

Dortmund, 24. April 2023

## ADFC-Fahrradklima-Test 2022

### Dortmund erneut mit schlechten Noten / Radwege sind oft zu schmal

Bei der Jubiläumsausgabe des ADFC-Fahrradklima-Tests landet Dortmund zum wiederholten mal auf dem vorletzten Platz der Städte seiner Größe. 1928 Dortmunder:innen haben an der bundesweiten Befragung teilgenommen. Unzufrieden sind Dortmunds Radfahrende vor allem mit zu schmalen Radwegen, der Führung an Baustellen und der Falschparkerkontrolle auf Radwegen. Lichtblicke gibt es bei den öffentlich zugänglichen Leihfahrrädern, der Freigabe von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrende und der Erreichbarkeit des Stadtzentrums. Der ADFC Dortmund fordert den Ausbau der Radinfrastruktur mit Unterstützung des Bundes durch eine jährliche Fahrradmilliarde und eine Modernisierung des Straßenverkehrsrechts.

ADFC-Vorsitzender Werner Blanke sagt: „Der Fahrradboom hält auch nach der Corona-Pandemie an - und wir wollen, dass sich alle Menschen auf dem Rad wohl und sicher fühlen. Leider ist das in Dortmund nicht der Fall: 85 Prozent fühlen sich beim Radfahren nicht sicher. Dabei ließe sich schon mit kleineren Maßnahmen die Situation deutlich verbessern, beispielsweise durch konsequente Ahndung von Falschparkern auf Radwegen / mehr Tempo 30 / Modale Filter / fahrradfreundliche Lösungen an Baustellen und Pop-Up-Radwegen. Das reicht aber nicht. Die Menschen in Dortmund wollen Straßen, die einladend zum Radfahren sind. Dafür brauchen wir ein durchgängiges Radwegenetz innerorts und sichere und komfortable Radverbindungen in die Nachbarkommunen. Das kann nur gelingen, wenn der Bund die Kommunen langfristig unterstützt – mit einer jährlichen Fahrradmilliarde. Außerdem brauchen ist dringend eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes erforderlich, damit wir als Kommune mehr Gestaltungsfreiheit bekommen, um die Radfahrbedingungen bei uns vor Ort zu verbessern.“

Dortmund liegt bundesweit auf Platz 13 von 14 in der Kategorie der Städte über 500.000 Einwohner, im Landesvergleich auf Platz 3 von vier Städten. Gegenüber dem letzten Test im Jahr 2020 hat sich Dortmund im Gegensatz zu Köln, das an Dortmund vorbeigezogen ist, nicht verbessert. Im Durchschnitt geben die Dortmunder:innen die Note ausreichend für die Fahrradfreundlichkeit. Die Mehrzahl der Befragten sagt, Radfahren bedeute in der Stadt Stress und dass die Wege für Radfahrende oft in einem schlechten Zustand sind.

Die Ergebnisse spiegeln sich auch in den zahlreichen Anmerkungen der Teilnehmenden wieder. Auch die langsame Umsetzung und die Verzögerungen bei Radfahrprojekten wurde oft kritisiert: *„Es wird viel über bessere Radmöglichkeiten geredet, doch die Umsetzung dauert ewig.“* *„Große Worte, wenig Taten.“* *„Es tut sich etwas für den Radverkehr in Dortmund, allerdings nur sehr langsam und stellenweise. Die notwendige Verkehrswende bleibt bisher aus.“*

Viele Anmerkungen gab es auch zum Thema Ampelschaltung von Bettelampeln abschaffen bis zu besseren Ampelschaltungen für Radfahrende.

# Kreisverband Dortmund - Pressemitteilung



Viel Kritik ernteten auch die Dortmunder Fahrradstraßen: *„Die Fahrradstraßen sind ein Witz - die Regeln werden nicht eingehalten, die Autofahrenden fahren schnell, drängeln und überholen. Ich fühle mich auf den zwei Fahrradstraßen, die ich hier in Dortmund kenne, nicht sicher.“* Aber auch einige wenige positive Kommentare: *„In Dortmund gibt es in der Innenstadt seit einiger Zeit eine eigene Fahrradstraße, die ich toll finde.“*

Es wurde auf Gefahrenstellen in Dortmund hingewiesen und dass das Radfahren für Kinder gefährlich ist.

Angemahnt wurde, die Vororte nicht zu vergessen. Vielen fehlt ein Gesamtkonzept, Sie wünschen sich ein durchgängiges Fahrradnetz auf dem man sicher und zügig gefahren werden kann.

Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 finden Sie auf [www.fahrradklima-test.adfc.de](http://www.fahrradklima-test.adfc.de). Die digitale Pressemappe gibt es auf [www.adfc.de/presse](http://www.adfc.de/presse).

## **Fazit**

Die Bemühungen der Stadt Dortmund reichen offensichtlich nicht aus, dass der Radverkehr eine zufriedenstellende Benotung bekommt. Der Nachholbedarf, den Radverkehr zu fördern, ist so groß, dass die bisherigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs massiv zu wenig sind.

Beispiel: Wenn Straßen wie die B 1 zum xten Mal eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit hoher Investition (also eine Maßnahme zur ruhigeren Fahrt des Autoverkehrs) bekommen, ohne die bekannten miserabelsten Bedingungen des Rad- und Fußverkehrs an der gleichen Straße zu beheben, stimmt die Förderung der Verkehrsmittel absolut nicht.

2. Beispiel: Die Märkische Straße soll ebenfalls saniert werden. Es sollen dabei aber nicht die Bedingungen für Rad- und Fußgänger berücksichtigt werden, die vollkommen unzureichend sind. Das geht nur unter Aufgabe einer Fahrspur pro Fahrtrichtung, die hier nicht geplant ist, da dies den Verkehrsfluss des Autoverkehrs behindern könnte. Der unbehinderte Verkehrsfluss von Rad- und Fußgängern wird aber nicht behoben.

Straßen müssen immer ganzheitlich und nicht einseitig zur Förderung des motorisierten Individualverkehr auch im Sinne des Klimaschutzes erneuert werden. Die Motivation zum Umstieg auf den Umweltverbund muss Vorrang haben vor der weiteren Teilnahme als Autofahrer, egal mit welchem Antrieb.

Der Nachholbedarf zur Förderung des Fahrradverkehrs in Dortmund ist so riesig hoch, dass sowohl deutlich mehr Personal als auch Finanzmittel in diesen Verkehrsbereich investiert werden muss.