

Aufbruch Fahrrad Dortmund und VeloCityRuhr: Querung der Innenstadt mit dem Rad; Verbesserung Kampstraße

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, die Kampfstraße zwischen Freistuhl und Hansastraße für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen sicher und komfortabel befahrbar zu machen.

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung bittet die Verwaltung, zeitnah die nördliche, zweisstreifige Fahrbahn der Kampfstraße im Abschnitt **zwischen Freistuhl und Hansastraße wie folgt für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen sicher und komfortabel befahrbar zu machen:**

Auf der Fahrbahn in westlicher Richtung fahren alle Fahrzeuge gemeinsam. Ruhender Verkehr findet nicht statt. Auf der Fahrbahn in östlicher Richtung fährt ausschließlich nichtmotorisierter Verkehr (z. B. Zeichen 251: Verbot für Kraftwagen oder nicht benutzungspflichtiger Radweg). Um Missbrauch durch fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr zu vermeiden, wird die Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr auf ganzer Länge bis zur Hansastraße seitlich mit Trennelementen (z. B. Pfosten) vor dem Kfz-Verkehr geschützt. Außerdem wird am Beginn und am Ende der Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr durch eine Einengung auf z. B. 1,8 m sichergestellt, dass die Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr nicht von Autos genutzt wird.

Begründung

Die Verbesserung der Querung der Innenstadt mit dem Rad ist seit Jahren überfällig. Der Abschnitt ist für das Queren der Innenstadt bedeutsam, seit vielen Jahren in der Diskussion und es gibt auch bereits politische Beschlüsse dazu. Es ist offensichtlich, wie eine gute Lösung aussehen muss und diese ist auch mit sehr überschaubarem Aufwand umsetzbar. Leider gibt es trotzdem noch immer keine funktionierende Lösung.

Derzeit besteht auf der Fahrbahn für den nach Westen fließenden Verkehr eine Ladezone (eingeschränktes Haltverbot zu bestimmten Zeiten). Der nach Westen fließende Kfz-Verkehr nutzt daher die Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr und gefährdet dort den Radverkehr. Teilweise wird auch auf der Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr geparkt, sodass der Radverkehr auf die Fahrbahn für den nach Westen fließenden Verkehr ausweichen muss.

Hier besteht also wegen einiger weniger Lademöglichkeiten für Kraftfahrzeuge eine Konfliktstelle auf der wichtigsten West-Ost-Route für den Radverkehr durch die Innenstadt, die die Stadt Dortmund selbst in ihrer Radverkehrsstrategie als Hauptroute des Radverkehrs einstuft. Dabei wären Einschränkungen des ruhenden Verkehrs völlig unkritisch, weil die zahlreichen Parkhäuser der Innenstadt über erhebliche ungenutzte Kapazitäten verfügen. Für Ladetätigkeiten gibt es auf der Ostseite des Freistuhl Ladeflächen. Dort und auf der Westseite der HansasträÙe könnten bei Bedarf auch weitere Ladezonen geschaffen werden.

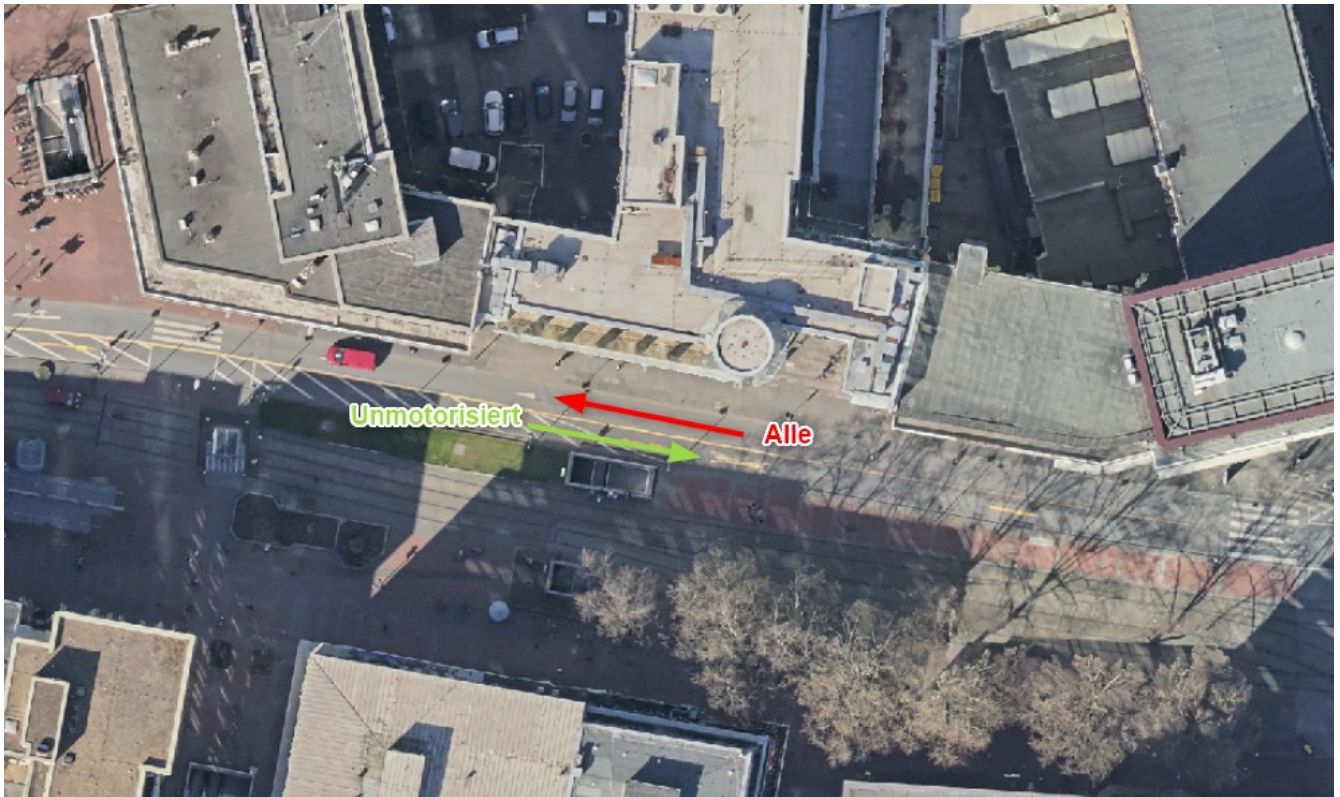
Die Ladezone auf der Kampstraße sollte daher entfernt und die Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr gegen unbefugte Nutzung gesichert werden.

Benutzungspflichtige Radwege (mit Zeichen 237) sind in Tempo-30-Zonen unzulässig. Es spricht aber nichts dagegen, auf der Fahrbahn für den nach Osten fließenden Verkehr Zeichen 251: Verbot für Kraftwagen anzuordnen oder einen nicht benutzungspflichtigen Radweg (ohne Schild) anzulegen.

Ggf. erforderliche Aufstellflächen für die Feuerwehr stehen der Umsetzung nicht entgegen, weil Trennelemente so gestaltet werden können, dass die Feuerwehr erforderliche Aufstellflächen erreichen kann (z. B. entfernbare Pfosten).

Auch die geplante Umgestaltung der Kampstraße nach dem Entwurf des Büros Fritschi stellt keinen Hinderungsgrund dar, weil die vorgeschlagene Maßnahme sofort umsetzbar ist und der Sicherheitsgewinn für den Radverkehr bei minimalem Aufwand auch für eine Interimszeit lohnend ist. Die Erfahrungen mit dem Umbau der Kampstraße zeigen zudem, dass Verzögerungen nicht ausgeschlossen sind und Interimszeiten bisweilen länger werden können als ursprünglich geplant.

Mit freundlichen Grüßen



Ladezone Kampstraße



Feste Pfosten als Trennelemente



Flexible Pfosten als Trennelemente



„Gürteltiere“ als Trennelemente