



An die Mitglieder des
Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien

15.10.2012

Entwicklung des Radverkehrs

hier: Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 16.05.2012

Drucksache - Nr.: 07239-12-E2

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihre Zuschrift danke ich. Ihre Anfrage ist von den Fachbereichen Tiefbauamt, Umweltamt und Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/Mobilitätsplanung bearbeitet worden und ich kann Ihnen dazu heute folgende Informationen geben:

- 1. Was unternimmt die Stadt, um die Handlungsansätze des Luftreinhalteplans Metropole Ruhr, des European Energy Award sowie des Handlungsprogramms Klimaschutz 2020 (CO₂-Reduktion) im Verkehrssektor bezogen auf den Radverkehr zu erreichen?*

Der Luftreinhalteplan benennt unter der lfd. Nr. D. 18 verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Die Stadt arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung und dem Ausbau des Radverkehrsnetzes. In 2012 werden voraussichtlich 10 km Radwege hinzukommen. Der Ausbau ist Daueraufgabe. Metropolradruhr ist im Sommer 2010 in Dortmund gestartet worden. Z. Zt. sind rd. 50 Stationen in Dortmund in Betrieb. Bis Ende des Jahres sollen alle geplanten 60 Stationen realisiert sein.

Z. Zt. läuft die Ausschreibung für 10 Pedelects, die an verschiedene Fachämter ausgegeben und für dienstliche Zwecke eingesetzt werden. Ziel ist, Autofahrten durch Fahrrad-(Pedelec-)fahrten zu ersetzen.

Das Handlungskonzept Klimaschutz nennt als verkehrliche Maßnahme die Einführung eines verwaltungsinternen Mobilitätskonzeptes. Hieran wird z. Zt. in verschiedenen Ämtern gearbeitet. Erste Teilumsetzungen sind erfolgt, so z. B. die Bildung eines Mobilitätszentrums bei StA 19. Zur Erhöhung des Fahrradanteils bei den Dienstfahrten / Dienstgängen ist das Leihradsystem „metropolradruhr“ seit April d. J. für alle Beschäftigten der Stadt Dortmund geöffnet worden: Für dienstliche Zwecke können die metropolrad-Räder kostenfrei von den Mitarbeitern / Mitarbeiterinnen genutzt werden. Von dieser Regelung machen z. Zt. rd. 250 Beschäftigte regelmäßig Gebrauch.

Geschäftsbereiche:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass mit der Verankerung von Handlungsbereichen und Maßnahmen in den o. g. Konzepten und Plänen keine zusätzliche Mittelausstattung verbunden war und ist. Die Möglichkeiten zur Umsetzung werden daher von der angespannten Haushaltslage bestimmt.

2. *Wo ist nach Auffassung der Verwaltung das Freizeitradwegenetz ergänzungs- bzw. optimierungsbedürftig?*

Auf dem Dortmunder Stadtgebiet sind 6 „BuGa-Touren“, 12 Stadtbezirkstouren und 11 überregionale Routen als Radtouren ausgeschildert. Zusammen ergeben diese 29 Freizeitrouuten auf Dortmunder Stadtgebiet 770 km ausgeschilderte Strecken. Das Netz der ausgeschilderten Freizeitrouuten in Dortmund ist dicht.

Langfristig geplant ist der straßenunabhängige Ausbau bzw. Lückenschluss der Rad- und Wanderwege als ‚Speichen‘ des radialkonzentrischen Freiraumsystems zur Erschließung von Freizeit- und Erholungsbereichen, zum Anschluss an regionale und überregionale Radverkehrsverbindungen sowie als Verbindung zu den äußeren Stadtbezirken und in die Nachbargemeinden.

- City-Ost – Westfalahütte – Lünen-Horstmar (parallel zur Bahnlinie)
- City – Do-Husen – Kamen (parallel zur Bahnlinie)
- City-Nord – Do-Eving – Lünen-Brambauer
- City-Nord – Fredenbaumpark – Dortmund-Ems-Kanal – Groppenbruch
- City-Ost – Wischlingen – Bodelschwingh – Castrop-Rauxel
(parallel zur S-Bahn-Strecke S2)
- City – Do-Hombruch – (Begleitweg Rüpings-/Grotenbach) – Großholthausen
Persebeck – Witten
- City-Süd – Rombergpark / Zoo – Bittermark – Hohensyburg (- Hagen)
- City-Ost – Phoenix-See – Lohbachtal – Schwerter Wald (- Schwerte)
- City-Ost – Emscher-Radweg – Holzwickede
- City – Unna (parallel zur S-Bahn-Strecke S4)

Darüber hinaus entstehen weitere Freizeitradwege im Zusammenhang mit den Gewässerrenaturierungen (Emscher, Grotenbach, Rüpingsbach, Kirchhörder Bach u. a.)

3. *Welche Elemente der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur insbesondere auf den Radialen und Tangenten müssen erneuert, verändert oder ergänzt werden und mit welchen Kosten ist zu rechnen?*

Bei dem derzeitigen Marktanteil von Pedelecs sind Veränderungen in der Radverkehrsinfrastruktur nicht erforderlich. Bei allen Neubaumaßnahmen werden die Radwege grundsätzlich als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt.

Unabhängig von den Überlegungen über Veränderungen im Radwegenetz wird auf die Überprüfung straßenbegleitender, baulich angelegter Radwege aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig (BVerwG 3 C 42.09 vom 18.11.2010) hingewiesen.

Dortmund hat über 200 km dieser Radwege. Davon wurden bisher 70 km überprüft. Bei 40 km Streckenlänge wurde die Benutzungspflicht aufgehoben (z.B. Märkische Straße, Deutsche Straße) und für 30 km wurde auf eine Beibehaltung der Benutzungspflicht entschieden (z.B. Wallring, Bornstraße). 130 km sind in der Prüfungsphase.

Vor jeder Entscheidung über eine Aufhebung der Benutzungspflicht wird das vorgeschriebene polizeiliche Anhörungsverfahren eingeleitet. Darüber hinaus werden die Verbände beteiligt.

4. *Welche Erfahrungen hat die Verwaltung mit Fahrradstraßen gemacht? Welche Straßen in Dortmund wurden hinsichtlich der Einrichtung von Fahrradstraßen untersucht? Wann werden weitere Fahrradstraßen eingerichtet?*

Die Hüttenstraße in Dortmund-Aplerbeck ist die einzige Fahrradstraße auf Dortmunder Gebiet.

Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord wurde der Straßenzug Brackeler Straße, Tiefe Straße, Osterlandwehr, Enscheder Straße, Lütgenholz, Heroldstraße, Priorstraße, Westerbleichstraße, Feldherrnstraße und Fichtestraße darauf geprüft, ob sich diese Ost-West-Verbindung zwischen Borsigplatz und Hafengebiet als Fahrradstraße eignet. Aufgrund der Querung von Bornstraße, Leopoldstraße und Schützenstraße sowie vieler Verschwenkungen und relativ hoher Verkehrsbelastung wurde seinerzeit von der Einrichtung einer Fahrradstraße abgesehen.

Einem Antrag der Bezirksvertretung Mengede in 2008 über das Einrichten der Straßen Obernetter Straße, Wiemerstraße, Mooskamp, Fernstraße und Niedernetter Straße als Fahrradstraße konnte nicht entsprochen werden, da ein Straßenabschnitt in Privateigentum liegt und die Eigentümer einer Nutzungsänderung nicht zugestimmt haben.

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen müssen einige Grundvoraussetzungen vorliegen. Aus der Abhandlung des Fachausschusses Radverkehr von ADFC und SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V., Berlin) zum Thema Fahrradstraßen von 12/2011 lassen sich Mindestanforderungen ableiten. Diese sind unter anderem, dass

- es sich um Straßen mit höherem Radverkehrsanteil handelt,
- Bedarf vorliegt, den Radverkehr zu bündeln,
- es sich um wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz handelt und/oder
- es geeignete Parallelstraßen zu Hauptverkehrsachsen sind.

Um Aussagen zu weiteren Fahrradstraßen auf Dortmunder Stadtgebiet treffen zu können, müsste das Radverkehrsnetz anhand der oben genannten Voraussetzungen geprüft und ein Konzept zur Einrichtung von Fahrradstraßen entwickelt werden.

5. *Welche Schlussfolgerungen zieht die Verwaltung aus der Einrichtung von Schutzstreifen auf der umgebauten Gildenstraße bezogen auf die Kostenreduzierung für passive Lärmschutzmaßnahmen?*

Die Berechnungsergebnisse schalltechnischer Untersuchungen beziehen sich immer auf den speziellen Einzelfall und können nicht zu allgemeinen Schlussfolgerungen herangezogen werden.

6. *Wie lange dauert es noch, bis die straßenverkehrsrechtlichen Änderungen der so genannten zweiten Radverkehrsnovelle 2009 in Dortmund umgesetzt werden? Welche Frist hat der Gesetzgeber den Kommunen eingeräumt?*

Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Bezug auf Radverkehrsbelange beziehen sich unter anderem auf die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen. Grundlagen zur Überprüfung benutzungspflichtiger Radwege gründen sich auf das in Frage 2 aufgezeigte Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes. Die 2009er Novellierung der StVO wurde zurückgenommen. Eine Neuauflage soll voraussichtlich 2013 in Kraft treten. Fristen sind in der StVO für den Radfahrer bei zu beachtenden Lichtzeichenanlagen genannt.

7. *Werden die Sondersignalisierungen des Radverkehrs in Dortmund sukzessive so vereinheitlicht, dass sie für Radfahrer/-innen logisch und nachvollziehbar sind und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs verbessern?*

Die Signalisierung des Radverkehrs ist angepasst an den jeweiligen Ausbauzustand der Radverkehrsanlagen und vorhandenen Fahrbahnmarkierungen. Das bedeutet: sie hängt primär von der Führung des Radverkehrs ab, die ihrerseits durch die Gegebenheiten des Straßenraums und der Knotenpunktgestaltung bestimmt wird. Und wie es eine beachtliche Bandbreite an Radverkehrsführungen gibt, so gibt es auch unterschiedliche Ausführungen der Radverkehrssignalisierung. Die Begreifbarkeit der Radverkehrssignalisierung ist aber aus Sicht der Verwaltung immer gegeben. In den Unterschieden bildet sich auch die Entwicklung des konzeptionellen Umgangs mit dem Radverkehr in den vergangenen Jahrzehnten ab. Diese wurde nicht zuletzt durch die verschiedenen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung beeinflusst, die sich mit dem Radverkehr beschäftigen.

Natürlich trifft man im Stadtgebiet Radverkehrsführungen an, die heute so nicht mehr angelegt würden. Eine Anpassung an heutige Konzepte setzt aber personelle und finanzielle Ressourcen für die Änderungen baulicher Art und der Signalisierung voraus. Diese Voraussetzungen sind derzeit meist nicht gegeben. Mitunter unterliegt eine Verkehrsanlage, die mit Zuwendungen errichtet worden ist, auch noch einer Bindungsfrist, so dass Umbauten eine Rückzahlungsverpflichtung von Fördermitteln auslösen können. Insofern ist die Vereinheitlichung, die Gegenstand der Anfrage ist, nur als Prozess zu verstehen, der vermutlich nie zum Abschluss kommt, weil auch in der Zukunft auf neue Entwicklungen mit neuen Konzepten zu reagieren sein wird.

Alle sich bietenden Gelegenheiten, für den Radverkehr Verbesserungen herbeizuführen, werden genutzt. So wird bei Erneuerungen der Lichtsignalanlagen und bei Umbauten regelmäßig geprüft, ob Optimierungen für den Radverkehr oder die anderen Verkehrsarten erforderlich und möglich sind.

8. *Welche Bedeutung besitzt der Radverkehr in Dortmund bei der Bewerbung um die Grüne Hauptstadt Europas?*

Bereits seit den 90er Jahren unternimmt die Stadt Dortmund besondere Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs. Mit Erfolg. Unter den vergleichbaren Großstädten im Revier hatte Dortmund den stärksten Zuwachs und hat den höchsten Radverkehrsanteil. Der Infrastrukturausbau und begleitende Maßnahmen werden kontinuierlich fortgesetzt. Jüngstes Beispiel ist die Einführung des Fahrradverleihsystems metropolradruhr und dessen Öffnung für die Mitarbeiter der Stadt Dortmund („Mitarbeiterrad“).

Dem Radverkehr kommt sowohl bei der Bewerbung um eine Grüne Hauptstadt Europas (vgl. Memorandum, S. 62) als auch bei der Lösung der CO₂-, Feinstaub- und Lärmproblematik im Verkehrsbereich eine Schlüsselrolle zu.

9. Für welche Maßnahmen stehen seitens des Bundes / des Landes / des RVR Mittel zur Verfügung?

Grundsätzlich werden bei jeder von Bund oder Land nach dem Entflechtungsgesetz geförderten Straßenbaumaßnahme entsprechende Radverkehrsanlagen mit angelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Lürwer