

Im Auftrag von



Radverkehrskonzept Bochum

Maßnahmenvorschläge Schulwegpläne



Auftraggeberin

Stadt Bochum
Willy-Brandt-Platz
44777 Bochum

Auftragnehmende

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
T. 025 01 27 60 – 0
F. 025 01 27 60 – 33
info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

Mobycon B.V.
Hooikade 13
2627 AB Delft
Niederlande
T. +31 (15) 214 78 99
info@mobycon.nl
www.mobycon.nl

Bearbeitung

Anna Hennerkes M. Sc. (Projektleitung, nts)
Janis Eschert M. A. (nts)
Fabian Wagner B. Sc. (nts)
Marvin Mirwald B. Sc. (nts)

Lisa Nienaber (mobycon)
Robert Möhring (mobycon)

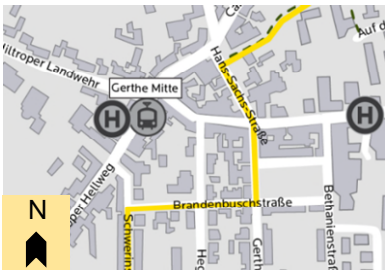
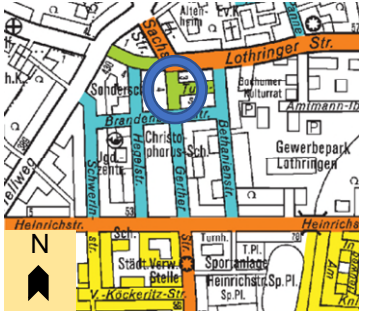
Dieses Konzept verwendet Kartenmaterial von © OpenStreetMap-Mitwirkende unter ODbL.

1.1. Sofortmaßnahmen

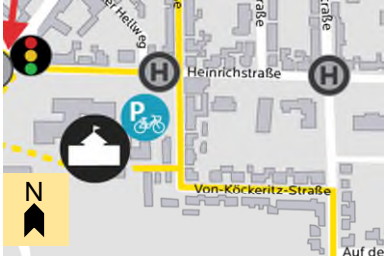
In diesem Kapitel werden für jede Schule mindestens zwei Sofortmaßnahmen beschrieben, die schnell und kostengünstig implementiert werden können und die Verkehrssicherheit verbessern. Es ist zu erwähnen, dass zusätzlich zu den genannten Maßnahmen noch weitere Anpassungen notwendig sind um die Routen zu optimieren. An mehreren Stellen wären auch größere Anpassungen notwendig gewesen.

Anne-Frank-Schule





Fußgängerzonen Schild mit „Fahrrad frei“

<p>Position</p>	<p>Kommend von der Hans-Sachs-Straße auf die Brandenbuschstraße</p>	 <p>Abbildung 1: Kartenausschnitt Hans-Sachs-Straße und Brandenbuschstraße</p>
<p>Situation</p>	<p>Eine der Schulrouten verläuft durch einen kurzen Abschnitt einer Fußgängerzone (Grüner Bereich der rechts abgebildeten Karte). Dieser mit Geschäften gesäumte Abschnitt ist mit Pflastersteinen gepflastert. Die Schülerinnen und Schüler müssen in diesem Abschnitt von ihren Rädern absteigen und schieben. Dies stört zum einen den Fahrfluss, es ergeben sich Konfliktpunkte beim Auf- und Absteigen und zuletzt ist davon auszugehen, dass sich Radfahrende nicht an das Absteigen halten.</p>	 <p>Abbildung 2: Geschwindigkeitszonen in Bochum [30]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Es wird vorgeschlagen, den Abschnitt der Fußgängerzone durch ein „Rad Frei“ Schild zu ergänzen. Der entsprechende Abschnitt erscheint breit genug, sodass eine Kombination aus zu Fuß Gehenden und Radfahrenden möglich sein sollte</p>	



30er Straße beengen und beruhigen

<p>Position</p>	<p>Von-Köckeritz-Straße, direkt am Schulgelände</p>  <p>Abbildung 3: Kartenausschnitt bei Von-Köckeritz-Straße</p>
<p>Situation</p>	<p>Die Von-Köckeritz Straße befindet sich in einem Wohngebiet. Der Gehweg ist durch einen mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Vor den Grundstücken parken vereinzelt Autos auf der Fahrbahn. Die Geschwindigkeit auf dieser Straße ist bereits auf 30 km/h reduziert. Dies wird durch eine Geschwindigkeitserinnerung „30“ auf der Fahrbahn verdeutlicht. Dennoch ist die Straße zu breit, was zu Geschwindigkeitsüberschreitungen anregt. Da das Schulgelände an dieser Straße anliegt, kann von einer hohen Anzahl an Überquerungen ausgegangen werden. Des Weiteren hat der Workshop ergeben, dass es in dieser Straße zu erhöhtem Verkehr durch sogenannte Elterntaxis kommt.</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Vor allem direkt beim Zugang zur Schule sollte eine Verengung als verkehrsberuhigende Maßnahme errichtet werden. Ein Parkplatz an der (aus dieser Perspektive) linken Straßenseite könnte als Straßeninsel dienen, oder an der Stelle könnten zwei Bremsschwellen installiert werden. Wichtig bei den Bremsschwellen ist, diese zentral zu platzieren, sodass Radfahrende die Möglichkeit haben, seitlich vorbeizufahren.</p> <p>Eine Maßnahme, um den Verkehr durch Elterntaxis einzuschränken, ist die Einführung von Elternhaltestellen. Eine solche Haltestelle sollte in Absprache mit den Schulträgern*innen positioniert werden und auch umliegende Schulen und Kindertagesstätten berücksichtigen (Hans-Christian-Andersen Schule und Die RehKids Kindertagespflege).</p> <p>Eine zusätzliche Idee für diese Straße ist, einen Parkplatz direkt an der Kreuzung in ein Parklet umzuwandeln, welches das Restaurant als Sitzfläche nutzen kann. Zwar ist ein Parklet zeitlich begrenzt, wäre jedoch eine effektive Methode, die Einfahrt in die Straße zu verengen.</p>

Übergang Gestaltung

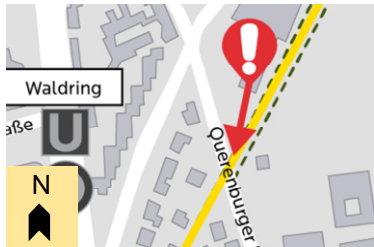

<p>Position</p>	<p>Kommend von der Hiltroper Heide über den Castroper Hellweg zu der Heinrichstraße (Schulgelände)</p>	 <p>Abbildung 4: Kartenausschnitt Castroper Hellweg bei Heinrichstraße</p>
<p>Situation</p>	<p>Der Weg von der Hiltroper Heide zur Heinrichstraße führt über den Castroper Hellweg. Auf diesem gibt es im Seitenraum einen benutzungspflichtigen Radweg, welcher sich mit den Fußgängern geteilt werden muss. Die Fahrstreifen des Castroper Hellwegs werden durch Straßenbahnschienen räumlich getrennt. Um das Linksabbiegen in die Heinrichstraße für Autofahrer zu erleichtern, ist dort eine LSA eingerichtet, welche allerdings ausschließlich für Fahrzeuge auf der Fahrbahn vorgesehen ist. Für Radfahrer gibt es an dieser Stelle keine Möglichkeit, durch eine gesicherte Führung links abbiegen zu können. Sie müssen den Castroper Hellweg zu der Straßenbahnhaltestelle hinunterfahren, um dort den Übergang mit LSA zu nutzen – ein Umweg.</p>	 <p>Abbildung 5: Bereich aus der Vogelperspektive [56]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Es wird empfohlen, den Radweg hinter dem Gelände entsprechend Parkeinschränkungen einzuführen. Bei eine separate Lichtschaltung in Kombination mit einer Markierung für Radfahrer eingerichtet werden in Kombination mit dem Radweg. Um den Übergang der Radfahrer kommend von der Hiltroper Heide zu erleichtern, wird empfohlen eine Radfahrerschleuse bei der Heinrichstraße einzuführen.</p>	 <p>Abbildung 6: Straßenabschnitt aus Vogelperspektive [56]</p>  <p>Abbildung 7: Ausschnitt aus Liegenschaftskataster [20]</p>

Radweg Freigabe für beide Richtungen



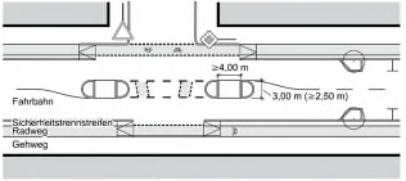
Position	Gerther Straße	 <p>Abbildung 8: Kartenausschnitt Gerther Straße</p>
Situation	Radweg neben einer viel befahrenen Straße. Unklar, ob Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben ist.	 <p>Abbildung 9: Gerther Straße Vogelperspektive [56]</p>
Vorschlag	Es sollte geprüft werden, ob der straßenbegleitende Weg neben der Gerther Straße ab den Tennisplätzen auch in die nördliche Fahrtrichtung für Fahrräder freigegeben werden soll (falls nicht heute schon im Bestand so angeordnet), da hier der Kfz-Verkehr sehr schnell unterwegs ist.	

Graf-Engelbert-Schule


Fahrradübergang – 30er Straße

Position	Kreuzung Springorumtrasse mit Querenburger Straße	 <p>Abbildung 10: Kartenausschnitt Springorumtrasse bei Querenburger Straße</p>
Situation	Die Geschwindigkeit auf der Querenburger Straße ist auf 30km/h begrenzt. Bei diesem Übergang sind keine LSA vorhanden und die Sichtverhältnisse sind durch Bäume eingeschränkt.	 <p>Abbildung 11: Springorumtrasse Übergang aus Vogelperspektive [56]</p>
Vorschlag	An dieser Kreuzung sollte den Radfahrenden Vorfahrt gewährt werden, um Missverständnisse zu vermeiden. In Kombination mit der geänderten Vorfahrtsregelung wird es empfohlen, den Geh- und Radweg anzuheben, damit die Autofahrer baulich, also physisch, von dem Radweg getrennt sind. Auch sind die Sichtverhältnisse durch die Böschung eingeschränkt. Daher sollten die Sichtverhältnisse an dieser Kreuzung verbessert werden.	

Übergang gestalten


<p>Position</p>	<p>Von der Springorumtrasse über den Waldring in den Zaunkönigweg</p>	 <p>Abbildung 12: Kartenausschnitt Waldring beim Zaunkönigweg</p>
<p>Situation</p>	<p>Die Springorumtrasse verläuft parallel zu einer zweistreifigen Tempo-50-Straße, dem Waldring. Die Wege sind durch einen Grünstreifen voneinander getrennt. Um von der Springorumtrasse in den Zaunkönigweg zu gelangen, muss der Waldring überquert werden. An dieser Stelle gibt es keine LSA. An der Straße kann an beiden Seiten geparkt werden, es besteht aber kein hoher Parkdruck.</p>	 <p>Abbildung 13: Waldring Übergang aus Vogelperspektive [24]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Um das Überqueren zu erleichtern, sollte das Parken in der Nähe des Übergangs eingeschränkt und eine Verkehrsinsel installiert werden. Nach vorläufigen Messungen beläuft sich die Breite der Straße auf 11 Meter. Mit einer 3,5 Meter breiten Insel wäre damit noch genug Platz für beide Fahrtrichtungen gegeben. Auch muss der Grünstreifen an beiden Straßenseiten entsprechend gestaltet werden, so dass ein einheitlicher, flacher Übergang gegeben ist.</p>	 <p>Abbildung 14: Geteilte Mittelinsel [9]</p>

Reduzierung von Parkplätzen


Position	Arnikastraße, Ausfahrt zur Königsallee	 <p>Abbildung 15: Kartenausschnitt Arnikastraße</p>
Situation	Senkrechtparkplätze befinden sich auf der Arnikastraße direkt vor dem Schulgelände. Die Einsicht auf die Straßenverhältnisse ist beim Ausparken eingeschränkt. Daher stellen diese Parkplätze ein Sicherheitsrisiko dar.	
Vorschlag	Eine Prüfung wird empfohlen, ob das Senkrechtparken direkt vor dem Schulgebäude entfernt werden kann.	

Zusätzliche Ansätze

Einrichtung einer Einbahnstraße

Position	Gilsingstraße und Romanusplatz	 <p>Abbildung 16: Kartenausschnitt Gilsingstraße und Romanusplatz</p>
Situation	Die Gilsingstraße liegt in einer Tempo-30-Zone in einem Wohngebiet und ist in beide Richtungen befahrbar. Parkmöglichkeiten gibt es an beiden Straßenseiten in Form von Gehwegparken für Anwohnende.	
Vorschlag	Eine Prüfung wird empfohlen, ob die Gilsingstraße zur Einbahnstraße in Richtung Romanusplatz eingerichtet werden kann.	

Einschränkung der Parkplätze


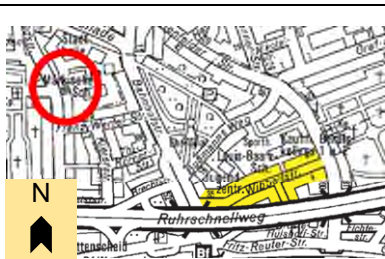

Position	Gabelsbergerstraße  Abbildung 17: Kartenausschnitt Gabelsbergerstraße
Situation	Die Gabelsbergerstraße liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone und ist für beide Fahrrichtungen freigegeben. Auf dieser Straße kann an beiden Straßenseiten auf der Fahrbahn geparkt werden. Das führt zu einer zu engen Fahrgasse, inkl. der Gefahr von „Dooring-Unfällen“ (Unfälle durch sich öffnende Autotüren in den Verkehrsbereich des Radfahrers) bei Begegnungsverkehr (Fahrrad-Kfz).
Vorschlag	Prüfung wird empfohlen, ob beidseitiges Parken auf der Gabelsbergerstraße eingeschränkt werden kann.

Märkische Schule

Straße beengen

<p>Position</p>	<p>Watermanns Weg</p>  <p>Abbildung 18: Kartenausschnitt Watermanns Weg</p>
<p>Situation</p>	<p>Der Watermanns Weg ist Teil einer Tempo-30-Zone in einem Wohngebiet. Die Straße ist relativ weit und lädt zum schnellen Fahren ein. Diese Straße verbindet die Ückendorfer Straße mit der Parkstraße. Daher kann von Schleichverkehr ausgegangen werden. Des Weiteren wird an beiden Straßenseiten geparkt, wodurch die Übersicht über die Verkehrssituation erschwert wird.</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Es ist zu empfehlen, die Straße zu beengen, zum Beispiel durch seitliche Verkehrsinseln oder sogenannte „Straatjuwelen“. Die letztgenannten haben insbesondere den Vorteil, dass Fahrradfahrende jeweils rechts an den Juwelen vorbeifahren können. Gleiches könnte auch bei der Parkstraße angewendet werden.</p>  <p>Abbildung 19: Straatjuwelen [57]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Eine weitere Maßnahme ist das Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigen mit visueller Rückmeldung, zum Beispiel in der Form eines Smileys. Diese Anzeigen regen zum langsameren Fahren an. Die gespeicherten Geschwindigkeitswerte geben Rückschlüsse über die Anzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen und ob weitere Maßnahmen initiiert werden müssen.</p>  <p>Abbildung 20: Geschwindigkeitsanzeigen [58]</p>

Umwandlung in 30er Straße

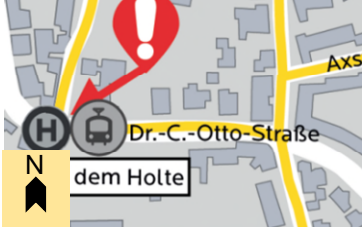
<p>Position</p>	<p>Bußmanns Weg</p>	 <p>Abbildung 21: Kartenausschnitt Bußmanns Weg</p>
<p>Situation</p>	<p>Der Bußmanns Weg führt entlang des Friedensparks Ehrenmal. Während auf der Parallelstraße Wibbeltstr. höchstens eine Geschwindigkeit von 30km/h gefahren werden darf, beträgt die Geschwindigkeitsbegrenzung beim Bußmanns Weg 50 km/h. In der Karte rechts sind 30km/h Straßen mit Gelb markiert. An der Straße liegt auch das Louis-Baare-Berufskolleg. Auf der zweistreifigen schmalen Straße ist kein Radweg vorhanden. Die Radfahrenden fahren im Mischverkehr mit dem MIV.</p>	 <p>Abbildung 22: Geschwindigkeitszonen im Schulbereich [30]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Es wird empfohlen, die Position des Louis-Baare Berufskolleg zu nutzen und den Bußmannsweg auf Tempo 30 zu begrenzen. An der Kreuzung der Fahrradroute vom Bußmanns Weg geradeaus über die Westenfelder Straße in die, an den Bußmanns Weg anschließende, Graf-Adolf-Straße ist die Fahrbahn des Bußmanns Wegs zu 2 Fahrspuren aufgeweitet. Eine für Linksabbieger und eine für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger. Hier sollte eine Fahrradschleuse eingerichtet werden, um Radfahrern das Überqueren der Kreuzung zu erleichtern. Diese könnte so gestaltet sein wie in dem Bild rechts. Eine Radfahrfurt, in Form einer gestrichelten Markierung, die etwa 10 m vor der Kreuzung beginnt, führt zu einem Aufstellungsbereich (3) der durch eine vorgezogene Haltelinie (2) für die Radfahrenden vom MIV getrennt ist. Der Aufstellungsbereich sollte, wie in der Abbildung dargestellt, über beide Fahrspuren hinweg reichen. Im Anschluss sollte die Radfahrfurt (gestrichelte Linie) über die Kreuzung weitergeführt werden, um den abbiegenden MIV-Fahrern zu verdeutlichen, dass der Radverkehr hier berücksichtigt werden muss.</p>	 <p>Abbildung 23: Fahrradschleuse [59]</p>

Begrenzung von Parkmöglichkeiten

Position	Saarlandstraße, direkt am Schulgelände	 <p>Abbildung 24: Kartenausschnitt Saarlandstraße</p>
Situation	Auf beiden Seiten der breiten Straße kann geparkt werden. Dadurch ist der Gehweg nicht direkt ersichtlich und zu Fußgehende oder Radfahrende, die die Straße queren wollen und zwischen den Autos hervortreten werden schlecht oder gar nicht gesehen.	
Vorschlag	Es wird empfohlen, ein einseitiges Parkverbot einzuführen und Querungsmöglichkeiten mit vorgezogenen Bordsteinen zu installieren, um so die Aufmerksamkeit der Autofahrenden zu erhöhen.	

Rupert-Neudeck-Schule

Fahrradweg breiter gestalten durch Entfernung von Parkplätzen

Position	Dr.-C.-Otto Straße, bei der Haltestelle „Auf dem Holte“	 <p>Abbildung 25: Kartenausschnitt Dr.-C.-Otto Straße bei der Haltestelle Auf dem Holte</p>
Situation	<p>Die Dr. -C.-Otto-Straße hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h mit Ausnahme im Bereich vor der Schule, wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorliegt. In der Straßenmitte verläuft eine einspurige Straßenbahnlinie. Es ist keine separate Radverkehrsinfrastruktur vorhanden.</p> <p>Die LSA bei der Haltestelle „Auf dem Holte“ ist für die Überquerung der Straße eingeplant. Die Schülerinnen und Schüler müssen dafür auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung fahren, um zur LSA zu gelangen. Des Weiteren beengen vier Parkplätze den Weg zu der LSA, da der Platz für die Parkplätze von vom Gehweg genommen wurde.</p>	
Vorschlag	<p>Die Abschaffung der Parkplätze sollte überprüft werden. Für Anwohner gibt es Alternativparkplätze und bis auf eine Autowerkstatt sind keine weiteren Geschäfte in der näheren Umgebung vorhanden.</p>	


Kreuzung mit 50er Straße – Eingeschränktes Abbiegen

<p>Position</p>	<p>Kreuzung „Auf dem Pfade“ mit der Dr.-C.-Otto-Straße</p>	
<p>Situation</p>	<p>Auf dem Pfade ist eine 30er Zone und um zur Schule zu gelangen, müssen die Radfahrenden die Dr.-C.-Otto -Straße überqueren, bei der in an dieser Kreuzung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorliegt. Einige Meter westlich gibt es eine LSA auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle „Auf dem Holte“. Es ist dennoch davon auszugehen, dass Schülerinnen und Schüler auch den direkten Weg nehmen werden.</p> <p>Die Kurvenradien der Kreuzung sind sehr weit, der südliche Einmündungswinkel von Auf dem Pfade ist sehr Spitz und die Kreuzung ist allgemein sehr weitläufig gestaltet. Die Gestaltung der Kreuzung ermöglicht das Ein- und Ausfahren mit erhöhter Geschwindigkeit, dies stellt eine Gefahrensituation dar. Zudem sind durch den spitzen Einmündungswinkel die Sichtbeziehungen ungünstig.</p>	
<p>Vorschlag</p>	<p>Die Ausfahrt sollte beengt und ein eigener Bereich für Fahrradfahrer geschaffen werden. Die entsprechende Zone sollte durch die benötigte Schleppkurve von Servicefahrzeugen bestimmt werden und der Bereich durch Poller oder ähnliches vor den Fahrzeugen geschützt werden. Zusätzlich sollte es den Fahrzeugen nur noch gestattet sein, in eine Richtung abzubiegen. Dies bietet mehr Schutz und verringert die möglichen Konflikte mit Fahrradfahrenden.</p>	

Abbildung 26: Kartenausschnitt Dr.-C.-Otto Straße bei Kreuzung mit Auf dem Pfade

Heinrich Böll

Tunnelbeleuchtung

Position	Vierhausstraße Richtung Lessingstraße	 <p>Abbildung 27: Kartenausschnitt Vierhausstraße beim Tunnel</p>
Situation	<p>Bei der Besichtigung wurden die Lichter im Tunnel als ungenügend betrachtet. Das kann bei Begegnungsfällen wie zum Beispiel Fahrradfahrer*in – Fußgänger*in zu Unfällen führen, weil man sich zu spät an die Dunkelheit gewöhnt und die andere Person zu spät wahrnimmt. beim Durchfahren des Tunnels bei Dunkelheit (zum Beispiel auf dem Weg zur Schule in den Wintermonaten) kann es sein, dass sich die Radfahrenden nicht sicher fühlen. Das kann dazu führen, dass die Schüler*innen (in diesen Monaten) nicht mit dem Fahrrad zur Schule fahren.</p>	
Vorschlag	<p>Die Beleuchtung in dem Tunnel sollte verbessert werden. Es wird in dem Zusammenhang auch auf die Steckbriefe hingewiesen.</p>	

Zusätzliche Ampelanlage



Position	Vierhausstraße	 <p>Abbildung 28: Kartenausschnitt Vierhausstraße</p>
Situation	<p>Die Radfahrenden kommen aus Westen und müssen an dieser Kreuzung die Vierhausstraße überqueren. An dieser Stelle gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h.</p>	
Vorschlag	<p>Es wird empfohlen, die Querung der Vierhausstraße durch eine LSA zu sichern und somit die Radfahrenden beim Überqueren der Straße zu unterstützen.</p>	



Abbildung 29: Vierhausstraße aus der Vogelperspektive [56]

Fahrradweg entlang 50er Straße




<p>Position</p>	<p>Von der Feldsieper Straße entlang der Herner Straße in die Agnesstraße</p>	 <p>Abbildung 30: Kartenausschnitt Herner Straße bei Feldsieper Straße</p>
<p>Situation</p>	<p>Die Schulroute führt von der Feldsieper Straße, die eine Tempo-30-Zone ist, über eine LSA und dann entlang der Herner Straße. Hier führt der Radweg direkt entlang der Straße und es gibt drei Parkplätze zwischen Radweg und Fußgängerweg. Diese Parkplätze beengen den Radweg und es gibt Konfliktpotenzial, z.B. durch das Öffnen der Türen. An der nächsten LSA biegen die Schülerinnen und Schüler in die Agnesstraße, eine 30er Zone, ein.</p>	 <p>Abbildung 31: Abschnitt von Horner Str. aus Vogelperspektive [56]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Die drei Parkplätze sollten abgeschafft werden, um mehr Platz für Radfahrende und Fußgänger zu schaffen, als auch um die Konfliktpunkte zu minimieren. Es sind verschiedene Geschäfte in der direkten Umgebung vorhanden und es muss geprüft werden, ob deren Kunden Alternativparkplätze nutzen können oder welcher Anteil der Kunden von diesen Parkplätzen abhängig ist.</p>	

Wartebereich Radfahrer & Fahrradstraße

Position	<p>Von Agnesstraße auf die Herner Straße</p>	 <p>Abbildung 32: Kartenausschnitt Herner Straße bei Kreuzung mit Agnesstraße</p>
Situation	<p>Die Agnesstraße liegt in einer 30er Zone, dementsprechend gibt es keine gesonderte Fahrradinfrastruktur. Kommend von der Agnesstraße kann man mit Hilfe einer LSA im Mischverkehr auf die Herner Straße abbiegen.</p>	
Vorschlag	<p>Eine sogenannte Fahrradschleuse kann vor den Fahrzeugen eingerichtet werden, um den Radfahrenden eine einfachere Überfahrt auf die andere Straßenseite zu ermöglichen. Die Fahrradschleuse sollte mit einer angepassten Signalschaltung kombiniert werden.</p> <p>Eine zusätzliche Maßnahme ist es, die Agnesstraße zu einer Fahrradstraße umzugestalten und dadurch den Radfahrenden mehr Raum zu geben. Die Umwandlung in eine Fahrradstraße sollte auch für die Feldsieper Straße in Betracht gezogen werden, vor allem durch die in der Umgebung liegenden Feldsieper Schule und die Evangelisch-Freikirchlichen Kindertagesstätte. Eine Fahrradstraße wird auch als kompatibel mit dem in der Straße vorhandenem Busverkehr angesehen.</p>	

Nelson-Mandela-Schule

Visuelle Rückmeldung über Geschwindigkeit

<p>Position</p>	<p>Alte Bahnhofstraße, Carl-von-Ossietzky-Platz, Stiftstraße</p>	 <p>Abbildung 33: Kartenausschnitt Übergang von Carl-von-Ossietzky-Platz zu Stiftstraße</p>
<p>Situation</p>	<p>Ab der Unterstraße gilt für die Alte Bahnhofstraße, für den Carl-von-Ossietzky-Platz und für einen Teil der Stiftstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h. In der Nähe der Schule wird die Geschwindigkeit auf 30km/h minimiert. Auf der Karte sind die Geschwindigkeitszonen eingezeichnet. Bei weißen Stellen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h und Gelb und Orange ist eine 30er Zone beziehungsweise eine 30er Straße. Bei der Betrachtung der Straße fällt auf, dass die Verminderung der Geschwindigkeit nicht durch die Straßengestaltung ersichtlich ist</p>	 <p>Abbildung 34: Geschwindigkeitszonen in der Schulzone [30]</p>
<p>Vorschlag</p>	<p>Der Übergang von der 50er in die 30er Zone sollte für den Autofahrer nicht nur durch Schilder, sondern auch durch die Gestaltung des Straßenabschnittes ersichtlich sein. Dies kann durch das Anbringen von Geschwindigkeitsanzeigen mit visueller Rückmeldung erzielt werden. Diese Anzeigen geben Rückmeldung über die gefahrene Geschwindigkeit, zum Beispiel durch das Anzeigen einer Zahl oder durch Smileys. Die Anzeigen regen zum langsameren Fahren an. Außerdem werden die gefahrenen Geschwindigkeiten gespeichert und können so Rückschlüsse darüber geben, wie oft Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegen und ob weitere Maßnahmen initiiert werden müssen. Zusätzlich zu dieser Maßnahme sollte die Straße zu Beginn der 30er-Zone durch z.B. Straatjuwelen beengt werden. Bei diesem „Straßenmobiliar“ hat der Radverkehr genug Platz um rechts daran vorbei zu fahren. Der Autoverkehr muss hingegen abbremsen und es umkreisen.</p>	 <p>Abbildung 35: Straatjuwelen [57]</p>

Straße enger gestalten

Position	Overlackerstraße, zwischen Hasselbringstraße und Unterstraße	 <p>Abbildung 36 Kartenausschnitt Overlackerstraße</p>
Situation	Die Overlackerstraße ist eine 30er Zone mit breiter Fahrbahn. Westlich der Straße befindet sich ein Park, auf der östlichen Seite wird die Straße von Wohnhäusern gesäumt. Es wird überwiegend an der Häuserfront geparkt aber auch an der anderen Straßenseite ist Parken in gewissen Abschnitten möglich.	
Vorschlag	Parken nur noch an einer Seite gestatten und Straße durch zum Beispiel Straatjuwelen beengen.	 <p>Abbildung 37 Straatjuwelen [57]</p>

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*, Köln: FGSV-Verlag, 2010.
- [2] Bezirksregierung Köln, „Tim-Online.NRW,“ 2022. [Online]. Available: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>.
- [3] Leicon, „Straatjuwelen,“ 2022. [Online]. Available: <https://www.leicon.nl/products/straatjuwelen/>.
- [4] Stadt Bochum, „Straßen,“ 2020. [Online]. Available: http://geoinfo.bochum.de/61/MOBILITAET/Konzept/8_Strassen.pdf .
- [5] Viatraffic, „Geschwindigkeitsdisplays,“ 2022. [Online]. Available: <https://www.viatraffic.com/de/geschwindigkeitsdisplays/>.
- [6] ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., „So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr,“ 2018. [Online]. Available: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf.

Abkürzungsverzeichnis

BOGESTRA	= Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen
DTV	= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres, [Kfz/24 h]
DTV _w	= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen, [Kfz /24 h]
FSA	= Fußgängerschutzanlage
Kfz	= Kraftfahrzeuge (auch als Einheit oder Index)
LSA	= Lichtsignalanlage
Lkw	= Lastkraftwagen (auch als Einheit oder Index)
Pkw	= Personenkraftwagen (auch als Einheit oder Index)
QSV	= Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RVR	= Regionalverband Ruhr
SV	= Schwerverkehrsfahrzeuge (auch als Einheit oder Index)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kartenausschnitt Hans-Sachs-Straße und Brandenbuschstraße	2
Abbildung 2: Geschwindigkeitszonen in Bochum [30]	2
Abbildung 3: Kartenausschnitt bei Von-Köckeritz-Straße	3
Abbildung 4: Kartenausschnitt Castroper Hellweg bei Heinrichstraße	4
Abbildung 5: Bereich aus der Vogelperspektive [56]	4
Abbildung 6: Straßenabschnitt aus Vogelperspektive [56]	4
Abbildung 7: Ausschnitt aus Liegenschaftskataster [20].....	4
Abbildung 8: Kartenausschnitt Gerther Straße	5
Abbildung 9: Gerther Straße Vogelperspektive [56]	5

Abbildung 10: Kartenausschnitt Springorumtrasse bei Querenburger Straße.....	6
Abbildung 11: Springorumtrasse Übergang aus Vogelperspektive [56]	6
Abbildung 12: Kartenausschnitt Waldring beim Zaunkönigsweg	7
Abbildung 13: Waldring Übergang aus Vogelperspektive [24]	7
Abbildung 14: Geteilte Mittelinsel [9].....	7
Abbildung 15: Kartenausschnitt Arnikastraße.....	8
Abbildung 16: Kartenausschnitt Gilsingstraße und Romanusplatz.....	8
Abbildung 17: Kartenausschnitt Gabelsbergerstraße	9
Abbildung 18: Kartenausschnitt Watermanns Weg	10
Abbildung 19: Straatjuwelen [57]	10
Abbildung 20: Geschwindigkeitsanzeigen [58]	10
Abbildung 21: Kartenausschnitt Bußmanns Weg	11
Abbildung 22: Geschwindigkeitszonen im Schulbereich [30].....	11
Abbildung 23: Fahrradschleuse [59]	11
Abbildung 24: Kartenausschnitt Saarlandstraße.....	11
Abbildung 25: Kartenausschnitt Dr.-C.-Otto Straße bei der Haltestelle Auf dem Holte.....	11
Abbildung 26: Kartenausschnitt Dr.-C.-Otto Straße bei Kreuzung mit Auf dem Pfade.....	11
Abbildung 27: Kartenausschnitt Vierhausstraße beim Tunnel.....	11
Abbildung 28: Kartenausschnitt Vierhausstraße	11
Abbildung 29: Vierhausstraße aus der Vogelperspektive [56].....	11
Abbildung 30: Kartenausschnitt Herner Straße bei Feldsieper Straße.....	11
Abbildung 31: Abschnitt von Horner Str. aus Vogelperspektive [56]	11
Abbildung 32: Kartenausschnitt Herner Straße bei Kreuzung mit Agnesstraße.....	11
Abbildung 33: Kartenausschnitt Übergang von Carl-von-Ossietzky-Platz zu Stiftstraße	11
Abbildung 34: Geschwindigkeitszonen in der Schulzone [30]	11
Abbildung 35: Straatjuwelen [57]	11
Abbildung 36 Kartenausschnitt Overlackerstraße.....	11
Abbildung 37 Straatjuwelen [57]	11