



Deutsche Umwelthilfe e.V.
Herrn Jürgen Resch
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell

Deutsche Umwelthilfe e.V.	16. MRZ. 2021
Bundesgeschäftsstelle	
Spezialantrag	Re } per Mail
Spezialantrag	Dok } 15.03.2021
Spezialantrag	HR } SG
Spezialantrag	AT }
Spezialantrag	
Spezialantrag	

9.03.2021

**Antrag auf kurzfristige Umwidmung von Straßenflächen zu Fahrradspuren und Fußwegen sowie Tempo 30 für mehr Sicherheit und Klimaschutz im Straßenverkehr,
Ihr Schreiben vom 28.01.2021**

Sehr geehrter Herr Resch,

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 relativ wenige 4-spurige Hauptverkehrsstraßen (s. Anlage). 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 bleibe 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 sog. „gesicherter“ Radwege.

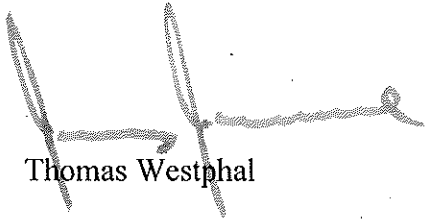
Der von der Stadt Dortmund eingeschlagene Weg ist aufwändiger und mühevoller, dafür aber im Ergebnis auch dauerhaft, qualitativvoll und fachlich wie politisch abgesichert.

Dortmund gehört zu den Großstädten in Deutschland, die sehr früh den flächenhaften Einsatz von Tempo-30-Zonen verfolgt hat. Seit Mitte der 90er Jahre ist das Nebennetz – gut 50% des

Streckennetzes – Teil einer Tempo-30-Zone. Der Rest ist Bestandteil des städtischen Vorbehaltensnetzes oder gehört zum Streckennetz übergeordneter Straßenbaulastträger (Land, Bund, vgl. Anlage). Tempo 30 im Vorbehaltensnetz anzuordnen ist durch die derzeit gültige StVO nur sehr eingeschränkt möglich. Aber auch diese Möglichkeiten werden von der Stadt Dortmund genutzt. Darüber hinaus werden z.Zt. im Rahmen der Lärmaktionsplanung sukzessiv alle relevanten Straßenabschnitte des Hauptstraßennetzes daraufhin überprüft, ob eine Tempo-30-Anordnung wirksam und zulässig ist. Zudem wird momentan auch geprüft, das Vorbehaltensnetz auszudünnen und die betreffenden Straßen entweder den angrenzenden Tempo-30-Zonen zuzuschlagen oder mit einer Tempo-30-Streckenbeschilderung zu versehen. Eine entsprechende Ratsvorlage ist für die 2. Jahreshälfte 2021 vorgesehen.

Aus dem Vorangegangenen können Sie ersehen, dass die Stadt Dortmund sich sehr intensiv mit den von Ihnen aufgeworfenen Fragestellungen auseinandergesetzt und aus wohl erwoگenen Gründen den oben beschriebenen Weg verfolgt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Westphal'. The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending to the right.

Anlage