



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	12.11.2019
66	StR Arnulf Rybicki	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Winfried Sagolla	22613	-
Sylvia Uehlendahl	22669	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	26.11.2019	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	28.11.2019	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	04.12.2019	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	12.12.2019	Empfehlung
Rat der Stadt	12.12.2019	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Fahrradstadt Dortmund

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt: Dortmund will Fahrradstadt werden.

Vorbild ist die Stadt Kopenhagen mit einem Fahrradanteil von 40% an allen Wegen. Dortmund setzt sich zum Ziel, bis 2030 den Radverkehrsanteil von derzeit rd. 10 % (Haushaltsbefragung 2019) auf 20% zu steigern.

Der Rat beschließt, die Aktivitäten im Radverkehr entsprechend der Darstellung in der Vorlage zu verstärken.

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr wird entsprechend der Darstellung unter Pkt. 2.6 der Vorlage neu aufgestellt, der Ratsbeschluss zur Öffentlichkeitsarbeit von 2009, Drucksache Nr. 15149-09, wird hiermit aufgehoben.

Personelle Auswirkungen

Der für die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen notwendige Personalbedarf insbesondere bei den Ämtern 61 und 66 ist bereits durch die Beschlüsse Drucksache Nr. 13819-19 und 13832-19 berücksichtigt. Ein weiterer zusätzlicher Personalbedarf ist nach aktuellem Stand nicht erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen

Die Stärkung des Radverkehrs und die Entwicklung Dortmunds hin zu einer Fahrradstadt bedingen ab dem Haushaltsjahr 2022 ff. erhebliche zusätzliche finanzielle Bedarfe in der städtischen Finanz- und Ergebnisrechnung. Diese zusätzlichen Bedarfe können z.Zt. noch nicht qualifiziert, benannt und dargestellt werden, insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Drittmittelfinanzierung durch Fördermittel. Diese zusätzlichen Bedarfe werden detailliert im Rahmen der einzelnen Durchführungsbeschlüsse zu den jeweiligen Maßnahmen vom jeweils zuständigen Fachamt dargestellt und im Zuge der Haushaltsplanungen 2022 ff. berücksichtigt und angemeldet.

Klimaauswirkungen

Die Steigerung des Radverkehrs ist ein Schlüsselfaktor bei der Verkehrswende und damit ein Baustein bei der Reduktion von CO₂.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Luder Wilde
Stadtrat

Begründung

Einführung

Der Radverkehr hat in Dortmund auf den Straßen sichtbar zugenommen. Lastenräder, Pedelecs und andere sind nicht nur in den Innenstadtbezirken immer mehr im Straßenbild vertreten. Der Radverkehrsanteil an den Wegen der Dortmunderinnen und Dortmunder liegt nach den vorläufigen Auswertungen der aktuellen Mobilitätsbefragung bei rd. 10%. Dies ist eine bedeutende Steigerung gegenüber 2013 (6,4 %), liegt aber trotz aller Anstrengungen deutlich hinter den von Politik, Bürgerschaft und Verwaltung gewünschten Werten und hinter den Werten vergleichbarer Großstädte.

Dem Radverkehr kommt neben dem ÖPNV eine zentrale Bedeutung bei der Gestaltung der Verkehrswende und der Reduktion verkehrsbedingter Luftschadstoffe zu. Die Aktivitäten zur Radverkehrsförderung sollen daher massiv ausgeweitet werden, sowohl in Bezug auf bauliche als auch in Bezug auf regulatorische Maßnahmen und die Umsetzung von Kommunikations- und Werbemaßnahmen. Ziel ist, die Lebensqualität der Dortmunderinnen und Dortmunder zu steigern, den öffentlichen Raum für die Nahmobilität zurückzugewinnen sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger und insbesondere für mobilitäts-eingeschränkte Personen zu erhöhen.

Am 09.09.2019 hat die Initiative „Aufbruch Fahrrad Dortmund“ eine Unterschriftenliste mit NRW-weit über 206.000 Unterschriften eingereicht. 30.000 Unterschriften kamen aus Dortmund, bezogen auf die Einwohnerschaft so viele wie in keiner anderen Stadt. Dies verdeutlicht den wachsenden Wunsch der Dortmunder Bürgerschaft, deutlich mehr zu tun für den Radverkehr.

1. Situationsbeschreibung

Die Radverkehrsförderung in Dortmund folgt seit gut 2 Jahrzehnten der allgemein anerkannten Philosophie „Radverkehr als System“ mit ihrem integrativen Ansatz:

- Förderung der Infrastruktur
- Verbesserung des Services rund um das Rad
- Information
- Kommunikation.

Im Bereich der Radverkehrsförderung stand in den beiden zurückliegenden Dekaden die Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur deutlich im Vordergrund. In anderen Arbeitsfeldern konnten immer nur punktuell - entsprechend der immer zu knappen Personal- und Finanzressourcen - Maßnahmen umgesetzt werden. Mit 670 km Länge hat Dortmund mittlerweile ein respektables Radwegenetz. Dennoch hat sich der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs nur unwesentlich erhöht. Ein wesentlicher Teil der Netzlücken im Hauptstraßennetz ist durch Schutzstreifen geschlossen worden, häufig noch mit Substandards (fehlende Sicherheitsstreifen zum parkenden Verkehr). Es ist festzustellen, dass mit diesen Minimalstandards der Radverkehr zwar ein Stück sicherer geworden ist, hierdurch aber keine Autofahrer zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden können. Als am häufigsten genannter Grund, in Dortmund nicht Fahrrad zu fahren, wird der Satz geäußert: „Das ist zu gefährlich.“

Vor diesem Hintergrund, durch die Zunahme von Pedelecs und auch durch die zusätzliche Inanspruchnahme der Radverkehrsinfrastruktur durch eScooter muss eine der zentralen Aufgaben der nächsten Jahre daher die Überarbeitung des vorhandenen Netzes im Sinne einer Standarderhöhung sein. Darüber hinaus müssen aber auch alle anderen Handlungsfelder parallel bearbeitet werden und zwar mit deutlich höherem Ressourceneinsatz.

Aktivposten in Dortmund sind:

- ein mit 670 km Länge weit entwickeltes Netz
- ein dichtes Wegweisungssystem
- die Fahrradstationen am HBF, in Aplerbeck und Mengede
- 18 Dortmunder (bzw. „Hamburger“) Fahrradhäuser in den Stadtbezirken Innenstadt West und Innenstadt Ost
- mehrere tausend Fahrradständer mit Rahmenanschlussmöglichkeit im öffentlichen Raum
- das eBike-Festival
- der in 2016 eingerichtete Beirat Nahmobilität
- der in kurzen Zyklen jeweils aktualisierte Fahrradstadtplan Dortmund (nächste Neuauflage Frühjahr 2020)
- das Fahrradverleihsystem metropolradruhr mit aktuell 93 Stationen im Stadtgebiet
- das in und von Dortmund erfundene und angestoßene Projekt Radschnellweg Ruhr (RS1)
- der Masterplan Mobilität 2030, Teilkonzept „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ (Dieses Teilkonzept wird eine noch auszuformulierende Gesamtstrategie für den Radverkehr beinhalten, die dann Grundlage ist für das Maßnahmenprogramm der nächsten 10 Jahre)
- Maßnahmen im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ (Radwall, 1.000 Radständer, Radvorrangrouten u.a.m.)
- zahlreiche weit entwickelte Projekte, die bei entsprechendem Ressourceneinsatz zeitnah umgesetzt werden können (siehe Anlage 2, Projektliste Radverkehr).

2. Projekte / nächste Schritte

2.1 Netzentwicklung

Eine der zentralen Aufgaben der nächsten Jahre ist – neben der Schließung der noch vorhandenen Netzlücken – die Überarbeitung und insbesondere die Standarderhöhung der bestehenden Radverkehrsanlagen. Hierzu werden derzeit die nötigen Grundlagen gelegt: Ergebnis (Ende 2020) des z.Zt. in Bearbeitung befindlichen Teilkonzeptes „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ des Masterplan Mobilität 2030 wird ein Vorschlag für ein vollständig hierarchisiertes Alltagsradwegenetz und ein geschlossenes Freizeitwegenetz sein, letzteres orientiert am radial-konzentrischen-Freiraumkonzept sowie an den schon vorhandenen Stadtteilrouten. Den Hierarchiestufen werden jeweils entsprechende Qualitätsstandards zugeordnet. Das aktuell beschlossene regionale Radwegenetz des RVR wird Teil des lokalen Dortmunder Netzes. Auf dieser Basis sind dann Bauprogramme zu entwickeln.

Die Stadt Dortmund wird künftig an allen Straßen in ihrer Baulast kontinuierlich regelkonforme Radverkehrsanlagen schaffen und Substandards sukzessiv anpassen. Radverkehrsanlagen müssen künftig objektiv und subjektiv sicher sein.

Radverkehrsanlagen sollen künftig

- deutlich breiter sein (mindestens 2,0 m , in der Regel 2,30 m breit)
- bequemes und sicheres Überholen ermöglichen,
- wo möglich baulich getrennt vom Kfz-Verkehr als „gesicherte Radspuren“ eingerichtet werden
- nicht zu Lasten von Fußgängerinnen und Fußgängern angelegt werden
- ausreichende Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr erhalten
- an Gefahrenstellen Roteinfärbungen erhalten.

Diese Standards sind nur durch Flächenumverteilungen im öffentlichen Straßenraum erreichbar. In absehbaren Grenzfällen soll die Wirkung der Maßnahmen im Rahmen provisorischer baulicher Maßnahmen und Markierungen erprobt, wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden. Ein erster Anwendungsfall kann der Straßenzug Treibstraße/ Grüne Straße/ Steinstraße sein. Der Planungsvorschlag wird in einer gesonderten Vorlage vorgestellt.

Rückgrat des neuen Haupttroutennetzes ist der Radschnellweg Ruhr (RS1). Für den 1. Bauabschnitt in Dortmund wird parallel zu dieser Vorlage der Baubeschluss eingeholt. Die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Abschnittsbildung, Planungsstände und Prioritäten wird in einer gesonderten Vorlage in der ersten Sitzungsfolge des kommenden Jahres dargestellt.

Für Planung und Bau sollen ab 2020 deutlich mehr Personalressourcen eingesetzt werden, um dieses Projekt schneller umsetzen zu können.

Ein zweiter Schwerpunkt der Netzentwicklung ist die bessere Erschließung der Nebestrecken abseits der Hauptverkehrsstraßen. Es soll ein Netz von Fahrradstraßen entstehen. Zwei Achsen (Arndtstraße und Leuthardstraße/Krimstraße/Nordstraße) werden im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt bis Ende 2021 realisiert, weitere liegen als Projektskizzen vor.

2.2 Fahrradparken

Das mit den Fahrradhäusern in Aplerbeck und Mengede begonnene Konzept („DeinRadschloss“) soll ausgeweitet werden. In 2020 soll ein Förderantrag für 8 – 10 weitere Stationen an ÖV-Haltestellen gestellt werden. Im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt wird zudem ein Fahrradparkhaus im Bereich Stadtgarten projektiert. Außerdem werden rd. 1.000 Fahrradbügel im Innenstadtbereich aufgestellt sowie die P&R-/B&R-Anlage in Kley realisiert. Insgesamt sollen in den nächsten 10 Jahren mindestens 20 neue Abstellanlagen entstehen. Im Zusammenhang mit der Standortanalyse für die 1.000 Abstellbügel in der Emissionsfreien Innenstadt sind Standorte für weitere 4.000 Fahrradbügel bestimmt worden. Die Umsetzung soll parallel zu dem Ausbauprogramm der Emissionsfreien Innenstadt begonnen und zeitnah umgesetzt werden.

Diese Aktivitäten sind um einen weiteren Baustein zu erweitern. Um das Fahrrad am Wohnstandort verfügbarer zu machen, müssen die Abstellmöglichkeiten „direkt vor der Haustür“ deutlich verbessert werden. Die Dortmunder Fahrradhäuser sind Teil des Konzeptes. Es gilt, die Wohnungsbaugesellschaften, aber auch Private, zu animieren hier eigene Aktivitäten zu entwickeln. Mit dem Spar- und Bauverein sind bereits erste Kontakte geknüpft worden.

Mit der Anfang 2019 neu aufgestellten Stellplatzsatzung sind zudem grundlegende Regelungen zu Fahrradabstellanlagen getroffen worden. Radabstellanlagen sind nun gleichrangig wie Kfz-Stellplätze zu behandeln und im Bauantragsverfahren nachzuweisen. Die Stellplatzsatzung definiert erstmals auch Qualitätsanforderungen an Abstellanlagen.

2.3 Erhöhung der Sicherheit an Knotenpunkten

Das in 2019 begonnene Programm zur Roteinfärbung von Radfurten in Knotenpunkten wird verstärkt fortgesetzt. Konkurrierende Verkehre in Kreuzungen sind zu vermeiden, der Fokus von Kreuzungsgestaltungen muss auf der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr sowie der Barrierefreiheit liegen. Sichtachsen sind - insbesondere von parkenden Fahrzeugen - freizuhalten.

2.4 Datenerfassung / Digitalisierung des Radverkehrs

Bei der Verkehrsdatenerfassung an Knotenpunkten wird der Radverkehr jeweils mit erfasst. Da Radverkehr in wesentlichen Teilen das Nebennetz (Tempo-30-Zonen) nutzt, gibt es erhebliche Datenlücken. Routenverläufe können durch Knotenpunktzählungen ebenfalls nicht generiert werden.

Die Dauerzählstelle an der Schnettkerbrücke ist ein 1. Schritt, an ausgewählten Querschnitten den Radverkehr kontinuierlich zu erfassen. In 2020 soll ein Förderantrag für weitere 20 Erfassungsgeräte gestellt werden (Umsetzung ab 2021).

Zudem soll ein lokales Navigationstool für den Radverkehr eingeführt werden, das quantitative und qualitative Informationen vermittelt, insbesondere aber Routeninformationen über sog. „Heatmaps“ liefert - wichtige Grundlage z.B. für die Einrichtung von Fahrradstraßen und für Wegweisungssysteme. Das Tool ist förderfähig, die Projektskizze ist Teil des Masterplans nachhaltige Mobilität (Drucksache Nr. 11825-18, 21.02.2019). Der Förderantrag ist Ende September eingereicht worden. Die Ausschreibung soll in 2020, die Umsetzung ab Frühjahr 2021 erfolgen.

2.5 Fahrradverleihsystem metropolradruhr

Mit derzeit 93 Stationen hat Dortmund das am weitesten entwickelte Stationsnetz im Ruhrgebiet. Die Potentiale sind aber bei weitem nicht ausgeschöpft. Das Stationsnetz soll daher weiter ausgebaut und z.T. durch virtuelle Stationen sowie um Freefloatingzonen ergänzt werden. Letzteres ist möglich geworden durch die Anfang September 2019 eingeführte neue Fahrradgeneration von Nextbike. Die neuen Räder sind mit elektronischen Schlössern und mit GPS ausgerüstet und können daher überall geortet und wieder aufgefunden werden. Die Radanzahl wird erhöht, das Bedienungsgebiet soll sukzessiv in die Nebenzentren erweitert werden. Ausbaumaßnahmen sind derzeit jedoch nur über Kooperationen möglich, da sich das System nach wie vor selbst finanzieren muss. Analog zu anderen Städten (Hamburg, Berlin, Nürnberg, Stuttgart) sollte das Fahrradverleihsystem metropolradruhr öffentlich ausgeschrieben und von der Region getragen/ finanziert werden.

Die Stadt Dortmund wird sich dafür einsetzen, eine regionsweite Ausschreibung und Trägerschaft auf den Weg zu bringen. Nur so kann das System flächendeckend ausgebaut und dauerhaft gesichert werden. Die Verleihzahlen könnten so um den Faktor 10 erhöht werden (Bsp. Hamburg).

2.6 Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnenarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr muss deutlich verstärkt und verstetigt werden. Bislang war sie überwiegend reduziert auf projektbezogene Informationen und kleinere „Events“ (Breakfast on the bridge u.a.). Die Entscheidung Fahrrad zu fahren ist nicht nur infrastrukturabhängig. Man muss die Köpfe der Menschen erreichen. Der Radverkehr muss ständig in den Medien präsent sein und positiv besetzt werden. Öffentlichkeitsarbeit muss aber nicht nur motivieren mehr Rad zu fahren, sondern sie muss auch bei den Autofahrern mehr Bewusstsein schaffen, mit zunehmendem Radverkehr achtsam und rücksichtsvoll umzugehen sowie mithelfen Regelverstöße – insbesondere im Hinblick auf das Beparken von Rad- und Gehwegen - zu vermeiden.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist um jährlich wechselnde Kampagnen und größere Events zu ergänzen. Die im Rahmen von EmI (Emissionsfreie Innenstadt) vorgesehene Bildung einer Dachmarke und die Umsetzung einer Kampagne sollen Einstieg sein in künftig deutlich verstärkte Aktivitäten. Teil der Kampagne ist das für September 2021 auf dem Wallring geplante Stillleben.

Bestandteil der unter Pkt. 2.4 beschriebenen Einführung einer Fahrrad-App sind auch jeweils 2 Themenkampagnen pro Jahr. Bis zum Laufzeitende des Förderprojektes (2024) sind 8 Kampagnen vorgesehen (z.B. eine Kampagne zur Mitarbeitermobilität, zum Einkaufen mit dem Rad u.a.).

Nachfolgend wird der Mittelbedarf für Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit – vorsichtig geschätzt – bei ca. 200.000 € jährlich, verstetigt auf 10 Jahre gesehen (in München beträgt der Etat für die „Radl- Hauptstadt München“ 1 Mio. € jährlich). Der genaue Mittelbedarf wird in 2020/2021 anhand konkreter Maßnahmenbeschreibungen differenziert dargestellt und dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.

3. Ziele

Dortmund will Fahrradstadt werden. Dem Fahrradverkehr kommt bei der Einhaltung der Klimaziele und der Verkehrswende eine zentrale Rolle zu. Auf der lokalen Ebene kann er entscheidende Beiträge zur Lösung aller verkehrsbedingten Probleme leisten: Er mindert sämtliche schädlichen Gase, reduziert den Feinstaub und den Straßenverkehrslärm und hilft mit, die Parkraumprobleme im öffentlichen Raum zu lösen. Er ist zudem ein Beitrag zur Gesundheitsförderung und für alle sozialen Schichten erschwinglich.

Dortmund setzt sich zum Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20% zu steigern (München konnte von 2002 bis 2018 eine Steigerung von 10% auf 18%, Köln konnte innerhalb der letzten 12 Jahre eine Steigerung von 10% auf derzeit 19% erreichen).

Die momentan noch losen Projektbausteine (siehe hierzu auch Anlage 2 „Radverkehrsprojekte“) werden in 2020 im Rahmen der Erarbeitung des Teilkonzeptes „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ des Masterplan Mobilität 2030 in eine konsequente Radverkehrsstrategie eingebunden und regelmäßig evaluiert.

Die Beratungen im Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 dienen hier als notwendiges Steuerungs- und Kontrollinstrument, um auch die Abstimmungen mit den anderen Zielen aus dem vom Rat verabschiedeten Zielkonzept nicht aus dem Auge zu verlieren.

4. Personal- und Finanzbedarf

Mit den neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern können bereits begonnene Projekte (s. Anlage 2) zügiger realisiert und zurückgestellte politische Beschlüsse umgesetzt werden. Aus dem Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ des Masterplan Mobilität 2030 werden ab 2020 weitere Projekte generiert, die Umsetzung des regionalen Radwegenetzes des RVR muss ebenfalls noch Eingang finden in die Arbeitsplanung der nächsten Jahre. Parallel zu der Besetzung der neuen Stellen müssen die investiven Mittel für den Radverkehr schrittweise deutlich aufgestockt werden.

Gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung *„ist bei den Städten und Gemeinden unabhängig von ihrer Größe folgender Mittelbedarf pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr zu erwarten:*

- *für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur etwa 6 bis 15 Euro, davon etwa 1 bis 3 Euro allein für die betriebliche Unterhaltung.*
- *für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum etwa 1 bis 2,50 Euro und*
- *für die sogenannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service, etc.) etwa 0,50 bis 2 Euro*

Zusammen mit weiteren Maßnahmen (z.B. Fahrradverleihstation) ergibt sich bei dem Ziel, insgesamt einen guten Standard zu erreichen, für die einzelnen Städte und Gemeinden ein Mittelbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr. Die konkrete Summe variiert je nach Ausgangsniveau und zukünftigen Perspektiven.“ (Nationaler Radverkehrsplan, S.63).

Dortmund hat in 2018/2019 gut 1,5 Mio € in Radverkehrsmaßnahmen investiert (vgl. Anlage 1). Eine genaue Angabe der Investitionen pro Einwohner ist derzeit nicht möglich, da Radverkehrsanlagen zumeist Teil größerer Straßenumbaumaßnahmen sind oder z.B. in Form von Markierungslösungen nach Deckensanierungen erfolgen. Im Zuge der bereits beschlossenen Personalaufstockungen sollen die Investitionen in Radverkehrsanlagen künftig separat erfasst und in jährlichen Fortschrittsberichten dargestellt werden. Anlage 2 gibt den derzeitigen Stand über die anstehenden Investitionen wieder. Für den Doppelhaushalt 2020/21 sind zunächst noch keine Mittelaufstockungen vorgesehen. Die Maßnahmen sollen aus den bestehenden Etats bestritten werden. In Einzelfällen werden ggf. Anträge zur überplanmäßigen Finanzierung eingebracht. Hierzu werden dann gesonderte Beschlüsse eingeholt.

Die neuen Stellen müssen zunächst besetzt, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingearbeitet werden. Ab 2022 sollen die Radverkehrsmittel im investiven wie konsumtiven Haushalt deutlich aufgestockt werden. Dortmund orientiert sich hier an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans. Der weitere Mittelbedarf wird in 2020/2021 anhand konkretisierter Projektlisten differenzierter dargestellt und dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.

5. 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.