



Deutsche Umwelthilfe

Autor dieser Nachricht:
Lorenz Redicker
Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Dortmund-Unna
44135 Dortmund
0179 515 9834

An die Medien
in Dortmund

12. Mai 2021

Pressemitteilung

Umweltverbände fordern Ende der Blockade gegen Pop-up-Radwege

Mehr Tempo bei der Verkehrswende nötig -
OB Westphal muss Tempo-30-Ankündigung nun schnell umsetzen

Die Stadt Dortmund hat den Antrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) auf die Einrichtung von Pop-up-Radwegen in Dortmund abgelehnt. Die Umwelt- und Verkehrsverbände DUH, ADFC, BUND und VCD sehen die Ablehnung als eine „vertane Chance“. Positiv hingegen sei, dass OB Thomas Westphal in seinem Antwortschreiben zugleich die Ausweitung von Tempo 30 in Dortmund angekündigt hat – auch auf weiteren Hauptverkehrsstraßen. „Wir nehmen den OB hier gern beim Wort“, so der VCD-Vorsitzende Lorenz Redicker, der dabei auch die Unterstützung der Umweltverbände anbot. „Tempo 30 mindert Lärm- und Luftschadstoff-Emissionen und es ist enorm wichtig für die Verkehrssicherheit von Radfahrer*innen und zu Fuß Gehenden“, ergänzt Thomas Quittek vom BUND. Die DUH hatte in ihrem Antrag vom 28.01.2021 neben der Umwidmung von Straßenflächen in provisorische Rad- und Fußverkehrsflächen eine Ausweitung von Tempo 30 auf das gesamte Nebenstraßennetz gefordert.

Die Ablehnung von Pop-up-Radwegen stößt bei den Umweltverbänden auf wenig Verständnis. „Mit den provisorischen Radwegen hätte die Stadtverwaltung die

Umwidmung von Auto- in Radspuren ausprobieren können – diese Chance ist jetzt vertan. Wir warten in Dortmund schon viel zu lang auf hochwertige Radwege und werden ständig vertröstet. Wir brauchen endlich Ergebnisse!“, bedauert der ADFC-Vorsitzende Werner Blanke. Erst zum Jahreswechsel hatten zahlreiche Umwelt- und Verkehrsverbände einen Pop-up-Radweg auf dem Heiligen Weg gefordert, auch in der Verlängerung dieses Straßenabschnittes (Weißenburger/Gronau-/Jäger-/Heiligegarten-/Stein-/Grüne/Treibstr.) wäre zum Beispiel ein Pop-up-Radweg möglich gewesen.

Die Stadt verwies jetzt darauf, dass sie schnelle Lösungen ablehne und „aufwändiger und mühevoller, dafür aber im Ergebnis auch dauerhaft, qualitativ, fachlich wie politisch abgesichert“ planen wolle. Dies kommentiert Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH: „In den vergangenen Wochen haben zahlreiche Städte wie Hamburg, Münster, Flensburg und Solingen neue Pop-up-Radwege realisiert. In Berlin und München werden sie bereits in dauerhafte Radwege umgewandelt. Die gesammelten Erfahrungen mit den Pop-up-Radwegen beschleunigen die Detailplanung. Das spart Zeit und Geld. Warum man in Dortmund weiter viele Jahre auf neue Radwege warten möchte, erschließt sich uns nicht.“

Unverständlich finden die Verbände die Ablehnung der Stadt auch mit Blick auf die aktuelle Radverkehrsstrategie im Rahmen des Dortmunder Masterplans Mobilität. Dabei liegen die Hauptrouten des Radverkehrs überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen. „Viele dieser Routen ließen sich noch im Jahr 2021 über Pop-up-Radwege realisieren. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu bestehenden Plänen, sondern sollen deren Umsetzung beschleunigen“, merkt Werner Blanke vom ADFC an.

Dass in Dortmund dringender Handlungsbedarf besteht, spiegelt sich auch in den Noten des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 wider. Mit einer Note 4,35 (Schulnote mangelhaft) liegt die Stadt erneut auf dem vorletzten Platz der Großstädte und hat sich in manchen Kategorien wie „Sicherheitsgefühl beim Radfahren“ sogar noch verschlechtert. „Warum hier nicht das Beschleunigungspotenzial provisorischer Maßnahmen genutzt werden soll, ist vollkommen unverständlich“, ärgern sich die Verbände.