

Wahlprüfsteine Nahmobilität: Das sind die Antworten der Parteien zum Thema Fuß- und Radverkehr

Dortmund hat nach vielen Jahren unzureichender Förderung des Fahrrads einen sehr niedrigen Radverkehrsanteil und viel ungenutztes Potenzial. Bei keinem anderen Verkehrsmittel ist daher durch mutige Schritte ein ähnlich starker Anstieg und eine vergleichbare Entlastung des Klimas erreichbar. Fußverkehr ist vielleicht die meist unterschätzte Verkehrsart, er steht nicht nur für Klimaschutz, sondern auch für Lebensqualität und Urbanität. Doch in Dortmund werden die Fußgänger noch viel zu oft an den Rand gedrängt und müssen sich mit Restflächen begnügen.

Im zweiten Teil der Mobilitäts-Wahlprüfsteine stellen wir darum Fragen zu den Themen Fußverkehr und Radverkehr. Die Antworten zum ersten Teil (Autoverkehr und ÖPNV) gibt es [hier](#).

Die Antworten sind farblich markiert: SPD, CDU, Grüne, Linke, Piraten, DOS.

Werden Sie den Fußverkehr in Dortmund systematisch fördern, auch auf Kosten anderer Verkehrsarten, insbesondere des ruhenden Autoverkehrs? Werden Sie dabei das Personal zur Parkraumüberwachung endlich auf das Niveau anderer Städte aufstocken?

SPD: Die SPD wollte nie Personal in allen Bereichen abbauen. Diese Fragen richten sich dann wohl eher an CDU und Grüne. Wir bauen stattdessen die Struktur der Stadt weiter um. Mehr Platz für Radwege und Fußgänger sind wichtig. Wichtig sind aber auch der soziale Frieden und der Ausgleich. Wir wollen kein Gegeneinander der Verkehre, sondern ein neues Miteinander für nachhaltige Mobilität.

CDU: Selbstverständlich ist für die CDU Dortmund der Schutz des Fußverkehrs ein hohes Gut. Wo immer die Sicherheit des Fußverkehrs erhöht werden kann, findet dies unsere Unterstützung. Im Rahmen von Baumaßnahmen der Verkehrswegeinfrastruktur ist für uns eine faire Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs obligatorisch. Mit der Stimme der CDU wurde jüngst eine Personalverstärkung der Parkraumüberwachung um 12 zusätzliche Planstellen für den Außendienst beschlossen.

Grüne: Wir wollen weniger Autoverkehr in der Stadt – mehr Platz für die Menschen. Fußgänger*innen, Radverkehr und ÖPNV wollen wir den nötigen Platz einräumen: breite Bürgersteige, sichere Radwege, Platz für ÖPNV, barrierefreie u. sichere Querungen. Wir fordern deutlich mehr Personal für die Verkehrsüberwachung, damit Fußgängerinnen und Radfahrende nicht weiter durch parkende Autos behindert werden.

Linke: Ja, wir werden den Fußverkehr angemessen fördern, auch auf Kosten der anderen Verkehrsarten. – Wir werden uns für eine effiziente Parkraumüberwachung einsetzen und das Beispiel anderer Städte, insoweit es eine großzügigere Personalbemessung zu begründen in der Lage ist, heranziehen. Eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch Falschparken soll nicht weiter geduldet werden.

Piraten: Wenn diese andere Stadt Amsterdam ist: Ja! Dort wird der Parkraum sukzessive zugunsten von Flächen für Verkehrsmittel des Umweltverbundes reduziert und die Einnahmen aus der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung werden gedrittelt: ein Drittel für die Parkraumüberwachung, ein Drittel für den Umweltverbund und ein Drittel für den übrigen städtischen Haushalt. So wollen wir das auch in Dortmund.

DOS: Ja und Ja. Parkplätze verbrauchen viel Fläche, den Raum kann man besser nutzen. Dass Gehwege/Radwege als Parkplatz missbraucht werden, muss verhindert werden. Dies gelingt nur durch entsprechende Kontrollen. Konsequente Anwendung gültiger Verkehrsregeln. Bei Behinderung und Gefährdung konsequent einschreiten und Verwarngelder ausstellen. Bessere Schulung des Ordnungspersonals.

Dortmund will Fahrradstadt werden und Kopenhagen nacheifern, plant aber nur mit jährlichen Ausgaben für den Radverkehr von 10 € pro Kopf, während Kopenhagen 30 € investiert. Welchen Betrag werden Sie investieren, damit die Aufholjagd gelingt?

Wir wollen ein systematisches, geschlossenes und sicheres Radwegenetz! Dabei haben wir die gesamte Stadt im Blick, nicht nur die Innenstadt. Wir werden entsprechende Investitionen im Rat vorschlagen und die Verwaltung beauftragen ein Gesamtkonzept für die nächsten zehn Jahre vorzulegen. Das Stückwerk muss ein Ende haben. Wer ihnen jetzt eine genaue Summe nennt ist kaum ernst zu nehmen.

Die CDU Dortmund wird sich dafür einsetzen, dass im Unterschied zur Vergangenheit die bestehenden Budgets tatsächlich auch verbaut werden. Wir sind der Überzeugung, dass sich hierdurch die Bedingungen für den Radverkehr in Dortmund signifikant verbessern werden. Der bloße Vergleich von Budgets in und mit anderen Städten greift für uns zu kurz. Entscheidend ist für uns ein Dortmunder Weg, der das Radfahren in der Flächenstadt Dortmund attraktiver und sicherer als in der Vergangenheit macht.

Dortmund braucht nicht nur das Geld, sondern vor allem den Willen, Radverkehr voran zu bringen. Wir haben immer wieder die Erhöhung der Mittel für den Radverkehr gefordert. Fahrradstadt sein heißt für uns, die nötigen Ressourcen für den klimafreundlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen: Wir wollen weitere Planstellen für den Radverkehr und perspektivisch jährlich 30 € je Einwohner*in investieren.

Dortmund hat im Bereich Radverkehr einiges aufzuholen, deshalb müsste Dortmund eigentlich mehr Geld aufbringen als Kopenhagen. Wir möchten daher möglichst viel in den Radverkehr investieren, um eine Radinfrastruktur zu schaffen, die von allen genutzt werden kann.

Kopenhagen, Amsterdam oder Stockholm schaffen das, weil sie ihren Parkraum bewirtschaften und die Einnahmen zu einem guten Teil in die Förderung des Radverkehrs fließt. Wichtig ist also nicht nur die Summe, sondern woher das Geld kommt, nämlich vom motorisierten Individualverkehr. Das ist auch unser Ziel für Dortmund. 30 € klingen vernünftig, aber dieser Betrag muss mit den Baukosten steigen.

Es kommt weniger auf die Investitionssumme an, als darauf was man damit macht. Bei zwei Fahrspuren eine exklusiv für den Radverkehr abtrennen geht günstig. Baumaßnahmen sind dagegen teurer. Dennoch: Mit mehr Geld kann mehr erreicht werden. Wenn man sich an Kopenhagen messen will, muss man entsprechend mehr Geld in die Hand nehmen.

Dortmund hat zehn neue Stellen für den Radverkehr geschaffen, um den ärgsten Personalmangel zu beheben, aber diese Stellen reichen bei weitem nicht aus, um Dortmund fahrradfreundlich zu gestalten. Wie viele zusätzliche Stellen für Fuß- und Radverkehr werden Sie schaffen?

VeloCityRuhr hat den Vorschlag unserer Ratsfraktion damals „überraschend“ genannt. Wir haben diese Stellen gewollt, beantragt und durchgesetzt, weil wir einen Neuanfang für mehr Radverkehr in Dortmund wollen. Die Entwicklung wird zeigen, wie viele Bedarfe noch be- und entstehen. Wir wollen Priorität für Fußverkehr, ÖPNV und Rad!

Für die CDU Dortmund ist es entscheidend, dass die vorhandenen Investitionsbudgets tatsächlich auch verbaut werden. In diese Lage werden wir die Stadtverwaltung im Unterschied zu heute versetzen. Einer abstrakten Diskussion um eine dafür nötige Stellenzahl bedarf es nach unserer Auffassung dafür nicht.

Der Bereich des Fahrrad- und Fußgängerbeauftragten muss dringend personell verstärkt werden. Für Planung und Ausbau von Radinfrastruktur brauchen wir mehr Personal – siehe 2. Wie viele Stellen exakt benötigt werden, wissen die Fachleute. Wichtig ist, dass Rad- und Fußverkehr bei der Stellenplanung oberste Priorität haben und diese Stellen auch besetzt werden. Das ist unser klares Ziel.

Wir werden in Abstimmung mit der Fachverwaltung den Stellenplan weiter ausbauen, um den Bedarfen Rechnung zu tragen. Dabei sollen einerseits neue Stellen geschaffen werden, andererseits Planstellen zur Förderung des Autoverkehrs umgewidmet werden. Die Personalbedarfe ergeben sich aus den konkreten politischen Arbeitsaufträgen. Wir wollen den Rad- und Fußverkehr maximal fördern.

Wenn die Dortmunder Stadtverwaltung vorschlägt, die Planung der OWIIIa zu übernehmen, obwohl das eine Aufgabe des Landes ist, hat sie offenbar ungenutzte Kapazitäten. Es geht also nicht nur darum, neue Stellen zu schaffen, sondern vorhandene in der Straßenplanung vorhandene Stellen der Planung von Rad- und Fußwegen zuzuschlagen. Die Aufteilung sollte sich am angestrebten Modal Split orientieren.

Wir wollen Verkehrsprioritäten verlagern. Erst Stellen aus dem Autobereich in die neuen Schwerpunkte versetzen, dann prüfen, ob weitere geschaffen werden müssen.

Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Verbesserungen, die für den Radverkehr in Dortmund bis zur nächsten Kommunalwahl umgesetzt werden sollten?

Wie gesagt, ein sicheres und geschlossenes Radwegenetz, von der Innenstadt in alle Stadtbezirke hinein. Verbunden mit weiteren Abstellplätzen und Fahrradparkhäusern. Unser Oberbürgermeisterkandidat Thomas Westphal hat im Dezember 2019 dazu bereits ein Konzept vorgelegt.

Dies sind für die CDU Dortmund ein durchgängiges, auf Nebenstraßen geführtes Radwegenetz im gesamten Stadtgebiet. Die Realisierung des Radrings um den Wall, der RS1 und der Gartenstadtradweg. Der weitere Bau von Fahrradabstellanlagen, in der Innenstadt auf dem bisherigen Parkdeck einer Tiefgarage. Ferner die Optimierung von Kreuzungen, um diese für Radfahrer sicherer zu machen.

Mit verbesserten Ressourcen wollen wir z.B.: Grüne Welle für den Radverkehr an Ampeln, mehr echte Fahrradstraßen mit Modalfiltern und indestbreite, gute und sichere Radanbindung der Außenbezirke, zügige Umsetzung des RS1, sichere Radwege (siehe Frage 5 und 6), mehr Fahrradparkhäuser und -abstellanlagen, Einrichtung von Servicestationen mit Luftpumpe und Werkzeug, Förderung der Leih-Infrastruktur.

Breite, geschützte Radwege im gesamten Stadtgebiet. Fahrradwege dürfen weder Flickenteppiche noch Zickzackrouten sein. Gefährliche Stellen – etwa Radwege, die plötzlich auf die Straßen führen – müssen mit Hinblick auf die Sicherheit von Fahrradfahrer*innen umgebaut werden. Auch bei Baustellen muss der Fahrradweg erhalten bleiben und die Sicherheit von Fahrradfahrenden gewährleistet werden.

Mehr und bessere Radwege, Fahrradstraßen und Abstellmöglichkeiten, dafür weniger Parkplätze an Straßen, konsequentes Vorgehen gegen Radwegparker, und bessere Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV, mehr Bike-Sharing mit E-Bikes und Lastenrädern, Werbung für Jobrad und Mitarbeiterduschen, Verbau von Gullis im Bordstein und Abbau von Bettelschaltungen an Ampeln, die Liste ist lang.

Trennung von Rad-, Fuß- und Autoverkehr, Schaffung von mehr Rad- und Fußgängerwegen, Grüne Welle für Radfahrende, Getrennte Ampelphasen für den Radverkehr an gefährlichen Kreuzungen. Schulung des Ordnungspersonals zur korrekten Festsetzung von Ordnungsgeldern und Maßnahmen.

Bundesweit setzt sich die Erkenntnis durch, dass es zur Förderung des Radverkehrs eine stärkere Trennung von Rad- und Autoverkehr geben muss, vor allem, um weniger Geübte, ältere Menschen und Kinder zugleich zum Radfahren zu ermuntern und dabei zu schützen. Unterstützen Sie eine solche Trennung – auch in dem Wissen, dass damit der Verkehrsraum neu verteilt werden muss?

Wie oben beschrieben, deckt sich dies mit unseren Vorschlägen. Wir machen den Vorschlag für ein „Dortmunder Modell“ für Radverkehrsinfrastruktur. Bessere Trennung von Auto, Rad und auch dem Fußverkehr! Wir möchten Radfahrende an Ampeln bevorzugen, Fahrradstraßen einrichten und das auch auf Kosten des KfZ-Verkehrs.

Die CDU Dortmund unterstützt die Trennung von Rad- und Autoverkehr. Hierfür werden in Zukunft der Radring um den Wall, der RS1 oder der Gartenstadtradbeweg auf eigenen Trassen entsprechende Beispiele sein, die unsere Zustimmung finden. Ebenso setzen wir uns für ein durchgängiges Radwegenetz ein, das über Nebenstraßen – ggf. in Gestalt von Fahrradstraßen – und nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs geführt wird.

Um den Radverkehr sicherer zu gestalten, sind an vielen Stellen ein sichtbarer Schutzraum und eine Trennung vom Pkw- und Lkw-Verkehr wichtig. Sinnvolle Instrumente sind eine farbliche Markierung der Radwege, vorgezogene Aufstellflächen und Protected Bike Lanes an vielbefahrenen Straßen. Die Einrichtung von Umleitungen an Baustellen auch für den Radverkehr muss konsequent umgesetzt werden.

Ja. Um den Modal Split in Richtung des Rad- und Fußverkehrs zu verschieben muss sich auch die Aufteilung der Straßen ändern. Auch Grundschulkinder sollen in Dortmund die Möglichkeit haben, sicher mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen.

Wir unterstützen baulich getrennte Radstreifen nicht nur, sondern setzen uns aktiv dafür ein. Langsam kommt Bewegung in die Sache und wir können nur spekulieren, inwieweit unsere politische Arbeit dazu beigetragen hat. Wir werden uns aber natürlich auch weiterhin dafür einsetzen. Dass der Verkehrsraum anders verteilt werden muss, besagt ja bereits der angestrebte Modal Split.

Definitiv, die Verteilung muss neu gedacht werden.

Die Platzverteilung darf nicht mehr von „innen“ nach außen geschehen, wo dem Fuß- und Radverkehr dann nur noch Restflächen zur Verfügung gestellt werden. Es muss zukünftig von „außen“ nach „innen“ geplant werden, so wie es in anderen Ländern bereits üblich ist und üblicher wird.

Die häufigste Ursache für schwere Fahrradunfälle sind laut Unfallstatistik „Fehler von Kraftfahrzeugfahrenden beim Abbiegen“. Wie wollen Sie das Risiko für Radfahrende an Kreuzungen senken?

Durch eine Verlagerung von Haltepunkten an Kreuzungen zur besseren Sicherheit. Allerdings sind LKWs die häufigste Unfallursache – Stichwort Abbiegeassistenten – und hier hat sich gerade hauptsächlich die Landesregierung NRW lange gesperrt, so dass diese erst in zwei Jahren verpflichtend werden. An Schwerpunkten möchten wir sog. „Trixi-Spiegel“ anbringen, um die Sicht zu verbessern.

Die CDU Dortmund hat bereits im November 2018 erfolgreich im Rat der Stadt einen Antrag eingebracht, der die Entschärfung von Kreuzungen für Fahrradfahrer zum Inhalt hat (<https://cdudofraktion.de/2018/11/28/einbringung-des-haushaltsplanentwurfs-2019-2/>). Damit hat die Stadtverwaltung den Auftrag entsprechend tätig zu werden. Der Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer an Kreuzungen werden wir uns auch in Zukunft verpflichtet fühlen.

Wir fordern, die Durchfahrt von LKW und Bussen ohne Abbiegesicherheitssysteme in der Stadt einzuschränken. Farbliche Markierungen für den Radverkehr an Kreuzungen wurden auf GRÜNE Anregung hin schon umgesetzt. Doch wir wollen auch Aufstellstreifen, getrennte Ampelschaltungen für Radfahrende und ausreichend breite Spuren, um Kreuzungen für Radfahrende sicherer zu machen.

Am gefährlichsten sind für Radfahrende abbiegende Lkw. Diese sollen nur in die Stadt einfahren dürfen, wenn es zu Anlieferung notwendig ist, und auch dann nur, wenn sie über einen Abbiegeassistenten verfügen. Außerdem braucht es eigene Grünphasen für Radfahrende sowie gut einsehbare Kreuzungen.

An Kreuzungen helfen eingefärbte Radwege, an Ampeln Aufstellzonen für Fahrräder vor den Autos und getrennte Ampelphasen für Autos, Radfahrer und Fußgänger. LKW sollen nur mit Beifahrer oder elektronischem Abbiegeassistenten in dicht besiedelte Stadtteile fahren dürfen. Für Busfahrer sollen Verkehrsübungen Pflicht werden, in denen sie sich selbst auf dem Rad von Bussen eng überholen lassen müssen.

Konsequent getrennte Ampelphasen für rechtsabbiegenden motorisierten Verkehr und geradeaus fahrenden Radverkehr / Fußgänger.

Die Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr werden an vielen Stellen durch Werbeschilder, Container, Falschparker, Begrünung etc. behindert. Dies kann in vielen Fällen recht einfach behoben werden.