Anlage 1
(zu TOP 3.33 ö.)

Initiative für Nachhaltigkeit e.V. | Gemarkenstraße 72 | 45149 Essen

AUFBRUCH FAHRRAD DORTMUND

Dortmund, 19.04.2021

Hoesch-Hafenbahn-Weg

Eingabe nach §24 Gemeindeordnung zur Entwurfsplanung

Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksvertretung Brakel,

wir sind die Fahrradinitiative Aufbruch Fahrrad Dortmund und wir freuen uns sehr, dass der Bau des Hoesch-Hafenbahn-Wegs nach langen Jahren des Wartens nun bald beginnen soll.

Vieles an der veröffentlichten Entwurfsplanung gefällt uns sehr gut. Es gibt allerdings auch einige Punkte, die uns nicht überzeugen und für die wir Verbesserungsvorschläge machen möchten. Dabei geht es im Wesentlichen um drei Bereiche: Um die nicht barrierefreien und auch nicht fahrradfreundlichen steilen Rampen, um die fehlende Beleuchtung und um den Vorrang für den Radverkehr an den Knotenpunkten.

Wir bitten Sie, die Vorschläge zu beschließen und an den Regionalverband Ruhr und die Verwaltung der Stadt Dortmund weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Fricke

Initiative für Nachhaltigkeit e. V.
Team Aufbruch Fahrrad Dortmund

POSTADRESSE
c/o Fachgeschäft für Stadtwandel
Gemarkenstraße 72
45149 Essen
TELEFON
49 162 7419440
E-MAIL
kontakt@aufbruchfahrrad-dortmund.de
WEBSEITE
www.aufbruchfahrrad-dortmund.de

SPENDENKONTO
IBAN: DE19430609671033980900

EINTRAGUNG IM VEREINSREGISTER
Registergericht: Amtsgericht Essen
Registernummer: VR 5129

AUFBRUCH FAHRRAD DORTMUND

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung bittet den Regionalverband Ruhr und die Verwaltung der Stadt Dortmund,

- die Rampen an den Knotenpunkten 3, 5 und 10 des Hoesch-Hafenbahn-Wegs barrierefrei und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entsprechend zu bauen und an Knotenpunkt 3 keine 180-Grad-Kehre anzulegen, sondern eine lineare Rampe.
- den Weg durchgängig zu beleuchten. Ist das zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich, sollten Leerrohre verlegt werden, damit die Beleuchtung zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden kann. Tunnel und Knotenpunkte sollten von Anfang an beleuchtet werden.
- die Knotenpunkte 7 und 9 so zu gestalten, dass der Radverkehr Vorrang vor dem querenden Kfz-Verkehr erhält.
- die unten aufgeführte Liste mit weiteren Detailvorschlägen zu prüfen.

Begründung:

Rampen:

Die Rampen an den Knotenpunkten 2, 3, 5 und 10 sind mit 10 % Steigung nicht barrierefrei und sie entsprechen nach unserem Verständnis auch nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), sondern würden für viele Radfahrende zur Schiebestrecke.

Die ERA begrenzen die Länge von Steigungsstrecken an Rampen, damit auch weniger geübte Radfahrende sie fahrend bewältigen können. Bei einer sehr starken Steigung von 10 % ist die Länge der Steigungsstrecke auf 20 m begrenzt. Radfahrende können mit Schwung und einer kurzen Anstrengung eine solche Steigung bewältigen. Die Entwurfsplanung sieht dagegen vor, dass nach der Steigungsstrecke von 20 m ein kurzes Podest von 5 m angelegt wird und dann ein weiterer Abschnitt von 20 m mit 10 % Steigung folgt. Diese Abfolge wird mehrfach wiederholt. Eine solche Konstruktion entspricht nicht dem Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (deren ausdrückliches Ziel das Vermeiden von Schiebestrecken ist), denn auf einem 5-m-Podest lässt sich

nicht ausreichend Schwung für eine Steigung von 10 % aufbauen.

Bei Knotenpunkt 2 fehlt der Platz für eine gute Lösung, in den anderen drei Fällen geht es nur um Kosteneinsparungen. Barrierefreiheit darf aber nicht an den Kosten scheitern, und für gute Radinfrastruktur sollte dasselbe gelten. Wir schlagen darum vor, die Rampen an den Knotenpunkten 3, 5 und 10 barrierefrei und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entsprechend zu bauen. Außerdem sollte an Knotenpunkt 3 keine 180-Grad-Kehre angelegt werden, sondern eine lineare Rampe. Eine solche Lösung ist zwar möglicherweise aufwändiger, weil mit mehr Grundstückseigentümer*innen gesprochen werden muss. Aber diese Investition in Qualität lohnt sich, denn so entfällt eine Problemstelle auf einem Weg, der viele Jahrzehnte lang von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden genutzt werden wird.

Beleuchtung:

Eine durchgängige Beleuchtung stellt sicher, dass der Weg für alle Nutzendengruppen auch im Dunkeln ohne Angst benutzbar ist.

Vorrang:

Die Leitfäden für Radschnellverbindung und die Erfolgsbeispiele aus den Niederlanden zeigen, dass Knotenpunkte mit Vorrang für den Radverkehr mit geeigneten baulichen Maßnahmen und guten Sichtverhältnissen sehr sicher gestaltet werden können.

Weitere Detailvorschläge:

- Beidseitig der Fahrbahn sollte ein Streifen von zwei Meter Breite (einschließlich Schotterbankette) nicht mit Bäumen und Büschen bepflanzt werden, um Wurzelaufbrüche zu vermeiden und im Dunkeln das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.
- Die niveaugleichen Zugänge sind nach dem Stand der Technik ohne Umlaufsperren gegen das Befahren mit Autos gesichert. Bei den Zugängen mit Rampen ist das in der Entwurfsplanung nicht eindeutig zu erkennen. Auch dort sollten keine Umlaufsperren errichtet werden.
- An allen Knotenpunkten, besonders an 4, 8, 9 (Südseite) und 11 sollten an den Einmündungen großzügige Sichtachsen von Bewuchs freihalten werden und keine Büsche und Bäume gepflanzt werden. Wegen der schlechten Erfahrungen mit

ausbleibendem Grünschnitt sollte man späteren Bewuchs der Sichtachsen verhindern mit einer wartungsfreien Lösung durch das Pflastern der freizuhaltenden Flächen.

- Knotenpunkte 4, 8, 11: An den Einmündungen sollten die Kurven deutlich großzügiger ausgerundet werden.
- An den Knotenpunkten 1, 4, 8, 9, 11 sollte das fehlende Zusatzzeichen 1022-13 „E-Bike frei" ergänzt werden.
- Knotenpunkt 10: Die Engstelle zwischen Brücke und Flurstück 206 selbst lässt sich nicht verbreitern. Aber wenn man den Bereich unmittelbar vor und hinter der Engstelle nicht als Abfolge von harten Knicken realisiert, sondern ihn durch zusätzliche Nutzung vorhandener Flächen am Kirschbaumweg und im Hang verbreitert und ausrundet, lässt sich der Bereich besser befahren und Konflikte werden minimiert.
- Knotenpunkte 4, 8, 11: Wenn Natursteine zur Einengung der Zugänge verwendet werden, sollten diese mit reflektierendem Material kenntlich gemacht werden, um bei Dunkelheit keine Gefahrenquellen zu erzeugen.