



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	16.08.2021
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22915	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Innenstadt-West	01.09.2021	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	07.09.2021	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	15.09.2021	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	23.09.2021	Empfehlung
Rat der Stadt	23.09.2021	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt

hier: Fahrradhäuser in der City

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt im Rahmen des Förderprojektes „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ die geänderte Vorgehensweise der Teilmaßnahme C3.2 Radhaus am Rathaus und beauftragt die Verwaltung mit der Vergabe eines Gestaltungsleitfadens und der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für überdachte Fahrradhäuser an fünf Standorten in der City.

Personelle Auswirkungen

Im Grundsatzbeschluss zur Emissionsfreien Innenstadt (DS-Nr. 07415-17) und dem Zwischenbericht (DS-Nr. 12700-18) wurden die personellen Auswirkungen des Gesamtprojektes bereits dargelegt, beschlossen und im Rahmen der vergangenen Haushaltsplanung berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen

Für die Umsetzung der Teilmaßnahme „C3.2 Fahrradhäuser“ sind in den Haushaltsjahren 2021 und 2022 bei der Projektmaßnahme 67W00914015201 „Emissionsfreie Innenstadt bei StA 67“ Gesamtaufwendungen i. H. v. 48.000,- € vorgesehen. Gleichzeitig werden Erträge aus Zuweisungen i. H. v. 38.400,- € erwartet, da 80 % der zuwendungsfähigen Aufwendungen durch die EU gefördert werden. Der städtische Eigenanteil liegt somit bei 9.600,- € (20 %).

Durch die Umsetzung der Teilmaßnahme wird in den Haushaltsjahren 2021 und 2022 die Teilergebnisrechnung des Amtes für Stadterneuerung (FB 67) bei dem PSP-Element 67W00914015201NF00001 unter dem Sachkonto 529900 belastet sowie unter dem Sachkonto 413800 entlastet, sodass im Saldo die Teilergebnisrechnung des FB 67 in Höhe des städtischen Eigenanteils belastet wird.

Fortsetzung der Vorlage:

Drucksache-Nr.:	Seite
21613-21	2

Für den Teilergebnisplan des FB 67 ergeben sich folgende Auswirkungen:

PSP-Element	Sachkonto	2021 [Euro]	2022 [Euro]	Summe [Euro]
67W00914015201 NF00001	529900 Sach- und Dienstleistungen Sonstiges	5.000,-	43.000,-	48.000,-
Aufwendungen:		5.000,-	43.000,-	48.000,-
67W00914015201 NF00001	413800 Zuweisungen von übrigen Bereichen	-4.000,-	-34.400,-	-38.400,-
Erträge:		-4.000,-	-34.400,-	-38.400,-
Saldo (städtischer Eigenanteil)		1.000,-	8.600,-	9.600,-

Die benötigten Aufwendungen und Erträge stehen im aktuellen Haushaltsjahr 2021 auf dem PSP-Element 67W00914015201NF00001 unter den Sachkonten 529900 (Aufwendungen) und 413800 (Erträge) in voller Höhe zur Verfügung.

Die im Haushaltsjahr 2022 unter der Projektmaßnahme 67W00914015201 „Emissionsfreie Innenstadt bei StA 67“ beim PSP-Element 67W00914015201NF00001 auf den Sachkonten 529900 und 413800 entstehenden Aufwendungen und Erträge wurden bereits im Haushaltsplanentwurf 2022 ff. berücksichtigt. Somit kommt es sowohl im Haushaltsjahr 2021 als auch im Haushaltsjahr 2022 zu keiner Ausweitung des konsumtiven Budgets beim FB 67.

Klimarelevanz

Die Errichtung von Radabstellanlagen in der Innenstadt fördert die Nutzung des Fahrrads und erhöht mittelfristig den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen. Dadurch dass die Radverkehrsnutzung ohne Verbrennungsmotoren erfolgt, trägt eine Förderung des Radverkehrs maßgeblich zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bei.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Kämmerer/Stadtdirektor

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Begründung

Sachstand Förderantrag Emissionsfreie Innenstadt

Die Bezirksregierung Arnsberg hat am 24.04.2019 den Förderantrag der Stadt Dortmund für die Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ mit einer dreijährigen Laufzeit vom 01.05.2019 bis 30.04.2022 bewilligt. Die Stadt Dortmund hat mit dem Förderantrag Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 8 Mio. € beantragt. Durch eine Förderquote von 80% erhält die Stadt Dortmund in den nächsten drei Jahren rd. 6,3 Mio. € Fördermittel für die Umsetzung der Maßnahmen. Aufgrund von Verzögerungen bei der Durchführung einzelner Teilmaßnahmen durch die Corona-Pandemie hat die Planungsverwaltung eine Verlängerung beantragt. Die Zustimmung liegt noch nicht vor. Es wurde aber eine Verlängerung des Durchführungszeitraums bis zum 31.10.2022 vom Fördergeber in Aussicht gestellt.

Die Umsetzungsstrategie der Stadt Dortmund zur Förderung nachhaltiger Mobilität will Menschen bewegen, möglichst viele Wege in die Dortmunder Innenstadt zu Fuß, per Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zurückzulegen und durch die Verringerung des Kfz-Verkehrs erhebliche positive Effekte für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung zu erzielen.

Um dieses Ziel zu erreichen, verbindet die Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ unter den Leitthemen City (C), Wall (W), Achsen (A) und Quartier (Q), sowie den Querschnittsthemen (QS)

- **bauliche Maßnahmen,**
- **Planungsprojekte,**
- Maßnahmen zum **Mobilitätsmanagement,**
- Maßnahmen zur Förderung der **Elektromobilität** und
- **Öffentlichkeitsbeteiligung und Begleitung**

Die meisten Maßnahmen sind bereits begonnen und befinden sich in der Umsetzung. Um die Radabstellanlagen der Maßnahme C3.2 zu planen, bedarf es einer Ausschreibung und Vergabe.

C3.2 Fahrradparken – Radabstellanlagen in der Dortmunder Innenstadt

1. Anlass

Ein großes Potenzial zur Emissionsreduktion auf den Wegen in die Innenstadt wird im Radverkehr gesehen. Durch den Ausbau der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder soll die Nutzung des Fahrrads weiter gefördert werden. Ziel der Maßnahme ist es, sichere und komfortable Radabstellanlagen an verschiedenen Standorten in der Dortmunder Innenstadt zu schaffen. Dazu gehören einerseits das sog. 1000-Fahrradbügel-Programm der Emissionsfreien Innenstadt aber auch die Planung von überdachten Fahrradabstellanlagen.

Zunächst war unter der Teilmaßnahme „Radhaus am Rathaus“ eine Einzelanlage mit 100-150 Fahrradabstellplätzen am Rathaus geplant. Ziel war es hier im Umfeld des Rathauses v.a. die Abstellsituation für Besucher und Beschäftigte des Rathauses zu verbessern. Da die Lage des Standortes im Stadtgarten für den Radverkehr nicht optimal gewählt war und mehrere dezentrale Anlagen eher dem Nutzungsverhalten der Radfahrenden entspricht, sollen nun mehrere überdachte und teilweise geschlossene Fahrradabstellanlagen mit 10-50 Stellplätzen geplant werden. Dadurch kann besser auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radfahrenden

(Kurzzeitparker, Langzeitparker) eingegangen und in der Summe können mehr Abstellplätze geschaffen werden.

Geprüft wurde auch die Nutzung der Tiefgarage Rathaus/Stadtgarten als Fahrradgarage. Dies ist jedoch in Abstimmung mit der Eigentümerin DOPARK GmbH aus folgenden Gründen verworfen worden:

- Der Zugang zu der Anlage erfolgt derzeit entweder zu Fuß über Treppen und Aufzüge oder per Kfz über die Rampen. Die gleichzeitige Nutzung der Rampen durch Kfz- und Radverkehr erscheint praktisch, ist jedoch mit großen Gefahren für den Radverkehr verbunden und deshalb untersagt.
- Die Aufzüge der Tiefgaragen haben keine entsprechende Größe, um ein Fahrrad oder mehrere Fahrräder in das Untergeschoss zu befördern.
- Eine Vergrößerung der Eingänge ist im Einzelfall zu prüfen, aber durch die dort vorhandene Technik u. a. schwierig umsetzbar und kostenintensiv.
- Auch ist in den Erschließungsflächen der Parkebene möglichst eine Trennung des Kfz-Verkehrs vom Radverkehr anzustreben, um Konflikte zu vermeiden.
- Um die Umnutzung dieser und weiterer Tiefgaragen ggf. zu realisieren, müsste zunächst für jede Anlage eine eigene (Machbarkeits-)Untersuchung durchgeführt werden.

Alternativ könnten leere Ladenlokale als Fahrradstationen dienen. Gerade nach der Corona-Pandemie kann es in den Randlagen der City oder in den Nebenzentren zu Leerständen kommen, die evtl. für eine Nutzung als Fahrradstation in Frage kommen können. Leider lässt aktuell das Förderrecht eine Anmietung durch die Kommunen und Nutzung als Radstation nicht zu. Miete ist anders als investive Kosten derzeit nicht förderfähig.

2. Vorgehensweise

Aus diesem Grund sind ebenerdige Standorte in der City für die Nutzung als Fahrradhaus überprüft worden. Der Betrachtungsraum lag dabei schwerpunktmäßig im Umfeld des Rathauses bzw. der südlichen City.

Im Laufe des letzten Jahres wurden fünf Standorte in der Dortmunder Innenstadt ermittelt, die sich für Radabstellanlagen in verschiedenen Größenordnungen eignen. Dabei wird berücksichtigt, dass sich die Standorte räumlich nah an den Zielen der Nutzer*innen befinden. So wurde für jeden Standort überlegt, welche Zielgruppe diesen Standort nutzen würde. Aus diesen Überlegungen heraus wurde dann die Art der Anlage gewählt. Besteht die primäre Zielgruppe eher aus Langzeitparkern, wie z.B. Beschäftigte, wird eine geschlossene Anlage gewählt. Die einzelnen Standorte und deren Dimensionierung sind in Tab. 1 dargestellt.

Standort/Straße	Art der Anlage	Anzahl der Stellplätze
Olpe	Überdacht, geschlossen	Ca. 50
Hansastraße	Überdacht, 1x offen und 1x geschlossen	Ca. 2x40
Platz von Hiroshima	Überdacht, offen	Ca. 10
Friedensplatz	Überdacht, geschlossen	Ca. 20

Tab. 1: Standorte und Dimensionierung der Radabstellanlagen

Bereits bei der Standortfindung für das „Radhaus am Rathaus“ wurden von Seiten des Gestaltungsbeirats hohe Anforderungen an die Gestaltung und die städtebauliche Integration der Anlage gestellt. Da diese Radabstellanlagen innerhalb der City aufgestellt werden sollen, bedarf es auch hier einer einheitlichen Gestaltung. Daher soll mithilfe eines externen Büros im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ ein Gestaltungsleitfaden entwickelt und die fünf Standorte differenzierter ausgearbeitet werden. Ziel der Ausschreibung ist es, ein Fahrradhausmodell mit bestimmten Modulen für die Dortmunder Innenstadt zu entwickeln und die Grundlagenermittlung, Vorplanung und Entwurfsplanung der fünf Standorte abzuschließen. Die Förderung im Rahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt hat von Anfang nicht die Realisierung eingeschlossen!

Die Gestaltungsvorgaben zielen darauf ab, dass die einzelnen Radabstellanlagen einen Wiedererkennungswert im Stadtraum für Nutzer*innen haben und sich ansprechend in den Stadtraum einfügen. Dabei werden die zu verwendenden Materialien und Farben der Profilsysteme und Fassaden festgelegt sowie die Dachform. Inhalt des Gestaltungsleitfadens sollen auch die möglichen Ausstattungselemente wie z.B. Dachbegrünung, Photovoltaik, Lademöglichkeit für E-Bikes und ein Schließsystem sein. Als Schließsystem soll das System von „DeinRadschloss“ vom VRR, welches bereits an den Radabstellanlagen an der Endhaltestelle der U47 in Aplerbeck und am Bahnhof in Mengede installiert wurde, genutzt werden. Eine Beispielgestaltung einer verschließbaren Radabstellanlage ist in Abb. 1 dargestellt.



Abb. 1: Verschließbare Radabstellanlage in Göppingen (<https://biktec.com/referenzen/>)

Bei den Standorten Olpe und Friedensplatz (siehe Abb. 3, 4 und 10) ist eine Vorplanung und Entwurfsplanung besonders wichtig, da in diesen Fällen die jeweilige Umgebung detaillierter mitbetrachtet und gestaltet werden sollte. Ziel ist dabei, dass sich neben der Radabstellanlage auch die angrenzenden Flächen behutsam in den Stadtraum einfügen. Hierbei steht vor allem die Gestaltung der Grünflächen und des Stadtmobiliars im Vordergrund.

Die Aufstellung bzw. der Bau der verschiedenen Radabstellanlagen erfolgt nach Beendigung des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“.

3. Kurze Beschreibung der ermittelten Standorte

Standort Olpe

Die Radabstellanlage soll am Standort des „Baumrondells“ an der Ecke Olpe / Betenstraße entstehen (siehe Abb. 2). Mögliche Standorte auf der Fläche sind in Abb. 3 und 4 dargestellt. Der Baum bleibt dabei erhalten. Primäre Zielgruppe für diesen Standort sind Beschäftigte (u.a. der Stadtverwaltung und der umliegenden Büros), weshalb eine geschlossene Anlage realisiert werden soll. Aufgrund der Größe der Fläche soll hier die größte der geplanten Radabstellanlagen mit ca. 50 Abstellplätzen entstehen.



Abb. 2: Baumrondell Standort Olpe



Abb. 3: Lageplan Standort Olpe (Variante 1)



Abb. 4: Lageplan Standort Olpe (Variante 2)

Standorte HansasträÙe

An der HansasträÙe bzw. am südlichen Rand des Hansaplatzes sollen zwei Radabstellanlagen entstehen. Die Standorte sind jeweils in Verlängerung der Tiefgaragenausfahrt bzw. Einfahrt zur Tiefgarage Hansaplatz vorgesehen (siehe Abb. 5 und 6). An diesen Stellen befinden sich bereits Abstellmöglichkeiten, aber nicht in überdachter Form oder als geschlossene Anlage. Um verschiedene Nutzergruppen an diesem Standort anzusprechen, sollen eine offene und eine geschlossene Radabstellanlage entstehen.



Abb. 5: Standorte der jetzigen Radabstellanlagen

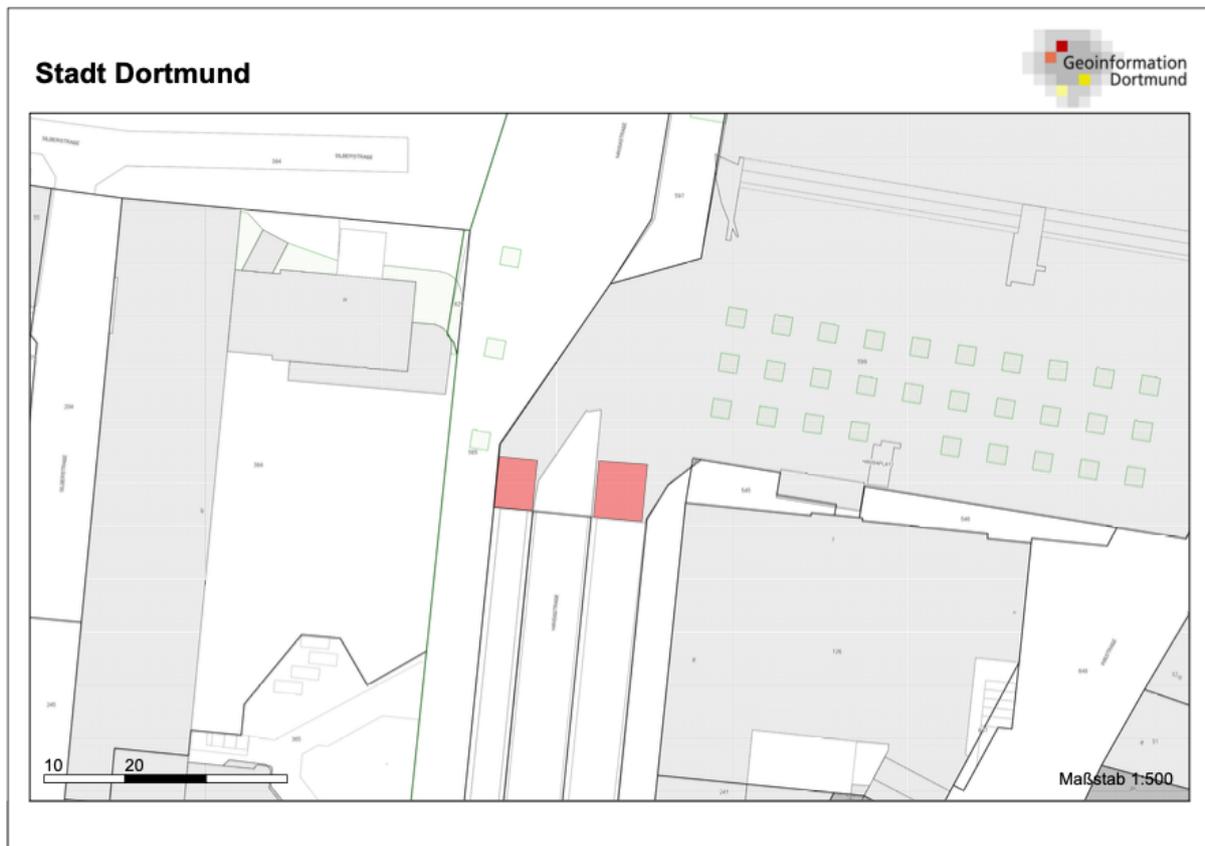


Abb. 6: Lageplan Standort HansasträÙe (links offen, rechts geschlossen)

Standort Platz von Hiroshima

Am Platz von Hiroshima soll die Radabstellanlage neben dem Kirchenschiff aufgestellt werden (siehe Abb. 7 und 8). Dort befinden sich zurzeit bereits Fahrradabstellmöglichkeiten. Primäre Zielgruppe dieses Standortes sind die Besucher*innen der Innenstadt, weshalb es eine offene Anlage bleiben soll.



Abb. 7: Standort der Radabstellanlage am Platz von Hiroshima



Abb. 8: Lageplan Standort Platz von Hiroshima

Standort Friedensplatz

Die Radabstellanlage am Friedensplatz soll am südlichen Rand des Platzes neben den Treppen in Richtung Südwall entstehen. Dort befindet sich zurzeit eine Grünfläche (siehe Abb. 9). Die genaue Verortung ist in Abb. 10 dargestellt. Da bei diesem Standort davon auszugehen ist, dass die Nutzer*innen unter anderem Beschäftigte im Umfeld des Friedensplatzes sein werden, soll dort ebenfalls eine geschlossene Anlage entstehen.



Abb. 9: Möglicher Standort der Radabstellanlage am Friedensplatz

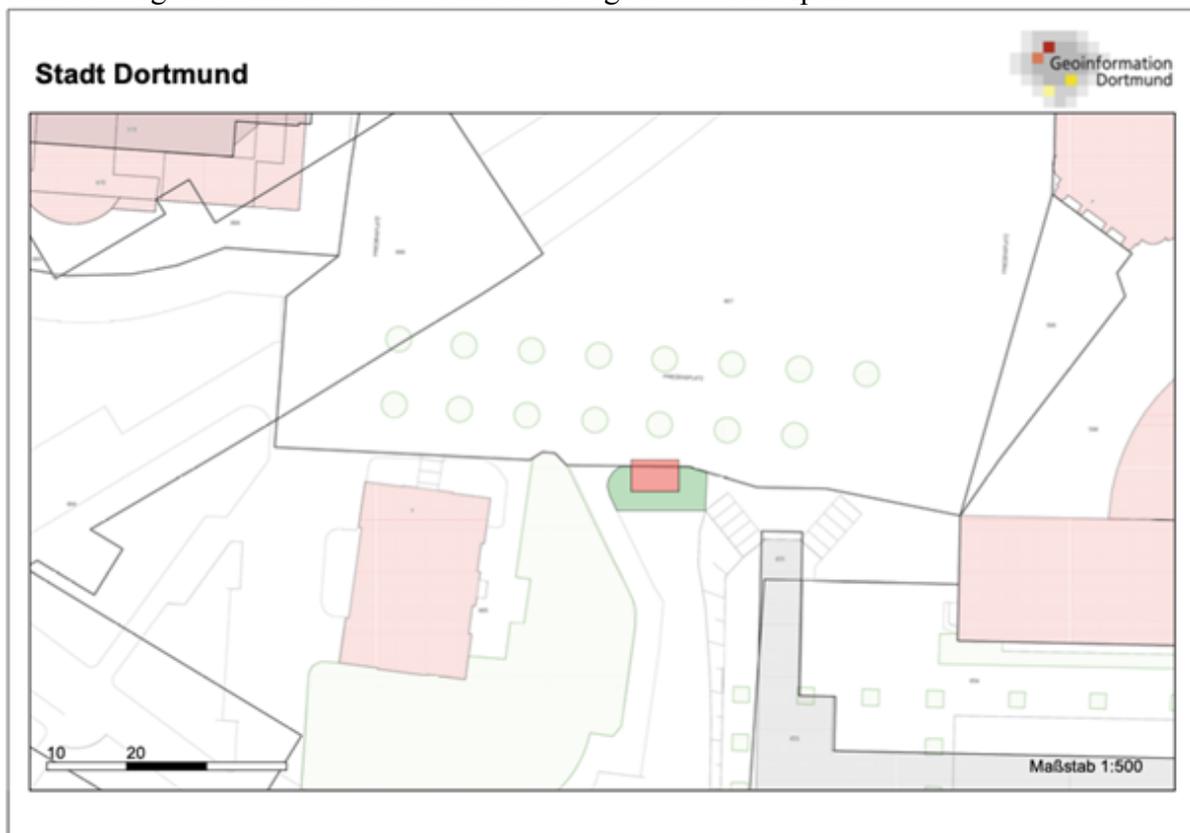


Abb. 10: Lageplan Standort Friedensplatz

4. Kosten und Finanzierung

Im Förderantrag wurde für die Maßnahme C3.2 insgesamt eine Summe von 48.000,00 € (brutto) beantragt. Die zu erwartenden Kosten für die Machbarkeitsstudie und den Gestaltungsleitfaden werden die bisher beantragte Summe sehr wahrscheinlich nicht überschreiten.

Die Aufstellung bzw. der Bau der Radabstellanlagen an den fünf bereits ausgewählten Standorten soll nach Beendigung des Förderprojektes mit Mitteln aus anderen Förderprogrammen realisiert werden.

Hierzu steht bspw. das Förderprogramm zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalens zur Verfügung. Hier sind frei zugängliche und verschließbare Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum mit einer Förderquote von 80 % förderfähig.

5. Bearbeitungszeitrahmen

Die Vergabe der Machbarkeitsstudie und des Gestaltungsleitfadens ist für Ende 2021 vorgesehen. Im Anschluss daran sollen im ersten Quartal des Jahres 2022 die Studie sowie die Erarbeitung des Gestaltungsleitfadens erfolgen, so dass der Gestaltungsleitfaden im Sommer 2022 vom Rat beschlossen werden kann.

Zuständigkeiten

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.