

Aufbruch Fahrrad Dortmund und VeloCityRuhr: Querung der Innenstadt mit dem Rad; Freigabe von Einbahnstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksvertretung Innenstadt-West,

seit vielen Jahren kündigt die Stadt Dortmund an, die Querung der Innenstadt für den Radverkehr zu verbessern.

- Im Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2004 wurde im Handlungskonzept Radverkehr als einer von zehn „vorrangig wichtigen“ Punkten die bessere Durchquerbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren genannt.
- Vor der Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS), mit der die Stadt Dortmund sich verpflichtet hat, fahrradfreundlich zu werden, fand am 07. Mai 2007 eine Bereisung durch eine Auswahlkommission der AGFS statt, die u.a. eine bessere Querung der Innenstadt anmahnte. Die Stadt Dortmund sagte zu.
- Im Handlungsprogramm Klimaschutz aus dem Jahr 2011 war im Bereich Radverkehr die „bessere Querbarkeit der City mit dem Fahrrad“ ein wesentlicher Punkt.
- Am 12. November 2019 empfahl der Beirat Nahmobilität, die mehrfach angekündigte und beschlossene verbesserte Querung der Innenstadt mit dem Rad nun endlich umzusetzen. Der Beirat empfahl die Aufnahme der erforderlichen Planungen in das Jahresarbeitsprogramm 2020. Die Empfehlung erfolgte einstimmig auch mit den Stimmen der Verwaltung, wurde von ihr aber bisher nicht umgesetzt.

Trotz all dieser Beschlüsse und Zusagen konnten bisher keine Verbesserungen festgestellt werden. Im Gegenteil verschlechterte sich die Querung der Innenstadt im Laufe der Jahre sogar, denn durch den Bau der Thier-Galerie wurde eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zur Querung der Innenstadt beseitigt, ohne dass adäquater Ersatz geschaffen wurde. Durch den Umbau der Kampstraße im zentralen Bereich gemäß einem Entwurf des Büros Fritschi von 1999, der ausdrücklich keine Flächen für den Radverkehr vorsieht, wird eine weitere Verschlechterung erfolgen.

Dabei ist zu berücksichtigen: Eine fahrradtaugliche Umgestaltung des Walls ist zwar für bestimmte Wegebeziehungen wichtig. Für eine Vielzahl von Routen ist die Benutzung des Wallrings aber nicht vorteilhaft, da eine direkte Verbindung mittels Querung der Innenstadt schneller und sicherer ist als die längere Wegeverbindung mit zahlreichen Ampeln auf dem Wall.

Um eine Verbesserung der direkten Querung schnell voran zu bringen und die Verwaltung dabei konstruktiv zu unterstützen, haben Aufbruch Fahrrad Dortmund und VeloCityRuhr ihr am 7. Mai 2020 eine Liste mit vierzig konkreten Verbesserungsvorschlägen für die Querung der Innenstadt vorgelegt. Die Liste ist kein umfassendes Konzept zur besseren Querung der Innenstadt, sondern nur ein erster Schritt mit überwiegend leicht umsetzbaren Maßnahmen.

Nach fast drei Jahren ziehen wir Bilanz und stellen fest, dass dieser erste kleine Schritt offenbar noch nicht einmal geprüft wurde. Kaum ein Vorschlag wurde umgesetzt, einige wenige wurden offenbar beim Bau des Radwalls hinfällig. Das ist bedauerlich, denn zahlreiche Vorschläge (etwa die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr) hätten innerhalb weniger Wochen bearbeitet werden können.

Bei Anfragen von Dritten verwies die Verwaltung dennoch aktiv auf eine Prüfung des 40-Punkte-Programms. So schrieb Stadtrat Wilde am 22. Dezember 2020 der Deutschen Umwelthilfe, die bei einem Besuch am 27. August 2020 in Dortmund ebenfalls eine bessere Querung der Innenstadt angemahnt hatte, die Stadt prüfe die Vorschläge des 40-Punkte-Programms „auf Sinnhaftigkeit und Machbarkeit“. Offenbar ist diese Prüfung aber nie erfolgt, denn es wurden noch nicht einmal abhanden gekommene Verkehrszeichen ersetzt.

Unsere bisherige Vorgehensweise, der Verwaltung Verbesserungsvorschläge zu machen, war nicht erfolgreich. Um die Querung der Innenstadt mit dem Rad zeitnah zu verbessern, bitten Aufbruch Fahrrad Dortmund und VeloCityRuhr Sie daher, die Verwaltung nun mit der Umsetzung einiger Verbesserungen (anstatt nur einer Prüfung der Vorschläge) zu beauftragen.

Für mehr Übersichtlichkeit bündeln wir die Beschlussvorschläge nach Themenbereichen. Mit dieser Anregung schlagen wir vor, einige Einbahnstraßen innerhalb des Wallrings für den Radverkehr freizugeben.

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung bittet die Verwaltung, zeitnah bei den folgenden **Einbahnstraßen/Verbot der Einfahrt** eine **Freigabe für den Radverkehr** in Gegenrichtung anzuordnen und dabei auch alle Abbiegegebote in den Querstraßen anzupassen. Sofern es zum Schaffen der erforderlichen Breite, für die Übersichtlichkeit im Streckenverlauf oder an Kreuzungen und Einmündungen oder zum Schaffen von Schutzräumen erforderlich ist, ist der ruhende Verkehr einzuschränken. Einschränkungen des ruhenden Verkehrs sind unkritisch, weil die Parkhäuser der Innenstadt über erhebliche ungenutzte Kapazitäten verfügen.

- Hansaplatz, südliche Fahrtrichtung auf Wißstraße: Verbot der Einfahrt freigeben.
- Wißstraße von Hansaplatz bis Prinzenstraße: Einbahnstraße freigeben.
- Hansaplatz, Platz von Hiroshima, östliche Fahrtrichtung auf Hansaplatz: Durchfahrtsverbot auf Kraftfahrzeuge beschränken.
- Reinoldistraße nach Süden auf Platz von Leeds: Verbot der Einfahrt freigeben.
- Brückstraße auf ganzer Länge mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.
- Gnadenort Richtung Wall ab Bissenkamp/Lütge Brückstraße: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben, zusätzlich ruhenden Verkehr einschränken.
- Junggesellenstraße, Ostwall bis Viktoriastraße, mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.
- Rosental südlich Olpe: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben. Fahrbahnbreite reicht auch im engen Bereich nahe Ostwall, wenn nicht verbotswidrig geparkt wird. Das verbotswidrige Parken dort muss ohnehin unterbunden werden, denn die verbleibende Fahrbahnbreite von ca. 2,8 m reicht nicht für die Feuerwehr.
- Bissenkamp: mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.
- Lütge Brückstraße: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.

Begründung

Die Verbesserung der Querung der Innenstadt mit dem Rad ist seit Jahren überfällig. Die Freigabe von Einbahnstraßen/Verbot der Einfahrt ist eine besonders leicht umzusetzende Maßnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Hansaplatz, südliche Fahrtrichtung auf Wißstraße: Verbot der Einfahrt freigeben.



Wißstraße von Hansaplatz bis Prinzenstraße: Einbahnstraße freigeben.



Hansaplatz, Platz von Hiroshima, östliche Fahrtrichtung auf Hansaplatz: Durchfahrtsverbot auf Kraftfahrzeuge beschränken.



Reinoldstraße nach Süden auf Platz von Leeds: Verbot der Einfahrt freigeben.



Brückstraße auf ganzer Länge mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.



Gadenort Richtung Wall ab Bissenkamp/Lütge Brückstraße: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben, zusätzlich ruhenden Verkehr einschränken.



Gadenort Richtung Wall ab Bissenkamp/Lütge Brückstraße: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben, zusätzlich ruhenden Verkehr einschränken.



Jungesellenstraße, Ostwall bis Viktoriastraße mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.



Jungesellenstraße, Ostwall bis Viktoriastraße mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.



Rosental: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben. Fahrbahnbreite reicht auch im engen Bereich nahe Ostwall für Freigabe, wenn nicht verbotswidrig geparkt wird. Das verbotswidrige Parken dort muss ohnehin dringend unterbunden werden, denn die verbleibende Fahrbahnbreite von ca. 2,8 m reicht nicht für die Feuerwehr.



Rosental: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben. Fahrbahnbreite reicht auch im engen Bereich nahe Ostwall für Freigabe, wenn nicht verbotswidrig geparkt wird. Das verbotswidrige Parken dort muss ohnehin dringend unterbunden werden, denn die verbleibende Fahrbahnbreite von ca. 2,8 m reicht nicht für die Feuerwehr.



Bissenkamp: mehrfach Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.



Lütje Brückstraße: Einbahnstraße und Verbot der Einfahrt freigeben.