

Radschnellweg: Zeit gewinnen, sicher fahren!

Vor zehn Jahren wurden in NRW fünf Radschnellverbindungen im Rahmen eines Planungswettbewerbs prämiert. Von den prämierten 150,7 Kilometer sind 2023, also zehn Jahre später 1,5 Kilometer umgesetzt. Seit der Prämierung ist außer diverser Versprechen und mancher Machbarkeitsstudie wenig passiert. Wird im bisherigen Tempo an den fünf prämierten Projekten weitergebaut, dann können wir mit einer Fertigstellung im Jahr 3013 rechnen, so der ADFC Landesverband NRW.

Auch wir warten auf die Fertigstellung des RS1 in Dortmund, vielleicht ist es im Jahr 2113 soweit!

Der ADFC Dortmund fordert die zügige Fertigstellung des Radschnellwegs in Dortmund und ruft zu einer

**Kundgebung am 17. November 2023 um 15:00 Uhr
an der Sonnenstraße Ecke Arneckestraße auf!**

Denn auch in Dortmund wurde, seit dem am 1. Dezember 2021 offiziell eröffnetem knapp ein Kilometer langen Teilstück des RS1, kein weiterer Meter RS1 gebaut!

Wann wird der nächste Bauabschnitt realisiert?

Im Interview mit den Ruhr Nachrichten im Juni 2022 hat Stadtplaner Stephan Thabe angekündigt, dass im Sommer 2022 der Auftrag für die Entwurfsplanung für die Strecke über die Sonnenstraße bis zur Ruhrallee vergeben werden soll. Ab 2023 werden dann für den weiteren Verlauf Varianten geprüft und Trassen festgelegt. „Das Jahr 2030 bleibt das Ziel für die Fertigstellung“, sagte Herr Thabe. Auf jeden Fall hoffe er, dass der RS1 bis zu seinem eigenen Ruhestand vollendet sei – das ist im Jahr 2034.

Im Oktober 2023 äußert sich Herr Stefan Szuggat als zuständiger Dezernent für das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt gegenüber den Ruhr Nachrichten zum RS 1: „Die Strecke ist mit 24 Kilometern entsprechend lang. Eine konkrete Linie über die Gesamtstrecke existiert noch nicht. Die Linienbestimmung ist Hoheitsaufgabe des Landes. Dieses Jahr soll noch ein Antrag für die Linienbestimmung eines Abschnittes eingereicht werden. Es wird zeitgleich in der Detailplanung weitergearbeitet. Zu dem nächsten Abschnitt in der Sonnenstraße soll es bis Ende des Jahres einen Vorentwurf geben, der der Öffentlichkeit Anfang 2024 vorgestellt werden soll.“

Bis zum Beginn des nächsten Bauabschnitts, vermutlich von der Sonnenstraße Ecke Arneckestraße bis zur Ruhrallee, eine Strecke von ca. einem Kilometer, kann somit wohl frühestens im Laufe des Jahres 2025 gerechnet werden. Die Querung der Hohen Str. dürfte hierbei noch nicht einmal final mit umgesetzt sein. Wird in dem Tempo

weitergearbeitet, also ca. 4 Jahre für einen Kilometer Radschnellweg benötigt, ist mit einer Fertigstellung des RS1 in Dortmund voraussichtlich im Jahr 2113 zu rechnen.

Der RS1 leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad. Dies belegt auch die Verkehrszählung der Stadt Dortmund, demnach ist nördlich der Kreuzstraße der Radverkehr um fast 400 Prozent (+1.326 Radfahrende pro Tag) im Vergleich zu Zählungen im Mai 2016 gestiegen. Ein Grund mehr, dass der Radschnellweg Priorität erhalten muss und zügig weitergebaut wird.

Zum einjährigen Bestehen des Teilstücks RS1 in Dortmund hat der ADFC, neben dem zügigen Weiterbau des RS1, die Aufstellung von einer Diagonalsperren bzw. Sinuswellen gefordert. Damit der unerwünschte Durchgangsverkehr verhindert werden könnte, da immer mehr Autofahrende den RS1 als Alternative zur Lindemannstraße nutzen. Für die Einrichtung von Fahrradstraßen gibt es als Empfehlung vom Wuppertal Institut zur vernünftigen Umsetzung die Einrichtung von Diagonalsperren oder/und Sinuswellen. Hier würde sich die Metzger Str. für die Einrichtung von Diagonalsperren gut eignen. Diese Forderung wurde leider bisher noch nicht umgesetzt.

Umgesetzt wurde aber, wie ebenfalls vom ADFC gefordert, die Zufahrt von der Wittekindstraße für den Kfz Verkehr zu unterbinden. Auch der Zebrastreifen an der Kreuzung Große Heimstraße / Kreuzstraße, die als Weg zum Schulzentrum Kreuzstraße genutzt wird, wurde errichtet und trägt nun zur Verkehrssicherheit bei.

Radschnellwege machen das Radfahren attraktiver. Sie werden möglichst direkt, kreuzungs- und steigungsarm geführt. Zudem weisen Radschnellverbindungen eine ausreichende Breite für das Nebeneinanderfahren, einen störungsfreien Begegnungsverkehr und Überholvorgänge auf.

Gut ausgebaute Radschnellwege, welche an das örtliche und das übergeordnete Radwegenetz angeschlossen sind, bieten als gute Alternative **gesund, günstig und zügig unterwegs** zu sein. **Zudem entlasten Radschnellwege vielfrequentierte Pendlerstrecken** des MIV und ÖPNV. Ein gut ausgebautes Radwegenetz und integrierte Radschnellverbindungen in den Ballungsräumen versprechen die Verlagerung vom Autoverkehr auf das Rad und sind damit ein wichtiger Beitrag zu mehr **Klimaschutz**.