

Verkehrspolitische Thesen



Dortmund – eine lebenswerte Stadt

Städte wie Münster oder Freiburg mit ihren hohen Radverkehrsaufkommen (38% bzw. 28% Radverkehrsanteil) liegen in bundesweiten Umfragen bezüglich ihrer Lebensqualität weit oben. Dies trifft international auch auf Städte wie Kopenhagen (31% Radverkehrsanteil) und Amsterdam zu mit ihrer politisch gewollten Radverkehrsförderung. Dortmund mit seinem deutlich niedrigeren Radverkehrsanteil gehört nicht zur Spitzenklasse der von seinen Bewohnern als lebenswert eingestuften Städte. Nun führt Radfahren alleine nicht zu einer Stadt mit Lebensqualität, ist aber dennoch ein starker Indikator.

Es ist also eine Chance, den Radverkehrsanteil von derzeit geschätzt 10 % deutlich zu steigern. Fuß- und Radverkehre sollten in Zukunft mindestens 60 % des Verkehrsaufkommen ausmachen, wie es die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) als Ziel formuliert hat.

Dortmund bietet Verkehrssicherheit für alle

Radfahrer und Fußgänger sind zur Zeit besonders gefährdet auf Dortmunds Straßen. Im Verhältnis zu ihrer Teilnahme am Straßenverkehr werden sie überproportional schwer verletzt oder getötet.

Daher muss es von der bisherigen Priorisierung des Autoverkehrs als Planungsprinzip hin zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmergruppen und hier insbesondere der schwächeren Gruppierungen gehen.

Dazu gehört flächendeckend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet. Dies steht Dortmund gut zu Gesicht, denn die Kommune war unter ihrem Stadtdirektor Dr. Kenneweg die erste Stadt, die flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet hatte.

Das Endziel Vision-Zero (keine Toten und Schwerverletzten) ist höchstes Ziel.

Dortmund wird Fahrradhauptstadt des Reviers

Die Verkehrswende beginnt im Kopf. Daher nutzen Umbauten des Straßenraumes alleine nicht, - das zeigt auch die Erfahrung in Dortmund - die bisherigen Autofahrer zum zu Fuß gehen oder radfahren zu motivieren.

Die seit Jahren erfolgreiche AOK-ADFC-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ hat sich zwar bewährt, ist aber lange nicht ausreichend für einen erfolgreichen Umstieg auf das Fahrrad.

Bayerns Hauptstadt München macht es vor mit der Marketingkampagne fürs Fahrrad und setzt speziell hierfür 4,5 Millionen € in fünf Jahren ein.

Dortmund wird Aushängeschild der Arbeitsgemeinschaft „fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“

Es wird nicht darüber gesprochen, sondern es wird gehandelt. Sämtliche Möglichkeiten der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs werden geballt gefördert.

- Es gibt keine gegenseitigen Probleme mehr im Fuß- und Radverkehr, denn die Radwege sind nur noch in Ausnahmefällen benutzungspflichtig. Bei straßenbegleitenden gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist dies z.B. nicht mehr der Fall.
- Das höchstrichterliche Urteil zur Radwegebenutzungspflicht des BVerG Leipzig ist in Dortmund im gesamten Stadtgebiet umgesetzt.
- Es ist nicht nur der Radschnellweg Ruhr in Ost-West-Richtung, sondern auch die Radachse in Nord-Süd-Richtung als Verbindung zwischen Lünen und Witten gebaut.
- Fahrradstraßen verbinden vorbildlich die Stadtbezirke untereinander (Nebenfahrbahn des Krückenwegs in Barop; Heroldstr. /Lütgenholz Nordstadt).
- Ampelkreuzungen sind z. B. durch Induktionsschleifen fahrradfreundlich gestaltet.
- Die Radverkehre sind sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsverkehr eindeutig beschildert.
- Die Radverkehrsanlagen werden ebenso gepflegt wie die Fahrbahnen (Winterdienst und Reinigung).
- Es gibt eine dezernatsübergreifende Dienststelle für Fahrrad- und Fußgängerangelegenheiten, die sich ausschließlich um die Belange derer Verkehre kümmert und bei allen Maßnahmen Mitzeichnungsrecht hat.
- Es fährt nicht nur der Oberbürgermeister mit dem Fahrrad, sondern die Politiker pedalisieren ebenso.
- Die Vernetzung mit Bus und Bahn wird fortgeschrieben.
- An vielen Stellen des Stadtgebietes (Phoenixsee, Fredenbaumpark, Westenhellweg ...) gibt es Ladestationen für Pedelecs.
- Alle – Kommune, die TU und FH Dortmund, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, privatwirtschaftliche Unternehmen - , haben integrierte Mobilitätskonzepte erarbeitet - auch für Großveranstaltungen.
- In Folge dieser Konzepte werden Dortmunder Handwerksbetriebe, Lieferdienste, Dienstleister und die Verwaltung selbstverständlich Lastenräder nutzen.
- In allen Dortmunder Schulen gehört ein Mobilitätstraining zum normalen Unterricht.
- Am Hauptbahnhof ist eine Radstation mit 1500 Stellplätzen gebaut, bei allen Großveranstaltungen gibt es Fahrradwachen. Dazu gibt es stadtweit dezentrale bewachte oder gleichwertig gesicherte Abstellmöglichkeiten.

Finanzierung der Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs ist in Dortmund gesichert

Der angestrebte Umbau des Verkehrssystems ist tiefgreifend. Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 beträgt der jährliche Mittelbedarf 15 €/Einwohner aus kommunalen und Landesmitteln. Diese 9 Millionen € jährlich für die Konzeptionierung und Umsetzung der örtlichen Radverkehrs- und Fußgängermaßnahmen sind vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen, wobei den Ratsmitgliedern bewusst ist, dass diese Maßnahmen äußerst kosteneffizient sind, denn den Ausgaben stehen Einsparungen bei anderen Verkehrsinfrastrukturen gegenüber. Eine Erhöhung des zu Fuß gehens und Radfahrens vermindert zudem die Gesundheits- und Umweltkosten, dient dem Klimaschutz und erhöht die Lebensqualität in Dortmund und ist somit ein Teil der Energiewende (siehe oben).

Zum Vergleich: London investiert in den nächsten Jahren zur Radverkehrsförderung 1,5 Milliarden Euro.