



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

9.5.2023

840. **Pläne für zwei weitere Velorouten konkretisiert**

Während die Vorlagen zu den ersten drei Velorouten nach Eving, Hombruch und Mengede bereits die ersten Gremien durchlaufen haben, schicken die Mobilitätsplaner*innen im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt nun die nächsten zwei geplanten Velorouten auf den Weg. Dabei wurden wieder zunächst angedachte Trassenführungen an manchen Stellen abgewandelt. Es geht um die Radvorrangrouten von der City nach Scharnhorst und nach Lütgendortmund. Diese Pläne sollen jetzt den politischen Gremien vorgelegt werden.

Mit zwei Einzel-Vorlagen sollen nun die Vorzugsvarianten der Veloroute 2 (Scharnhorst) und Veloroute 8 (Lütgendortmund) in die politische Beratung gehen und für die nachfolgende maßnahmenscharfe Entwurfsplanung beschlossen werden. (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 2 – Scharnhorst

Die Veloroute 2 – Scharnhorst verbindet die Innenstadt über eine Länge von 8,01 km mit dem Stadtbezirk Scharnhorst. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von etwa 32 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 m um die Trasse leben insgesamt 19.338 Menschen. Ebenfalls im Radius: 8 Sport-, Freizeit-, Kultureinrichtungen; 48 Gesundheits- und Sozialeinrichtungen; 9 Verknüpfungspunkte zum Schienennahverkehr; 14 Bildungseinrichtungen; 2 Versorgungsschwerpunkte.

Die Vorzugsvariante der Route 2 hat sich grundlegend im Vergleich zu der vom Rat beschlossenen Variante gewandelt. Auch wenn die ursprüngliche Führung über die Westfallenhütte künftig viele Arbeitsplätze erschließen würde, birgt der Weg über das Gelände eine ganze Reihe von Unwägbarkeiten: die noch unsichere Realisierungszeit zur Herstellung der Springorumstraße, Bedenken bezüglich der sozialen Sicherheit sowie der Überquerung von Rüschebrinkstraße und B236. Auch die Führung über den Borsigplatz sorgte für rege Diskussion im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.

Die nun vorgeschlagene Route führt über die Gronastraße und berücksichtigt die Entwicklungen rund um das Neubaugebiet an der Stahlwerkstraße und der Anlage des Grünen Rings. Auch die Querung der B236 kann durch Nutzung des Tunnels Am Bellwinkelhof bestmöglich erfolgen. Die stark vom Auto- und Busverkehr frequentierte



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

Gleiwitzstraße wird weitestgehend gemieden, die Veloroute wird stattdessen durch das Nebennetz geführt.

Veloroute 8 – Lütgendortmund

Die Veloroute 8 verbindet die Innenstadt über eine Länge von 9,92 km mit dem Stadtteilzentrum Lütgendortmund. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von ca. 29 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 m um die Trasse leben insgesamt 28.338 Menschen. Ebenfalls im Radius: 13 Sport-, Freizeit-, Kultureinrichtungen; 58 Gesundheits- und Sozialeinrichtungen; 16 Verknüpfungspunkte zum Schienennahverkehr; 24 Bildungseinrichtungen; 3 Versorgungsschwerpunkte.

Die Veloroute 8 soll überwiegend auf der ursprünglichen beschlossenen Trasse geführt werden. Lediglich in den zentralen Bereichen von Dorstfeld und Marten sowie am Schmechtingsbach verläuft die Route nun anders.

Anstelle durch das Dorstfelder Zentrum mit den offenen Stadtbahngleisen zu fahren, führt die Route großräumig um das Zentrum herum. Auch in der Martener Ortsmitte ist die oberirdisch verlaufende Stadtbahn das Hauptargument für die Verlegung der Route von der Martener Straße in die Schulte-Heuthaus-Straße. Im Bereich des Regenrückhaltebeckens am Schmechtingsbach ist die Route fortan westlich des Beckens vorgesehen, um unter anderem das breitere Brückenbauwerk über den Schmechtingsbach nutzen zu können. Im weiteren Verlauf der Route gibt es keine Änderungen mehr.

So geht es weiter

Weitere Velorouten werden schon bald in einem weiteren Paket 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 der Ausbau des Haupt- und Nebenroutennetzes im Zuge anstehender Umbauarbeiten vorgesehen.



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

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 Haupttroutennetzes, 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 zwei Velorouten zur Verfügung: pressestelle@stadtdo.de.

Pressekontakt: Christian Schön