



An Politik, Presse, nachrichtlich: Stadtplanungsamt

28.1.22

Stellungnahme von ADFC, BUND und VCD zu Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Verbände begrüßen Radverkehrsstrategie

Im Detail aber noch viel Verbesserungsbedarf !

Die Verbände begrüßen die Planungen der Verwaltung, den Radverkehr der Zukunft strategisch zu planen und dies mit einem Radzielnetz zu unterlegen. Mit diesem Vorgehen kann nicht nur der Radverkehr nachhaltig verbessert, sondern auch ein Beitrag zur Verkehrswende, zum Umweltschutz, zu Gesundheitsfürsorge und Verkehrssicherheit sowie zum Klimaschutz und zur Urbanität der Stadt Dortmund geschaffen werden.

ADFC, BUND und VCD empfehlen daher grundsätzlich den Politiker*innen, die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz zu beschließen und die Verwaltung mit der Umsetzung zu beauftragen.

Grundsätzliche Zustimmung zu den Velorouten

Ausdrücklich begrüßen die Verbände dabei auch die in der Radstrategie und im Radzielnetz vorgesehenen insgesamt neun Velorouten, die die Stadtbezirke mit der Innenstadt verbinden und prioritär umgesetzt werden sollen. Die Velorouten sind entstanden, weil die Realisierung der vorgesehenen Hauptrouten sehr viel Zeit in Anspruch nehmen dürfte und damit dem Radverkehr erst auf sehr lange Sicht zu Gute kommen. Die Velorouten hingegen, die meist auf autoarmen Strecken verlaufen sollen, sind einfacher und schneller umzusetzen.

Allerdings weisen wir darauf hin, dass wir noch viele Bedenken und Einwände haben, was die konkrete Führung der Velorouten betrifft. Dazu erarbeiten die Experten der Radfahrverbände im Moment eine gesonderte Stellungnahme für die Verwaltung. Eine wichtige Forderung hierzu aber jetzt schon: Wir fordern, dass die Velorouten nicht am Wall enden, sondern bis in die City führen und diese auch durchqueren. Der Wall als Verteiler des Fahrradverkehrs stellt bei der Menge des motorisierten Individualverkehrs, der zahlreichen Ampeln und der Umwege für Radfahrende oft eine unattraktive und beängstigende Wegeverbindung dar, zudem ist die komplette Fertigstellung des Radwalls nach Aussagen aus der Verwaltung kaum vor 2030 zu erwarten. Zudem ist nicht zu verstehen, dass die Routen in die Zentren der Stadtteile führen sollen, das eigentliche Zentrum, die City, aber außen vor bleibt.

Weiterhin erscheint uns die Idee einer Hochbrücke über den Westfalenpark (als Teil des Veloroutennetzes) als nicht zielführend und wenig sinnvoll. Mittel und Ressourcen sollten für viele wichtigere Radverkehrs-Maßnahmen verwendet werden.

Zentrale Forderung: Mehr Personal

Um Planung und Umsetzung von Radstrategie und Radzielnetz erfolgreich zu gestalten, ist aus Sicht der Verbände die weitere Aufstockung des Personals zentral. Es reicht nicht aus, dass nur zwei Planstellen beim Stadtplanungs- und Bauamt für das Vorhaben geschaffen werden. Um das Ziel der Umsetzung, zumindest die in der Priorität 1 genannten Velorouten in den nächsten 10 Jahren zu verwirklichen, müssen weitere zusätzliche Planstellen beim Tiefbauamt eingerichtet werden, damit das Ergebnis nicht ausfällt wie beim Gartenradweg, der 2014 gebaut sein sollte sowie beim RS 1, der zwischen 2016 und 2019 fertig gestellt sein sollte.

Der Nachholbedarf für die jahrzehntelang verschleppte Radverkehrsförderung ist so hoch, dass deutlich mehr (Wo-)Manpower eingesetzt und ein deutlich höheres Budget investiert werden müssen.

Weitere Kritikpunkte Radstrategie

In Teilen wird der Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund unterlaufen. Das gilt für die Qualitätsstandards beim Bau von Radwegen. Dass die Breitenvorgaben für neue Radwege jetzt nur noch für die Haupttrouten gelten sollen, lehnen die Verbände ab.

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass die Schulen bei der Erschließung der Hauptziel- und Quellpunkte des Alltagsnetzes bei der Erstellung der Haupttrouten nicht berücksichtigt wurden. Die Schülerverkehre sind elementar wichtig und müssen in die Radwegeplanung einbezogen werden.

Zum Maßnahmenprogramm „Anlassbezogener Umbau von Hauptverkehrsstraßen“ werden lediglich anlassbezogene Gründe aus den Bereichen „wesentliche Umbaumaßnahmen“ sowie „grundhafte Erneuerungen ...“ genannt. Andere wichtige Gründe wie Klimaschutz, Umweltschutz oder die Verkehrsunfalllage finden keine Berücksichtigung. Diese können aber auch für einen Umbau von Hauptverkehrsstraßen und die Umverteilung des Straßenraumes erforderlich werden.

Sofortmaßnahmen wichtig

Zuletzt weisen wir auf die Bedeutung der Sofortmaßnahmen für die Förderung des Fahrradverkehrs hin, die auch in der Radverkehrsstrategie erkannt wird und nicht konträr zu der Priorisierung der Maßnahmen steht. Notwendig sind z.B. die Instandsetzung schlechter Radwege, Bordsteinabsenkungen sowie Öffnung von Einbahnstraßen.

Für Rückfragen steht zur Verfügung: Werner Blanke 01786739339