

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 31.01.2022

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde	26.01.2022	öffentlich

2.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Beschluss

Der Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde empfiehlt einstimmig die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Er weist aber darauf hin, dass bei einem Neubau oder der Erneuerung von Radwegen in der freien Landschaft in Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie entlang von Gewässern die rechtliche Grundlage für eine Asphaltierung fehlt. Aus diesem Grund sollte in diesen Bereichen möglichst auf eine Asphaltierung verzichtet werden. Die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für den Wegebau soll nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Landnutzer erfolgen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 01.02.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-Ost

Sitzungsdatum:

01.02.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 12.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost **schiebt** die Beschlussfassung in die Sitzung am 15.03.2022.

Weiter wird um Berichterstattung in dieser Sitzung zur Beantwortung der noch offenen Fragen gebeten.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 02.02.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Scharnhorst

Sitzungsdatum:

01.02.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 6.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Scharnhorst empfiehlt **mit Mehrheit** - bei den Gegenstimmen der AfD-Fraktion - die Radverkehrsstrategie mit den folgenden Ergänzungen:

1. Der Ausbau der Velorouten darf nicht zu Lasten der zügigen und sicheren Weiterentwicklung der Hauptrouten gehen, mit denen die Ortsteile im Stadtbezirk Scharnhorst verbunden und an die Velorouten angebunden werden.
2. Deshalb muss die Detailfestlegung der Routenverläufe der Haupt- und Nebenrouten in enger Abstimmung mit Radverkehrsinitiativen und der Politik vor Ort erfolgen.
3. Dabei muss eine Identifikation von besonders wichtigen und/oder gefährlichen Abschnitten der Hauptrouten erfolgen, die ebenfalls priorisiert verbessert werden. Dafür muss im Einzelfall auch vom Grundsatz des „anlassbezogenen Umbaus“ abgesehen werden.
4. Ebenso muss es weiterhin punktuelle Verbesserungen im Bestandsnetz als Sofortmaßnahmen geben, z.B. bei Belagsausbesserungen, Bordsteinabsenkungen etc.
5. Die weiterführenden Schulen – auch diejenigen in Nachbarstadtbezirken, die von Schüler_innen aus Scharnhorst genutzt werden – müssen in die Routenplanung einbezogen werden. Gerade hier ist auf einen schnellen und sicheren Ausbau zu achten.
6. Um eine zügige Umsetzung der notwendigen Maßnahmen sicherzustellen, muss für eine ausreichende personelle Ausstattung in den planenden und ausführenden Stadtämtern gesorgt werden.

Der Stadtbezirk Scharnhorst wird mit einer Veloroute aus der nördlichen Innenstadt ins Stadtteilzentrum Scharnhorst erschlossen. Da dieses relativ Innenstadtnah liegt, bleiben die weiteren Ortsteile Kirchderne, Hostedde, Derne, Lanstrop und Husen-Kurl außerhalb der Veloroutenplanung und werden lediglich per Hauptrouten angebunden.

Da die Realisierung der Velorouten Vorrang vor den Hauptrouten hat, hieße das in der Konsequenz, dass ein fahradgerechter Anschluss der Ortsteile erst deutlich nach 2030 stattfindet. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit der nordwestlich angrenzenden Städte Lünen und Kamen sowie die auch im Bericht hervorgehobene wichtige Querverbindung zwischen Scharnhorst und Brackel.

Dies ist nicht im Sinne der Ziele der Radverkehrsstrategie und der Radfahrenden Menschen im Stadtbezirk.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Die Bezirksvertretung Scharnhorst nimmt die Empfehlung aus dem Beirat der unteren Naturschutzbehörde zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Scharnhorst empfiehlt **mit Mehrheit** - bei den Gegenstimmen der AfD-Fraktion - dem Rat der Stadt Dortmund, dem Vorschlag der Verwaltung - **unter Einbeziehung des beschlossenen Antrages von B90/Die Grünen** - zu folgen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 02.02.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-West

Sitzungsdatum:

02.02.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 12.3

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Empfehlung:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West bemerkt zu der Vorlage der Verwaltung folgendes:

Frau Neuhaus (Die PARTEI) vermisst im Masterplan die Beschreibung konkreter Maßnahmen die die Sicherheit der Radwege gewährleisten. Außerdem die Nichtanbindung von Phönix West sowie Stadtkrone Ost, die doch mit vielen Arbeitsplätzen ausgestattet sind.

Frau Bernert-Leushacke (Die Linken) schlägt vor das gesamte Papier noch einmal zu überarbeiten. Es gibt dort falsche Perspektiven die in einer Stellungnahme vom Aufbruch Fahrrad, aber auch den anderen Radverbänden gut herausgearbeitet worden sind.

Herr Rybak (FDP) bemängelt die nach wie vor schlechten Bedingungen für Radfahrende in der Stadt, begrüßt aber das Ziel Fahrradstadt werden zu wollen.

Viele Radwege sind immer wieder unterbrochen, schlängeln sich gefährlich vom Fußweg auf die Straße oder fehlen ganz. Die Menschen werden aber nur dann häufiger das Rad nutzen, wenn es eine sichere Radverkehrsinfrastruktur gibt.

Radwege müssen getrennt von der Fahrbahn sein. Es werden mehr Fahrradstraßen benötigt. Radfahrende sollten Vorfahrt haben. Vorfahrt in Bezug auf die Verkehrsentwicklung und auf das gemeinsame Miteinander im Straßenverkehr.

Die Zeit, dem Autoverkehr nicht wehtun zu wollen, ist am Ende und nicht mehr zeitgemäß. Für eine Trendentwicklung müssen im städtischen Verkehr direkte Veränderungen der Prioritätensetzung vorgenommen werden. Priorität sollte der Innenstadtbereich sein, und nicht äußere Randgebiete.

Die Mindestbreite von 2 Metern darf nicht unterlaufen werden. Wünschenswert sind Machbarkeitsstudien und eine wesentlich schnellere Umsetzung von besserer Radmobilität. Ihm erscheint die Radverkehrsstrategie im Masterplan Mobilität in diesen Punkten nicht ausreichend. Auch er plädiert für eine Überarbeitung.

Herr Hartmann (Bündnis90/Die Grünen) unterstreicht diese Aussage und Frau Silvasi (Bündnis90/Die Grünen) weist daraufhin, dass die Stellungnahmen der Radvereine, die den Bezirksvertretungen zur Kenntnis gegeben wurden, ebenfalls von der Stadt Dortmund in die Planungen miteinbezogen werden müssen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt mehrheitlich** mit 8 Ja Stimmen (Bündnis90/die Grünen, SPD, die Linke) gegen 5 Nein Stimmen (CDU, FDP, AfD, die PARTEI) dem Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 07.02.2022

Gremium:
Bezirksvertretung Hombruch

Sitzungsdatum:
01.02.2022

Sitzungsart:
öffentlich

zu TOP 12.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Beratung

Herr Preuss (Fraktionssprecher CDU) begrüßt für seine Fraktion die Radverkehrsstrategie ausdrücklich. Einige Punkte weichen von den Vorstellungen der Fraktion ab; zum Beispiel, dass Velorouten in bzw. durch die Fußgängerzonen führen. In den Hauptverkehrszeiten sollten Fußgängerzonen nur für Fußgänger zugänglich bleiben. Auch das eine Veloroute durch Am Spörkel geführt wird, hält die Fraktion für gefährlich. Das der Amtsberg eine Veloroute werden soll, ist nicht sinnvoll. Am Beilstück besteht reger U-Bahnverkehr und ist daher ebenfalls gefährlich für gleichzeitigen Radverkehr. Warum Velorouten in Zentren enden und nicht an Randgebieten, ist unverständlich. Es besteht grundsätzlich weiterer Diskussions- und Abstimmungsbedarf im Detail. Die Fraktion schlägt vor, Einzelvorschläge in einer Arbeitsgruppe zu sammeln und zu beraten und dann an den Rat weiterzugeben.

Bezirksbürgermeister Berning stellt zur Diskussion, die Empfehlung der Vorlage in die nächste Sitzung zu verschieben, um bis dahin Details zu erarbeiten und dann mit der Empfehlung weiterzuleiten.

Herr Twardon (SPD-Fraktion) führt aus, dass der vorgestellte Masterplan zunächst ein Konzept darstellt. Konkrete Streckenführungen werden noch im Detail auch mit dem Beirat Nahmobilität und Bezirksvertretung erarbeitet und in den Gremien beraten. Eine Verschiebung der Empfehlung in die nächste Sitzung hält er für zu spät. Die Fraktion ist grundsätzlich mit dem Masterplan einverstanden.

Dr. Brunsing (Fraktion B90/Die Grünen) erklärt für seine Fraktion, dass diese der Vorlage zustimmt. Die Fraktion möchte die Empfehlung nicht schieben, da zwar noch der Rat rechtzeitig erreicht werden würde, womöglich nicht aber die zuständigen Ausschüsse, die die Vorlage kurz nach der Sitzung der Bezirksvertretung Hombruch beraten. Zu den Begrifflichkeiten kritisiert er, dass zwar von den verschiedenen Routenarten geschrieben wird, aber nicht von den Breiten oder den Knotenpunkten bzw. Belagsqualitäten. Die Vorlage wird als Strategie angesehen und die Fraktion erwartet nun Details, über die beraten werden kann.

Empfehlung

Die Bezirksvertretung Hombruch empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund **einstimmig** folgenden Beschluss zu fassen:

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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

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

Bei der Konkretisierung ist die Bezirksvertretung Hombruch miteinzubinden.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 16.02.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Lütgendortmund

Sitzungsdatum:

08.02.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 11.5

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Herr Müller (Fraktion Bündnis '90/die Grünen) erklärt, dass seine Fraktion der Vorlage zustimmen werde und gibt die folgenden Anmerkungen zu Protokoll:

Eine Planung ist schön, so lange es jedoch noch nicht das Personal gibt, die diese umsetzen kann, ist diese wertlos. Unsere Sorge gilt hier im Besonderen der personellen Ausstattung des Tiefbauamtes. Es ist zu gewährleisten, dass hier der erforderliche Personalbedarf auch zur Umsetzung der Radverkehrsplanung eingesetzt wird und nicht zum Abbau des bereits jetzt vorhandenen Staus von Tiefbaumaßnahmen verwendet wird.

Dem in der Vorlage gemachten Rückschluss, dass der Anstieg der Verkaufszahlen von Pedelecs auch ohne entsprechende Ladeinfrastruktur, diese überflüssig mache, wollen wir uns nicht anschließen. Gerade Lastenfahräder, deren Nutzung ja besonders gefördert werden soll, haben eine geringe Reichweite und benötigen eine gute Ladeinfrastruktur. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Leistungsfähigkeit der Akkus mit der Zeit abnimmt und daher auch Lademöglichkeiten erforderlich werden.

Weiter ist auch ein sozialer Aspekt zu berücksichtigen. Leistungsfähige Akkus sind sehr teuer. Niedrigpreisige Pedelecs sind daher mit schwächeren Akkus mit geringerer Reichweite ausgestattet. Menschen, die sich kein teures Pedelec leisten können, sind ohne ausreichende Lademöglichkeiten daher in der Nutzung benachteiligt. Die Planung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur ist daher notwendig.

Die Führung der geplanten Veloroute von Lütgendortmund sollte überdacht werden. Die Führung über den Friedhof von Lütgendortmund sowie die Führung entlang des Crengeldanzgrabens, des Schmechtingbachs und entlang der Hallerey, alles unbeleuchtete und teilweise nicht ausreichend befestigte Wege, sind nicht sinnvoll. Sie führen durch Angsträume und werden daher bei Nacht nicht genutzt. Hier empfiehlt es sich, auf parallel verlaufende Straßen auszuweichen. Warum die Veloroute in Marten ab dem Sadelhof über die Martener Straße geführt werden soll, obwohl die Schulte-Heuthaus-Straße ab dem Sadelhof über eine breit ausgebaute Fahrradspur verfügt, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Herr Lieven (SPD-Fraktion) begrüßt die Einrichtung eines Verkehrswendebüros mit je einem Mitarbeiter aus der Tiefbau- und Planungsverwaltung zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Er mahnt jedoch dringend an, bei der Führung der Radrouten die Beschlüsse der BV zu beachten und die BV zu beteiligen (u.a. Beschluss Fahrradstraße „In der Meile“ von Schulte-Heuthaus-Straße bis Planetenfeldstraße).

Beschluss

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Die BV Lütgendortmund empfiehlt dem Rat mehrheitlich (bei einer Gegenstimme AFD) die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 inkl. der Haupt- und Nebenrouten sowie der neun Velorouten als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung.

Die BV Lütgendortmund empfiehlt dem Rat mehrheitlich (bei einer Gegenstimme AFD) , dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubebedarfs.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 09.03.2022

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Bezirksvertretung Brackel	03.03.2022	öffentlich

11.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Fraktion B'90/Die Grünen legt zu dieser Vorlage nachfolgenden Antrag vor, dem die **Bezirksvertretung Brackel** mit 13 Ja-Stimmen (Fraktionen SPD, CDU, B'90/Die Grünen, Die Linke./Die Partei, Herr Schneider, FDP-Fraktion) gegen 1 Nein-Stimme (Herr Thomas, AfD-Fraktion) **zustimmt**:

„Die Bezirksvertretung Brackel empfiehlt die vorgelegte Fahrradstrategie im Grundsatz, fordert die Verwaltung aber auf, die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Mit gleicher Dringlichkeit wie die Velorouten müssen bei jeder Tageszeit und Witterung befahrbare Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen geschaffen werden.
- Priorität sollten sichere Radwege aus den umliegenden Stadtteilen – auch aus benachbarten Stadtbezirken) zu weiterführenden Schulen haben. (z. B. Brackel – Asseln, Scharnhorst – Brackel, Kurl – Asseln,...)
- Die Grundschulen müssen aus den umliegenden Quartieren für die Schüler*innen gefahrlos erreicht werden können. Hier sind insbesondere Übergänge zu verbessern.
- Sehr zeitnah sollten die schon jetzt viel genutzten Routen durch kleine, zügig umsetzbare Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Beseitigung gefährlicher Unebenheiten, Änderung von Ampelschaltungen,... attraktiviert werden.
- Der RS1 darf nicht die einzige zügige Verbindung in die Innenstadt werden. (Beispielsweise könnte der Körneradweg bis in die Nordstadt geführt werden.)
- Da die Umsetzung der RS1-Planung im Bereich Asseln auf größere Schwierigkeiten stoßen wird, sollte hier eine alternative Streckenführung zeitnah umgesetzt werden. (siehe dazu die Anlage.) über Kahle Hege/Tielkenweg/Am Ostbrink, Weg zu Am Grünen Ufer/Webershohl
Die direkte Trassenführung sollte aber dennoch auch weiter verfolgt werden.

Begründung:

Ein großes Potential für die Verlagerung von Alltagswegen vom Auto auf das Fahrrad besteht bei den kurzen Strecken. Dabei existieren viele Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen, so dass radiale Routen genauso wichtig sind wie die Erreichbarkeit der Innenstadt. Kinder und Jugendliche sollten frühzeitig das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel schätzen lernen, das ist nicht nur ökologisch, sondern auch pädagogisch sinnvoll und gesundheitsfördernd. Um besonders schnell zu erkennbaren Verbesserungen zu kommen, sollten Anregungen v. a. von Fahrradverbänden zu schnell realisierbaren Maßnahmen zügig umgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung des o. g. Antrages **empfiehlt** die Bezirksvertretung Brackel dem Rat mit 13 Ja-Stimmen (Fraktionen SPD, CDU, B'90/Die Grünen, Die Linke./Die Partei, Herr Schneider, FDP-Fraktion) gegen 1 Nein-Stimme (Herr Thomas, AfD-Fraktion), dem nachfolgenden Beschlussvorschlag **zuzustimmen**:

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

„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.“

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 09.03.2022

Gremium:
Bezirksvertretung Hörde

Sitzungsdatum:
08.02.2022

Sitzungsart:
öffentlich

11.9

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

zu TOP 11.9

Materplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Herr Prof. Dr. Goll nimmt ab diesem TOP an der Sitzung teil.

B90/Die Grünen merken an:

1. Routen enden alle am Wall und nicht im Stadtkern
2. zu wenig Mitarbeiter geplant
3. die Breitenunterschiede irritieren
4. Schulen werden nicht berücksichtigt
5. Fahrbahnmarkierung zur Sicherheit müssen erfolgen
6. Brücke im Westfalenpark

Die CDU-Fraktion sowie die SPD-Fraktion merken an:

Grundsätzlich ist der Plan ein guter Grundstein, aber die Detailausarbeitung muss erst noch erfolgen

Beschluss

Die Bezirksvertretung Hörde schiebt die Vorlage in die nächste Sitzung.

Vorab muss ein Informationsaustausch mit den Fraktionen, dem ADFC und der entsprechenden Fachverwaltung erfolgen um Detailfragen zu klären.

Abstimmungsergebnis: einstimmig so beschlossen

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 10.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-Nord

Sitzungsdatum:

26.01.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 12.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Nord beschließt **mehrheitlich** mit den Stimmen von SPD (4), Bündnis 90/Die Grünen (6), Die Linke/Die Partei (4), BVT (1) gegen die Stimme der AfD (1) den nachfolgenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

„Antrag: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Sehr geehrte Frau Rosenbaum,

die Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN bittet die Bezirksvertretung in der Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt Nord am 26.01.2022 um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Antrags zu TOP 12.1 „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache 23050-21):

Die Verwaltung wird gebeten die folgenden Anmerkungen, die jeweils unter dem Punkt „Beschreibung des Verbesserungsvorschlages“ zu finden sind, zur Vorlage Radverkehrsstrategie und Radzielnetz einzuarbeiten.

Nr. 1:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- Netzkategorie: Nebenroute/Hauptroute*
- Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- Beschreibung des Verlaufs: Ab Unionstraße Richtung Osten*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Nach jetzigem Planungsstand knickt die Veloroute auf Höhe der Unionstraße Richtung Süden ab. Eine Starke Ost-Westverbindung nördl. des Bahnhofes fehlt. Eine Veloroute von Ost-West, auf der Nordseite des Bahnhofes, Richtung Borsigplatz würde den Radverkehr auf den drei Velorouten (Nord-Süd) einsammeln und direkte Verbindungen zum Dortmunder HBF aus dem Dortmunder Norden ermöglichen. Mögliche Verläufe:

- 1. Veloroute: Auf dem Bahndamm als Verlängerung des Güterbahnhof-Radweges ->Bahnhofspromenade ->Königshof-> Kapellenstraße-> Gleispark -> Ostermärsch*
- 2. Veloroute: Treibstraße ->Grüne Straße ->Steinstraße ->Heiligartenstraße ->Jägerstraße ->Ostermärsch.*

Nr. 2:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- Netzkategorie: Nebenroute*
- Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- Beschreibung des Verlaufs: Auf ehemaliger Güterbahnhof-Radwegetrasse*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Anstelle auf der Westfaliastraße, wäre es wünschenswert die Veloroute über den Güterbahnhofradweg zu leiten. Dies hätte den Vorteil, dass die Veloroute auf dem Bahndamm einerseits die nord-westl. Stadtteile und das neue ICE-Werk mit dem Bahnwerk Spähenfelde und auch Hörde (über den Gartenstadtradweg oder Bananenradweg anbinden würde (s.

https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=de&mid=12BMpHL_jLyMwjA2Err6YW5h5rpFfV8R&ll=51.53520432741134%2C7.443724750000014&z=14)

Nr. 3:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
 - o *Querung Schützenstraße von Feldherrenstraße zur Westerbleichstraße (Teil der West-Ost-Route durch die Nordstadt)*
 - o *Sichere und bedarfsgerechte, fahrradfreundliche Ampelschaltungen (S. 11) werden für erforderlich gehalten*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Hier reicht eine Beschilderung (Radverkehr kreuzt) verbunden mit einer Markierung der Überquerung auf der Straße. Beachte: Schräge Überquerung der Schützenstraße, da die Nebenstraßen etwas versetzt einmünden. Die Nebenroute wird von Radfahrenden gerne als sichere und schnelle Alternative zur Mallinckrodtstraße genutzt.

Nr. 4:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
 - o *Querung Leopoldstraße vom Keuninghaus zur Priorstraße (Teil der West-Ost-Route durch die Nordstadt)*
 - o *Sichere und bedarfsgerechte, fahrradfreundliche Ampelschaltungen (S. 11) werden für erforderlich gehalten*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

- *Kurzfristig: Ampelschaltung fußgängerfreundlicher*
- *mittelfristig: Führung der Verkehrsteilnehmenden durch die Priorstraße. Trennung zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr im gesamten Verlauf der Priorstraße bis zum Josephsplatz anzustreben.*
- *Die Nebenroute wird von Radfahrenden gerne als sichere und schnelle Alternative zur Mallinckrodtstraße genutzt.*

Nr. 5:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Hauptroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs: Münsterstraße zwischen Haydnstraße und Immermann-/Eberstraße*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

- *4-Spurige Münsterstraße als Hauptroute vorgesehen. Keine Radwegmarkierungen oder sonstige Radverkehrsinfrastruktur.*

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

- *Kurzfristig: alternative Hauptroute ausweisen (westlich: Uhlandstraße im gesamten Verlauf, oder östlich: Kleine Burgholzstraße, Burgholzstraße, Eberstraße).*
- *Langfristig: Reduzierung von 4 auf 2 Fahrspuren und Errichtung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur*

Nr. 6:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs: Kurfürstenstraße -> Uhlandstraße*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

- *Als Alternative zu der Hauptroute auf der Leopoldstraße wäre auf der Uhlandstraße/Kurfürstenstraße eine Hauptroute/Veloroute angebracht.*
- *Diese könnte weiter Richtung Norden durch den Fredenbaumpark geführt werden*
- *Richtung Süden könnte durch den Dortmunder HBF ein steigungsarmer und verkehrsarmer Anschluss an den Veloring um die City gelingen.*

Nr. 7:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
- *Verbindung durch den U-Bahntunnel*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Eine direkte Haut- oder Veloroute, anstelle einer Nebenroute, durch den Bahnhof verknüpft künftig die Innenstadt-Nord mit der Dortmunder City und dem Velo-Ring. Hierfür könnte der ehemalige Posttunnel genutzt werden. Alternativ kann über eine Lösung durch den U-Bahntunnel nachgedacht werden.

Nr. 8: Ost-West-Verbindung

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs: ...Feldherrnstraße -> Westerbleichstraße ->Priorstraße ...*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Abseits der Hauptverkehrsstraßen verbindet eine Veloroute, anstelle einer Nebenroute, die verschiedenen Quartiere in dem Stadtteil miteinander (Fahrradstraßen). Zeitgleich wird der Keuningpark belebt.

Nr. 9: Anbindung des neuen Hafenviertels Speicherstraße

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West und Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
 - o *Derzeit Nebenroute Lagerhausstraße und Bülowstraße*
 - o *Die Planungen des neu entstehenden Hafenviertels hinsichtlich des Radverkehrs finden sich in der Radverkehrsstrategie nicht wieder.*

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Laut Planungsunterlagen (B-Plan InN 246) werden im neuen Hafenviertel 5000 Arbeitsplätze entstehen. Die ersten neuen Gebäude sind bald bezugsfertig (Leuchtturm / Fraunhofer Institut). Deshalb sollten in der weiteren Planung folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Ziel muss eine sichere Trasse vom Fredenbaum bis zur U-Bahn-Station Hafen sein (und darüber hinaus, also die Querung der Mallinckrodtstraße in nord-südlicher Richtung), ggf. eine gemeinsame Trasse mit Fußgänger*innen, keinesfalls entlang der engen Autostraßen. Die Trasse soll auch den Radweg in Richtung Wischlingen und zur Veloroute Richtung Huckarde anschließen.
- Ein Großteil des Viertels soll laut Plan als Shared Space eingerichtet werden. Bis die Verkehrsführungen im Einzelnen feststehen, sollte zunächst die nördliche Speicherstraße als Nebenroute gekennzeichnet werden.
- Die Hafenvorpromenade und die geplante Drehbrücke (Drehbrückenstraße) sollten Freizeitrouten werden.
- Kanalstraße, Franziusstraße und Schäferstraße sind zwar als Hauptrouten ausgewiesen, aber sehr gefährlich für Radfahrende (starker LKW-Verkehr, keine Radstreifen, schmale Gehwege). Der starke LKW-Verkehr wird bleiben, bauliche Maßnahmen sind kaum möglich. Ausnahme: eigene Radspur auf der Schäferstraße zwischen Speicher- und Schützenstraße
- Die Bülowstraße muss neu überplant werden. Sie ist, bezogen auf den Radverkehr wahrscheinlich die meistgenutzte Zufahrtsstraße zum neuen Hafenviertel, wird aber auch von PKWs erheblich mehr als jetzt genutzt werden. Eine klare bauliche Trennung zwischen Auto-, Rad- und Fußverkehr ist erforderlich.
- Überlegenswert: Da die westliche Mallinckrodtstraße zwischen Autobahn und Schützenstraße aufgrund Vierspurigkeit, Straßenbahntrasse und engen Gehwegen absolut ungeeignet für einen sicheren Radverkehr ist, könnte die Hauptroute über die Speicherstraße – Bülowstraße und Schützenstraße zur Mallinckrodtstraße geführt werden.

Weitere Anmerkungen:

- Fahrradparken: Auf der Nordseite des Dortmunder HBF muss eine kurzfristige Lösung für das fehlende Fahrradparkhaus kommen.
- Bahnstrecken: Der Bananenradweg sollte ausgebaut werden (zusätzlicher Rad/Gehweg) und als Hauptroute gekennzeichnet werden, um direkte Verbindungen aus Dortmund Hörde zur Nordseite des Dortmunder HBF zu ermöglichen (Karte: https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=de&mid=12BMpHL_jLyMwjA2Err_6Y_W5h5rpFfV8R&ll=51.53520432741134%2C7.443724750000014&z=14)
- Fahrradstraßen sollten nach den neuesten Standards umgesetzt werden (Modal Filter; keine senkrecht angelegten Parkplätze; Verengung der Fahrbahn; Kreuzungsbereiche erhöhen)
- Planungshorizont: S. 19: "... in den nächsten 10 Jahren vorrangig 9 Velorouten, je eine pro Außenstadtbezirk (Mengede wird durch Verlängerung der Huckarder Route angebunden), als Hauptverbindung zwischen den Nebenzentren und der City zu realisieren". Für Maßnahmen zu Haupt- und Nebenrouten werden keine Realisierungskonzepte erwähnt. Hier wird ein Realisierungskonzept gefordert.
- Unbedingt erforderlich: Umsetzungsplanung für alle Routentypen. Vordringliche Maßnahmen aus Nordstadtperspektive:
 - o Ausstattung der Hauptrouten mit ausreichend breiten Radwegen und "Führungsformen, wie z. B. Umweltverbundspur" (S. 19)

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

- *Nebenrouten: Querung der Hauptstraßen mit sicheren und bedarfsgerechten Ampelschaltungen (S. 11)*
- *Für einen Soll/Ist-Abgleich und ein Controlling sind Zwischenziele und Zielerreichungsgrade zu entwickeln*
- *Ausbaustandards: Der Ratsbeschluss „Fahrradstadt Dortmund“ (Drucksache Nr.: 15619-19) hat eine Regelbreite von 2,3 m und eine Mindestbreite von 2,0 m für alle Straßen in der Baulast der Stadt festgelegt. Dieser Beschluss ist in die Radverkehrsstrategie für alle Routenkategorien einzuarbeiten.*
- *Velorouten sind auch als interkommunale Verbindungen zu entwickeln. Sie sind Voraussetzung für einen gelingenden Mobilitätswandel und sollten unter keinen Umständen vor den Stadtgrenzen enden (Beispielsweise sollte die Veloroute nach Bodelschwingh weiter nach Castrop geführt werden.). Hier ist eine Vernetzung mit den umliegenden Kommunen zwingend notwendig, sollte sich am reg. Radwegenetz des RVRs orientieren und mit den Nachbarkommunen abgesprachen sein.“*

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Nord empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund **mehrheitlich** mit den Stimmen von SPD (4), Bündnis 90/Die Grünen (6), Die Linke/Die Partei (4) und BVT (1) gegen die Stimme der AfD (1) den nachfolgenden Beschluss zu fassen:

Beschluss

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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 14.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Brackel

Sitzungsdatum:

03.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

11.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Fraktion B'90/Die Grünen legt zu dieser Vorlage nachfolgenden Antrag vor, dem die **Bezirksvertretung Brackel** mit 13 Ja-Stimmen (Fraktionen SPD, CDU, B'90/Die Grünen, Die Linke./Die Partei, Herr Schneider, FDP-Fraktion) gegen 1 Nein-Stimme (Herr Thomas, AfD-Fraktion) **zustimmt**:

„Die Bezirksvertretung Brackel empfiehlt die vorgelegte Fahrradstrategie im Grundsatz, fordert die Verwaltung aber auf, die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Mit gleicher Dringlichkeit wie die Velorouten müssen bei jeder Tageszeit und Witterung befahrbare Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen geschaffen werden.
- Priorität sollten sichere Radwege aus den umliegenden Stadtteilen – auch aus benachbarten Stadtbezirken) zu weiterführenden Schulen haben. (z. B. Brackel – Asseln, Scharnhorst – Brackel, Kurl – Asseln,...)
- Die Grundschulen müssen aus den umliegenden Quartieren für die Schüler*innen gefahrlos erreicht werden können. Hier sind insbesondere Übergänge zu verbessern.
- Sehr zeitnah sollten die schon jetzt viel genutzten Routen durch kleine, zügig umsetzbare Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Beseitigung gefährlicher Unebenheiten, Änderung von Ampelschaltungen,... attraktiviert werden.
- Der RS1 darf nicht die einzige zügige Verbindung in die Innenstadt werden. (Beispielsweise könnte der Körneradweg bis in die Nordstadt geführt werden.)
- Da die Umsetzung der RS1-Planung im Bereich Asseln auf größere Schwierigkeiten stoßen wird, sollte hier eine alternative Streckenführung zeitnah umgesetzt werden. (siehe dazu die Anlage.) über Kahle Hege/Tielkenweg/Am Ostbrink, Weg zu Am Grünen Ufer/Webershohl
Die direkte Trassenführung sollte aber dennoch auch weiter verfolgt werden.

Begründung:

Ein großes Potential für die Verlagerung von Alltagswegen vom Auto auf das Fahrrad besteht bei den kurzen Strecken. Dabei existieren viele Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen, so dass radiale Routen genauso wichtig sind wie die Erreichbarkeit der Innenstadt. Kinder und Jugendliche sollten frühzeitig das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel schätzen lernen, das ist nicht nur ökologisch, sondern auch pädagogisch sinnvoll und gesundheitsfördernd. Um besonders schnell zu erkennbaren Verbesserungen zu kommen, sollten Anregungen v. a. von Fahrradverbänden zu schnell realisierbaren Maßnahmen zügig umgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung des o. g. Antrages **empfiehlt** die Bezirksvertretung Brackel dem Rat mit 13 Ja-Stimmen (Fraktionen SPD, CDU, B'90/Die Grünen, Die Linke./Die Partei, Herr Schneider, FDP-Fraktion) gegen 1 Nein-Stimme (Herr Thomas, AfD-Fraktion), dem nachfolgenden Beschlussvorschlag **zuzustimmen**:

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

„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.“

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 14.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Mengede

Sitzungsdatum:

02.02.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 11.5

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Mengede einigte sich nach Erörterung der Vorlage auf folgende Anmerkungen:

Die Bezirksvertretung Mengede bittet darum:

- Die Routenplanung im Stadtbezirk darf nur in Abstimmung mit dem ADFC und der Bezirksvertretung erfolgen,
- das Mindestmaß für die Breite der Radwege zu überprüfen,
- die Sicherheit für Kinder und Jugendliche zu erhöhen – insbesondere im Bezug auf die Schulwegsicherung,
- die geplanten bzw. gewünschten Maßnahmen zeitnah – und nicht erst 2030 – umzusetzen.

Empfehlung

Die Bezirksvertretung Mengede empfiehlt dem Rat der Stadt mehrheitlich bei 1 Gegenstimme (FDP), unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen, die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 inkl. der Haupt- und Nebenrouten sowie der neun Velorouten als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Mengede empfiehlt dem Rat mehrheitlich bei 1 Gegenstimme (FDP), unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und empfiehlt mehrheitlich die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubedarfs zu beauftragen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 15.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Mengede

Sitzungsdatum:

02.02.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 11.5

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Mengede einigte sich nach Erörterung der Vorlage auf folgende Anmerkungen:

Die Bezirksvertretung Mengede bittet darum:

- Die Routenplanung im Stadtbezirk darf nur in Abstimmung mit dem ADFC und der Bezirksvertretung erfolgen,
- das Mindestmaß für die Breite der Radwege zu überprüfen,
- die Sicherheit für Kinder und Jugendliche zu erhöhen – insbesondere im Bezug auf die Schulwegsicherung,
- die geplanten bzw. gewünschten Maßnahmen zeitnah – und nicht erst 2030 – umzusetzen.

Empfehlung

Die Bezirksvertretung Mengede empfiehlt dem Rat der Stadt mehrheitlich bei 1 Gegenstimme (FDP), unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen, die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 inkl. der Haupt- und Nebenrouten sowie der neun Velorouten als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Mengede empfiehlt dem Rat mehrheitlich bei 1 Gegenstimme (FDP), unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und empfiehlt mehrheitlich die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubedarfs zu beauftragen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 15.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Eving

Sitzungsdatum:

09.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 12.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gibt nachfolgendes zu Protokoll:

„Sehr wohlwollend betrachtet die Evinger Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Masterplan Mobilität 2030, Radverkehrsstrategie und Radzielnetz.

Verbunden mit der Hoffnung einer höheren Priorisierung durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund um möglichst eine Fertigstellung vor dem Jahr 2030 zu ermöglichen. Besonders hervorzuheben für den Bezirk Eving, mit der Bitte um kurzfristige Ertüchtigung sind folgende Radwege/Radwegmarkierungen:

- Radweg Evinger Straße (Veloroute)
- Radweg Kemminghauser Straße
- Radweg Holthäuser Straße
- Radweg Osterfeldstraße
- Markierungen der Derner Straße
- Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wülferichstraße

Zum Wohle der Bürger der Stadt Dortmund wünschen wir uns Hervorhebung des städtischen Radverkehrs gegenüber dem PKW-Verkehr sowie kurzfristige Umsetzung!“

Die Bezirksvertretung Eving empfiehlt **mehrheitlich** bei 16 Ja-Stimmen (SPD-Fraktion, CDU-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Frau Wrubel/Die Linke, Herr Sönmez/BVT und Herrn Ryz/FDP) und 1 Gegenstimme (Herr Nebe/AfD) dem Rat der Stadt die nachfolgende Beschlussfassung:

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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 15.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-Ost

Sitzungsdatum:

15.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 3.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz Berichterstattung

(geschoben aus der Sitzung am 01.02.22)

Empfehlung/Berichterstattung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **mehrheitlich** mit den Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (6), der SPD-Fraktion (3), der CDU-Fraktion (3), Herrn Höfer (FDP) gegen die Stimmen von Herrn Winko (AfD) bei Enthaltung von Frau Selzer (Die Linke), dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss **ohne Überbrückung (Höhenradweg) des Westfalenparks zu fassen. Eine alternative Lösung für den Dortmunder Süden ist zu finden:**

Beschluss:

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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 16.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Hörde

Sitzungsdatum:

15.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

11.5

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Beschluss

Die Bezirksvertretung Hörde lehnt die Vorlage ab.

Abstimmungsergebnis: einstimmig so beschlossen

Grundsätzlich wird die Erstellung einer Strategie begrüßt, allerdings kann man vielen Vorschlägen (z.B. zu den Velorouten, Standards zu den Breiten...) so nicht zustimmen. Die Bezirksvertretung Hörde verweist zum einen auf die vorliegende Stellungnahme des ADFC. Zum anderen werden sich die Fraktionen treffen und versuchen, abgestimmte Vorschläge für den Masterplan Mobilität zu erarbeiten und diese Vorschläge dann der Verwaltung und den anderen politischen Gremien zukommen lassen.

Erstellt am: 17.03.2022

Gremium:

Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt,
Stadtgestaltung und Wohnen

Sitzungsdatum:

16.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 8.2

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde aus der öffentlichen Sitzung vom 26.01.2022:

Der Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde empfiehlt einstimmig die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Er weist aber darauf hin, dass bei einem Neubau oder der Erneuerung von Radwegen in der freien Landschaft in Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie entlang von Gewässern die rechtliche Grundlage für eine Asphaltierung fehlt. Aus diesem Grund sollte in diesen Bereichen möglichst auf eine Asphaltierung verzichtet werden. Die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für den Wegebau soll nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Landnutzer erfolgen.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Innenstadt-Ost aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost **schiebt** die Beschlussfassung in die Sitzung am 15.03.2022. Weiter wird um Berichterstattung in dieser Sitzung zur Beantwortung der noch offenen Fragen gebeten.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Scharnhorst aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022:

Die Bezirksvertretung Scharnhorst empfiehlt mit Mehrheit - bei den Gegenstimmen der AfD-Fraktion - die Radverkehrsstrategie mit den folgenden Ergänzungen:

1. Der Ausbau der Velorouten darf nicht zu Lasten der zügigen und sicheren Weiterentwicklung der Hauptrouten gehen, mit denen die Ortsteile im Stadtbezirk Scharnhorst verbunden und an die Velorouten angebunden werden.
2. Deshalb muss die Detailfestlegung der Routenverläufe der Haupt- und Nebenrouten in enger Abstimmung mit Radverkehrsinitiativen und der Politik vor Ort erfolgen.
3. Dabei muss eine Identifikation von besonders wichtigen und/oder gefährlichen Abschnitten der Hauptrouten erfolgen, die ebenfalls priorisiert verbessert werden. Dafür muss im Einzelfall auch vom Grundsatz des „anlassbezogenen Umbaus“ abgesehen werden.
4. Ebenso muss es weiterhin punktuelle Verbesserungen im Bestandsnetz als Sofortmaßnahmen geben, z.B. bei Belagsausbesserungen, Bordsteinabsenkungen etc.
5. Die weiterführenden Schulen – auch diejenigen in Nachbarstadtbezirken, die von Schüler_innen aus Scharnhorst genutzt werden – müssen in die Routenplanung einbezogen werden. Gerade hier ist auf einen schnellen und sicheren Ausbau zu achten.
6. Um eine zügige Umsetzung der notwendigen Maßnahmen sicherzustellen, muss für eine ausreichende personelle Ausstattung in den planenden und ausführenden Stadtämtern gesorgt werden.

Der Stadtbezirk Scharnhorst wird mit einer Veloroute aus der nördlichen Innenstadt ins Stadtteilzentrum Scharnhorst erschlossen. Da dieses relativ Innenstadtnah liegt, bleiben die weiteren Ortsteile Kirchderne, Hostedde, Derne, Lanstrop und Husen-Kurl außerhalb der Veloroutenplanung und werden lediglich per Haupttrouten angebunden.

Da die Realisierung der Velorouten Vorrang vor den Haupttrouten hat, hieße das in der Konsequenz, dass ein fahrradgerechter Anschluss der Ortsteile erst deutlich nach 2030 stattfindet. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit der nordwestlich angrenzenden Städte Lünen und Kamen sowie die auch im Bericht hervorgehobene wichtige Querverbindung zwischen Scharnhorst und Brackel.

Dies ist nicht im Sinne der Ziele der Radverkehrsstrategie und der Radfahrenden Menschen im Stadtbezirk.

Die Bezirksvertretung Scharnhorst nimmt die Empfehlung aus dem Beirat der unteren Naturschutzbehörde zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Scharnhorst empfiehlt mit Mehrheit - bei den Gegenstimmen der AfD-Fraktion - dem Rat der Stadt Dortmund, dem Vorschlag der Verwaltung - unter Einbeziehung des beschlossenen Antrages von Bündnis90/Die Grünen - zu folgen.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Innenstadt-West aus der öffentlichen Sitzung vom 02.02.2022.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West bemerkt zu der Vorlage der Verwaltung folgendes:

Frau Neuhaus (Die PARTEI) vermisst im Masterplan die Beschreibung konkreter Maßnahmen die die Sicherheit der Radwege gewährleisten. Außerdem die Nichtanbindung von Phoenix West sowie Stadtkrone Ost, die doch mit vielen Arbeitsplätzen ausgestattet sind.

Frau Bernert-Leushacke (Die Linken) schlägt vor das gesamte Papier noch einmal zu überarbeiten. Es gibt dort falsche Perspektiven die in einer Stellungnahme vom Aufbruch Fahrrad, aber auch den anderen Radverbänden gut herausgearbeitet worden sind.

Herr Rybak (FDP) bemängelt die nach wie vor schlechten Bedingungen für Radfahrende in der Stadt, begrüßt aber das Ziel Fahrradstadt werden zu wollen.

Viele Radwege sind immer wieder unterbrochen, schlängeln sich gefährlich vom Fußweg auf die Straße oder fehlen ganz. Die Menschen werden aber nur dann häufiger das Rad nutzen, wenn es eine sichere Radverkehrsinfrastruktur gibt.

Radwege müssen getrennt von der Fahrbahn sein. Es werden mehr Fahrradstraßen benötigt. Radfahrende sollten Vorfahrt haben. Vorfahrt in Bezug auf die Verkehrsentwicklung und auf das gemeinsame Miteinander im Straßenverkehr.

Die Zeit, dem Autoverkehr nicht wehtun zu wollen, ist am Ende und nicht mehr zeitgemäß. Für eine Trendentwicklung müssen im städtischen Verkehr direkte Veränderungen der Prioritätensetzung vorgenommen werden. Priorität sollte der Innenstadtbereich sein, und nicht äußere Randgebiete.

Die Mindestbreite von 2 Metern darf nicht unterlaufen werden. Wünschenswert sind Machbarkeitsstudien und eine wesentlich schnellere Umsetzung von besserer Radmobilität. Ihm erscheint die Radverkehrsstrategie im Masterplan Mobilität in diesen Punkten nicht ausreichend. Auch er plädiert für eine Überarbeitung.

Herr Hartmann (Bündnis90/Die Grünen) unterstreicht diese Aussage und Frau Silvasi (Bündnis90/Die Grünen) weist daraufhin, dass die Stellungnahmen der Radvereine, die den Bezirksvertretungen zur Kenntnis gegeben wurden, ebenfalls von der Stadt Dortmund in die Planungen miteinbezogen werden müssen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt mehrheitlich** mit 8 Ja Stimmen (Bündnis90/die Grünen, SPD, die Linke) gegen 5 Nein Stimmen (CDU, FDP, AfD, die PARTEI) dem Rat der Stadt den Beschluss lau Vorlage zu fassen:

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Hombruch aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022:

Die Bezirksvertretung Hombruch empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund **einstimmig** folgenden Beschluss zu fassen:

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.

Bei der Konkretisierung ist die Bezirksvertretung Hombruch miteinzubinden.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Lütgendortmund aus der öffentlichen Sitzung vom 08.02.2022:

Herr Müller (Fraktion Bündnis '90/die Grünen) erklärt, dass seine Fraktion der Vorlage zustimmen werde und gibt die folgenden Anmerkungen zu Protokoll:

Eine Planung ist schön, so lange es jedoch noch nicht das Personal gibt, die diese umsetzen kann, ist diese wertlos. Unsere Sorge gilt hier im Besonderen der personellen Ausstattung des Tiefbauamtes. Es ist zu gewährleisten, dass hier der erforderliche Personalbedarf auch zur Umsetzung der Radverkehrsplanung eingesetzt wird und nicht zum Abbau des bereits jetzt vorhandenen Staus von Tiefbaumaßnahmen verwendet wird.

Dem in der Vorlage gemachten Rückschluss, dass der Anstieg der Verkaufszahlen von Pedelecs auch ohne entsprechende Ladeinfrastruktur, diese überflüssig mache, wollen wir uns nicht anschließen. Gerade Lastenfahrräder, deren Nutzung ja besonders gefördert werden soll, haben eine geringe Reichweite und benötigen eine gute Ladeinfrastruktur. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Leistungsfähigkeit der Akkus mit der Zeit abnimmt und daher auch Lademöglichkeiten erforderlich werden.

Weiter ist auch ein sozialer Aspekt zu berücksichtigen. Leistungsfähige Akkus sind sehr teuer. Niedrigpreisige Pedelecs sind daher mit schwächeren Akkus mit geringerer Reichweite ausgestattet. Menschen, die sich kein teures Pedelec leisten können, sind ohne ausreichende Lademöglichkeiten daher in der Nutzung benachteiligt. Die Planung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur ist daher notwendig.

Die Führung der geplanten Veloroute von Lütgendortmund sollte überdacht werden. Die Führung über den Friedhof von Lütgendortmund sowie die Führung entlang des Crengeldanzgrabens, des Schmechtingbachs und entlang der Hallerey, alles unbeleuchtete und teilweise nicht ausreichend befestigte Wege, sind nicht sinnvoll. Sie führen durch Angsträume und werden daher bei Nacht nicht genutzt. Hier empfiehlt es sich, auf parallel verlaufende Straßen auszuweichen. Warum die Veloroute in Marten ab dem Sadelhof über die Martener Straße geführt werden soll, obwohl die Schulte-Heuthaus-Straße ab dem Sadelhof über eine breit ausgebaute Fahrradspur verfügt, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Herr Lieven (SPD-Fraktion) begrüßt die Einrichtung eines Verkehrswendebüros mit je einem Mitarbeiter aus der Tiefbau- und Planungsverwaltung zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Er mahnt jedoch dringend an, bei der Führung der Radrouten die Beschlüsse der BV zu beachten und die BV zu beteiligen (u.a. Beschluss Fahrradstraße „In der Meile“ von Schulte-Heuthaus-Straße bis Planetenfeldstraße).

Die BV Lütgendortmund empfiehlt dem Rat mehrheitlich den Beschluss laut Vorlage.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Hörde vom 08.02.2022:

Die Bezirksvertretung Hörde schiebt die Vorlage in die nächste Sitzung. Vorab muss ein Informationsaustausch mit den Fraktionen, dem ADFC und der entsprechenden Fachverwaltung erfolgen um Detailfragen zu klären.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt Nord vom 26.01.2022:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Nord beschließt mehrheitlich mit den Stimmen von SPD (4), Bündnis 90/Die Grünen (6), Die Linke/Die Partei (4), BVT (1) gegen die Stimme der AfD (1) den nachfolgenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

„Antrag: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Sehr geehrte Frau Rosenbaum,

die Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN bittet die Bezirksvertretung in der Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt Nord am 26.01.2022 um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Antrags zu TOP 12.1 „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache 23050-21):

Die Verwaltung wird gebeten die folgenden Anmerkungen, die jeweils unter dem Punkt „Beschreibung des Verbesserungsvorschlags“ zu finden sind, zur Vorlage Radverkehrsstrategie und Radzielnetz einzuarbeiten.

Nr. 1:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute/Hauptroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs: Ab Unionstraße Richtung Osten*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Nach jetzigem Planungsstand knickt die Veloroute auf Höhe der Unionstraße Richtung Süden ab. Eine Starke Ost-Westverbindung nördl. des Bahnhofes fehlt. Eine Veloroute von Ost-West, auf der Nordseite des Bahnhofes, Richtung Borsigplatz würde den Radverkehr auf den drei Velorouten (Nord-Süd) einsammeln und direkte Verbindungen zum Dortmunder HBF aus dem Dortmunder Norden ermöglichen. Mögliche Verläufe:

1. *Veloroute: Auf dem Bahndamm als Verlängerung des Güterbahnhof-Radweges ->Bahnhofspromenade ->Königshof-> Kapellenstraße-> Gleispark -> Ostermärsch*
2. *Veloroute: Treibstraße ->Grüne Straße ->Steinstraße ->Heiligartenstraße ->Jägerstraße ->Ostermärsch.*

Nr. 2:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs: Auf ehemaliger Güterbahnhof-Radwegetrasse*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Anstelle auf der Westfaliastraße, wäre es wünschenswert die Veloroute über den Güterbahnhofradweg zu leiten. Dies hätte den Vorteil, dass die Veloroute auf dem Bahndamm einerseits die nord-westl. Stadtteile und das neue ICE-Werk mit dem Bahnwerk Spähenfelde und auch Hörde (über den Gartenstadtradweg oder Bananenradweg anbinden würde (s.

https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=de&mid=12BMpHL_jLyMwjA2Err_6YW5h5rpFv8R&ll=51.53520432741134%2C7.443724750000014&z=14

Nr. 3:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
 - o *Querung Schützenstraße von Feldherrenstraße zur Westerbleichstraße (Teil der West-Ost-Route durch die Nordstadt)*
 - o *Sichere und bedarfsgerechte, fahrradfreundliche Ampelschaltungen (S. 11) werden für erforderlich gehalten*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Hier reicht eine Beschilderung (Radverkehr kreuzt) verbunden mit einer Markierung der Überquerung auf der Straße. Beachte: Schräge Überquerung der Schützenstraße, da die Nebenstraßen etwas versetzt einmünden. Die Nebenroute wird von Radfahrenden gerne als sichere und schnelle Alternative zur Mallinckrodtstraße genutzt.

Nr. 4:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
 - o *Querung Leopoldstraße vom Keuninghaus zur Priorstraße (Teil der West-Ost-Route durch die Nordstadt)*
 - o *Sichere und bedarfsgerechte, fahrradfreundliche Ampelschaltungen (S. 11) werden für erforderlich gehalten*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

- *Kurzfristig: Ampelschaltung fußgängerfreundlicher*
- *mittelfristig: Führung der Verkehrsteilnehmenden durch die Priorstraße. Trennung zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr im gesamten Verlauf der Priorstraße bis zum Josephsplatz anzustreben.*
- *Die Nebenroute wird von Radfahrenden gerne als sichere und schnelle Alternative zur Mallinckrodtstraße genutzt.*

Nr. 5:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Hauptroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs: Münsterstraße zwischen Haydnstraße und Immermann-/Eberstraße*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

- *4-Spurige Münsterstraße als Hauptroute vorgesehen. Keine Radwegmarkierungen oder sonstige Radverkehrsinfrastruktur.*
- *Kurzfristig: alternative Hauptroute ausweisen (westlich: Uhlandstraße im gesamten Verlauf, oder östlich: Kleine Burgholzstraße, Burgholzstraße, Eberstraße).*
- *Langfristig: Reduzierung von 4 auf 2 Fahrspuren und Errichtung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur*

Nr. 6:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Süd-Nord*

- *Beschreibung des Verlaufs: Kurfürstenstraße -> Uhlandstraße*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

- *Als Alternative zu der Hauptroute auf der Leopoldstraße wäre auf der Uhlandstraße/Kurfürstenstraße eine Hauptroute/Veloroute angebracht.*
- *Diese könnte weiter Richtung Norden durch den Fredenbaumpark geführt werden*
- *Richtung Süden könnte durch den Dortmunder HBF ein steigungsarmer und verkehrsarmer Anschluss an den Veloring um die City gelingen.*

Nr. 7:

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
- *Verbindung durch den U-Bahntunnel*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Eine direkte Haut- oder Veloroute, anstelle einer Nebenroute, durch den Bahnhof verknüpft künftig die Innenstadt-Nord mit der Dortmunder City und dem Velo-Ring. Hierfür könnte der ehemalige Posttunnel genutzt werden. Alternativ kann über eine Lösung durch den U-Bahntunnel nachgedacht werden.

Nr. 8: Ost-West-Verbindung

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West*
- *Beschreibung des Verlaufs: ...Feldherrnstraße -> Westerbleichstraße ->Priorstraße ...*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Abseits der Hauptverkehrsstraßen verbindet eine Veloroute, anstelle einer Nebenroute, die verschiedenen Quartiere in dem Stadtteil miteinander (Fahrradstraßen). Zeitgleich wird der Keuningpark belebt.

Nr. 9: Anbindung des neuen Hafenuartiers Speicherstraße

Beschreibung des Verwaltungsvorschlags:

- *Netzkategorie: Nebenroute*
- *Himmelsrichtung der Verbindung: Ost-West und Süd-Nord*
- *Beschreibung des Verlaufs:*
 - o *Derzeit Nebenroute Lagerhausstraße und Bülowstraße*
 - o *Die Planungen des neu entstehenden Hafenuartiers hinsichtlich des Radverkehrs finden sich in der Radverkehrsstrategie nicht wieder.*

Beschreibung des Verbesserungsvorschlags:

Laut Planungsunterlagen (B-Plan InN 246) werden im neuen Hafenuartier 5000 Arbeitsplätze entstehen. Die ersten neuen Gebäude sind bald bezugsfertig (Leuchtturm / Fraunhofer Institut). Deshalb sollten in der weiteren Planung folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- *Ziel muss eine sichere Trasse vom Fredenbaum bis zur U-Bahn-Station Hafen sein (und darüber hinaus, also die Querung der Mallinckrodtstraße in nord-südlicher Richtung), ggf. eine gemeinsame Trasse mit Fußgänger*innen, keinesfalls entlang der engen Autostraßen. Die Trasse soll auch den Radweg in Richtung Wischlingen und zur Veloroute Richtung Huckarde anschließen.*
- *Ein Großteil des Quartiers soll laut Plan als Shared Space eingerichtet werden. Bis die Verkehrsführungen im Einzelnen feststehen, sollte zunächst die nördliche Speicherstraße als Nebenroute gekennzeichnet werden.*
- *Die Hafenpromenade und die geplante Drehbrücke (Drehbrückenstraße) sollten Freizeitrouten werden.*
- *Kanalstraße, Franziusstraße und Schäferstraße sind zwar als Hauptrouten ausgewiesen, aber sehr gefährlich für Radfahrende (starker LKW-Verkehr, keine Radstreifen, schmale Gehwege). Der starke LKW-Verkehr wird bleiben, bauliche Maßnahmen sind kaum möglich. Ausnahme: eigene Radspur auf der Schäferstraße zwischen Speicher- und Schützenstraße*

- Die Bülowstraße muss neu überplant werden. Sie ist, bezogen auf den Radverkehr wahrscheinlich die meistgenutzte Zufahrtsstraße zum neuen Hafenquartier, wird aber auch von PKWs erheblich mehr als jetzt genutzt werden. Eine klare bauliche Trennung zwischen Auto-, Rad- und Fußverkehr ist erforderlich.
- Überlegenswert: Da die westliche Mallinckrodtstraße zwischen Autobahn und Schützenstraße aufgrund Vierspurigkeit, Straßenbahntrasse und engen Gehwegen absolut ungeeignet für einen sicheren Radverkehr ist, könnte die Hauptroute über die Speicherstraße – Bülowstraße und Schützenstraße zur Mallinckrodtstraße geführt werden.

Weitere Anmerkungen:

- Fahrradparken: Auf der Nordseite des Dortmunder HBF muss eine kurzfristige Lösung für das fehlende Fahrradparkhaus kommen.
- Bahnstrecken: Der Bananenradweg sollte ausgebaut werden (zusätzlicher Rad/Gehweg) und als Hauptroute gekennzeichnet werden, um direkte Verbindungen aus Dortmund Hörde zur Nordseite des Dortmunder HBF zu ermöglichen (Karte: https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=de&mid=12BMpHL_jLyMwjA2Err_6YW5h5rpFfV8R&ll=51.53520432741134%2C7.443724750000014&z=14)
- Fahrradstraßen sollten nach den neuesten Standards umgesetzt werden (Modal Filter; keine senkrecht angelegten Parkplätze; Verengung der Fahrbahn; Kreuzungsbereiche erhöhen)
- Planungshorizont: S. 19: "... in den nächsten 10 Jahren vorrangig 9 Velorouten, je eine pro Außenstadtbezirk (Mengede wird durch Verlängerung der Huckarder Route angebunden), als Hauptverbindung zwischen den Nebenzentren und der City zu realisieren". Für Maßnahmen zu Haupt- und Nebenrouten werden keine Realisierungskonzepte erwähnt. Hier wird ein Realisierungskonzept gefordert.
- Unbedingt erforderlich: Umsetzungsplanung für alle Routentypen. Vordringliche Maßnahmen aus Nordstadtperspektive:
 - o Ausstattung der Hauptrouten mit ausreichend breiten Radwege und "Führungsformen, wie z. B. Umweltverbundspur" (S. 19)
 - o Nebenrouten: Querung der Hauptstraßen mit sicheren und bedarfsgerechten Ampelschaltungen (S. 11)
- Für einen Soll/Ist-Abgleich und ein Controlling sind Zwischenziele und Zielerreichungsgrade zu entwickeln
- Ausbaustandards: Der Ratsbeschluss „Fahrradstadt Dortmund“ (Drucksache Nr.: 15619-19) hat eine Regelbreite von 2,3 m und eine Mindestbreite von 2,0 m für alle Straßen in der Baulast der Stadt festgelegt. Dieser Beschluss ist in die Radverkehrsstrategie für alle Routenkategorien einzuarbeiten.
- Velorouten sind auch als interkommunale Verbindungen zu entwickeln. Sie sind Voraussetzung für einen gelingenden Mobilitätswandel und sollten unter keinen Umständen vor den Stadtgrenzen enden (Beispielsweise sollte die Veloroute nach Bodelschwingh weiter nach Castrop geführt werden.). Hier ist eine Vernetzung mit den umliegenden Kommunen zwingend notwendig, sollte sich am reg. Radwegenetz des RVRs orientieren und mit den Nachbarkommunen abgesprachen sein.“

<p>Die Bezirksvertretung Innenstadt-Nord empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mehrheitlich mit den Stimmen von SPD (4), Bündnis 90/Die Grünen (6), Die Linke/Die Partei (4) und BVT (1) gegen die Stimme der AfD (1) den Beschluss laut Vorlage.</p>
--

Hierzu liegt vor → Empfehlung der Bezirksvertretung Mengede vom 02.02.2022:

Die Bezirksvertretung Mengede einigte sich nach Erörterung der Vorlage auf folgende Anmerkungen:

Die Bezirksvertretung Mengede bittet darum:

- Die Routenplanung im Stadtbezirk darf nur in Abstimmung mit dem ADFC und der Bezirksvertretung erfolgen,
- das Mindestmaß für die Breite der Radwege zu überprüfen,
- die Sicherheit für Kinder und Jugendliche zu erhöhen – insbesondere im Bezug auf die Schulwegsicherung,

- die geplanten bzw. gewünschten Maßnahmen zeitnah – und nicht erst 2030 – umzusetzen.

Die Bezirksvertretung Mengede empfiehlt dem Rat der Stadt mehrheitlich bei 1 Gegenstimme (FDP), unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen, die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 inkl. der Haupt- und Nebenrouten sowie der neun Velorouten als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Mengede empfiehlt dem Rat mehrheitlich bei 1 Gegenstimme (FDP), unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und empfiehlt mehrheitlich die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubebedarfs zu beauftragen.

Hierzu liegt vor→ Empfehlung der Bezirksvertretung Brackel vom 03.03.2022:

Die Fraktion B'90/Die Grünen legt zu dieser Vorlage nachfolgenden Antrag vor, dem die **Bezirksvertretung Brackel** mit 13 Ja-Stimmen (Fraktionen SPD, CDU, B'90/Die Grünen, Die Linke./Die Partei, Herr Schneider, FDP-Fraktion) gegen 1 Nein-Stimme (Herr Thomas, AfD-Fraktion) **zustimmt**:

„Die Bezirksvertretung Brackel empfiehlt die vorgelegte Fahrradstrategie im Grundsatz, fordert die Verwaltung aber auf, die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- *Mit gleicher Dringlichkeit wie die Velorouten müssen bei jeder Tageszeit und Witterung befahrbare Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen geschaffen werden.*
- *Priorität sollten sichere Radwege aus den umliegenden Stadtteilen – auch aus benachbarten Stadtbezirken) zu weiterführenden Schulen haben. (z. B. Brackel – Asseln, Scharnhorst – Brackel, Kurl – Asseln,...)*
- *Die Grundschulen müssen aus den umliegenden Quartieren für die Schüler*innen gefahrlos erreicht werden können. Hier sind insbesondere Übergänge zu verbessern.*
- *Sehr zeitnah sollten die schon jetzt viel genutzten Routen durch kleine, zügig umsetzbare Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Beseitigung gefährlicher Unebenheiten, Änderung von Ampelschaltungen, ... attraktiviert werden.*
- *Der RS1 darf nicht die einzige zügige Verbindung in die Innenstadt werden. (Beispielsweise könnte der Körneradweg bis in die Nordstadt geführt werden.)*
- *Da die Umsetzung der RS1-Planung im Bereich Asseln auf größere Schwierigkeiten stoßen wird, sollte hier eine alternative Streckenführung zeitnah umgesetzt werden. (siehe dazu die Anlage.) über Kahle Hege/Tielkenweg/Am Ostbrink, Weg zu Am Grünen Ufer/Webershohl Die direkte Trassenführung sollte aber dennoch auch weiter verfolgt werden.*

Unter Berücksichtigung des o. g. Antrages **empfiehlt** die Bezirksvertretung Brackel dem Rat mit 13 Ja-Stimmen (Fraktionen SPD, CDU, B'90/Die Grünen, Die Linke./Die Partei, Herr Schneider, FDP-Fraktion) gegen 1 Nein-Stimme (Herr Thomas, AfD-Fraktion), dem Beschlussvorschlag laut Vorlage zuzustimmen.

Hierzu liegt vor→ Empfehlung der Bezirksvertretung Eving vom 09.03.2022:

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gibt nachfolgendes zu Protokoll:

„Sehr wohlwollend betrachtet die Evinger Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Masterplan Mobilität 2030, Radverkehrsstrategie und Radzielnetz.

Verbunden mit der Hoffnung einer höheren Priorisierung durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund um möglichst eine Fertigstellung vor dem Jahr 2030 zu ermöglichen. Besonders hervorzuheben für den Bezirk Eving, mit der Bitte um kurzfristige Ertüchtigung sind folgende Radwege/Radwegmarkierungen:

- Radweg Evinger Straße (Veloroute)
- Radweg Kemminghauser Straße
- Radweg Holthäuser Straße
- Radweg Osterfeldstraße
- Markierungen der Derner Straße
- Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wülferichstraße

Zum Wohle der Bürger der Stadt Dortmund wünschen wir uns Hervorhebung des städtischen Radverkehrs gegenüber dem PKW-Verkehr sowie kurzfristige Umsetzung!“

Die Bezirksvertretung Eving empfiehlt **mehrheitlich** bei 16 Ja-Stimmen (SPD-Fraktion, CDU-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Frau Wrubel/Die Linke, Herr Sönmez/BVT und Herrn Ryz/FDP) und 1 Gegenstimme (Herr Nebe/AfD) dem Rat der Stadt die Beschlussfassung laut Vorlage.

Hierzu liegt vor→Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion DIE LINKE+) (Drucksache Nr.: 23050-21- E6)

...wir bitten um Beratung und Abstimmung über folgenden Antrag:

1. Die in der Radverkehrsstrategie des Masterplan Mobilität festgelegten Ausbaukriterien dürfen nicht hinter den bereits beschlossenen zurückhängen. Insbesondere sollte die in der „Fahrradstadt Dortmund“ (DNr: 15619-19) beschlossene 2,30m Regelbreite weiterhin für alle Radverkehrsanlage gelten. Bessere Standards älterer Dokumente bleiben mit der Radverkehrsstrategie bestehen.

2. Eine ausreichende Beleuchtung wird als Standard für alle Radwege festgelegt.

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.

4. Die Radverkehrsplanung wird mit dem entsprechenden Personal ausgestattet, das für die Umsetzung notwendig ist.

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.

6. Ausbau der Hauptrouten 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.

7. Velorouten werden so weit wie möglich von Autoverkehr freigehalten, auch dem ruhendem Verkehr, und insbesondere von Durchgangsverkehr.

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.

Begründung

zu 1: Die in der Radverkehrsstrategie festgelegten Standards der ERA sind in vielen Punkten veraltet und wenig geeignet den Radverkehrsanteil zu steigern. Die bereits beschlossenen höheren Standards sollten daher beibehalten werden.

Zu 2. Damit Radwege zu jeder Zeit gut nutzbar sind, braucht es eine ausreichende Beleuchtung. Unbeleuchtete Radwege sind bei Dunkelheit schwer nutzbar, da das Unfallrisiko hoch ist und das Sicherheitsgefühl dadurch sehr gering. Unbeleuchtete Radwege werden insbesondere in der dunklen Jahreszeit kaum genutzt werden.

zu.3: Nicht nur die Velorouten sind von Bedeutung, auch Nebenrouten sind entscheidend für die Alltagstauglichkeit des Fahrrads, denn viele Wege innerhalb Dortmund liegen unter 5 km. Genau für diese Wege sind aber weniger lange Velorouten entscheidend, sondern eine taugliche Nahverbindung.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Zu 4: Die schnelle Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist nicht mit dem bisherigen Personal machbar. Die schlechte personelle Besetzung im Bereich Radverkehr wird immer wieder deutlich. Daher muss eine funktionierende Radverkehrsstrategie auch mit entsprechendem Personal unterlegt sein.

Zu 5: Der Radverkehrsanteil ist das wichtigste Messinstrument zur Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen. Wenn dieser nur in 5-Jahresabständen bis 2030 bestimmt wird, können keine geeigneten Maßnahmen bis 2030 ergriffen werden um noch rechtzeitig nachbessern zu können.

Zu 6: Eine rein anlassbezogener Ausbau der Hauptverkehrsrouten führt zu massiven Verzögerungen für die Verbesserungen des Radverkehrs, denn durch den seltenen Ausbau von Straßen wird auch der Umbau nicht im Rahmen der nächsten 10 Jahre erfolgen. Aber gerade an den Haupttrouten lassen sich sehr schnell sehr bedeutende Verbesserungen erzielen.

Zu 7: In Hannover wurden bereits bahnbrechende Urteile gefällt: Wenn eine Stadt Fahrradstraßen ausweist, müssen diese auch tatsächliche Vorteile für Radfahrende haben. Sie müssen unter anderem genügend Platz für das Nebeneinanderfahren bereitstellen und sicher zu befahren sein. Diese Standards sollten auch in Dortmund angewandt und umgesetzt werden.

Hierzu liegt vor → Empfehlung der Bezirksvertretung Hörde vom 15.03.2022:

Beschluss

Die Bezirksvertretung Hörde lehnt die Vorlage ab.

Abstimmungsergebnis: einstimmig so beschlossen

Grundsätzlich wird die Erstellung einer Strategie begrüßt, allerdings kann man vielen Vorschlägen (z.B. zu den Velorouten, Standards zu den Breiten...) so nicht zustimmen. Die Bezirksvertretung Hörde verweist zum einen auf die vorliegende Stellungnahme des ADFC. Zum anderen werden sich die Fraktionen treffen und versuchen, abgestimmte Vorschläge für den Masterplan Mobilität zu erarbeiten und diese Vorschläge dann der Verwaltung und den anderen politischen Gremien zukommen lassen.

Hierzu liegt vor → Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost vom 15.03.2022:

*Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **mehrheitlich** mit den Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (6), der SPD-Fraktion (3), der CDU-Fraktion (3), Herrn Höfer (FDP) gegen die Stimmen von Herrn Winko (AfD) bei Enthaltung von Frau Selzer (Die Linke), dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss **ohne Überbrückung (Höhenradweg) des Westfalenparks zu fassen. Eine alternative Lösung für den Dortmunder Süden ist zu finden:***

Beschluss:

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. Umbaubedarfs.

Hierzu liegt vor → Zusatz-/Ergänzungsantrag zum TOP (Die FRAKTION/Die PARTEI, DS-Nr.: 23050 21-E7):

„Aufbruch Fahrrad Dortmund, Campus for Future, Fridays for Future, VeloCityRuhr und das Team der Kidical Mass Dortmund sind enttäuscht von der vorgeschlagenen Radverkehrsstrategie, weil ihre Umsetzung zu einem weiteren verlorenen Jahrzehnt für den Radverkehr in Dortmund führen würde. Diese Organisationen (im Folgenden RadfahriX) empfehlen der Politik daher, die Radverkehrsstrategie in der gegenwärtigen Fassung abzulehnen und stattdessen eine grundlegende

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Überarbeitung in einer Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Initiativen und Verbänden zu beschließen. Ziel muss eine Radverkehrsstrategie sein, die die Mobilitätswende ermöglicht, statt sie zu verhindern.

Die FRAKTION Die PARTEI bringt diesen Wunsch gerne als Antrag ein und bittet alle demokratischen Fraktionen, sich anzuschließen oder einen gemeinsamen Antrag mit identischer Zielsetzung einzubringen.

Wir danken Aufbruch Fahrrad Dortmund, Campus for Future, Fridays for Future, VeloCityRuhr und das Team der Kidical Mass für die umfassende Analyse und insbesondere für die vielen Hinweise, dass die neue Strategie gegenüber der alten Situation eine Verschlechterung darstellt. Statt die Bemühungen für nachhaltigen Verkehr zu verstärken, werden Standards gesenkt und durch Kosmetik ersetzt.

Wir bitten daher um Beratung und Beschluss des folgenden Antrags:

Beschlussvorschlag

Die bestehende Fassung der Radverkehrsstrategie wird abgelehnt und stattdessen eine grundlegende Überarbeitung durch eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Initiativen und Verbänden beschlossen.

Begründung

Die Radverkehrsstrategie weist aus Sicht der RadfahriX vier grundsätzliche Probleme auf, die wir hiermit als Begründung unsere Antrags anfügen. Im Folgenden bedeutet also "Wir" Aufbruch Fahrrad Dortmund, Campus for Future, Fridays for Future, VeloCityRuhr und das Team der Kidical Mass Dortmund.

Erstens:

Sie ignoriert grundlegende Erkenntnisse der letzten 15 Jahre: Radverkehrsplanung sollte nicht primär für Intensivradler und Fahrradaktivisten erfolgen, sondern muss ein attraktives und einladendes Angebot für den Alltagsverkehr von Kindern, Ungeübten, Älteren und denjenigen schaffen, die heute noch das Auto nutzen.

Zentraler Maßstab jeder Radverkehrsplanung müssen die Bedürfnisse eines zehnjährigen Kindes sein, darum muss aus Nebenstraßen der Kfz-Durchgangsverkehr strikt herausgehalten werden und auf Hauptstraßen müssen Rad- und Kfz-Verkehr viel stärker als bisher getrennt werden (geschützte Radfahrstreifen, geschützte Kreuzungen, gute bauliche Radwege, keine Radfahrstreifen in Mittellage, keine gescheiterten Konzepte wie Umweltpuren). Die Radstrategie verweist stattdessen nur auf technische Regelwerke wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen, die 12 bzw. 16 Jahre alt sind, die Erkenntnisse der letzten 15 Jahre nicht berücksichtigen und de facto veraltet sind.

Positiv hervorzuheben ist, dass die Radverkehrsstrategie die **Bedeutung des subjektiven Sicherheitsgefühls beim Radfahren als „zentrale Stellschraube“ zur Erhöhung des Radverkehrs** erkennt. Aber leider führt diese Erkenntnis nicht zu Konsequenzen bei den Maßnahmenpaketen oder den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen, sondern sie bleibt ein reines Lippenbekenntnis: Statt einladender, familientauglicher Infrastruktur, die das Radfahren für alle attraktiv macht, plant die Stadt nur „die Bewerbung eines fahrradfreundlichen Klimas, das auch Familien und ältere Menschen im Alltag auf das Fahrrad bringt“.

Wichtig für das Sicherheitsgefühl ist auch die Beleuchtung, um Angsträume zu vermeiden. Diese wird zwar im allgemeinen Teil der Radverkehrsstrategie angesprochen, aber das bleibt ebenfalls folgenlos für die Qualitätsstandards (obwohl das gesamte Netz „Tag und Nacht unter allen Wetterbedingungen“ nutzbar sein soll). Zumindest für Velorouten und Haupttrouten sollte eine Beleuchtung in die Qualitätsstandards aufgenommen werden.

Zweitens:

Die Radverkehrsstrategie ist ein dramatischer Rückschritt, weil sie bereits gefasste Beschlüsse verwässert und aufhebt. Der Ratsbeschluss „Fahrradstadt Dortmund“ vom Dezember 2019 (Drucksache Nr.:15619-19) hat eine Regelbreite von 2,3 m und eine Mindestbreite von 2,0 m **für alle**

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Radwege an Straßen in der Baulast der Stadt festgelegt. Die Radverkehrsstrategie will den Beschluss aufheben und diesen Standard nur noch auf Haupttrouten des Radverkehrs anwenden, die nur einen winzigen Anteil an den Straßen in der Baulast der Stadt haben. Das ist ein Schlag ins Gesicht aller Radfahrenden. Nach anderen Aussagen in der Radverkehrsstrategie sollen für Haupttrouten sogar nur die Standards für Radhauptverbindungen des Regionalverbands Ruhr gelten. Demnach würden selbst Hauptverbindungen nur eine Regelbreite von 2 m erhalten. Der Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund wäre aufgehoben und die lange Geschichte der Wortbrüche der Stadt gegenüber den Radfahrenden um ein weiteres Kapitel reicher.

Die Pläne für die Anlage von breiten Radverkehrsanlagen an bisher vierstreifigen Hauptstraßen, die bereits gegenüber Öffentlichkeit und Deutscher Umwelthilfe (DUH) kommuniziert wurden (Schreiben des Oberbürgermeisters an die DUH vom März 2021) und die in früheren Fassungen der Strategie noch enthalten waren, fehlen völlig. Selbst hinter den alten Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2004 fällt der aktuelle Entwurf zurück: Themen wie die bessere Querung der City, der Fahrradtunnel unter dem Hauptbahnhof und der Rückbau sogenannter freier Rechtsabbieger fehlen völlig.

Gut finden wir, dass die Radverkehrsstrategie sich gegen eine Förderung des Radverkehrs zulasten des Fußverkehrs ausspricht. Es darf aber umgekehrt auch keine Förderung des Fußverkehrs zulasten des Radverkehrs geben, wie es die Radverkehrsstrategie vorsieht: Bei Radverkehrsanlagen soll es nach dem vorliegenden Entwurf möglich sein, sogar Mindestmaße zu unterschreiten, während gleichzeitig für angrenzende Gehwege immer pauschal die besseren Regelmaße gelten sollen. Durch diese einseitige Bevorzugung des Fußverkehrs würden manche Strecken für Kinder und Ungeübte mit dem Rad unbenutzbar. Wenn der Platz nicht ausreicht, muss der Kfz-Verkehr, der bisher immer den meisten Raum einnimmt, Flächen abgeben.

Drittens:

Die Radverkehrsstrategie ist unambitioniert und ungeeignet, in den nächsten zehn Jahren eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen. Das Konzept der Velorouten in Form von Fahrradstraßen verfolgt erkennbar das Ziel, dem Autoverkehr nicht weh zu tun und trotzdem bei oberflächlichen Beobachtern den Eindruck zu erwecken, es werde etwas für den Radverkehr getan. Die für die Velorouten geplante Umwandlung von heute schon relativ gut befahrbaren Tempo-30-Zonen in Fahrradstraßen bietet dem Radverkehr kaum Vorteile, sondern ist vor allem Kosmetik. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen noch etwas öfter als sonst nebeneinander fahren - und das war es dann auch schon. Die Stadt Dortmund selbst hat diesen Sachverhalt bereits im Jahr 2004 im Masterplan Mobilität 2020 auf den Punkt gebracht: „Die Einrichtung von Fahrradstraßen trägt nach bisherigen Erkenntnissen vor allem durch ihre **Symbolkraft** zu einem positiven Fahrradklima bei, hat **für die betroffenen Nutzer aber eher geringe Auswirkungen**.“ Fahrradstraßen können in bestimmten Fällen ein durchaus sinnvoller Baustein unter vielen sein. Ein Beispiel ist die Große Heimstraße, die ein Verbindungsstück zwischen deutlich hochwertigeren Abschnitten des RS1 bildet und die nach Umwandlung in eine Fahrradstraße und intensiven Kontrollen von falsch geparkten Fahrzeugen besser als in der Vergangenheit zu befahren ist. Als Kernbestandteil einer Radverkehrsstrategie für ein Jahrzehnt sind Fahrradstraßen jedoch viel zu dürftig. Die geplante Änderung der Vorfahrt zugunsten der Fahrradstraßen bedeutet zwar eine gewisse Verbesserung, ändert aber nur wenig am Kernproblem: Wenn ein Instrument, das im Wesentlichen Symbolpolitik ist, prioritär genutzt wird und wichtigere Instrumente verdrängt, stehen wir vor einem weiteren verlorenen Jahrzehnt für den Radverkehr.

Durch die Priorisierung der Velorouten wird die Fertigstellung des wichtigen Alltagsnetzes in die ferne Zukunft verschoben. Zeitliche Ziele für den Bau des Alltagsnetzes gibt es nicht, alles bleibt vollkommen unverbindlich. Der Umbau von Hauptverkehrsstraßen soll lediglich anlassbezogen bei Grunderneuerungen erfolgen, sodass angesichts der Lebensdauer einer Straße von 50 Jahren noch die Kinder oder sogar die Enkel der heutigen Kindergartenkinder an vielen Straßen ungeeignete Bedingungen zum Radfahren vorfinden werden. Ein Maßnahmenprogramm für Nebenrouten fehlt völlig. Der Ausbaubedarf soll nur für Velorouten bestimmt werden, für die Bestimmung auf Haupt- und Nebenrouten nennt die Vorlage keine Pläne. Wenn aber noch nicht einmal der Ausbaubedarf für das Alltagsnetz bestimmt werden soll, bedeutet das jahrelangen Stillstand in diesem Bereich.

Das erklärte Ziel der Stadt, den Anteil des Radverkehrs auf 20 % zu erhöhen, hebt das Nutzungspotenzial von Radverbindungen im Vergleich zu bisherigen Schätzungen deutlich an. Daher erreichen weitere Routen das für Radschnellverbindungen erforderliche Nutzungspotenzial. Somit werden weitere Radschnellwege möglich, etwa in Nord-Süd-Richtung mit Anbindung der Nordstadt und der südlichen Stadtteile. Dazu muss umgehend eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, damit

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Dortmund bei der geplanten Festlegung von Radschnellverbindungen auf Landesebene in drei Jahren nicht leer ausgeht. Die Radverkehrsstrategie schweigt zu diesem Thema.

Velorouten-Kosmetik reicht für dieses Ziel dagegen nicht aus. Zudem besteht mehr als ein Drittel der angegebenen 84 km Velorouten nur aus heißer Luft, weil Strecken doppelt gerechnet werden, bereits bestehende Strecken mitgezählt werden, der ohnehin geplante RS1 hinzugerechnet wird und sogar Projekte von anderen Baulastträgern wie der Hoesch-Hafenbahn-Weg mitgezählt werden. Zieht man diese 28 km heißer Luft ab, bleiben nur 56 km. In den nächsten zehn Jahren würden für diese Velorouten in Form von Fahrradstraßen also nur 5,6 km pro Jahr umgebaut: Das wären jährlich nur 0,3 % des Straßennetzes von 1800 km. Ein wenig rote Farbe und „Symbolkraft“ auf 0,3 Prozent des Straßennetzes jährlich verdeutlicht: So wird Dortmund in diesem Jahrhundert nicht mehr fahrradfreundlich.

Das völlige Fehlen von verbindlichen Qualitätsstandards für Velorouten („situationsbedingt“ ist alles möglich) lässt beliebig schlechte Lösungen zu. Das wichtigste Qualitätsmerkmal einer Fahrradstraße, die strikte Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs, wird in der Radverkehrsstrategie nur als Option erwähnt. Die künftige Führung des Schwerlastverkehrs von Thyssen-Krupp über die geplante Veloroute „Lange Straße“ zeigt, mit welcher Qualität Radfahrende auf Velorouten offenbar rechnen müssen.

Viertens:

*Es gibt keine **quantitativen Ziele für den jährlichen Ausbau auf Haupt-, Neben- und Velorouten** und keinerlei Zwischenziele. Damit ist auch kein Soll/Ist-Abgleich und keine **Erfolgskontrolle** möglich. Stattdessen gibt es nur unverbindliche Aussagen zur „mittelfristigen“ Umsetzung. Nur für die Velorouten sind die nächsten zehn Jahre als Umsetzungszeitraum genannt, deren Bedeutung ist aber viel zu gering für eine nennenswerte Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen.*

Wenn es Ziele gäbe, wäre zudem die Erfolgskontrolle viel zu grobmaschig: Bei einer Laufzeit der Strategie von 8-10 Jahren nur alle fünf Jahre den Radverkehrsanteil zu erheben, macht das Nachjustieren praktisch unmöglich. Mit vagen und unverbindlichen Absichtserklärungen war Dortmund schon oft genug erfolglos. Der alte Masterplan Mobilität 2020 aus dem Jahr 2004 sollte ebenfalls den Anteil des Radverkehrs deutlich erhöhen und ist dabei gescheitert: Der Anteil des Radverkehrs lag im Jahr 2005 bei 9,9% und 2019 bei 10,1%. Daraus muss die Konsequenz gezogen werden, diesmal verbindliche jährliche Ausbauziele zu definieren, einen Zeitplan für die Umsetzung der Strategie zu erstellen und durch engmaschige Bestimmung des Radverkehrsanteils eine regelmäßige Erfolgskontrolle und ein Nachjustieren zu ermöglichen.

Sonstiges:

Neben den allgemeinen Kritikpunkten zur Radverkehrsstrategie sehen wir zahlreiche Problemstellen und Verbesserungsmöglichkeiten bei der Netzplanung, die wir an dieser Stelle nicht umfassend darstellen können. Als Beispiel ist die Faßstraße zu nennen, die als Hauptroute eingeplant ist und die nach der kürzlich erfolgten Umgestaltung ein Negativbeispiel für sichere Radwege darstellt, sowie viele Streckenführungen über Straßen, auf denen Qualität aufgrund der Platzverhältnisse von vornherein ausgeschlossen ist (Lütgendortmunder Straße, Rahmer Straße, Preinstraße, Hagener Straße). Die vorgeschlagene Brücke über Westfalenpark, Emscher und Bahnlinie, die ohnehin erst in ferner Zukunft umgesetzt würde, ist ein offensichtliches Ablenkungsmanöver, das darüber hinwegtäuschen soll, dass die Radverkehrsstrategie den Radverkehr in Dortmund in den nächsten zehn Jahren kaum voran bringen würde. Viel wichtiger wäre es, statt der Brücke endlich den Fahrradunnel unter dem Hauptbahnhof zu realisieren, den der Rat in Form des Masterplans Mobilität 2020 schon im Jahr 2004 beschlossen hat.

In der Vorlage der Verwaltung wird der Eindruck erweckt, es habe eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung mit vier Bürgerdialogveranstaltungen gegeben. Tatsächlich hat es nur eine einzige Veranstaltung zur Radverkehrsstrategie gegeben, bei der aber ausgerechnet das Radverkehrsnetz als Kernelement der Radverkehrsstrategie gar nicht vorlag. Das war kein Bürgerdialog, sondern eine Karikatur von Öffentlichkeitsbeteiligung. Zudem wurde die klare Zusage gebrochen, die Radverkehrsstrategie sehr frühzeitig im Beirat Nahmobilität zu behandeln, wie es nach der Geschäftsordnung des Beirats ohnehin selbstverständlich sein sollte. Eine Beteiligung des Beirats erst nach der Beratung in den politischen Gremien, wie sie derzeit geplant ist, ist sinnlos, weil es Aufgabe des Beirats ist, Infrastrukturmaßnahmen, Konzepte und Kampagnen für die Nahmobilität in einem frühen Stadium zu beraten und Empfehlungen für die Verwaltung, die Fachausschüsse, die Bezirksvertretungen und den Rat der Stadt zu erarbeiten.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Die Radverkehrsstrategie steht auch im klaren Widerspruch zu bisherigen Ankündigungen zum Klimaschutz: Wer Klimaneutralität bis 2035 will, aber im Radverkehr bis 2030 nur kümmerliche Trippelschritte plant, macht sich vollkommen unglaubwürdig.

Wir empfehlen der Politik daher, die Radverkehrsstrategie in der gegenwärtigen Fassung abzulehnen und stattdessen eine grundlegende Überarbeitung durch eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Initiativen und Verbänden zu beschließen.

Eckpunkte der Überarbeitung sollten sein:

- *Die im Ratsbeschluss zur Fahrradstadt Dortmund im Dezember 2019 festgelegten Qualitätsstandards für alle Radwege an Straßen in der Baulast der Stadt (Regelbreite 2,3 m, Mindestbreite von 2,0 m) dürfen nicht aufgekündigt werden.*
- *Familienfreundlichkeit und subjektive Sicherheit dürfen keine Lippenbekenntnisse bleiben, sondern müssen Kernziele der überarbeiteten Radverkehrsstrategie werden. Für das gesamte Radverkehrsnetz müssen Standards gelten, die diese Ziele verfolgen. Es muss festgelegt werden, welche Infrastrukturelemente mit diesen Zielen vereinbar sind und welche nicht mehr verwendet werden sollen.*
- *Auch für Vorrangrouten müssen verbindliche Qualitätsstandards gelten, z.B. strikte Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs aus Fahrradstraßen und Beleuchtung.*
- *Es wird ein Maßnahmenpaket zur Umwandlung der vierstreifigen Hauptstraßen in zweistreifige Straßen mit breiten Radverkehrsanlagen erstellt.*
- *Es wird ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung von Radwegen an Hauptstraßen im Bestand erstellt, denn eine rein „anlassbezogene“ Verbesserung würde dazu führen, dass noch die Kinder oder sogar die Enkel der heutigen Kindergartenkinder an vielen Straßen ungeeignete Bedingungen zum Radfahren vorfinden würden.*
- *Nicht nur für Velorouten, sondern auch für Haupt- und Nebenrouten wird zeitnah der Ausbaubedarf ermittelt, weil nur konkrete Verbesserungen den Radverkehr voran bringen. Ein Radverkehrsnetz aus Linien auf Papier, für die noch nicht einmal der Ausbaubedarf bekannt ist, ist wertlos. Dazu ist erheblich mehr Personal im Planungsamt erforderlich als die genannten zwei Personen.*
- *Der Radverkehr wird nicht zulasten des Fußverkehrs gefördert, aber der Fußverkehr wird auch nicht zulasten des Radverkehrs gefördert. Es gibt keine einseitige Bevorzugung des Fußverkehrs, bei der für Radverkehrsanlagen das Unterschreiten von Regel- und sogar Mindestmaßen erlaubt ist, während gleichzeitig für angrenzende Gehwege immer pauschal die besseren Regemaße gelten sollen.*
- *Es werden klare quantitative jährliche Ziele den Ausbau von Haupt-, Neben- und Velorouten definiert.*
- *Es wird eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg in Nord-Süd-Richtung extern beauftragt, denn die Erfahrungen mit dem RS1 zeigen, dass Schnellwege viel Zeit brauchen.*
- *Der bisherige Personalbestand für den Radverkehr in Planungs- und Tiefbauamt wird stark erhöht, denn der aktuelle Stand reicht nicht aus, um nennenswerte Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.*

Das Erreichen der jährlichen Ausbauziele und der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen werden engmaschig erfasst (z.B. durch zweijährliche Haushaltsbefragungen), damit ggf. ein Nachjustieren möglich ist und das Ziel eines Radverkehrsanteils von 20% im Jahr 2030 auch wirklich erreicht wird.

AKUSW, 16.03.2022:

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung vertagt die gesamte Angelegenheit in seine nächste Sitzung.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 17.03.2022

Gremium:
Bezirksvertretung Huckarde

Sitzungsdatum:
16.03.2022

Sitzungsart:
öffentlich

zu TOP 11.1.4

-Vorlage aus der ausgefallenen Sitzung vom 02.02.2022-Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Huckarde empfiehlt dem Rat der Stadt einstimmig mit folgendem Zusatzantrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen der Vorlage zuzustimmen:

Die Verwaltung wird aufgefordert, die Vorlage wie folgt zu ändern: Die geplante, gemeinschaftliche Velorouten Mengede/Huckarde soll sich erst ab Beginn der Franziusstraße in Richtung Innenstadt zu einer Route verbinden.

Bis dahin soll Huckarde eine eigene Route bekommen, die am Schulzentrum Kirchlinde beginnt, durch den Ortsteil Kirchlinde über die Kirchlinger Straße in die Rahmer Straße mündet, dieser bis in den Ortskern Huckarde folgt, wo sie rechts in die Rossbachstraße, dann links in die Allensteiner, um letztlich in der Franziusstraße auf die Mengeder Route zu treffen und mit ihr gemeinsam auf die Westfaliastraße geführt zu werden. Sollte die Radwegverbindung entlang der Emscher unter dem Hansa-Brückenzug zustande kommen, bitten wir, das Teilstück Franziusstraße der Velorouten dorthin zu verlegen, da der sogenannte „Fleischerhaken“ für Fahrradfahrer aufgrund der Gegebenheiten sehr gefährlich ist, derzeit aber noch alternativlos scheint.

Außerdem wird darum gebeten, die vielen fragmentierten Fahrradwege im Stadtgebiet, die teilweise in echten Gefahrensituationen münden, zu einem sicheren, tragfähigen Radwegenetz zu verbinden.

Begründung:

Die gemeinsame Veloroute Mengede/Huckarde berührt den Stadtbezirk Huckarde nur ganz am äußeren Rand.

Sie tangiert nicht einmal den Ortskern. Der größte Teil des Stadtbezirks wird überhaupt nicht berücksichtigt. Da das Potential aber durchaus gegeben ist, macht unser Vorschlag nicht nur absolut Sinn, sondern ist unserer Ansicht nach ein wesentlicher Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs für die Bürger unseres Stadtbezirks.

Das gleiche Ziel hat der zweite Ergänzungswunsch, denn sichere Verbindungen sind ein großer Anreiz, um öfter auf das Rad umzusteigen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 23.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Aplerbeck

Sitzungsdatum:

22.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 11.3

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat der Stadt einstimmig, folgendes zu beschließen:

1. 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.
2. Der Rat beschließt, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubebedarfs.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 28.03.2022

Gremium:

Seniorenbeirat

Sitzungsdatum:

25.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 4.2

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Der Seniorenbeirat bittet darum, die personellen Voraussetzungen zu schaffen, damit diese Strategie zügig umgesetzt werden kann.

Mit diesem Hinweis empfiehlt der Seniorenbeirat der Stadt **einstimmig**, dem Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

Beschluss

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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 29.03.2022

Gremium:

Bezirksvertretung Aplerbeck

Sitzungsdatum:

22.03.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 11.3

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Aplerbeck beschließt einstimmig folgendes:

Die Strategie ist insgesamt zu begrüßen; ihre Realisierung kann einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende in Dortmund leisten. Wichtig ist es, die bisherigen Radwege nicht aus dem Blick zu verlieren. Hier gibt es an vielen Stellen Sanierungs- bzw. Verbesserungsbedarf. Die vorgenommene Priorisierung (Velorouten, Haupt- und Nebenrouten) ist für die Umsetzung sicherlich hilfreich, darf aber nicht dazu führen, dass nur die am höchsten priorisierten Vorhaben auch tatsächlich umgesetzt werden. Die von der Stadt selbst genannte Zielsetzung für die Umsetzung (2030) soll unbedingt eingehalten werden. Dies muss für alle Priorisierungsstufen gelten.

Finanzen und Personal

Die BV geht davon aus, dass die Umsetzung der Strategie aus dem gesamtstädtischen Haushalt finanziert wird. Die bisherigen Angaben über Finanzierung und Personal zur Realisierung der Strategie sind zu pauschal (Finanzen) bzw. praktisch nicht vorhanden (Personal). Es genügt nicht zu schreiben (S. 14): „Folglich sind vor allem im bestehenden Radverkehrsnetz große Investitionen erforderlich, die durch qualifiziertes Personal geplant und umgesetzt und durch eine leistungsfähige Organisationsform gesteuert werden.“ Hier muss erheblich nachgebessert werden.

Insbesondere wird eine **wesentliche** Aufstockung des Personals erforderlich, wenn auch nur die wichtigsten Punkte der Strategie innerhalb von 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Es wird Neu-Einstellungen (insb. beim Stadtplanungs- und Tiefbauamt), ggf. auch Umsetzungen von Fachpersonal geben müssen. Gleichzeitig wird es Bemühungen geben müssen, die vielfach noch vorhandene Fokussierung auf das Auto durch ein gleichberechtigtes Miteinander unterschiedlicher Mobilitätsformen zu ersetzen.

Einige konkrete Anmerkungen zur Drucksache:

- Radverkehr und Verkehrssicherheit gehören untrennbar zusammen (S. 3). Wichtig ist der BV, dass der Teilaspekt „Verkehrssicherheitsstrategie“ zeitnah bearbeitet und ihr vorgelegt wird. Dabei sind objektive Sicherheit (z.B. aus Statistiken hergeleitet) und subjektive Sicherheit (z.B. aus der Erfahrung der Radfahrer) gleichwertig zu beachten.
- Die Reduzierung der tödlichen Radverkehrs-Unfälle auf Null in 2030 (S.14) darf nicht nur Vision, sondern muss konkretes Ziel sein mit Zielerreichung 100%.
- Das Radfahren muss insgesamt sicherer werden. Auch vorhandene Radwege müssen besser markiert werden. Dies gilt vor allem an viel befahrenen Straßen, wie zum Beispiel der Sölder Straße, der Marsbruchstraße und der Aplerbecker Straße (Seite 21).
- Die Ausschilderung von Routen ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des Radverkehrs. Angaben dazu fehlen in der Strategie. Eine Mindest-Anforderung ist,

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

dass die Beschilderung so groß und so deutlich ist, dass sie von den Radfahrern während der Fahrt gelesen werden kann.

- Für Velo-, Haupt- und Neben-Routen sind bituminöse Oberflächen vorzusehen. Sie sind entsprechend den jeweils neuesten gesetzlichen Vorgaben zu gestalten.
- Die Velorouten (Seite 5) sollen nicht nur von den Stadtbezirkszentren in die Innenstadt gedacht werden. Zwischen den Ortsteilen eines Stadtbezirks und verschiedenen Stadtbezirkszentren gibt es gleichermaßen wichtige Verkehrsbeziehungen.
- Es ist nicht klar, ob und wie die Radrouten an die Netze der Nachbargemeinden Schwerte und Holzwickede angeschlossen sind. Dies muss – falls noch nicht erfolgt – dringend geschehen.
- Das Freizeitnetz (S. 6) darf keinesfalls auf eine Funktion für Freizeitfahrer reduziert werden. Am Beispiel des Emscherradwegs wird deutlich, dass diese Radwege auch eine wichtige Funktion für die Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen und auch der Innenstadt haben. Eine entsprechende Ausstattung, eventuell mit Beleuchtung und fester Fahrbahndecke würden die Attraktivität weiter steigern.
- Werbung bei Schüler*innen für das Radfahren ist nur sinnvoll, wenn es in den Schulen überdachte und überwachte Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl gibt (S. 40). Hier ist die Stadt in besonderer Weise gefordert.
- Die Schaffung weiterer Fahrrad-Parkplätze und Abstell-Anlagen ist auch in den Stadtbezirks-Zentren und Vororten dringend erforderlich. Wichtige Standorte sind die Bahnhöfe Aplerbeck, Aplerbeck-Süd, Sölde, sowie Haltestellen und Einkaufszentren.
- Erste konkrete Pläne zur Umsetzung (S. 9) lassen hoffen; insbesondere der Verbindungsweg zwischen dem Hoesch-Hafenbahn-Weg und dem Zeche Schleswig Weg, der durch das Schürener Feld führt, sind aus Sicht des Stadtbezirkes Aplerbeck zu begrüßen. Dazu gehört aber auch der weitere Ausbau dieses Weges als Hauptroute über Schüren, Aplerbeck, Neuasseln bis Asseln.
- Das Rad-Tourismus und Radsport wichtige Faktoren für die Attraktivität der Stadt Dortmund sind, ist richtig (Seite 36, 37). Allerdings gibt es gerade bei Radsport-Veranstaltungen, die dem Breitensport zugeordnet werden können, große bürokratische Hindernisse bei der Beantragung und der Umsetzung. Als Folge gibt es in ganz Dortmund nur noch ein Amateur-Radrennen.

Velo-Routen

- Die Velo-Route aus Aplerbeck in die City wird insgesamt begrüßt.
- Die Sölder Straße zwischen Bahnübergang und Emscher-Radweg bildet den Beginn dieser Velo-Route. Diese Straße bedarf einer grundlegenden Neuplanung des Verkehrsraumes, bevor sie sich für eine Velo-Route eignet; im jetzigen Zustand ist sie gänzlich ungeeignet.
- Ein wesentlicher Teil der Route (der Emscher-Radweg) befindet sich im Eigentum der Emscher-Genossenschaft; eine Vereinbarung zum Ausbau als Velo-Route wird erforderlich werden. Der Teil zwischen Schweizer Allee und Strickerstraße führt z.Z. über den Schulhof der Emscher-Schule; eine Trennung ist erforderlich. Gemeinsam mit der Emscher-Genossenschaft muss eine Lösung gefunden werden, die nicht den Schulhof verkleinert.
- Ein weiterer Teil der Route (unterhalb des Rodenberg-Centers zwischen Rodenbergstraße und Feldchenbahn-Viadukt) befindet sich in Eigentum von Privaten, die sich bisher strikt geweigert haben, den Radweg instand zu halten und auch keine Bereitschaft zu einer Veräußerung gezeigt haben. Die Klärung, ob eine Einigung mit dem Eigentümer möglich ist, muss unverzüglich erfolgen – ansonsten ist eine

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Änderung des Verlaufs der Velo-Route durch das Zentrum von Aplerbeck unumgänglich.

- Der Vorrang der Velo-Route vor dem querenden Straßenverkehr wird entscheidend für den Erfolg dieser Route sein.

Haupt- und Nebenrouten, sonstige Radwege

- Neben- und Freizeitrouten sowie Hauptrouten, die nur innerhalb eines Stadtbezirks verlaufen, sollen unter Beteiligung der BV geplant werden.
- Der angekündigte Ausbau des Haupt- und Nebenrouten-Netzes darf sich nicht auf den „Ausbau im Zuge anstehender Umbauarbeiten“ (S. 20) beschränken. Anlässe müssen u.a. auch Gründe des Klima- und Umweltschutzes sowie der Unfall-Lage sein.
- Die Instandsetzung maroder Radwege (z.B. Apolloweg) und sonstige Maßnahmen zur Erleichterung des Radverkehrs sind unabhängig von der Strategie vorzunehmen und dürfen nicht unter deren Umsetzung leiden – unabhängig davon, ob die Radwege Teil des Zielnetzes sind oder nicht. Beispiele: die Radwege der Schüruferstraße und der Aplerbecker Straße, deren Radwege einer Instandsetzung bedürfen. „Die Velorouten ersetzen jedoch nicht hochwertige Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.“ (S. 15) Diese Kern-Aussage der Strategie muss eingehalten werden.
- Sofortmaßnahmen wie Bordsteinabsenkungen und Optimierung von Ampelschaltungen für Radfahrer müssen mit Nachdruck weitergeführt werden.
- Sichere Radwege müssen als Haupt- oder Nebenrouten zu weiterführenden Schulen und Grundschulen führen.

Sonstiges

- Die BV geht davon aus, dass die in der Strategie (S. 38) erwähnte Fahrrad-App etwas grundlegend anderes ist als die mit dem Vorhaben „Trafficpilot“ (Drs. 20019-21 vom Mai 2021) geplante App. Dieses Vorhaben ist von der BV aus guten Gründen abgelehnt worden; es soll nicht durch die Hintertür eingeführt werden.
- Die Standorte für die 10.000 Anlehnbügel (S. 29) in den Außenbezirken sollen gemeinsam mit der BV bestimmt werden.
- Der BV ist nicht bekannt, wer „umwegsensible Senior*innen“ sind (S. 40)?

Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat der Stadt einstimmig mit o. g. Ergänzungen, folgendes zu beschließen:

1. 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.
2. Der Rat beschließt, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubebedarfs.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 31.03.2022		
Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Bezirksvertretung Aplerbeck	22.03.2022	öffentlich

Erstellt am: 29.03.2022		
Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Bezirksvertretung Aplerbeck	22.03.2022	öffentlich

zu TOP 11.3

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Die Bezirksvertretung Aplerbeck beschließt einstimmig folgendes:

Die Strategie ist insgesamt zu begrüßen; ihre Realisierung kann einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende in Dortmund leisten. Wichtig ist es, die bisherigen Radwege nicht aus dem Blick zu verlieren. Hier gibt es an vielen Stellen Sanierungs- bzw. Verbesserungsbedarf. Die vorgenommene Priorisierung (Velorouten, Haupt- und Nebenrouten) ist für die Umsetzung sicherlich hilfreich, darf aber nicht dazu führen, dass nur die am höchsten priorisierten Vorhaben auch tatsächlich umgesetzt werden. Die von der Stadt selbst genannte Zielsetzung für die Umsetzung (2030) soll unbedingt eingehalten werden. Dies muss für alle Priorisierungsstufen gelten.

Finanzen und Personal

Die BV geht davon aus, dass die Umsetzung der Strategie aus dem gesamtstädtischen Haushalt finanziert wird. Die bisherigen Angaben über Finanzierung und Personal zur Realisierung der Strategie sind zu pauschal (Finanzen) bzw. praktisch nicht vorhanden (Personal). Es genügt nicht zu schreiben (S. 14): „Folglich sind vor allem im bestehenden Radverkehrsnetz große Investitionen erforderlich, die durch qualifiziertes Personal geplant und umgesetzt und durch eine leistungsfähige Organisationsform gesteuert werden.“ Hier muss erheblich nachgebessert werden.

Insbesondere wird eine **wesentliche** Aufstockung des Personals erforderlich, wenn auch nur die wichtigsten Punkte der Strategie innerhalb von 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Es wird Neu-Einstellungen (insb. beim Stadtplanungs- und Tiefbauamt), ggf. auch Umsetzungen von Fachpersonal geben müssen. Gleichzeitig wird es Bemühungen geben müssen, die vielfach noch vorhandene Fokussierung auf das Auto durch ein gleichberechtigtes Miteinander unterschiedlicher Mobilitätsformen zu ersetzen.

Einige konkrete Anmerkungen zur Drucksache:

- Radverkehr und Verkehrssicherheit gehören untrennbar zusammen (S. 3). Wichtig ist der BV, dass der Teilaspekt "Verkehrssicherheitsstrategie" zeitnah bearbeitet und ihr vorgelegt wird. Dabei sind objektive Sicherheit (z.B. aus Statistiken hergeleitet) und subjektive Sicherheit (z.B. aus der Erfahrung der Radfahrer) gleichwertig zu beachten.
- Die Reduzierung der tödlichen Radverkehrs-Unfälle auf Null in 2030 (S.14) darf nicht nur Vision, sondern muss konkretes Ziel sein mit Zielerreichung 100%.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

- Das Radfahren muss insgesamt sicherer werden. Auch vorhandene Radwege müssen besser markiert werden. Dies gilt vor allem an viel befahrenen Straßen, wie zum Beispiel der Sölder Straße, der Marsbruchstraße und der Aplerbecker Straße (Seite 21).
- Die Ausschilderung von Routen ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des Radverkehrs. Angaben dazu fehlen in der Strategie. Eine Mindest-Anforderung ist, dass die Beschilderung so groß und so deutlich ist, dass sie von den Radfahrern während der Fahrt gelesen werden kann.
- Für Velo-, Haupt- und Neben-Routen sind bituminöse Oberflächen vorzusehen. Sie sind entsprechend den jeweils neuesten gesetzlichen Vorgaben zu gestalten.
- Die Velorouten (Seite 5) sollen nicht nur von den Stadtbezirkszentren in die Innenstadt gedacht werden. Zwischen den Ortsteilen eines Stadtbezirks und verschiedenen Stadtbezirkszentren gibt es gleichermaßen wichtige Verkehrsbeziehungen.
- Es ist nicht klar, ob und wie die Radrouten an die Netze der Nachbargemeinden Schwerte und Holzwickede angeschlossen sind. Dies muss – falls noch nicht erfolgt – dringend geschehen.
- Das Freizeitnetz (S. 6) darf keinesfalls auf eine Funktion für Freizeitfahrer reduziert werden. Am Beispiel des Emscherradwegs wird deutlich, dass diese Radwege auch eine wichtige Funktion für die Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen und auch der Innenstadt haben. Eine entsprechende Ausstattung, eventuell mit Beleuchtung und fester Fahrbahndecke würden die Attraktivität weiter steigern.
- Werbung bei Schüler*innen für das Radfahren ist nur sinnvoll, wenn es in den Schulen überdachte und überwachte Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl gibt (S. 40). Hier ist die Stadt in besonderer Weise gefordert.
- Die Schaffung weiterer Fahrrad-Parkplätze und Abstell-Anlagen ist auch in den Stadtbezirks-Zentren und Vororten dringend erforderlich. Wichtige Standorte sind die Bahnhöfe Aplerbeck, Aplerbeck-Süd, Sölde, sowie Haltestellen und Einkaufszentren.
- Erste konkrete Pläne zur Umsetzung (S. 9) lassen hoffen; insbesondere der Verbindungsweg zwischen dem Hoesch-Hafenbahn-Weg und dem Zeche Schleswig Weg, der durch das Schürener Feld führt, sind aus Sicht des Stadtbezirkes Aplerbeck zu begrüßen. Dazu gehört aber auch der weitere Ausbau dieses Weges als Haupttroute über Schüren, Aplerbeck, Neuasseln bis Asseln.
- Das Rad-Tourismus und Radsport wichtige Faktoren für die Attraktivität der Stadt Dortmund sind, ist richtig (Seite 36, 37). Allerdings gibt es gerade bei Radsport-Veranstaltungen, die dem Breitensport zugeordnet werden können, große bürokratische Hindernisse bei der Beantragung und der Umsetzung. Als Folge gibt es in ganz Dortmund nur noch ein Amateur-Radrennen.

Velo-Routen

- Die Velo-Route aus Aplerbeck in die City wird insgesamt begrüßt.
- Die Sölder Straße zwischen Bahnübergang und Emscher-Radweg bildet den Beginn dieser Velo-Route. Diese Straße bedarf einer grundlegenden Neuplanung des Verkehrsraumes, bevor sie sich für eine Velo-Route eignet; im jetzigen Zustand ist sie gänzlich ungeeignet.
- Ein wesentlicher Teil der Route (der Emscher-Radweg) befindet sich im Eigentum der Emscher-Genossenschaft; eine Vereinbarung zum Ausbau als Velo-Route wird erforderlich werden. Der Teil zwischen Schweizer Allee und Strickerstraße führt z.Z. über den Schulhof der Emscher-Schule; eine Trennung ist erforderlich. Gemeinsam

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

mit der Emscher-Genossenschaft muss eine Lösung gefunden werden, die nicht den Schulhof verkleinert.

- Ein weiterer Teil der Route (unterhalb des Rodenberg-Centers zwischen Rodenbergstraße und Feldchenbahn-Viadukt) befindet sich in Eigentum von Privaten, die sich bisher strikt geweigert haben, den Radweg instand zu halten und auch keine Bereitschaft zu einer Veräußerung gezeigt haben. Die Klärung, ob eine Einigung mit dem Eigentümer möglich ist, muss unverzüglich erfolgen – ansonsten ist eine Änderung des Verlaufs der Velo-Route durch das Zentrum von Aplerbeck unumgänglich.
- Der Vorrang der Velo-Route vor dem querenden Straßenverkehr wird entscheidend für den Erfolg dieser Route sein.

Haupt- und Nebenrouten, sonstige Radwege

- Neben- und Freizeitrouten sowie Hauptrouten, die nur innerhalb eines Stadtbezirks verlaufen, sollen unter Beteiligung der BV geplant werden.
- Der angekündigte Ausbau des Haupt- und Nebenrouten-Netzes darf sich nicht auf den „Ausbau im Zuge anstehender Umbauarbeiten“ (S. 20) beschränken. Anlässe müssen u.a. auch Gründe des Klima- und Umweltschutzes sowie der Unfall-Lage sein.
- Die Instandsetzung maroder Radwege (z.B. Apolloweg) und sonstige Maßnahmen zur Erleichterung des Radverkehrs sind unabhängig von der Strategie vorzunehmen und dürfen nicht unter deren Umsetzung leiden – unabhängig davon, ob die Radwege Teil des Zielnetzes sind oder nicht. Beispiele: die Radwege der Schüruferstraße und der Aplerbecker Straße, deren Radwege einer Instandsetzung bedürfen. „Die Velorouten ersetzen jedoch nicht hochwertige Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.“ (S. 15) Diese Kern-Aussage der Strategie muss eingehalten werden.
- Sofortmaßnahmen wie Bordsteinabsenkungen und Optimierung von Ampelschaltungen für Radfahrer müssen mit Nachdruck weitergeführt werden.
- Sichere Radwege müssen als Haupt- oder Nebenrouten zu weiterführenden Schulen und Grundschulen führen.

Sonstiges

- Die BV geht davon aus, dass die in der Strategie (S. 38) erwähnte Fahrrad-App etwas grundlegend anderes ist als die mit dem Vorhaben „Trafficpilot“ (Drs. 20019-21 vom Mai 2021) geplante App. Dieses Vorhaben ist von der BV aus guten Gründen abgelehnt worden; es soll nicht durch die Hintertür eingeführt werden.
- Die Standorte für die 10.000 Anlehnbügel (S. 29) in den Außenbezirken sollen gemeinsam mit der BV bestimmt werden.
- Der BV ist nicht bekannt, wer „umwegsensible Senior*innen“ sind (S. 40)?

Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat der Stadt einstimmig mit o. g. Ergänzungen, folgendes zu beschließen:

1. 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.
2. Der Rat beschließt, dass die neun Velorouten – zusätzlich zum RS1 - prioritär realisiert werden und beauftragt die Verwaltung mit der Konkretisierung des Ausbau- bzw. Umbaubebedarfs.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 27.04.2022

Gremium:

Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt,
Stadtgestaltung und Wohnen

Sitzungsdatum:

27.04.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 8.2

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde aus der öffentlichen Sitzung vom 26.01.2022:

Der Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde empfiehlt einstimmig die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Er weist aber darauf hin, dass bei einem Neubau oder der Erneuerung von Radwegen in der freien Landschaft in Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie entlang von Gewässern die rechtliche Grundlage für eine Asphaltierung fehlt. Aus diesem Grund sollte in diesen Bereichen möglichst auf eine Asphaltierung verzichtet werden. Die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für den Wegebau soll nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Landnutzer erfolgen.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Scharnhorst aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Innenstadt-West aus der öffentlichen Sitzung vom 02.02.2022. :->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Hombuch aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022: :->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Lütgendortmund aus der öffentlichen Sitzung vom 08.02.2022: :->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt Nord vom 26.01.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Mengede vom 02.02.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Brackel vom 03.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Eving vom 09.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor -> Empfehlung der Bezirksvertretung Hörde vom 15.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor -> Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt Ost vom 15.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor -> Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion DIE LINKE +) (DS-Nr.: 23050 21-E6): ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor -> Zusatz-/Ergänzungsantrag (Die FRAKTION/Die PARTEI, DS-Nr.: 23050 21-E7): ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

AKUSW, 16.03.2022:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung vertagt die gesamte Angelegenheit in seine nächste Sitzung.

Weiter liegt zur Sitzung am 27.04.2022 vor→ Empfehlung der Bezirksvertretung Huckarde vom 16.03.2022:->**siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

Weiter liegt vor → Empfehlung der Bezirksvertretung Aplerbeck vom 22.03.2022:
->**siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

Weiter liegt vor → Empfehlung des Seniorenbeirates vom 25.03.2022:

Der Seniorenbeirat bittet darum, die personellen Voraussetzungen zu schaffen, damit diese Strategie zügig umgesetzt werden kann.

Mit diesem Hinweis empfiehlt der Seniorenbeirat der Stadt einstimmig, dem Rat der Stadt den Beschluss laut Vorlage zu fassen.

Weiter liegt vor→Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.: 23050-21-E9):

...die Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN bittet den Ausschuss um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Ergänzungsantrags zur Vorlage:

- 1. Der Rat begrüßt die Erarbeitung einer Radverkehrsstrategie mit Velo- und Haupttroutennetz für die Stadt Dortmund als wichtige Weichenstellung für deutlich mehr und sichereren Radverkehr in der Stadt.*
- 2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, zur Entwicklung akzeptierter und alltagstauglicher Routen, die Streckenführungen der Velorouten in den Stadtbezirken in öffentlichen Veranstaltungen vorzustellen und eingehende Änderungshinweise sowie bisher aus den Bezirksvertretungen eingebrachte Anregungen zu prüfen und ggf. einzuarbeiten.*
- 3. Der Rat erwartet die Aufnahme klar definierter qualitativer und quantitativer Ausbauziele für den Radverkehr, die u.a. über die dauerhafte Einrichtung von automatisierten Radverkehrszählstellen und eine engmaschigere Modal-Split-Erhebung (mind. alle 5 Jahre) evaluiert und den Gremien vorgestellt werden.
Dafür wird im Vorfeld der Ausbaubedarf sowohl für die Velorouten als auch für die Haupt- und Nebenrouten ermittelt und mit einem Zeitplan versehen. Der Zeitplan wird mit dem Ziel Klimaneutralität 2035 synchronisiert.
Bei Abweichungen und Verzögerungen ist der Fachausschuss zu informieren.*
- 4. Um eine dauerhafte Aktualisierung und Verbesserung des Velo- und Haupttroutennetzes zu ermöglichen, wird über die Plattform „Umsteigern“ eine interaktive Karte mit Möglichkeiten zu Ergänzungen, Änderungsvorschlägen und Anregungen aus der Bürger*innenschaft geschaffen.*
- 5. Der Rat beschließt, das Veloroutennetz zeitnah um tangentiale Velorouten zur Verbindung der (Außen-)Bezirke untereinander zu ergänzen. Schülerverkehre werden bei der Erstellung der Haupttrouten als Ziel- und Quellpunkte des Alltagsnetzes berücksichtigt.*

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

6. *Der Rat begrüßt, dass die subjektive Sicherheit für alle Radfahrenden im Fokus der Strategie steht. Um diese zu gewährleisten, werden auf Hauptverkehrsstraßen des MIV baulich geschützte Radwege (Protected Bikelanes) geplant. In diesem Sinne wird der Straßenquerschnitt Gehweg - Radweg – Multifunktionszone – Fahrbahn als Qualitätsstandard der getrennten Radwegführung festgelegt. Hiervon kann aufgrund räumlich-ortspezifischer Gegebenheiten begründet abgewichen werden.*
7. *Der Rat erwartet, dass die Qualitätsvorgaben für Radwege gemäß der Ratsvorlage "Fahrradstadt Dortmund" (Drucksache Nr. 15619-19) sowohl auf Haupt-, als auch auf Neben- und Freizeitrouten angewandt werden. Die Verwaltung erarbeitet zusätzlich besondere Qualitätsstandards (Mindestbreiten, Beleuchtung, Markierungen) für die Velo- und Hauptrouten als Hauptachsen des Radverkehrs.*
8. *Bei Hauptverkehrsstraßen des MIV werden die Knotenpunkte standardmäßig als geschützte Knotenpunkte gestaltet. Bei Nebenstraßen des MIV werden an Knotenpunkten zu anderen Nebenstraßen durchgezogene Gehwege oder hochgesetzte Kreuzungen realisiert. Zur Geschwindigkeitsreduzierung sind bauliche Lösungen in Form von seitlichen oder in der Fahrbahnmitte befindlichen Aufpflasterungen vorzusehen.*
9. *Der Rat bittet die Verwaltung:*
 - *zu prüfen, wo im Sinne einer einfach und schnell umsetzbaren Lösung bei mehrspurigen Straßen Kfz-Fahrspuren reduziert und in Fahrradstreifen umgewandelt werden können*
 - *die aktuellen Planungen durch Überlagerung des Radzielnetzes mit dem bestehenden Straßenverkehrsnetz (des MIV) auf potenzielle Konfliktstellen zu überprüfen und Vorschläge zur konfliktfreien, kreuzungsarmen Führung beider Verkehrsträger zu erarbeiten.*
 - *den Kriterienkatalog des JAP (Jahresarbeitsprogramm des Tiefbauamtes) mit der Zielsetzung einer vorrangigen und zielgerechten Umsetzung des Radzielnetzes als priorisiertes Projekt im Sinne des Masterplans Mobilität zu überprüfen.*
10. *Die Verwaltung erarbeitet - abgestimmt auf die landesweite Beschilderung - ein Konzept zur eindeutigen Wegweisung der Haupt- und Velorouten und prüft in dem Zusammenhang, inwieweit eine Benennung/Bezeichnung dieser Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs sinnvoll ist.*

Hierzu liegt vor→ Zusatz-/Ergänzungsantrag (CDU-Fraktion) (Drucksache Nr.: 23050-21-E10):

...die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Dortmund bittet um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Ergänzungsantrags zum „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache Nr.: 23050-21):

Die Stadt Dortmund setzt sich für einen qualitativen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ein. Hierbei ist die Schaffung eines gut ausgebauten Radwegenetzes im gesamten Stadtgebiet ein zentrales Element. Die von der Verwaltung vorgelegte Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 sind eines der zentralen Elemente zur Erreichung dieses Zieles. Aus diesem Grund

1. Begrüßt der Rat der Stadt Dortmund die Ausarbeitung einer detaillierten Radverkehrsstrategie für Dortmund unter Beteiligung der verschiedenen Akteure.
2. Stellt der Rat der Stadt Dortmund fest, dass der Ausbau des Radverkehrs ein wichtiger Teilaspekt bei der Wende der Mobilität in Dortmund ist.
3. Bekräftigt der Rat der Stadt Dortmund, dass es zu keiner Benachteiligung einzelner am Straßenverkehr beteiligter Gruppen kommt. Ein gleichberechtigtes Miteinander von Fußverkehr, Radverkehr, motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr ist weiterhin möglich. Die Trassenführung der Velorouten überwiegend auf Nebenstraßen ist in diesem Zusammenhang besonders zu begrüßen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

In Ergänzung zur Verwaltungsvorlage „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache Nr.: 23050-21) beschließt der Rat außerdem:

4. Die Stadtbezirke und die Bezirksvertretungen sind zentraler Akteur bei der Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie vorgelegten Planungen und Konzepte. Aus diesem Grund sind die Bezirksvertretungen auch weiterhin eng in die Entscheidungsprozesse einzubinden und an diesen zu beteiligen. Die bisherigen Beschlüsse der Bezirksvertretungen fließen in die Planungen mit ein und sind zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die noch folgenden Beratungsergebnisse jener Bezirksvertretungen, die zu diesem Zweck Arbeitsgruppen eingerichtet haben (vgl. hierzu Drucksache Nr.: 23050-21-E8).
5. Das in der Radverkehrsstrategie genannte Programm zur Beschleunigung des Radverkehrs an 39 Ampeln, welches bis 2024 umgesetzt werden soll (S. 38) ist nach Möglichkeit fortzusetzen und auszubauen. Das Ziel ist eine Optimierung der Ampelschaltungen für Radfahrer, wo immer diese möglich ist und angebracht erscheint.
6. Um dem wesentlichen Aspekt der Sicherheit der Radfahrer gerecht zu werden, geht die Radverkehrsstrategie auf die besonders angespannte Situation in Kreuzungsbereichen ein (S. 21). Hierbei soll auf die Erfahrungen mit den beiden vom Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün am 26. Oktober 2021 beschlossenen sogenannten „niederländischen Kreuzungen“ zurückgegriffen werden (Drucksache Nr.: 22531-21-E1).
7. Um eine hohe Akzeptanz in der Dortmunder Bevölkerung für die mit der Radverkehrsstrategie angestrebten Maßnahmen zu erreichen, ist eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Neben den in der Vorlage genannten Maßnahmen (S.41) sollten auch Informationsveranstaltungen auf Stadtbezirksebene (z. B. in Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen) in Betracht gezogen werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass auch eine kontinuierliche Kommunikation mit der Bürgerschaft während des Umsetzungsprozesses stattfindet.
8. Bei den Planungen der einzelnen Maßnahmen soll grundsätzlich der gesamte Straßenraum – von Hauskante zu Hauskante – in die planerische Konzeption miteinbezogen werden.

Weiter liegt vor→ Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022 (Drucksache Nr.: 23050-21- E8):

...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

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

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.

Sitzung	Beschluss	Aufträge/Anmerkungen	Stellungnahme der Verwaltung
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

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

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.	Prozess geprüft. 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 überdachte 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 Radwegbreiten 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.

Zusatz-/Ergänzungsantrag Fraktion Die Linke +	
1. Die in der Radverkehrsstrategie des Masterplan Mobilität festgelegten Ausbaukriterien dürfen nicht hinter den bereits beschlossenen zurückhängen. Insbesondere sollte die in der „Fahrradstadt Dortmund“ (DNr:	Zu 1. Der Standard gilt weiterhin für alle Hauptrouten. 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

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

<p>15619-19) beschlossene 2,30 m Regelbreite weiterhin für alle Radverkehrsanlage gelten. Bessere Standards älterer Dokumente bleiben mit der Radverkehrsstrategie bestehen.</p>	<p>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>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>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 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>

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

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.

AKUSW, 27.04.2022:

Herr Rm Weber deklariert auch hierzu aufgrund der beiden aktuell vorliegenden Anträgen weiteren Beratungsbedarf.

Die Verwaltung hat signalisiert die entsprechenden Informationen/Bewertungen bereits zur AMIG-Sitzung zu erteilen, damit dort eine entsprechende Beratung und Empfehlung erfolgen kann.

Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen leitet die gesamte Abgelegenheit aufgrund weiteren Beratungsbedarfs zu den aktuell vorliegenden Anträgen ohne Empfehlung weiter.

Erstellt am: 04.05.2022

Gremium:

Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und
Grün

Sitzungsdatum:

03.05.2022

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 3.1

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 23050-21)

Hierzu liegt vor → Stellungnahme der Verwaltung (DS-Nr.: 23050-21-E8)

Hierzu liegt vor → Empfehlungen der Bezirksvertretungen

Hierzu liegt vor → Empfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vom 27.04.2022:

„Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde aus der öffentlichen Sitzung vom 26.01.2022:

Der Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde empfiehlt einstimmig die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Er weist aber darauf hin, dass bei einem Neubau oder der Erneuerung von Radwegen in der freien Landschaft in Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie entlang von Gewässern die rechtliche Grundlage für eine Asphaltierung fehlt. Aus diesem Grund sollte in diesen Bereichen möglichst auf eine Asphaltierung verzichtet werden. Die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für den Wegebau soll nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Landnutzer erfolgen.

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Scharnhorst aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022:->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Innenstadt-West aus der öffentlichen Sitzung vom 02.02.2022. :->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Hombruch aus der öffentlichen Sitzung vom 01.02.2022: :->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung: Bezirksvertretung Lütgendortmund aus der öffentlichen Sitzung vom 08.02.2022: :->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt Nord vom 26.01.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Mengede vom 02.02.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Brackel vom 03.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor-> Empfehlung der Bezirksvertretung Eving vom 09.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

Hierzu liegt vor -> Empfehlung der Bezirksvertretung Hörde vom 15.03.2022: ->siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022

**Hierzu liegt vor → Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt Ost vom 15.03.2022:
-→siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

**Hierzu liegt vor → Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion DIE LINKE +) (DS-Nr.: 23050
21-E6): -→siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

**Hierzu liegt vor → Zusatz-/Ergänzungsantrag (Die FRAKTION/Die PARTEI, DS-Nr.: 23050
21-E7): -→siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

AKUSW, 16.03.2022:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung vertagt die gesamte Angelegenheit in seine nächste Sitzung.

**Weiter liegt zur Sitzung am 27.04.2022 vor→ Empfehlung der Bezirksvertretung Huckarde vom
16.03.2022:-→siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

**Weiter liegt vor → Empfehlung der Bezirksvertretung Aplerbeck vom 22.03.2022:
-→siehe Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022**

Weiter liegt vor → Empfehlung des Seniorenbeirates vom 25.03.2022:

Der Seniorenbeirat bittet darum, die personellen Voraussetzungen zu schaffen, damit diese Strategie zügig umgesetzt werden kann.

Mit diesem Hinweis empfiehlt der Seniorenbeirat der Stadt einstimmig, dem Rat der Stadt den Beschluss laut Vorlage zu fassen.

**Weiter liegt vor→Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.: 23050-21-
E9):**

...die Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN bittet den Ausschuss um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Ergänzungsantrags zur Vorlage:

1. Der Rat begrüßt die Erarbeitung einer Radverkehrsstrategie mit Velo- und Haupttroutennetz für die Stadt Dortmund als wichtige Weichenstellung für deutlich mehr und sichereren Radverkehr in der Stadt.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, zur Entwicklung akzeptierter und alltagstauglicher Routen, die Streckenführungen der Velorouten in den Stadtbezirken in öffentlichen Veranstaltungen vorzustellen und eingehende Änderungshinweise sowie bisher aus den Bezirksvertretungen eingebrachte Anregungen zu prüfen und ggf. einzuarbeiten.
3. Der Rat erwartet die Aufnahme klar definierter qualitativer und quantitativer Ausbauziele für den Radverkehr, die u.a. über die dauerhafte Einrichtung von automatisierten Radverkehrszählstellen und eine engmaschigere Modal-Split-Erhebung (mind. alle 5 Jahre) evaluiert und den Gremien vorgestellt werden.
Dafür wird im Vorfeld der Ausbaubedarf sowohl für die Velorouten als auch für die Haupt- und Nebenrouten ermittelt und mit einem Zeitplan versehen. Der Zeitplan wird mit dem Ziel Klimaneutralität 2035 synchronisiert.
Bei Abweichungen und Verzögerungen ist der Fachausschuss zu informieren.
4. Um eine dauerhafte Aktualisierung und Verbesserung des Velo- und Haupttroutennetzes zu ermöglichen, wird über die Plattform „Umsteigern“ eine interaktive Karte mit Möglichkeiten zu Ergänzungen, Änderungsvorschlägen und Anregungen aus der Bürger*innenschaft geschaffen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

5. *Der Rat beschließt, das Veloroutennetz zeitnah um tangentielle Velorouten zur Verbindung der (Außen-)Bezirke untereinander zu ergänzen. Schülerverkehre werden bei der Erstellung der Haupttrouten als Ziel- und Quellpunkte des Alltagsnetzes berücksichtigt.*
6. *Der Rat begrüßt, dass die subjektive Sicherheit für alle Radfahrenden im Fokus der Strategie steht. Um diese zu gewährleisten, werden auf Hauptverkehrsstraßen des MIV baulich geschützte Radwege (Protected Bikelanes) geplant. In diesem Sinne wird der Straßenquerschnitt Gehweg - Radweg – Multifunktionszone – Fahrbahn als Qualitätsstandard der getrennten Radwegeführung festgelegt. Hiervon kann aufgrund räumlich-ortspezifischer Gegebenheiten begründet abgewichen werden.*
7. *Der Rat erwartet, dass die Qualitätsvorgaben für Radwege gemäß der Ratsvorlage "Fahrradstadt Dortmund" (Drucksache Nr. 15619-19) sowohl auf Haupt-, als auch auf Neben- und Freizeittrouten angewandt werden. Die Verwaltung erarbeitet zusätzlich besondere Qualitätsstandards (Mindestbreiten, Beleuchtung, Markierungen) für die Velo- und Haupttrouten als Hauptachsen des Radverkehrs.*
8. *Bei Hauptverkehrsstraßen des MIV werden die Knotenpunkte standardmäßig als geschützte Knotenpunkte gestaltet. Bei Nebenstraßen des MIV werden an Knotenpunkten zu anderen Nebenstraßen durchgezogene Gehwege oder hochgesetzte Kreuzungen realisiert. Zur Geschwindigkeitsreduzierung sind bauliche Lösungen in Form von seitlichen oder in der Fahrbahnmittle befindlichen Aufpflasterungen vorzusehen.*
9. *Der Rat bittet die Verwaltung:*
 - *zu prüfen, wo im Sinne einer einfach und schnell umsetzbaren Lösung bei mehrspurigen Straßen Kfz-Fahrs Spuren reduziert und in Fahrradstreifen umgewandelt werden können*
 - *die aktuellen Planungen durch Überlagerung des Radzielnetzes mit dem bestehenden Straßenverkehrsnetz (des MIV) auf potenzielle Konfliktstellen zu überprüfen und Vorschläge zur konfliktfreien, kreuzungsarmen Führung beider Verkehrsträger zu erarbeiten.*
 - *den Kriterienkatalog des JAP (Jahresarbeitsprogramm des Tiefbauamtes) mit der Zielsetzung einer vorrangigen und zielgerechten Umsetzung des Radzielnetzes als priorisiertes Projekt im Sinne des Masterplans Mobilität zu überprüfen.*
10. *Die Verwaltung erarbeitet - abgestimmt auf die landesweite Beschilderung - ein Konzept zur eindeutigen Wegweisung der Haupt- und Velorouten und prüft in dem Zusammenhang, inwieweit eine Benennung/Bezeichnung dieser Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs sinnvoll ist.*

Hierzu liegt vor→ Zusatz-/Ergänzungsantrag (CDU-Fraktion) (Drucksache Nr.: 23050-21-E10):

...die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Dortmund bittet um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Ergänzungsantrags zum „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache Nr.: 23050-21):

Die Stadt Dortmund setzt sich für einen qualitativen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ein. Hierbei ist die Schaffung eines gut ausgebauten Radwegenetzes im gesamten Stadtgebiet ein zentrales Element. Die von der Verwaltung vorgelegte Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 sind eines der zentralen Elemente zur Erreichung dieses Zieles. Aus diesem Grund

1. *Begrüßt der Rat der Stadt Dortmund die Ausarbeitung einer detaillierten Radverkehrsstrategie für Dortmund unter Beteiligung der verschiedenen Akteure.*
2. *Stellt der Rat der Stadt Dortmund fest, dass der Ausbau des Radverkehrs ein wichtiger Teilaspekt bei der Wende der Mobilität in Dortmund ist.*

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

3. *Bekräftigt der Rat der Stadt Dortmund, dass es zu keiner Benachteiligung einzelner am Straßenverkehr beteiligter Gruppen kommt. Ein gleichberechtigtes Miteinander von Fußverkehr, Radverkehr, motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr ist weiterhin möglich. Die Trassenführung der Velorouten überwiegend auf Nebenstraßen ist in diesem Zusammenhang besonders zu begrüßen.*

In Ergänzung zur Verwaltungsvorlage „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache Nr.: 23050-21) beschließt der Rat außerdem:

4. *Die Stadtbezirke und die Bezirksvertretungen sind zentraler Akteur bei der Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie vorgelegten Planungen und Konzepte. Aus diesem Grund sind die Bezirksvertretungen auch weiterhin eng in die Entscheidungsprozesse einzubinden und an diesen zu beteiligen. Die bisherigen Beschlüsse der Bezirksvertretungen fließen in die Planungen mit ein und sind zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die noch folgenden Beratungsergebnisse jener Bezirksvertretungen, die zu diesem Zweck Arbeitsgruppen eingerichtet haben (vgl. hierzu Drucksache Nr.: 23050-21-E8).*
5. *Das in der Radverkehrsstrategie genannte Programm zur Beschleunigung des Radverkehrs an 39 Ampeln, welches bis 2024 umgesetzt werden soll (S. 38) ist nach Möglichkeit fortzusetzen und auszubauen. Das Ziel ist eine Optimierung der Ampelschaltungen für Radfahrer, wo immer diese möglich ist und angebracht erscheint.*
6. *Um dem wesentlichen Aspekt der Sicherheit der Radfahrer gerecht zu werden, geht die Radverkehrsstrategie auf die besonders angespannte Situation in Kreuzungsbereichen ein (S. 21). Hierbei soll auf die Erfahrungen mit den beiden vom Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün am 26. Oktober 2021 beschlossenen sogenannten „niederländischen Kreuzungen“ zurückgegriffen werden (Drucksache Nr.: 22531-21-E1).*
7. *Um eine hohe Akzeptanz in der Dortmunder Bevölkerung für die mit der Radverkehrsstrategie angestrebten Maßnahmen zu erreichen, ist eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Neben den in der Vorlage genannten Maßnahmen (S.41) sollten auch Informationsveranstaltungen auf Stadtbezirksebene (z. B. in Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen) in Betracht gezogen werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass auch eine kontinuierliche Kommunikation mit der Bürgerschaft während des Umsetzungsprozesses stattfindet.*
8. *Bei den Planungen der einzelnen Maßnahmen soll grundsätzlich der gesamte Straßenraum – von Hauskante zu Hauskante – in die planerische Konzeption miteinbezogen werden.*

Weiter liegt vor → *Stellungnahme der Verwaltung vom 07.04.2022 (Drucksache Nr.: 23050-21- E8):*

...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.*

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

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.

Sitzung	Beschluss	Aufträge/Anmerkungen	Stellungnahme der Verwaltung
<i>BV Aplerbeck vom 22.03.2022</i>	<i>Empfehlung mit Ergänzung</i>	<i>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.</i>	<i>Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.</i>
<i>BV Brackel vom 03.03.2022</i>	<i>Empfehlung mit Ergänzung</i>	<i>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.</i>	<i>Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.</i>
<i>BV Eving vom 09.03.2022</i>	<i>Empfehlung mit Ergänzung</i>	<i>Kurzfristige Ertüchtigung von Radwegen/Radwegemarkierungen an sechs Stellen im Stadtbezirk.</i>	<i>Die Anmerkungen werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.</i>
<i>BV Hörde vom 15.03.2022</i>	<i>Die BV Hörde lehnt die Vorlage ab.</i>	<i>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.</i>	<i>Die Verwaltung nimmt die Entscheidung der BV zur Kenntnis.</i>
<i>BV Hombruch vom 01.02.2022</i>	<i>Empfehlung mit Ergänzung</i>	<i>Konkrete Streckenführungen sollen im Detail auch mit dem Beirat Nahmobilität und der BV erarbeitet werden.</i>	<i>Die Anmerkungen, Netzergänzungen oder Änderungswünsche werden aufgenommen und im weiteren Prozess geprüft.</i>
<i>BV Huckarde</i>	<i>Empfehlung</i>	<i>Änderungen im Verlauf der Veloroute</i>	<i>Die Anmerkungen,</i>

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

vom 16.03.2022	mit Ergänzung	Mengede/Huckarde gewünscht.	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 überdachte 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 Radwegbreiten 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.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

+	
<p>1. Die in der Radverkehrsstrategie des Masterplan Mobilität festgelegten Ausbaukriterien 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>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>

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

<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 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.

AKUSW, 27.04.2022:

Herr Rm Weber deklariert auch hierzu aufgrund der beiden aktuell vorliegenden Anträgen weiteren Beratungsbedarf.

Die Verwaltung hat signalisiert die entsprechenden Informationen/Bewertungen bereits zur AMIG-Sitzung zu erteilen, damit dort eine entsprechende Beratung und Empfehlung erfolgen kann.

Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen leitet die gesamte Abgelegenheit aufgrund weiteren Beratungsbedarfs zu den aktuell vorliegenden Anträgen ohne Empfehlung weiter.“

AMIG 03.05.2022:

Herr Meißner informiert den Ausschuss über die im AKUSW erbetene Bewertung der Verwaltung zu den beiden aktuell vorgelegten Anträgen (CDU-Fraktion und Fraktion B'90/Die Grünen) wie folgt:

Bewertung zum Antrag der CDU-Fraktion (23050-21-E10):

Herr Meißner teilt hierzu mit, dass die Verwaltung diesem insgesamt folgen könne.

Bewertungen zum Antrag der Fraktion B'90/Die Grünen (23050-21-E9):

1. Der Rat begrüßt die Erarbeitung einer Radverkehrsstrategie mit Velo- und Haupttroutennetz für die Stadt Dortmund als wichtige Weichenstellung für deutlich mehr und sichereren Radverkehr in der Stadt.

Stellungnahme der Verwaltung: Das ist zu begrüßen.

2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, zur Entwicklung akzeptierter und alltagstauglicher Routen, die Streckenführungen der Velorouten in den Stadtbezirken in öffentlichen Veranstaltungen vorzustellten und eingehende Änderungshinweise sowie bisher aus den Bezirksvertretungen eingebrachte Anregungen zu prüfen und ggf. einzuarbeiten.

Stellungnahme der Verwaltung: Wie bereits in der vorherigen Stellungnahme angekündigt, ist die unter Einbeziehung der Protokollnotizen und Eingaben der Bezirksvertretungen in der zweiten Jahreshälfte 2022 vorgesehen.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

3. *Der Rat erwartet die Aufnahme klar definierter qualitativer und quantitativer Ausbauziele für den Radverkehr, die u.a. über die dauerhafte Einrichtung von automatisierten Radverkehrszählstellen und eine engmaschigere Modal-Split-Erhebung (mind. alle 5 Jahre) evaluiert und den Gremien vorgestellt werden.
Dafür wird im Vorfeld der Ausbaubedarf sowohl für die Velorouten als auch für die Haupt- und Nebenrouten ermittelt und mit einem Zeitplan versehen. Der Zeitplan wird mit dem Ziel Klimaneutralität 2035 synchronisiert.
Bei Abweichungen und Verzögerungen ist der Fachausschuss zu informieren.*

Stellungnahme der Verwaltung: Eine Forderung den Ausbaubedarf auch für alle Haupt- und Nebenrouten zu ermitteln, kann nicht nachgekommen werden. Bereits bei den Velorouten handelt es sich um 83 km, die in einer ersten Stufe auf den erforderlichen Anpassungs- und Umbauebedarf geprüft werden müssen. Das gesamte Netz der Haupt- und Nebenrouten umfasst ## km. Wenn das Ziel ist, schnell in eine Umsetzung zu kommen, sollte von dieser Forderung der Bestandsaufnahme Abstand genommen werden. Nach der Feststellung des Aufbaubedarfs für die Velorouten können für diese klare Realisierungsziele in Abhängigkeit des Personalbestands gemacht werden. Die Einrichtung von Dauerzählstellen im Radverkehr ist geplant. An dem 5-Jahres Rhythmus der Mobilitätsbefragungen soll festgehalten werden.

4. *Um eine dauerhafte Aktualisierung und Verbesserung des Velo- und Haupttroutennetzes zu ermöglichen, wird über die Plattform „Umsteigern“ eine interaktive Karte mit Möglichkeiten zu Ergänzungen, Änderungsvorschlägen und Anregungen aus der Bürger*innenschaft geschaffen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Dieser Vorschlag sollte in einen Prüfauftrag umgewandelt werden. Vor einer Realisierung sollte der Aufwand hierfür abgeschätzt werden.

5. *Der Rat beschließt, das Veloroutennetz zeitnah um tangential Velorouten zur Verbindung der (Außen-)Bezirke untereinander zu ergänzen. Schülerverkehre werden bei der Erstellung der Haupttrouten als Ziel- und Quellpunkte des Alltagsnetzes berücksichtigt.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Definition von weiteren Velorouten sollte zunächst zurückgestellt werden. Auch hier ist zunächst die Prüfung des Anpassungsbedarfs bei den zunächst definierten Velorouten abzuwarten.

6. *Der Rat begrüßt, dass die subjektive Sicherheit für alle Radfahrenden im Fokus der Strategie steht. Um diese zu gewährleisten, werden auf Hauptverkehrsstraßen des MIV baulich geschützte Radwege (Protected Bikelanes) geplant. In diesem Sinne wird der Straßenquerschnitt Gehweg - Radweg – Multifunktionszone – Fahrbahn als Qualitätsstandard der getrennten Radwegführung festgelegt. Hiervon kann aufgrund räumlich-ortspezifischer Gegebenheiten begründet abgewichen werden.*
7. *Der Rat erwartet, dass die Qualitätsvorgaben für Radwege gemäß der Ratsvorlage „Fahrradstadt Dortmund“ (Drucksache Nr. 15619-19) sowohl auf Haupt-, als auch auf Neben- und Freizeittrouten angewandt werden. Die Verwaltung erarbeitet zusätzlich besondere Qualitätsstandards (Mindestbreiten, Beleuchtung, Markierungen) für die Velo- und Haupttrouten als Hauptachsen des Radverkehrs.*

8. *Bei Hauptverkehrsstraßen des MIV werden die Knotenpunkte standardmäßig als geschützte Knotenpunkte gestaltet. Bei Nebenstraßen des MIV werden an Knotenpunkten zu anderen Nebenstraßen durchgezogene Gehwege oder hochgesetzte Kreuzungen realisiert. Zur Geschwindigkeitsreduzierung sind bauliche Lösungen in Form von seitlichen oder in der Fahrbahnmitte befindlichen Aufpflasterungen vorzusehen.*

Stellungnahme der Verwaltung zu 6-8: Eine Forderung, dass grds. Protected Bikelanes auf Haupttrouten und der Breitenstandard für Haupttrouten auch auf Nebenrouten

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

angewendet werden soll, schränkt die Realisierungsmöglichkeiten unnötig ein. In vielen Fällen wird die räumliche Situation diese maximalen Standards nicht möglich machen und dann dazu führen, dass gar keine Radverkehrsanlagen oder ggf. untermaßige Gehwege entstehen können. Es sind beim Straßenentwurf immer alle Nutzungen zu berücksichtigen und abzuwägen. Die Mindeststandards sind durch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgegeben. Aktuell findet auch eine Novellierung dieser Richtlinie statt.

Auch standardmäßig geschützte Kreuzungen zu fordern, schränkt die Möglichkeiten unnötig ein. Gerade geschützte Kreuzungen haben einen höheren Flächenbedarf. Es ist immer im Einzelfall zu entscheiden, welche planerische Lösung möglich und sinnvoll ist.

9. Der Rat bittet die Verwaltung:

- zu prüfen, wo im Sinne einer einfach und schnell umsetzbaren Lösung bei mehrspurigen Straßen Kfz-Fahrs Spuren reduziert und in Fahrradstreifen umgewandelt werden können

Stellungnahme der Verwaltung: Eine grundsätzliche Prüfung aller mehrspurigen Straßen ist abzulehnen. Anlassbezogen wird bei allen erforderlichen Umbauten bei mehrstreifigen Straßen, die auch Radhaupttrouten sein sollen, die Rücknahme einer Fahrspur geprüft.

- die aktuellen Planungen durch Überlagerung des Radzielnetzes mit dem bestehenden Straßenverkehrsnetz (des MIV) auf potenzielle Konfliktstellen zu überprüfen und Vorschläge zur konfliktfreien, kreuzungsarmen Führung beider Verkehrsträger zu erarbeiten.

Stellungnahme der Verwaltung: Eine Überprüfung des gesamten Radzielnetzes auf potenzielle Konfliktstellen erfordert einen immensen Planungsaufwand und ist daher abzulehnen. Bei der Prüfung der Velorouten wird dies an allen Querungen mit Hauptverkehrsstraßen erfolgen.

- den Kriterienkatalog des JAP (Jahresarbeitsprogramm des Tiefbauamtes) mit der Zielsetzung einer vorrangigen und zielgerechten Umsetzung des Radzielnetzes als priorisiertes Projekt im Sinne des Masterplans Mobilität zu überprüfen.

Stellungnahme der Verwaltung: Frau Uehlendahl verdeutlicht, dass die Verwaltung dem folgen könne. Sie weist aber daraufhin, dass dann andere Maßnahmen aus dem JAP hinten anstehen müssten.

10. Die Verwaltung erarbeitet - abgestimmt auf die landesweite Beschilderung - ein Konzept zur eindeutigen Wegweisung der Haupt- und Velorouten und prüft in dem Zusammenhang, inwieweit eine Benennung/Bezeichnung dieser Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs sinnvoll ist.

Stellungnahme der Verwaltung: Im Rahmen der Erarbeitung der Velorouten ist es auch erforderlich ein Beschilderungskonzept für diese zu erarbeiten. Ebenso bedarf es einer grundsätzlichen Erneuerung der bestehenden Beschilderung. Die Erarbeitung eines solchen Konzeptes wäre ins Jahresarbeitsprogramm des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes aufzunehmen.

Nach ausführlicher Diskussion erfolgt die Abstimmung zu den o. a. Anträgen sowie zur Vorlage wie folgt:

Zusatz-/Ergänzungsantrag Fraktion B'90/Die Grünen (DS-Nr.: 23050-21-E9):

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Herr Rm Dudde zieht im Rahmen der Diskussion die Punkte 3., 5. bis 9. zurück. Und erklärt sich damit einverstanden, dass Punkt 4 als Prüfauftrag gewertet wird.

Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mehrheitlich bei einer Gegenstimme (Fraktion AfD) sowie Enthaltungen (Fraktion FDP/BL und Die FRAKTION/ Die PARTEI) den Punkten 1., 2. und 10. zu folgen. Des Weiteren wird Punkt 4. des Antrages mehrheitlich bei einer Gegenstimme (Fraktion AfD) als Prüfauftrag empfohlen.

Zusatz-/Ergänzungsantrag CDU-Fraktion (DS-Nr.: 23050-21-E10):

Herr Rm Kowalewski führt an, dass seine Fraktion Punkt 3 dieses Antrages ablehnen werde.

Unter Berücksichtigung dieses Hinweises empfiehlt der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün dem Rat der Stadt Dortmund mehrheitlich bei einer Gegenstimme (Fraktion AfD) sowie einer Enthaltung (Die FRAKTION/ Die PARTEI) diesem Antrag zu folgen.

Zusatz-/Ergänzungsantrag Fraktion Die LINKE+ (DS-Nr.: 23050-21-E6):

Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mehrheitlich bei einer Gegenstimme (Fraktion AfD) diesem Antrag als Prüfauftrag zu folgen.

Zusatz-/Ergänzungsantrag Die FRAKTION/Die PARTEI (DS-Nr.: 23050-21-E7):

Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün lehnt diesen Antrag mehrheitlich bei einer Gegenstimme (Die FRAKTION/Die PARTEI) sowie Enthaltungen (Fraktion DIE LINKE+) ab.

Vorlage (DS-Nr.: 23050-21):

Unter Einbeziehung der Beschlussfassung zu den o. a. Zusatz-/Ergänzungsanträgen empfiehlt der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün dem Rat der Stadt Dortmund mehrheitlich bei Gegenstimmen (Die FRAKTION/Die PARTEI und Fraktion AfD) folgenden Beschluss zu fassen:

Beschluss

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.

Ergänzungen (Zusatz-/Ergänzungsantrag Fraktion B'90/Die Grünen (DS-Nr.: 23050-21-E9):

1. Der Rat begrüßt die Erarbeitung einer Radverkehrsstrategie mit Velo- und Haupttroutennetz für die Stadt Dortmund als wichtige Weichenstellung für deutlich mehr und sichereren Radverkehr in der Stadt.

2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, zur Entwicklung akzeptierter und alltagstauglicher Routen, die Streckenführungen der Velorouten in den Stadtbezirken in öffentlichen Veranstaltungen vorzustellen und eingehende Änderungshinweise sowie bisher aus den Bezirksvertretungen eingebrachte Anregungen zu prüfen und ggf. einzuarbeiten.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

10. Die Verwaltung erarbeitet - abgestimmt auf die landesweite Beschilderung - ein Konzept zur eindeutigen Wegweisung der Haupt- und Velorouten und prüft in dem Zusammenhang, inwieweit eine Benennung/Bezeichnung dieser Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs sinnvoll ist.

Prüfauftrag:

4. Um eine dauerhafte Aktualisierung und Verbesserung des Velo- und Haupttroutennetzes zu ermöglichen, wird über die Plattform „Umsteigern“ eine interaktive Karte mit Möglichkeiten zu Ergänzungen, Änderungsvorschlägen und Anregungen aus der Bürger*innenschaft geschaffen.

Ergänzungen (Zusatz-/Ergänzungsantrag CDU-Fraktion (DS-Nr.: 23050-21-E10):

Die Stadt Dortmund setzt sich für einen qualitativen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ein. Hierbei ist die Schaffung eines gut ausgebauten Radwegenetzes im gesamten Stadtgebiet ein zentrales Element. Die von der Verwaltung vorgelegte Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 sind eines der zentralen Elemente zur Erreichung dieses Zieles. Aus diesem Grund

1. begrüßt der Rat der Stadt Dortmund die Ausarbeitung einer detaillierten Radverkehrsstrategie für Dortmund unter Beteiligung der verschiedenen Akteure.
2. Stellt der Rat der Stadt Dortmund fest, dass der Ausbau des Radverkehrs ein wichtiger Teilaspekt bei der Wende der Mobilität in Dortmund ist.
3. Bekräftigt der Rat der Stadt Dortmund, dass es zu keiner Benachteiligung einzelner am Straßenverkehr beteiligter Gruppen kommt. Ein gleichberechtigtes Miteinander von Fußverkehr, Radverkehr, motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr ist weiterhin möglich. Die Trassenführung der Velorouten überwiegend auf Nebenstraßen ist in diesem Zusammenhang besonders zu begrüßen.

In Ergänzung zur Verwaltungsvorlage „Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Radverkehrsstrategie und Radzielnetz“ (Drucksache Nr.: 23050-21) beschließt der Rat außerdem:

4. Die Stadtbezirke und die Bezirksvertretungen sind zentraler Akteur bei der Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie vorgelegten Planungen und Konzepte. Aus diesem Grund sind die Bezirksvertretungen auch weiterhin eng in die Entscheidungsprozesse einzubinden und an diesen zu beteiligen. Die bisherigen Beschlüsse der Bezirksvertretungen fließen in die Planungen mit ein und sind zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die noch folgenden Beratungsergebnisse jener Bezirksvertretungen, die zu diesem Zweck Arbeitsgruppen eingerichtet haben (vgl. hierzu Drucksache Nr.: 23050-21-E8).
5. Das in der Radverkehrsstrategie genannte Programm zur Beschleunigung des Radverkehrs an 39 Ampeln, welches bis 2024 umgesetzt werden soll (S. 38) ist nach Möglichkeit fortzusetzen und auszubauen. Das Ziel ist eine Optimierung der Ampelschaltungen für Radfahrer, wo immer diese möglich ist und angebracht erscheint.
6. Um dem wesentlichen Aspekt der Sicherheit der Radfahrer gerecht zu werden, geht die Radverkehrsstrategie auf die besonders angespannte Situation in Kreuzungsbereichen ein (S. 21). Hierbei soll auf die Erfahrungen mit den beiden vom Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün am 26. Oktober 2021 beschlossenen sogenannten „niederländischen Kreuzungen“ zurückgegriffen werden (Drucksache Nr.: 22531-21-E1).
7. Um eine hohe Akzeptanz in der Dortmunder Bevölkerung für die mit der Radverkehrsstrategie angestrebten Maßnahmen zu erreichen, ist eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Neben den in der Vorlage genannten Maßnahmen (S.41) sollten auch Informationsveranstaltungen auf Stadtbezirksebene (z. B. in Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen) in Betracht gezogen werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass auch eine kontinuierliche Kommunikation mit der Bürgerschaft während des Umsetzungsprozesses stattfindet.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

8. *Bei den Planungen der einzelnen Maßnahmen soll grundsätzlich der gesamte Straßenraum – von Hauskante zu Hauskante – in die planerische Konzeption miteinbezogen werden.*

Ergänzungen (Zusatz-/Ergänzungsantrag Fraktion Die Linke+ (DS-Nr.: 23050-21-E6):

Insgesamt als Prüfauftrag:

1. *Die in der Radverkehrsstrategie des Masterplan Mobilität festgelegten Ausbaukriterien dürfen nicht hinter den bereits beschlossenen zurückhängen. Insbesondere sollte die in der „Fahrradstadt Dortmund“ (DNr: 15619-19) beschlossene 2,30m Regelbreite weiterhin für alle Radverkehrsanlage gelten. Bessere Standards älterer Dokumente bleiben mit der Radverkehrsstrategie bestehen.*
2. *Eine ausreichende Beleuchtung wird als Standard für alle Radwege festgelegt.*
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.*
4. *Die Radverkehrsplanung wird mit dem entsprechenden Personal ausgestattet, das für die Umsetzung notwendig ist.*
5. *Um den Erfolg des Radverkehrskonzepts dokumentieren können, wird auch die Haushaltsbefragung zweijährig mit der Bestimmung des Radverkehrsanteils durchgeführt, - 2 - um einen Fortschritt oder ein Zurückhängen hinter den Zielsetzungen rechtzeitig zu erkennen.*
6. *Ausbau der Hauptrouten 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.*
7. *Velorouten werden so weit wie möglich von Autoverkehr freigehalten, auch dem ruhendem Verkehr, und insbesondere von Durchgangsverkehr.*
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.*