



Verfasser dieses Schreibens:
Lorenz Redicker (VCD)
Robert-Koch-Straße 9
44135 Dortmund

An die
Bezirksvertretung Innenstadt-West
c/o Bezirksverwaltungsstelle
44122 Dortmund
in Kopie: Tiefbauamt, BV IN-Ost

Dortmund, 25. Oktober 2020

Richtlinienkonforme Lösung für die Kaiserstraße zwischen Ostwall und Heiligem Weg Einrichtung eines Radfahrstreifens Heiliger Weg

Sehr geehrte Mitglieder der Bezirksvertretung Innenstadt West,

durch die Bauarbeiten am Heiligen Weg zwischen der Ernst-Mehlich-Straße und der Kaiserstraße wird der bisherige, viel zu schmale Schutzstreifen für den Radverkehr auf dem Heiligen Weg zunächst verschwinden. Nach Ende der Bauarbeiten, voraussichtlich zum Jahresende oder zu Beginn des Jahres 2021, ist eine Neumarkierung erforderlich. Auch auf der Kaiserstraße zwischen Ostwall und Heiligen Weg steht eine Neumarkierung der Fahrbahn an; auch hier ist der Radfahrstreifen zu schmal.

Der VCD Dortmund-Unna, der ADFC Dortmund, der BUND Dortmund und die Fahrradgruppe Kaiserstraßenviertel beantragen, für die notwendige Neumarkierung der Kaiserstraße im genannten Abschnitt eine richtlinienkonforme Lösung umzusetzen. Dabei ist auch auf die Gefahr für geradeaus fahrende Radfahrer durch rechtsabbiegende Kfz zu achten.

Da die Grenze des Stadtbezirkes Innenstadt-West am Heiligen Weg liegt, ohne diesen einzuschließen, gebe ich Ihnen unsere Eingabe an die BV Innenstadt-Ost zur Kenntnis:

Der VCD Dortmund-Unna, der ADFC Dortmund, der BUND Dortmund und die Fahrradgruppe Kaiserstraßenviertel beantragen für die notwendige Neumarkierung auf diesem Abschnitt [des Heiligen Weges] für beide Fahrtrichtungen jeweils die Einrichtung eines Radfahrstreifens von 2,5 m Breite, dazu den erforderlichen Sicherheitsstreifen zwischen parkenden Fahrzeugen und Radfahrstreifen von mindestens 0,5 m Breite (besser: 0,75 m; Empfehlung der UDV/Unfallforschung der Versicherer). Für den Kfz-Verkehr verbleibt damit eine Fahrspur von 3,50 m.

Begründung: Die bisherige Markierung jeweils eines Schutzstreifens für beide Fahrtrichtungen widerspricht den aktuellen Richtlinien für Radverkehrsanlagen. Der Schutzstreifen ist mit 1,25 m zu schmal, dazu fehlt der notwendige Sicherheitsabstand zu parkenden Kraftfahrzeugen komplett. Die Gefahr von sog. Dooring-Unfällen ist hier deshalb besonders groß. Da auch die beiden Kfz-Fahrspuren aktuell zu schmal ausfallen, wird der seit der neuen StVO verpflichtende Abstand beim Überholen von

Radfahrer*innen durch Kfz von 1,5 m systematisch massiv verletzt und eigentlich nur dann eingehalten, wenn Radfahrer*innen komplett auf die Kfz-Fahrbahn ausweichen. Tatsächlich werden die Radfahrenden hier also zwischen parkenden und fahrenden Kfz eingezwängt; das führt dazu, dass sich Radfahrer*innen auf diesem Abschnitt extrem unsicher fühlen, beständig gefährdet sind und den Bereich eher zu vermeiden versuchen – oder mangels Alternativen eben gar nicht mit dem Rad fahren.

Dabei ist gerade dieser Abschnitt für den Radverkehr wichtig: Hier liegen zwei Gymnasien (Stadt- und Käthe-Kollwitz-) mit insgesamt mehr als 2000 Schüler*innen, außerdem zwei Kitas; dazu dient der Heilige Weg auch als Zubringer für die Ricarda-Huch-Realschule an der Prinz-Friedrich-Karl-Straße. Gerade in der Corona-Zeit fahren mehr Schüler*innen als sonst mit dem Rad zur Schule, um vermuteten Ansteckungsgefahren im ÖPNV auszuweichen. Auch insgesamt hat der Radverkehr hier zugenommen; es gibt hier auch zahlreiche Berufspendler*innen. Der Verzicht auf eine Kfz-Fahrspur ist im Übrigen eine logische Folge der aktuellen StVO: Denn sobald ein*e Radfahrer*in den Heiligen Weg befährt, müssen Autos zum Überholen auf die linke Spur ausweichen, dem Kfz-Verkehr steht also faktisch nur eine Spur zur Verfügung.

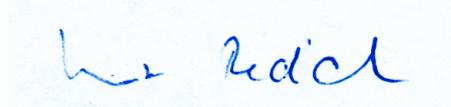
Sollte die Markierung anstehen, bevor die Bezirksvertretung oder der zuständige Ausschuss des Rates darüber entschieden haben, fordern wir von der Verwaltung, hier je Fahrtrichtung einen Pop-up-Radweg einzurichten, bis eine Entscheidung gefallen ist.

Alternativ gäbe es auf dem Heiligen Weg nur drei denkbare Alternativen einer Neumarkierung zur Forderung nach einem Radfahrstreifen (siehe Querschnitte):

- Der komplette Verzicht auf Radverkehrsinfrastruktur (*Szenario Zurück ins letzte Jahrhundert*) – das wäre in diesen Zeiten völlig absurd und widerspräche allen Bekenntnissen von Politik und Verwaltung zur Radverkehrsförderung
- Die Beibehaltung des *Status quo*: Das widerspräche allen gültigen Vorgaben sowohl für den Kfz- wie den Radverkehr – und wie oben – auch den Bekenntnissen von Politik und Verwaltung zur Radverkehrsförderung in Dortmund
- Die Einrichtung eines Schutzstreifens und einer überbreiten Kfz-Spur. Dieses *Modell Faßstraße* führt gerade in Hörde zu erheblichen Problemen, auch dieses Modell wäre keinesfalls eine konsequente Förderung des Radverkehrs in Dortmund, weil damit nur Mindestmaße für den Radverkehr erreicht würden.

Eine Stadt, die sich nicht nur das Ziel gesetzt hat, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern, sondern dazu auch noch die Devise ausgibt, „Kopenhagen Westfalens“ werden zu wollen, muss sich an dieser Stelle entscheiden: Es ist nicht möglich, dem Radverkehr mehr sicheren Raum zu geben, ohne den Gesamtverkehr ordentlich zu regeln. Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass hier eine zukunftsweisende Lösung umgesetzt wird.

Für den VCD Dortmund-Unna
und die weiteren beteiligten Verbände und Gruppierungen



Lorenz Redicker
VCD Kreisverband Dortmund-Unna
Vorsitzender