B3

Kapitel

Initiator*innen: Jahreshauptversammlung (dort beschlossen am: 03.05.2025)

Titel: **Radverkehr**

Text

Wir sind überzeugt: Das Fahrrad ist weit mehr als nur ein Freizeitverkehrsmittel – es kann für viele Dortmunder*innen eine alltagstaugliche und attraktive Mobilitätslösung sein, denn es bedeutet Unabhängigkeit, frische Luft, Bewegung und oft auch die schnellste Verbindung ans Ziel. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass das Radfahren für alle sicherer und komfortabler wird, insbesondere auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen.

Unser Ziel ist es, dass wirklich alle Menschen in unserer Stadt sicher und komfortabel mit dem Fahrrad unterwegs sein können – egal ob Kinder auf dem Schulweg, Senior*innen auf dem Weg zum Supermarkt oder Berufspendler*innen – und dabei gleichzeitig aktiv und gesund unterwegs sind. Nur durch die Verbesserung von attraktivitätssteigernden Faktoren wie Sicherheit, direkte Verbindungen und sichere Abstellmöglichkeiten wird das Rad zur echten Alternative. Durch ein sicheres, schnelles und ansprechendes Radwegenetz kann das Radfahren als günstiges Verkehrsmittel für alle zur Verfügung stehen.

Mit einer durchdachten Infrastruktur und klaren Prioritäten machen wir Dortmund zu einer echten Fahrradstadt!

Für Radwege, die verbinden

Dortmunder*innen sollen mit dem Rad schnell und direkt ans Ziel kommen. Dafür braucht es ein lückenloses Radverkehrsnetz mit kurzen, direkten Wegen – denn der beste Radweg darf nicht länger sein als die Strecke mit dem Auto. Wir können den Radverkehrsanteil nur steigern, wenn eine sichere Infrastruktur gewährleistet ist – eine, die allen ein gutes Gefühl gibt, das Fahrrad gerne zu nutzen. Deshalb setzen wir auf eine getrennte Radverkehrsführung an Hauptstraßen sowie

auf verkehrsberuhigende Maßnahmen in Nebenstraßen und insbesondere auf den Velorouten, den Hauptachsen des Dortmunder Fahrradwegenetzes. Denn so muss keine*r Angst vor einem Unfall mit Autos oder Fußgänger*innen haben.

In Dortmund wurden in den letzten Jahren wichtige Infrastrukturprojekte wie der Radschnellweg Ruhr (RS1) und die Velorouten geplant. Jetzt gilt es, diese Planungen abzuschließen, die Trassenführung des RS1 zügig zu klären und die Umsetzung entschlossen voranzutreiben.

Dafür werden wir

- analog zur Straßenbauoffensive auch eine Radwegeoffensive starten, bei der Velorouten umgesetzt und Kreuzungen rot asphaltiert, beschädigte Radwege saniert und neue Radwege angelegt werden.
- die Radverkehrsinfrastruktur über die Velorouten hinaus ausbauen, ohne Konflikte mit Fußgänger*innen oder ökologisch wertvollen Räumen zu verstärken.
- das Veloroutennetz zur Vernetzung der Außenbezirke untereinander durch schnellere radiale Verbindungen weiterentwickeln.
- das Veloroutennetz über die Stadtbezirkszentren hinaus an die Stadtgrenzen und zur Anbindung an interkommunale Radwege verlängern (u.a. Rheinischer Esel).
- die Trassenplanung und Alternativenprüfung bei den Dortmunder Abschnitten vom Radschnellweg 1 (RS1) zum Abschluss bringen und den RS 1 endlich bauen.
- bei der Planung der B1 zur Stadtstraße für alle eine durchgehende und sichere Radführung etablieren.
- eine „grüne Welle“ für den Fahrradverkehr in mehr Ampelschaltungen einbauen, insbesondere auf den Velorouten und weiteren Hauptverkehrsrouten.
- auf der Trassenführung der Velorouten konsequent den Radverkehr priorisieren, insbesondere an Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen und in der Parallelführung zu höher durch Autoverkehr belasteten Straßen.
- auf großen Hauptverkehrsstraßen Zweirichtungsradwege auf beiden Straßenseiten planen und umsetzen.

- mehr grüne Rechtsabbiegepfeile für Radfahrende an Ampeln einrichten
- rot asphaltierte Radwege ausbauen.
- vermehrt mit Piktogrammketten arbeiten, um den Nutzungsanspruch der Straße durch den Radverkehr zu betonen.
- dazu die eigenen Radverkehrsstandards in Dortmund bei Bedarf weiterentwickeln.
- mehr Personal in der Verwaltung für die Planung von Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr schaffen.
- finanzielle Mittel im Tiefbauamt stärker für Fahrradverkehr priorisieren und Strukturen für eine routinierte Umsetzung von Radverkehrsanlagen entwickeln.
- notwendige Baumaßnahmen wie Kanalbauarbeiten oder ähnliches für kurzfristige Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur nutzen („Kein Aufreißen ohne Umgestalten“).
- mehr Fahrradstraßen sowie Fahrradzonen ausweisen und mit hier mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie Modalfiltern, Bremsschwellen den Anteil des motorisierten Individualverkehr reduzieren und Straßen ohne Bus- und Lastverkehr auf Mindestbreiten von 4,50m umbauen.
- beim Baustellenmanagement für sichere Radwegeführungen sorgen, indem Standards für den Radverkehr in der Baustellenplanung vorgeschrieben werden und Bauunternehmen bei Nichteinhaltung sanktioniert werden.

Für sicheren Radverkehr

Um die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu senken und damit die europäische „Vision Zero“ auch in Dortmund zu erreichen, braucht es im Radverkehr vor allem eins: Attraktive, baulich getrennte, konfliktarme und asphaltierte Infrastruktur. Denn in Dortmund soll jedes Kind sicher mit dem Rad zur Schule kommen können. Jede*r Dortmunder*in soll den Alltag mit dem Rad gestalten können. Unser Ziel für Dortmund: Alle Straßen müssen für Radfahrende sicher befahrbar sein – zusätzlich zu den Wegen, die ausschließlich dem Radverkehr gewidmet sind. Die Dortmunder Radwege sind somit zukünftig nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv sichere Infrastruktur, auf der auch unsichere Radfahrer*innen sich wohl fühlen.

Dafür werden wir

- im Innenbereich keine weiteren gemeinsamen Fuß- und Radwege mehr einrichten und vorhandene gemischte Führungsformen reduzieren und umbauen.
- insbesondere Schulwege in den Blick nehmen, um sichere Radwege für Schüler*innen zu schaffen.
- höhere Sicherheit durch baulich getrennte Radwege schaffen.
- hierzu verstärkt den bislang vom Autoverkehr genutzten Straßenraum für den Radverkehr umwidmen, um den Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen baulich getrennt durch breite, geschützte Radwege zu führen und nicht zwischen fließendem und parkendem Autoverkehr (Grundsatz: Gehweg, baulich abgesetzter Radweg, Multifunktionsstreifen bzw. Parkstreifen, Fahrbahn).
- bei der Neuplanung von Straßen und Umbaumaßnahmen geschützte Kreuzungen bzw. Kreisverkehre nach niederländischem Vorbild zum Standard machen.
- damit das Linksabbiegen subjektiv und objektiv sicherer gestalten, da Stehflächen mit Linksabbiegerpfeilen mitten auf der Kreuzung zwischen Autos unsicher sind und sich unsicher anfühlen, sowie das direkte Rechtsabbiegen unabhängig von der Ampelschaltung ermöglichen.
- an bestehenden Kreuzungen mehr und größere Aufstellfächen für Radfahrende schaffen.
- die Ordnungsbehörden insbesondere für die Ahndung des Falschparkens auf Fahrradwegen sensibilisieren.
- uns weiterhin für (mehr) Winterdienst, regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Grünschnitt auf Radwegen einsetzen.
- die Querung der Innenstadt sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-West-Richtung ohne Beeinträchtigung des Fußverkehrs ermöglichen.
- für konfliktfreie Infrastruktur innerhalb des Wallrings sorgen, indem in der Hansastraße, Kleppingstraße und Kampstraße analog zu einer Priorisierung des Fußverkehrs in den Fußgängerzonen auch eine attraktive Durchwegung für den Radverkehr ermöglicht wird.
- an der B54 (südlich der B1) die Kreuzungspunkte mit den abfahrenden Autos offensichtlicher markieren und so das Potenzial einer geeigneten Radroute

heben.

- eine städtische Kampagne für mehr gegenseitige Rücksicht im Straßenverkehr anstoßen.
- Radwegeausschilderungen verbessern, damit Radfahrer*innen zielsicher unterwegs sein können.

Für flächendeckendes Fahrradparken

Für flächendeckende Fahrradabstellplätze

Stadtweit müssen die Fahrradabstellanlagen dem steigenden Radverkehrsanteil angepasst werden. Dabei geht es um die alltäglichen Wege – beim Einkaufen, bei der Arbeit, vor der Schule und vor der eigenen Haustür. Die privaten Flächen aktivieren wir über Förderungen und Beratungen, während wir die öffentlichen Flächen durch zügige Umsetzung politischer Beschlüsse gestalten.

Wir werden

- die Zahl der Fahrradabstellanlagen in den nächsten Jahren deutlich erhöhen, auch solche für Lastenräder sowie überdachte Anlagen.
- dabei nicht den begrenzten Raum von Fußgänger*innen beanspruchen, sondern vereinzelt Parkplatzflächen nutzen.
- weitere günstige Fahrradhäuser an geeigneten Knotenpunkten einplanen und sichere Fahrradboxen in den städtischen Autoparkhäusern einrichten.
- verstärkt Ladestationen für E-Bikes vorhalten.
- mehr Service-Stationen mit Luftpumpen und Fahrradwerkzeugen aufstellen und instandhalten lassen.
- die nötige Anzahl an Fahrradstellplätzen in der Stellplatzsatzung erhöhen, sodass bei Baumaßnahmen eine den Nutzenden angepasste Anzahl an Parkplätzen angeboten wird.
- mehr überdachte Fahrradabstellanlagen an Schulen finanzieren, zum Beispiel auch als Käfig.
- ein Programm zur Einrichtung für (überdachte) Fahrradstellplätze auf straßenseitigen Parkplätzen in Kooperation mit dem ADFC aufsetzen und das

Angebot ausweiten (bspw. durch “Bike Hangar”).

- insbesondere mehr achteckige Fahrradhäuser in dichtbesiedelten Wohngebieten in Kooperation mit dem ADFC von städtischer Seite finanzieren, organisieren und umsetzen, da sich dafür bisher eigenständig zahlenden Gruppen bilden müssen.

- eine städtische Kampagne starten, in der sich eine bestimmte Anzahl von Anwohner*innen in direkter räumlicher Umgebung und ohne eigenes Auto zusammenfinden können, um dann einen Parkplatz vor der eigenen Haustür zu Fahrradstellplätzen umbauen zu lassen, wodurch Gerechtigkeit im öffentlichen Raum und Sichtbarkeit des Mobilitätsverhaltens geschaffen wird sowie die Zeit reflektiert wird, die Autos im öffentlichen Raum rumstehen und nicht bewegt werden.

- die bewachte Fahrradbox auf der Südseite des Hauptbahnhofs erhalten und analog zunächste eine temporäre Box auf der Nordseite einrichten und im Bahnhofsumbau Nord berücksichtigen.

- den größtenteils ungenutzten Raum im Personentunnel zwischen Freistuhl und Stadtbahnhaltestelle Hbf als durchgehbares Fahrradparkhaus funktional aufwerten.