

Stellungnahme Radverkehrsstrategie

Aufbruch Fahrrad Dortmund, Campus for Future, Fridays for Future, VeloCityRuhr und das Team der Kidical Mass Dortmund sind enttäuscht von der vorgeschlagenen Radverkehrsstrategie, weil ihre Umsetzung zu einem weiteren verlorenen Jahrzehnt für den Radverkehr in Dortmund führen würde. Wir empfehlen der Politik, die Radverkehrsstrategie in der gegenwärtigen Fassung abzulehnen und stattdessen eine grundlegende Überarbeitung in einer Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Initiativen und Verbänden zu beschließen. Ziel muss eine Radverkehrsstrategie sein, die die Mobilitätswende ermöglicht, statt sie zu verhindern.

Die Radverkehrsstrategie weist aus unserer Sicht vier grundsätzliche Probleme auf.

Erstens:

Sie ignoriert grundlegende Erkenntnisse der letzten 15 Jahre: Radverkehrsplanung sollte nicht primär für Intensivradler und Fahrradaktivisten erfolgen, sondern muss ein attraktives und einladendes Angebot für den Alltagsverkehr von Kindern, Ungeübten, Älteren und denjenigen schaffen, die heute noch das Auto nutzen.

Zentraler Maßstab jeder Radverkehrsplanung müssen die Bedürfnisse eines zehnjährigen Kindes sein, darum muss aus Nebenstraßen der Kfz-Durchgangsverkehr strikt herausgehalten werden und auf Hauptstraßen müssen Rad- und Kfz-Verkehr viel stärker als bisher getrennt werden (geschützte Radfahrstreifen, geschützte Kreuzungen, gute bauliche Radwege, keine Radfahrstreifen in Mittellage, keine gescheiterten Konzepte wie Umweltpuren). Die Radstrategie verweist stattdessen nur auf technische Regelwerke wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen, die 12 bzw. 16 Jahre alt sind, die Erkenntnisse der letzten 15 Jahre nicht berücksichtigen und de facto veraltet sind.

Positiv hervorzuheben ist, dass die Radverkehrsstrategie die **Bedeutung des subjektiven Sicherheitsgefühls beim Radfahren als „zentrale Stellschraube“ zur Erhöhung des Radverkehrs** erkennt. Aber leider führt diese Erkenntnis nicht zu Konsequenzen bei den Maßnahmenpaketen oder den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen, sondern sie bleibt ein reines Lippenbekenntnis: Statt einladender, familientauglicher Infrastruktur, die das Radfahren für alle attraktiv macht, plant die Stadt nur „die Bewerbung eines fahrradfreundlichen Klimas, das auch Familien und ältere Menschen im Alltag auf das Fahrrad bringt“.

Wichtig für das Sicherheitsgefühl ist auch die Beleuchtung, um Angsträume zu vermeiden. Diese wird zwar im allgemeinen Teil der Radverkehrsstrategie angesprochen, aber das bleibt ebenfalls folgenlos für die Qualitätsstandards (obwohl das gesamte Netz „Tag und Nacht unter allen Wetterbedingungen“ nutzbar sein soll). Zumindest für Velorouten und Haupttrouten sollte eine Beleuchtung in die Qualitätsstandards aufgenommen werden.

Zweitens:

Die Radverkehrsstrategie ist ein dramatischer Rückschritt, weil sie bereits gefasste Beschlüsse verwässert und aufhebt. Der Ratsbeschluss „Fahrradstadt Dortmund“ vom Dezember 2019 (Drucksache Nr.:15619-19) hat eine Regelbreite von 2,3 m und eine Mindestbreite von 2,0 m **für alle Radwege an Straßen in der Baulast der Stadt** festgelegt. Die Radverkehrsstrategie will den Beschluss aufheben und diesen Standard nur noch auf Haupttrouten des Radverkehrs anwenden, die nur einen winzigen Anteil an den Straßen in

der Baulast der Stadt haben. Das ist eine Kriegserklärung an die Radfahrenden. Nach anderen Aussagen in der Radverkehrsstrategie sollen für Haupttrouten sogar nur die Standards für Radhauptverbindungen des Regionalverbands Ruhr gelten. Demnach würden selbst Hauptverbindungen nur eine Regelbreite von 2 m erhalten. Der Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund wäre aufgehoben und die lange Geschichte der Wortbrüche der Stadt gegenüber den Radfahrenden um ein weiteres Kapitel reicher.

Die Pläne für die Anlage von breiten Radverkehrsanlagen an bisher vierstreifigen Hauptstraßen, die bereits gegenüber Öffentlichkeit und Deutscher Umwelthilfe (DUH) kommuniziert wurden (Schreiben des Oberbürgermeisters an die DUH vom März 2021) und die in früheren Fassungen der Strategie noch enthalten waren, fehlen völlig. Selbst hinter den alten Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2004 fällt der aktuelle Entwurf zurück: Themen wie die bessere Querung der City, der Fahrradtunnel unter dem Hauptbahnhof und der Rückbau sogenannter freier Rechtsabbieger fehlen völlig.

Gut finden wir, dass die Radverkehrsstrategie sich gegen eine Förderung des Radverkehrs zulasten des Fußverkehrs ausspricht. Es darf aber umgekehrt auch keine Förderung des Fußverkehrs zulasten des Radverkehrs geben, wie es die Radverkehrsstrategie vorsieht: Bei Radverkehrsanlagen soll es nach dem vorliegenden Entwurf möglich sein, sogar Mindestmaße zu unterschreiten, während gleichzeitig für angrenzende Gehwege immer pauschal die besseren Regelmaße gelten sollen. Durch diese einseitige Bevorzugung des Fußverkehrs würden manche Strecken für Kinder und Ungeübte mit dem Rad unbenutzbar. Wenn der Platz nicht ausreicht, muss der Kfz-Verkehr, der bisher immer den meisten Raum einnimmt, Flächen abgeben.

Drittens:

Die Radverkehrsstrategie ist unambitioniert und ungeeignet, in den nächsten zehn Jahren eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen. Das Konzept der Velorouten in Form von Fahrradstraßen verfolgt erkennbar das Ziel, dem Autoverkehr nicht weh zu tun und trotzdem bei oberflächlichen Beobachtern den Eindruck zu erwecken, es werde etwas für den Radverkehr getan. Die für die Velorouten geplante Umwandlung von heute schon relativ gut befahrbaren Tempo-30-Zonen in Fahrradstraßen bietet dem Radverkehr kaum Vorteile, sondern ist vor allem Kosmetik. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen noch etwas öfter als sonst nebeneinander fahren - und das war es dann auch schon. Die Stadt Dortmund selbst hat diesen Sachverhalt bereits im Jahr 2004 im Masterplan Mobilität 2020 auf den Punkt gebracht: „Die Einrichtung von Fahrradstraßen trägt nach bisherigen Erkenntnissen vor allem durch ihre **Symbolkraft** zu einem positiven Fahrradklima bei, hat **für die betroffenen Nutzer aber eher geringe Auswirkungen**.“ Fahrradstraßen können in bestimmten Fällen ein durchaus sinnvoller Baustein unter vielen sein. Ein Beispiel ist die Große Heimstraße, die ein Verbindungsstück zwischen deutlich hochwertigeren Abschnitten des RS1 bildet und die nach Umwandlung in eine Fahrradstraße und intensiven Kontrollen von falsch geparkten Fahrzeugen besser als in der Vergangenheit zu befahren ist. Als Kernbestandteil einer Radverkehrsstrategie für ein Jahrzehnt sind Fahrradstraßen jedoch viel zu dürftig. Die geplante Änderung der Vorfahrt zugunsten der Fahrradstraßen bedeutet zwar eine gewisse Verbesserung, ändert aber nur wenig am Kernproblem: Wenn ein Instrument, das im Wesentlichen Symbolpolitik ist, prioritär genutzt wird und wichtigere Instrumente verdrängt, stehen wir vor einem weiteren verlorenen Jahrzehnt für den Radverkehr.

Durch die Priorisierung der Velorouten wird die Fertigstellung des wichtigen Alltagsnetzes in die ferne Zukunft verschoben. Zeitliche Ziele für den Bau des Alltagsnetzes gibt es nicht, alles bleibt vollkommen unverbindlich. Der Umbau von Hauptverkehrsstraßen soll lediglich anlassbezogen bei Grunderneuerungen erfolgen, sodass angesichts der Lebensdauer einer Straße von 50 Jahren noch die Kinder oder sogar die Enkel der heutigen Kindergartenkinder an vielen Straßen ungeeignete Bedingungen zum Radfahren vorfinden werden. Ein Maßnahmenprogramm für Nebenrouten fehlt völlig. Der Ausbaubedarf soll nur für Velorouten bestimmt werden, für die Bestimmung auf Haupt- und Nebenrouten nennt die Vorlage keine Pläne. Wenn aber noch nicht einmal der Ausbaubedarf für das Alltagsnetz bestimmt werden soll, bedeutet das jahrelangen Stillstand in diesem Bereich.

Das erklärte Ziel der Stadt, den Anteil des Radverkehrs auf 20 % zu erhöhen, hebt das Nutzungspotenzial von Radverbindungen im Vergleich zu bisherigen Schätzungen deutlich an. Daher erreichen weitere Routen das für Radschnellverbindungen erforderliche Nutzungspotenzial. Somit werden weitere Radschnellwege möglich, etwa in Nord-Süd-Richtung mit Anbindung der Nordstadt und der südlichen Stadtteile. Dazu muss umgehend eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, damit Dortmund bei der geplanten Festlegung von Radschnellverbindungen auf Landesebene in drei Jahren nicht leer ausgeht. Die Radverkehrsstrategie schweigt zu diesem Thema.

Velorouten-Kosmetik reicht für dieses Ziel dagegen nicht aus. Zudem besteht mehr als ein Drittel der angegebenen 84 km Velorouten nur aus heißer Luft, weil Strecken doppelt gerechnet werden, bereits bestehende Strecken mitgezählt werden, der ohnehin geplante RS1 hinzugerechnet wird und sogar Projekte von anderen Baulastträgern wie der Hoesch-Hafenbahn-Weg mitgezählt werden. Zieht man diese 28 km heißer Luft ab, bleiben nur 56 km. In den nächsten zehn Jahren würden für diese Velorouten in Form von Fahrradstraßen also nur 5,6 km pro Jahr umgebaut: Das wären jährlich nur 0,3 % des Straßennetzes von 1800 km. Ein wenig rote Farbe und „Symbolkraft“ auf 0,3 Prozent des Straßennetzes jährlich verdeutlicht: So wird Dortmund in diesem Jahrhundert nicht mehr fahrradfreundlich. Das völlige Fehlen von verbindlichen Qualitätsstandards für Velorouten („situationsbedingt“ ist alles möglich) lässt beliebig schlechte Lösungen zu. Das wichtigste Qualitätsmerkmal einer Fahrradstraße, die strikte Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs, wird in der Radverkehrsstrategie nur als Option erwähnt. Die künftige Führung des Schwerlastverkehrs von Thyssen-Krupp über die geplante Veloroute „Lange Straße“ zeigt, mit welcher Qualität Radfahrende auf Velorouten offenbar rechnen müssen.

Viertens:

Es gibt keine **quantitativen Ziele für den jährlichen Ausbau auf Haupt-, Neben- und Velorouten** und keinerlei Zwischenziele. Damit ist auch kein Soll/Ist-Abgleich und keine **Erfolgskontrolle** möglich. Stattdessen gibt es nur unverbindliche Aussagen zur „mittelfristigen“ Umsetzung. Nur für die Velorouten sind die nächsten zehn Jahre als Umsetzungszeitraum genannt, deren Bedeutung ist aber viel zu gering für eine nennenswerte Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen.

Wenn es Ziele gäbe, wäre zudem die Erfolgskontrolle viel zu grobmaschig: Bei einer Laufzeit der Strategie von 8-10 Jahren nur alle fünf Jahre den Radverkehrsanteil zu erheben, macht das Nachjustieren praktisch unmöglich. Mit vagen und unverbindlichen Absichtserklärungen war Dortmund schon oft genug erfolglos. Der alte Masterplan Mobilität 2020 aus dem Jahr 2004 sollte ebenfalls den Anteil des Radverkehrs deutlich erhöhen und

ist dabei gescheitert: Der Anteil des Radverkehrs lag im Jahr 2005 bei 9,9% und 2019 bei 10,1%. Daraus muss die Konsequenz gezogen werden, diesmal verbindliche jährliche Ausbauziele zu definieren, einen Zeitplan für die Umsetzung der Strategie zu erstellen und durch engmaschige Bestimmung des Radverkehrsanteils eine regelmäßige Erfolgskontrolle und ein Nachjustieren zu ermöglichen.

Sonstiges:

Neben den allgemeinen Kritikpunkten zur Radverkehrsstrategie sehen wir zahlreiche Problemstellen und Verbesserungsmöglichkeiten bei der Netzplanung, die wir an dieser Stelle nicht umfassend darstellen können. Als Beispiel ist die Faßstraße zu nennen, die als Hauptroute eingeplant ist und die nach der kürzlich erfolgten Umgestaltung ein Negativbeispiel für sichere Radwege darstellt, sowie viele Streckenführungen über Straßen, auf denen Qualität aufgrund der Platzverhältnisse von vornherein ausgeschlossen ist (Lütgendortmunder Straße, Rahmer Straße, Preinstraße, Hagener Straße). Die vorgeschlagene Brücke über Westfalenpark, Emscher und Bahnlinie, die ohnehin erst in ferner Zukunft umgesetzt würde, ist ein offensichtliches Ablenkungsmanöver, das darüber hinwegtäuschen soll, dass die Radverkehrsstrategie den Radverkehr in Dortmund in den nächsten zehn Jahren kaum voran bringen würde. Viel wichtiger wäre es, statt der Brücke endlich den Fahrradunnel unter dem Hauptbahnhof zu realisieren, den der Rat in Form des Masterplans Mobilität 2020 schon im Jahr 2004 beschlossen hat.

In der Vorlage der Verwaltung wird der Eindruck erweckt, es habe eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung mit vier Bürgerdialogveranstaltungen gegeben. Tatsächlich hat es nur eine einzige Veranstaltung zur Radverkehrsstrategie gegeben, bei der aber ausgerechnet das Radverkehrsnetz als Kernelement der Radverkehrsstrategie gar nicht vorlag. Das war kein Bürgerdialog, sondern eine Karikatur von Öffentlichkeitsbeteiligung. Zudem wurde die klare Zusage gebrochen, die Radverkehrsstrategie sehr frühzeitig im Beirat Nahmobilität zu behandeln, wie es nach der Geschäftsordnung des Beirats ohnehin selbstverständlich sein sollte. Eine Beteiligung des Beirats erst nach der Beratung in den politischen Gremien, wie sie derzeit geplant ist, ist sinnlos, weil es Aufgabe des Beirats ist, Infrastrukturmaßnahmen, Konzepte und Kampagnen für die Nahmobilität in einem frühen Stadium zu beraten und Empfehlungen für die Verwaltung, die Fachausschüsse, die Bezirksvertretungen und den Rat der Stadt zu erarbeiten.

Die Radverkehrsstrategie steht auch im klaren Widerspruch zu bisherigen Ankündigungen zum Klimaschutz: Wer Klimaneutralität bis 2035 will, aber im Radverkehr bis 2030 nur kümmerliche Trippelschritte plant, macht sich vollkommen unglaubwürdig.

Wir empfehlen der Politik daher, die Radverkehrsstrategie in der gegenwärtigen Fassung abzulehnen und stattdessen eine grundlegende Überarbeitung durch eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Initiativen und Verbänden zu beschließen.

Eckpunkte der Überarbeitung sollten sein:

- Die im Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund im Dezember 2019 festgelegten Qualitätsstandards für alle Radwege an Straßen in der Baulast der Stadt (Regelbreite 2,3 m, Mindestbreite von 2,0 m) dürfen nicht aufgekündigt werden.

- Familienfreundlichkeit und subjektive Sicherheit dürfen keine Lippenbekenntnisse bleiben, sondern müssen Kernziele der überarbeiteten Radverkehrsstrategie werden. Für das gesamte Radverkehrsnetz müssen Standards gelten, die diese Ziele verfolgen. Es muss festgelegt werden, welche Infrastrukturelemente mit diesen Zielen vereinbar sind und welche nicht mehr verwendet werden sollen.
- Auch für Vorrangrouten müssen verbindliche Qualitätsstandards gelten, z.B. strikte Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs aus Fahrradstraßen und Beleuchtung.
- Es wird ein Maßnahmenpaket zur Umwandlung der vierstreifigen Hauptstraßen in zweistreifige Straßen mit breiten Radverkehrsanlagen erstellt.
- Es wird ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung von Radwegen an Hauptstraßen im Bestand erstellt, denn eine rein „anlassbezogene“ Verbesserung würde dazu führen, dass noch die Kinder oder sogar die Enkel der heutigen Kindergartenkinder an vielen Straßen ungeeignete Bedingungen zum Radfahren vorfinden würden.
- Nicht nur für Velorouten, sondern auch für Haupt- und Nebenrouten wird zeitnah der Ausbaubedarf ermittelt, weil nur konkrete Verbesserungen den Radverkehr voran bringen. Ein Radverkehrsnetz aus Linien auf Papier, für die noch nicht einmal der Umbaubedarf bekannt ist, ist wertlos. Dazu ist erheblich mehr Personal im Planungsamt erforderlich als die genannten zwei Personen.
- Der Radverkehr wird nicht zulasten des Fußverkehrs gefördert, aber der Fußverkehr wird auch nicht zulasten des Radverkehrs gefördert. Es gibt keine einseitige Bevorzugung des Fußverkehrs, bei der für Radverkehrsanlagen das Unterschreiten von Regel- und sogar Mindestmaßen erlaubt ist, während gleichzeitig für angrenzende Gehwege immer pauschal die besseren Regemaße gelten sollen.
- Es werden klare quantitative jährliche Ziele den Ausbau von Haupt-, Neben- und Velorouten definiert.
- Es wird eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg in Nord-Süd-Richtung extern beauftragt, denn die Erfahrungen mit dem RS1 zeigen, dass Schnellwege viel Zeit brauchen.
- Der bisherige Personalbestand für den Radverkehr in Planungs- und Tiefbauamt wird stark erhöht, denn der aktuelle Stand reicht nicht aus, um nennenswerte Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.
- Das Erreichen der jährlichen Ausbauziele und der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen werden engmaschig erfasst (z.B. durch zweijährliche Haushaltsbefragungen), damit ggf. ein Nachjustieren möglich ist und das Ziel eines Radverkehrsanteils von 20% im Jahr 2030 auch wirklich erreicht wird.