



Stadt Dortmund

MEDIENINFORMATION

Pressestelle der Stadt Dortmund
Frank Bußmann (verantwortlich)
Südwall 21–23, 44122 Dortmund
Telefon: +49 (0)231/50-2 21 34
Telefax: +49 (0)231/50-2 21 67
E-Mail: pressestelle@stadtdo.de
Web: dortmund.de/presse

16.5.2023

895.

Veloroute 5 – Hörde: Verwaltungsvorstand gibt konkretisierte Planung in den Gremienlauf

In der vergangenen Woche hat der Verwaltungsvorstand die Einzelvorlagen für die Velorouten 2 (Scharnhorst) und 8 (Lütgendortmund) in den Gremienlauf geschickt, am heutigen Dienstag folgte nun die Veloroute 5 (Hörde). Auch diese Route war von den Mobilitätsplaner*innen im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zuvor an einigen Stellen angepasst worden, wobei neue Erkenntnisse sowie die Ergebnisse aus mehreren Gesprächen mit Vertreter*innen der Bezirksvertretungen Hörde und dem ADFC einfließen.

Mit der Einzelvorlage soll nun die Vorzugsvarianten der Veloroute 5 in die politische Beratung gehen und für die nachfolgende maßnahmenscharfe Entwurfsplanung beschlossen werden. Die Vorlagen zu den ersten drei Velorouten nach Eving, Hombruch und Mengede haben bereits die ersten Gremien durchlaufen. (Die Nummerierung der Velorouten folgt dem Uhrzeigersinn und steht in keinem Zusammenhang mit einer Priorität oder Umsetzungsreihenfolge.) Die Änderungen bei den Velorouten ziehen entsprechende Anpassungen im Radzielnetz nach sich.

Veloroute 5 - Hörde

Die Veloroute 5 – Hörde verbindet die Innenstadt und dessen künftigen Radwall über eine Länge von 5,3 Kilometern mit dem Stadtteilzentrum Hörde. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von ca. 16 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 Metern um die Trasse leben rund 21.340 Menschen. Ebenfalls im Radius: 2 Sport-, Freizeit-, Kultureinrichtungen; 40 Gesundheits- und Sozialeinrichtungen; 12 Verknüpfungspunkte zum Schienennahverkehr; 11 Bildungseinrichtungen; 2 Versorgungsschwerpunkte.

Die Veloroute 5 – Hörde beginnt im Bereich Ostwall unmittelbar am bereits umgebauten Abschnitt des sogenannten Radwalls. Der Routenverlauf folgt vom Wall der Löwenstraße bis zum Heiligen Weg. Hier werden die Gleise der S-Bahn-Linie 4 unterquert sowie der Heilige Weg gequert, um mit einer Rampe an den Radschnellweg 1 anzuknüpfen. So wird ein Anschluss zwischen Heiliger Weg und der Veloroute bzw. dem Radschnellweg 1 geschaffen, die östlich des Heiligen Wegs zunächst auf derselben Trasse verlaufen. Im Vergleich zur ursprünglichen Führung aus dem Radzielnetz gibt es im



Stadt Dortmund

MEDIENINFORMATION

Pressestelle der Stadt Dortmund
Frank Bußmann (verantwortlich)
Südwall 21–23, 44122 Dortmund
Telefon: +49 (0)231/50-2 21 34
Telefax: +49 (0)231/50-2 21 67
E-Mail: pressestelle@stadtdo.de
Web: dortmund.de/presse

Bereich der Haltestelle Stadthaus Anpassungen, die eine Eingabe des ADFC berücksichtigen. Die Unterquerung der Bahnlinie im Zuge der Ruhrallee wird vermieden wie auch die Abhängigkeit der zukünftigen Entwicklung des Haltepunkts Stadthaus.

Der Verlauf der Veloroute folgt dem stillgelegten Eisenbahnglas bis zum sogenannten „Hundeweg“ und führt über diesen bis zur Märkischen Straße. Die Führung über die stillgelegten Eisenbahntrassen ist im Vergleich zur kürzesten Führung über die Märkische Straße zwar 300 Meter länger, jedoch gibt es durch Tunnel und Brücken auf einer Länge von 2,5 Kilometern eine eigenständig geführte Infrastruktur ohne Verkehrsknotenpunkte und Lichtsignalanlagen, wodurch eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht werden kann. Entlang der Märkischen Straße liegen elf Lichtsignalanlagen.

Bis zur Emscher bleibt der Routenverlauf über Willem-van-Vloten-Straße und Auf der Kluse unverändert. Anstelle der Streckenführung über die stark befahrene Aldinghofer Straße erfolgt die Anbindung an das Hörder Zentrum über die Hörder Semerteichstraße. An der Trasse vorbei an der Schlanken Mathilde und über die Hörder Brücke wird festgehalten, um das Hörder Zentrum anzuschließen und die insgesamt attraktivste Quermöglichkeit über die Bahngleise zu nutzen. Weiter geht es nun über die Alte Benninghofer Straße und Am Bruchheck. Das Ende der Veloroute liegt fortan am Marksbach an Verzweigung mit der ehemaligen Bahntrasse „Zeche Admiral“, wo ein Netzknoten liegt. Die Anbindung der Stadtteile Berghofen, Benninghofen und Wellingshofen erfolgt von hier aus auf untergeordneten Netzhiarchiestufen.

So geht es weiter:

Weitere Velorouten werden schon bald in die Gremienläufe geschickt.

Für die Realisierung muss insgesamt noch der konkrete Umbau- und Ausbaubedarf genauer ermittelt werden. Dieser wird sich zwischen den Routen stark unterscheiden. Teilweise können über die Einrichtung von Fahrradstraßen verhältnismäßig schnell Teilabschnitte realisiert werden.

Ziel war es von Anfang an, in zehn Jahren vorrangig die Velorouten als Hauptverbindung zwischen den Nebenzentren und der City zu realisieren. In diesem Zeitraum wird parallel auch der Bau des wichtigen Radschnellwegs Ruhr (RS1) als zentrale Achse in Ost-West-Richtung und seiner Anschlüsse an das nachgeordnete Netz weiterverfolgt. Der Ausbau der Nebenrouten zur Verdichtung sowie der Ausbau des Freizeitnetzes zur Ergänzung des Alltagsnetzes sollen mittelfristig den Radverkehr fördern. Anlassbezogen und unabhängig von Prioritäten ist



Stadt Dortmund

MEDIENINFORMATION

Pressestelle der Stadt Dortmund
Frank Bußmann (verantwortlich)
Südwall 21–23, 44122 Dortmund
Telefon: +49 (0)231/50-2 21 34
Telefax: +49 (0)231/50-2 21 67
E-Mail: pressestelle@stadtdo.de
Web: dortmund.de/presse

der Ausbau des Haupt- und Nebenroutennetzes im Zuge anstehender Umbauarbeiten vorgesehen.

Hintergrund zu den Velorouten:

Auf den sternförmig verlaufenden Velorouten soll dem Radverkehr Vorrang eingeräumt werden. Durch die Trassenführung – überwiegend auf Nebenstraßen und durch Tempo-30-Zonen und abseits von Hauptverkehrsstraßen, die stärker durch den Kfz-Verkehr belastet sind – sollen Berührungspunkte mit dem motorisierten Individualverkehr minimiert werden. Die Routen, die überwiegend als Fahrradstraßen geführt werden, sollen durchgängig mit rotem Asphalt oder roter Farbmarkierung auf der Fahrbahn für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar und sicher sein. Der Ausbaustandard wird sich je nach Straßentyp unterscheiden.

Die Velorouten und die Radverkehrsstrategie der Stadt wurden in einem intensiven rund zweieinhalbjährigen Austausch mit dem begleitenden Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 und der Öffentlichkeit erarbeitet und im Mai 2022 vom Rat der Stadt beschlossen. Mit zum Konzept gehört das Zielnetz Radverkehr. Es besteht aus dem Radschnellweg Ruhr (RS1) den Velorouten als Teil des Hauptroutennetzes, sowie dem Nebenroutennetz und Freizeitrouten. Dieses hierarchisierte Netz soll sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen innerhalb des Stadtgebietes bieten und auch die angrenzenden Nachbarkommunen erschließen.

Die Planung der Velorouten nahm im August und September 2022 Fahrt auf. Nachdem die Fahrradexperten des ADFC Dortmund die im Radzielnetz dargestellten Velorouten kritisch betrachtet hatten, erfolgten Abstimmungen mit der Fachverwaltung und dem ADFC. Aufbauend auf diesen Gesprächen wurden die Führungen einzelner Velorouten verändert und Vorzugsvarianten für die jeweiligen Routen entwickelt. Diese Vorzugsvarianten wurden dann zwischen Dezember 2022 und Februar 2023 wiederum mit Delegationen aus den Bezirksvertretungen besprochen und – wo erforderlich – erneut angepasst. Parallel fanden weitere Abstimmungen zum Verlauf der Routen statt.

Redaktionshinweis:

Auf Anfrage stellt die Pressestelle die Grafiken mit dem genauen Verlauf der Veloroute zur Verfügung: pressestelle@stadtdo.de.

Pressekontakt: Christian Schön