

Dortmunder Radverkehrs- bericht

2023



Umsteigern
Du steigst um.
Dortmund kommt weiter.

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Liebe Dortmund*innen,



Dortmund will Fahrradstadt werden. Das hat der Rat der Stadt Dortmund im Dezember 2019 beschlossen. Denn Radfahren hilft dem Klima, hält gesund, reduziert die Pkw-Zahlen auf unseren Straßen, mindert die Luft- und Lärmbelastung und macht einfach Spaß. Deshalb will

Dortmund bis 2030 den Radverkehrsanteil an den täglich zurückgelegten Wegen von derzeit rd. 10% auf 20% steigern.

Der Radverkehr hat in Dortmund auf den Straßen sichtbar zugenommen: Lastenräder, Pedelecs und andere Räder prägen immer mehr das Straßenbild. Der Radverkehrsanteil an den Wegen der Dortmund*innen lag 2019 bei rd. 10%. Obwohl dies eine bedeutende Steigerung gegenüber 2013 darstellt, liegt dieses Ergebnis trotz aller Anstrengungen deutlich hinter dem von Politik, Bürgerschaft und Verwaltung gewünschten Radverkehrsanteil und hinter den Werten vergleichbarer Großstädte. Deshalb sind wir alle gefordert, dieses Ziel zu erreichen und Dortmund zur Fahrradstadt zu machen. Dazu trägt dieser erste Dortmunder Radverkehrsbericht mit seinen umfangreichen Daten zum Radverkehr bei.

Der Radverkehr hat neben dem ÖPNV eine zentrale Bedeutung, um die Verkehrswende zu gestalten und die verkehrsbedingten Luftschadstoffe zu reduzieren. Die Aktivitäten

„Lassen Sie uns losradeln und gemeinsam auf den Weg zur Fahrradstadt Dortmund machen.“

zur Radverkehrsförderung sollen daher massiv ausgeweitet werden. Ziel ist, die Lebensqualität der Dortmund*innen zu steigern, den öffentlichen Raum für die Nahmobilität zurückzugewinnen sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erhöhen.

Zum Zeitpunkt des Beschlusses zur Fahrradstadt Dortmund wurde die Radverkehrsstrategie mit dem Radzielnetz des Masterplans Mobilität 2030 gerade bearbeitet. Im Mai 2022 hat der Rat der Stadt Dortmund die Radverkehrsstrategie als „Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit des Masterplans Mobilität 2030“ beschlossen. Mit der Strategie werden die Leitlinien und Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Dortmund bis 2030 festgelegt. Zur Dokumentation der Fortschritte im Radverkehr sieht die Radverkehrsstrategie auch einen detaillierten Radverkehrsbericht nach dem „Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte“ im 3-5 Jahresrhythmus vor. Das Handbuch ist Ergebnis des Projektes „Erstellung eines Leitfadens für kommunale Fahrradberichte“, das aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wurde.

Der erste Dortmunder Radverkehrsbericht liegt hiermit für 2023 vor.

In diesem Radverkehrsbericht werden zum ersten Mal alle vorhandenen Daten und Informationen zum Radverkehr in einem Werk zusammengefasst. Damit wird eine quantitative Voraussetzung geschaffen, die Situation für das Radfahren in Dortmund umfassend zu dokumentieren. Ich danke allen Beteiligten, die in den vergangenen Jahren unermüdlich dazu beigetragen haben, den Radverkehr und die Nahmobilität in unserer Stadt voranzutreiben. Erste Erfolge sind in unserem Stadtbild bereits sichtbar, der vorliegende Bericht macht deutlich, in welchen Bereichen wir uns noch verbessern müssen. Damit stehen wir vor einer großen Herausforderung, der wir uns in den nächsten Jahren stellen wollen.

Stefan Szuggat

Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen

Vorwort	2
1. Einleitung	4
2. Dortmund in Zahlen: Grunddaten	4
3. Fahrradnutzung und -besitz	5
4. Sicherheit.....	8
5. Infrastruktur und Wegenetz	10
6. Beschwerdemanagement.....	11
7. Komfort und Service für den Radverkehr	12
8. Fahrradparken und Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr	13
9. Verkehrs- und Mobilitätserziehung.....	16
10. Öffentlichkeitsarbeit / Werbung zum Radfahren	17
11. Kommunales Mobilitätsmanagement im Radverkehr.....	22
12. Nutzerbefragungen.....	23
13. Besondere Aktivitäten	23
14. Personal und Finanzen	25
15. Strategien und Konzepte	25
16. Radverkehrsdaten konkret.....	27



1. Einleitung

Radverkehrsbericht 2023:

Der Dortmunder Radverkehr in Zahlen

Der Radverkehrsbericht 2023 dokumentiert anhand umfangreicher Daten und Fakten den Sachstand und den Fortschritt der Radverkehrsförderung in Dortmund. Dieser detaillierte Radverkehrsbericht nach dem „Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte“ ergänzt im 3–5-Jahresrhythmus den jährlichen Baufortschrittsbericht der Stadt Dortmund.

Grundlage ist die Radverkehrsstrategie, die der Rat der Stadt Dortmund am 12.05.2022 als „Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit des Masterplans Mobilität 2030“ beschlossen hat. Mit der Strategie werden die Leitlinien und Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Dortmund bis 2030 festgelegt.

Für diesen Radverkehrsbericht 2023 hat das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zahlreiche Daten aus dem Zeitraum 2020 bis 2022 zusammengetragen und ausgewertet. Die hier dargestellten Inhalte entsprechen weitgehend den Anforderungen des „Handbuchs Kommunale Radverkehrsberichte“, in wenigen Einzelfällen konnten Inhalte nicht ermittelt werden.

Radwall/FestiWall, Foto Stadt Dortmund



2. Dortmund in Zahlen: Grunddaten

Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Einwohnerzahl: 609.546 (12/2022)

Bevölkerungsdichte: 2172 (EW/km²)

Stadt- und Gemeindetyp: Regionales Oberzentrum

Wetter:

2020	2021	2022
Gesamttage mit Regen		
164	168	153
Gesamttage mit Schnee		
3	25	9
Durchschnittl. Jahrestemperatur in °C		
11	10,5	11,8

Öffentlicher Verkehr:

Deutsche Bahn, S-Bahn, H-Bahn, Stadtbahn, Bus

Besonderheiten: Technische Universität Dortmund und Fachhochschule Dortmund, größtes Fußballstadion (Signal Iduna Park) der Bundesliga, weltweit größtes E-Bike Festival

3. Fahrradnutzung und -besitz

Die Stadt Dortmund führt alle 5-6 Jahre eine Haushaltsbefragung durch. Die Daten sind der Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019 entnommen.

Fahrradbesitz

Zahl der Fahrräder pro Haushalt:

Der mittlere Fahrradbestand liegt in Dortmund mit 1,7 Fahrrädern je Haushalt exakt auf dem landesweiten Durchschnittswert von 1,7 Fahrrädern pro Haushalt in NRW.

Davon Elektrofahrräder:

In 13% der Dortmunder Haushalte ist mindestens 1 E-Bike vorhanden, das entspricht einem mittleren E-Bike-Bestand von 0,2.

Zum Vergleich: Zahl der Kfz pro Haushalt:

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsmittelgruppe

Im Mittel verfügt ein Haushalt in Dortmund über 1,2 Pkw.

*„Immer mehr Dortmunder*innen legen Wege mit dem Fahrrad zurück. Das belegen die Mobilitätsbefragung sowie die wachsende Zahl von Radfahrer*innen an der Dauerzählstelle Schnettkerbrücke. Diese Entwicklung motiviert uns, dem Radverkehr in der städtischen Planung noch mehr Raum zu geben.“*

Birgit Niederethmann,
Leiterin Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt der
Stadt Dortmund

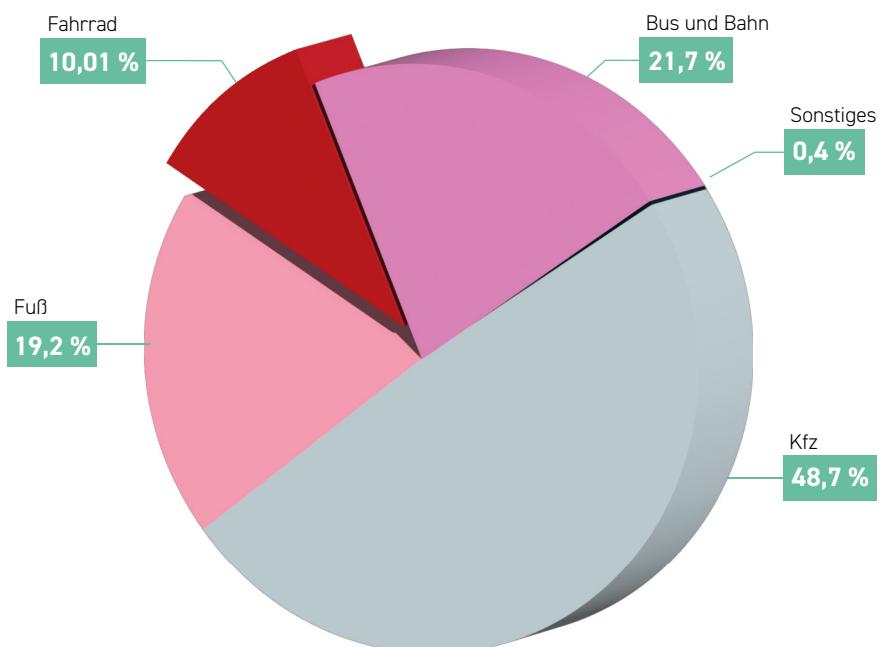


Verkehrsanteil an den Wegen (Modal Split):

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsmittelgruppe

Quelle: Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019

N = 27.475 Wege



Unter Binnenverkehr wird der Verkehr verstanden, dessen Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes liegen.

Bei Quell-Ziel-Verkehr liegt entweder die Quelle oder das Ziel des Weges außerhalb des Stadtgebietes.

Jahr der Erhebung: 2019

Erhebungsmethode:

Für die Erhebung wurde aus der Einwohnermeldestatistik eine Zufalls-Stichprobe von 37.600 Adressdaten gezogen mit dem Ziel, mindestens 7.100 Personen zu befragen.

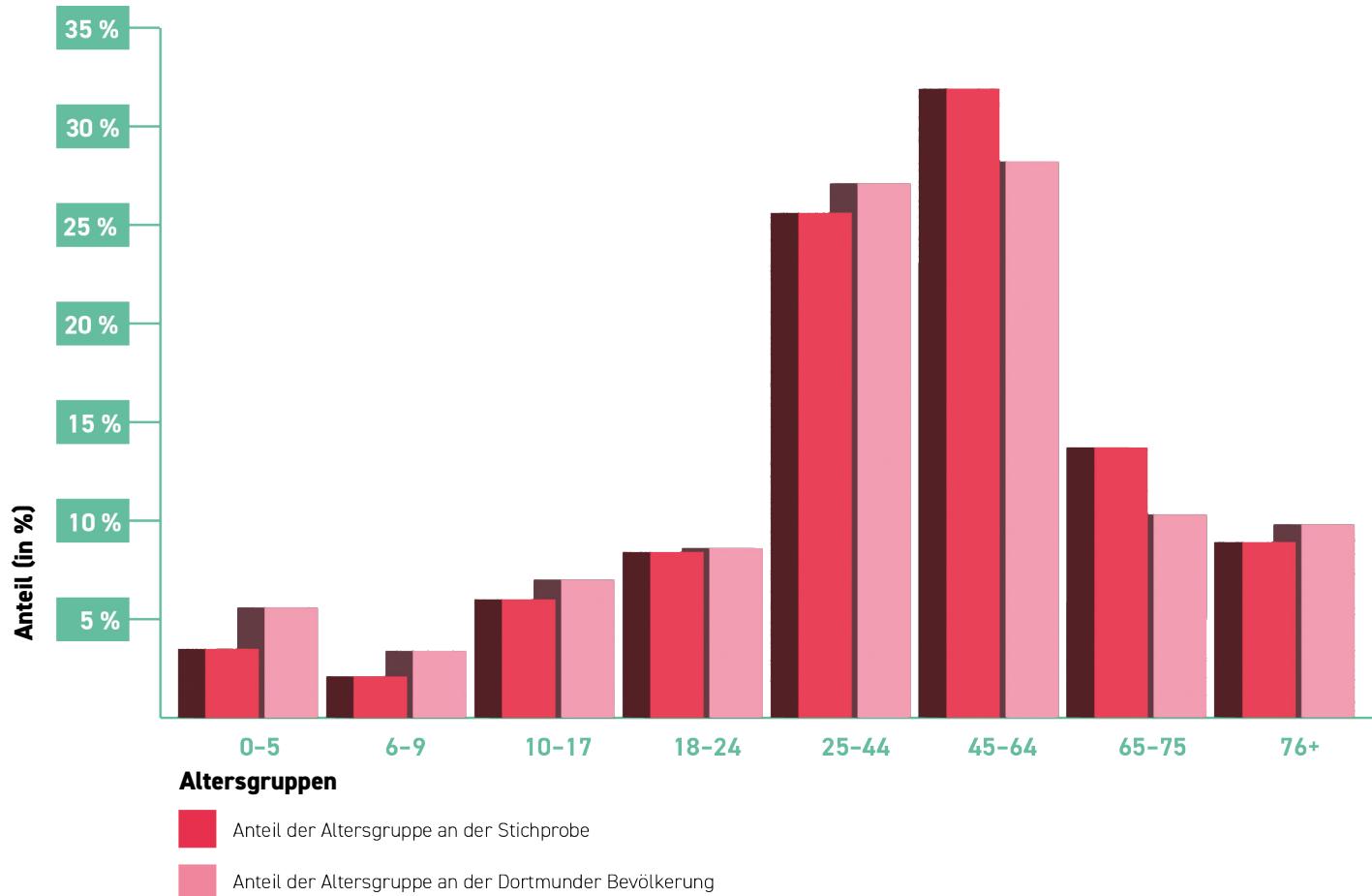
Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung/Binnenverkehr (N=20.618)

Bus & Bahn	23,6 %
Fahrrad	12,3 %
Fuß	15,8 %
Kfz	47,9 %
Sonstiges	0,4 %

Altersgruppen:

Die Ziehung erfolgte über alle Personen, die im März 2019 mindestens 16 Jahre alt und mit Erst- oder Zweitwohnsitz in Dortmund gemeldet waren.

Altersverteilung der Stichprobe und der Dortmunder Bevölkerung (in Prozent)



Quelle: Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019

Erhebungstage:

Die Mobilitätsbefragung wurde außerhalb der Schulferien in drei Erhebungswellen (Versand am Mittwoch, 03.04.2019, Mittwoch, 08.05.2019, Mittwoch, 15.05.2019) durchgeführt.

Stichprobengröße:

37.600 Adressdaten

Rücklaufquote:

10.313 Personen aus 4.888 Haushalten haben online, telefonisch oder schriftlich Auskunft darüber gegeben, mit welchen Verkehrsmitteln sie welche Wege zurücklegen. Die hohe Beteiligungsquote von 13 % der 37.600 angeschriebenen Haushalte ermöglicht statistisch valide Aussagen zur Mobilität der Dortmunder*innen.

Erhebungszeitraum:

Radverkehrsanteil nach Längenbereichen, Wegezwecken und Geschlecht

Drei Viertel aller Wege per Fahrrad sind maximal 5 km lang. Etwa jeder dritte Weg ist maximal zwei Kilometer lang. Das Fahrrad wird in Dortmund auch für längere Wege genutzt. 21% der Wege per Fahrrad sind 5–10 km lang.

Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen

Mit dem Rad zurückgelegte km der Bevölkerung pro Jahr und Person

Die mittlere Entfernung/Tag der Wege mit dem Fahrrad (ohne Pedelecs und E-Bikes) liegt bei 3,9 km. Mit dem Pedelec oder E-Bike sind es 4,8 km.

Zum Vergleich: Länge der Wege mit dem Kfz pro Jahr und Person

Die mittlere Entfernung/Tag der Wege mit dem Kfz als Selbstfahrer liegt bei 13,1 km, als Mitfahrer bei 8,9 km.

Zum Vergleich: Länge aller Wege pro Jahr und Person

Die mittlere Distanz aller Wege liegt in Dortmund bei 10,2 km.

Zahl der Wege mit dem Rad pro Tag

173.000 Wege/Tag (Gesamtverkehr)

Dauerzählstellen:

Zählstelle Schnettkerbrücke:

2020: 314.976 Radfahrer*innen

2021: 290.511 Radfahrer*innen

2022: 377.693 Radfahrer*innen

Zählt seit 2018 den
Radverkehr: die Dauerzähl-
stelle Schnettkerbrücke.
(Foto: Stadt Dortmund)



4. Sicherheit

*„Immer mehr Dortmunder*innen sind mit dem Fahrrad unterwegs, deshalb nimmt auch der Anteil der Radverkehrsunfälle zwangsläufig zu. Mit gezielter Ansprache von Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der Streife und der regelmäßigen Präsenz im Straßenverkehr sensibilisiert die Polizei für Belange und Regeln des Radverkehrs und erinnert an die Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme.“*



Gregor Lange,
Polizeipräsident Dortmund

Radverkehrsunfälle in Dortmund

Getötete Radfahrer*innen pro Jahr

2020: 0
2021: 1
2022: 1

Schwerverletzte Radfahrer*innen pro Jahr

2020: 58
2021: 66
2022: 63

Leichtverletzte Radfahrer*innen pro Jahr

2020: 404
2021: 359
2022: 412

Radverkehrsunfälle insgesamt

2020: 462
2021: 426
2022: 476

Anteil von wesentlichen Unfallursachen am Gesamtunfallgeschehen der Radverkehrsunfälle

Die Unfallursachen und Unfalltypen werden landesweit mittels einer elektronischen Unfalltypen-Steckkarte (EUSka) dargestellt. Die Auslegung und der Haupteinsatzzweck der Software ist, Verkehrsunfälle abzubilden, zu prüfen und zu verorten. Ergänzend ist EUSka mit einem Filter ausgestattet, mit dem nach bestimmten Suchkriterien gefiltert werden kann. Die Komplexität möglicher Filterkriterien in EUSka lässt jedoch kein reproduzierbares und mit verschiedenen Jahren vergleichbares Ergebnis der Abfrageparameter zu. Jeder einzelne nach den Suchkriterien über EUSka gefilterte Verkehrsunfall unter Beteiligung von Radfahrenden müsste manuell geprüft und auf die Abfrageparameter hin validiert werden. Dies ist nicht mit einem vertretbaren Aufwand möglich.

Systematische Unfallanalysen speziell für den Radverkehr sowie Sicherheitsaudits für neue Maßnahmen im Netz

Durchführung von systematischen Unfallanalysen speziell für den Radverkehr:

Es wird jedes Jahr eine rückwirkende 3-Jahres-Auswertung der Rad - und Fußgängerunfälle vorgenommen, unterteilt in Kategorien (Schwere der Verletzung) und Unfalltyp.

Regelmäßige Durchführung:

Unabhängig der 3-Jahres-Auswertung werden schwerwiegende Unfälle mit Radfahrenden sofort behandelt, auch im Sinne des ministeriellen Erlasses zur Unfallkommission.

Vertiefung für folgende Schwerpunkte:

Kinderunfälle werden unabhängig von der Kinderunfallkommission, die meistens 1 x jährlich stattfindet, betrachtet und durch die Polizei schnell an den Vorsitzenden der Unfallkommission übermittelt. Kinderunfälle sowie Radfahrerunfällen unter Beteiligung von Kindern werden auch in den Sitzungen des runden Tisches im Kinderschutzbund analysiert, deren ständiges Mitglied die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Dortmund ist (Kinderunfallkommission und Unfallkommission).

Daten zu Geschwindigkeits-, Falschparker- und Fahrradkontrollen

Kfz-Geschwindigkeitskontrollen, Zahl der Kontrollen pro Jahr

Laut städtischer Verkehrsüberwachung wird die Anzahl der jährlichen Kontrollen nicht digital festgehalten. Eine händische Auswertung über 3 Jahre scheidet aus.

Laut Polizei Dortmund erfolgt die Geschwindigkeitsüberwachung ganzjährig sowohl mit technischen Verfahren, als auch bei gezielten Schwerpunktcontrollen und soweit möglich, im Rahmen des täglichen Dienstes. Die Anzahl der Kontrollmaßnahmen pro Jahr wird nicht gesondert erfasst.

Kfz-Geschwindigkeitskontrollen, Messdauer pro Jahr

Laut städtischer Verkehrsüberwachung wird die Messdauer nicht digital festgehalten.

Eine händische Auswertung über 3 Jahre scheidet aus.

Laut Polizei Dortmund wird die Messdauer bei Geschwindigkeitskontrollen nicht gesondert erfasst.

Kfz-Geschwindigkeitskontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr

Daten der städtischen Verkehrsüberwachung:

Jahr	Mobile Geschwindigkeitskontrollen	Stationäre Geschwindigkeitskontrollen	Summe Geschwindigkeitskontrollen
2020	114.342	118.693	233.035
2021	143.796	157.951	301.747
2022	136.110	144.096	280.206

Daten der Polizei Dortmund:

Jahr	Verstöße (geahndet mit Anhalten der Fahrzeugführenden)	Verstöße (geahndet mittels technischem Messverfahren ohne Anhalten der Fahrzeugführenden)	Summe Verstöße
2020	Keine Angaben	Keine Angaben	Keine Angaben
2021	Keine Angaben	Keine Angaben	Keine Angaben
2022	14.954	24.244	39.198

Kfz-Falschparkerkontrollen, Zahl der Kontrollen pro Jahr

Die Anzahl der jährlichen Kontrollen der städtischen Verkehrsüberwachung wird nicht digital festgehalten.

Eine händische Auswertung über 3 Jahre scheidet aus. Deshalb sind Angaben aus der Verkehrsüberwachung hierzu nicht möglich.

Wiederkehrende Kontrollaktionen mit dem Schwerpunkt des ruhenden Verkehrs finden seitens der Polizei nicht statt. Die Ahndung von Verkehrsverstößen im ruhenden Verkehr erfolgt anlassbezogen aufgrund von Hinweisen von Bürger*innen oder eigene Feststellung im Rahmen der Streife und unter Berücksichtigung des allgemeinen Einsatzaufkommens. Dies gilt auch für den Punkt Kfz-Falschparkerkontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr.

Kfz-Falschparkerkontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr

Angaben der städtischen Verkehrsüberwachung:

2020: 156.290

2021: 137.025

2022: 118.545

Angaben der Polizei Dortmund:

Geahndete Kfz-Parkverstöße

2020: keine Angaben

2021: keine Angaben

2022: 1.255

Fahrradkontrollen, Zahl der Kontrollen pro Jahr

Wiederkehrende Kontrollaktionen mit dem Schwerpunkt Fahrradverkehr finden seitens der Polizei Dortmund nicht statt. Die Ahndung von Verkehrsverstößen bei Radfahrenden erfolgt im Rahmen der Streife und unter Berücksichtigung des allgemeinen Einsatzaufkommens. Die Anzahl der pro Jahr durchgeföhrten Kontrollen von Radfahrenden wird statistisch nicht erfasst.

Fahrradkontrollen, Zahl der festgestellten Verstöße pro Jahr

Die Verkehrsüberwachung durch die Polizei Dortmund findet ganzjährig statt und umfasst alle Arten der Verkehrsbeteiligung wie Zufußgehende, Rad-, E-Scooter-Fahrende sowie Pkw- und Lkw-Fahrende.

5. Infrastruktur und Wegenetz

Geahndete Verstöße von Radfahrenden

2020: keine Angaben

2021: keine Angaben

2022: 1.221

Ergänzender Hinweis:

Die Ahndung und Zuordnung von Verkehrsverstößen mittels BARVUS (Bargeldloser Einzug von Verwarnungsgeldern und Sicherheitsleistungen bei der Polizei NRW) oder OWiPol NRW (Verfahren zur Bearbeitung von Verkehrsordnungswidrigkeiten bei der Polizei NRW) erfolgt nach Tatgruppen wie beispielsweise „Vorfahrt“ oder „Abbiegen“, unabhängig der dokumentierten Verkehrsbeteiligung. Dadurch weicht die tatsächliche Anzahl der geahndeten Verkehrsverstöße bei Radfahrenden nach oben ab.

„800 Kilometer Radverkehrsanlagen hat das Tiefbauamt der Stadt Dortmund instandzuhalten. Seit 2021 bedienen wir uns dabei zusätzlich moderner Messtechnik. Dadurch können Oberflächenschäden noch genauer ermittelt und die Qualität und Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur erhöht werden.“

Sylvia Uehlendahl,
Leiterin Tiefbauamt der Stadt
Dortmund



Länge der für den Radverkehr geeigneten Anlagen

Knapp 800 km

Fahrradstraßen

Radschnellweg Ruhr RS1 (1. Abschnitt)
Arndtstraße
Lange Reihe
Hüttenstraße
Röhrenstraße
Am Kai
Ostwall (Nebenfahrbahnen)

Bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege

Dem Betrieb des Tiefbauamts der Stadt Dortmund obliegt als verantwortlicher Baulastträger die Aufgabe, die ihm anvertraute Infrastruktur verkehrssicher zu unterhalten. Dafür setzt der Betrieb neben Verkehrssicherheitskontrolleuren mit regelmäßigen Beobachtungen mittlerweile auch moderne Technik ein. Dazu diente unter anderem die Befahrung im Jahr 2021/22, bei der alle Straßen und Nebenflächen mit ihren Flächen und Zuständen aufgenommen worden sind. Ergänzend für den Radverkehr, wurden zusätzlich alle straßenfernen Radwege 2023 befahren, um ebenfalls die Zustände und Flächen der Radwege zu erheben.

Diese Flächen werden analysiert und führen durch die Ergebnisse zu Bauprogrammen.

Eine kleinteilige Datenanalyse findet nicht statt, da sie nicht der Unterhaltung als vordringlicher Aufgabe dient.

Summe in km:

Zum Vergleich: Länge des Vorrangstraßennetzes insgesamt 637,5 km (2022)

Zum Vergleich: Länge des Straßennetzes insgesamt 1.965,7 km (2022)

6. Beschwerdemanagement

Freigabe von Einbahnstraßen

Systematische Überprüfung von Einbahnstraßen auf Zulassung des Radfahrens in Gegenrichtung:

Die Einbahnstraßen werden laufend im Tagesgeschäft daraufhin untersucht, ob der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden kann. Derzeit werden 44 Einbahnstraßen daraufhin geprüft.

Wahlfreie Radverkehrsführung

Systematische Überprüfung von Radwegen auf Benutzungspflicht:

Die benutzungspflichtigen Radwege werden systematisch im Rahmen des Tagesgeschäfts überprüft.

Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Regelmäßige Erfassung des Zustandes der Radverkehrs-Infrastruktur

2021 hat das Tiefbauamt der Stadt Dortmund Straßen, Fuß- und Radwege mit Messfahrzeugen digital erfasst. Ein mit Messtechnik ausgestattetes Quad hat die Radwege, die in der Baulast des Tiefbauamtes der Stadt Dortmund liegen, abgefahren und erfasst. Das angewendete Verfahren nach der Richtlinie ZTV-ZEB-StB ist sehr genau und kann dabei helfen, Oberflächenschäden genau zu ermitteln. In Zusammenarbeit mit dem Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Dortmund entsteht somit die Grundlage für den Aufbau eines Straßenkatasters und eines Radwegekatasters, um ein Erhaltungskonzept zu erstellen. Die Erhaltungsplanung kann dank der hochwertigen und aktuellen Daten zukünftig mit vielen weiteren Ebenen, wie zum Beispiel der Bedeutung der Radwege, den Kosten der Instandhaltung und den geplanten Baustellen im Straßenbau verknüpft werden.

Radverkehrsnetz und Wegweisung

Länge des Radverkehrsnetzes (Hauptnetz):	200 km
Länge des Radverkehrsnetzes (Nebennetz):	402 km
Länge des Radverkehrsnetzes (Freizeitnetz):	178 km

*„Radfahren soll sicher sein und Spaß machen. In Dortmund unterstützt unser Team der Stabsstelle Fuß- und Radverkehr dieses Ziel. Als Schnittstelle zwischen Bürger*innen und Verwaltung erreichen uns viele Anfragen über diverse Kanäle. Auf allen Ebenen stehen wir für die Belange des Fuß- und Radverkehrs ein und fördern den Austausch sowie die Lösungsfindung zwischen den unterschiedlichen Beteiligten, die zur Radverkehrsförderung in Dortmund beitragen. Dabei sind die Hinweise aus der Bevölkerung sehr hilfreich.“*

Fabian Menke,
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter der Stadt Dortmund



Meldeplattform für Schäden

Telefonisch, per Onlineformular oder per Mail.

Zahl der eingegangenen Meldungen

Im Konto fahrradbeauftragter@stadtdo.de gehen pro Jahr ca. 400 Mails von Bürger*innen ein, die vom Team Fuß- und Radverkehr im Tiefbauamt bearbeitet werden.

Über die Pressestelle, die Social-Media-Kanäle der Stadt Dortmund, die Funktionspostfächer weiterer Ämter und das Postfach der städtischen Kommunikationskampagne „Umsteigern“ werden weitere Anfragen gestellt. Direkt adressiert sind es ca. 1000 Mails Pro Jahr und per Telefon ca. 1200 Anrufe pro Jahr.

Umgang mit gemeldeten Schäden

Die Bearbeitung erfolgt nach Bedarf.

Sprechstunde des/der Mobilitäts-/Fahrradbeauftragten:

Es gibt keine festen Sprechstunden. Das Team Fuß- und Radverkehr ist während der Dienstzeiten telefonisch erreichbar.

7. Komfort und Service für den Radverkehr

Serviceangebote

Schlauchautomaten

Fahrradgeschäft: „Rund um's Rad“, Kaiserstraße 111

Fahrradgeschäft: „Edelhelfer“, Harkortstraße 107

Ladestationen für Elektrofahrräder

Radstation Dortmund Hbf, Königswall 15

(Bewachtes Parken inkl. Stromversorgung für E-Bikes)

Öffentliche DEW Ladesäulen in der Innenstadt:

Hansaplatz 61, Béthenystraße 1, Günter-Samtlebe-Platz 1

Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt

Velokitchen Dortmund, Bornstraße 138

(jeden Montag ab 18 Uhr)

ADFC-Werkstatt und Fahrradtreff Huckarde, Parsevalstraße 170

(jeden Freitag 17–18 Uhr)

ADFC-Bunker Plus Garten, Blücherstraße 27

(jeden Dienstag und Samstag von 15–17 Uhr)

ReCycling Studierendenwerkstatt, Baroper Straße 322

(saisonale Öffnungszeiten)

Anforderungstaster für Radfahrende an Ampel-Kreuzungen

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster werden in Dortmund selten eingesetzt. Seit 2019 gibt es zudem ein Konzept für die Radverkehrsbeschleunigung an 38 Lichtsignalanlagen. An diesen ausgewählten Standorten sollen Radfahrende durch Wärmebild- oder Radardetektoren frühzeitig erfasst und beschleunigt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, eine laufende Grünphase im Falle einer Detektion zugunsten des Radverkehrs zu verlängern. Während der Projektlaufzeit 2020 – 2024 werden die Anlagen sukzessive nachgerüstet. Das Vorhaben wird durch Landesmittel mit einer Förderung bis zu 95% unterstützt.

Radverkehrsbeschleunigung – Technisch angepasste Lichtsignalanlagen seit 2019:

Rheinische Straße / Joachimstraße

Rheinische Straße / Huckarder Straße

Fußstraße / Am Stift / Hermannstraße

Märkische Straße / Auf'm Brautschatz

Dorstfelder Allee / Kortental

Ruhrallee / Rheinlanddamm

Königswall / Bahnhofstraße

Winterdienst: Anteil von Strecken im Winterdienstplan

Der Winterdienst ist in Dortmund aktuell durch eine vertragliche Vereinbarung der Stadt Dortmund mit der Entsorgung Dortmund GmbH (EDG) geregelt. Dabei räumt und streut die EDG im Winter im Rahmen ihrer Möglichkeiten ca. 110 km Radwege (sowohl innerhalb wie außerhalb geschlossener Ortslage). Hierbei werden besonders anfällige Straßen- und Straßenabschnitte wie beispielsweise schnell vereisende

Brücken oder Schneisen vorab in Augenschein genommen und geräumt, falls erforderlich. Zusätzlich wurde eine 11 Kilometer lange besonders stark befahrene Wegeverbindung zwischen dem Stadthaus und der Universität Dortmund über die Schnettkerbrücke im Rahmen einer Zusatzvereinbarung zwischen dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund und der EDG mit einer hohen Priorität fest in den Winterdienst übernommen.

Um Sorge zu tragen, dass der Winterdienst zukünftig in einem dichten Netz durchgeführt werden kann, arbeiten das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt mit dem Tiefbauamt an einem Konzept zum Winterdienst auf Radwegen. In dem Konzept sollen Themen wie ein stadtweit zusammenhängendes Netz für Radfahrende mit entsprechenden winterdienstlichen Prioritäten erarbeitet werden.

8. Fahrradparken und Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr

Fahrradstationen/zugangsgesichertes Fahrradparken

DeinRadschloss-Sammelabstellanlage-Aplerbeck
Rodenbergstraße/Marsbruchstraße
Zugang: Automatisch/Onlinebuchung
Öffnungszeiten 24/7
Stellplätze: 40
Kosten: 1,00 € / Tag; 70,00 € / Jahr

DeinRadschloss-Sammelabstellanlage-Mengede
Königshalt/Amtshaus
Zugang: Automatisch/Onlinebuchung
Öffnungszeiten 24/7
Stellplätze: 40
Kosten: 1,00 € / Tag; 70,00 € / Jahr

Bewachte Sammelabstellanlage Radstation Dortmund
Hauptbahnhof, Königswall 15
Zugang: Personal während der Öffnungszeiten/
elektronischer Chip für Dauerkund*innen
Öffnungszeiten:
Ohne Chip: Montag–Freitag, 7.00–22.00 Uhr
Mit Chip: 24/7
Stellplätze: 440
Kosten: 1,00 € / Tag; 88,00 € / Jahr

Mobile Fahrradboxen am Bahnhof Hörde
Zugang: Automatisch/Onlinebuchung
Öffnungszeiten 24/7
Stellplätze: 5
Kosten: 3,00 € / Tag; 10,00 € / Woche

Bike & Ride

Zahl der Abstellplätze am Hauptbahnhof

40 Bügel an der Nordseite, 113 Bügel an der Südseite und
440 Abstellplätze in der Radstation.

Zum Vergleich: Zahl der täglichen Fahrgäste am Hauptbahnhof

Ca. 130.000 Fahrgäste täglich

Zahl der Abstellplätze an SPNV-Haltestellen

Ca. 1.394 Fahrradabstellplätze, davon 480 in Fahrradhäusern

Zum Vergleich: Zahl der täglichen Fahrgäste an den SPNV-Haltestellen

Es liegen keine genauen Fahrgastzahlen vor.

Zahl der Haltestellen im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr

Ca. 1.050 Haltestellen

Öffentlicher Fahrradverleih

„Mit über 400.000 Ausleihen im Jahr und 94 Leihstationen auf Dortmunder Stadtgebiet ist das stationsgebundene Fahrradverleihsystem metropolradruhr ein Erfolgsmodell für intermodalen Verkehr. Das unkomplizierte Verleihsystem ist eine ideale Ergänzung des Umweltverbundes – innerhalb des Stadtgebietes sowie in mehr als 12 Städten des Ruhrgebietes.“

Anette Herter,
zuständig für die Radverkehrsstrategie der Stadt Dortmund



Existenz und ggf. Anzahl und Art der Angebote:

In Dortmund gibt es einen Anbieter für Leihfahrräder.
Das metropolradruhr wird von nextbike betrieben.



Viel unterwegs: die ca. 600 metropolradruhr-Leihräder in Dortmund. (Foto: Stadt Dortmund)

Verbale Beschreibung Betriebskonzept

Das metropolradruhr (mrr) wurde im Rahmen des bundesweiten Modellprogramms „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über einen Zeitraum von 3 Jahren gefördert und im Juli 2010 eingeführt. In 2012 endete die geförderte Projektlaufzeit, so dass die Erweiterung des Systems durch z.B. neue Leihradstationen seitdem nicht ohne die Bereitstellung kommunaler oder gewerblicher Mittel erfolgen kann. Der Betreiber des metropolradruhr ist die Firma nextbike, der größte Anbieter deutschlandweit, vertreten in mehr als 60 Städten, darunter auch die 12 metropolradruhr-Städte. Die beteiligten

Kommunen sind in einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, für die der Regionalverband Ruhr einen Vertrag zum Betrieb des Fahrradverleihsystems abgeschlossen hat.

Kurzzeitnutzung frei für ÖPNV-Abokunden

Abokund*innen der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) fahren bei metropolradruhr 30 Minuten bei jeder Ausleihe eines Standardrads kostenlos. Über 30 Minuten hinaus wird im Basistarif abgerechnet. Die Registrierung für den Abokund*innen-Vorteil erfolgt über die metropolradruhr-Webseite oder per nextbike App unter Angabe der Abokundennummer unter dem Menüpunkt „Account Einstellungen“ – „Partner verknüpfen“.

Zahl der verfügbaren mrr-Räder:

Im Zeitraum 2020 bis 2022 standen im Schnitt 500 bis 600 Räder zur Verfügung.

Zahl der mrr-Stationen und Ausleihen:

2020	2021	2022
88 Stationen 318.792 Ausleihen	91 Stationen 344.998 Ausleihen	94 Stationen 402.957 Ausleihen

Intermodaler Radroutenplaner

Der Radroutenplaner NRW ist ein kostenloses Internet-Angebot, das vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellt wird. Mit dem Radroutenplaner können sich Radler*innen NRW-weit eigene Fahrradrouten zusammenstellen und hierbei auf ein 29.000 km umfassendes Radwegenetz zurückgreifen. Geplante Routen können als Routenbeschreibungen ausgedruckt oder per GPS genutzt werden. Über die App „Radroutenplaner NRW mobil“ ist der Zugriff auf unterschiedliches Kartenmaterial und weitere Informationen (beispielsweise der eigene Standort oder eine detaillierte Wegbeschreibung) unterwegs jederzeit möglich.

Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV

Möglichkeit Fahrradmitnahme im SPNV:

Im Schienenpersonennahverkehr ist die Mitnahme von Fahrrädern grundsätzlich in den gekennzeichneten Abstellbereichen (z. B. Mehrzweckabteile) erlaubt.

Möglichkeit Fahrradmitnahme im (Stadt)Bus:

Fahrräder werden generell dann befördert, wenn die vorhandenen Kapazitäten und die Platzsituation dies zulassen.

Sind die vorgesehenen Fahrrad-Stellplätze eines Fahrzeugs besetzt, können weitere Fahrgäste mit Fahrrädern nicht mehr zusteigen. In der Mobilität eingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhlfahrer*innen oder Personen mit Kinderwagen) haben Vorrang vor Radfahrer*innen. Dem Personal ist die Entscheidung vorbehalten, ob noch Platz zur Verfügung steht. Ein Anspruch auf Beförderung von Fahrrädern besteht nicht.

Möglichkeit Fahrradmitnahme in der Straßenbahn:

Fahrräder werden generell dann befördert, wenn die vorhandenen Kapazitäten und die Platzsituation dies zulassen. Sind die vorgesehenen Fahrrad-Stellplätze eines Fahrzeugs besetzt, können weitere Fahrgäste mit Fahrrädern nicht mehr zusteigen. In der Mobilität eingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhlfahrer*innen oder Personen mit Kinderwagen) haben Vorrang vor Radfahrer*innen. Dem Personal ist die Entscheidung vorbehalten, ob noch Platz zur Verfügung steht. Ein Anspruch auf Beförderung von Fahrrädern besteht nicht.

Kosten Fahrradkarte im Verhältnis zu Einzelfahrt

Erwachsener in 2022:

FahrradTicket: 3,70 €

FahrradTagesTicket NRW: 4,80 €

Einzelfahrt Erwachsene in Preisstufe (VRR):

A3 3,00 €, B6 10 €, C 13,00 €, D 15,70 €

Verhältnis Kosten Fahrradmonatskarte / Monatskarte

Erwachsener in 2022:

FahrradTagesTicket NRW bei Ticket 1000 (VRR):

4,80 €

Monatskarte Erwachsene, Ticket 1000 in Preisstufe (VRR):

A3 80,50 €, B 115,50 €, C 156,20 €, D 193,50 €

Kostenlose Fahrradmitnahme im jeweiligen Geltungsbereich bei Ticket 2000 (VRR)

Monatskarte Erwachsene, Ticket 2000 in Preisstufe (VRR):

A3 90,80 €, B 126,90 €, C 167,30 €, D 209,30 €

Fahrradparken an Quellen und Zielen

Anzahl öffentlicher Fahrradabstellplätze

Der Bestand von Fahrradabstellbügeln wurde bisher im Innenstadtbereich erhoben und soll sukzessive bis an die Stadtgrenze ausgeweitet werden.

2020: In den Jahren 2019 und 2020 wurde die Planung für den weiteren Ausbau der Fahrradabstellplätze im Dortmunder Innenstadtbereich ausgearbeitet. Auf Basis einer Bestandserhebung konnten neue Standorte definiert werden. Die



Zielsetzung ist, dass Radfahrende an jedem Ort in der Stadt im Umkreis von 50 Metern eine Abstellmöglichkeit finden. Sichtbar gemacht: Neue Fahrradbügel an der Kleppingstraße (Foto: Stadt Dortmund)

2021: Als eine von 16 Maßnahmen des dreijährigen EU-Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt“ wurden mehr als 1000 zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Ziel ist es, sichere und komfortable Fahrradbügel anzubieten. Ein Bügel bietet Abstellmöglichkeiten für zwei Fahrräder. Der Abstand zwischen den Bügeln ist so bemessen, dass z.B. auch mehrspurige Lastenrädern gesichert abgestellt werden können. Im Jahr 2021 wurde der Einbau von rund 260 Bügeln beauftragt. Die ersten 230 Bügel wurden im Zuge der ersten Aufstellrunde innerhalb des Wallrings und entlang der Fahrradachse Arndtstraße installiert. Bei der Auswahl der Standorte wurden Anträge aus den Bezirksvertretungen ebenso berücksichtigt, wie Anfragen aus der Bürgerschaft, die direkt an die Stadtverwaltung gestellt wurden.

2022: Im Jahr 2022 wurden im Zuge des Projektes weitere 277 Bügel an 91 Standorten installiert. Darüber hinaus wurden mittels eines bestehenden Rahmenvertrages weitere 56 Fahrradbügel im öffentlichen Verkehrsraum installiert.

Pflicht zur Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden

Der Rat der Stadt Dortmund hat in seiner Sitzung am 22.09.2022 die Neufassung der Stellplatzsatzung beschlossen. Hieraus ergibt sich die Pflicht, bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Änderung der Nutzung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen (notwendige Stellplätze für Kfz) und Fahrradabstellplätze (notwendige Fahrradabstellplätze) herzustellen, die für diese Anlagen erforderlich sind.

Mit der Satzung werden nicht nur die Anzahl an Fahrradabstellplätzen je Nutzung festgeschrieben sondern erstmals auch die Qualität der Fahrradabstellanlagen im Neubau definiert.

Unterstützung der Kommune für die Anlage privater Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad- Club (ADFC) Kreisverband Dortmund bietet die Stadt Dortmund interessierten Bürger*innen die Möglichkeit, ein Fahrradhaus im öffentlichen Straßenraum zu errichten. Der ADFC Dortmund koordiniert und betreibt Fahrradhäuser in Dortmund, die jeweils 12 wetterfeste und abschließbare Stellplätze für Fahrräder bieten.

Interessierte können sich an den ADFC wenden. Sobald 12 Nutzer*innen für einen Standort gefunden sind, prüft die Stadt Dortmund die vorgeschlagene Örtlichkeit, die in der Regel auf öffentlichem Parkraum liegt. Ist die Aufstellung eines Fahrradhauses möglich, wird ein Gestaltungsvertrag zwischen dem ADFC und der Stadt Dortmund geschlossen. „Die Investition in ein Fahrradhaus wird in Dortmund üblicherweise von den Bezirksvertretungen mit 2/3 der Investitionskosten gefördert. Das weitere 1/3 übernehmen die Nutzer*innen.“

Der hierzu erforderliche finanzielle Aufwand mit einmalig zur Zeit ca. 450 € für jeden Nutzer*in und jährlich weiteren ca. 40 € zur Deckung der laufenden Kosten muss einkalkuliert werden.“ (Flyer ADFC 2022)

Fahrraddiebstähle

Zahl der polizeilich registrierten Fahrraddiebstähle

Im Jahr 2022 hat das Polizeipräsidium (PP) Dortmund Stadtgebiet Dortmund und Lünen insgesamt 355 Fahrraddiebstähle erfasst. Die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen betrug im Jahr 2022 im Zuständigkeitsbereich des PP Dortmund 12,04%.

Maßnahmen zur Reduzierung Fahrraddiebstahl:

Die Polizei Dortmund führt keine gezielten Kampagnen oder Aktionen zur Verhinderung von Fahrraddiebstählen durch. Bürger*innen werden bei Anfragen individuell beraten und sie erhalten den Flyer „Diebstahl – Räder richtig sichern“. Herausgeber ist die Zentrale Geschäftsstelle – Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes. Der Flyer enthält Hinweise zur richtigen Sicherung von Fahrrädern mit Schlössern, zum sicheren Abstellen von Fahrrädern, technischen Sicherungsmöglichkeiten und vieles mehr.

9. Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Radfahrausbildung an Kindergärten und Grundschulen

Die Deutsche Verkehrswacht Dortmund bietet für Kindergarten ein kostenfreies Angebot zur Sensibilisierung der Kindergartenkinder auf die Gefahren im Straßenverkehr. Für die 1. und 2. Klassen von Grundschulen bietet die Verkehrswacht einen Bewegungsparcours an. Hier können die Kinder mit den eigenen mitgebrachten Verkehrsmitteln (Fahrrad, Roller etc.) ihre Geschicklichkeit testen.

In der Jugendverkehrsschule im Fredenbaum bereiten ausgebildete Moderator*innen von der Verkehrswacht und dem Dortmunder ADFC auf die Teilnahme im Straßenverkehr vor.

Um den Autoverkehr an Schulen zu reduzieren und die eigenständige, nachhaltige Mobilität der Schüler*innen zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zu fördern, wurde im Rahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt an verschiedenen Schulformen ein Mobilitätsmanagement durchge-



führt.

Sicher zur Schule: Schüler*innen markieren eine Walking-bus-Haltestelle auf ihrem Schulweg. (Foto: Stadt Dortmund)

Mobilitätsmanagement an Grundschulen:

An dem in Dortmund entwickelten und erprobten Programm „So läuft das“ nahmen die folgenden neun Grundschulen teil:

- Berswordt-Europa-Grundschule
- Friedrich-Ebert-Grundschule
- Gutenberg-Grundschule
- Kerschensteiner-Grundschule
- Kreuz-Grundschule
- Libellen-Grundschule
- Liebig-Grundschule
- Oesterholz-Grundschule und
- Winfried-Grundschule

Kern des Mobilitätsmanagements an Grundschulen sind Beratungen zu Schulwegplänen, Hol- und Bringzonen sowie Bausteine wie Walkingbus und "Verkehrszähmer". Darüber hinaus kann in Beschilderungen oder Markierungen investiert werden, um die Verkehrssicherheit im Schulumfeld zu erhöhen.

Radschulwegpläne an weiterführenden Schulen:

Am Mobilitätsmanagement an weiterführenden Schulen und Berufskollegs nahmen die folgenden sieben weiterführenden Schulen und zwei Berufskollegs teil:

- Mallinckrodt-Gymnasium
- Käthe-Kollwitz-Gymnasium
- Stadtgymnasium
- Leibniz-Gymnasium
- Ricarda-Huch-Realschule
- Gertrud-Bäumer-Realschule
- Reinoldus- und Schiller-Gymnasium
- Konrad-Klepping-Berufskolleg und
- Robert-Schuman-Berufskolleg

An diesen Schulen wurden Bausteine zum schulischen Mobilitätsmanagement als Pilotprojekt durchgeführt und im Anschluss entsprechende Handlungsempfehlungen und -leitfäden zur zukünftigen Durchführung erarbeitet. Zu den Bausteinen zählen unter anderem eine Schulumfeldanalyse, ein (Rad-)Schulwegplan für die weiterführenden Schulen und Beratungen zur dauerhaften Verankerung des Themas der nachhaltigen Mobilität. Auch an den weiterführenden Schulen und Berufskollegs kann in Beschilderungen oder Markierungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld investiert werden.

10. Öffentlichkeitsarbeit/Werbung zum Radfahren

„Nur wenn die Dortmunder*innen von den Angeboten und Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur erfahren, können sie diese nutzen, zur Verbesserung beitragen und den Radverkehrsanteil in unserer Stadt steigern. Deshalb hat die Öffentlichkeitsarbeit eine große Bedeutung auf dem Weg der Stadt Dortmund zur Fahrradstadt.“



Andreas Meißen,
Bereichsleiter Mobilitäts-
planung der Stadt Dortmund

Eigene Kampagnen/Aktionstage/Events der Stadt
UmsteiGERN-Kampagne



Unter dem Motto „UmsteiGERN. Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“ hat die Marketingkampagne im Rahmen eines dreijährigen EU-Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt von 2020 bis 2023 das Thema klimafreundliche Mobilität in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt. Nach dreijähriger Kommunikation der UmsteiGERN-Kampagne auf vielfältigen Kanälen der Stadt ist die Marke UmsteiGERN für klimafreundliche Mobilität in Dortmund eingeführt.

41% der Bewohner*innen der Innenstadt und 28% der Bewohner*innen der restlichen Stadtbezirke haben die UmsteiGERN-Kampagne wahrgenommen und bewerten sie überwiegend positiv. Das ist das Ergebnis der Wirkungsevaluation des EU-Förderprojektes. In Erinnerung bleiben vor allem die UmsteiGERN-Botschafter*innen, Flyer, Banner und Plakate sowie Radiospots.



Gut informiert: Bauzaunbanner mit den Regeln für Fahrradstraßen (Foto: Stadt Dortmund)

Darüber hinaus haben die bundesweite Auszeichnung als Klimaaktive Kommune 2021, die Platzierung im nationalen Wettbewerb der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE sowie die landesweite Prämierung als EFRE Star Nordrhein-Westfalen 2022 zur Bekanntheit der Marke UmsteiGERN über die Stadtgrenzen hinaus beigetragen. An diese Potenziale gilt es anzuknüpfen mit der stadtweiten Fortführung der UmsteiGERN-Kampagne zur Kommunikation klimafreundlicher Mobilität in Dortmund.

FestiWall 2022



Klimafreundlich feiern: Postkarte zur Ankündigung des FestiWalls am 12.06.2022

Als Höhepunkt des dreijährigen EU-Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt haben am 12. Juni 2022 etwa 17.000 Dortmunder*innen die Großveranstaltung FestiWall auf dem Dortmunder Wallring gefeiert. Dabei ruhte der Autoverkehr auf dem Ost- und Schwanenwall. Stattdessen haben Radfahrer*innen, Inlineskater*innen und E-Biker*innen auf einer Mobilitätsspur den Außenring des Walls erobert. Der innere Wallring wurde zur Tischspur.

Unter dem Motto „Der Tisch ist die Bühne“ haben Dortmunder*innen Platz genommen und das FestiWall mit buntem, gut gelauntem Leben gefüllt. Von sportlichen Wettkämpfen, über Tanz- und Gesangsvorführungen, Tauschbörsen bis zum einfachen Beisammensein mit Freund*innen oder Treffen mit lange nicht gesehenen Bekannten: Die FestiWall-Tische wurden zur Bühne für ein gut gelautes geselliges Stadtleben. Die Feiernden haben an 400 Tischen den ganzen Tag ausgelassen gespielt, getanzt, gesungen und gepicknickt. So begeistert, dass vielfach der Wunsch auf Wiederholung laut wurde.

E-Bike-Festival 2022 (2016, 2017, 2018, 2019, 2022)

Im Jahr 2016 wurde Dortmund erstmals Schauplatz der größten europäischen E-Bike-Freiluft-Messe, bei der das E-Bike drei Tage lang die Dortmunder City beherrschte. Das E-Bike selbst erleben, und zwar in all seinen Facetten, darum ging es beim 1. dreitägigen E-Bike-Festival 2016. Von Beginn an war diese Veranstaltung ein Erfolg. Das Konzept wird stetig weiterentwickelt und an wechselnde Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst. Damit leistet das E-Bike Festival schon sehr früh einen Beitrag zur überdurchschnittlich hohen E-Bike-Dichte in Dortmund, die in der Mobilitätsbefragung 2019 erhoben wurde. Ausgebremst durch zwei Jahre Pandemiepause in den Jahren 2020 und 2021 glänzte das 5. E-Bike-Festival im Jahr 2022 mit seiner Strahlkraft weit über Dortmund hinaus.



E-Mobilität erleben: Der Messestand der städtischen Radverkehrsplanung beim E-Bike Festival 2022

Vom 1. April bis zum 3. April 2022 stand die Dortmunder City wieder ganz im Zeichen der E-Mobilität. Das DEW21 E-Bike Festival Dortmund gilt als das größte Festival seiner Art. Rund um die Reinoldikirche, den Alten Markt und die Kleppingstraße präsentierten zahlreiche Aussteller der Fahrradindustrie aus dem In- und Ausland ein großes Spektrum zur E-Mobilität und luden die Besucher*innen zum Mitmachen und selber testen ein. Darüber hinaus vertreten waren auch örtliche Vereine und Verbände, die über ihre Tätigkeiten zur Radverkehrsförderung aufklärten und berichteten.

Europäische Mobilitätswoche

Seit 2020 beteiligt sich die Stadt Dortmund mit Aktionen zur klimafreundlichen Mobilität an der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE vom 16. bis 22. September. Zeitgleich mit zahlreichen europäischen Städten. Die Aktionen reichen von der Einweihung einer metropolradstation als Verknüpfung des Fahrradverleihsystems mit Bus und Bahn im nördlichen Bahnhofsumfeld, über Radlankfeste, Markieren von neu errichteten Fahrradbügeln an ÖPNV-Stationen mit Luftballons, geführten Fahrradexkursionen, Verkehrssicherheitstrainings für Kinder, der öffentlichkeitswirksamen Begleitung eines autofreien Haushalts bis zu temporären Stadtterrassen auf Parkplätzen. 2021 hat die Stadt Dortmund im bundesweiten Wettbewerb den 2. Platz als innovativste Aktion belegt. Diese Auszeichnung ist Motivation und Ansporn für stadtweites klimafreundliches Engagement auch in Zukunft.



FahrradinfrastrukTour 15.09.2021 im Rahmen des STADTRADELNs

Fahrradtour mit Tiefbauamtsleiterin Sylvia Uehlendahl, dem Projektleiter "Emissionsfreie Innenstadt" Andreas Meißner, dem Bauleiter (Radwall/RS1) Torsten Jahnke und dem Fuß- und Radverkehrsbeauftragten Fabian Menke. Es wurden kleine sowie große Radverkehrsprojekte in der Innenstadt besucht und Hintergründe als auch Herausforderungen erklärt.

Teilnahme der Stadt am „Stadtradeln“

2023 haben 5.855 aktive Radelnde 1.114.636 Kilometer auf den kommunalen Tacho geradelte. Dortmund ist damit wieder zur radelaktivsten Stadt im Ruhrgebiet geworden. Allein 317 städtische Radelnde trugen mit 67.990 Kilometer zu diesem Erfolg bei. Außerdem sicherte sich das städtische Team zum dritten Mal in Folge gleich zwei STADTRADELN-„Vizemeisterschaften“. Die insgesamt 320 Teams aus Dortmund, bestehend aus Schulgemeinschaften, Vereinen, Firmen, Nachbarschaften, Ämtern und Freundeskreisen, konnten somit 181 Tonnen CO₂ im Vergleich zu Autofahrten einsparen.

	Teilnehmer*innen	Kilometer	t-CO ₂ -Einsparung
2020	2.363 (+965 /+89%)	501.633	74
2021	4.471 (+2.108/+89%)	875.383	129
2022	6.100 (+1629/+37%)	1.114.213	172

Unterstützung ADFC-Fahrradklima-Test

Die Stadt Dortmund hat über ihre Social-Media-Kanäle, in Pressemitteilungen zum Thema Radverkehr und über die STADTRADELN-Newsletter auf den Fahrradklima-Test hingewiesen.

Andere Aktionstage/Events

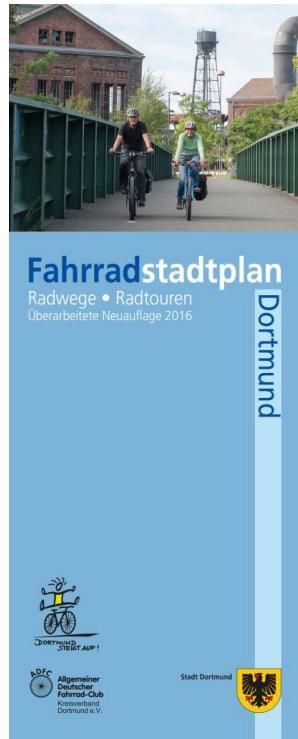


Radldankfeste in der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE 2020 (Foto: Stadt Dortmund)

Radldankfeste in der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE: 2020 und 2021 zum Beginn und Ende der EMW/Überschneidung mit dem STADTRADELN; 2022 Radldankfest auf der Steinstraße nach Fertigstellung des fahrradfreundlichen Umbaus.

Herausgabe Fahrradstadtplan

2016 und 2022



Gut orientiert: Mit dem Fahrradstadtplan der Stadt Dortmund

Herausgabe von Flyern/Broschüren

STADTRADELN: Poster und Flyer zur Bewerbung des Events in den Jahren 2020, 2021, 2022



Sie fahren gerne Fahrrad oder wollten es eigentlich schon lange wieder tun?

Dann ist STADTRADELN genau das Richtige für Sie!

Es ist egal, ob Sie sowieso schon regelmäßig Rad fahren oder ob Sie nur noch auf die passende Gelegenheit dazu warten. Beim STADTRADELN kann jeder mitmachen! STADTRADELN ist eine weltweite Aktion des Klima-Bündnis für Klimaschutz durch Radverkehr, an der sich die Stadt Dortmund auch in diesem Jahr beteiligt.

Worum geht es genau beim STADTRADELN in Dortmund?

Vom 5. bis zum 25. September steht das Fahrrad im Mittelpunkt, wenn es darum geht, ressourcenschonend und nachhaltig mobil zu sein. Das Auto stehen lassen und sich stattdessen auf das Fahrrad schwingen – so einfach kann Klimaschutz sein. Kommunalpolitikerinnen und -politiker sowie Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen, drei Wochen lang kräftig in die Pedale zu treten und möglichst viele Fahrradkilometer beruflich sowie privat für den Klimaschutz und für Dortmund zu sammeln.

Bilden Sie mit Ihren Kolleginnen und Kollegen, Freundinnen und Freunden ein Team und melden Sie sich an! Jeder Kilometer und jede eingesparte Tonne CO₂ zählt bei diesem spielerischen Wettkampf der über 1.000 Kommunen in Deutschland und weltweit.

Weitere Informationen und Anmeldung unter www.stadtradeln.de/dortmund

Auf geht's: ran an die Pedale und gemeinsam Kilometer sammeln für Dortmund!

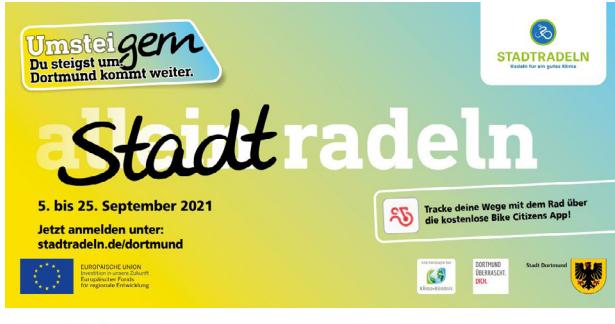
Ihr Dortmunder STADTRADELN-Team



STADTRADELN ist eine Kampagne des



Aufruf zum Mitmachen: Flyer zum Stadtradeln



Umsteigem
Du steigst um,
Dortmund kommt weiter.

Du fährst gern Fahrrad oder willst schon lange umsteigen?
Dann ist STADTRADELN genau das Richtige für dich!

Egal, ob du regelmäßig Rad fährst oder ob du nur noch auf die passende Gelegenheit darauf wartest: Das STADTRADELN ist eine gute Gelegenheit, gemeinsam mit Arbeitskolleg*innen, Vereinsmitgliedern und Freunden einen umzusteigen. STADTRADELN ist eine weltweite Aktion des Klimabündnis für Klimaschutz durch Radverkehr, an der sich die Stadt Dortmund auch in diesem Jahr beteiligt.

Worum geht es beim STADTRADELN in Dortmund?

Vom 5. bis zum 25. September steht das Fahrrad im Mittelpunkt, wenn es darum geht, klimaneutral mobil zu sein. Das kann stehen lassen und sich ständig auf das Fahrrad schwingen – so einfach kann Klimaschutz sein.

Alle sind eingeladen, drei Wochen lang in die Pedale zu treten und möglichst viele Fahrradkilometer beruflich sowie privat für den Klimaschutz und für Dortmund zu sammeln.

Aufruf zum Mitmachen: Flyer zum Stadtradeln

Dortmunder Fahrrad-App:



„BIKE TO WORK“ – WAS STECKT DAHINTER?

Mit der zweiten „Bike to Work“-Kampagne der Stadt Dortmund gibt es auch in diesem Jahr wieder allen Grund umzusetzen: Zeitdruck, Stau, Rückenschmerzen und verspannte Nackenmuskulatur. Der Weg zur Arbeit kann tatsächlich gesund und entspannend werden – und das für das Fahrrad entscheidet, der fällt eine Entscheidung gegen den Stress, für die Umwelt und gegen Luft und Bevölkerung auch eine Entscheidung für mehr Wohlbefinden und eine gesunde Rad-Balance. Als Team-Wettbewerb soll „Bike to Work“ den Arbeitsweg zum Erleben werden lassen und Kolleg*innen zusammenzubringen. Möglich macht das Genaue die „Bike Citizens“-App.



Flyer zur Bewerbung der App

Darüber hinaus:

Radschnellweg RS1:

The flyer for the 'RS1 Radschnellweg Ruhr' features a green and grey design. It includes the RS1 logo, the text 'Ihr neuer Nachbar stellt sich vor.', a photo of cyclists on a street, and logos for the city of Dortmund, the Ministry for Transport of North Rhine-Westphalia, and the German government.

Liebe Anlieger*innen,

durch Ihre Nachbarschaft verläuft der Radschnellweg Ruhr (RS1), der in Zukunft das ganze Ruhrgebiet von Osten nach Westen verbinden wird. Für diese Fahrradstraße im Kreuzviertel gelten folgende Regeln:

- 1 Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen (Verkehrszeichen 244.1) nicht benutzen, sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Im ersten Baubereich ist die gesamte Fahrradstraße für den motorisierten Verkehr zugelassen (Zusatzzeichen 1022-12/1024-10).
 - Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h.
 - Der Radverkehr darf weder gefahrdet noch behindert werden.
 - Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit verringern.
 - Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- 2 Das absolute Halteverbot (Verkehrszeichen 283) gilt für die Fahrbahn. Parken und Halten ist dort zu jeder Zeit verboten und wird durch die Verkehrsüberwachung sanktioniert.
- 3 Für den Lieferverkehr stehen zeitlich begrenzte Lieferzonen zur Verfügung. Außerhalb des Zeitfensters darf geparkt werden.
- 4 Die Rechts-vor-Links-Regelung wird aufgehalten, alle Verkehrsteilnehmenden auf dem RS1 erhalten Vorfahrt (Verkehrszeichen 306).
- 5 Neben der Beschilderung weisen die roten Fahrbahnmarkierungen in größeren Kreuzungsbereichen auf die geänderte Vorfahrt hin. Die Markierung sogenannter Hafsschäfte verdeutlicht in Einmündungsbereichen die Wartepliktf, des einfahrenden Verkehrs.

Auf gute Nachbarschaft und ein harmonisches Miteinander im Straßenverkehr!

Ihre Adresse bei Fragen an das Ordnungsamt:
verkehrsueberwachung@stadtdo.de

Impressum:

Herausgeber: Stadt Dortmund, Tiefbauamt, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Ordnungsamt
Redaktion: Sylvia Uehlendorf (verantwortlich), Beate Siekmann, Tobias Brauner, Hendrik Konietzny, Fabian Menke
Gestaltung, Satz, Produktion und Druck: Dortmund-Agentur 10/2021
Wir verwenden ausschließlich FSC/PEFC-zertifiziertes Papier, alkoholfreie Druckchemie & Druckfarben auf Pflanzenölbasis.

RS1-Flyer für Anlieger*innen: Erläuterung der neuen Park- und Verkehrsregeln auf dem Radschnellweg



Wunsch- statt Strafzettel: Flyer, um auf zukünftige Strafen bei Missachtung hinzuweisen und die neuen Park- und Verkehrsregeln zu erläutern.

Radwall:



Hauswurfsendung zur Information von Anlieger*innen zum Beginn der Bauarbeiten für den fahrradfreundlichen Umbau des innerstädtischen Walls zum Radwall.

Diskussionsprozess zur Neuorganisation des Wallrings zugunsten des Rad- und Fußverkehrs:



Einladungskarte zum digitalen Dialog zur Neuorganisation des Wallrings um die Dortmunder City.

Baufortschrittsbericht Radverkehr 2022:



Leidenschaft
für Draußen

Baufortschrittsbericht Radverkehr 2022

Dokumentation der Radverkehrsmaßnahmen auf öffentlichen Wegen und Flächen des Tiefbauamtes

Stadt Dortmund
Tiefbauamt 

Ausgehend vom Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ des Masterplan Mobilität Dortmund 2030 erstellt das Tiefbauamt einen jährlichen Baufortschrittsbericht zur Dokumentation der Entwicklung im Radverkehr. In diesem Bericht werden Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur und umgesetzte Maßnahmen des vergangenen Jahres auf öffentlichen Wegen und Flächen erfasst und erläutert.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Das hat nicht zuletzt die Erfahrung des dreijährigen EU-Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt mit vielseitiger Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt. Dabei wurden Bürger*innen, fachkundige Akteur*innen sowie die Politik mit unterschiedlichen Formaten in die Planungsprozesse eingebunden. Durch Dialogveranstaltungen und interaktive Bürgerwerkstätten wurden Bürger*innen sowie ein möglichst breites Spektrum der Stadtgesellschaft wie Institutionen, Unternehmen, Einzelhändler*innen (Cityring), Politik und Verwaltung angesprochen. Die Beteiligungsformate wurden pandemiebedingt verschoben und angepasst. Externe Moderator*innen sorgten dafür, dass dabei möglichst viele Meinungen zu Wort kamen. Beispielsweise wurden die

11. Kommunales Mobilitätsmanagement im Radverkehr

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wallring in zwei digitalen Dialogveranstaltungen mit mehr als 1000 Teilnehmenden thematisiert.

Auch in Zukunft erfordern verkehrliche Planungsprozesse und Maßnahmen für eine Verkehrswende umfangreiche Beteiligungsprozesse u.a. mit Akteursgesprächen und Dialogveranstaltungen.

Die Erfahrung digitaler Dialogveranstaltungen v.a. zur Verkehrsuntersuchung Wallring sowie zum Bewohnerparken hat gezeigt, dass über hybride und digitale Beteiligungsformate zusätzliche Bevölkerungsgruppen erreicht werden können. Diese Möglichkeiten gilt es auch bei zukünftigen Beteiligungsverfahren auszuloten.

Radverkehrsbezogene Auszeichnungen

Die Stadt Dortmund ist seit August 2007 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS). Die Mitgliedschaft in der AGFS wurde bereits 2014 für weitere 7 Jahre verlängert. Im Jahr 2021 wurde der Stadt Dortmund im Rahmen der jährlichen Mitgliederversammlung die Urkunde zur Verlängerung der Mitgliedschaft in der AGFS um weitere 7 Jahre überreicht.

Weitere Prämierungen sind die bundesweite Auszeichnung als Klimaaktive Kommune 2021, die Platzierung im nationalen Wettbewerb der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE sowie die landesweite Prämierung als EFRE.Star Nordrhein-Westfalen 2022. An diese Potenziale gilt es anzuknüpfen.

Zahl der Diensträder für kommunale Mitarbeiter:

11 Fahrräder

93 Pedelecs

Zum Vergleich: Kfz im kommunalen Fuhrpark

195 PKW

300 Nutzfahrzeuge

Die städtischen Fachbereiche 41, 42 (Kulturbetriebe und Theater) und 37 (Feuerwehr) wurden aufgrund der dezentralen Fahrzeugverwaltung bei den übermittelten Daten nicht berücksichtigt.

Steuerliche Förderung (z. B. Leasinggrad, Jobrad...):

Seit Ende 2022 bietet die Stadt Dortmund ihren Beschäftigten das Fahrradleasing an. Die Beschäftigten sollen die Gelegenheit erhalten, im Wege der Entgeltumwandlung Einsparungen beim Erwerb eines Fahrrades, Lastenrades oder Pedelecs zu erzielen und auf diesem Wege einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und im Sinne ihrer eigenen Gesundheit mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. Hierzu least die Stadt Dortmund für nutzungsberechtigte Beschäftigte nach Wunsch Leasingfahrräder und überlässt sie den Beschäftigten zur privaten und dienstlichen Nutzung.

12. Nutzerbefragungen

ADFC-Fahrradklima-Test:

2020: Zahl der Teilnehmer*innen 1970,

Note Gesamtbewertung 4,3

2022: Zahl der Teilnehmer*innen 1928,

Note Gesamtbewertung 4,3

13. Besondere Aktivitäten

Engagement in überörtlichen Arbeitsgruppen, Städte- netzwerken, Vereinen etc.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,

Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)

RUNDER TISCH „Prävention von Kinderunfällen“

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Konferenzen, Audits etc. zum Radverkehr

Der 1. Deutsche Lastenrad Kongress, der im August 2022 unter dem Dach der Sustainable Days Dortmund 2022 stattfand, hat eine hochkarätige Informations- und Kommunikationsplattform für Besucher*innen und Vertreter*innen aus Logistik, Industrie, Handwerk, Dienstleistung, Wissenschaft, Verwaltung und Politik geschaffen. Ziel und Zweck des Kongresses war die Vernetzung von Lastenradhersteller*innen, Best Practice Anwender*innen, Forschungs- und Entwicklungsteams, öffentlicher Verwaltung und Dienstleister*innen mit Interesse an Nachhaltigkeit. Im Mittelpunkt stand der Gedankenaustausch zwischen allen Beteiligten sowie eine gemeinsame Bestandsaufnahme und Perspektivenentwicklung für die Lastenräderbranche. Die Konzeption und Umsetzung des Kongressprogramms übernahm die seit Jahren fest etablierte Initiative „CargoBike Dortmund, Kompetenznetzwerk für nachhaltige Logistik“, die den gewerblichen Einsatz von Lastenfahrrädern fördert.

Innovative Projekte, Forschungs- und Modellvorhaben mit Pilotcharakter, etc.

Emissionsfreie Innenstadt

Die Stadt Dortmund hat sich an dem Wettbewerb der Landesregierung Nordrhein-Westfalen zum Projektaufruf KommunalerKlimaschutz.NRW beworben und für dieses Förderprojekt den Zuschlag erhalten.

Mit der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-) frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ hat die Stadt Dortmund vom 01.05.2019 bis 31.12.2022 Projekte und Aktionen realisiert, um die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr zu mindern. Ziel war es, Menschen zu bewegen, möglichst viele Wege in die Dortmunder Innenstadt zu Fuß, per Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder elektrisch angetrieben zurückzulegen und durch die Verringerung des Kfz-Verkehrs erhebliche positive Effekte für den Klimaschutz zu erreichen.

Dortmunder Fahrrad-App

Im Rahmen des Bundesförderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ und in Ko-Förderung durch das Land NRW wird seit Juni 2021 das Projekt Fahrrad-App über die etablierte Anwendung „Bike Citizens“ umgesetzt. Die Routendaten der Radfahrer*innen können bisher mit klassischen Zählungen nicht erfasst werden. Das ist mit der App nun erstmals möglich. Die Fahrrad-App soll zudem als verbindendes Element die Kommunikation mit Bürger*innen zum Thema Radverkehr bündeln und letztlich durch die gewonnenen Daten die Planung verbessern.

Zur Bewerbung der App werden unterschiedliche Motivationskampagnen durchgeführt. Die Kampagne „Bike Benefit“ läuft seit dem Projektstart im Juni 2021 durchgehend und funktioniert als permanente Belohnungskampagne, in deren Rahmen sog. „Bike Points“ erfahren werden können, die bei in der App dargestellten, lokalen Kooperationspartnern gegen Prämien (z.B. Eis, Kaffee, Rabatte) eingetauscht werden können. Darüber hinaus finden zwei zeitlich begrenzte Motivationskampagnen pro Jahr statt. Diese dauern in der Regel 6–8 Wochen und richten sich an je eine definierte Zielgruppe.



Routendaten der Dortmunder Fahrrad-App

TINK-Lastenrad

Das TINK-Netzwerk, kurz für „Transportrad-Initiative nachhaltiger Kommunen“, wurde im Rahmen von Fördermitteln durch den NRVP (Nationaler Radverkehrsplan) durch das Konstanzer Büro Walter & Wagner initiiert. Ziel ist der Austausch von kommunalen Akteuren und Verbänden untereinander, um den Einsatz von öffentlichen Leih-Lastenrädern zu forcieren. Da die Stadt Dortmund sich als eine von drei Kommunen erfolgreich für das optionale Wander-Lastenradsystem beworben hatte, wurden von März bis Juni 2022 insgesamt 15 Lastenräder an 5 Stationen im innerstädtischen Kreuz- und Unionviertel zum Verleih angeboten. Den Betrieb übernahm die Firma nextbike, die auch das System „metropolradruhr“ des RVR betreibt und die Lastenräder für den Projektzeitraum darin integrierte.

Die Räder wurden von der Presse und insbesondere von der Bevölkerung äußerst positiv aufgenommen. Daraufhin wurden auf Initiative des Spar- und Bauvereins Dortmund drei Lastenradstationen mit jeweils einem E-Lastenrad im Kreuz- und Unionviertel sowie in der Nordstadt eingerichtet, die durch nextbike betrieben werden. Zudem hat die Firma Sigo im Saarlandstraßenviertel sowie in der östlichen Innenstadt je eine Lastenradstation in Kooperation mit dem Wohnungsunternehmen Dogewo (Dortmunder Gesellschaft für Wohnen mbH) eingerichtet. Dort sind jeweils zwei E-Lastenräder ausleihbar. Die Räder beider Systeme stehen mit der jeweiligen App allen Interessierten zur Verfügung.



Muskelmacher: 15 TINK-Leihlastenräder machten vier Monate Station in Dortmund. (Foto: Stadt Dortmund)

Weitere außergewöhnliche Aktivitäten



Stefan Ganslmayr, Leitung Kommunikation und Information DSW21, übergibt kostenlose 7-Tages-Tickets für die Aktion Lappenlos. Foto: Stadt Dortmund

Als eine Aktion der UmsteiGERN-Kampagne für eine emissionsfreie Innenstadt wurde die Aktion Lappenlos im Rahmen der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE 2020 erstmals durchgeführt und im Jahr 2021 wiederholt. Im Rahmen Aktion wurden Haushalte für eine autofreie Woche gesucht, die über ihre Erfahrungen und Erlebnisse dieser

„Aktion Lappenlos“ auf der Kampagnenwebsite umsteigen.de berichten.

Lastenradförderung

2022 hat die Stadt Dortmund im Rahmen der Aktion Lappenlos 25.000 Euro Preisgeld als „Klimaaktive Kommune 2021“ für eine Lastenradförderung an 25 Dortmunder Haushalte weitergegeben. Die Gewinner-Haushalte haben eine Woche auf ihre privaten Kraftfahrzeuge verzichtet und darüber in Wort und Bild berichtet. Die Erfahrungsberichte sind auf der städtischen Website veröffentlicht: <https://www.dortmund.de/themen/mobilitaet-und-verkehr/mobilitaetsplanung/emissionsfreie-innenstadt/lastenradfoerderung/>

2023 hat das Umweltamt der Stadt Dortmund das Programm zur Lastenradförderung fortgesetzt und die Fördersumme aufgestockt über die sogenannte Billigkeitsrichtlinie des Landes NRW, ein Sofortprogramm noch aus der Coronazeit zugunsten des Klimaschutzes: 100.000 Euro wurden für das Lastenradförderprogramm zur Verfügung gestellt, um bis zu 45% der als förderfähig anerkannten Kosten bei der Anschaffung eines Lastenfahrrads zu fördern. Die Nachfrage war so groß, dass bereits nach fünf Tagen der Fördertopf vollends ausgeschöpft war. 57 Lastenfahrräder wurden bewilligt. Eine Fortsetzung der Förderung ist angedacht.

14. Personal und Finanzen

Personelle Ressourcen Radverkehr

Zahl der Vollzeitstellen für Planung:

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt:

Es gibt im Geschäftsbereich Mobilitätsplanung 7 Stellen, die sich ausschließlich mit dem Radverkehr und der Radverkehrsplanung beschäftigen. Zusätzlich gibt es im Geschäftsbereich Mobilitätsplanung 5 Straßenentwurfsstellen, die sich anteilig mit der Radverkehrsplanung befassen.

Tiefbauamt:

3 Planstellen für die Radverkehrsplanung.

Zahl der Vollzeitstellen für Bau, Instandhaltung:

3 Planstellen für Bau und Instandhaltung.

Zahl der Vollzeitstellen für Verwaltung:

3 Planstellen für Verwaltung

Zahl der Vollzeitstellen als Fuß- und Radverkehrsbeauftragte*r:

2 Planstellen als Fuß- und Radverkehrsbeauftragte*r.

Zahl der Vollzeitstellen für Schulisches Mobilitätsmanagement:

1 Planstelle für Schulisches Mobilitätsmanagement.

Finanzielle Mittel für Radverkehr

Existenz eines eigenständigen Budgets ausschließlich für den Radverkehr:

Für Betrieb und Unterhaltung wurden von Jahresmitte 2021 bis Ende 2022 durch den Betrieb innerhalb eines Rahmenvertrages für Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen 500.000 € eingeplant und beispielsweise für die Instandsetzung von Wegedecken und Bordsteinabsenkungen eingesetzt. Ca. 85 % des Investitionsvolumens konnten ausgegeben werden. Von Mitte 2021 bis Ende 2022 umfasste das Budget 500.000 €.

Ggf. Ausgaben aus dem eigenständigen Budget:

Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben Straßenneubau bzw. -ausbau:

In Bezug auf den Straßenneubau ist es schwierig zu trennen, welche Ausgaben speziell für den Radverkehr aufgebracht wurden. Eine trennscharfe Angabe ist hierzu nicht möglich.

Dem Radverkehr zuzuordnende Ausgaben Straßenerhaltung:

Was die Unterhaltung betrifft, werden den Stadtbezirken unterschiedliche Budgets von den Bezirksvertretungen bereitgestellt, die sie für verschiedene Maßnahmen einsetzen. Hierbei wird nicht unterschieden, welche Verkehrsart gefördert wird. Eine trennscharfe Angabe ist hierzu nicht möglich.

15. Strategien und Konzepte

Existenz Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt:

Im Dezember 2019 hat der Rat der Stadt Dortmund den Beschluss zur Fahrradstadt Dortmund gefasst. Ein Bestandteil dieses Beschlusses ist die Netzentwicklung. Zentrale Aufgabe hierbei ist neben der Schließung der noch vorhandenen Netzlücken, die bestehenden Radverkehrsanlagen zu überarbeiten und insbesondere die Standards zu erhöhen.

Im Mai 2022 hat der Rat der Stadt Dortmund die Radverkehrsstrategie als Bestandteil des Teilkonzepts „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ aus dem Masterplan Mobilität 2030 beschlossen. Mit der Strategie werden die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs bis 2030 festgelegt. Dabei wurde für die Realisierung des Zielnetzes eine Priorisierung in der Form festgelegt, dass zunächst der Radschnellweg (RS1) und die Velorouten als höchste Netzhierarchie realisiert werden. Hauptrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen werden lediglich anlassbezogen umgesetzt, wenn an der Hauptverkehrsstraße eine Baumaßnahme geplant ist.

Politische Zielwerte

Modal Split/Radverkehrsanteil:

Mit der Radverkehrsstrategie ist die Verdoppelung des Radverkehrsanteils an allen Wegen von 10 % (2019) auf 20 % (2030) als ein angestrebtes Ziel beschlossen worden.

Unfallgeschehen im Radverkehr:

Die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende in Dortmund und damit ein deutlicher Rückgang der Unfall- und Verletztenzahlen mit dem Ziel „Vision Zero“, also keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, ist weiterer Bestandteil der Radverkehrsstrategie.

Strategisch herausragende Radverkehrsprojekte

RS1

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) ist das Rückgrat für das regionale Radverkehrsnetz im Ruhrgebiet und damit zentraler Baustein für eine zukunftsorientierte und klimafreundliche Mobilitätsstrategie. Gerade mit der geplanten Alltagsnutzung in der Metropolregion Ruhr mit einer Gesamtlänge von ca. 100 km von West nach Ost entsteht eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr und damit eine Entlastung der viel befahrenen Verkehrsachsen A40/B1 sowie der Schienenstrecke Duisburg-Hamm.

Etwa 24 Kilometer dieses zukunftsweisenden Infrastrukturprojektes werden durch das Dortmunder Stadtgebiet führen. Im Zuge dessen werden voraussichtlich bis zu 17 Brückebauwerke geplant und gebaut.

Beim RS1 handelt es sich um eine Landesstraße mit höchsten Qualitätsstandards. Neben vorgegebenen Standards für die Radverkehrsführung (u.a. eigenständige Führung, Fahrradstraße oder auch als strassenbegleitender Radweg) ist nach Möglichkeit und Nutzen auch ein Fußweg zu planen und zu bauen.

Für die Trassierung des RS1 auf Dortmunder Stadtgebiet ist im Rahmen der Vorplanung zunächst die Zustimmung des Landes zur Linienführung einzuholen. Erst danach können die weiteren Planungsphasen begonnen werden. Für jedes Teilstück sind die Anschlusspunkte, auch in die Nachbarkommunen, sicherzustellen.

Das erste Teilstück des Radschnellwegs Ruhr wurde auf Dortmunder Stadtgebiet Ende 2021 eingeweiht. Der RS1 beginnt als Fahrradstraße am südlichen Ende der Großen Heimstraße, führt entlang der Sonnenstraße bis zum Einmündungsbereich der Arneckestraße.

Die Vorplanung für den nächsten Bauabschnitt (Sonnenstraße von Arneckestraße bis Chemnitzer Straße bzw. Ruhrallee) ist abgeschlossen. Die Linienzustimmung des Landes sowie der Planungsbeschluss des Stadtrates sollen ab Ende 2024 erfolgen. Parallel wird an der Vorplanung für die Teilstücke 7-9 (Nußbaumweg bis Wicked) gearbeitet.

Auf Grundlage der Linienzustimmung durch das Land und des Planungsbeschlusses werden die weiteren Planungsphasen für die Sonnenstraße ausgeschrieben. Ziel ist ein Baubeschluss in 2025 und Baubeginn in 2026.

Für die weiteren Teilabschnitte auf Dortmunder Stadtgebiet werden mehrere Varianten untersucht, die Vorplanungen ausgearbeitet und auf der Grundlage die Linienzustimmung eingeholt. Eine zeitliche Prognose ist erst nach Abschluss der Vorplanungen möglich, wenn Klarheit über die Trassierungen, Flächenverfügbarkeit und Planungsrecht sowie dem jeweiligen baulichen Aufwand besteht.

Ehrgeiziges Ziel ist weiterhin, auf möglichst vielen Abschnitten des RS1 die Befahrbarkeit bis 2030 sicherzustellen.

Der Radschnellwegestandard einschließlich aller Brückenbauwerke wird erst nach 2030 vollständig erreicht werden können.

Velorouten

Der Rat der Stadt Dortmund hat die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz im Mai 2022 beschlossen. 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 Velorouten bündeln als radiale Verbindungen den vorhandenen und den zu erwartenden Radverkehr im Zuge wichtiger Verbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen. Sie sollen künftig die Stadtbezirke (jeweils Zentrum) mit der Innenstadt verbinden. Darüber hinaus sollen sie an das regionale Radwegenetz sowie an benachbarte Kommunen anknüpfen. Insbesondere im Alltag wird damit beispielsweise für Schüler*innen und Pendler*innen ein attraktives, sicheres und zielgerichtetes Radverkehrsangebot geschaffen, um möglichst viele Nutzer*innen den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu erleichtern.

Im Netzkonzept soll Radfahrenden höchste Priorität beigemessen werden. Bei Querungen der Hauptverbindungen sind angemessene Lösungen erforderlich. Um Konflikte und hohe Verkehrsstärken zu vermeiden, werden die Velorouten überwiegend durch Erschließungsstraßen wie Tempo-30-Zonen geführt. Dabei sollen Umwege möglichst vermieden werden. Durch die Bündelung des Radverkehrs auf die bevorzugten Routen werden die Verkehrsräume im Erschließungsnetz sicherer und geräumiger, da Berührungspunkte mit dem motorisierten Individualverkehr so minimiert werden können. Für den hohen Wiedererkennungswert werden die Velorouten möglichst in gleicher Charakteristik ausgeführt. Sie werden überwiegend als Fahrradstraßen geführt und mit rotem Asphalt oder roter Farbmarkierung auf der Fahrbahn für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar und sicher.

In Dortmund sollen insgesamt 9 Velorouten mit einer Gesamtlänge von rund 82 km entstehen: jeweils vom Radwall in der Innenstadt ausgehend nach Eving, Scharnhorst, Brackel, Aplerbeck, Hörde, Hörde-West, Hombruch, Lütgendortmund und Mengede. Drei Velorouten verlaufen abschnittsweise über den geplanten RS1 oder den Hoesch-Hafenbahn-Weg.

In mehreren Ratsvorlagen sind in 2023 für acht der neun Velorouten die konkrete Routenführung finalisiert und durch den Rat beschlossen worden.

16. Radverkehrsdaten konkret

Zentrale Ansprechperson für Radverkehr in der Verwaltung („Fahrradbeauftragte/r“):

Im Tiefbauamt gibt es eine zentrale Ansprechperson für den Fuß- und Radverkehr mit folgenden Aufgaben und Strukturzuordnungen:

- Geschäftsführung des Beirates Nahmobilität
- erstellen von Konzepten und Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Mitwirken bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zum Fuß- und Radverkehr
- inhaltliches Pflegen der Internetseiten zum Fuß- und Radverkehr
- Stellungnahmen zu anderen Maßnahmen bzgl. der Belange des Fuß- und Radverkehrs
- Umsetzen von Instandhaltungen der Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Koordinieren der Umsetzung von Baumaßnahmen, die vom Tiefbauamt selbst durchgeführt werden.

Koordinierende Arbeitsgemeinschaft Radverkehr

Ende 2017 wurde erstmals die sogenannte Planungsbesprechung Radverkehr eingeführt, die sich einmal im Monat zusammensetzt und aktuelle Projekte zur Förderung des Radverkehrs bespricht. Teilnehmer*innen waren Vertreter*innen aus dem Team Rad- und Fußverkehrsplanung im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt sowie Vertreter*innen aus der Straßenplanung im Tiefbauamt und der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte.

Im Juli 2022 wurde die Planungsbesprechung Radverkehr neu strukturiert und erweitert. Nach wie vor tagt die Planungsbesprechung Radverkehr im Monatsrhythmus und erörtert aktuelle Themen und Projekte zur Radverkehrsförderung. Teilnehmer*innen sind die Mobilitätsplaner*innen aus dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, das Verkehrswendebüro (gemischtes Team aus Tiefbauamt sowie Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) sowie aus dem Tiefbauamt die Stabstelle Fuß- und Radverkehr, die Straßenplanung und die Straßenverkehrsbehörde. Je nach Tagesordnung ergänzen Fachleute aus anderen Fachbereichen das Gremium.

Baufortschrittsbericht Radverkehr 2022:

<https://www.dortmund.de/suche/?query=baufortschrittsbericht>

Ausgehend vom Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ des Masterplan Mobilität Dortmund 2030 erstellt das Tiefbauamt einen jährlichen Baufortschrittsbericht zur Dokumentation der Entwicklung im Radverkehr. In diesem Bericht werden Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur und umgesetzte Maßnahmen des vergangenen Jahres auf öffentlichen Wegen und Flächen erfasst und erläutert.

Herausgeber: Stadt Dortmund, Dezernat für Umwelt, Planen und Wohnen
Redaktion: Andreas Meißner (verantwortlich), Anette Herter, Heike Thelen
Kommunikationskonzept, Layout, Druck:
Stadt Dortmund, Marketing + Kommunikation – 09/2024

Der Umwelt zuliebe: Wir verwenden ausschließlich FSC/PEFC-zertifiziertes Papier, alkoholfreie Druckchemie & Druckfarben auf Pflanzenölbasis.