



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Mobilitätsplanung
z. Hd. Frau Anette Herter

Verlängerung der Mitgliedschaft der Stadt Dortmund in der AGFS

Gemeinsame Stellungnahme von ADFC Dortmund und VCD Dortmund-Unna

Dortmund, 11. Oktober 2020

ADFC und VCD anerkennen das Bemühen der Stadt Dortmund, den Fuß- und Radverkehr zu fördern und auszubauen. Besonders dem Radverkehr wird dabei in der Öffentlichkeit eine bedeutende Rolle zugewiesen, wie es sich beispielsweise in der Zielsetzung ausdrückt, Dortmund solle das „Kopenhagen Westfalens“ werden (ob wir diese Formulierung für glücklich halten, steht auf einem anderen Blatt). Das spiegelt sich etwa auch in den Planungen zum Radwall oder in der Konzeption von Fahrradstraßen im Rahmen des Förderprojekts Emissionsfreie Innenstadt, ebenso im geplanten Radverkehrskonzept im Rahmen des Masterplans Mobilität; aber auch in kleineren Dingen wie den intelligenten Ampelschaltungen für Radfahrer*innen. Dem entgegen steht weiterhin die fehlende wichtige, sichere und ständige Durchquerbarkeit der Innenstadt sowohl in Ost-West- wie auch in Nord-Süd-Richtung. Auch dem Fußverkehr bemsist die Stadt eine höhere Bedeutung zu, wie sich in den geplanten Nahmobilitätskonzepten für das Brüggmann- und das Klinikviertel (ebenfalls im Rahmen des Förderprojekts Emissionsfreie Innenstadt) und in der Fußverkehrsstrategie für die Gesamtstadt (im Rahmen des Masterplans Mobilität) zeigt. Insofern befürworten wir grundsätzlich einen Verbleib der Stadt in der AGFS – nicht zuletzt als Anerkennung des Willens, den Fuß- und Radverkehr zu fördern, und um die Kräfte, die sich hier engagieren, weiter zu unterstützen.

Gleichwohl verbinden wir diese Unterstützung mit klaren Forderungen für die kommende AGFS-Periode. So zeigt sich schon in der obigen Auflistung: Es gibt in Dortmund viel Konzeption und Planung, aber viel zu wenig Umsetzung. Und weil das schon seit vielen Jahren so ist, wird aus diesem Phänomen eben auch ein Problem. Ein Radverkehrskonzept oder auch die Planung für den RS1 helfen den Radfahrer*innen nicht, solange es diese Planung nur auf dem Papier und nicht auf der Straße gibt. Immerhin lässt uns die deutliche Aufstockung des Personals für den Radverkehr im Planungs- und vor allem Tiefbauamt hoffen, dass der

erkennbare Umsetzungsstau sich möglicherweise demnächst auflösen wird. Einen Automatismus sehen wir hier aber nicht; es bedarf hier des klaren Willens.

Unabhängig von dieser personellen Aufstockung erscheinen uns Struktur und Arbeitsweise der Verwaltung im Bereich Nahmobilität nicht sonderlich effektiv; viele gute Ansätze scheinen uns im Verwaltungshandeln zu versanden, in ewiger Abstimmung zwischen den und innerhalb der vielen beteiligten Ämtern, die aus unserer Sicht zumindest teilweise eher gegeneinander als miteinander arbeiten. Eine Neuorganisation der Fuß- und Radverkehrsförderung erscheint aus unserer Sicht daher unumgänglich.

Angelehnt an den Fragenkatalog der AGFS zur Verlängerung der Mitgliedschaft halten ADFC und VCD **folgende grundsätzlichen Aspekte** für bedeutsam:

- Es bedarf eines **eindeutigen Bekenntnisses sowohl zu einer Fahrradwende wie auch zu einer Fußverkehrswende**. Zwar fordert die AGFS scheinbar „nur“ die „gleichberechtigte Betrachtung von Nahmobilität und motorisiertem Individualverkehr“, doch angesichts der nunmehr jahrzehntelangen uneingeschränkten Bevorzugung des Kfz-Verkehrs in Dortmund ist dazu ein komplettes Umsteuern in der Verkehrspolitik notwendig. Zumal sowohl Mittel als auch der Platz in dieser Stadt nur begrenzt zur Verfügung stehen. Heißt konkret: Fuß- und Radverkehr müssen gefördert, der Autoverkehr hingegen muss gleichzeitig aktiv zurückgedrängt werden.
- Die Stadt sollte sich **offensiv die Grundsatzforderung der AGFS zu eigen machen, den Anteil der Nahmobilität auf 60 Prozent zu erhöhen**. Natürlich ist das kurzfristig nicht zu erreichen, aktuell erreichen Fuß- und Radverkehr zusammen gerade einmal 29 Prozent. Aber selbst die Postulierung, das Kopenhagen Westfalens werden zu wollen, beinhaltet lediglich das Ziel, den Radverkehrsanteil auf 20 Prozent zu erhöhen. Die AGFS fordert aber 25 Prozent. Besonders beim Fußverkehr bedarf es eines radikalen Umsteuerns, war hier der Anteil im Modal Split in Dortmund zuletzt doch stark rückläufig. Die Stadt Dortmund müsste somit auch über die Forderung im Masterplan Mobilität hinausgehen, der das Ziel 66 Prozent umweltfreundlichen Verkehr bis 2030 ausgibt – inklusive des ÖPNV.
- Es ist wichtig, sich auch ambitionierte Ziele zu setzen, doch haben diese nur Sinn, wenn Politik und Verwaltung **zum einen ihr künftiges verkehrspolitisches Handeln an diesen Zielen ausrichten, zum anderen aber auch den Zielerreichungsgrad regelmäßig überprüfen** – und Politik und Handeln korrigieren, sollte sich andeuten, dass man die selbstgesetzten Ziele verfehlt.

- Ambitionierte Ziele in der Rad- und Fußverkehrsförderung lassen sich nur erreichen, wenn die Stadt bei der weiteren Planung der Infrastruktur **über die Mindestanforderungen der gängigen Regelwerke hinausgeht**. Bislang wurden diese meist gerade so erreicht oder sogar unterschritten.
- **Dortmund ist keine fußgängerfreundliche, sondern eine falschparkerfreundliche Stadt**. Zweiteres schließt leider ersteres aus. In der Stadt wird hemmungslos verkehrswidrig gehalten und geparkt, in der City, der Innenstadt, den Nebenzentren und in vielen weiteren Bereichen. Weil das über Jahrzehnte geduldet wurde, ist ein Umsteuern hier zugegebenermaßen nicht einfach, gleichwohl aber unumgänglich. Falschparken ist nicht nur ein Ärgernis für Fuß- und Radverkehr, es ist auch gefährlich und vielfach Ursache für Unfälle. Hier gilt es erst einmal schlicht, Recht und Gesetz durch Sanktionen umzusetzen. Stattdessen wird derzeit leider immer noch dem Druck der Autofahrer nachgegeben; Gehwegbereiche mit aus unserer Sicht zu schmalen Breiten werden zum Parken freigegeben
- **Das Ziel einer nahmobilitätsfreundlichen Verkehrspolitik muss bereits früh in der Stadtplanung ansetzen**. Die „Stadt der kurzen Wege“ muss Grundlage aller Stadtplanung werden und nicht, so wie bislang noch allzu häufig, hohle Forderung, die bei ersten Investorenwünschen nach Freiflächen hintangestellt wird. Neubaugebiete für den Gewerbe- wie den Wohnungsbau darf es ohne geeigneten, also auch ausreichenden und rechtzeitigen (!) Anschluss an den ÖPNV sowie an das Fuß- und Radverkehrsnetz nicht geben, zudem muss dabei multimodaler Verkehr konsequent gefördert werden. Auch ist immer auf ausreichende Nahversorgung zu achten.

Auch die Einschätzung des Radverkehrs durch Radfahrer*innen im **ADFC-Fahrradklimatest 2018** für Dortmund spricht für sich. Dabei hat sich die Gesamtnote von 2012 bis 2018 von 3,9 auf 4,4 verschlechtert. Die Stadt Dortmund ist bundesweit auf den vorletzten Platz in ihrer Größenordnung abgerutscht.

Besonders schlecht bewertet wurden:

- Falschparkerkontrollen auf Radwegen (5,3)
- Führung an Baustellen (5,1)
- Breite der Radwege (5,1)
- Wege für Radfahrer/innen sind oft zu schmal 5,1

Auch bei diesen Fragen schnitt Dortmund im Fahrradklimatest sehr schlecht ab:

- Man kann selbst größere Kinder nicht mit gutem Gewissen alleine Rad fahren lassen (5,0)
- Man kann auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren (4,9)

- Man kann mit dem Kinderanhänger oder Lastenrad nicht gut auf den Radwegen fahren (4,9)

Darüber hinaus weisen ADFC und VCD auf folgende Punkte hin:

- **Fahrradstraßen** müssen den Radfahrer*innen Vorteile bringen und nicht dem Kfz-Verkehr. Die Möglichkeiten von Durchfahrtssperren für den Kfz-Verkehr sollten beachtet und in Anspruch genommen werden (Beispiel Lange Reihe und Große Heimstr.).
- Die Stadt hatte gerade in der vergangenen Corona-Zeit mehrfach die Möglichkeit, **neue Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr auszuprobieren** – diese Chance aber ungenutzt verstreichen lassen. Hier wünschen wir uns entschieden mehr Mut und Tatkraft; auch in diesem Aspekt zeigen sich die Umsetzungsdefizite.
- Kaputte Radwege und **Radverkehrsverbindungen in Nebenstraßen** bei vorhandener Radwegweisung müssen bevorzugt instandgesetzt werden (z.B. Baurat-Marx-Allee, Skellstr.)
- Mehr Radfahren in **Grünflächen** freigeben (Beispiel Stadewäldchen).
- Ein gedruckter **Fahrradstadtplan** fehlt, obwohl stark nachgefragt, seit Jahren und eine aktuelle Onlinefassung ist nicht vorhanden.
- **Pflege von Rad- und Fußwegen** scheitert oft am Kompetenzgerangel.
- Rasche Beseitigung der inzwischen Gefährdungstreifen genannten Schutzstreifen (Beispiel Heiliger Weg).
- Im Bereich des Hauptbahnhofs fehlt eine Verbindung für den Radverkehr zwischen Nordstadt und City.
- An geeigneten Ampelanlagen sollte der **Grüne Pfeil** gemäß StVO aufgestellt werden (Beispiel Stockumer Str., Luisenglück).
- Für **weiterführende Schulen** fehlen Schulwegpläne und ausreichend Abstellplätze für Fahrräder.
- Schnellere Umsetzung von Beschlüssen: Beispiel Gartenstadtradweg. Dieser sollte laut AGFS-Zertifizierung 2014 schon längst gebaut sein.

Für den ADFC-Kreisverband Dortmund

Werner Blanke

Für den VCD-Kreisverband Dortmund-Unna

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lorenz Redicker', is written over a light blue rectangular background.

Lorenz Redicker