



An die Mitglieder des  
Rates der Stadt Dortmund  
des  
Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen  
und des  
Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün

**Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz (Drucksache Nr.: 23050-21)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Radverkehrsstrategie ist ein Bestandteil des Teilkonzepts „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ aus dem Masterplan Mobilität 2030. Dieses wurde gemeinsam mit den anderen Teilkonzepten „Fußverkehr und Barrierefreiheit“ und „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ erarbeitet und vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 begleitet. Mit der Strategie werden die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs bis 2030 festgelegt. Aufgrund der hohen Bedeutung des Radverkehrs für die Verkehrswende wurde als erstes die Radverkehrsstrategie mit dem Radzielnetz in die politische Beratung eingebracht. Die weiteren Teilkonzepte folgen im Laufe des Jahres.

Wesentliches Element der Radverkehrsstrategie ist ein hierarchisiertes Zielnetz für den Radverkehr. 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 dabei die spezifischen Anforderungen in Bezug auf den Ausbauzustand berücksichtigen. Es besteht aus neun Velorouten, dem Radschnellweg Ruhr (RS1) sowie dem Alltags- und Freizeitnetz.

Neben dem Zielnetz Radverkehr beinhaltet die Radverkehrsstrategie klare Zielaussagen auf gesamtstädtischer Ebene zur Förderung des Radverkehrs als ein Baustein der Verkehrswende. Dabei wird der Radverkehr als ein System verstanden, bestehend aus Infrastruktur, Service und Kommunikationsarbeit. Weitere Ziele sind attraktive Wege und Verbindungen, sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln und ein fahrradfreundliches Klima in unserer Stadt. Mit diesem Zusammenspiel soll die Verdoppelung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen von 10 % (2019) auf 20 % (2030) für die Gesamtstadt erreicht werden.

Die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz lagen den Bezirksvertretungen vor. Darüber hinaus liegen ein Zusatz- und Ergänzungsantrag der Fraktion Die Linke+ (DS-Nr. 23050-E6) sowie der Fraktion Die Partei (DS-Nr. 23050-E7) zur Strategie und zum Radzielnetz vor.

Im Folgenden informieren wir Sie komprimiert über die Beratungsergebnisse bzw. die Empfehlungen.

<b>Sitzung</b>	<b>Beschluss</b>	<b>Aufträge/Anmerkungen</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
BV Aplerbeck vom 22.03.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Wichtig bei der Realisierung der Strategie ist es, die bestehenden Radwege hinsichtlich Verbesserungs- und Sanierungsbedarf zu beachten. Das Umsetzungsziel bis 2030 soll unbedingt eingehalten werden und soll für alle Priorisierungsstufen gelten.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Brackel vom 03.03.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Die BV Brackel empfiehlt die vorgelegte Fahrradstrategie im Grundsatz, fordert die Verwaltung aber auf, die in der Sitzung am 03.03. 2022 eingebrachten Punkte zu berücksichtigen.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Eving vom 09.03.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Kurzfristige Ertüchtigung von Radwegen/Radwegemarkierungen an sechs Stellen im Stadtbezirk.	Die Anmerkungen werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Hörde vom 15.03.2022	Die BV Hörde lehnt die Vorlage ab.	Es wird zum einen auf die vorliegende Stellungnahme des ADFC verwiesen, zum anderen werden sich die Fraktionen treffen um abgestimmte Vorschläge für den Masterplan Mobilität zu erarbeiten. Die Vorschläge werden anschließend der Verwaltung und den politischen Gremien zugänglich gemacht.	Die Verwaltung nimmt die Entscheidung der BV zur Kenntnis.
BV Hombruch vom 01.02.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Konkrete Streckenführungen sollen im Detail auch mit dem Beirat Nahmobilität und der BV erarbeitet werden.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Huckarde vom 16.03.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Änderungen im Verlauf der Veloroute Mengede/Huckarde gewünscht.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden

			aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Innenstadt-Nord vom 26.01.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Änderungen im Verlauf der Veloroute sowie im Haupt- und Nebenroutenverlauf gewünscht. Sichere und bedarfsgerechte, fahrradfreundliche Ampelschaltungen werden für erforderlich gehalten.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Innenstadt-Ost vom 15.03.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Die Überbrückung des Westfalenparks durch einen Höhenradweg wird abgelehnt. Eine alternative Lösung für den Dortmunder Süden ist zu finden.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Innenstadt-West vom 02.02.2022	Empfehlung mit Ergänzungen	Beachtung der Stellungnahmen der Radfahrverbände gewünscht.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Lütgendortmund vom 08.02.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Die Führung der geplanten Veloroute von Lütgendortmund soll überdacht werden. Bei der Führung der Radrouten sind die Beschlüsse der BV zu beachten, die BV soll beteiligt werden.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Mengede vom 02.02.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Die Routenplanung soll nur in Abstimmung mit der BV und dem ADFC erfolgen. Darüber hinaus sollen die Mindestmaße von Radwegebreiten überprüft, die Verkehrssicherheit erhöht sowie eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen angestrebt werden.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.
BV Scharnhorst vom 01.02.2022	Empfehlung mit Ergänzung	Die Radverkehrsinitiativen und die örtliche Politik sollen bei der Detailfestlegung der Routenverläufe einbezogen werden. Darüber hinaus ist die Verbesserung im bestehenden Netz, die Einbeziehung der weiterführenden Schulen und der angrenzenden Stadtbezirke und Kommunen zu beachten.	Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.

Linke +	
<p>1. Die in der Radverkehrsstrategie des Masterplan Mobilität festgelegten Ausbaurkriterien dürfen nicht hinter den bereits beschlossenen zurückhängen. Insbesondere sollte die in der „Fahrradstadt Dortmund“ (DNr: 15619-19) beschlossene 2,30 m Regelbreite weiterhin für alle Radverkehrsanlage gelten. Bessere Standards älterer Dokumente bleiben mit der Radverkehrsstrategie bestehen.</p>	<p>Zu 1. Der Standard gilt weiterhin für alle Haupttrouten. Dieser hohe Standard macht die Realisierung nicht einfach. Für nicht so stark befahrene Nebenrouten gilt daher der sog. ERA-Standard. Da die ERA aktuell in Neubearbeitung ist, ist zu erwarten, dass der Standard sich in Zukunft weiter erhöht.</p>
<p>2. Eine ausreichende Beleuchtung wird als Standard für alle Radwege festgelegt.</p>	<p>Zu 2. Eine Beleuchtung aller Velo- und Haupttrouten ist das Ziel, ist aber im Einzelfall unter Berücksichtigung weiterer Belange (z.B. Natur- und Artenschutz) zu prüfen</p>
<p>3. Die Verwaltung wird beauftragt noch in diesem Jahr einen Zeitplan zum Ausbau der Haupt- und Nebenrouten zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen. Auch der Ausbau von Haupt- und Nebenrouten muss bis zum Jahr 2030 massive Fortschritte gemacht haben.</p>	<p>Zu 3. Hierzu gibt es aktuell keine personellen Kapazitäten. Daher findet eine Priorisierung auf die Velorouten statt. Da die Personalstellen für die Planung der Velorouten noch nicht besetzt sind, kann frühestens im nächsten Jahr eine Konkretisierung vorgelegt werden.</p>
<p>4. Die Radverkehrsplanung wird mit dem entsprechenden Personal ausgestattet, das für die Umsetzung notwendig ist.</p>	<p>Zu 4. Das ist zu begrüßen. Für die Velorouten und den RS1 werden die Personalbedarfe ermittelt und im Laufe des Jahres als Bestandteil des Verkehrswendebüros dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. DS-Nr. 23545-22).</p>
<p>5. Um den Erfolg des Radverkehrskonzepts dokumentieren können, wird auch die Haushaltsbefragung zweijährig mit der Bestimmung des Radverkehrsanteils durchgeführt, um einen Fortschritt oder ein Zurückhängen hinter den Zielsetzungen rechtzeitig zu erkennen.</p>	<p>Zu 5. Der Aufwand für Mobilitätsbefragungen ist enorm hoch. Zudem gibt es immer wieder methodische Brüche zwischen den Befragungen, die Fragen und falsche Interpretationen aufwerfen. Anstelle von Befragungen soll das Netz an Dauerzählstellen im Radverkehr ausgeweitet werden. Ein Tonus von 5 Jahren für die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten soll aber beibehalten werden.</p>
<p>6. Ausbau der Haupttrouten erfolgt nicht nur anlassbezogen. Gerade in diesem wichtigen Netz braucht es schnelle Verbesserungen. Hier sollen auch kostengünstige und kurzfristige Lösungen für baulich abgetrennte Radwege zum Einsatz kommen. Besonders ist darauf zu achten, dass der Radverkehr nicht durch Abbiegefahrbahnen/freie Rechtsabbieger oder Radwege in Mittellage gefährdet wird.</p>	<p>Zu 6. Jede Änderung braucht in einer dicht bebauten und verkehrlich stark belasteten Stadt planerischen Vorlauf. Im Rahmen der Möglichkeiten erfolgen Verbesserungen, aber an allen Haupttrouten (entlang von Hauptverkehrsstraßen) ist das aktuell nicht realistisch.</p>

<p>7. Velorouten werden so weit wie möglich von Autoverkehr freigehalten, auch dem ruhendem Verkehr, und insbesondere von Durchgangsverkehr.</p> <p>8. Es werden wichtige Verbindungen in Zusammenarbeit mit dem Beirat Nahmobilität nachgebessert und schnellstmöglich umgesetzt: Unter anderem eine Ost-West-Verbindung innerhalb Nordstadt, Anbindung Nordstadt an südliche Stadtteile und die Querung des Hauptbahnhofes und der City mit dem Fahrrad.</p>	<p>Zu 7. So ähnlich ist dies auch bereits in der Radverkehrsstrategie formuliert. Velorouten als Fahrradstraßen sollen daher eine Breite von 4,60 m haben. Dafür müssen auch ggf. Stellplätze entfallen. Es bedarf aber immer einer Einzelfallprüfung.</p> <p>Zu 8. Die Anregungen aus den Stadtbezirken werden mit diesen und den Verbänden im Rahmen der Konkretisierung der Velorouten vertieft. Im Rahmen der Möglichkeiten findet auch eine Einbindung des Beirates statt.</p>
--	---

Beim **Zusatz- und Ergänzungsantrag der Fraktion Die Partei** handelt es sich um die Stellungnahme einiger Fahrradverbände zur Radverkehrsstrategie. Diese Stellungnahme sieht eine vollständige Neubearbeitung der Radverkehrsstrategie vor und ist daher abzulehnen. Bereits am 23.02.2022 hat sich der Beirat Nahmobilität mit dieser Stellungnahme beschäftigt und den Antrag dazu mehrheitlich abgelehnt.

Dem Rat der Stadt Dortmund wird empfohlen, die vorgelegte Radstrategie und das Radzielnetz grundsätzlich zu beschließen. Es ist vorgesehen, die oben aufgeführten Beratungsergebnisse und Anregungen der Bezirksvertretungen zum Radzielnetz zu prüfen und in die Überarbeitung einfließen zu lassen. Dazu werden von Seiten der Verwaltung sowohl die Bezirksvertretungen als auch die Verbände im Laufe des Jahres 2022 eingebunden.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Westphal