



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	21.12.2021
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Winfried Sagolla	22613	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Eving	26.01.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	26.01.2022	Empfehlung
Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde	26.01.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	27.01.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	01.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	01.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	01.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	01.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	02.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	02.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	02.02.2022	Empfehlung
Seniorenbeirat	04.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	08.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	08.02.2022	Empfehlung
Behindertenpolitisches Netzwerk	22.02.2022	Kenntnisnahme
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	16.03.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	22.03.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	31.03.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	31.03.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 inkl. der Haupt- und Nebenrouten sowie der neun Velorouten als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung.

Der Rat beschließt, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubebedarfs.

Personelle Auswirkungen

Mit Beschluss vom 23.09.2021 (DS-Nr. 21144-21) sind vom Rat für das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zwei Stellen für die Radverkehrsplanung beschlossen worden. Sobald diese Stellen besetzt sind, kann mit der Ermittlung des Ausbau- und Umbaubebedarfs an den

Velorouten begonnen werden. Im Zuge dessen ist dann auch der erforderliche Personalbedarf für die Realisierung durch das Tiefbauamt zu bestimmen.

Finanzielle Auswirkungen

Derzeit keine. Die erforderlichen Kosten für die Herstellung der Velorouten und weiterer Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden ermittelt und dem Rat in gesonderten Beschlussvorlagen vorgelegt.

Klimarelevanz

Mit der Förderung des Radverkehrs ist eine Abnahme der Pkw-Fahrten und damit des CO₂-Ausstoßes verbunden.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

Mit Beschluss vom 22.03.2018 hat der Rat der Stadt Dortmund das Zielkonzept und die acht Zielfelder des Masterplan Mobilität 2030 als Grundlage für das zukünftige verkehrsplanerische Handeln beschlossen und damit die Planungsverwaltung mit der Bearbeitung der vier Teilkonzepte „Fußverkehr und Barrierefreiheit“, „Radverkehr und Verkehrssicherheit“, „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ sowie „Mobilitätskultur und Kommunikation“ beauftragt (Drucksache Nr.: 09755-17).

Dadurch, dass bei der Ausgestaltung der Verkehrswende in den Städten und bei der Verringerung der durch den Kfz-Verkehr verursachten Luftschadstoffe dem Radverkehr eine wichtige Rolle zugeschrieben wird, hat der Rat der Stadt Dortmund bereits am 12.12.2019 (Drucksache Nr.:15619-19) beschlossen: Dortmund will Fahrradstadt werden.

Im Rahmen der Radverkehrsförderung sollen neben steuernden Maßnahmen sowie Kommunikations- und Werbemaßnahmen vor allem die baulichen Maßnahmen massiv ausgeweitet werden. Neben der Schließung noch vorhandener Netzlücken ist die Erhöhung des Ausbaustandards bestehender Radverkehrsanlagen ein wesentlicher Bestandteil bei der Überarbeitung des Radnetzes.

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hat die Erarbeitung der ersten drei Teilkonzepte zum Masterplan Mobilität an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Das Teilkonzept „Mobilitätskultur und Kommunikation“ wird nicht mehr als eigenständiges Teilkonzept gesehen, da einerseits mit der Kampagne UmsteiGERN der Emissionsfreien Innenstadt bereits eine entsprechende Kommunikation zur klimafreundlichen Mobilität erfolgt und andererseits das Thema Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in allen drei Teilkonzepten integriert wurde. So fand bspw. die digitale Mobilitätswoche im November 2020 zu allen

Teilkonzepten statt. Die Dokumentation findet sich auf den Internetseiten zum Masterplan Mobilität 2030 (masterplanmobilitaet.dortmund.de).

Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“

Mit dem Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ werden auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen benannt, welche den Radverkehr und die Verkehrssicherheit stärken. Die Radverkehrsstrategie verfolgt das übergeordnete Ziel, Dortmund bis 2030 als Fahrradstadt zu etablieren. Hierdurch soll eine umweltverträgliche, selbstbestimmte und sichere Mobilität ermöglicht werden, die die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe und Lärm reduziert und einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Weitere gesellschaftliche Vorteile durch die Förderung des Radverkehrs als Baustein der Verkehrswende sind eine lebenswerte, attraktive Stadt mit einer Infrastruktur, die zur Bewegung einlädt. Kern des Teilkonzepts ist auch die Definition eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes für das Dortmunder Stadtgebiet.

Im Bearbeitungsprozess für das Teilkonzept ist eine breite Öffentlichkeit beteiligt worden, unter anderem in vier Bürger-Dialogveranstaltungen und im Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 mit Menschen aus den Organisationen ADAC, ADFC, Behindertenpolitisches Netzwerk, Beirat Nahmobilität, Beirat der Unteren Naturschutzbehörde, DSW21, Handelsverband, Handwerkskammer, IHK, Integrationsrat, Jugendring, Polizei, Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen, Seniorenbeirat, VCD, jeder Ratsfraktion und der Stadtverwaltung mit den Bereichen Stadtplanung, Tiefbauamt, Gleichstellung, Inklusion und Wirtschaftsförderung.

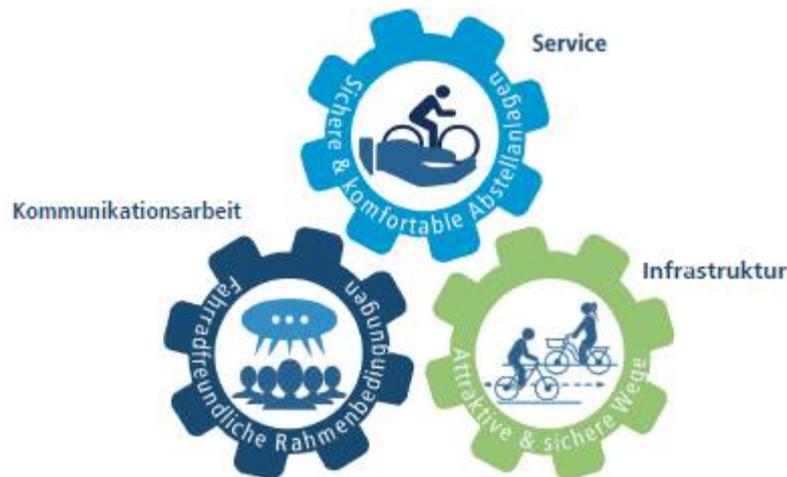
In der 1. Bürger-Dialogveranstaltung am 20.02.2017 informierten und diskutierten über 200 Bürger*innen die Bestandsanalyse sowie die Zukunftsthemen für die Mobilitätsentwicklung Dortmunds. Die 2. Bürger-Dialogveranstaltung am 29.09.2017 beschäftigte sich mit dem Leitbild, den Handlungszielen und den Teilstrategien für den Masterplan Mobilität 2030. Knapp 100 Personen informierten sich hierbei über die Ergebnisse der 1. Dialogveranstaltung, zu den Zielen und Umsetzungsschritten. Die 3. Bürger-Dialogveranstaltung am 26.06.2018 gab einen Überblick über die Teilkonzepte Elektromobilität und Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung.

Im Rahmen der 4. Bürger-Dialogveranstaltung am 25.06.2019 mit 120 interessierten Teilnehmer*innen waren die Teilkonzepte Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr & Verkehrssicherheit sowie Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr Inhalt der Veranstaltung. Engagiert und teils kontrovers diskutierten die Teilnehmenden hierbei die unterschiedlichen Themenfelder wobei das Thema Radverkehr sehr intensiv betrachtet wurde. Einig waren sich alle darüber, dass wirkungsvolle Beiträge zum Klimaschutz geleistet und konkrete Umsetzungsmaßnahmen formuliert und begonnen werden müssen.

Die Bearbeitung des Themas Verkehrssicherheit im Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ ist aufgrund von verwaltungsinternen Abstimmungen zurzeit noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der hohen Bedeutung sowohl der Radverkehrsstrategie als auch des Radzielnetzes werden diese zur Beschlussfassung hier vorab und separat vorgelegt. Die Verkehrssicherheitsstrategie sowie die anderen Teilkonzepte werden zu einem späteren Zeitpunkt gesondert dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Radverkehrsstrategie

Die Radverkehrsstrategie ist ein Bestandteil des Teilkonzepts „Radverkehr und Verkehrssicherheit“. Dieses wurde gemeinsam mit den anderen Teilkonzepten erarbeitet und vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 begleitet. Mit der Strategie werden die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs bis 2030 definiert. Zukünftig wird Radverkehr als System verstanden, welches sich zusammensetzt aus Infrastruktur, Service und Kommunikationsarbeit. Nur das Zusammenspiel dieser Bestandteile kann zu einer effektiven und effizienten Radverkehrsförderung beitragen.



So ist die Verdoppelung des Radverkehrsanteils an allen Wegen von 10 % (2019) auf 20 % (2030) ein angestrebtes Ziel. Weitere Ziele sind die Schaffung attraktiver Wege und Verbindungen, sicherer und komfortabler Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln und die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas etc. in unserer Stadt.

Die ausführliche Radverkehrsstrategie ist dem Anhang zu entnehmen. Im Weiteren werden die wesentlichen Inhalte kurz skizziert.

Radverkehrsnetz

Die Definition eines hierarchisierten Zielnetzes für den Radverkehr ist ebenso Gegenstand des Teilkonzeptes. Dieses Netz soll sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen innerhalb des Stadtgebietes bieten und auch die angrenzenden Nachbarkommunen erschließen. Das künftige Netz besteht aus verschiedenen Hierarchieebenen, die den unterschiedlichen Anforderungen von Alltags- und Freizeitradfahrer*innen geschuldet sind und die relationsspezifischen Anforderungen in Bezug auf Ausbauzustand berücksichtigen. Es besteht aus neun Velorouten, dem Radschnellweg Ruhr (RS1) und dem Alltags- und Freizeitnetz.

Velorouten

Die Velorouten räumen dem Radverkehr auf durchgängigen Routen – wenn immer möglich - Vorrang ein. Der Radverkehr erhält auf diesen Trassen die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen. Durch die Trassenführung, überwiegend auf Nebenstraßen durch Tempo-30-Zonen und abseits von stärker durch den

Kfz-Verkehr belastete Straßen, sollen möglichst geringe Berührungspunkte mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgen. Die Velorouten beginnen in den Stadtbezirkzentren oder an wichtigen Identifikationspunkten innerhalb der Stadtbezirke und enden am zentralen Verteilerring, dem Wallring, in der Innenstadt. Sie sind künftig wichtige Verbindungen zwischen den Stadtteilen und knüpfen an die regionalen Routen zu den Nachbarkommunen an. Insgesamt handelt es sich um neun Velorouten mit einer Gesamtlänge von 82,4 km. Es führt in jeden Stadtbezirk eine Veloroute, wobei die Route nach Huckarde und Mengede den gleichen Verlauf haben, nach Hörde aber zwei Routen führen. Ebenso führen drei Velorouten in Teilen über den geplanten Radschnellweg Ruhr (RS1). Durch die Wahl der Velorouten können alle Siedlungsbereiche optimal an die City angebunden werden.

Ziel ist es, die Routen, die als Fahrradstraßen geführt werden, durch eine entsprechende Rotmarkierung oder durch roten Asphalt für die Verkehrsteilnehmenden sichtbar und damit für den Radverkehr sicherer zu machen. Der Ausbaustandard wird sich je nach Straßentyp unterscheiden.

Für eine Realisierung sind aber die Umbau- und Ausbaubedarfe genauer zu ermitteln. Dieser wird sich auch zwischen den Routen stark unterscheiden. Teilweise können über die Einrichtung von Fahrradstraßen verhältnismäßig schnell Teilabschnitte realisiert werden. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen werden stets Maßnahmen geprüft, die Berührungspunkte mit dem motorisierten Individualverkehr zu reduzieren z.B. durch den Bau von modalen Filtern, der Kfz-Durchgangsverkehr unterbindet. Auf einigen Routen sind aber auch komplette Neubauten erforderlich (z.B. nach Scharnhorst über die Westfalenhütte). Es ist darauf hinzuweisen, dass durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs in manchen Abschnitten auch Pkw-Stellplätze entfallen können.

RS1

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) ist in das Haupttroutennetz integriert und ist als zentrale Ost-West-Achse zur Abwicklung großer Radverkehrsmengen bei hoher Durchschnittsgeschwindigkeit vorgesehen. Auf einigen Abschnitten wird der RS1 auch Veloroute. Die besonderen Merkmale des RS 1 sind ein hoher Ausbaustandard – in der Regel ein 4,00 m breiter Radweg im Zweirichtungsverkehr sowie ein 2,50 m breiter Fußweg - und eine weitgehend kreuzungsfreie Trassierung zur Vermeidung von Wartezeiten für den Radverkehr. Damit sorgt die Route für ein zügiges, widerstandsarmes Vorankommen. Abweichende Führungsformen beispielsweise als Fahrradstraße berücksichtigen - wo notwendig - die örtlichen Gegebenheiten (beispielsweise in dicht bebauten Bereichen) und stellen dort ein ebenso qualitativ hochwertiges Angebot bereit.

Mit den Arbeiten am 1. Bauabschnitt des RS 1 (Große Heimstraße, Sonnenplatz und Sonnenstraße bis Einmündungsbereich Arneckestraße) wurde im September 2021 begonnen. Der Abschnitt steht kurz vor der Fertigstellung. Zum weiteren Fortgang der Planung des RS1 wird eine gesonderte Vorlage in die politischen Gremien eingebracht.

Alltagsnetz mit Haupt- und Nebenrouten

In das Alltagsnetz sind vor allem vorhandene Radwege, Planungen seitens der Stadt Dortmund, des Regionalverbands Ruhr (RVR), der Emscher-Genossenschaft/Lippeverband (EGLV) und des Landes NRW integriert. Die Haupttrouten des Alltagsnetzes dienen der direkten Erschließung der Hauptquell- und Zielpunkte des Radverkehrs. Hierbei sind eine niedrige Wegzeit sowie geringe Umwegfahrten wichtige Kriterien. Integriert in das

Haupttroutennetz sind der Radschnellweg Ruhr (RS1) als zentrale Ost-West-Achse sowie die Radhauptverbindungen des Regionalen Radwegenetzes des Regionalverbands Ruhr (RVR) (DS-Nr. 11722-18) als Anschlüsse in die Nachbarkommunen. Als Ergänzung der Velo- und Haupttrouten schaffen Nebenrouten eine feinmaschige Erschließung innerhalb der Stadtbezirke.

Freizeitnetz

Das Freizeitnetz beinhaltet überwiegend landschaftlich schöne Routen, oftmals durch vorhandene Grünzüge und auch gemeinsam mit dem Fußverkehr. Die Erholungsfunktion und der Spaß am Radfahren in der Natur stehen hierbei im Vordergrund.

Ziel ist es in den nächsten 10 Jahren vorrangig die neun Velorouten als Hauptverbindung zwischen den Nebenzentren und der City zu realisieren. Dem Bau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) und seiner Anschlüsse an das nachgeordnete Netz kommt in diesem Zeitraum zur Stärkung des Radverkehrs und als zentrale Achse in Ost-West-Richtung ebenfalls große Bedeutung zu und wird parallel dazu weiterverfolgt. Der Ausbau der Nebenrouten zur Verdichtung sowie der Ausbau des Freizeitnetzes zur Ergänzung des Alltagsnetzes dienen als mittelfristige Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Anlassbezogen und unabhängig von Prioritäten ist der Ausbau des Haupt- und Nebenroutennetzes im Zuge anstehender Umbauarbeiten geplant. Sofern Deckensanierungen (z.B. Steinstraße), Kanalerneuerungen (z.B. Heiliger Weg, Beurhausstraße) oder der barrierefreie Umbau von Haltestellen (z.B. Hellwegachse) es erforderlich machen und somit entsprechende Möglichkeitsfenster eröffnen, dass der Straßenraum neu geplant werden muss, sind die Erfordernisse des Radverkehrs, die sich aus der Routenführung ergeben, entsprechend zu berücksichtigen.

Radfahren sicher machen

Die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende in Dortmund und damit ein deutlicher Rückgang der Unfall- und Verletztanzahlen mit dem Ziel „Vision Zero“, also keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, ist weiterer Bestandteil der Radverkehrsstrategie. Um das zu erreichen, muss ein sicheres Radverkehrssystem geschaffen werden, welches auf die Kombination von Mindestmaßen verzichtet, eine verständliche und übersichtliche Radverkehrsführung schafft und die Knotenpunkte sowie Kreuzungsbereiche sicherer gestaltet. Dazu bedarf es einer grundlegenden Neuverteilung der Prioritäten an (LSA-)Knotenpunkten mit dem Ziel: Sicherheit vor Leistungsfähigkeit. Die Sensibilisierung von Rücksichtnahme und Vorsicht unter den Verkehrsteilnehmenden durch entsprechende Kommunikationsarbeit gehören neben der Verbesserung der Infrastruktur zu den Maßnahmen, die das Radfahren in Dortmund sicherer machen. Darüber hinaus muss durch Überwachung der Verkehrs- und Parkregeln ein großer Beitrag für die Verkehrssicherheit geleistet werden.

Fahrradparken

Die Verdoppelung des Radverkehrsanteils an allen Wegen auf 20 % bis 2030 ist ein angestrebtes Ziel im Rahmen der Radverkehrsstrategie. Wenn mehr Dortmunderinnen und Dortmunder auf das Rad steigen, muss die Anzahl der sicheren, standfesten, ebenerdigen, einsehbaren und möglichst witterungsgeschützten Abstellanlagen für Fahrräder deutlich erhöht werden. Dies gilt sowohl für das Fahrradparken am Wohnort, am Arbeitsplatz und beim Einkauf sowie im öffentlichen Raum. Hierbei müssen auch Sonderformate, wie z.B. Lastenräder, berücksichtigt werden. Die Stadt Dortmund wirkt bei allen privaten und

öffentlichen Neu- und Umbauten über die Bauberatung und –genehmigung auf ein qualitätsvolles Fahrradparken hin. Mit der aktuellen Fassung der Stellplatzsatzung steht dazu bereits ein entsprechendes Instrument bereit. In Kürze erfolgt hierzu eine weitere Überarbeitung. Verwaltung und Tochtergesellschaften der Stadt setzen sich zum Ziel, an allen eigenen Gebäuden und Liegenschaften mit Personal- oder Besucheraufkommen qualitativ hochwertige Radabstellanlagen bereitzustellen. Die Ergänzung und Erweiterung des Angebotes zum Fahrradparken im öffentlichen Raum in Form von Anlehnbügel, Radhäuschen oder weiteren Fahrradstationen sind ein weiterer Baustein der Radverkehrsförderung. Die flächendeckende Bereitstellung von Pedelec-Lademöglichkeiten im Stadtgebiet ist mit Rückblick auf die Entwicklung der Pedelec-Verkaufszahlen keine notwendige Voraussetzung für den Erfolg von elektrisch unterstützten Rädern und soll auf große ÖV-Haltepunkte begrenzt bleiben.

So werden im Rahmen des EU-Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt während des dreijährigen Projektzeitraums mindestens 680 Fahrradbügel aufgestellt. Die Bügel in der City werden mit einem so großen Abstand aufgestellt, dass Fahrräder von beiden Seiten an den Bügel angelehnt werden können. In der Innenstadt entstehen so über 1300 Abstellplätze für Fahrräder. Im Rahmen dieses Projektes wurden auch fünf Standorte in der Dortmunder Innenstadt ermittelt, die sich für Radabstellanlagen (Fahrradhäuser) in verschiedenen Größenordnungen eignen. Die Planung wird aufgrund des Ratsbeschlusses vom 23.09.2021 vorbereitet (vgl. DS-Nr. 21613-21).

Inter- und Multimodalität

Zur besseren Nutzbarkeit aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing etc.) ist die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel als Kombination anzustreben, um die Reichweite des Fahrrads und den Einzugsbereich des ÖPNV zu erhöhen. Im Rahmen von Bike & Ride wird so beispielsweise durch das Fahrrad der Weg von/zum Bahnhof oder einer Haltestelle abgedeckt. Bei Park & Bike wird das Auto an der Peripherie abgestellt und der Rest des Weges mit dem flexiblen Fahrrad zurückgelegt. Voraussetzung dafür ist, dass Fahrradparken an Haltestellen, Bahnhöfen und Park & Bike-Parkplätzen in ausreichender Anzahl und Qualität angeboten werden. Mobilstationen und intermodale (intermodaler Verkehr = Transportkette bei der zwei oder mehr Verkehrsträger zum Einsatz kommen) Verknüpfungspunkte führen das Konzept der Verknüpfung der Verkehrsmittel weiter, indem sie an zentralen Orten wie z.B. Stadtbezirkszentren eine Vielzahl verschiedener Verkehrsmittel anbieten. Die Integration von ÖPNV mit Sharing- und Leihsystemen an einem Ort, ermöglicht eine nahtlose Mobilität. Gleiches gilt für die Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie für ein verkehrsmittelübergreifendes Routing und Informationsangebot.

Lastenräder und Wirtschaftsverkehr

Lastenräder machen viele Autofahrten überflüssig und werden deswegen als wichtiges Thema angesehen. Mit Lastenrädern können auch schwere und sperrige Gegenstände oder Kinder auf dem Fahrrad mit geringer Anstrengung (E-Antrieb) sicher transportiert werden. Hier gilt es, dieses Potenzial zukünftig zu stärken und zu nutzen. Beispielsweise durch den Verleih von Lastenrädern oder durch Informationen über Fördermöglichkeiten bei der Beschaffung dieser Räder. Die größeren Abmessungen und das höhere Gewicht von Lastenrädern erfordern eine angepasste Infrastruktur durch ausreichend breite Radwege und gute Abstellmöglichkeiten für Lastenräder.

Die Potenziale von Lastenrädern werden in Dortmund bereits aktiviert. So z.B. im Rahmen der gemeinsamen Initiative „CargoBike Dortmund“, in der sich seit mittlerweile sieben Jahren die Wirtschaftsförderung Dortmund und Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Dortmund für die sinnvolle Integration von Lastenrädern in den Dortmunder Wirtschaftsverkehr einsetzen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat der Teilnahme der Stadt Dortmund an dem Projekt „Aufbau eines nationalen TINK-Netzwerkes“ des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) als Modellprojekt TINK (Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen) zugestimmt. Das vom BMVI geförderte Projekt beinhaltet zwei Komponenten. Zum einen wurde ein Netzwerk geschaffen, welches Kontakte zwischen Kommunen mit und ohne Transportrad-Mietsystem sowie einen Erfahrungsaustausch mittels regelmäßig stattfindender Netzwerktreffen bietet. Zum anderen wird durch das bearbeitende Ingenieurbüro Unterstützung bei der Einrichtung eines Systems angeboten. Neben dem Netzwerk wird eine 5-monatige Testphase eines Lastenrad-Verleihsystems angeboten. Es werden 15 Räder, teils elektrisch unterstützt, sowie 5 mobile Stationen bereitgestellt, die von März bis Juni 2022 in Dortmund im öffentlichen Raum aufgestellt und zur Ausleihe angeboten werden. Aus dem Testbetrieb sollen vor allem Erkenntnisse für eine eventuelle Verstärkung gewonnen werden.

Radtourismus und Radsport

Ansprechende, attraktive und gut beschilderte Fahrradrouten im guten Unterhaltungszustand ziehen auch Gäste von außerhalb nach Dortmund und motiviert die Dortmunder*innen, mit dem Fahrrad Sport zu treiben und Erholung zu finden. Als Startpunkt des Dortmund-Ems-Kanal-Wegs, Endpunkt des Rheinischen Esels, Station des Ruhrtalradwegs, der Deutschen Fußballroute NRW und des Emscher-Wegs ist Dortmund in ein enges radtouristisches Netz eingebunden und Teil des radrevier.ruhr. Hier ist es das Ziel, die positive touristische Entwicklung des Radtourismus weiter zu entwickeln und das Angebot für den Breitensport Radfahren in Dortmund zu erhöhen.

Digitalisierung

Die Digitalisierung bietet große Chancen, das Fahrradfahren attraktiver zu machen. Elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects) und die Nutzung von digitalen Navigationshilfen erfreuen sich schon heute großer Beliebtheit.

Die am 31.05.2021 gestartete Fahrrad-App „Bike Citizens“ verfolgt das Ziel, möglichst viele Menschen zu einer Nutzung des Fahrrads auf Alltagswegen zu motivieren. Die Navigationsfunktion der Fahrrad-App ist speziell an die Bedürfnisse von Radfahrenden angepasst. Die Nutzer*innen können freiwillig ihre aufgezeichneten Fahrten in die jährliche Erstellung einer sog. „Heatmap“ einfließen lassen, welche der Verwaltung somit deutliche bessere Analysemöglichkeiten der Radverkehrsrouten bietet.

Im Bereich der Schnettkerbrücke wurde am 23.01.2018 die 1. Dauerzählstelle für den Radverkehr eingerichtet. Bis Mitte November 2021 wurden hier 1.251 066 Radfahrende im Querschnitt (beide Fahrtrichtungen) gezählt. In den kommenden Jahren sollen an ausgewählten Standorten weitere 10 Dauerzählstellen installiert werden. Ebenso erfolgt der Ausbau der Früherkennung von Radfahrenden an den Lichtsignalanlagen in Dortmund zur Verbesserung des Komforts und der Reisezeiten für Radfahrende.

Kommunikation

In der Dortmunder Bevölkerung besteht ein großes Interesse an dem Thema Radverkehr und an einer Mitwirkung im Planungsprozess. Dies ist in dem Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität sehr deutlich geworden. Aufgabe der Kommunikationsarbeit wird es sein, zielgruppenspezifische Ansätze zu finden, um erfolgreich Werbung für das Radfahren zu machen. Dazu ist die Festlegung von Zielgruppen (Pendler*innen, Familien mit Kindern, Schüler*innen, Senior*innen) und deren unterschiedlichen Bedürfnissen erforderlich und durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu bewerben. Die aktuell vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) und dem Umweltbundesamt im Wettbewerb „Klimafreundliche Kommune“ ausgezeichnete Kampagne UmsteiGERN der Emissionsfreien Innenstadt zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität zeigt bereits, welche Möglichkeiten hier bestehen (vgl. dortmund.de/umsteigern).

Organisation und Finanzierung

Die Radstrategie macht deutlich, dass für die Umsetzung der Vielzahl an Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren eine weitere deutliche Personalaufstockung sowohl für Planung als auch für Umsetzung erforderlich ist. Im Rahmen anstehender Beschlussvorlagen werden die finanziellen und personellen Auswirkungen gesondert dargestellt.

Nachrichtlich sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das Land NRW am 04.11.2021 ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für NRW beschlossen hat. Es zielt ebenso darauf ab, ein Radvorrangnetz zu entwickeln und die Vernetzung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln zu fördern. Auch wird mit dem Gesetz der Rad- und Fußverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr auf eine Stufe gestellt und Fördermöglichkeiten für die Kommunen festgeschrieben.

Erste Umsetzungen

Unabhängig vom Beschluss über die Radverkehrsstrategie haben Politik und Verwaltung mit der Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen gestartet. Für 2022 stehen weitere Umsetzungen an. Die folgende Liste führt beispielhafte einige wichtige Maßnahmen auf:

Maßnahme	Umsetzungsschritt in 2022
Radwall Bauabschnitt 1 bis 7	Fertigstellung Bau
Radwall Bauabschnitt 8+9	Baubeschluss
Hoesch-Hafenbahn-Weg	Baubeginn
1000 Fahrradabstellplätze (Emissionsfreie Innenstadt)	Fertigstellung
Radverkehrsbeschleunigung an Lichtsignalanlagen	weitere Umsetzung
Radwege entlang der Derner Straße/Walther-Kohlmann-Straße	Baubeginn
Radweg zwischen "An der Palmweide" und "An der	Baubeschluss

Fortsetzung der Vorlage:

Drucksache-Nr.:

Seite

23050-21

10

Maßnahme	Umsetzungsschritt in 2022
Fillkuhle	
Rampe "Am Segen"	Baubeschluss
Radwegeoptimierung im Bereich Möllerbrücke zwischen "Neuer Graben" und "Detmarstraße"	Grundsatzbeschluss
Verbingsweg zwischen "Hoesch-Hafen-Bahn-Weg" und "Zeche Schleswig Weg"	Baubeschluss
Lückenschluss zwischen den Fahrradstraßen "Arndtstraße" und "Lange Reihe"	Grundsatzbeschluss
Radwegeführung im Bereich Vinckeplatz	Baubeginn
Erneuerung Steinstraße mit breiten Radwegen	Baubeginn
Erneuerung Heiliger Weg mit breiten Radwegen	Grundsatzbeschluss
Erneuerung Treibstraße, Grüne Straße , Steinstraße, Heiligegartenstraße, Jägerstraße und Gronastraße bis Bleichmärsch - Fahrbahnerneuerung mit Schaffung eines Radwegeangebots	Baubeschluss

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 2 und 4 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.