



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND – Kreisgruppe Dortmund, Am Rombergpark 35, 44225 Dortmund

Regionalverband Ruhrgebiet - Team Mobilität

Stadt Dortmund - Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

Kreisgruppe Dortmund

Prof. Frank Wilke

frank@wilke.org

Datum

15.10.2018

Regionales Radwegekonzept des RVR

hier: Stellungnahme zum Entwurf (Stand 19.7.2018)

Der BUND begrüßt die Initiative des KVR zur dringend erforderlichen Verkehrswende durch die Entwicklung eines regionalen Radwegenetzes den Umweltverbund weiter zu fördern und die Städte und Gemeinden bei der Konzipierung und Umsetzung zu unterstützen.

Allgemeines:

Der Planungsgrundsatz, alle Nachbargemeinden miteinander zu verbinden ist zu sehr, fast ausschließlich, auf die administrativen Gemeindegrenzen ausgerichtet. Insbes. in den Großstädten nehmen die Nebenzentren eigenständige Vollfunktionen für die Bereiche Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit wahr, wie selbständige Gemeinden, denen Radwege-Verbindungen zugestanden werden. In den Großstädten sind die Netzmaschen unangemessen groß ausgefallen und fast ausschließlich radial auf die Kernstädte ausgerichtet. Es ist unverständlich, dass in Fahrradentfernung benachbarten Nebenzentren von 20-50.000 Einwohnern keine Verbindungstrassen zugestanden werden sollen. Optimierbar ist auch eine Verknüpfung mit Stationen des öffentl. Nahverkehrs, insbes. DB-Bahnhöfen und U-Bahnstationen. Dies dient der beabsichtigten Förderung des Umweltverbundes und dem Verkehrsmix.

Der Netzentwurf sollte auf den Ergebnissen einer Umlegung der Quell- und Zielverkehre auf der Basis von Verkehrszellen aufbauen. Die Datengrundlage (auf Stadtbezirksebene aggregierte Haushaltsdaten) dafür dürfte vorhanden sein. Erst dann können auch die Nutzerpotenziale modellhaft ermittelt werden. Aus den uns vorliegenden Unterlagen kann dieser methodische Ansatz nicht erkannt werden. Die sog. Potenzialanalyse ist eher eine Bestandsdarstellung des Modal-Split mit anzustrebenden Zielwerten, die offenbar neben der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auf den topographischen Verhältnissen der Teilregionen Süd, Mitte, Nord basieren.

BUND-Büro (im Bildungsforum)
Am Rombergpark 35, 44225 Dortmund
☎ (0231) 16 28 24
eMail: bundteam@bund-dortmund.de
<http://www.bund-dortmund.de>

Geschäftskonto:
BUND-Kreisgruppe Dortmund:
Sparkasse Dortmund
IBAN: DE34 4405 0199 0251 0245 53
BIC: DORTDE33XXX

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft Köln
IBAN: DE26 3702 0500 0008 2047 00
BIC: BFSWDE33XXX
"zugunsten KG Dortmund"

Insgesamt erscheint der Entwurf auch sehr stark freizeitorientiert, wenn mögliche zügige innerstädtische Verbindungen durch parallele grünere Bereiche gelegt werden und dadurch wichtige private und öffentliche Infrastruktureinrichtungen, wie Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen umfahren werden. Ziel der Netzplanung ist aber, Alltagsverkehre vom MIV auf den Umweltverbund und hier insbes. auf den Radverkehr umzuorientieren. Diesem Ziel wird der Entwurf nicht voll umfänglich gerecht.

Die vorgeschlagenen Regelquerschnitte beinhalten auch eher halbherzige Vorschläge. Eine regionale Radhauptverbindung im 2-Richtungsverkehr, auf der mit Motorunterstützung auch schnell gefahren wird, als gemeinsamen RGW mit 2,5-3 m auszuweisen, dürfte der Funktion und insbes. auch der Verkehrssicherheit nicht gerecht werden.

Bereich der Stadt Dortmund (beispielhaft, ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

1. Äußerst grobmaschiges Netz, dass streng radial auf die Kernstadt ausgerichtet ist. Damit gehen starke Nutzerpotentiale verloren. Insbes. im Norden und Süden sollten Nebenzentren auch tangential miteinander verbunden werden.
2. Die konzentrierte Führung auf den Dortmunder Wallring ist nicht fahrradverkehrsgerecht. Die radialen Achsen sollten daher über Kampstraße, Brüderweg, Kleppingstraße in das Stadtzentrum auf den Knoten Reinoldikirche weitergeführt werden.
3. Es fehlt eine N/S-Verbindung von Langendreer über Lütgendortmund nach Castrop-Rauxel durch starke Siedlungsbereiche.
4. Es fehlen Verbindungen von und zum UNI-Campus insbes. Richtung Hombruch. Die grüne Verbindung Richtung Witten dient wohl überwiegend Freizeitzwecken.
5. Es fehlt eine O/W-Verbindung Hörde-Hombruch über Phoenix-West mit Tausenden von Arbeitsplätzen
6. In Schüren sollte die Trasse Hörde-Aplerbeck über die Schüruferstraße geführt werden. Hier sind div. Versorgungseinrichtungen vorhanden.
7. Hörde-Berghofen: Durch das Zentrum Hörde mit Bhf. führen, dann Hermannstraße und Berghofer Straße. Das sind echte Sammelstraßen auch für den Radverkehr mit vielen Versorgungseinrichtungen und Zubringerfunktion zum ÖPNV.
8. Stadtgebiet Ost: Es fehlt eine Verbindung vom Arbeitsplatzschwerpunkt Westfalenhütte (Logistikzentrum) nach Süden in Richtung Hörde.
9. Stadtgebiet Nord: Es fehlt eine regionale N/S-Verbindung Eving-Brechten-Brambauer.
10. Es fehlt als bessere Alternative zur Radverbindung B54 eine direkte, alltagstaugliche Verbindung von Kirchhörde in die City über Hagener Straße, Ardeystraße und Hohe Straße. Diese vorgeschlagene Trasse würde bedeutende Sport- und Kulturzentren, Schul- und Verwaltungszentren, U-Bahnstationen und Versorgungsbereiche miteinander verbinden.

gez. Prof. Frank Wilke

BUND-Büro (im Bildungsforum)
Am Rombergpark 35, 44225 Dortmund
☎ (0231) 16 28 24
eMail: bundteam@bund-dortmund.de
http://www.bund-dortmund.de

Geschäftskonto:
BUND-Kreisgruppe Dortmund:
Sparkasse Dortmund
IBAN: DE34 4405 0199 0251 0245 53
BIC: DORTDE33XXX

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft Köln
IBAN: DE26 3702 0500 0008 2047 00
BIC: BFSWDE33XXX
"zugunsten KG Dortmund"