

Leidenschaft

für Draußen



Baufortschrittsbericht Radverkehr 2022

Dokumentation der Radverkehrsmaßnahmen auf
öffentlichen Wegen und Flächen des Tiefbauamtes

Stadt Dortmund
Tiefbauamt





Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1 (Neu-)Bau von Radwegen	5
1.1 Radwall – Fahrradfreundlicher Umbau des Schwanen- und Ostwalls	5
1.2 Fahrradhauptroute Nordtangente – Umbau der Steinstraße	7
1.3 Fahrradnebenroute Hombruch – Umbau der Straße „Am Hombruchsfeld“	9
2 Markierungsmaßnahmen	10
2.1 Maßnahmenprogramm Roteinfärbung von Radfahrstreifen 2022.....	10
2.2 Neumarkierungen von Radverkehrsanlagen	11
3 Maßnahmen der Unterhaltung	12
3.1 Sanierung von wichtigen Radverkehrsachsen auf Nebenstraßen	13
3.2 Lückenschluss am Vinckeplatz	14
4 Fahrradparken	15
5 Radverkehrsbeschleunigung an Lichtsignalanlagen.....	16
6 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....	17
6.1 Allgemeine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	17
6.2 Einführung des neuen Verkehrszeichen 721 – Grünpfeil für den Radverkehr.....	18





Einleitung

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.

Parameter und Strukturen werden stetig mit allen beteiligten Fachbereichen weiterentwickelt, um das Monitoring und Controlling der Fortschritte im Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu optimieren.

Zur vertiefenden Darstellung ist im Teilkonzept vorgesehen, detaillierte Radverkehrsberichte nach dem „Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte“ zu erstellen. Hier werden weitergehende Projekte, Maßnahmen, Daten und Analysen zum Radverkehr auch aus den nicht-infrastrukturellen Bereichen wie z.B. der Öffentlichkeitsarbeit zusammengetragen. Darüber hinaus werden zusätzlich Wegeflächen auf Dortmunder Stadtgebiet betrachtet, die in der Zuständigkeit anderer Fachbereiche und Institutionen liegen. Aufgrund des erheblichen Aufwands zur Erstellung dieser Berichte wird eine Aufstellung im 3–5-Jahresrhythmus angestrebt.



1 Bau von Radwegen

Die zahlreichen Aktivitäten im Dortmunder Stadtgebiet zeigen, dass derzeit viel Energie in die Infrastruktur der Stadt investiert wird.

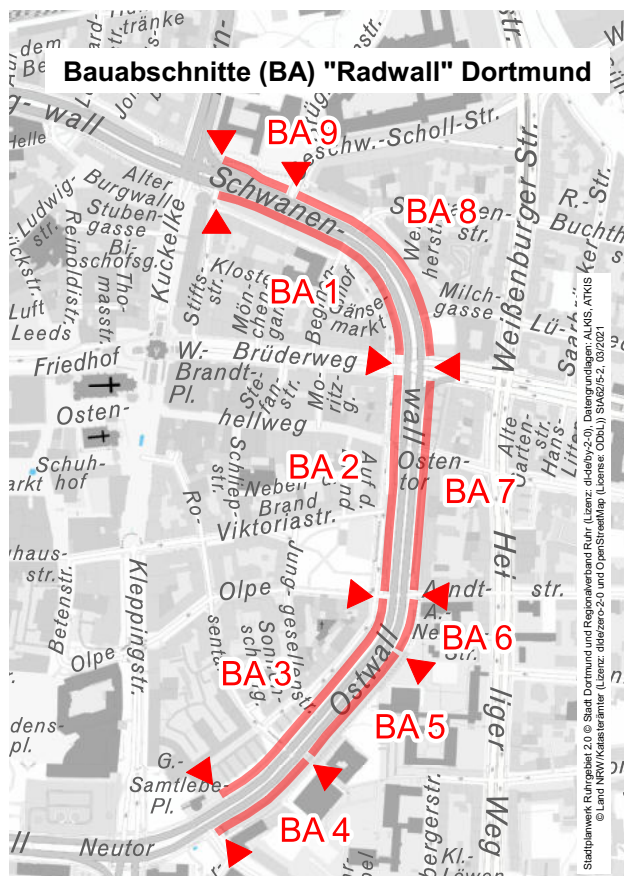
Drei große Baumaßnahmen, die 2022 eine Verbesserung für den Radverkehr bewirkt haben, werden im Folgenden exemplarisch hervorgehoben.

1.1 Radwall – Fahrradfreundlicher Umbau des Schwanen- und Ostwalls

Der Radwall ist eine Maßnahme aus dem EU-Förderprojekt „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ und umfasst den fahrradfreundlichen Umbau des Schwanen- und Ostwalls. Nach 3,5 Jahren von der Planung bis zur Fertigstellung wurde der rund 1,5 km-lange Zweirichtungsradweg am Innen- und Außenwall am 31. August von Oberbürgermeister Thomas Westphal eröffnet.

Flächenumverteilung für verbesserten Rad- und Fußverkehr

Über 200 Pkw-Stellplätze und damit rund ein Viertel der Kapazität im Maßnahmenbereich wurden in teils neu angelegte und breitere Geh- und Radwege umgewandelt. Dabei sind die Hauptfahrspuren für den Kfz-Verkehr auf dem Wallring in ihrem Bestand erhalten geblieben. Der Umbau hat ausschließlich in den Randbereichen und Nebenfahrbahnen stattgefunden. Dadurch profitiert nicht nur der Rad-, sondern auch der Fußverkehr. Das Parken auf der Nebenfahrbahn wurde von der Kuckelke bis zum Brüderweg eingeschränkt. Gehwege stehen nun in voller Breite zur Verfügung. Im Innenwall zwischen Stiftsstraße und Brüderweg sorgt der Einsatz des „Frankfurter Huts“ - ein Bauelement, das eine deutliche Abtrennung von Verkehrsflächen kennzeichnet - dafür, dass Autofahrer*innen nicht auf die Fahrradspur geraten. Zugleich wird das Falschparken minimiert.



Radwall: Alle Bauabschnitte im Überblick. Die Abschnitte 1 bis 7 wurden von März 2021 bis August 2022 im Rahmen des EU-Förderprojektes „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ umgesetzt.



Radwall: Gemeinsam legten OB Thomas Westphal, Friedrich Fuß (Bezirksbürgermeister Innenstadt-West) und Sylvia Uehlendahl (Leiterin des Tiefbauamtes) im Beisein von Andreas Meißner (Leiter Emissionsfreie Innenstadt, 1. v. l.) und Torsten Jahnke (Tiefbauamt, 2. v. l.) einen mit Sand abgedeckten Schachtdeckel frei. Darauf ist nun dauerhaft der Name Radwall zu lesen



Radwall: Auf Höhe des Schüchtermannendenkmals wird der eigenständig geführte Zweirichtungsradwege in eine Fahrradstraße parallel zum Wall geführt.

Zweirichtungsverkehr am Innen- und Außenwall

Die Radverkehrsführung und der erstmalige Einsatz von rotem Asphalt am Außen- und Innenwall setzen dabei einen neuen Standard für die Radverkehrsinfrastruktur in Dortmund. Der Zweirichtungsverkehr auf dem Radwall bietet den großen Mehrwert, dass Querungen des Wallrings mit Wartezeiten vor Ampeln häufig nicht mehr nötig sind, um Ziele entlang der Hauptverkehrsstraße zu erreichen.

Auf rund zwei Drittel des neuen Radwalls wird der Radverkehr auf vom motorisierten Verkehr getrennten und geschützten Wegen geführt. In den anderen Abschnitten können Radfahrende die neuen Fahrradstraßen in der Nebenfahrbahn ebenfalls in beide Fahrtrichtungen nutzen. Wie im Konzept der Velorouten vorgesehen, hat der Radverkehr dort Priorität. Die neuen Fahrradstraßen sind für den motorisierten Verkehr freigegeben, dieser muss sich aber dem Radverkehr unterordnen. Für den Fahrverkehr gilt auf Fahr-

radstraßen generell eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Radfahrende dürfen dort nebeneinander fahren.

Mehraufwand und Baukosten

Während der Bauarbeiten wurden Reste der Stadtmauer gefunden, die früher Dortmund umgab. Insbesondere das Fundament des Schwanenturms aus dem 14. Jahrhundert war ein Sensationsfund. Trotz des Mehraufwands durch die archäologischen Grabungen wird die mit dem Baubeschluss kalkulierte Gesamtsumme von rund vier Millionen Euro für den Bau des Radwalls unterschritten.

Weitere Informationen zum Radwall können unter www.dortmund.de/radwall aufgerufen werden. Im Baustellentagebuch auf der Website www.umsteigern.de/baustellentagebuch-radwall wurde der Baufortschritt mit dem Start der Arbeiten am 29. März 2021 dokumentiert.

1.2 Fahrradhauptroute Nordtangente – Umbau der Steinstraße

Das Radfahren auf der Steinstraße ist seit dem Abschluss der Fahrbahnsanierung im September 2022 sicherer und komfortabler. Der Abschnitt Steinstraße bildet den ersten Baustein für eine umfassende und langfristige Umgestaltung des Radwegenetzes in diesem Bereich.

Verbesserung der Radverkehrsführung

Für den Radverkehr steht auf der umgestalteten Steinstraße nun eine eigene Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Der südliche Radfahrstreifen wurde verbreitert. Zudem wurden die bisherigen Lücken in der Führung geschlossen. Auf der nördlichen Seite der Steinstraße ist zwischen Leopold- und Quadbeckstraße eine Radverkehrsanlage gänzlich neu entstanden. Die Führung auf einer der zwei Fahrspuren Richtung Westen wurde bis zur Baumstraße fortgeführt. Ein überwiegend 3 m breiter Radfahrstreifen bietet Abstand zum motorisierten Verkehr und Platz für Spezialfahräder. Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Radfahrstreifen sorgen für den nötigen Abstand zu abgestellten Autos oder anderen Fahrzeugen und vermindern die Gefahr von Unfällen bei plötzlich geöffneten Türen.

Alle motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen fahren nun auf zwei Spuren, statt bislang auf vier.

Barrierefreiheit für Fußgänger*innen

Auch Fußgänger*innen haben von dem Umbau profitiert. Die Querungen wurden barrierefrei ausgebaut. An der nordwestlichen Ecke der Kreuzung Steinstraße/Leopoldstraße wurde ein zusätzlicher Fußgängerüberweg mit Beleuchtung und Beschilderung installiert. Auf Höhe der Kurfürstenstraße wurde darüber hinaus die Mittelinsel zwischen Agentur für Arbeit und Hauptpost vergrößert.

Erneuerte Fahrbahn und bessere Orientierung

Der motorisierte Verkehr wird auf zwei sanierten Fahrbahnen geführt. In Bereichen, in denen Rad- und motorisierter Verkehr sich kreuzen, wurde mit Rotmarkierungen die Orientierung aller Verkehrsteilnehmer*innen verbessert.



Steinstraße: Radfahrer*innen haben auf der umgebauten Steinstraße jetzt eine breite Spur pro Fahrtrichtung. Der motorisierte Verkehr wird auf jeweils einer sanierten Fahrbahn geführt.



Steinstraße: Zur besseren Orientierung aller Verkehrsteilnehmenden wird der neue Radfahrstreifen rotmarkiert. Eine spezielle Körnung in der Farbe steigert den Halt auf der Fahrbahn.



Fahrradhauptroute „Nordtangente“

So wie im fertiggestellten Abschnitt zwischen Baumstraße und Leopoldstraße sollen Radfahrende in Zukunft auf dem kompletten Straßenzug Treibstraße/Grüne Straße/Steinstraße/Heiligegartenstraße/Jägerstraße/Gronastraße geführt werden. In der Radverkehrsstrategie der Stadt spielt die Achse als Teil der sogenannten „Fahrradhauptrouten“ eine zentrale Rolle. Sie bildet die Fahrradhauptroute „Nordtangente“: Entlang der Strecke liegen viele wichtige Ziele, zum Beispiel der Hauptbahnhof, die Hauptpost, Arbeitsagentur oder Musikschule.

Der Rat hat der Verwaltung den Auftrag erteilt, diese Form der Radverkehrsführung unter Wegfall einer Fahrspur nach Westen bis zum Sunderweg und nach Osten bis zur Gronastraße weiterzuführen. Die Planungen dazu laufen aktuell.

Bauzeit und Kosten

Die Bauarbeiten an der Steinstraße haben am 21. Februar 2022 begonnen. Während der Bauzeit stand immer eine Fahrspur pro Richtung offen. Mit der Signalisierung und Markierung des indirekten Linksabbiegers von der Steinstraße in die Quadbeckstraße wurde die Maßnahme komplett abgeschlossen.

Der Umbau wird mit Mitteln des Landes NRW gemäß der Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau gefördert; die Kosten der Maßnahme belaufen sich auf rund 926.000 €.



1.3 Fahrradnebenroute Hombruch – Umbau der Straße „Am Hombruchsfield“

Im Dezember 2022 wurden die umfangreichen Erneuerungsarbeiten auf rund 600 m der Straße „Am Hombruchsfield“ weitgehend beendet. Besonders für Fußgänger*innen und Radfahrende haben sich die Bedingungen verbessert. In der Vergangenheit mussten sie sich den Seitenraum mit geparkten Fahrzeugen teilen.

Verbesserung der Radverkehrsführung

Seit der Fertigstellung wird nun beidseitig auf 1,75 m breiten Fahrradschutzstreifen geradelt. Sicherheitstrennstreifen sorgen für den schützenden Abstand zu den baulich angelegten Stellplätzen im Seitenraum, damit Radfahrende nicht in den Bereich plötzlich geöffneter Autotüren gelangen.

Die Kreuzung mit der Zillestraße hat zudem erstmalig rote Fahrradfurten mit Aufstellflächen zum indirekten Abbiegen für Radfahrende erhalten. Zuvor mussten sich Fuß- und Radverkehr eine abgesetzte Furt teilen. Die Radverkehrsführung wird durch die Änderung für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbarer und direkter.

Breitere Gehwege

Um Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen zu vermeiden, sind die Gehwege nun ausschließlich dem Fußverkehr gewidmet. Im nördlichen Teil mit dem nahegelegenen Schulzentrum sorgen die verbesserten Sichtbeziehungen und die abschnittsweise bis zu 5 m-breiten Gehwege dafür, dass die Schüler*innen ihr Ziel sicher erreichen.



Am Hombruchsfield: Der Knotenpunkt mit der Zillestraße hat rote Fahrradfurten mit Aufstellflächen zum indirekten Abbiegen erhalten. Radfahrende haben nun eine eigene Furt und können in direkter Fahrtrichtung queren.

Weitere Verbesserungen im Zuge der Maßnahme

Neben der Erneuerung der Fahrbahndecke und der Neuordnung der Parkmöglichkeiten wurde auch die Straßenbeleuchtung mit aktueller LED-Technik modernisiert. Darüber hinaus haben der Eigenbetrieb Stadtentwässerung und das Tiefbauamt weitere Maßnahmen umgesetzt. So wurde die Schmutzwasserkanalisation saniert, neue Entwässerungs- und Versorgungsleitungen wurden verlegt. Um zukünftig Einschränkungen im Straßenverkehr vorzubeugen, befinden sich nun auch Leerrohrtrassen für Telekommunikations- oder Versorgungsleitungen im Boden, die in vielen Fällen weiteren Aufbrüchen vorbeugen können.

Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums

Im Bereich der Fußgängerwege befindet sich aufgrund zahlreicher Versorgungsleitungen leider nur eingeschränkt Platz für Straßenbäume. Dafür sorgen Bänke, Fahrradbügel und Poller als Begrenzung zur Fahrbahn auf den betreffenden Flächen für Aufenthaltsqualität. Die Einbauten stellen nicht nur eine sinnvolle Nutzungsergänzung im Seitenraum dar, sondern verhindern auch das widerrechtliche Parken auf dem Gehweg im direkten Schulumfeld.

Bauzeit und -kosten

Die Bauarbeiten hatten am 3. Mai 2021 begonnen. Am 12. Dezember 2022 konnte die Straße „Am Hombruchsfield“ für den Verkehr freigegeben werden.



Am Hombruchsfield: Breite Gehwege und Fahrradschutzstreifen verbessern den Fuß- und Radverkehr im Schulzentrum.

2 Markierungsmaßnahmen

Markierungsmaßnahmen sollen die Sichtbarkeit des Radverkehrs in Dortmund verbessern und die subjektive und objektive Verkehrssicherheit erhöhen. 2022 wurden weitere Straßenzüge und Abschnitte neu markiert und farblich hervorgehoben.

2.1 Maßnahmenprogramm Roteinfärbung von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen 2022

Rotmarkierungen werden in Dortmund speziell in Kreuzungsbereichen bzw. bei kreuzenden Verkehren vorgenommen, um gerade in diesen potenziellen Gefahrenbereichen eine Signalwirkung zu erzeugen. Seit 2019 hat die Stadt Dortmund bereits über 70 Knotenpunkte im Bestand rotmarkiert. 2023 wird das Maßnahmenprogramm fortgesetzt.

Ein Beispiel für bessere Sichtbarkeit des Radverkehrs ist die Straße „Lange Reihe“. Dort wurde eine Fahrradstraße eingerichtet. In diesem Zuge wurde die Rechts-vor-Links-Regelung aufgehoben. Alle Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrradstraße haben nun Vorfahrt. Mit der Rotmarkierung der Fahrradstraße im Knotenpunkt Am Zehnthof/Lange Reihe wurde ein zusätzlicher Wahrnehmungseffekt der geänderten Vorfahrt erzielt.



Fahrradstraße Lange Reihe: Mit der Rotmarkierung des Knotenpunktes Am Zehnthof/Lange Reihe wird ein zusätzlicher Wahrnehmungseffekt der geänderten Vorfahrt erzielt.

Roteinfärbungen im Bestand 2022

- Zille Straße/Hagener Straße
- Unionstraße/Heinrich-August-Schulte-Straße
- Sunderweg/Speestraße
- Sunderweg/Auf- und Abfahrt OW IIIa
- Dorstfelder Allee/Höfkerstraße
- Huckarder Straße/nördliche Zufahrt OW IIIa
- Huckarder Straße/Franziusstraße
- Huckarder Straße/Hülshof
- Hülshof/Fallgatter
- Hülshof/Rohwedderstraße
- Emscherallee/Lindberghstraße
- Emscherallee/Buschstraße
- Wittbräucker Straße/Lantfriedweg
- Wittbräucker Straße/Mondstraße
- Wittbräucker Straße/Benediktinerstraße
- Wittbräucker Straße/Einfahrt EDG
- Wittbräucker Straße/Stoppelmannsweg
- Wittbräucker Straße/Riesestraße
- Hannöversche Straße/Unterste-Wilms Straße
- Hannöversche Straße/Oberste-Wilms Straße
- Hannöversche Straße/Am Westheck
- Emil-Figge-Straße/Dorstfelder Allee - Kreisverkehr
- Wittekindstraße/Rheinlanddamm B1 - südlich und nördlich
- Lange Reihe/Am Zehnthof
- Grotenbachstraße/Löttringhauser Straße



Knotenpunkt Kortental / Wittener Straße: Alle Fahrradfurten wurden rotmarkiert. Zum indirekten Linksabbiegen können Radfahrende die neu markierten Aufstellbereiche nutzen.

2.2 Neumarkierungen von Radverkehrsanlagen

Nach Sanierungen und Neuplanungen konnten an folgenden Stellen Radverkehrsanlagen verbessert bzw. neu angelegt werden:

- Steinstraße zwischen Leopoldstraße und Baumstraße – verbesserte und zum Teil neue Radfahrstreifen
- Emil-Figge-Straße zwischen Vogelpothsweg und Hauert – Neumarkierung von Fahrradschutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen
- Am Hombruchsfeld zwischen Stockumer Straße und Lütgenholthäuser Straße – Neumarkierung von Fahrradschutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen
- Kreuzung Zillestraße/Am Hombruchsfeld – erstmalig Fahrradfurten mit Rotmarkierung und Aufstellbereichen zum indirekten Linksabbiegen
- Königswall/Bahnhofstraße – erstmalig Fahrradfurten mit Rotmarkierung und Bordabsenkung zum Queren des Wallrings



Knotenpunkt Bahnhofstraße / Königswall: Eine neue rote Fahrradfurt für linksabbiegende Radfahrende von der Bahnhofstraße auf den Königswall. Der Bordstein wurde für die Anbindung abgesenkt.



Kreuzung Grotenbachstraße/Löttringhauser Straße: Die aufgeweitete und vorgezogene Radaufstellfläche am östlichen Ende der Grotenbachstraße ermöglicht Radfahrenden ein verbessertes Linksabbiegen und bringt sie ins Sichtfeld der Autofahrenden.



Kreisverkehr Emil-Figge-Straße: Die Radfurten wurden zusätzlich rotmarkiert, um die Vorfahrt des Radverkehrs zu verdeutlichen.

3 Maßnahmen der Unterhaltung

Erneuerung des Asphalts von Radwegen:

- **Brackel:**
 - » Asselner Hellweg zwischen den Hausnummern 163 bis 231 – Erneuerung des südlichen Geh- und Radweges auf einer Fläche von ca. 165 m²
- **Eving:**
 - » Hessische Straße - Neuasphaltierung des Geh- und Radweges zwischen Osterfeld- und Deutsche Straße auf einer Breite von 4 m und einer Länge von 300 m
- **Hörde:**
 - » Ruhrtalradweg – Neuasphaltierung im Bereich der Bahnunterführung an der Stadtgrenze zu Schwerte
- **Innenstadt-Ost:**
 - » Ruhrallee - Sanierung eines 120 m langen Teilstückes des Geh- und Radweges parallel zur Ruhrallee an der Unterführung auf Höhe der Emscher
 - » Güntherstraße – Neuasphaltierung und Verbreiterung des Geh- und Radweges im Kurvenbereich
 - » Viktor-Toyka-Straße – zwei gegenüberliegende Bordabsenkungen
 - » Max-Eyth-Straße - Neuasphaltierung des 80 m langen Verbindungsweges und Verbesserung der Barrierefreiheit
- **Scharnhorst:**
 - » Landschaftspark Alte Körne - Neuasphaltierung und Verbreiterung eines Geh- und Radweges auf einem Teilstück von 200 m
 - » Werzenkamp – Neuasphaltierung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf einer Länge von 300 m und einer Fläche von 850 m²
 - » Gneisenauallee – Betonpflaster des Fuß- und Radweges auf ca. 217 m² reguliert und Wurzelsperren eingebaut

Erneuerung der wassergebundenen Oberfläche von Radwegen:

- **Brackel:**
 - » Steinbrinkstraße/Langschedestraße - Erneuerung des Verbindungsweges zwischen den Straßen parallel zur Straße Emkraft auf ca. 380 m Länge

Umbau des Seitenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs:

- **Innenstadt-West:**
 - » Vinckeplatz - Umbau des Gehweges, erstmalige Markierung eines Radfahrstreifens zum Lückenschluss der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Kreuz- und Wittekindstraße sowie Herstellung von Linksabbiegebeziehungen

Erstmalige Asphaltierung von Radwegen:

- **Körne:**
 - » Hannöversche Straße – erstmalige Asphaltierung des kombinierten Geh- und Radweges östlich der Einmündung Juchostraße auf einer Länge von ca. 100 m und Einsatz von Absenkungen für verbesserte Querung

Bordabsenkungen für den Radverkehr:

- **Aplerbeck:**
 - » Kranewinkel - Absenkung des Fuß- und Radweges am östlichen Sackgassenende und Demontage der Umlaufsperre

Einbauten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:

- **Innenstadt West:** Große Heimstraße/Kreuzstraße – „Berliner Kissen“ zur Sicherung der Kreuzung
- **Innenstadt West:** Große Heimstraße/Neuer Graben - „Berliner Kissen“ zur Sicherung der Kreuzung
- **Innenstadt-Ost:** Lange Reihe/Am Zehnthof - „Berliner Kissen“ zur Sicherung der Kreuzung





Kreuzstraße: An der Kreuzung mit dem RS1 wurden sogenannte Berliner Kissen montiert. Die Temposchwellen weisen zusätzlich zur Beschilderung und Markierung auf die geänderte Vorfahrt hin.

3.1 Sanierung von wichtigen Radverkehrsachsen auf Nebenstraßen

Zu den größeren umgesetzten Einzelmaßnahmen zählt die Deckensanierung der Hessischen Straße. Der wichtige Verbindungsweg für den Rad- und Fußverkehr im Stadtteil Eving zwischen Osterfeld- und Deutsche Straße wurde auf einer Länge von 300 m vollständig saniert.

Weitere Neben- und Verbindungsstraßen, die aufgrund ihrer geringen Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsbegrenzung für den Radverkehr attraktiv und in der Radverkehrsstrategie abgebildet sind, wurden 2022 saniert. Dazu gehören beispielweise die Reichmarkstraße, die Kreuzstraße und die Kuithanstraße.



Hessische Straße: Der Verbindungsweg für den Rad- und Fußverkehr zwischen Osterfeld- und Deutsche Straße wurde auf einer Länge von 300 Meter vollständig saniert.



3.2 Lückenschluss am Vinckeplatz

Ein besonderes Projekt ist der Lückenschluss im Radverkehrsnetz am Vinckeplatz. Mit geringem Aufwand konnten mehrere Konflikte in diesem Bereich kurzfristig und ohne langwierigen Planungsprozess gelöst werden.

Bisher gab es im Innenradius des Straßenabschnitts, der sich von der Kreuzstraße zur Wittekindstraße um den Vinckeplatz zieht, kein Radverkehrsangebot. Der 4,30 m breite Gehweg wurde zudem häufig durch falschgeparkte Fahrzeuge blockiert und zur Engstelle für Fußgänger*innen. Durch die Umgestaltung des Gehweges und die bauliche Unterbindung des Falschparkens, hat der Fußverkehr nun effektiv hinzugewonnen. Auf der Fahrbahn ist zudem Platz für einen Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau entstanden, der an den bereits vorhandenen Radweg entlang der Wittekindstraße anschließt. Darüber hinaus wurde die Linksabbiegebeziehungen für den Radverkehr mit Beschilderung und Markierung im Kreuzungsbereich von Vinckestraße, Mittelstraße und Vinckeplatz erstmals ermöglicht und verdeutlicht. Sie ermöglichen direkte Wegebeziehungen. Dem motorisierten Verkehr stehen an dieser Stelle nur Rechtsabbiegebeziehungen zur Verfügung.



Vinckeplatz: In der Speerfläche wurden Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende markiert.



Vinckeplatz: Die Radwegelücke am Knotenpunkt Vinckeplatz/Kreuzstraße/Vinckestraße ist geschlossen



Vinckeplatz: Die erweiterte Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 „Fahrrad frei“ macht das Linkabbiegen von Radfahrenden, die von der Vinckestraße und Mittelstraße auf die Straße Vinckeplatz einfahren, möglich.



Arndtstraße: 277 Bügel an 91 Standorten innerhalb und außerhalb des Wallrings sowie entlang der Fahrradachsen wurden über das EU-Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ geschaffen.

4 Fahrradparken

Mehr als 1000 Fahrradstellplätze: Maßnahme des Projekts „Emissionsfreie Innenstadt“

Als eine von 16 Maßnahmen des dreijährigen EU-Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt“ wurden mehr als 1000 zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Ziel ist es, in Zukunft stadtweit sichere und komfortable Fahrradbügel anzubieten. Ein Bügel bietet Abstellmöglichkeiten für zwei Fahrräder. Der Abstand zwischen den Bügeln wird so bemessen, dass z.B. auch mehrspurige Lastenrädern gesichert abgestellt werden können.

Im Jahr 2022 wurden im Zuge des Projektes weitere 277 Bügel an 91 Standorten innerhalb und außerhalb des Wallrings sowie entlang der Fahrradachsen 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.

Darüber hinaus wurden mittels eines bestehenden Rahmenvertrages weitere 56 Fahrradbügel im öffentlichen Verkehrsraum installiert.

5 Radverkehrsbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

Im Jahr 2019 wurde ein Konzept für die Radverkehrsbeschleunigung an 38 Lichtsignalanlagen erarbeitet. 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. Für den Zeitraum 2023-2024 ist eine bis zu 75% Förderung in Aussicht gestellt.

Radverkehrsbeschleunigung – Technisch angepasste Lichtsignalanlagen seit 2019

- Rheinische Straße/Joachimstraße
- Rheinische Straße/Huckarder Straße
- Faßstraße/Am Stift/Hermannstraße
- Märkische Straße/Auf'm Brautschatz
- Dorstfelder Allee/Kortental
- Ruhrallee/Rheinlanddamm



Knotenpunkt Bahnhofstraße / Königswall: Auf dem Ampelmast wurde ein Detektor installiert. Dieser erkennt Radfahrende frühzeitig und steuert die Radverkehrsampel, um linksabbiegende Radfahrende sicher über den Wall zu leiten.





Max-Eyth-Straße / Huestraße: Im Zuge der Sanierung des Verbindungsweges zwischen Huestraße und Max-Eyth-Straße in der Gartenstadt wurde der Abbau der Umlaufschranke angeordnet. Radfahrende haben jetzt freie Fahrt.

6 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

6.1 Allgemeine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Über 130 straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Radverkehr konnten 2022 abschließend angeordnet und zu einem erheblichen Teil umgesetzt werden.

Unter die abgeschlossenen Maßnahmen in 2022 fallen unter anderem folgende Punkte:

- die Öffnung von Sackgassen, die für den Radverkehr durchlässig sind
- die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- die Prüfung und Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen
- die Entfernung oder Entschärfung von Umlaufsperrern/Verengungen durch Sperrpfosten
- die Freigabe von Wegen für den Radverkehr
- die Überprüfung, Anpassung und Verbesserung der Beschilderung.

6.2 Einführung des neuen Verkehrszeichen 721 – Grünpfeil für den Radverkehr

Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 und den erlassenen Verwaltungsvorschriften hierzu (Ende 2021) wurde das Verkehrszeichen 721 der StVO (Grünpfeil für den Radverkehr) eingeführt.

Es zeigt Radfahrenden an, dass sie unter bestimmten Voraussetzungen rechts abbiegen dürfen, auch wenn die Ampel auf Rot steht.

Die Voraussetzungen dafür ist, dass Radfahrende zunächst anhalten und sich vergewissern müssen, dass beim Rechtsabbiegen keine anderen Verkehrsteilnehmer*innen behindert werden.

Der Grünpfeil für den Radverkehr kann nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden und die Hürden dafür sind aus Gründen der Verkehrssicherheit hoch. Abgesehen davon, dass rechts abbiegende Radfahrende eine ausreichende Sicht auf zu Fuß Gehende und Fahrzeuge haben müssen, benennt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung eine ganze Reihe Verkehrssituationen, bei denen Grünpfeile für den Radverkehr grundsätzlich ausgeschlossen sind.

Die Straßenverkehrsbehörde hat im Jahr 2022 rund 140 Lichtsignalanlagen im Dortmunder Stadtgebiet dahingehende geprüft, ob sie für eine Grünpfeilregelung geeignet sind. Weitere werden folgen.

An den folgenden 24 Ampeln wurde bereits die Anbringung des neuen Verkehrszeichens angeordnet:



Hohe Straße / Gerstenstraße: Fabian Menke (l.), Fuß- und Radverkehrsbeauftragter bei der Stadt, und Wolfgang Borbeck, bei der Straßenverkehrsbehörde zuständig für die dauerhafte Verkehrsreglung des Fuß- und Radverkehrs, an der Einmündung Hohe Straße / Gerstenstraße in Richtung Süden am 30. November 2022. Die Kollegen vom Betrieb haben gerade den ersten Grünpfeil für den Radverkehr installiert.

- Hohe Straße FR* Süden / Gerstenstraße
- Hohe Straße FR Norden / Saarlandstraße
- Hohe Straße FR Süden / Dudenstraße
- Hohe Straße FR Norden / Gutenbergstraße
- Beurhausstraße FR Osten / Hohe Straße
- Am Gardenkamp FR Süden / Baroper Straße
- Marie-Curie-Straße FR Süden / Otto-Hahn-Straße
- Wittener Straße FR Westen / Planetenfeldstraße
- Provinzialstraße FR Süden / Uranusstraße
- Provinzialstraße FR Norden / Dellwiger Straße
- Provinzialstraße FR Süden / Bövinghauser Straße
- Provinzialstraße FR Norden / Uranusstraße
- Lütgendortmunder Hellweg FR Osten / Provinzialstraße
- Provinzialstraße FR Süden / Holtestraße
- Bövinghauser Straße FR Westen / Provinzialstraße
- Bornstraße FR Süden / Schleswiger Straße
- Immermannstraße FR Westen / Schützenstraße
- Hamburger Straße FR Osten / Lippestraße
- Lindemannstraße FR Norden / Sonnenstraße
- Lindemannstraße FR Norden / Neuer Graben
- Lindemannstraße FR Süden / Neuer Graben
- Lindemannstraße FR Norden / Kreuzstraße
- Lindemannstraße FR Süden / Kreuzstraße
- Arndtstraße FR Westen / Ostwall

(* FR=Fahrtrichtung)

Impressum

Herausgeber: Stadt Dortmund, Tiefbauamt
Redaktion: Sylvia Uehlendahl (verantwortlich),
Hendrik Konietzny, Fabian Menke,
Chris Moderlak

Fotos und Abbildungen: Stadt Dortmund

Gestaltung, Satz, Produktion und Druck: Dortmund-Agentur 08/2023

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

Kontakt: fahrradbeauftragter@stadtdo.de

Weitere Informationen:

www.dortmund.de/radverkehr



