



PlanBe – Bellwinkel Stiftung für
Umwelt- und Klimaschutz
Grävingsholzstr. 48
44339 Dortmund

28.04.2021

Antrag auf (vorläufige) Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Rad- und Fußverkehr
Ihr Schreiben vom 22.03.2021

Sehr geehrter Herr Bellwinkel,

zu Ihrem Schreiben vom 22.03.2021, für das ich Ihnen danke, nehme ich wie folgt Stellung:

Die Stadt Dortmund hat sich intensiv mit dem Thema Einrichtung provisorischer Fahrradspuren im Hauptstraßennetz auseinandergesetzt und sich dagegen entschieden.

Dortmund verfügt - anders als z. B. Berlin, Hamburg, München oder Köln - über nur wenige 4-spurige Hauptverkehrsstraßen. Ein Großteil der mehrstreifigen Abschnitte befindet sich zudem in der Baulast des Bundes oder des Landes (sog. freie Strecken der klassifizierten Straßen) und entzieht sich damit unserem Zugriff. Wirkliche Vorteile für den Radverkehr ergeben sich nur, wenn durch die Ummarkierungen längere Abschnitte mit Netzwirkung erfasst werden, alles andere bliebe symbolhaft. Auch wenn die Umsetzung provisorischer Maßnahmen niederschwelliger möglich ist, ergibt sich doch erheblicher Anpassungsaufwand in den Knotenpunkten und bei der Signalisierung. Zudem muss jeder Eingriff sorgfältig auf seine Auswirkungen geprüft werden. Eine Halbierung der Fahrstreifen führt zwangsläufig zu Verdrängungen auf andere Straßenachsen und bei den gegebenen Bedingungen in Dortmund ggf. auch ins Tempo-30-Nebennetz. Eine sorgfältige Prüfung und Abwägung ist in jedem Einzelfall erforderlich. Dieser Prozess ist in Dortmund angestoßen und in vollem Gange.

Bereits umgesetzt sind Fahrstreifenreduzierungen in der Provinzialstraße (B235) und der Faßstraße (im Bau), konkrete Ingenieurplanungen liegen vor für die Rheinische Straße, den Wambeler Hellweg, die Saarlandstraße und die südliche Provinzialstraße. In der Entwurfsbearbeitung befinden sich: Brackeler Hellweg, Borsigstraße, Heiliger Weg, Teile der Lindemannstraße sowie der Straßenzug Treibstraße, Grüne Straße, Steinstraße, Heiligegartenstraße, Jägerstraße. Der Wallring wird derzeit gutachterlich untersucht. Ziel ist jeweils, Radwege/Radstreifen von i. d. R. 2,30 m Breite oder darüber einzurichten, wo möglich auch in Form sogenannter „gesicherter“ Radwege.

Geschäftsbereiche:

Vergabe- und Beschaffungszentrum • Städtische Immobilienwirtschaft • Tiefbauamt
Grünflächenamt • Friedhöfe Dortmund • Stadtentwässerung Dortmund
Südwall 2-4 • 44122 Dortmund • Telefon (0231) 50-2 20 35 • Telefax (0231) 50-2 41 50
E-Mail: arybicki@stadtdo.de • Stadtbahnbahnhof Stadtgarten • S-Bahn Haltestelle Stadthaus

Das Instrument „Fahrradstraße“ wird künftig häufiger genutzt. So wird der 1. Bauabschnitt des Radschnellweg Ruhr (RS1) in der Große Heimstraße und der Sonnenstraße als Fahrradstraße geführt und im Rahmen der Fördermaßnahme „Emissionsfreie Innenstadt werden zwei Fahrradachsen als Fahrradstraßen ausgewiesen. Weitere liegen bereits auf den Tischen der Planer*innen.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt vor, unter welchen Umständen Fahrradstraßen eingerichtet werden dürfen. Die Einrichtung kommt u. a. dann in Betracht, wenn der Radfahrverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist. Eine Evaluierung der StVO ist erst im vergangenen Jahr erfolgt, Änderungen sind an dieser Stelle insofern zumindest zeitnah nicht zu erwarten.

Aus dem Vorangegangenen können Sie ersehen, dass die Stadt Dortmund sich sehr intensiv mit den von Ihnen aufgeworfenen Fragestellungen auseinandergesetzt und aus wohl erwogenen Gründen den oben beschriebenen Weg verfolgt. Der von der Stadt Dortmund eingeschlagene Weg ist aufwändiger und mühevoller, dafür aber im Ergebnis auch dauerhaft, qualitativ und fachlich wie politisch abgesichert.

Mit freundlichen Grüßen


Arnulf Rybicki