

[Name des Empfängers]
[Straße/Hausnr.]
[PLZ/Ort]
[evtl. Land]

Tel. 02 31 / 13 66 85
Fax 0 2 31 / 72 12 298
buero@adfc-dortmund.de
www.dortmund.adfc.de

Bankverbindung
Sparkasse Dortmund
BIC: DORTDE33XXX
IBAN: DE36 4405 0199 0921 0004 13

Steuernummer
315/5794/1488

Spendenkonto
Sparkasse Dortmund
BIC: DORTDE33XXX
IBAN: DE36 4405 0199 0921 0002 19

7.12.2021

Ratsdrucksache Nr. 22841-21 „Barrierefreier Umbau der B1-Haltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost (Baulose 70-73) hier: Grundsatzentscheidung“
hier: Belange des Radverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 16. 12.2021 soll im Rat der Stadt eine erneute Beschlussfassung zur Planung am Westfalendamm erfolgen. Obwohl hiermit eine grundlegende Weichenstellung für die Planung im Bereich der Gartenstadt-B1 aufgerufen wird, ist eine Berücksichtigung der Belange der Rad- und Fußverkehre und damit der Verkehrswende und des dringend erforderlichen Klimaschutzes in Dortmund nicht erkennbar.

Vielmehr droht sich mit der am 16.12. zu erwartenden Ratsentscheidung (Ruhr Nachrichten 01. 12. 2021) jede Chance auf Verbesserung der Rad- und Gehweg-Situation an der B1 in der Gartenstadt zu schließen. Die favorisierte sog. Vorzugsvariante der Verwaltung lässt durch die Festschreibung der überaus beengten südlichen Fahrspuren und Geh-/Radwege im Wortsinne keinen Raum für Verbesserungen übrig.

Heutige gefährliche Sicherheitsdefizite können jedoch nur beseitigt werden, wenn

- die B1-Geh- und Radwege eine beidseitige Querschnittsbreite von jeweils 5 m erhalten,
- die Kollisions-Gefahren des Fuß- und Radverkehrs mit dem motorisierten Verkehr entlang der mehrfach verschwenkten B1-Fahrbahn, besonders an Einmündungsbereichen, durch angemessenen Sicherheitsraum zur Fahrbahn gemindert werden (Das Beispiel des mit der Poller-Reihe überfahrenen Geh-/Radwegs an der Lübkestraße vor einiger Zeit verdeutlicht, dass Dortmund hier bisher Glück hatte, weil Radfahrer den Abschnitt meiden),
- die teils zu engen bzw. teils überbreiten B1-Fahrspuren dieser Hauptverkehrsstraße auf Regelmäße gebracht bzw. zwangsläufig reduziert werden (das laufende Unfallgeschehen spricht auch dafür),

- die nötigen Aufstellflächen für Radfahrer und Fußgänger an den verschiedenen Querungsstellen von B1 und Stadtbahnschienen nicht nur auf knappes Mindestmaß, sondern angemessen tief ausgebildet werden.

Alle derartigen Verbesserungsmöglichkeiten sind mit der „Vorzugsvariante“ auch zukünftig ausgeschlossen.

Zugleich nimmt auch die weitere Netzgestaltung der Radweg-Verbindungen in Dortmund Schaden. Neben dem nördlich gelegenen RS1 ist die B1 mit Rheinland- und Westfalendamm eine wesentliche, noch unausgebaute Ost-West-Radwegeachse und gehört planungstechnisch zu den Hauptradrouten mit erhöhtem Ausbaustandard. Sie verbindet die Stadtkrone Ost und die Technische Universität.

Das Verkehrsbedürfnis für Radfahrende auf der gradlinigen ebenen Achse ist offensichtlich. Es werden beidseits umfangreiche Wohn- und Gewerbegebiete angebunden und Schulen ebenso wie der Westfalenpark und das Sport- und Veranstaltungszentrum um Westfalenhalle und Stadion erschlossen. Schon aktuell sind etliche Ansiedlungsvorhaben für Wohnen und Büros am Westfalendamm in Planung. Praktikable Alternativen bestehen nicht.

Trotz zurzeit noch etlichen Gefahrenpunkten vor allem an Verkehrsknoten, wird diese Achse zukünftig erhebliche Bedeutung im Dortmunder Radwegenetz bekommen. Angebote an Bewohner, Schüler oder Anlieger-Firmen sind lange überfällig, primär für Alltagsradverkehre.

An Straßen mit Mittelstreifen / Mittelpromenade, wie hier an der B 1 sind zur Sicherheit und Förderung des Radverkehrs sind auf beiden Straßenseiten Zweirichtungsradwege erforderlich. Die jetzt schon übliche, aber nicht zulässige Praxis, linksseitig mit dem Rad zu fahren, muss daher baulich und verkehrstechnisch sicher ermöglicht werden. So ergeben sich beidseitig Breiten von 5 m für den Geh- und Radweg einschließlich des notwendigen Trennschutzstreifens zur Fahrbahn.

Alle vorgenannten Aspekte sind in der Diskussion der Stadtbahn-Planungen nicht enthalten.

Daher setzt sich der ADFC für die Realisierung einer neugestalteten, für alle Verkehrsteilnehmer sicheren und komfortablen, die Ausbaumöglichkeit des Rad- und Fußgängernetzes wahren und umfassend zukunftsweisenden B1 als Stadtstraße für alle ein.

Die „Vorzugsvariante“ darf daher wegen ihres fehlenden ganzheitlichen Ansatzes und der fehlenden Berücksichtigung der dringenden Verkehrswende- und Klimaschutzaspekte nicht weiter verfolgt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Blanke
Vorsitzender