

Empfehlung des Beirats Nahmobilität vom 04.11.2021 (2. Sitzung): TOP 6 Führung von Fuß- und Radverkehr an Baustellen

Empfehlungsvorschlag:

Der Beirat Nahmobilität stellt fest, dass die Führung des Rad- und des Fußverkehrs an Arbeitsstellen trotz punktueller Verbesserungen in der jüngeren Vergangenheit weiterhin ungenügend ist und grundlegend verbessert werden muss.

Der Beirat empfiehlt die Umsetzung der folgenden Punkte.

- Die Führung des Fuß- und des Radverkehrs an Arbeitsstellen soll mit Qualität und im Sinne einer Unterstützung der Mobilitätswende erfolgen. Nur die Mindeststandards der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ einzuhalten, die 26 Jahre alt sind und aus völlig anderen Zeiten stammen, ist nicht ausreichend. Stattdessen soll der Handlungsleitfaden „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) angewendet werden.
- Auch an Arbeitsstellen werden Rad- und Fußverkehr in der Regel getrennt geführt.
- Radfahrende sollen Arbeitsstellen fahrend passieren können, und zwar in der Regel mit (ggf. reduzierter) Fahrradgeschwindigkeit.
- Soweit im Ausnahmefall nur Schrittgeschwindigkeit zulässig ist, weil der Radweg aufgehoben und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben wird, soll zusätzlich eine barrierefreie, sichere Überleitung auf die Fahrbahn angelegt und von Fremdnutzungen wie Baumaterialien oder parkenden Kfz frei gehalten werden. Eine evtl. vorhandene Nutzungspflicht des Radwegs ist mindestens ab der letzten davor liegenden Kreuzung oder Einmündung aufzuheben.
- Sofern die Fahrbahn stark befahren ist oder es einen benutzungspflichtigen Radweg gibt, soll dem Radverkehr an der Arbeitsstelle außer der Fahrbahn auch eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung angeboten werden.
- An mehrstreifigen Straßen wird bei Bedarf ein Kfz-Fahrstreifen für Rad- und/oder Fußverkehr zur Verfügung gestellt, wenn nur so eine Führung von Fuß- und Radverkehr mit guter Qualität möglich ist.
- Wegen der höheren Umwegtoleranz des Kfz-Verkehrs können im Einzelfall an Arbeitsstellen auch Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, wenn nur so eine Führung von Fuß- und Radverkehr mit guter Qualität möglich ist.
- Wege für Rad- und Fußverkehr sind wegen deren niedrigerer Umwegtoleranz so lange wie möglich offen zu halten – auch und gerade bei vorliegenden Sperrungen für den Kfz-Verkehr. Falls Sperrungen für Rad- und Fußverkehr im Einzelfall unvermeidbar sind, so sollten diese auf möglichst kurze Zeit begrenzt und Umleitungen vollständig beschildert werden. Die bisherige Praxis, Straßen bei Sperrungen für Kraftfahrzeuge praktisch immer auch sofort für den Radverkehr zu sperren, obwohl der Platz ggf. noch wochen- oder monatelang für den Radverkehr ausreichen würde (z.B. Arndtstraße/Ostwall für fünf Monate), wird beendet.
- Es werden keine „Radfahrer absteigen“-Zusatzzeichen mehr verwendet, weil diese mit dem Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund, der Förderung des gewerblichen Güterverkehrs mit dem Lastenrad und dem Ziel der Barrierefreiheit unvereinbar sind.
- Aus demselben Grund sollten auch an Arbeitsstellen keine Lichtsignalanlagen mit manueller Grünanforderung mehr verwendet. • Das Zeichen „Verbot für Radverkehr“ (Z. 254) wird an Arbeitsstellen nicht verwendet.

Die Belange des ÖPNVs sind grundsätzlich zu berücksichtigen.

Der Beirat Nahmobilität bittet die Verwaltung außerdem, in der nächsten Sitzung darzulegen,

- wie viel zusätzliches Personal für Kontrollen erforderlich ist, um die Einhaltung der verkehrlichen Anordnungen an Arbeitsstellen vom aktuellen, ungenügenden Niveau auf ein gutes Niveau anzuheben,
- welche organisatorischen Veränderungen dazu nötig sind,
- und welche Rolle gegenüber Privaten das Verhängen von Bußgeldern und gegenüber Auftragnehmern die Vereinbarung von Vertragsstrafen und das Verhängen von Bußgeldern spielen können, um sicherzustellen, dass trotz begrenzter Kontrollmöglichkeiten die verkehrlichen Anordnungen an Arbeitsstellen in der Regel eingehalten werden.

Sachdarstellung:

Die Führung des Rad- und Fußverkehrs an Arbeitsstellen funktioniert in Dortmund nicht. Beim letzten Fahrradklimatest erhielt Dortmund in dieser Kategorie die Schulnote 5,3. Von den Befragten vergaben 53 % die Schulnote „ungenügend“, weitere 28 % vergaben die Note „mangelhaft“.

Es gibt im Wesentlichen zwei Probleme: Erstens berücksichtigen die verkehrlichen Anordnungen die Belange von Fuß- und Radverkehr nicht hinreichend. Zweitens ist die Kontrolle der Umsetzung der verkehrlichen Anordnungen nicht ausreichend, um die erforderliche Qualität für Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten.

Die Antwort der Verwaltung auf eine Anfrage aus der Politik verdeutlicht die Problematik: Die SPD-Fraktion fragte im Juli 2020 (Drucksache Nr.: 18175-20), wie die Verwaltung die aktuelle Radverkehrsführung bei Baustellen beurteilt und wie künftig der Radverkehr besser berücksichtigt werden kann.

Die Stellungnahme der Verwaltung (Drucksache Nr. 18175-20-E1) beantwortet leider weder die Frage, wie sie die aktuelle Radverkehrsführung bei Baustellen beurteilt, noch die Frage, wie der Radverkehr künftig besser berücksichtigt werden kann. Stattdessen wird auf die Mindeststandards der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“, verwiesen. Diese Richtlinien sind 26 Jahre alt und stammen aus einer Zeit, in der weder die Dringlichkeit der Mobilitätswende noch den Boom der Lastenräder absehbar waren. Sie sehen daher neben sinnvollen Lösungen auch solche vor, die mit dem Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund und der Förderung des gewerblichen Güterverkehrs mit dem Lastenrad unvereinbar sind.

Die oben vorgeschlagenen Punkte sollen dazu beitragen, dass künftig nicht nur die Mindeststandards der Richtlinien eingehalten werden, sondern die Belange von Rad- und Fußverkehr angemessen berücksichtigt werden. Der im Mai 2021 im Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün beschlossene Antrag der SPD-Fraktion (Drucksache-Nr.: 20808-21-E1) bedeutet zwar bereits eine Verbesserung, reicht aber nicht aus.

Zu den Kontrollen heißt es in der Stellungnahme der Verwaltung lapidar: „Das Tiefbauamt führt die in diesem Zusammenhang die erforderlichen Kontrollmaßnahmen im Rahmen der personellen Möglichkeiten durch.“

Hier zeigt sich das bekannte Muster: Die Politik bittet die Verwaltung um die Lösung eines Problems, stellt aber nicht die dazu erforderlichen Ressourcen zur Verfügung. Die Verwaltung antwortet, das Problem „im Rahmen der personellen Möglichkeiten“ zu

bearbeiten, sagt aber nicht, dass diese Möglichkeiten zur Problemlösung nicht annähernd ausreichen und benennt auch nicht den zusätzlichen Bedarf für eine Lösung des Problems.

Die Bitte um Darlegung des Personalbedarfs in der nächsten Sitzung soll Transparenz schaffen. Die Politik kann dann entscheiden, ob sie die personellen Ressourcen zur Lösung des Problems bereitstellen oder das Problem ungelöst lassen möchte.

Die Frage zu Bußgeldern und Vertragsstrafen betrifft die Effizienz der Kontrollen: Da sich die Kontrolldichte nicht beliebig erhöhen lässt, kann möglicherweise ergänzend auch durch die stärkere Sanktionierung von Regelverstößen mehr Regeltreue erreicht werden, insbesondere wenn Regelverstöße bisher fast folgenlos bleiben.

Links zu den Broschüren der AGFS:

Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Handlungsleitfaden_Baustellen_AGFS.pdf

Checkliste Baustellenabsicherung

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Checkliste_Baustellen_AGFS.pdf

Musterpläne Baustellen

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Musterplaene_Baustellen_AGFS.pdf



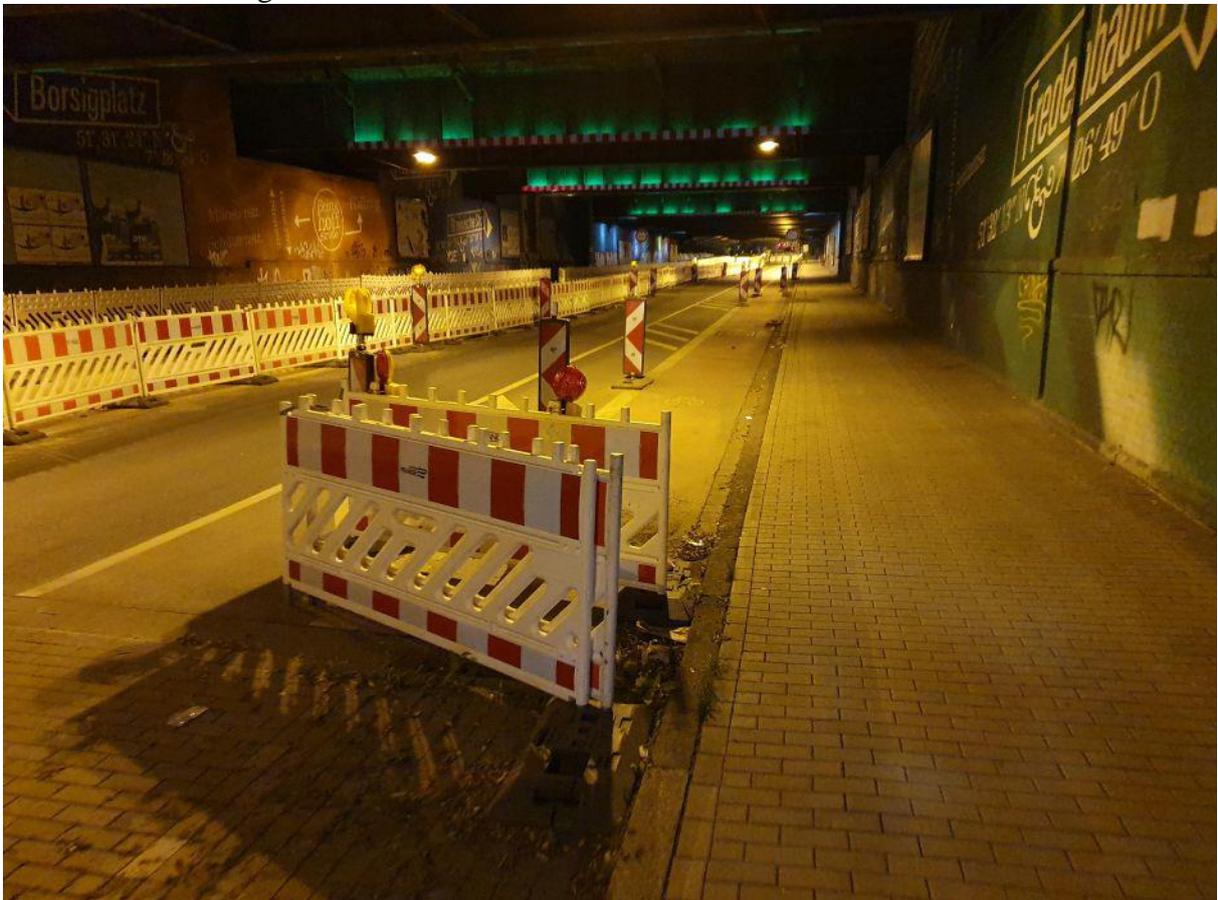
Ostwall Höhe Arndtstraße: Sechs Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, Enge für Fuß- und Radverkehr.



Silberstraße: ausreichend Platz. Verbot der Einfahrt für Radverkehr auch an Arbeitsstellen immer aufheben, wenn keine zwingenden Gründe dagegen sprechen.



Ritterstraße: Wichtige Verbindung zum Dortmunder U via Kippenbergweg (blaues Auto) für Radverkehr nicht legal erreichbar.



Schützenstraße/Brinkhoffstraße: Wochenlange Sperrung ohne sachlichen Grund.



Möllerstraße: Sperrung Radweg ohne Grund.



Lange Straße: Freigabe Gehweg fehlt, Platz wäre ausreichend.



Platz wäre ausreichend.



Hoher Wall: Keine Überleitung auf Fahrbahn, keine Freigabe Gehweg.



Ostwall/Arndtstraße: Monatelange Sperrung ohne Grund.



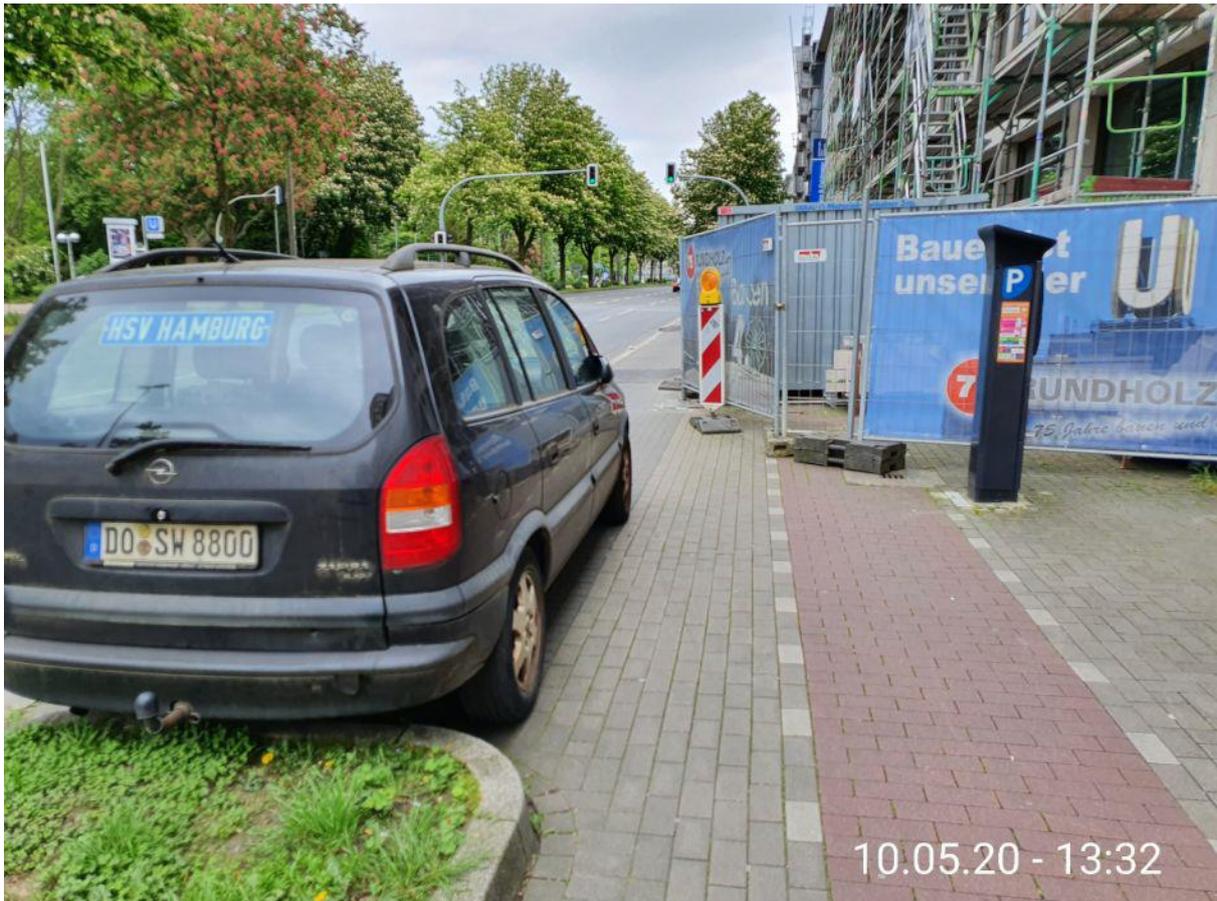
Olpe: Baustellenschilder statt Barrierefreiheit.



Wittekindstraße: Schild unvollständig, Fuß auf Geh- und Radweg statt Grünstreifen, Fuß tarnfarbig statt gelb.



Arndtstraße: Welche Farbe hat die Ampel?



Südwall: Radweg endet, keine sichere Überleitung auf die Fahrbahn, dafür Parken in der Sichtlinie.



Ergebnis: Gute Gelegenheit für Radverkehr und Fußverkehr im Zweirichtungsverkehr, einander näher zu kommen. Links vier leere Fahrstreifen.



Positivbeispiel aus Dortmund: Geschützte Führung des Radverkehrs durch Umwandlung eines Fahrstreifens.



Details sind wichtig. Positivbeispiel aus Soest: Barrierefreies Überfahren von Leitungen.



Details sind wichtig. Positivbeispiel Niederlande: Temporärer Radweg aus Stahlplatten auf der Wiese während Vollsperrung des eigentlichen Wegs. Obwohl der Radweg nur temporär ist, ist er dreimal so breit wie viele Radwege in Dortmund.



Hellweg: Erst endet der Radweg, sodass der Radverkehr auf die Fahrbahn wechselt. Nach zwei Metern geht es zurück in den Seitenraum auf den benutzungspflichtigen Geh- und Radweg, den man für sieben Meter nutzen kann, bevor der Radverkehr verboten wird. Nach weiteren zehn Metern gibt es einen freigegebenen Gehweg. Der Fußverkehr kann sich dafür zwischen Werbeaufstellern und Schildern durchschlängeln. Immerhin hat der Autoverkehr mit vier Fahrstreifen genug Platz.