für den RS1 aber nicht zentral genug.	Gut. Hier wäre nur die Steigung im Bereich des Kortumparks und der Akademiestrasse zu bemängeln	Gut. relativ direkte Route & leicht zu merken (man muss kaum abbiegen, sprich: einfache Wegführung!)	Schlecht.	Gut. Zwei direkte Verbindung am Bahnhof entlang, aber an den lauten Gleisen vorbei und mit Steigung. Es müsste ein neuer Weg am Kortumpark entstehen	Schlecht. Ein flüßiges Fahren über den Södring ist schwer vorstellbar. Wenn dort ein guter Fahrradstreifen entsteht sollte der nicht von RS1-Durchgangsverkehr belastet werden.	Ich freue mich auf den Radschnellweg. Ich sehe aber auch die großen Probleme bei der Streckenführung durch die Bochumer Innenstadt, da es durch wenig Parkflächen, die den Anwohnern zur Verfügung stehen Straßen dicht "bespart" sind. Ich würde mich sehr über eine Lösung parallel zu den Bahnschienen freuen!

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Gut. Wenig Umwege und enge Kurven. Allerdings muss dann auf dem Ring die notwendige Radinfrastruktur auf Kosten des Autoverkehrs geschaffen werden, sonst ist eine Benutzung sehr gefährlich.	Schlecht. Die Innenstadt mit zentralen Anschlusspunkten (Hauptbahnhof) wird umfahren. Querung vieler Hauptverkehrsstraßen; trotz intelligenter Ampelschaltungen etc. wird es zu Wartezeiten kommen.	Gut. Ideal. Die Bessemerstr. ist schon mit Radwegen ausgebaut und der Großteil der Strecke führt neben den Gleisen her.	Gut. Relativ direkte Verbindung ohne zu viele Unterbrechungen durch Ampel/Vorfahrtsregelung	Schlecht.	Gut. Zweitbeste Variante! Die Nähe zum Bermudadreieck, der Innenstadt und dem HBF ist gegeben. Die Nebenstraßen sollten dann allerdings zu Anlieger- und Einbahnstraßen werden. Die Streckenführung durch den Kortumpark ist besser als entlang der Adamiestraße.	Schlecht. Erst entfernt man sich von Variante 1 und 5 (und das auch noch berg hoch), um dann doch nach einem Umweg sich mit ihnen zu verbinden.	Ich freue mich auf die Trasse und hoffe, dass sie noch 2022 Realität wird. Wir brauchen dringend besseren Radverkehr in Bochum!
Gut. Wenig Unterbrechungen, allerdings nur gut, wenn keine Einschränkung der zwei Fahrspuren je Richtung	Schlecht. Die Springorumtrasse birgt bereits jetzt viel Konfliktpotenzial, da sie nicht den erforderlichen Platz für die gemeinsame Nutzung mit Fußgängern vorhält. Weiterhin sehe ich die Nutzung des Kreisverkehrs kritisch, wenn dieser eine separate Spur für Fahrradfahrer vorsehen soll. Das Platzangebot ist sehr gering, aber die Nutzung im Wohngebiet müsste für alle Verkehrsteilnehmer in dem Wohngebiet sicher gestaltet werden.	Gut. Keine Kreuzung Viktorstr. Keine zusätzlichen Höhenmeter. Aber: Im Osten Route 6 nutzen!	Gut. schnelle Anbindung an den Weg zur Uni	Schlecht.	Schlecht.	Schlecht. Fahrzeilerhöhung durch viele Ampelsteuerungen	Ich freue mich bereits jetzt auf den Radschnellweg!
Gut. Wenige Abbiegungen und läuft am HBF sowie nahe der Innenstadt vorbei - allerdings müsste es eine Vorrangregel an den vielen Ampel auf den Ring geben, bzw. die Trasse daran vorbei geführt werden	Schlecht. Die Springorumtrasse ist bereits ein Fahrradweg. Ich halte es für wenig sinnvoll, diesem als RV auszubauen.	Gut. Klare Linienführung an der Bahn entlang, einzige Bebauung von mir: Kortumpark, auch da sollte die Trasse im Park an der Bahn entlang geführt werden wie bei Trasse 6	Gut. schnellste Route und Kostengünstig	Schlecht. - recht viele Kurven, Abzweige etc., am Ring viel Verkehr und viele Ampeln. + zentrumsnahe Führung	Schlecht.	Schlecht. Fehlplanung, weil jede Führung über die große Autostraßen von Lokalpolitik und Verwaltung boykottiert werden wird.	Ich hoffe, dass der RS 1 den Innenstadtring miteinbeziehen wird, und sich dadurch die Innenstadt fahrradfreundlicher wird. Ich finde, Bochum ist in den letzten Jahren schon fahrradfreundlicher geworden, aber die Innenstadt empfinde ich noch als sehr fahrradunfreundlich, daher erhoffe ich mir noch mehr Verbesserungen. Danke, dass die Bürger zu diesem Thema befragt werden.)
Gut. weniger erforderliche Richtungswechsel/Abbiegen	Schlecht. Die Springorumtrasse ist eh schon überlastet. Außerdem führt man da einfach durch Bochum durch, ein Anreiz, die Innenstadt aufzusuchen, besteht eher nicht. Riesenumweg.	Gut. Kreuzung Unistr und Wittener Str schwierig	Gut. Schön geradlinig aber etwas "weit vom Schuss"	Schlecht. Ab Viktorstraße starker Kontakt mit Autoverkehr, insbesondere Kreuzungen großer Straßen wie Viktorstraße und dann auf dem Süd- bzw. Ostring Kreuzungen mit Unistraße könnten zu häufigen Stopps an Ampeln etc. führen.	Schlecht.	Schlecht. Führt großteils über viel befahrene Straßen	Ich schreibe meine Masterarbeit im Fachbereich Architektur Projektentwicklung über eine Rest- und Service Infrastruktur am RS1. Ich glaube, dass der Wechsel aufs Fahrrad gerade auch durch attraktivität der Wege gefördert werden kann.ist
Gut. Wenn es einen richtigen Fahrrad Streifen gibt und der PKW "Ring" endlich entschleunigt wird. Wäre das hier eine großartige Strecke: bzw. im Innenstadt Ring sollte man sowieso mal über Tempo 30 nachdenken. Oft geht es nicht viel schneller und vielleicht hört das wilde Gedrängel dann mal auf.	Schlecht. Die Variante hat zwar einige Vorteile (Springorumtrasse, schönes/ruhiges Viertel etc.), jedoch ist es einfach schon zu weit vom Zentrum entfernt.	Gut. kurz, führt am HBF entlang (gut für Umstieg auf/von ÖPNV), schön ist die Nähe zum Kortumpark, leider mit vielen Ecken	Gut. Schöner Trassenverlauf, kein großen Probleme mit Autos, da der Ring nicht involviert ist. Ziemlich gleichbleibende Höhe.	Schlecht. Besser als Variante 1, aber Verlauf durch innerstädtischen Kraftverkehr	Schlecht.	Schlecht. Führt zunächst durch viel unbewohntes Gebiet, dann über die verkehrsreichen Ringe mit den Hauptausfallstraßen.	Ich wünsche Ihnen viel Erfolg und ausreichend Durchsetzungsvermögen bei der Umsetzung. Toll das die Bürger in der Art und Weise mit einbezogen werden.
Gut. Zentraler Weg durch die Stadt, der Südring benötigt dringend einen Radweg	Schlecht. Diese Trasse halte ich für zu umwegig und daher unattraktiv. Die anderen Routen gehen wenigstens in der Nähe des HBF oder der Innenstadt vorbei - diese Route liegt in der Peripherie.	Gut. kurze Strecke, Anteil an Führung entlang der Straße relativ kurz. Könnte am Kortumpark nördlich vorbei geführt werden, um noch weniger entlang von Straßen geführt zu werden	Gut. Schöner Wegverlauf	Schlecht. Bitte auf keinen Fall über den Innenstadtring! Da herrscht Lebensgefahr für Radfahrer!!!	Schlecht.	Schlecht. Führung entlang des Stadtrings ungünstig	Ich würde als Anwohner gern informiert werden, nicht mal zu dieser Versammlung am 30.6. wurde man eingeladen obwohl ja gerade Anwohner etwas beitragen könnten...
Gut. zwei der vier heutigen Autospuren für den Radverkehr vorgesehen würde, wäre dies ein guter Vorschlag. Ansonsten un schön, mit den vielen Autos auf einer großen Straße zu fahren, denn das ist ja der Grund, warum viele Radfahrer auf Gehwegen fahren.	Schlecht. Dieser Verlauf ist zu weit von der Innenstadt, dem HBF und dem Bermudadreieck entfernt. Ich finde es nicht gelungen, wenn bereits schön ausgebaute Radwege (Springorumradweg) durch den RS 1 zusätzlich und stark beansprucht werden.	Gut. kürzeste Verbindung zwischen den Anschlusspunkten	Gut. sehr angenehme Strecke, oskar hoffmann str. sehr gut zu fahren mit dem rad	Schlecht. Das Stück bis zum Musikforum ist in Ordnung. Leider ist der Weg entlang des Innenstadtrings viel zu stark befahren und zu stark von Fußgängern frequentiert und das letzte Stück zum Zeitpunkt ist von den Gleisen viel zu steil.	Schlecht.	Schlecht. Führung über K.Adenauer-Platz und J.-Neuberg-Str. charmant, aber: Zu viel Zickzack und mind. 7 Ampeln verhindern eine zügige Fahrt :-)	Ich würde das, Fahrrad sehr gerne für tägliche Fahrten nutzen, finde auf der Straße zu fahren jedoch viel zu stressig und lasse es daher. Bochum braucht DRINGEND flächendeckende Radwege. Die neu gestaltete Bessemerstr finde ich z. B. sehr gelungen. Gerne auch Tempo 30 innerorts, um Fahrbahnen verkleinern und so Platz schaffen zu können. Und das sage ich als Autofahrerin :)
Schlecht.	Schlecht. Doppelung mit der Springorumtrasse	Gut. Meines Erachtens der beste Verlauf. Die Nähe zum Bahnhof ist entscheidend. Viele Teilstücke verlaufen nicht entlang von Straßen. Toll wären Brücken über Uni- und/oder Wittener Str. Beim Kortumpark gefällt mir der Verlauf von Variante 6 besser. Am Hbf könnte man vielleicht auch direkt den Marktplatz am Südausgang und dann die Unterführung am Taxistand nutzen.	Gut. sehr direkter Weg, ruhige Strecke, trotzdem sehr innenstadtnah	Schlecht. der Innenstadtring ist problematisch	Schlecht.	Schlecht. Führung über ungeeignete Straßen, sofern nicht Kompletumbau inkl. Grüner Weite für Radfahrer innen am Ring. Wäre zwar schön, aber vermutlich nicht realistisch.	Ich würde die südlichen Trassen bevorzugen. Hier sind wenig Steigungen. Die beiden praktikabelsten scheinen mir der Weg über Oskar-Hoffmann-Str. zu sein und der über die Springorumtrasse.

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht.	Schlecht. Ein Ausbau der bestehenden Trasse wäre notwendig (die Springorumtrasse sollte als eher Querverbindung zum RS1 dienen), keine direkte Verbindung zur Innenstadt, eine Fahrradstraße auf dem Teilstück des Glockengartens müsste errichtet werden (was man sowieso mal machen muss) - zu viele Parkplätze in Kombination zum Fahrradverkehr	Gut. Mit kleineren Veränderungen führt der Radweg an markanten Punkten Bochums vorbei. Dabei führt er die Nutzer nicht über viel befahrene Hauptstraßen.	Gut. sehr direkter Weg, wenig Verkehr und trotzdem sehr innenstadtnah	Schlecht. Der Verlauf der Trasse über den Südring ist bei den hierfür zu bewältigenden Planungsaufgaben, welche durch die Stadt Bochum bewältigt werden müssen, wenig erfolgversprechend.	Schlecht. - in Vergleich zu Variante 3 deutlich schlechter, da viele Kreuzungen, Abzweige etc., insbesondere Querung Viktorstraße/Königsallee problematisch + direkte Verbindung	Schlecht. geht am vielbefahrenen Östring entlang. Gefährlich! Außerdem viele Abgase für die Radfahrer.	Ich würde/werde durch den Ausbau des RS1 das Fahrrad öfter nutzen! z.B. um zur Arbeit zu fahren
Schlecht.	Schlecht. Ein zu großer Umweg. Die Anbindung der Innenstadt wird nicht erreicht.	Gut. Mögl.weise gute Alternative zu Straßen	Gut. sinnvoll da recht gradlinig und ausreichend Platz auf der Fahrbahn um Korridor in 4 m Breite plus 1 spürigen Autoverkehr zu ermöglichen./ stellt sich nur die Frage ob einseitige oder beidseitige Führung des Radverkehrs das Ziel ist?!	Schlecht. der Verlauf über den Ring blockiert den Verkehr zu sehr	Schlecht. im Bereich Kronenstr. / Hermannshöhe dürften die Steigungen zu hoch sein.	Schlecht. Großes Kfz-&Fußgänger-Aufkommen bei sehr wenig Platz auf dem Ring und Viktorstraße: Viele Ampelschaltungen = wenig flüssiges Fahren	im Konfliktfall möchte ich Radweg statt Auto. außerdem ist ein gutes Höhenprofil wichtig.
Schlecht.	Schlecht. Eine Trassierung weit südlich des Hauptbahnhofs wird den Bedürfnissen der Radfahrenden nicht gerecht. Der Hauptbahnhof muss als wichtiger Knotenpunkt direkt an die Trasse angeschlossen werden.	Gut. möglichst nah an der Ideallinie; nur brauchbar mit Ampelvorrang für den RS1 an der Unistr. und der Wittener Str., links abbiegen an einer der großen Straßen muss verhindert werden.	Gut. Straße ist breit genug und hat eine gute Oberfläche	Schlecht. Die Verkehrssituation auf der Allee- und dem Südring erfordert eine sehr gute Trennung von PKW-/LKW-Verkehr und Radfahrer. Aufgrund der vorhandenen Bebauung gestaltet sich eine Realisierung eines dafür erforderlichen separaten Radweges aus meiner Sicht kompliziert. Ein integrieren in den Straßenverkehr ist hinsichtlich junger Radfahrer nicht sinnvoll. Ein ausreichend breiter Radweg würden den bisherigen Straßenverkehr einschränken.	Schlecht. (langsame) Variante durch schmale Wohnstraßen	Schlecht. Halte den Innenstadtring nicht für sinnvoll	ist die Stadtverwaltung nicht in der Lage, diese Planung selbst zu erstellen, es wurde dazu doch extra Personal eingestellt! Warum muss dazu ein auswärtiges Büro ohne Ortskenntnisse beauftragt werden?!
Schlecht.	Schlecht. Fehlender Bezug zu wichtigen Anschlusspunkten (u.A. Bahnhof, Innenstadt innerhalb Gleisdreieck), Nutzung bestehender statt neuer Trassen (Springorum) verschlehtes Potential zur Erweiterung des Netzes gut ausgebauter Radwege	Gut. Möglichst unabhängig vom Straßenverkehr, sehr direkte Verbindung durch die Stadt	Gut. Teilw. fertig (Bessemerstr.), Neubewertung der Prioritäten Fahrrad vs. Auto (Hattinger, Oskar-Hoffmann)	Schlecht. Diese Variante verläuft ebenfalls über den Südring und ist daher nicht für den RS1 geeignet. Im Vergleich zu Variante 1 und 7 ist diese Variante jedoch ohne Betrachtung des Südrings mein Favorit!	Schlecht. 1.) Viele kleine Straßen -> u.a. Proteste der Anwohner wegen Parkplatz-Wegfall 2.) Der letzte Abschnitt ab dem Kortumpark ist gut!	Schlecht. Ich halte die Varianten 1, 5, und 7 mit einer Radwegführung entlang des Innenstadtringes nicht für sinnvoll, da dort die Autoverkehrslichte zu hoch ist, Lieferverkehr potentiell den Radweg blockiert, durch Kurzzeitparker Dooring-Unfälle vorprogrammiert sind. Variante 1 entlang der Rotstraße halte ich dabei für die schlechteste. Eine Kombination aus Varianten 5 und 7 mit großen Anteilen entlang des Bahnkörpers bzw. durch den Kortumpark halte ich für sehr gut. Es wird abseits des Autoverkehrs neuer Raum erschlossen, der auch andere Perspektiven auf die Stadt eröffnet.	Ja, ich verstehe nicht, warum eine Führung nördlich um die Innenstadt von vornherein ausgeschlossen wurde.
Schlecht.	Schlecht. Friederikstrasse ist stark befahren	Gut. Möglichst wenig Kontakt mit dem Autoverkehr	Gut. Top-Trasse (vielleicht sogar besser als Variante 1), weil im Straßenquerschnitt durchweg unproblematisch, relativ direkte Streckenführung, sowie direkte Anbindung von Schauspielhaus und Ehrenfeld.	Schlecht. Eigentlich "mittel": „Durch das Viertel am Springerplatz zu fahren finde ich halbwegs okay, allerdings würde ich nicht direkt am Springerplatz fahren wollen, sondern parallel durch die Arnoldstraße (wg. Fußgängern und Markt auf dem Springerplatz). Großer Nachteil der Route: Den Südring halte ich für völlig ungeeignet, a) wegen des erheblichen Auto- und Busverkehrs (oder gibt es ein Konzept, Auto- und Busverkehr aus dem Südring zu entfernen?), b) wegen der Fußgängerströme vom Bahnhof in die Innenstadt. Pluspunkt: Es entsteht eine Verbindung vom Springorum-Radweg zur Innenstadt (Nord-Bahnhof).	Schlecht. 3 schwierige Kreuzungen	Schlecht. Ich würde nicht über den Südring fahren - zuviel Verkehr und zu eng - viele Ampeln	Konkreter Weg ist zweitrangig, wichtig ist, dass der radweg eine schnellverbindung ist, also: wenig Ampeln bzw. Vorfahrt achten (Ziel: nur eine!), von parkenden, haltenden Autos freihalten. Die Fragen (hier) waren nicht gut, z.B. wozu sollen Bürger gefährliche Stellen eintragen, wird der rs1 nicht so gebaut, dass es die Stellen dann nicht mehr gibt?

Schlecht.	Schlecht. friedrika halbwegs viel befahren, springorumradweg wird so überlastet, umweg	Gut. Nähe zu den Gleisen	Gut. Unkomplizierte, quasi geradlinige Streckenführung. Und ein Teil der Strecke/Straßen muss ohnehin saniert werden.	Schlecht. Einbindung belebter/vielbefahrener Bereiche im Bereich Hbf/Kortumstr. für mich nicht realisierbar	Schlecht. Ähnlich zu Variante 3, aber indirekter und teilweise weiter von der City entfernt.	Schlecht. Im Vergleich zur Variante Rottstraße, weniger geradlinig, Querung der Viktoriastraße mit Linksabbiegen ist unbequem, da starker Verkehr auf dieser Straße	liebe Stadtplaner Bochums: bitte dringend mehr gute Radwege bauen! dass es geht, wurde an einigen Stellen ja schon (Abschnittsweise...) geneigt (z.B. Universitätsstraße, Springorumtrasse, Lothringentrasse etc)
Schlecht.	Schlecht. Führt an der Innenstadt vorbei, bedeutet großen Umweg für Radfahrer*innen	Gut. Nähe zur Bahntrasse scheint für eine einfache Anbindung zu sprechen.	Gut. Verbindung zum Springorum-Radweg, für mich gute Strecke	Schlecht. Es heißt Radschnellweg, diese Streckenführung ist viel zu verschachtelt.	Schlecht. Ampel an der Ehrenfelder Str.	Schlecht. Kein organische oder "selbstverständliche" Wegeführung, auch hier Nutzung Südring fraglich.	Man merkt, dass Bochum sich auf den Weg macht zur Fahrradstadt, das tut gut, geht aber natürlich noch zu langsam... Weiter so!
Schlecht.	Schlecht. Führt den Nutzer nicht an wesentlichen Punkten Bochum vorbei.	Gut. naher Verlauf am Bahnhof	Gut. vergleichsweise wenig Kfz-Verkehr, Radweg teilweise schon vorhanden	Schlecht. Fahrzeiterhöhung durch viele Ampelkreuzungen; zu tolerieren bei eigener Fahrspur für Radfahrer, d.h. Reduzierung auf eine Fahrspur auf dem Ring	Schlecht. An sich keine schlechte Idee, allerdings Steigung auf Bessemerstraße Richtung Hattinger Straße und unbequeme Kreuzung der Universitätsstraße mit Linksabbiegung.	Schlecht. Kein Radverkehr über den Bochumer Cityring	Mehr Öffentlichkeitsarbeit, um das Thema in die Bevölkerung zu tragen. Plakate in der City, die auf das Thema RS1 hinweisen.
Schlecht.	Schlecht. Für eine Anbindung der Innenstadt zu weit außerhalb.	Gut. Neben der Bahnlinie bestimmt viel Platz und schön gradlinig. Schade ist nur am Ende das es nicht durch den Park geht. Sondern durch die Akademiestraße. Da sollte eine Mischung mit Variante 6 kombiniert werden.	Gut. verhältnismäßig gerade / ohne viele Kreuzungspunkte oder Ecken; leider weit vom Stadtzentrum entfernt	Schlecht. führt durch die vom Autoverkehr dominierten Stadtringe. Kann gefährlich werden.	Schlecht. Auf den ersten Blick recht umständlich/unübersichtlich.	Schlecht. Kein Vorteil ggü Variante 5	Mein Streckenvorschlag lehnt sich im Grunde an Variante 2 an, hat aber den Vorteil das man auf kürzerem, verkehrsärmerem und beschaulichem Wege zur Springorumtrasse kommt. Zudem ist an dieser Stelle der Einstieg auf die Springorumtrasse besser für die Weiterfahrt Richtung SW und über die Wierthelhauserstr. Richtung Solen (TZ-Quartier, Uni). Wege
Schlecht.	Schlecht. Für mich zu weit von der Innenstadt entfernt.	Gut. Neben einem Gleis und/oder ein zum Radweg umgewandeltes Gleis ist ein sicherer Ort zum Fahren. (Abschnitt von Bessemerstr. bis zur Hermannshöhe)	Gut. Verringert eventuell den Autoverkehr auf der Lothringer Straße, was der bereit stark beschädigten Brücke kurz vor der T-Kreuzung bei der Harpener Straße sicher hilft. Ausreichend Fläche vorhanden, mit Ausnahme des Straßen Abschnittes auf der Disko-Hoffmann-Straße zwischen Steinring und Universitätsstr. Dieser Abschnitt muss jedoch aufgrund des mangelhaften Straßenbelages für den Radschnellweg so oder so modernisiert werden. Durch das queren der Wittener Straße, Universitätsstraße(Fahstreifen vorhanden) und der Königsallee sind genug Möglichkeiten zur Stadt zu gelangen vorhanden. Mit geringen Kosten verbunden.	Schlecht. Führt grobteils über viel befahrene Straßen	Schlecht. Aufgrund der engen Straßen zwischen Ehrenfeld und dem Hbf würde sich hier nur eine Fahrradstraßenführung und Anliegerverkehr sich positiv auf dem Radverkehr auswirken. Jedoch würde ich den Weg anstatt durch den "Kleier Weg" über die "Hermannshöhe" zu "Universitätsstraße" fortsetzen, sodass direkt in die "Ferdinandstraße" und somit der Laufweg über die "Universitätsstraße" vermieden werden kann.	Schlecht. Kreuzungsbereich Südring	Mit einer solchen Streckenführung würde sogar ich auf das Rad umsteigen!
Schlecht. Es sollten aber keine Hauptverkehrsstraßen für den Autoverkehr eingeschränkt werden.	Schlecht. Ganz schlechte Alternative. Die bei vielen als Spazierweg und Joggingstrecke beliebte Springorum-Trasse müsste um die Anforderungen an einen Radschnellweg für alle anderen Verkehrsteilnehmer gesperrt werden. Darüber hinaus, viel zu weit weg von der Innenstadt.	Gut. Nur Gut, falls der Weg nördlich um den Kortumpark (Var. 6) machbar ist! Dann sollte dieser auf jeden Fall dem hier eingezeichneten südlichen Weg (Var. 3) bevorzugt werden!! So vermeidet man den Berg "Am Lohberg"!! 2.) Bessemerstr. ist fahradtechnisch gut ausgebaut. 3.) Durch die Strecke entlang der Bahntrasse wird der Straßenanteil gering gehalten. 4.) Kurze Strecke	Gut. Wäre ok, wenn die Radwege an den Straßen vernünftig ausgebaut sind	Schlecht. Führt über den Süd- und Osttring. Zu viel Verkehr.	Schlecht. außerhalb der Innenstadt	Schlecht. Nur, wenn Ausbau des Südrings für Fahrradfahrer sinnvoll machbar ist. Anfang und Ende aber gut autofrei	Möglichst schnell fertig werden. Nicht wieder warten, bis irgendwelche Funktionäre Zeit haben.
Schlecht. - Viele Kreuzungen, viele Ampeln um den Ring, - Verlauf durch die Innenstadt	Schlecht. Geht an der Innenstadt sowas von vorbei	Gut. Nutzung der ehemaligen Bahnrücke über der Königsallee möglich	Gut. Weil die Radwege hier zum Teil schon vorhanden sind.	Schlecht. Führung entlang des Stadtrings ungünstig	Schlecht. Breite der Kronenstr. und Hermannshöhe zu gering	Schlecht. Osttring, Südring und Viktoriastrasse zu verkehrstsch, zu viel Zick-Zack um über den Konrad-Adenauer-Platz zu kommen	Nein
Schlecht. 1.) Dann würde die Trasse, die aktuell gebaut wird, keinen Sinn machen. 2.) Ecke Bessemerstr./Alleestr./Rottstr. wird sehr schwierig umzusetzen bzw. eher unmöglich 3.) Ansonsten eigentlich gut!	Schlecht. Großer Bogen um die Bochumer Innenstadt, Springorumtrasse den Anforderungen nicht gewachsen und nicht realistisch erweiterbar	Gut. parallel Bahngleise/schwierig Anbindung Unistr.	Gut. wenig Abbiegepunkte	Schlecht. Führung über ungeeignete Straßen, sofern nicht Komplettumbau inkl. Grüner Welle für Radfahrer*innen am Ring. Wäre zwar schön, aber vermutlich nicht realistisch.	Schlecht. Da ist die Variante 3 wesentlich eleganter ohne jeglichen rechts-links Wechsel	Schlecht. Positiv: direkter Verlauf an der Innenstadt, den Hbf und Ehrenfeld vorbei. Negativ: das abbiegen von der Viktoriastraße auf die Konrad-Adenauer kann problematisch sein.	Plant bitte bald und schnell weiter, ich freue mich so darauf!!!
Schlecht. 12 Ampeln im Verlauf -> keine zügige Fahrt möglich. Positiv: gradlinige Führung.	Schlecht. großer Umweg	Gut. parallele Trasse zu Bahngleisen gut. Hermannshöhe schwierig	Gut. wenige Abbiegungen nötig	Schlecht. Geht am viel befahrenen Osttring entlang. GEFÄHRLICH, stinkt, unübersichtlich	Schlecht. Das ist variante 3 in schlechter	Schlecht. Problematische Verkehrsführung über den Süd-/Osttring sowie Viktoriastri; Konflikte mit PKW vorprogrammiert	Rad fahren ist gut

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht. Alle Varianten über den Südring sind schlecht	Schlecht. großer Umweg	Gut. Perfekt an der Bahnlinie entlang. Direkte Verbindung. Wird die Bahn die Grundstücke hergeben?	Gut. Weniger gut, aber wichtige Alternative Strecke	Schlecht. Halte den Innenstadtring nicht für sinnvoll	Schlecht. Die Ehrenfeldstraße ist eine urbane, verkehrsberuhigte Straße mit "Tempohöfen" und mit Anwohnerautos vollgeparkt. Dies ist in dieser Gegend notwendig, es gibt keine Ausweichparkplätze. Die Ehrenfeldstraße und die Kronenstraße PLUS die Kreuzung der Viktorienstraße (tagüber absolut unmöglich) sind ein sehr sinnvoller Trassenverlauf.	Schlecht. recht umständliche Trassenführung	Radfahren muss mehr subventioniert werden in Bochum. Als Radfahrer fühlt man sich fast überall im Stadtgebiet sehr unsicher!
Schlecht. Allestr., Rottstr. und Ring derzeit nicht geeignet. Es müsste je eine Autospur entfernt werden und die Rottstr. neu geteert.	Schlecht. großer Umweg	Gut. Radfahrer hätten hier wenig bis gar keine Berührungspunkte mit dem Autoverkehr.	Gut. Wenn mit einem richtigen Fahradstreifen passt das.	Schlecht. Ich halte die Varianten 1, 5, und 7 mit einer Radwegführung entlang des Innenstadtrings nicht für sinnvoll, da dort die Autoverkehrslichte zu hoch ist, Lieferverkehr potentiell den Radweg blockiert, durch Kurzeitparker Dooring-Unfälle vorprogrammiert sind. Den Astatz entlang des Bahnkörpers bzw. durch den Kortumpark finde ich sehr gut.	Schlecht. Die Kreuzung von zwei stark befahrenen Strassen (Bessemer und Viktorienstraße) ist ein großer Nachteil im Vergleich zu Variante 3	Schlecht. Riesenumweg, ausserdem ist die Steigung der Bessemerstr. zu hoch	RS1 ist ein guter Schritt! Bitte weiter in Radwege investieren und das Rad attraktiver für viele machen! Danke!
Schlecht. Allestraße und Ring sind zur Zeit nicht schön mit dem Rad zu befahren, falls dort eine Flächenverteilung zum Radverkehr stattfindet, ist das eine akzeptable Route	Schlecht. großer Umweg. Nebenstraßen eher gefährlich wegen vielen Anwohnern, Einfahrten, Gegenverkehr, Parksuchende, Grundschulen verursachen morgens viel Verkehr.....	Gut. recht direkte Strecke. Von Osten kommend zunächst recht steil, danach auf wenig befahrenen Straßen. 3 Kreuzungen an vielbefahrenen Straßen. Hier wird es darauf ankommen die Kreuzung für Radfahrer angenehm zu gestalten. (generelle Vorfahrt für Radfahrer, großzügige Ampelschaltung, Radekehr auf separater Ebene....) Warum erfolgt der Knick auf der Unistraße auf den Klever Weg: eine gerade Querung von Ferdinandstraße auf die Hermannstraße wäre weniger steil. Im weiteren Verlauf in Richtung Westen entlang der Bahnlinie. Attraktiv, wenn kreuzungsfreie Querung der Viktorienstraße auf Niveau der Bahnstrecke gelingt. Meine Lieblingslösung wäre der westliche Teil dieser Variante 3 mit dem östlichen Teil der Variante 6.	Gut. ziemlich direkte Führung über Hauptverkehrsstraßen, die breit genug für eigene baulich getrennte Radwege sind	Schlecht. Ich würde nicht über den Südring fahren - zuerst Verkehr und zu eng - viele Ampeln. Ich würde Variante 5 bis Musikforum, dann Viktorienstr. stadtauswärts mit Variante 3 oder 6 kombinieren - so kann man sich die beiden sehr langen und ermüdenden Anstiege auf der Bessemerstr. ersparen	Schlecht. Die Route ist zu eng, um Rad- und Autoverkehr in Einklang zu bringen. Zudem viele Abbiegevorgänge.	Schlecht. Ring ist stark befahren, viele Ampeln	Schön wäre, den Trassenworschlag und dessen Begründung korrigieren/bearbeiten zu können, während man sich mit den anderen Punkten beschäftigt.
Schlecht. Aufgrund der Nutzung des Innenstadtrings kommt es hier zu der Problematik, dass eine Neuplanung des Straßenverkehrs (vor allem mit 3m breiten Radwegen) sich für mich nur schwer umsetzen lässt. Würde hier je Richtung eine Fahrspur entfernt werden, käme es ggf zu Staus an den Stellen, wo die Fahrbahnbreite reduziert wird. Auch die Fußwege empfinde ich nicht als breit genug, sodass man sagen könnte hier entfernen wird vll ein kleines Stück für den RS1. Von einer Mittelführung über die Grünfläche würde ich aus Gründen der Umwelt abraten.	Schlecht. Gute Idee, aber zu starker Umweg und bessere Alternativen sind vorhanden.	Gut. Relativ	Gut. zwar auch außerhalb der Innenstadt, aber neu umgebaut Oskar Hoffmann Straße evtl. gut nutzbar	Schlecht. Ich würde nicht über Südring und Osting fahren - zu viel Autoverkehr und Ampeln.	Schlecht. Die Route lässt den Ring aus und umgeht eher die Innenstadt. Für mich würde das nicht den Fahrradverkehr in der Innenstadt fördern.	Schlecht. Ring ist zu stark von Auto befahren, erster Abschnitt wäre Umweg der zu einer Abkürzung einlädt	Schön, dass Sie in diesem Fall die Bürger*innen befragen. Es wäre schön wenn das in Zukunft öfter so gemacht wird und Bochum ein ganzheitliches Konzept zum Fahrradverkehr in der Stadt entwickeln könnte.

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht. Bitte auf keinen Fall über den Innenstadtring! Da herrscht Lebensgefahr für Radfahrer!!!	Schlecht. hat nichts mit Radeg in der Innenstadt zu tun!	Gut. Relativ direkt, verkehrsarm und am Park vorbei.	Gut. Zwar keine direkte Verbindung zur Innenstadt, jedoch wäre die Umsetzung der Trasse auf den großen Straßen einfacher und ohne Probleme realisierbar. Wenn Errichtung, dann muss der Glockengarten am Alten Eistreff eine Fahrradstraße bekommen, damit eine gute Anbindung zwischen den beiden Trassen gewährleistet ist	Schlecht. Im Bereich Griesenbruch gut, weil Nebenstraße. Es sollten aber keine Hauptverkehrsstraßen für den Autoverkehr eingeschränkt werden.	Schlecht. Ebenfalls zu kleinteilig. Kreuzungen mit Fahrradvorrang schwer möglich.	Schlecht. s. Variante 1	Sehr geehrte Damen und Herren, gerne hätte ich mehr an der Bürgerbeteiligung teilgenommen, ich möchte dies jedoch eher in schriftlicher Form als Hinweis an Sie formulieren. Ich kenne die befahrbaren Teile der möglichen Streckenabschnitte alle sehr gut, da ich in den vergangenen 15 Jahren in der Bochumer Innenstadt gelebt habe. Ich halte es nicht für zielführend die Krücke in der Innenstadt gehen zu wollen, die Strecke unmittelbar durch die Innenstadt zu führen, so lange der PKW und LKW Verkehr nicht eingeschränkt wird. Die Streckenführung des RS1 über den Süd- und Ostring halte ich für äußerst interessant, würde derzeit jedoch einem Selbstmord gleichen. Die bisherigen Strecken des RS1 und die bereits erschlossenen Geh-/Radwege (bspw. Springorumradweg/Erzbahntrasse) zeigen, dass die Qualität und die Annahme eines solchen Radweges nur gegeben ist, sofern Radfahrer und Autos sich keine Straßen teilen müssen. Ich kann nachvollziehen, dass dies auf Grund von gegebenen bzw. geänderten Voraussetzungen nicht immer möglich ist. Radwege über die Hauptzubringer in die Stadt (bspw. Hattlinger Straße/Stadtring) zu führen, ist m.E.n. eine gute Option, jedoch nur sofern einzelne Fahrtrichtungen komplett für PKWs gesperrt werden. Nachteile von beidseitigen Fahrradstreifen sind bspw. auf dem neu gestalteten Radweg auf der Bessemer Straße zu erkennen, der bekanntlich als Zubringer für den RS1 gedacht war (oder ist). Dieser wird gerne als temporärer Parkplatz für PKWs und LKWs genutzt. Dieser Effekt ist nicht mutig. Nutzt diese Gelegenheit um die Innenstadt zwischen Westpark und Fege neu zu gestalten.
Schlecht. blockiert den Innenstadtkverkehr zu sehr	Schlecht. Hier ist bereits ein super Radweg (Springorum) vorhanden!	Gut. Relativ gradliniges Konzept über neue Wege. Gute Idee. Für die Bochumer Innenstadt von wenig Mehrwert. Aber vlt. kann entlang der neuen Trasse auch Neues entstehen.	Gut. Zweitbeste Variante, wenn Oskar-Hoffmann-Str. und Steinring entsprechend umgebaut werden.	Schlecht. Kein Fahrradverkehr über den Bochumer Stadtring	Schlecht. Ehrenfeldstr. zu schmal / Überweg Königshalle problematisch => ggf. / Hermannshöhe statt Klever Weg	Schlecht. Schlecht für den RS1, aber eine attraktive Querverbindung	Spernung des Osttrings für Autos wäre eine Möglichkeit um das letzte Stück ab Fegebrauerei gut hinzubekommen.
Schlecht. Der Südring ist einfach viel zu voll mit Autos.	Schlecht. Ich glaube die Springorumtrasse wird an ihre Belastungsgrenze stoßen, da es hier auch immer viele Fußgänger gibt...	Gut. relativ kurzer Weg, guter Anschluss an den Bahnhof	Schlecht.	Schlecht. Komplizierte Streckenführung, viele Kreuzungen mit stark befahrenen Straßen machen diesen Trassenverlauf meiner Meinung nach eher ungeeignet.	Schlecht. eigentlich "mittel": Die Strecke durch Ehrenfeldstraße, Kronenstraße, Hermannshöhe finde ich okay (als Fahrradstraße). Die Weiterführung über den Klever Weg halte ich für abenteuerlich, zumal mit der Folge hinterher auf der Unistraße rechtsabbiegen und nachher in die Ferdinandstraße links abbiegen zu müssen. Außerdem ist der Klever Weg m. E. viel zu steil. Stattdessen könnte ich mir vorstellen, weiter der Hermannshöhe zu folgen und von dort die Unistraße in Richtung Ferdinandstraße zu queren. Die Ferdinandstraße finde ich ganz gut geeignet, der Rest der Strecke ist reichlich steil.	Schlecht. schlechtere Anbindung der Innenstadt, Umweg	Spernung des Osttrings für Autos wäre eine Möglichkeit um das letzte Stück ab Fegebrauerei gut hinzubekommen.
Schlecht. Der Verlauf der Trasse über den Südring ist bei den hierfür zu bewältigenden Planungsaufgaben, welche durch die Stadt Bochum bewältigt werden müssen, wenig erfolgversprechend.	Schlecht. kein Anschluss zum HBF	Gut. Relativ störungsfreier Verlauf, aber die Lösung an der Unistraße ist nicht ideal	Schlecht.	Schlecht. Komplizierte Trassenführung, bei der 2x den Ring kreuzen müsste. Bei gleichbleibendem Autoverkehr wäre das ungünstig	Schlecht. eignet sich für nicht höhere Geschwindigkeiten. Zu viele Abzweigungen.	Schlecht. so wie bei variante 3 und 4 zuviel steigung und kein direkter weg, also zu lang	technisch gute Lösung für Bürgerbeteiligung
Schlecht. Die meisten Abschnitte dieser Variante führen über die Ringe. Diese empfinde ich als Radfahrer eher ungenügend, da dort hauptsächlich MIV verkehrt und dem Rad zu wenig Platz geboten wird. Insgesamt führt die Trasse meiner Meinung nach zu häufig an Hauptstraßen bzw. viel befahrenen Straßen entlang, was nicht zu einem Sicherheitsgefühl beim Radfahren beiträgt.	Schlecht. Kein signifikanter Mehrwert gegenüber der Springorumtrasse.	Gut. Ruhige Führung entlang der Gleise im westlichen Bereich. Trotzdem gute Erreichbarkeit der Innenstadt / des Bahnhofs über die Universitätsstraße / Wittener Straße mit bereits vorhandenen Fahrradspuren. Schöne Führung entlang des Kortumparks im Osten.	Schlecht.	Schlecht. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern im Bereich Innenstadt (Südring)	Schlecht. Einfache Trassenführung, aber keinen schönen Straßen als Umgebung	Schlecht. Ständiges Abbiegen, man kommt nicht in den Fahrfluss	Um eine gut ausgelastete Trasse zu erreichen, ist eine sehr direkte Verbindung der beiden Anschlusspunkte sinnvoll

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS 1
Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht. Die Rotstraße würde durch einen zusätzlichen Radweg recht eng für Autofahrer	Schlecht. kein unmittelbarer Kontakt zum Hbf/Anschlusspunkt scheint eh am Spring rund ad weg zu sein, also besser mehr Wege schaffen anstatt einen in doppelter Funktion!	Gut. Schneldirekt, zentral, optimale Funktion für einen Radschnellweg	Schlecht.	Schlecht. Mit acht annähernd rechten Winkeln nicht zügig zu befahren. Gibt es auf Autobahnen ja auch nicht! 8 Ampeln sind auch zu viele.	Schlecht. enge Straßen, keine Anbindung Innenstadt	Schlecht. Start (Bessemerstr.)=gut, weiterer Verlauf ungünstig. Die Verkehrssituation auf der Alleestr. und dem Südring erfordert eine sehr gute Trennung von PKW-/LKW-Verkehr und Radfahrer. Aufgrund der vorhandenen Bebauung gestaltet sich eine Realisierung eines dafür erforderlichen separaten Radweges aus meiner Sicht kompliziert. Ein Integrieren in den Straßenverkehr ist hinsichtlich junger Radfahrer nicht sinnvoll. Ein ausreichend breiter Radweg würden den bisherigen Straßenverkehr einschränken.	Variante 1 könnte, auch wenn Sie nicht umgesetzt wird, eine beliebige alternative sein, da sie die kürzeste Verbindung zum Bahnhof mit geringen Steigungen bietet.
Schlecht. Die Strecke führt zu weit vom Zielpunkt weg. Der Süd- und Ostring ist viel zu stark befahren. Das letzte Stück zum Zielpunkt ist von den Geleisen viel zu steil	Schlecht. keine Anbindung Innenstadt, Straße zu eng	Gut. Schön direkter weg ohne große Umwege. Nah am Bahnhof	Schlecht. - viele, eher große Straßen, zahlreiche Ampeln und viel Verkehr. + ziemlich direkte Verbindung	Schlecht. Ostring und Südring zu verkehrreich, zu viel Zick-Zacke ab Musikzentrum	Schlecht. Fahrzeitverlängerung durch Auf- und Abfahrten sowie Kreuzung zweier Hauptstraßen	Schlecht. Störung des Einzelhandels	Variante 2 da nicht durchs Centrum
Schlecht. Die Variante verläuft über den Südring und ist meiner Meinung nach eigentlich kaum realisierbar (aufgrund des Gefahrenpotenzials und der notwendigen Straßenbreite)	Schlecht. Keine Anbindung zur Innenstadt, damit schlecht für Pendler	Gut. Schön im grünen	Schlecht. 1.) Es sollte versucht werden, den Berg "Am Lohberg" irgendwie zu vermeiden 2.) Es besteht leider absolut kein Anschluss an die Innenstadt 3.) Nach dem Umbau der Hattingerstr. wird dort nicht mehr soo viel Platz sein.	Schlecht. Problematische Verkehrsführung über den Süd-/Ostring; Konflikte mit PKW vorprogramm	Schlecht. fast gleiche Problematik wie Variante 3	Schlecht. Streckenführung durch den Innenstadtring nicht sinnvoll wg. Autoverkehr.	Variante 3 ist m. E. zu bevorzugen, da sie am wenigsten den normalen Straßen- und Autoverkehr berührt.
Schlecht. Die Verkehrssituation auf der Alleestr. und dem Südring erfordert eine sehr gute Trennung von PKW-/LKW-Verkehr und Radfahrer. Aufgrund der vorhandenen Bebauung gestaltet sich eine Realisierung eines dafür erforderlichen separaten Radweges aus meiner Sicht kompliziert. Ein Integrieren in den Straßenverkehr ist hinsichtlich junger Radfahrer nicht sinnvoll. Ein ausreichend breiter Radweg würden den bisherigen Straßenverkehr einschränken	Schlecht. Kreuzung bei Unistrasse wäre besser über die Brücke statt unten, man muss unnötig halten. Und Kreuzung bei Königsalle auch blöd ohne Brücke, die es ein paar Meter weiter bei Werk Eckhoff doch gibt.	Gut. Schöne einfache Trassenführung an der Bahntrasse	Schlecht. Alltagsradfahrer wollen so schnell, sicher und komfortabel wie möglich ihre täglichen Strecken zurücklegen. Ausgehend von der Annahme, dass der RS1 die schnelle Verbindung von E nach DO (und umgekehrt) sowie ins Bochumer Zentrum darstellen soll, liegt diese Variante zu weit südlich. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Alltagspendler mit Pedelec und Rad dieser Variante folgen werden, wenn sie die genannten Strecken zurücklegen wollen. Vielmehr werden die meisten sich eine direkte Verbindung durch die Innenstadt suchen, um sie zu queren, dies gilt umso mehr für diejenigen, die eh in das Bochumer Zentrum wollen.	Schlecht. Querung über die große Kreuzung nicht optimal	Schlecht. Führt auf Umwegen durch sehr schmale Wohnstraßen	Schlecht. Südring ist zu stark befahren	Variante NR 3 ist die beste Lösung. Sportliche Größe "Paul auf dem Rad"
Schlecht. Ein flüssiges Fahren über den Südring ist schwer vorstellbar. Wenn dort ein guter Fahradstrofen existiert sollte der nicht von RS1-Durchgangsverkehr belastet werden.	Schlecht. längste Strecke / viel Zusammenreffen mit PKW auf Straße / Oskar-Hoffmann-Str. zw. Unistraße und Steinring viel Verkehr und zu eng	Gut. Schwächere, aber mögliche Lösung	Schlecht. Als Tangente zur Bochumer Innenstadt relativ stark befahren, viele Ampelsituation am Hattinger Straße, vor Königsalle, Universitätsstraße, Steinring und Wittener Straße würden zu langen Wartezeiten bei Radfahrern führen und daher keine Akzeptanz finden. Lohring zwischen Universitätsstraße und Steinring schon jetzt mit parkenden Autos sehr eng. Anspruch an Radschnellweg kann hier wahrscheinlich nicht erfüllt werden. Die Steigung zwischen Lohring und Goerdstraße über Am Lohberg sehr unangenehm für Radfahrer.	Schlecht. Ring ist zu sehr befahren, wie Varianten 1 u 6. Auch ist bei allen drei Optionen der Endabschnitt zwischen den Geleisen schwer vorzustellen. Aber der erste Abschnitt durch den verkehrsberuhigten Griesenbruch ist gut	Schlecht. Führt durch belebtes Wohn-/Geschäftsviertel, ungünstiger Verlauf	Schlecht. Südring, Ostring und Victoriastr ungeeignet wg. hohem Verkehrsaufkommen durch Bermdaureick und Kreuzung mit der Kortumstr. / Enkhauselle	Variante 4
Schlecht. Einbindung belebter/vielbefahrener Bereiche wie Südring im Bereich Hbf/kortumstrasse sowie Alleestr. für mich nicht machbar	Schlecht. Leider auch am Lohberg runter... Mit Gewicht am Fahrrad nicht einfach zu fahren, außerdem ist da sogar der Gehweg zu eng.	Gut. Sehr direkte Route, vorausgesetzt es gibt gute Lösungen für das Überqueren der Hauptstraßen (Unterführungen/Brücken?)	Schlecht. Anbindung Innenstadt und Hbf fehlen,	Schlecht. Ruhigerer Verlauf als Variante 1, aber teilweise Führung in starkem innerstädtischen Kraftverkehr	Schlecht. führt nicht direkt in die Innenstadt (man muss als Radfahrer immer noch eine der Unterführungen nutzen), kreuzt wieder einige Hauptstraßen	Schlecht. Teilweise Führung im starken innerstädtischen Kraftverkehr	Varianten 1, 4 und 6 erscheinen für mich am besten, Variante 1 vor allem bei führung auf der nördlichen Seite des Südtrings / kurz-Schumacher-Platz.
Schlecht. Fahrzeiterhöhung durch viele Ampelkreuzungen; zu tolerieren bei eigener Fahrspur für Radfahrer, d.h. Reduzierung auf eine Fahrspur auf dem Ring	Schlecht. nicht in der Innenstadt	Gut. Sehr direkte Route, vorausgesetzt es gibt gute Lösungen für das Überqueren der Hauptstraßen (Unterführungen/Brücken?)	Schlecht. behindert Hauptverkehrsstrasse	Schlecht. Schlecht, weil im Bereich Humboldtstraße/Musikforum/Viktoriastraße zu kleinteilig.	Schlecht. im vorderen Bereich eher schlecht da zu viel zick zack etc. / im Bereich Kortumpark aber sinnvoll kombinierbar mit VA	Schlecht. Trassenverlauf inmitten des Bochumer Nachtlebens - Glasscherben sind unvermeidlich.	Viel Erfolg



Bearbeitet: ReVa Datum: 17.09.2021

Projekt-Nr.: K1082 P:\Pro1082_RS1\Baustein03_Bewertung\Online_Beteiligung\Online_FINAL\Beteiligungsergebnisse_fuer_Bericht_bearbeitet.xlsx

Anlage 6.3
Seite 18/29

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht. Fehlplanung, weil jede Führung über die große Autostraßen von Lokalpolitik und Verwaltung boykottiert werden wird.	Schlecht. Nicht innenstadtnah genug. Bochumer Süden ist mit dem Fahrrad bereits besser zu erreichen als der Norden.	Gut. Sehr direkter, etwas beengter Verlauf mit Vermeidung von stärkeren Steigungen	Schlecht. Bei der Oskar-Hoffmann-Str. besteht meiner Meinung nach, nicht mehr viel Spielraum für die RS1.	Schlecht. Siehe Variante 1, einzige Verbesserung: Konflikte mit Alleestraße entfallen. Einflügelung über Viktoriastraße in Südring schwierig und erfordert wahrscheinlich in Summe zu lange Wartezeiten an Ampeln, ebenso in Innenstadt.	Schlecht. Insgesamt gut, aber etwas viele Abbiegungen auf dieser Strecke.	Schlecht. umständliche Trassenführung	Viel Erfolg bei den weiteren Schritten!
Schlecht. Folgt dem	Schlecht. Nicht unbedingt Innenstadtnah und die Wohnsiedlungen in Ehrenfeld werden wieder verwirrend sein.	Gut. Sehr gute Trasse, da kürzeste Streckenführung, relativ ebenerdig, keine Kreuzungsverkehr mit Autos. Trasse geht nahe dem BO Hof her. Wenn diese am Kortumpark noch links geplant würde, ideale Trasse, da die Steigung am Kortumpark vermieden wird.	Schlecht. Bis zur Kreuzung Oskar-Hoffmann- / Universitätsstraße eigentlich ein guter Verlauf, ab da aber nicht machbar. Die O-Hoffmann-Straße ist ab hier viel zu eng, ebenfalls sehr zugespitzt. Die Oberfläche des Lohrings müsste komplett erneuert werden, eignet sich aber von der Breite sehr gut.	Schlecht. Springersplatz ist Fußgängergegend (anliegende Grundschule und Seniorenheim) und sollte das bleiben. Freitags nachmittags Markt und hohes Passanten- und Verkehrsaufkommen, Marienstraße gegen die Fahrtrichtung ist relativ gefährlich, da die Straße ziemlich eng ist, wehterer Streckenverlauf über den Ring ist bei derzeitiger Verkehrsführung selbstmörderisch, zweispurig, eng, kein Platz für Fahrräder, hohes Busaufkommen, Streckenführung über den Bahnhof nicht optimal	Schlecht. Ist dies durch die schlechten örtlichen Gegebenheiten überhaupt möglich? Also: Ist da überhaupt Platz für einen RS?	Schlecht. Umweg, nicht zentral, nicht direkt	Vielen Dank das eine Bürgerbeteiligung möglich ist
Schlecht. Führt abseits der Stadt	Schlecht. Noch weiter von der City entfernt als Variante 2; stellt keine Verbindung, sondern einen Umweg dar! Der Springersumweg ist jetzt schon überfüllt. Er sollte dringend durch neue Rad- und Fußwege entlastet werden. Teile davon zum RS1 zu erklären, sind kontraproduktiv.	Gut. Stellenweise zu viel Steigung, aber sonst gut	Schlecht. Das Teilstück Oskar-Hoffmann-Str zwischen Universitätsstr. und Steinring ist ein sehr gefährlicher Abschnitt, da aufgrund der beidseitig parkenden Autos sowie der Kurve sehr schmal und schlecht einzusehen. PKW halten sich häufig leider nicht an die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Außerdem ist der Fahrbahnbelag teilweise stark zerstört. Auf dem Teilstück Lohring ist ebenfalls der Straßenbelag zerstört. Außerdem ist dort morgens das Aufkommen der Schüler durch die verschiedenen Schulen, die dort liegensehr groß, diese blockieren den Radweg bzw. teilweise die angrenzende Fahrbahn mit.	Schlecht. Stadtring ist meiner Meinung nach kritisch wegen des hohen Pkw Verkehrsaufkommens und vielen zweit Reihe Parker	Schlecht. kein Fahrradweg	Schlecht. Umwege, die Varianten 5 und 1 sind besser.	Vielen Dank für die Möglichkeit der Beteiligung und für den Ausbau des Fahrradweges an der Hattinger Straße!
Schlecht. Führt nicht durch die Innenstadt, sondern entlang ihrer Peripherie. Nicht gut erreichbar.	Schlecht. relativ große Schleife außerhalb-> Umweg	Gut. Strecke mit den wenigsten Kreuzungen / Zusammentreffen mit PKW	Schlecht. Der Lohring und die Oskar-Hoffmann-Straße gehören zu den meist befahrensten Autostraßen in Bochum. Hier würde ich auf keinen Fall radfahren. Es stinkt und ist gefährlich weil Autofahrer dort oft sehr Risikofreudig sind.	Schlecht. Ständiges Abbiegen, man kommt nicht in den Fahrfluss	Schlecht. keine soziale Kontrolle im Kortumpark, warum rechtwinklige Führung an der Universitätsstraße, warum keine direkte Führung von Hermannshöhe auf die Ferdinandstraße?	Schlecht. umwegig westl. der Viktoriastraße,	Vielen Dank für Ihr Engagement! Sie machen eine tollen Job! :)

Schlecht. Führt über den viel befahrenen Süd- und Ostring	Schlecht. relativ großer Umweg	Gut. unabhängig von Autos	Schlecht. Die Innenstadt, besonders der Bereich der Rings wären hier überhaupt nicht mit einbezogen.	Schlecht. Streckenführung durch den Innenstadtring nicht sinnvoll wg. Autoverkehr.	Schlecht. Kleine Straßen sind eher ungeeignet, da viele parkende Autos und Abbiegesituationen	Schlecht. Unnötiger Umweg über Konrad Adenauer-Pl. im Vergleich zu Variante 1	Wenn Bürger auf das Rad umsteigen sollen muss die Infrastruktur mindestens gleichwertig zum Auto sein. Ein Cycling sollte vorrangig für Nahmobilität offen stehen. Bleichswinnen nutzen die Kapazität der Straße enorm schlecht aus und werten die Aufenthaltsqualität massiv ab. Der Radschnellweg in Wattenscheid könnte um eine leistungsfähige ÖPNV Verbindung ergänzt werden. Bebauung, die sogar Radfahrer zu Umwegen zwingen wird (vor allem im Bereich des Güterbahnhofs Wattenscheid, der zusammen mit der Stadt GE geplant wird) verschleiert das große Potential der rheinischen Bahn für sehr lange Zeit. Schon auf dem Bahnhof Weitmar hat man durch Wohnbebauung unnötige Umwege und Steigungen für Radfahrer auf dem Springorum-Radweg eingebaut, das muss man nicht wiederholen. Die rheinische Bahn ist eines der letzten Reikte der Wattenscheider Industriekultur, es wäre wünschenswert, wenn wenigstens Teile der Strecke (zum Beispiel im nicht zu bebauenden Teil des Güterbahnhofs Wattenscheid) erhalten bleiben würden. Vielleicht findet man für das marode Bahnhofgebäude ja auch noch einen Investor, das ist immerhin rund 170 Jahre alt und könnte mit etwas Aufwand auch als Radstation oder Cafe dienen.
Schlecht. Führt über gefährliche Strecken wie Rottstraße und Südring	Schlecht. schlecht für den Handel in Bochum und Springorumtrasse ist jetzt schon überfüllt	Gut. Vergleichsweise kurzer Weg zwischen den Anschlüssen; Anbindung S-Bahn Ehrenfeld ist berücksichtigt. Streckenführung über die Königspalze hat hohen Aufmerksamkeitsfaktor	Schlecht. Die komplette Variante verläuft an ohnehin stark frequentierten Straßen. Mit Blick auf ältere oder unsichere RadfahrerInnen habe ich hierbei so meine Bedenken.	Schlecht. Südring, Osting und Victoriastr ungeeignet wg. hohem Verkehrsaufkommen durch Bernudasreick und Kreuzung mit der Kortumstr./Einkausmeile	Schlecht. Lieber variante 3, sehr ahnlich	Schlecht. Variante kollidiert mit dem Autoverkehr auf dem Südring	Wieso wird keine Wegführung über die "Bergstraße", "Willy-Brandt-Platz" (als Fahrradstraße incl Liefer-/Unienverkehr) sowie über die "Alleestr" (Neuordnung und Trennung der Verkehrsleitnehmer vorplanen) ohne Brücke o.ä. geföhrt? Hierdurch würde der direkte Weg angestrebt werden und unnötige Stradringstrecken vermieden werden.
Schlecht. Führt über viel befahrene Straßen. Sehr fahradunfreundlich	Schlecht. Schlecht, da im Bereich Ehrenfeld (Vorkstraße, Göttingstraße, Romanusplatz) zu kleinteilig. Friederikastraße ist okay. Die Trassenführung hin zum Springorum-Radweg ist auch über die Querenburger Straße denkbar.	Gut. Verkehrsarm	Schlecht. Die Oskar-Hoffmannstr. hat bereits einen Fahrradweg.	Schlecht. Trassenverlauf inmitten des Bochumer Nachlebens - Glasscherben sind unvermeidlich.	Schlecht. Nachteilig gegenüber Variante 3, da Kreuzung der Königspalze "unglücklich", darüber hinaus Führung durch Kronenstraße wegen des dortigen Gefälles und der zwischen den parkenden Fahrzeugen verbleibenden Fahrgasse mit Gegenverkehrssituation unfallträchtig.	Schlecht. Verlauf im Osten wie Strecke 5, ab Viktoriastraße aber längere Streckenführung mit mehr Gefälle, ohne dass dies einen Vorteil bringt. Zusätzliche Bemerkung: Unabhängig vom RS1 halte ich eine Fahrradbindung auf der hier vorgeschlagenen Teilstrecke zwischen Viktoriastraße und Bessemerstraße für höchst attraktiv.	Wir brauchen mehr Fahrradinfrastruktur die ausreichend breit ist. Einfach Sitzplätze streichen oder zu einwegstraßen für Autos machen damit genug Platz in der Stadt zum Leben ist. Köpenhagazine
Schlecht. Führung an Haupttrouten des innerstädtischen Kraftverkehrs	Schlecht. sehr gute Umfahrung der gesamten Innenstadt => Strecke verlängert sich deutlich	Gut. verkehrssarme gute Anbindung zum hbf	Schlecht. Die Strassen sind oder werden neu erstellt. Kein Platz für den RS1.	Schlecht. Über den Südring? Ernsthaft?	Schlecht. nicht über den Ring	Schlecht. Verlauf über Innenstadtring ist ein No-Go, Autofahrer werden dort nie rücksichtsvoll genug sein	↳
Schlecht. Führung entlang des Stadtrings ungünstig	Schlecht. Sehr großer Umweg	Gut. viel Grün und wenig Straßen	Schlecht. Diese Variante läuft zwar sehr geradlinig, jedoch abseits der Innenstadt. Die Anbindung an die Innenstadt halte ich für sehr wichtig.	Schlecht. über Südring und Osting ist die Trassenführung ungünstig. Hier sind zu viele Konflikte zu erwarten.	Schlecht. nur wenn die Strecke für Autos weitgehend gesperrt wird. vielzickzack	Schlecht. verwinkelt und mit Umwegen verbunden	
Schlecht. Führung über völlig ungeeignete Straßen, sofern nicht Komplettumbau inkl. Grüner Welle für Radfahrer*innen. Wäre zwar schön, v. a. am Ring, aber vermutlich nicht realistisch.	Schlecht. Sehr innenstadtfremd, Anschluss am Ende des Springorumradwegs unklar.	Gut. Wahrscheinlich ohne Ampeln machbar, relativ direkter Weg ohne Störungen, bei Überführung der Viktoriastraße	Schlecht. dumm, die oskar	Schlecht. Variante kollidiert mit dem Autoverkehr auf dem Südring	Schlecht. Relativ komplizierte Streckenführung mit vielen Abbiegemanevern und Überquerungen von großen Straßen wie der Königspalze, Unistraße etc. Des Weiteren sind die Straßen zwischen Bessemerstraße und Universitätsstraße platztechnisch stark begrenzt.	Schlecht. viel zu großer Umweg/ Radwege müssen direkt und ohne viele Abbiegungen, Kreuzungspunkte angelegt werden/kein Zickzack!!/Straßenbreite lässt eine Radfahrbahn von 4 m Breite zu? Entsprechend dem Standardprofil dies wäre sehr sinnvoll um zukünftige Konflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden	

Schlecht. geht am Ring entlang. Stinkig, Laut, Viel Verkehr, GEFÄHRLICH !!!	Schlecht. sehr lang, weit vom Stadtzentrum entfernt	Gut. Wäre die kürzeste Variante, geht aber nicht, weil die Bahn die Grundstücke nicht hergibt, das hätte man auch vorher klären können.	Schlecht. Eigentlich wäre der Verlauf durch die Oskar-Hoffmann-Straße vom Streckenverlauf gut, ABER: Zwischen Wilhelm-Ergel-Straße bis Steining gibt es eine durch die nahe Bebauung der Häuser bedingte Engstelle. Regelmäßig werden dort Spiegel der parkenden Autos abgefahren, weil es für 2 Autos manchmal schon zu eng ist. (Ich als Anwohner bspw. melde das nicht mehr der Polizei, weil bisher nie ein Täter gefunden wurde. Die Straße ist stark befahren, insbesondere im Berufsverkehr und dient als Ausweichtasse zum Südring/Ostring. Um dort einen Radschnellweg nach den angegebenen Kriterien zu bauen, müsste dieser Strassenabschnitt a) baulich verbreitert werden durch Verschmälerung der beidseitigen Fußwege und Entfernung aller Parkplätze auf beiden Seiten (was die angespannte Parksituation dort weiter verschärfen würde) um ein Nebeneinander von Radweg und Kfz-Verkehr gewährleisten zu können. b) eine Fahrradstrasse daraus gemacht werden (ohne Parkplätze, weil man wirklich leicht durch eine unsichtsam geöffnete Autotür abgeschossen werden kann) c) die Straße komplett für den Autoverkehr gesperrt werden, (was das Verkehrsaufkommen auf dem Südring/Ostring oder der Friederikastrasse (Grundschule))	Schlecht. Verlauf über Innenstadt ist ein No-Go, Autofahrer werden dort nie rücksichtsvoll genug sein	Schlecht. Schlechter als Variante 3 wegen der Trassenführung durch enge Wohngebiete.	Schlecht. Viel zu verschachtelt für einen Radschnellweg/ein "Rückgrat"; Strecke unnötig verlängert (Zick-Zack); S-Bahn-Halt Ehrenfeld nicht angeschlossen.
Schlecht. Großer Nachteil der Route: Fast nur Hauptverkehrsstraßen. Den Südring halte ich für völlig ungeeignet, a) wegen des erheblichen Auto- und Busverkehrs (oder gibt es ein Konzept, Auto- und Busverkehr aus dem Südring zu entfernen?), b) wegen der Fußgängerströme vom Bahnhof in die Innenstadt. Pluspunkt immerhin: Es entsteht eine Verbindung vom Springorum-Radweg zur Innenstadt (Nord-Bahnhof).	Schlecht. sehr unwegsame Führung, zu weit weg von der Innenstadt	Gut. Wenig Autoverkehr!	Schlecht. Ein Umweg. Die Anbindung der Innenstadt wird nicht gut erreicht.	Schlecht. verwinkelte Trassenführung	Schlecht. Schlechter als Variante 3, da enger und mit deutlicheren Steigungen	Schlecht. viele Ecken, vermutlich umständlich zu fahren
Schlecht. Halte den Innenstadtring nicht für sinnvoll	Schlecht. Sie bindet nicht die Innenstadt an. Die Friederikastr. ist zu eng. Die vorgehende Führung über den letzten Teil der Springorumtrasse ermöglicht dort m.E. nicht die erforderliche Breite und würde diese Trasse überlasten.	Gut. wenig Straße, wenig Kreuzungen, kurze Strecke - schön wäre wenn am Kortumpark nördlich gefahren wird (keine Straße)	Schlecht. Eintönig Trasse Führung (Oskar-Hoffmann-Straße) - viel Autoverkehr	Schlecht. verwinkelte Trassenführung/ viele Abbiegepunkte	Schlecht. Schmale Straßen	Schlecht. viele Kreuzungen mit stark befahrenen Straßen, relativ komplizierter Trassenverlauf
Schlecht. Häufige Kreuzung mit Hauptverkehrswegen - z. B. dem Ring und der Alleestraße. Insgesamt müssten diese Wege hier bei 4-mal gekreuzt werden. Aufgrund des hohen Autoverkehrs auf diesen Straßenabschnitten finde ich die Trassenführung nicht optimal	Schlecht. Springorumtrasse viel zu schmal, absolut unvereinbar mit den Voraussetzungen eines Radschnellweges. Außerdem ist die Variante zu weit "ab vom Schuss".	Gut. weniger Kfz aber diese Steigung aus der Bessemerstraße	Schlecht. Erhöhte Distanz zu wichtigen Umstiegs- und Anknüpfungspunkten (Bahnhof, Giesdreck); im östlichen Teilverlauf wird das unmittelbare Trassenumfeld bereits von der Springorumtrasse abgedeckt	Schlecht. Viel Spass bei, radeln auf dem Südring. Hoffe Sie haben eine gute Lebensversicherung.	Schlecht. Schöne Trasse, Nachteil: der ermüdende langgezogene Anstieg in der Bessemerstr.	Schlecht. Viktoriast. hat zu wenig Platz für Fahrrad und Autos. Quersung des Radverkehrs über eine große Kreuzung nicht optimal

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht. Ich halte die Varianten 1, 5, und 7 mit einer Radwegführung entlang des Innenstadtringes nicht für sinnvoll, da dort die Autoverkehrsichte zu hoch ist, Lieferverkehr potentiell den Radweg blockiert, durch Kurzzeitparker Dooring-Unfälle vorprogrammiert sind. Variante 1 entlang der Rottstraße halte ich dabei für die schlechteste.	Schlecht. Springorum ist eh schon genug befahren	Gut. Wenn sie realisierbar wäre (Bahnproblematik) wäre sie nach Variante 1 für mich der zweite Favorit, vorausgesetzt die Anbindung an die Viktoriast. gelänge, und die Kreuzungs-/Abbiegesituationen im Bereich der Universitätsstr. würden besser gelöst.	Schlecht. Fahrzeuherhöhung durch viele Ampelkreuzungen; zu tolerieren bei eigener, getrennter Fahrspar für Radfahrer	Schlecht. viel zu großer Umweg/ Radwege müssen direkt und ohne viele Abbiegungen, Kreuzungspunkte angelegt werden/kein Zickzack!//Straßenbreite lässt eine Radfahrbahn von 4 m Breite zu?? entsprechend dem Standardprofil - dies wäre sehr sinnvoll um zukünftige Konflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden	Schlecht. Schöner Abschnitt entlang des Kortumparks! Folgt jedoch von keiner direkten Anbindung an die Stadt oder Kulturangebote. Subjekts werden entlang dieser Trasse keine Vorzeigobjekte (Bspw. Musikforum/BermudaEck/Schauspielhaus) präsentiert.	Schlecht. Von Ost nach West muss man erst links auf den Ring einbiegen, dann wieder links von ihm runter. Das macht nur Sinn, wenn an der Südseite des Rings ein Zweirichtungradweg angelegt würde, da Radfahrende die Fahrbahnen dieser stark befahrenen Straße sonst zu kreuzen müssten. Ein Zweirichtungradweg an der Außenseite des Rings scheint mir aber als die am wenigsten Sinnvolle Variante, den Innenstadtring zu gestalten. Entweder man legt normale Radfahrstreifen an, oder aber man legt einen Zweirichtungradweg an die Seite, wo weniger KFZ-Abbiegeverkehr stattfindet und die meisten Ziele für den Radverkehr liegen. Im Falle des Innenstadtringes ist das aber die Innenseite.
Schlecht. Ich würde nicht über den Südring fahren - zuviel Verkehr und zu eng - viele Ampeln	Schlecht. Springorumtrasse ist dem Verkehr des RS1 nicht gewachsen, auch so schon teilweise ziemlich überfüllt	Gut. Zentral, parallel zu den Bahngleisen, keine Autos	Schlecht. Führt an viel befahrenen Straßen (Hattinger Str./ Oskar Hoffmann Str.) entlang. An der Hattinger Str. finden zur Zeit in diesem Abschnitt Straßenarbeiten statt und so viel ich weiß, ist dort eine Radspar in Planung. Ob diese dann RS1 Anforderung erfüllt oder nach Fertigstellung wieder geändert werden müsste ????	Schlecht. Viel zu verschaufelt für einen Radschnellweg/ein "Rückgrat"; S-Bahn-Halt Ehrenfeld nicht angeschlossen.	Schlecht. Sieht auf den ersten Blick nach vielen Straßenüberquerungen und Zickzack-Fahrt aus.	Schlecht. Warum einen Umweg über den Adenauer-Platz einbauen?
Schlecht. Im östlichen Teil ähnlich wie Variante 5 und 7, Strecke über Rottstraße und Alleestraße aber mehr Kfz Verkehr und mehr Gefälle (an der Bessemerstraße) als Variante 5	Schlecht. Springorumtrasse ist schon jetzt zu schmal. Im Einschnitt kaum zu verbreitern. Weiter Umweg nach Süden.	Gut. Zumindestens teilweise Entkoppelung vom Autoverkehr	Schlecht. Führt ebenfalls über viel zu stark befahrene Straßen	Schlecht. Viele Abbiegungen, besonders negativ ist das links abbiegen vom Südring auf die Viktoriastraße	Schlecht. Starke Steigung/Gefälle im Kortumpark. Selbst Gehen ist hier anstrengend.	Schlecht. Wege über den Ring erscheinen mir nicht ideal; Realisierbarkeit bei recht hohen Anforderungen an die Strecke?
Schlecht. Keine Fahrradverkehr über den Bochumer Stadtring	Schlecht. Springorumtrasse nicht umsetzbar wegen nötiger Ausbaubreite und Fußgängern. Ab Steinring ideal.	Schlecht.	Schlecht. Für eine Anbindung der Innenstadt ist dieser Verlauf etwas weit weg von der KernInnenstadt	Schlecht. Viele Abbiegungen im Zickzack-Kurs, Nutzung des Südrings nicht realistisch	Schlecht. Steigungen, sehr kleine Straßen und viele Abbiegungen, auf der Strecke durch den Kortumpark könnte Unsicherheitsgefühl aufkommen.	Schlecht. Wegeführung parallel zu der Bahnstrecke super! Aber: Strecke über Südring und Konrad-Adenauer-Platz (HB?) derzeit absolut nicht möglich, nur mit 1-spuriger Fahrbahn für Autos machbar (derzeit schmal, zweispurig und Raserstrecke), außerdem hohe Busauslastung
Schlecht. Knotenpunkt Rottstr. (bergauf) / Westring vermeiden	Schlecht. Springorumtrasse wird stark durch Fußgänger, teils mit Hundern, joggen frequentiert, gemeinsame Führung mit Fußgängern sollte ausgeschlossen; als Radschnellweg deshalb ungeeignet	Schlecht.	Schlecht. Gefühlt großer "Umweg", im Vergleich bewegte Topographie	Schlecht. viele Ecken, vermutlich umständlich zu fahren	Schlecht. Trassenführung durch die engen Straßen in Ehrenfeld wahrscheinlich nicht mit 4m breite gut machbar	Schlecht. Wenig gradling

Schlecht. Kreuzung Bessemerstr.-Alleestr. kann von der Feuerwache 2 gesteuert werden, hierdurch kommt es teilweise zu sehr langen Wartezeiten, die von Radfahrern verkehrswidrig missachtet werden, was wiederum zu Unfällen führen könnte. Weiterhin ist diese Trasse nur umsetzbar, wenn auf dem Teilstück der Alleestr. sowie dem Süd- und Osttring ein Fahrstreifen für den Autoverkehr gestrichen wird, hier müsste berechnet werden, ob dies nicht zu einer Überlastung führen würde. Weiterhin ist die Führung vor dem Hbf kritisch, da hier der Busbahnhof liegt und abbiegende Busse die Trasse kreuzen müssten. Trassenverbindung von der Moritz-Fiege-Brauerei zum Springorum ist eine gute Idee!	Schlecht. Strecke lässt sich bereits jetzt gut mit dem Fahrrad fahren, steigungsarm, stellt aber einen großen Umweg zwischen den Endpunkten dar	Schlecht.	Schlecht. großer Umweg	Schlecht. Von Ost nach West muss man erst links auf den Ring einbiegen, dann wieder links von ihm runter. Das macht nur Sinn, wenn an der Südseite des Rings ein Zweirichtungsweg angelegt würde, da Radfahrende die Fahrbahnen dieser stark befahrenen Straße sonst 2x kreuzen müssten. Ein Zweirichtungsweg an der Außenseite des Rings scheint mir aber als die am wenigsten sinnvolle Variante, den Innenstadtring zu gestalten. Entweder man legt normale Radfahrstreifen an, oder aber man legt einen Zweirichtungsweg an die Seite, wo weniger KFZ-Abbiegeverkehr stattfindet und die meisten Ziele für den Radverkehr liegen. Im Falle des Innenstadtrings ist das aber die Innenseite.	Schlecht. uneinsichtige Kreuzung Königsallee, kaputte alte Hattingerstr., Kopfsteinpflaster Kronenstr., Ferdinandstraße ist sehr beengt, komplizierter Trassenverlauf durch oftmaliges Abbiegen	Schlecht. Wie funktioniert das dann während Bochum-Total???	
Schlecht. Linksabbiegen auf den Ring ist problematisch. Außerdem würde der Trassenverlauf nur bei einem Verbot des Autoverkehrs zumindest in eine Richtung auf dem Ring günstig sein	Schlecht. Streckenmäßig schon ein extra Stück	Schlecht.	Schlecht. Hauptstraße, zu gefährlich für Kinder	Schlecht. wenn schon Südtring dann Variante 1	Schlecht. Unnötig viel verlorene Steigung. Die Tief-Querung der Königsallee könnte durch eine Führung über Clemens- statt Kronenstr. verbessert werden, oder alternativ könnten die Vorteile einer Brücke (im Zweifel neben dem Bahngelände) die dafür nötige Steigung aufwiegen. Die Teilgehene Querung der Universitätsstraße ließe sich ebenfalls nur durch eine Brücke vermeiden, welche aber an der Ostseite der Uninstr. sehr wahrscheinlich in eine Fahrbahnverengung nötig macht und damit im Konflikt zum Busverkehr stünde. Die Zickzackführung ist außerdem nachteilig bei der Orientierung, lässt die Strecke länger erscheinen und damit ihre Akzeptanz sinken.	Schlecht. ZickZackkurs	
Schlecht. Mir ist nicht klar wie hier eine gute Trennung vom Straßenverkehr ermöglicht werden soll	Schlecht. Teilweise deutlicher Umweg, führt nicht durch die Innenstadt (d.h. dorthin wo die Menschen ggf. zur Arbeit oder zum Einkaufen müssen). Außerdem ist die Springorumtrasse aktuell bereits zu Stoßzeiten so voller Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, dass erhöhte Unfallgefahr besteht und ein schnelles Fahren nicht wirklich möglich macht.	Schlecht.	Schlecht. In der Regel starker Autoverkehr auf Lohring und Oskar-Hoffmann Straße.	Schlecht. wieder viel Gekurve durch Nebenstraßen, Führung auf dem Südtring gut, am Justizentrum bremsen wieder Kurven.	Schlecht. verwinkelte Trassenführung	Schlecht. Zu dezentral	
Schlecht. Nur Hauptstraßen -> viele Ampeln, viel Stop and Go	Schlecht. Überquerung Hattinger, Überquerung Königsallee, Überquerung Unistr, frühzeitiger Einstieg auf der ohnehin stark frequentierten Springorumtrasse. Allenfalls vom Romanusplatz über Druzenbergstraße zum Waldring, die bietet sehr viel Platz.	Schlecht.	Schlecht. kein Anschluss zum Hbf	Schlecht. Zu dichter Verkehr. Zu sehr in die Stadt hinein	Schlecht. verwinkelte Trassenführung	Schlecht. zu indirekt	
Schlecht. Osttring, Südtring und Alleestr.asse zu verkehrreich, gut ist die Öffnung der Bahnunterführung am Ende des Springorumadweges, dadurch entfällt die kleine Steigung Am Lohberg	Schlecht. Umgeht die Innenstadt, großer Umweg für durch Bochum Radfahrende	Schlecht. Anstieg Akademiestr./Lohberg; zuviel 90° Schwanks	Schlecht. Keine Anbindung der Innenstadt. Das Teilstück nach der Unistr. ist zu eng.	Schlecht. Zu sehr ZickZack, Südtring vermeiden	Schlecht. Viel zu enge Straßen, würde die Parkplatz- oder in den Straßenzügen noch verschärfen.	Schlecht. Zu stark befahrener Stadtring, zu viele Ampeln	

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht - Positiv: führt direkt an der Innenstadt und den Hbf vorbei. Ausreichend Fläche vorhanden. Negativ: Mit der frühen Einfädelung auf den Osttring bzw. der späten Ausfädelung beim Südtring steigt das Konfliktpotenzial zwischen Auto und Radfahren. Rottstraße unter aktuellen Verhältnissen unbefahrbar.	Schlecht - Unter "mitten durch das Herz der Stadt" verstehe ich etwas anderes. Beispielsweise über den Boulevard. Diese Variante führt komplett um die Innenstadt herum und ist nicht geeignet.	Schlecht - besser als Variante 4 durch die separate und direktere Führung, aber immer noch von der eigentlichen Innenstadt entfernt.	Schlecht - keine Anbindung Innenstadt	Schlecht - Zu stark befahrener Stadtring, viel zu riskant und zu viele Ampeln.	Schlecht - viel zu verwindelt, schwer einsehbare enge Straßen, nicht innovativ!	Schlecht - zu verwindelt	
Schlecht - Positiv: führt direkt an der Innenstadt und den Hbf vorbei. Negativ: Mit der frühen Einfädelung auf den Osttring bzw. der späten Ausfädelung beim Südtring steigt das Konfliktpotenzial zwischen Auto und Radfahren.	Schlecht - viel zu großer Umweg, nicht Innenstadtnah	Schlecht - Den Anfang an der Bessemer Str. finde ich okay, ebenso die Führung an der Bahn entlang. Allerdings kann ich nicht erkennen, wie man in Richtung Essen von der Strecke an der Bahn hinunter auf die Bessemer Straße und dort auf den Radweg auf der richtigen Straßenseite kommt. Die Weiterführung über den Kleyer Weg halte ich für abenteuerlich, zumal mit der Folge hinterher auf der Unistraße rechtsabbiegen und nachher in die Ferdinandstraße links abbiegen zu müssen. Außerdem ist der Kleyer Weg m. E. viel zu steil. Stattdessen könnte ich mir vorstellen, weiter der Hermannstraße zu folgen und von dort die Unistraße in Richtung Ferdinandstraße zu queren. Die Ferdinandstraße finde ich ganz gut geeignet, der Rest der Strecke ist reichlich steil. Anstatt der Akademiestraße würde ich hier die Führung an den Gleisen vorziehen. Problematisch ist schließlich wieder der sehr steile Lohberg.	Schlecht - keine direkte Anbindung zum Hbf; Dökar-Hoffmann-Str hat schon einen guten Radweg > mehr Wege schaffen	Schlecht - Zu unübersichtliche Streckenführung.	Schlecht - Viele Abzweigungen, kleine Straßen	Schlecht - Zu viel anderer Verkehr	
Schlecht - Problematische Verkehrsführung über den Süd-/Osttring; Konflikte mit PKW vorprogrammiert	Schlecht - viel zu großer Umweg/ Radwege müssen direkt und ohne viele Abbiegungen, Kreuzungspunkte angelegt werden/kein Zickzack!!/Straßenbreite lässt eine Radfahrbahn von 4 m Breite zu?? entsprechend dem Standardprofil - dies wäre sehr sinnvoll um zukünftige Konflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden	Schlecht - Dezentral, Abseits von Hauptverkehrsachsen	Schlecht - Klare Linie, geht aber an Bochum vorbei. Wer soll die Strecke nutzen? Nur Vorbeifahrer? Dann ist auch der höchste Punkt nicht notwendig (Schwitz).	Schlecht - zu verwindelt	Schlecht - viele Kreuzungen mit Richtungsänderungen	Schlecht - zu viel Autoverkehr beim und um den Hbf	
Schlecht - Riesenumweg, Variante 5 scheint besser zu sein	Schlecht - Viel zu lang	Schlecht - Die Route führt nicht über den Ring und somit wird die Innenstadt nicht wirklich mit einbezogen.	Schlecht - Konkurrenz zum Autoverkehr	Schlecht - Zu viel Abbiegen nötig	Schlecht - Viele schmale Straßen, Weg durch Kortumpark fraglich	Schlecht - Zu viel Autoverkehr, zu viele Ampeln	
Schlecht - Ring sch	Schlecht - Viel zu lang	Schlecht - die Trasse kreuzt zu viele Hauptstraßen (Konflikt mit Autos), bindet die Innenstadt nicht gut an (da man nicht richtig durch diese fährt)	Schlecht - m.E. die ideale und auch schönste Strecke: führt durch verkehrsmäßig gemäßig belastete Wohngebiete. Im Kreativiertel Ehrenfeld, rund um das Schauspielhaus und im Umfeld der Universitätsstraße leben viele fahradaffine Bürger.	Schlecht - Zu viel anderer Verkehr	Schlecht - Warum sollte man auf dieser Seite der Gleise einen Weg schaffen, wo auf der gegenüberliegenden Seite so viel Platz ist?? Ergibt für mich keinen Sinn, wenn in Bochum wieder unnötig Bäume gefällt werden...	Schlecht - Zu viel Zickzack	
Schlecht - Rottstr. ist in einem erbärmlichen Zustand mit massiven Schlaglöchern	Schlecht - viel zu lang und mit steigungen, insbesondere auf der bessemerstraße, zudem führt ein teil über den springorum weg, welcher eh problematisch ist da zu wenig platz für fuß und radgänger ist, diese variante ist zudem alles andere als ein schnellweg sondern ein absoluter umweg	Schlecht - Fahrzeilverlängerung durch Auf- und Abfahrten sowie Kreuzung zweier Hauptstraßen	Schlecht - Mir ist nicht klar wie hier eine gute trennung vom Straßenverkehr ermöglicht werden soll	Schlecht - zu viel Autoverkehr beim und um den Hbf	Schlecht - Wenig "zentrale" Führung, Hbf schlecht angebunden, Steigungen (Unterführung Bessemerstraße, Kortumpark, viele Abbiegevergänge, Kreuzung Königsallee problematisch. M.E. die schlechteste Variante.	Schlecht - Zu viele Abbiegungen	

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS 1
Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht. Rottstraße eher weniger sehenswert, Ring extrem viel Verkehr: gefährlich? Und eine so große Baustelle am Ring für viele Verkehrsteilnehmende ärgerlich	Schlecht. Viel zu weit südlich von der Bochumer Innenstadt=Große Akzeptanzprobleme. Ist nur was für die Alltagsfahrer, welche in den Bochumer Süden (RUB, Hochschulen, Vonovia etc.) fahren möchten.	Schlecht. Flaschenhals bei 90 Grad Kurve/Abfahrt bei der Ehrenfeldstr.	Schlecht. Nahezu parallel zu Springorum	Schlecht. Zu viel Autoverkehr, zu viele Ampeln	Schlecht. Wieder viel ruhender Verkehr mit potentiell aufgehenden Autotüren, insbesondere Ehrenfeldstrasse und Alte Hallinger Strasse, sowie abends / am Wochenende viele ausgelassen feiernde Studenten & Jugendliche.	Schlecht. zu viele Autos direkt am HfB lang
Schlecht. schlechte Verkehrsführung - starker Konflikt mit Autos	Schlecht. viel zu weit und abseits der Innenstadt	Schlecht. Führt durch dunkle,	Schlecht. Nicht besonders "Zentrumsnah". Insbesondere die Anbindung des Bahnhofs ist nicht optimal.	Schlecht. Zu viel Zickzack auf der Maastrasse und den darauf folgenden schmalen Straßen. Das wird dann unübersichtlich	Schlecht. Würde Parkplatz situation im Ehrenfeld nach verschärfen. Zu viele Richtungswechsel. Übergang zur Ferdinand Straße wohl eher schwierig.	Schlecht. zu viele Einmündungen und Fußgängerverkehr
Schlecht. sehr enger Straßenverlauf am Ring, viele Verkehrsteilnehmer	Schlecht. Viel zu weit weg der Bo Innenstadt und vom Bo HfB	Schlecht. Führung entlang der Bahntrasse würde eine steile Auffahrt erfordern	Schlecht. Nicht innenstadtnah genug.	Schlecht. zu viele Abbiegepunkte, Verlauf durch den vielbefahrenen Südring	Schlecht. Zickzackkurs, Durchquerung kleiner Straßen führt zu Konflikten mit Autos, die weiter Wohnhäuser anfahren müssen	Schlecht. zu viele Kreuzungen, viele Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern im Bereich Innenstadt (Südring)
Schlecht. sehr lang, Führung über Ostring erscheint mir unsicher	Schlecht. weil die York-, Güling- und Friedenstraße sowohl extrem enge, als auch komplett zugeparkte Straßen sind. Anwohner haben keine andere Chance, als am Rand der Straße zu parken. Eine hochausgelastete Fahrradstrecke durch so enge Straßen wären für die Anwohner ein absoluter Horror, für die Fahrradfahrer wahrscheinlich auch. Der Streckenverlauf durch die Straße "Glockengarten" ist (entschuldigen Sie) kompletter Schwachsinn! Eine Anwohnerstraße, die wirklich nur von Autos im Schrittempo zur Parkplatzsuche genutzt wird und von Einfamilienhäusern gesäumt ist. Das wäre wirklich totaler Quatsch.	Schlecht. Gegenüber Variante 3 ist die Variante 5 überlegen, da hier der Kortumpark in die Trasse eingebunden wird.	Schlecht. Ohne Ampeln machbar?	Schlecht. zu viele Ampeln/Kreuzungen	Schlecht. Zu große Steigungen im Bereich der Hermaanschiebe. Außerdem im dichten Wohngebiet mit engen Straßen.	Schlecht. Zuviel Individualverkehr. Führung nicht gradlinig.
Schlecht. sehr stark befahrene Straße + aktuell sehr viele Schlaglöcher und Strassenbelag in schlechtem Zustand, dennoch gute Anbindung bzw. kurze Verbindung zum Westpark UND zur Erzbahntrasse sowie zum HfB	Schlecht. Weil man einen Umweg hat und es nicht durch die Stadt führt.	Schlecht. Hohe Steigung, zu viele Kreuzungen.	Schlecht. Oskar-Hoffmann-Str. hat zu viel Verkehr, wird kaum umsetzbar sein. Gut bis Steinring Ecke Dippelstr.	Schlecht. zu viele Autos und Hauptverkehrsstraßen	Schlecht. Zu hohe Steigung im Kortumpark	Schlecht. zuviel Straße, zu v viele Kreuzungen
Schlecht. Stark befahrene Hauptstraßen stellen Unfallrisiko dar, Altesstraße / Südring muss in FR Essen mehrfach gekreuzt werden, Rottstraße hat schlechten Fahrbahnzustand, Ampelschaltungen / Grüne Wellen in Konflikt mit Autoverkehr, es ist zu erwarten, dass man hier als Radfahrer an vielen Stellen vor roten Ampeln stehen wird, was die Variante wenig attraktiv macht. Grünes Band würde ad absurdum geführt, da kürzeste Strecke mit dem Rad durch den Westpark führt.	Schlecht. Weiter Umweg zwischen den Anschlusspunkten	Schlecht. Ist der zweitbeste der 7 Vorschläge. Allerdings führt er den Lohberg runter, welcher schwer zu fahren ist und durch die Kurve und Steilheit unübersichtlich wird.	Schlecht. Oskar-Hoffmann-Straße hat ja schon Fahrradstreifen, daher ist die HfB-Ecke ganz gut fahrbar. Steinring halte ich für schwierig, hier müsste eine Fahrradstraße und vielleicht Sackgasse für Autos draus werden (und neue Teendeckel). Aber insgesamt auch ziemlich weit südlich und weit vom HfB entfernt.	Schlecht. Zu viele Einmündungen und Fußgängerverkehr	Schlecht. Zu nah an der Innenstadt	Schlecht. Zuviel Zickzack, wenn schon Südring dann Variante 1
Schlecht. Stark befahrener Ring und wenig Platz für neue Radwege.	Schlecht. Zu große Entfernung von der Innenstadt, großer Umweg. Vermute das viele über die Innenstadt abkürzen würden.	Schlecht. keine Anbindung der innerstadt.	Schlecht. Parallel läuft die bestehende Trasse, warum sollte man also den Steinring und den Lohring befahren, wenn man spätestens am Estrreff auf eine Fahrradtrasse kommen kann?? Außerdem ist die Straße „Am Lohberg“ ziemlich schmal, zu schnelle Autos trotz 3D-Zone, schlecht einsehbar wegen parkender Autos und viel zu schmaler Bürgersteig für Fußgänger. Kriterien, die einen Radschnellweg eigentlich verbieten (Seite 1 der Umfrage).	Schlecht. zu viele Kurven	Schlecht. Zu südlich ausgerichtet.	Siehe Varianten 1 und 5, dürfte gegenüber Variante 5 zu einer Verlängerung führen.

Schlecht - Störung des Einzelhandels Wegfall direkter Zugang für Mobilitätsbehinderte	Schlecht - zu großer Umweg	Schlecht - keine Anbindung Innenstadt	Schlecht - Positiv: Nutzung bestehender Hauptverkehrsstraßen. Problematisch: Innenstadt und HBF werden umfahren. Steigung im Bereich Unterführung Bessemerstraße.	Schlecht - Zur Umsetzung müsste ein Fahrstreifen des Süd- und Ostring vom Auto zum Radverkehr umgezeichnet werden. Weiterhin ist das links abbiegen auf die Viktoria Straße an der geplanten Stelle nur mit starken Einschränkungen für den Autoverkehr möglich (sehr breiter stark belasteter Querschnitt aufgrund Rückstau vom Ring). Im Bereich vor dem HBF existiert zurzeit keinerlei Radweg, hier entsteht Konfliktpotential mit den zum Busbahnhof abbiegenden Bussen.	Schlecht - zu verwindelt, zu viele kleine Fahrradstrassen. Anstieg zur Hermannshöhe. Keine Anbindung der Innenstadt		
Schlecht - Straßenbelag der Alleenstraße ist eine Schande, Verlauf durch den viel befahrenen Südring	Schlecht - zu großer Umweg, Gefahrenpunkt Kreuzung Glockengarten/Springorumtrasse, Verbreiterung Springorumtrasse wegen Troglage aufwändig.	Schlecht - Keine direkte Anbindung an die Kreuzung Glockengarten/Springorumtrasse, Verbreiterung dieser Trasse keine Vorzeigebjekte (bspw. Musikforum/Bermuda3Eck/Schauspielhaus) präsentiert.	Schlecht - Reiner Straßenverkehr und keine Anbindung an die Stadt.	Schlecht - Zuviel Berührung mit dem Individualverkehr.	Schlecht - zu viel Zick-Zack zwischen Bessemer Str. und Universitätsstr.		
Schlecht - Straßenbelag und Straßenbreite Rottstraße furchbar, Strecke über Südring und Konrad-Adenauer derzeit absolut nicht möglich, nur mit 1-spuriger Fahrbahn für Autos machbar (bereits schmal, zweispurig und Raserstrecke), außerdem hohe Busauslastung	Schlecht - zu großer Umweg, nicht nah am HBF	Schlecht - komische Auffahrt an Bahngleisen, Universitätsstraße muss gekreuzt werden mit Linksabbiegung.	Schlecht - r1 über viel befahrene straßen unangenehm; straßen nach wenigen jahren komplett neu machen geldverschwendung	Schlecht - zuviel Straße, zu v viele Kreuzungen	Schlecht - zu viel Zickzack, positiv aber die Hbf Anbindung		
Schlecht - Strassenbelag unter aller Sau in der Rottstrasse, total kaputt und dann noch die Metallmarkierung insbesondere bei Regenwetter mit den Schlaglöchern kein Spass. Ausserdem geht es relativ nah "am winkel" / "busstahlstrasse" vorbei, was zum Bochumer Rotlichtmilieu gehört und abends / nachts evtl. für Frauen abschreckend sein könnte.	Schlecht - zu Innenstadt fern	Schlecht - Nachtteil: 2maliger sehr ermüdender langgezogene Anstieg in der Bessemerstr. Trasse entlang der Eisenbahnschienen existiert noch gar nicht.	Schlecht - Ruhigste und gradlinige Trasse. Aber total außerhalb Bochums. Könnte den Süden belüchten und neue Szene entstehen lassen. Aber keine Anbindung an den Hbf. Für den Zweck eher schlecht.	Schlecht - Zwar recht direkte Streckenführung aber ein wenig zu viel Zickzack; sehr nah durch die Innenstadt und den Ring, erscheint mir nicht ideal.	Schlecht - zu viele Abbiegepunkte		
Schlecht - Streckenführung durch den Innenstadtring nicht sinnvoll wg. Autoverkehr -	Schlecht - zu lang	Schlecht - nicht ring	Schlecht - Sehr eng, auch durch parkende Anwohner - LKW Durchfahrtsweg.	verwindelt am Musikforum, Südring gefährlich	Schlecht - zu viele Abzweigungen am Anfang		
Schlecht - Südring/Ostring starker Autoverkehr - kein Platz für Fahrradspur	Schlecht - zu lang	Schlecht - Noch im Bereich der Unterführung zum Bermuda dreieck. Glasscherben und Betonkante an den Wochenenden.	Schlecht - Sehr ermüdender langgezogene Anstieg in der Bessemerstr., ide Trassenführung entlang Hattinger und Oskar-Hoffmann-Str. (Autoverkehr)		Schlecht - zu viele Kreuzungen		
Schlecht - Trassenverlauf inmitten des Bochumer Nachtlebens - Glasscherben sind unvernünftig.	Schlecht - zu lang und umständlich	Schlecht - Sind Sie schon mal die Akademiestraße aufgefahen? Viel Steigung und viele parkende Autos, die die Sicht erschweren. Dann über den Lühning mit seinem Verkehrsauflommen überqueren?? Dann den zugesparkten „am Lohberg“ runterheizen, und entgegenkommender zum Teil zu schneller Gegenverkehr, einen 0,5-1m-breiten Bürgersteig links u rechts. Wenn man bspw. a d Rückweg die Steigung mit dem Fahrrad nicht schafft u absteigen muss, der Bürgersteig allerdings zu schmal ist, muss man auf der engen Straße laufen u behindert den restlichen Verkehr...	Schlecht - Sehr großer Bogen um die Innenstadt und auf stark befahrenen Straßen.		Schlecht - zu viele Kurven, keine direkte Anbindung Innenstadt, sehr viele Straßenquerungen		
Schlecht - Umweg, rottstraße eher viel verkehr	Schlecht - zu langer Trassenverlauf	Schlecht - Starke Steigung zwischen "Akademiestraße" und "Am Hasi". Kopfsteinpflaster auf Teilen der Akademiestraße.	Schlecht - Sehr innenstadtfern, Steigungen		Schlecht - zu viele Nebenstraßen, zu dezentral		
Schlecht - unsinnig da der RS1 davor auf Höhe Alleenstraße in Richtung Süden geführt wird, das heißt man würde hier dann wieder nach Norden zurückfahren, das macht keinen Sinn	Schlecht - zu umständlich	Schlecht - Steigung Lohberg ungeeignet	Schlecht - Sehr viel Autoverkehr		Schlecht - zu weit von der Innenstadt entfernt, viel "Gekurve" durch Nebenstraßen		

Schlecht. Variante 1 ist gradlinig, aber Autolässig. Positiv die Fortsetzung der Springorum Trasse bis Neues Gericht. Negativ der hohe Ringanteil. Der Ostring müsste mindestens einspurig für Autos freigegeben bleiben, der Südring sollte gänzlich für den Verkehr gesperrt werden. Besser wäre noch Ost und Südring für den Verkehr zu sperren! Neben Autoverkehr fahren wird immer stressig bleiben!	Schlecht. Zu viel Umweg und tangiert den HfB nicht als Einsprungspunkt vom ÖPNV	Schlecht. Steigungen, viele große Straßen müssen gequert werden, sehr viele Richtungswechsel.	Schlecht. Steigung Bessemerstr. zuhoch, ab Hattinger Str. und Rest jedoch gut		Schlecht. Zusätzliche Höhenmeter Kronenstraße. Routen 3 und 6 mischen! westl. Route 3, östl. Route 6.		
Schlecht. Variante kollidiert mit dem Autoverkehr auf dem Südring	Schlecht. Zu viele Nebenstraßen, zu viel Abbiegen, schlechte Anbindung der Innenstadt	Schlecht. Trasse ist zu kleinräumig und hat zu viele Richtungswechsel. Große Straßen werden an bisher unüblichen Stellen überquert.	Schlecht. Steigung Lohberg ungeeignet		Schlecht. zuviel Straße, zu viele Kreuzungen		
Schlecht. Verlauf durch innenstädtischen Kraftverkehr	Schlecht. Zu weit	Schlecht. trotz direktem Weg ungeeignet, zu viele Steigungen, insbesondere der anschluss an den bahndamm und im bereich der akademiestraße/kortumpark	Schlecht. teils problematisch wegen Gesamtverkehrslage und auch wieder relativ weit vom Stadtzentrum entfernt				
Schlecht. viel zu großer Umweg/ Radwege müssen direkt und ohne viele Abbiegungen, Kreuzungspunkte angelegt werden/kein Zickzack! /Straßenbreite lässt eine Radfahrbahn von 4 m Breite zu?? entsprechend dem Standardprofil - dies wäre sehr sinnvoll um zukünftige Konflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden	Schlecht. Zu weit abseits!	Schlecht. Unglücklicher Einstieg über den P&R Parkplatz, interessant mit Anbindung weiter westlich bis Kohlenstraße	Schlecht. umfährt die Innenstadt, für viele Pendler absolut nicht zielführend.				
Schlecht. Viel zu viel entlang des starken Verkehrs (Bochumer Ring)	Schlecht. zu weit außerhalb der Innenstadt	Schlecht. Unnötig viel verkörerte Steigung bei der Überquerung des Lohbergs. Ausgerechnet die topografisch anspruchsvollste Strecke im Untersuchungsbereich für den unmotorisierten Verkehr vorzusehen, widerspricht den Zielen einer Förderung des Rad- und Fußverkehrs.	Schlecht. Umweg, großer Bogen				
Schlecht. viele Abbiegungen, viel KFZ-Kontakt	Schlecht. zu weit außerhalb der Innenstadt	Schlecht. Viel Abbiegen, dadurch viel Bremsen/Beschleunigen nötig.	Schlecht. Viel Verkehr, viel befahrene Seitenstraßen, gefährlicher				
Schlecht. viele Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern im Bereich Innenstadt (Südring)	Schlecht. zu weit entfernt von zentral wichtigen Anfahrtpunkten wie Musikforum oder Bahnhof, kein direkter Weg sondern großer Bogen	Schlecht. Viel zu starke Steigung am Lohberg und im Kortumpark (bzw. am Hain). Kreuzung Wittener Str. problematisch.	Schlecht. viele Kreuzungen großer Straßen mit potenziell langen Wartezeiten an LSA, außerdem relativ große Streckenlänge				
Schlecht. von Ost nach West muss man erst links auf die Alleestraße einbiegen, dann wieder links von ihr runter. Das macht nur Sinn, wenn an der Südseite der Alleestraße ein Zweirichtungsweg angelegt würde, da Radfahrende die Fahrbahnen dieser stark befahrenen Straße sonst zu kreuzen müssten. Ein Zweirichtungsweg mit für den RS1 ausreichender Breite in diesem Teilbereich stünde jedoch im Konflikt zu dem Ziel, auf der Alleestraße durchgehend Radfahrstreifen anzulegen. Ähnliche Probleme ergeben sich in derselben Fahrtrichtung auf dem Ring.	Schlecht. zu weit südlich und fern der Innenstadt, Umweg am Steinring	Schlecht. viel zu verwinkelt, schwer einsehbare enge Straßen, nicht innovativ!	Schlecht. von Osten kommend zunächst recht steil, ab Steinring dann komplett auf recht stark befahrenen Straßen, 4 Ampelkreuzungen mit stark befahrenen Kreuzungen, Stück auf Bessemerstraße wieder recht steil				
Schlecht. Wege über den Ring erscheinen mir nicht ideal; Realisierbarkeit bei recht hohen Anforderungen an die Strecke?	Schlecht. zu weit südlich und zuweit vom HfB entfernt	Schlecht. Vor der Schule vorbei. Starke Steigung Lohberg.	Schlecht. Vorhandene Bausubstanz ist zu gut, keine Anbindung Innenstadt, schlecht für Pendler				
Schlecht. Zu dichter Verkehr in der Stadt	Schlecht. Zu weit von den Anschlusspunkten entfernt	Schlecht. Weniger "zentrale" Führung. HfB schlecht angebunden, Steigungen (Unterführung Bessemerstraße, Kortumpark / Akademiestraße.	Schlecht. Weit außerhalb				

Schlecht . Zu großer Umweg über die Alleestraße	Schlecht .Zu weit von der Innenstadt und Bahnhof entfernt	Schlecht .Zickzackkurs, Umfahrung der Innenstadt	Schlecht .weit weg von der Innenstadt und durchgehend auf Hauptverkehrsstraßen; außerdem ist die Oskar-Hoffman-Straße gerade erst komplett umgebaut worden, die Haltinger Straße soll in Kürze folgen - hier in ein paar Jahren wieder neu anzufangen, sieht nach herausgeworfenem Geld aus. Die Anbindung vom Springorum-Radweg zum Lohring ist sehr steil. Auch wenn alle Radler das bewältigen, kann ich mir nicht vorstellen, dass die Anwohner sehr erbauet davon sind, wenn sich massenweise Radler vor ihrer Tür den Berg hinaufquälen.				
Schlecht . zu lang	Schlecht .zu weit von der Innenstadt und zentralen Orten entfernt	Schlecht .Zu große Steigung am Lohberg Zickzack-Kurs durch Uhlnstr., Ferdinandsstr., etc.	Schlecht .Weite Entfernung zur Innenstadt. Unentspanntes Fahren an großer Straße.				
Schlecht . Zu lang	Schlecht .zu weit weg vom Stadtzentrum; Springorum ist bereits gute Trasse. Möglichkeit, zweite sehr gute Trasse zu bilden wird vergeben	Schlecht .zu hohe Steigung im Kortumpark	Schlecht .wie bei anderen Varianten die auch über Bessemerstraße gehen zuviel Steigung und generell auch zu lang als direkter Weg				
Schlecht . Zu lange an großen Straßen entlang	Schlecht .Zu weit weg vom Zentrum und zusätzliche Belastung eines Abschnittes der Springorumtrasse, welche recht schmal ist	Schlecht .Zu nah an der Innenstadt	Schlecht .wie soll das gehen? Oskar Hoffmann Str und Lohring als 4spuriger Radweg? wird es nie geben! Kreuzungen mit Königallee, Uhlstr., Wiltener Str.? Das ist keine Radweg, das ist versuchte Körperverletzung!				
Schlecht . Zu lange Strecke; S-Bahn-Halt Ehrenfeld nicht berücksichtigt.	Schlecht .zuviel Straße, zu v viele Kreuzungen, zu lang	Schlecht .zu viele Abbiegepunkte	Schlecht .wie wollen Sie dies denn auf der Oskar-Hoffmann Str. baulich umsetzen?				
Schlecht . Zu nah am Hauptbahnhof vorbei. Andererseits gut um aus der Bahn auf den Rad weg umzusteigen	Schlecht .zuviel Umweg & zu dezentral	Schlecht .zu weit außerhalb	Schlecht .Zu nah am Autoverkehr				
Schlecht . Zu viel anderer Verkehr	Schlecht .zuweit weg von der von der Innenstadt, die Springorumtrasse ist jetzt schon zusehends um die Massen zu fassen.	Schlecht .Zwar geradlinige Streckenführung, aber Nutzung von Bahnfächern fraglich	Schlecht .zu viel gemischter Verkehr und große Kreuzungen				
Schlecht . zu viel Autoverkehr beim und um den HBF	Schöne Strecke durchs Ehrenfeld. Allerdings erhebliche Auswirkungen auf die eh schon wenigen Anwohnerparkplätze zu befürchten. Die Nutzung der Springorumtrasse ist allerdings eine hervorragende Idee		Schlecht .Zu viel Umweg				
Schlecht . Zu viel Autoverkehr, zu viele Ampeln			Schlecht .Zu viel Verkehr auf der Oskar-Hoffmann-Straße, Kreuzung zur Königallee zu gefährlich, Bahnschienen auf den Straßen und somit eventuell auf der Trasse				
Schlecht . Zu viel Kontaktpunkte (PKW) mit dem stark befahrenen Rings.			Schlecht .zu viele Kreuzungen/Ampeln				
Schlecht . zu viel verkehr			Schlecht .Zu weit				
Schlecht . zu viele Autos direkt durch die Innenstadt am Bahnhof vorbei			Schlecht .Zu weit im Süden, der bereits über die Königallee an die Innenstadt angebunden ist.				
Schlecht . Zu viele Einmündungen und Fußgängerverkehr			Schlecht .Zu weit von der Innenstadt und Bo hbf				
Schlecht . zu viele große und viel befahrene Straßen, insbesondere der Ring und die Alleestr.			Schlecht .Zu weit von der Innenstadt entfernt				
Schlecht . zu viele Kreuzungen/Ampeln			Schlecht .Zu weit weg vom HBF				
Schlecht . Zu viele Querungen mit dem Individualverkehr !!!			Schlecht .zu weit weg von der Innenstadt				
Schlecht . zu weit außerhalb, Rottstraße ist zwar (vorausgesetzt die Straße wird neu geteert) okay aber die Alleestraße ist so verkehrstreich			Schlecht .zuviel Straße und Kreuzungen				
Schlecht . zuviel Straße, zu v viele Kreuzungen			Schlecht .Zwar führt diese Variante mit kleineren Veränderungen den Nutzer auch entlang markanter Punkten Bochums, jedoch führt er über stark frequentierte Straßen.				
Schlecht . zuviele Kfz							

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS 1

Vorplanung in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse

Schlecht - zwar zentrale Lage, aber mit westl. Vorlauf
starkes Zick-Zack, macht durchgängige Nutzung
unwahrscheinlich (Abkürzung entlang Jahrhunderhalle)

--	--	--	--	--	--	--	--