



Dortmund, 27.8.2020

PRESSEMITTEILUNG

Nach Gesprächen der Stadt mit der Deutschen Umwelthilfe und den Verbänden:
Umwelt- und Verkehrsverbände sehen bei Maßnahmen Luft nach oben

Auf Einladung der Stadt Dortmund fanden heute Gespräche mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zum Stand der Maßnahmen zur Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes an Dortmunder Straßen statt. Im Januar des Jahres hatten die Stadt und die DUH etliche Maßnahmen, u.a. die Umweltspur auf der Brackeler Straße, das Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B1 und Tempo 30 auf der Ruhrallee in einem gerichtlichen Vergleich vereinbart. Zu den heute geführten Gesprächen waren auch die Umwelt- und Verkehrsverbände ADFC, BUND und VCD sowie Wirtschaftsverbände eingeladen.

Die Umweltverbände begrüßten das konstruktive Gespräch und nutzten die Gelegenheit, aus ihrer Sicht ein Zwischenfazit der im Januar vereinbarten Maßnahmen und allgemein zum Stand der emissionsarmen Stadt zu ziehen. Die Umweltverbände sehen die Einrichtung von Tempo 30 auf der Ruhrallee positiv. Dies kann Vorbild für weitere Hauptverkehrsstraßen wie die Märkische Straße sein.

Lorenz Redicker (VCD): „Die Maßnahmen sind erste Schritte zur emissionsarmen Stadt; sie reichen aber bei weitem nicht aus, um die gesteckten Ziele wie 20 Prozent Radverkehrsanteil bis 2030 zu erreichen.“ Im Mittelpunkt der Kritik stehen die fehlenden Kontrollen der Verkehrsbeschränkungen auf der Brackeler Straße und der B1. Hier fordern die Verbände wie die B1-Initiative erneut eine bessere Ausschilderung („Lieferverkehr frei“ statt „Durchfahrtsverbot“). Vorbild: Hagen und München. Die Bewohnerparkzonen an der Löwen- und Gutenbergstraße lassen auf sich warten, obwohl der DUH diese für Anfang 2020 zugesagt wurde. Drei weitere Zonen, die für 2021/2022 vorgesehen sind, werden sich vermutlich verzögern.

Auch Teile des Radwalls werden nicht wie zugesagt im Jahr 2021 fertig. Die Fahrradachse Nordstraße – ausdrücklich im Vergleich genannt – wurde mittlerweile von der Stadt ganz gestrichen. Werner Blanke (ADFC): „*Wegen der Verzögerung des Radwalls müssen jetzt kurzfristig Maßnahmen zur besseren Durchquerbarkeit der City für Radfahrer bei Veranstaltungen her.*“ Auf der Leopoldstraße sollte als Ersatz für die Nordstraße kurzfristig eine Pop-up-Bike-Lane eingerichtet werden. Insgesamt muss der Radverkehr wesentlich ambitionierter als bisher gefördert werden. Dazu haben die Verbände einen Forderungskatalog *Fahrradwende jetzt!* vorgelegt, der nicht nur die schnelle Fertigstellung des RS1, sondern auch weitere Radschnellwege und fahrradfreundliche Haupt- und Nebenstraßen umfasst.

Allgemein fehlt den Verbänden ein Mechanismus zur Erfolgskontrolle und Nachsteuerung der Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs. Sie fordern ein regelmäßiges Monitoring und den schnellen Bau der geplanten 20 Dauerzählstellen für den Radverkehr. Dringend erforderlich sind flächendeckende Zähl- und Messstellen zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens auf den Hauptverkehrs- und Ausweichstraßen, um unerwünschte Verlagerungseffekte festzustellen.

Vollkommen kontraproduktiv sehen die Verbände in diesem Zusammenhang die geplante Weiterführung der Brackeler Straße nach Osten. Zusammen mit der Nordspange würde sie unerwünschte Schwerlastverkehre in die Umweltzone in der Nordstadt ziehen. Thomas Quittek (BUND): „*Der Hafen mit seinen Logistikbereichen darf weiterhin ausschließlich von Westen über die A 45 angefahren werden. Das Gelände der Westfalenhütte über die B 236n.*“ Die Fortführung der L663n würde das Ziel, den Schwerlastverkehr auf den Autobahnring um Dortmund zu lenken, konterkarieren.

Trotz dieser weitergehenden Forderungen sind die Verbände zuversichtlich, dass die Gespräche mit der Stadt und der DUH konstruktiv im Hinblick auf die Senkung der Schadstoff- und Lärmwerte und die Stärkung des Umweltverbundes fortgeführt werden.

Werner Blanke	(ADFC Dortmund)
Lorenz Redicker	(VCD Dortmund-Unna)
Thomas Quittek	(BUND Dortmund)

Für Rückfragen: Thomas Quittek (Tel. 0175 7738132)