

Kapitel

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

Titel: Radverkehr

Text

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

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

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

17 Für Radwege, die verbinden

18 Dortmunder*innen sollen mit dem Rad schnell und direkt ans Ziel kommen. Dafür
19 braucht es ein lückenloses Radverkehrsnetz mit kurzen, direkten Wegen – denn der
20 beste Radweg darf nicht länger sein als die Strecke mit dem Auto. Wir können den
21 Radverkehrsanteil nur steigern, wenn eine sichere Infrastruktur gewährleistet

22 ist – eine, die allen ein gutes Gefühl gibt, das Fahrrad gerne zu nutzen.
23 Deshalb setzen wir auf eine getrennte Radverkehrsführung an Hauptstraßen sowie
24 auf verkehrsberuhigende Maßnahmen in Nebenstraßen und insbesondere auf den
25 Velorouten, den Hauptachsen des Dortmunder Fahrradwegenetzes. Denn so muss
26 keine*r Angst vor einem Unfall mit Autos oder Fußgänger*innen haben.

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

31 Dafür werden wir

- 32 • analog zur Straßenbauoffensive auch eine Radwegeoffensive starten, bei der
33 Velorouten umgesetzt und Kreuzungen rot asphaltiert, beschädigte Radwege
34 saniert und neue Radwege angelegt werden.

- 35 • die Radverkehrsinfrastruktur über die Velorouten hinaus ausbauen, ohne
36 Konflikte mit Fußgänger*innen oder ökologisch wertvollen Räumen zu
37 verstärken.

- 38 • das Veloroutennetz zur Vernetzung der Außenbezirke untereinander durch
39 schnellere radiale Verbindungen weiterentwickeln.

- 40 • das Veloroutennetz über die Stadtbezirkszentren hinaus an die Stadtgrenzen
41 und zur Anbindung an interkommunale Radwege verlängern (u.a. Rheinischer
42 Esel).

- 43 • die Trassenplanung und Alternativenprüfung bei den Dortmunder Abschnitten
44 vom Radschnellweg 1 (RS1) zum Abschluss bringen und den RS 1 endlich
45 bauen.

- 46 • bei der Planung der B1 zur Stadtstraße für alle eine durchgehende und
47 sichere Radführung etablieren.

- 48 • eine „grüne Welle“ für den Fahrradverkehr in mehr Ampelschaltungen
49 einbauen, insbesondere auf den Velorouten und weiteren
50 Hauptverkehrsrouten.

- 51 • auf der Trassenführung der Velorouten konsequent den Radverkehr
52 priorisieren, insbesondere an Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen und
53 in der Parallelführung zu höher durch Autoverkehr belasteten Straßen.

- 54 • auf großen Hauptverkehrsstraßen Zweirichtungsradwege auf beiden
55 Straßenseiten planen und umsetzen.

- 56 • mehr grüne Rechtsabbiegepeile für Radfahrende an Ampeln einrichten

- 57 • rot asphaltierte Radwege ausbauen.

- 58 • vermehrt mit Piktogrammketten arbeiten, um den Nutzungsanspruch der Straße
59 durch den Radverkehr zu betonen.

- 60 • dazu die eigenen Radverkehrsstandards in Dortmund bei Bedarf
61 weiterentwickeln.

- 62 • mehr Personal in der Verwaltung für die Planung von Infrastrukturmaßnahmen
63 für den Radverkehr schaffen.

- 64 • finanzielle Mittel im Tiefbauamt stärker für Fahrradverkehr priorisieren
65 und Strukturen für eine routinierte Umsetzung von Radverkehrsanlagen
66 entwickeln.

- 67 • notwendige Baumaßnahmen wie Kanalbauarbeiten oder ähnliches für
68 kurzfristige Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur nutzen („Kein
69 Aufreißen ohne Umgestalten“).

- 70 • mehr Fahrradstraßen sowie Fahrradzonen ausweisen und mit hier mit
71 verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie Modalfiltern, Bremsschwellen den Anteil
72 des motorisierten Individualverkehr reduzieren und Straßen ohne Bus- und
73 Lastverkehr auf Mindestbreiten von 4,50m umbauen.
- 74 • beim Baustellenmanagement für sichere Radwegführungen sorgen, indem
75 Standards für den Radverkehr in der Baustellenplanung vorgeschrieben
76 werden und Bauunternehmen bei Nichteinhaltung sanktioniert werden.

77 **Für sicheren Radverkehr**

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

88 Dafür werden wir

- 89 • im Innenbereich keine weiteren gemeinsamen Fuß- und Radwege mehr
90 einrichten und vorhandene gemischte Führungsformen reduzieren und umbauen.
- 91 • insbesondere Schulwege in den Blick nehmen, um sichere Radwege für
92 Schüler*innen zu schaffen.
- 93 • höhere Sicherheit durch baulich getrennte Radwege schaffen.
- 94 • hierzu verstärkt den bislang vom Autoverkehr genutzten Straßenraum für den
95 Radverkehr umwidmen, um den Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen baulich
96 getrennt durch breite, geschützte Radwege zu führen und nicht zwischen
97 fließendem und parkendem Autoverkehr (Grundsatz: Gehweg, baulich
98 abgesetzter Radweg, Multifunktionsstreifen bzw. Parkstreifen, Fahrbahn).

- 99 • bei der Neuplanung von Straßen und Umbaumaßnahmen geschützte Kreuzungen
100 bzw. Kreisverkehre nach niederländischem Vorbild zum Standard machen.

- 101 • damit das Linksabbiegen subjektiv und objektiv sicherer gestalten, da
102 Stehflächen mit Linksabbiegerpfeilen mitten auf der Kreuzung zwischen
103 Autos unsicher sind und sich unsicher anfühlen, sowie das direkte
104 Rechtsabbiegen unabhängig von der Ampelschaltung ermöglichen.

- 105 • an bestehenden Kreuzungen mehr und größere Aufstellflächen für Radfahrende
106 schaffen.

- 107 • die Ordnungsbehörden insbesondere für die Ahndung des Falschparkens auf
108 Fahrradwegen sensibilisieren.

- 109 • uns weiterhin für (mehr) Winterdienst, regelmäßige Reinigung und
110 Beseitigung von Grünschnitt auf Radwegen einsetzen.

- 111 • die Querung der Innenstadt sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-
112 West-Richtung ohne Beeinträchtigung des Fußverkehrs ermöglichen.

- 113 • für konfliktfreie Infrastruktur innerhalb des Wallrings sorgen, indem in
114 der Hansastrasse, Kleppingstraße und Kampstraße analog zu einer
115 Priorisierung des Fußverkehrs in den Fußgängerzonen auch eine attraktive
116 Durchwegung für den Radverkehr ermöglicht wird.

- 117 • an der B54 (südlich der B1) die Kreuzungspunkte mit den abfahrenden Autos
118 offensichtlicher markieren und so das Potenzial einer geeigneten Radroute
119 heben.

- 120 • eine städtische Kampagne für mehr gegenseitige Rücksicht im Straßenverkehr
121 anstoßen.

- 122 • Radwegeausschilderungen verbessern, damit Radfahrer*innen zielsicher
123 unterwegs sein können.

124 **Für flächendeckendes Fahrradparken**

125 **Für flächendeckende Fahrradabstellplätze**

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

131 Wir werden

- 132 • die Zahl der Fahrradabstellanlagen in den nächsten Jahren deutlich
133 erhöhen, auch solche für Lastenräder sowie überdachte Anlagen.

- 134 • dabei nicht den begrenzten Raum von Fußgänger*innen beanspruchen, sondern
135 vereinzelt Parkplatzflächen nutzen.

- 136 • weitere günstige Fahrradhäuser an geeigneten Knotenpunkten einplanen und
137 sichere Fahrradboxen in den städtischen Autoparkhäusern einrichten.

- 138 • verstärkt Ladestationen für E-Bikes vorhalten.

- 139 • mehr Service-Stationen mit Luftpumpen und Fahrradwerkzeugen aufstellen und
140 instandhalten lassen.

- 141 • die nötige Anzahl an Fahrradstellplätzen in der Stellplatzsatzung erhöhen,
142 sodass bei Baumaßnahmen eine den Nutzenden angepasste Anzahl an
143 Parkplätzen angeboten wird.

- 144 • mehr überdachte Fahrradabstellanlagen an Schulen finanzieren, zum Beispiel

145 auch als Käfig.

- 146 • ein Programm zur Einrichtung für (überdachte) Fahrradstellplätze auf
147 straßenseitigen Parkplätzen in Kooperation mit dem ADFC aufsetzen und das
148 Angebot ausweiten (bspw. durch "Bike Hangar").

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

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

- 160 • die bewachte Fahrradbox auf der Südseite des Hauptbahnhofs erhalten und
161 analog zunächst eine temporäre Box auf der Nordseite einrichten und im
162 Bahnhofsumbau Nord berücksichtigen.

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