

Leidenschaft

für Draußen



Baufortschrittsbericht Radverkehr 2023

Dokumentation der Radverkehrsmaßnahmen auf
öffentlichen Wegen und Flächen des Tiefbauamtes

Stadt Dortmund
Tiefbauamt





Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1 Bau von Radwegen	5
1.1 Planetenfeldstraße – Umbau in Rekordzeit.....	5
1.2 Burgring - Lückenschluss in Mengede	7
1.3 B1-Radweg – Zwischen Am Gottesacker und Leni-Rommel-Straße.....	8
2 Markierungsmaßnahmen	9
2.1 Maßnahmenprogramm Roteinfärbung von Radfahrstreifen 2023.....	9
2.2 Neumarkierungen von Radverkehrsanlagen	11
3 Maßnahmen der Unterhaltung	13
3.1 Maßnahmen der Unterhaltung in den Dortmunder Stadtbezirken	13
3.2 Befestigung des Geh- und Radweges „Rheinischer Esel“ im ersten Teilabschnitt	17
3.3 Digitale Zustandserfassung von Radwegen in Dortmund.....	19
4 Fahrradparken	20
5 Radverkehrsbeschleunigung an Lichtsignalanlagen.....	20
6 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....	21
6.1 Allgemeine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.....	21
6.2 Einführung des neuen Verkehrszeichens 721 – Grünpfeil für den Radverkehr.....	22



Einleitung

Ausgehend von dem Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ des Masterplans 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 sowie 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 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 viel Energie in die Infrastruktur der Stadt investiert wird.

Zwei Baumaßnahmen, die 2023 Verbesserungen für den Radverkehr bewirkt haben, werden im Folgenden exemplarisch hervorgehoben.



Planetenfeldstraße: Die Maßnahme war Bestandteil eines interdisziplinären Pilotprojekts mit dem Ziel, die Gesamtbauzeit so kurz wie möglich zu halten. Bis zu fünf Kolonnen der verschiedenen Baufirmen arbeiteten parallel.

1.1 Planetenfeldstraße – Umbau in Rekordzeit

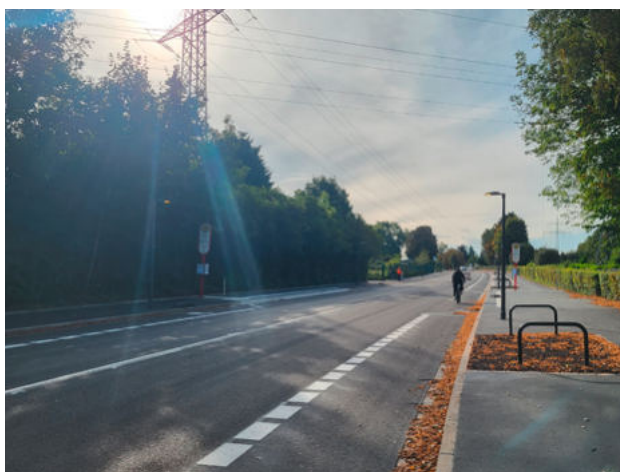
Dortmunds Rekord-Baustelle wurde in rund sechs Monaten Bauzeit fertiggestellt. Die Planetenfeldstraße in Dorstfeld präsentiert sich zwischen Martener Hellweg und Fine Frau umfassend umgestaltet und saniert. Alle Verkehrsteilnehmer*innen sind dort nun sicherer und komfortabler unterwegs – auf dem Rad, mit dem Auto und zu Fuß.

Das Besondere: Die Technische Universität Braunschweig hat die Baustelle wissenschaftlich begleitet. Sämtliche Abläufe waren dank einer sehr aufwändigen Planung optimal aufeinander abgestimmt, um keine Zeit zu verlieren. Während der Arbeiten war der Straßenabschnitt voll gesperrt – auch das ist nicht der Normalfall und nicht bei jeder Maßnahme in dieser Form möglich, führte aber zu einem erheblich

schnelleren Tempo. Mitunter waren fünf Kolonnen gleichzeitig auf der Baustelle im Einsatz. Die Erkenntnisse aus dem Projekt sollen auf folgende Baumaßnahmen, die ähnliche Randbedingungen aufweisen, Einfluss nehmen, um zukünftig effizientere Baustellenabwicklungen zu ermöglichen.

Breitere Gehwege und Barrierefreiheit für Fußgänger*innen

Das Tiefbauamt hat die Fahrbahn und die Gehwege der Planetenfeldstraße zwischen Martener Hellweg und Fine Frau ausgebaut. Der Straßenquerschnitt wurde dabei an heutige Erfordernisse angepasst. Alle Querungsstellen und Bushaltepunkte sind nun barrierefrei. Zwölf neue Bäume wachsen entlang der Straße. Eine Lichtsignalanlage wurde erneuert. Auf dem östlichen Teilstück der Planetenfeldstraße von Fine Frau bis zur Wittener Straße wurde die östliche Fahrbahn grundhaft instand gesetzt. Die westliche Seite wurde bereits zu einem früheren Zeitpunkt saniert.



Planetenfeldstraße: Alle Querungsstellen und Bushaltepunkte sind nun barrierefrei. Zwölf neue Baumscheiben wurden entlang der Straße angelegt.

Radverkehr gewinnt dazu

Die Parkbuchten auf der östlichen Seite wurden zugunsten des Fuß- und Radverkehrs in Geh- und Radwege umgewandelt. Von Martener Hellweg bis Fine Frau finden Radfahrende nun erstmals ein Angebot. Auf beidseitigen Radfahrstreifen gibt es eine eigenständige Verkehrsführung. Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Parkständen sorgen für zusätzliche Sicherheit auf der westlichen Straßenseite. Zudem wurde die Kreuzung der Planetenfeldstraße mit

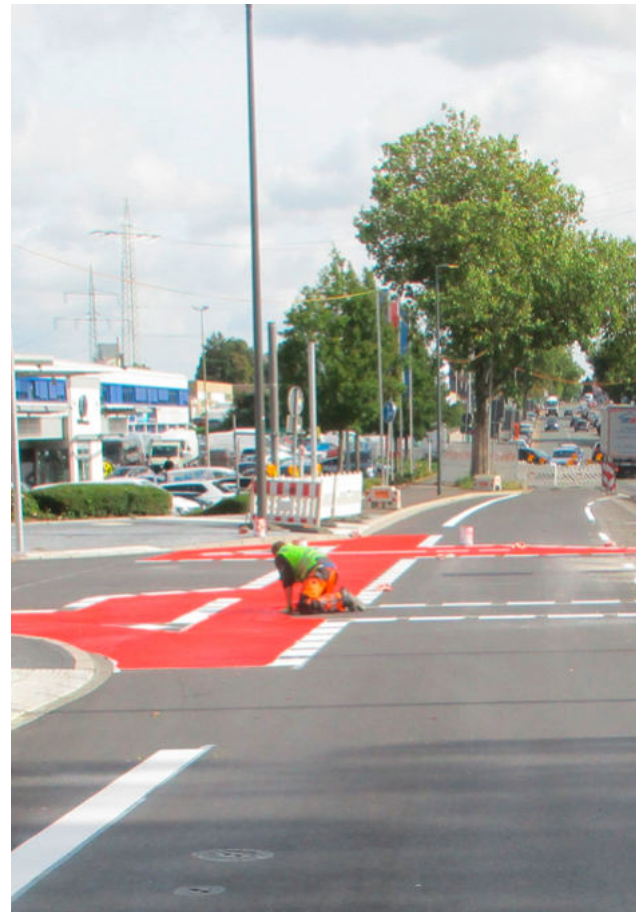
dem Martener Hellweg zur Fortführung des Radverkehrs überplant und mit Fahrradfurten sowie Aufstellflächen zum indirekten Linksabbiegen versehen. Der Radweg zwischen Wittener Straße und Fine Frau in Fahrtrichtung Norden wurde im Zuge der Maßnahme verbreitert.

Bauzeit und Kosten

Die Gesamtkosten betragen rund 5,5 Millionen Euro inklusive einer Förderung durch Landesmittel.



Planetenfeldstraße: Die Parkbuchten auf der östlichen Seite wurden zugunsten des Fuß- und Radverkehrs in Geh- und Radwege umgewandelt.



Planetenfeldstraße/Martener Hellweg: Zur besseren Orientierung aller Verkehrsteilnehmenden werden die Fahrradfurten rot markiert.

▼ **Planetenfeldstraße/Martener Hellweg:** Aufstellbereiche zum indirekten Linksabbiegen helfen beim Queren der Fahrbahn.



1.2 Burgring – Lückenschluss in Mengede

Mit der Baumaßnahme am Knoten von Burgring und Siegenstraße in Mengede wurde im Jahr 2023 eine Lücke für den Fuß- und Radverkehr geschlossen und die Situation vor Ort verbessert.

In der Vergangenheit endeten die Radfahrstreifen auf dem Burgring einige Meter vor dem Kreuzungsbereich. Um die Lücke in der Radinfrastruktur zu schließen, wurde die Fahrbahnfläche in dem Bereich des nordöstlichen sowie in dem Bereich des südwestlichen Gehweges um zirka 1,50 Meter verbreitert. Radfahrende können den Radfahrstreifen nun bis zur Lichtsignalanlage nutzen. Im Kreuzungsbereich verdeutlichen markierte Fahrradfurten die Radverkehrsführung. Abgesetzte Aufstellbereiche bieten die Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen. Die vorhandene Lichtsignalanlage des gesamten Kreuzungsbereiches wurde erneuert. In diesem Zuge hat der Radverkehr eine eigene Signalgebung mit Vorlaufzeit erhalten. Radfahrende starten somit früher als der motorisierte Verkehr. Die vorgezogene Haltelinie sorgt zusätzlich dafür, dass Radfahrende sich im Blickfeld der motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen bewegen und besser wahrgenommen werden.

Die Gehwegflächen wurden höhenteknisch angepasst und neu gepflastert. Die signalgesicherten Überwege sowie die beiden Mittelinseln sind nun barrierefrei umgestaltet.

Die Baukosten für den Straßenbau und die Erneuerung der Lichtsignalanlage belaufen sich auf zirka 545.000 Euro.



Burgring: Der Knotenpunkt mit der Siegenstraße wurde umfassend neugestaltet, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.



Burgring/Siegenstraße: Witterungsbedingt konnte die Markierung im Jahr 2023 nicht mehr aufgebracht werden. Jetzt leuchten die Furten rot.



Burgring/Siegenstraße: Radfahrende können wählen, ob sie die Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen nutzen oder ob sie sich in einem Zug auf dem Linksabbiegestreifen einordnen.



1.3 B1-Radweg – Zwischen Am Gottesacker und Leni-Rommel-Straße

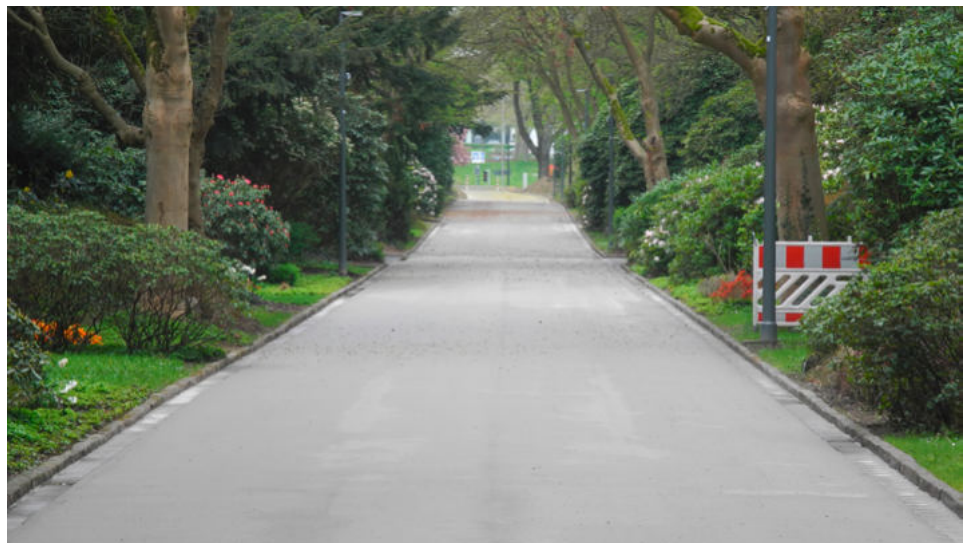
Die Arbeiten für einen verbesserten Radweg nördlich der B1 zwischen Am Gottesacker und Leni-Rommel-Straße wurden im Mai abgeschlossen.



B1-Radweg: Der neue Radweg verläuft südlich entlang des Hauptfriedhofes durch die Natur.

Die neue 1,5 Kilometer lange Trasse verläuft mit einem Querschnitt von durchgängig mindestens drei Metern getrennt vom Verkehr der B1 durch die Natur. Der Feinasphalt und die intelligente Beleuchtung sorgen für Komfort. Das „mitlaufende Licht“ ist besonders energiesparend und erzeugt vergleichbar geringe Lichtemissionen.

Am Rande von Dortmunds größter Grünanlage gelegen, erhöht der neue Radweg den bereits bestehenden Freizeit- und Erholungswert des rund 112 Hektar großen Hauptfriedhofs deutlich. Der Hauptfriedhof ist nicht nur Ort der Trauer und des Abschieds, sondern steht als Naherholungsgebiet auch Spaziergänger*innen und Sportler*innen offen. Seine beeindruckende Fläche sowie eine gegenseitige Rücksichtnahme der Besucher*innen machen es möglich.



B1-Radweg: Der neue Weg ist durchgängig mindestens drei Meter breit. Der westliche Abschnitt über den südlichen Zipfel des Hauptfriedhofes ist deutlich breiter.



2 Markierungsmaßnahmen

Markierungsmaßnahmen sollen die Sichtbarkeit des Radverkehrs in Dortmund verbessern und die subjektive und objektive Verkehrssicherheit erhöhen. 2023 wurden weitere Straßenzüge und Abschnitte neu markiert und farblich hervorgehoben.



Hohe Straße/Dudenstraße/Gutenbergstraße: Auf einer Fahrbahn wird markiert, auf der anderen fließt bereits der Verkehr.

2.1 Maßnahmenprogramm Roteinfärbung von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen 2023

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 80 Knotenpunkte im Bestand rot markiert. 2024 wird das Maßnahmenprogramm fortgesetzt.

Die Rotmarkierung der Straßeneinmündung der Beurhausstraße auf die Hohe Straße ist ein Beispiel für bessere Sichtbarkeit aus dem Jahr 2023. Der Aufstellbereich für Radfahrende am östlichen Ende der Beurhausstraße sowie die Fahrradfurt entlang der Hohe Straße wurde zur besseren Orientierung aller Verkehrsteilnehmenden rot markiert. Über den rot markierten Radfahrstreifen können Radfahrende an den vor der Lichtsignalanlage wartenden Autos vorbeifahren. So erreichen sie die aufgeweitete und vorgezogene Radaufstellfläche. Sie ermöglicht Radfahrenden ein verbessertes Linksabbiegen und bringt sie ins Sichtfeld der Autofahrenden.



Neuer Graben/Lindemannstraße: Die aufgeweiteten Aufstellbereiche aus östlicher und westlicher Fahrtrichtung wurden zur besseren Sichtbarkeit rot markiert.



Einmündung der Beurhausstraße auf die Hohe Straße: Der aufgeweitete Aufstellbereich bietet Radfahrenden Platz zum Linksabbiegen.



Stockumer Straße/Am Hedreich: Der Zweirichtungsradweg leuchtet an der Einmündung Am Hedreich rot.

Roteinfärbungen im Bestand 2023

- **Brackel**
 - » Flughafenstraße/Hannöversche Straße: Rotmarkierung der Fahrradfurten im Knotenpunkt
- **Innenstadt-West**
 - » Hohe Straße/Beurhausstraße: Rotmarkierung der Furt und des aufgeweiteten Haltebereichs
 - » Neuer Graben/Lindemannstraße: Rotmarkierung und Vergrößerung der vorgezogenen und ausgeweiteten Haltebereiche
 - » Hohe Straße/Gutenbergstraße/Dudenstraße: Rotmarkierung der Fahrradfurten im Kreuzungsbereich und erstmalige Darstellung aller möglichen Wegebeziehungen des Radverkehrs
- **Innenstadt-Ost**
 - » Westfalendamm/Karl-Marx-Straße: Rotmarkierung der Fahrradfurten
 - » Semerteichstraße/Lange Hecke: Rotmarkierung der Fahrradfurt
 - » Semerteichstraße/Wilhelm-van-Floten-Straße: Umwandlung der Rechtsabbiegespur zur Fortsetzung des Radfahrstreifens



Stockumer Straße/Steinackerstraße: Die rote Furt sorgt für Aufmerksamkeit.

- **Hombruch**
 - » Stockumer Straße/Steinackerstraße: Rotmarkierung der Fahrradfurten im Kreuzungsbereich sowie in der Auf- und Abfahrt zur angrenzenden Tankstelle
 - » Stockumer Straße/Am Hedreich: Rotmarkierung der Fahrradfurt des Zweirichtungsradweges



2.2 Neumarkierungen von Radverkehrsanlagen

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

- **Brackel**
 - » Asselner Hellweg: Umwandlung der Parkplätze auf dem südlichen Geh- und Radweg zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zwischen Am Petersheck und Am Timmerbed



Asselner Hellweg: Der südliche Geh- und Radweg zwischen Am Petersheck und Am Timmerbed wurde neu aufgeteilt. Um Platz für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen wurden öffentliche Parkplätze in Fuß- und Radwege umgewandelt.

- **Hörde**
 - » Benninghofer Straße: Eine der beiden Spuren in Fahrtrichtung Norden wurde zugunsten von beidseitigen Fahrradschutzstreifen umgewandelt
- **Innenstadt-West**
 - » Planetenfeldstraße von Martener Hellweg bis Fine Frau: Neuanlage von beidseitigen 1,85 m breiten Radfahrstreifen, inklusive Überplanung der Kreuzung Planetenfeldstraße/Martener Hellweg zur Fortführung des Radverkehrs
 - » Planetenfeldstraße von Wittener Straße bis Fine Frau in Fahrtrichtung Norden: Verbreiterung des vorhandenen Radfahrstreifens auf 2,00 m



▲ **Platenfeldstraße:** Mit der Erneuerung des Asphalts ist der Radfahrstreifen auf zwei Meter verbreitert worden.



Benninghofer Straße – neue Radwege nach Kanalarbeiten

Ein gutes Beispiel für eine kurzfristige Verbesserung im Bestand findet sich auf dem nördlichen Abschnitt der Benninghofer Straße zwischen Hermannstraße und Am Oelpfad. Nach Aufbruch der Straße für die Sanierung des Abwasserkanals wurde die Wiederherstellung der Fahrbahn zum Anlass genommen, den begrenzten Straßenraum zwischen den Gehwegen mit Markierungsarbeiten neu zu verteilen. So konnten dort 2023 erstmals Radwege angelegt werden.

In der Vergangenheit wurde der Verkehr über eine Fahrspur stadtaus- und zwei Fahrspuren stadteinwärts geführt. Eine der beiden Spuren in Fahrtrichtung Norden wurde nun zugunsten von beidseitigen Fahrradschutzstreifen umgewandelt. Die gestrichelte Linie eines Fahrradschutzstreifens darf nur bei Bedarf durch den motorisierten Verkehr überfahren werden. Beim Überholen von Radfahrenden muss ein Abstand von 1,50 m eingehalten werden.

▼ **Benninghofer Straße:** Mit der Neuaufteilung der Straße wurde Platz für beidseitige Fahrradschutzstreifen geschaffen.



3 Maßnahmen der Unterhaltung

Neben den größeren Maßnahmen auf der Planetenfeldstraße wurden 2023 zahlreiche Verbesserungen der Infrastruktur (Bordsteinabsenkungen, Wegeerneuerung, erstmalige Asphaltierung) im Bestand durchgeführt:

3.1. Maßnahmen der Unterhaltung in den Dortmunder Stadtbezirken:

- **Aplerbeck**
 - » Deckenerneuerung
 - Aplerbecker Wald: Wassergebundene Wegedecke inkl. Querrinnen; Streckenlänge 400 m; Fläche 800 m²
- **Brackel**
 - » Bordabsenkung
 - Rauschenbuschstraße: Neue Bordabsenkungen am Verbindungsweg zwischen Meylantviertel und Wickeder Ostholz
 - » Deckenerneuerung
 - Westfälische Straße: Asphaltweg; Streckenlänge 240 m; Fläche 600 m²
 - Teilinstandsetzung des Verbindungswegs zwischen Leni-Rommel-Straße und Holzwickeder Straße: Streckenlänge 300 m; Fläche 800 m²
 - Geh- und Radweg zwischen Oesterholz- und Flughafenstraße: Neuasphaltierung eines Teilstückes

▼ **Aplerbecker Wald:** Die wassergebundene Wegedecke wurde im Naturschutzgebiet auf einer Länge von 400 Metern erneuert.





Verbindungsweg zwischen Leni-Rommel-Straße und Holzwickeder Straße: Keine Wurzelaufbrüche. Der Geh- und Radweg wurde auf einer Länge von 300 Meter neu asphaltiert.



Alte Zechenbahn/Am Eckey: Der Weg ist wieder eben und in voller Breite nutzbar.

- **Eving**
 - » Deckenerneuerung:
 - Alte Zechenbahn Eving zwischen Lindenhorster Straße und Evinger Straße: Teilinstandsetzung der wassergebundene Wegedecke inkl. Ertüchtigung der Bankette; Streckenlänge 155 m; Fläche 409 m²
 - Winterkampweg entlang des Sportplatzes: Teilinstandsetzung der wassergebundenen Wegedecke inkl. Ertüchtigung der Bankette; Streckenlänge 139m; Fläche 438m²
 - Verbindungsweg zwischen Gretelweg und Hänselweg: Teilinstandsetzung der wassergebundenen Wegedecke inkl. Ertüchtigung der Bankette; Streckenlänge 95 m; Fläche 275 m²
 - Grävingsholzstraße 75 bis 93c: Asphaltweg und Teilstück der Stadtbezirksroute Eving; Streckenlänge 240 m, Fläche 1100 m²



Am Liebringskamp: Auf einer Länge von 250 Meter wurde der Geh- und Radweg erneuert.

- **Hombruch**
 - » Deckenerneuerung:
 - Am Liebringskamp: Asphaltweg südlich des Sportplatzes; Streckenlänge 250 m
 - Geh- und Radweg zwischen Emil-Figge-Straße 35 und Schnettkerbrücke: Wassergebundene Wegedecke; Streckenlänge 270 m
 - Rheinischer Esel zwischen Stadtgrenze Witten und A45-Brücke: Erstmaliger Einsatz von Farbasphalt in der Optik einer wassergebundenen Wegedecke; Streckenlänge 960 m, Wegbreite 2,8 m, Fläche 2.688 m²
 - Verbindungsweg entlang der S-Bahn zwischen Uferweg Am Rüpingsbach und Osterbergstraße: Instandsetzung der wassergebundenen Wegedecke; Streckenlänge 200 m

- **Innenstadt-Nord**
 - » Bordabsenkung
 - Beethovenstraße: Zwei neue Bordabsenkungen zum Queren der Beethovenstraße zwischen Klinikum und Fredenbaumpark
 - Drehbrückenstraße/Kanalstraße: Zwei neue Bordabsenkungen zur verbesserten Querung
 - Mathiesstraße/Kanalstraße: Zwei neue Bordabsenkungen zur verbesserten Querung
 - Lagerhausstraße/Speicherstraße: Zwei neue Bordabsenkungen zur verbesserten Querung
 - Blumenstraße 31: Regulierung einer Grundstückszufahrt
- **Innenstadt-Ost**
 - » Deckenerneuerung
 - Westfalendamm 623–629: Asphaltweg; Streckenlänge 300 m; Fläche 450 m²



Westfalendamm: Auf einer Länge von 300 Metern wurde das alte Pflaster durch glatten Feinasphalt ersetzt.

- **Innenstadt-West**
 - » Bordabsenkung
 - Ludwigstraße
 - Ostermannstraße/Rheinische Straße
 - Ottostraße/Rheinische Straße
 - Joachimstraße/Rheinische Straße
 - Siemensstraße/ Rheinische Straße
 - Oswaldstraße/Rheinische Straße
 - Höfkerstraße
 - » Einbauten
 - Große Heimstraße: Um die Kfz-Anteile im Sinne der Verkehrssicherheit einer Fahrradstraße zu reduzieren, wurde die Abfahrt von der Wittekindstraße auf die Große Heimstraße durch Poller für den Kfz-Verkehr gesperrt
 - Ostwall: Erstmaliger Einbau von flexiblen Pfosten aus Polyurethan, als Durchfahrtsperre für den motorisierten Verkehr
 - Neuer Graben/Große Heimstraße: Einbau von Querungshilfen für den Fußverkehr; Verengung der Fahrbahn reduziert Geschwindigkeit und erhöht Sicherheit im Knotenpunkt Große Heimstraße (Radschnellweg Ruhr)/Neuer Graben
 - » Umbau
 - Rosenterrassen: Umbau des Geh- und Radweges von der Strobelallee zur Westfalahalle. Die nördliche Treppenanlage wurde zu einer breiten Rampe umgebaut



Neuer Graben/Große Heimstraße: Für den RS1 wurde die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Neuer Graben/Große Heimstraße abgebaut. Die neuen Querungshilfen verbessern den Fußverkehr und entschleunigen den Verkehr aus der Straße Neuer Graben, bevor er auf den bevorrechtigten RS1 trifft.

- **Lütgendortmund**
 - » Deckenerneuerung
 - Westricher Straße vom Bahnhof Richtung Dellwiger Straße nördliche Seite: 440 m²
 - » Pflasterregulierung von Wurzelaufrüchen
 - Overhoffstraße 50: An 8 Baumscheiben wurde das Pflaster auf einer Fläche von 100 m² angeglichen
- **Mengede**
 - » Bordabsenkung
 - Dörwerstraße
 - Donarstraße
 - Dönnstraße gegenüber der Einmündung Hugostraße
 - Eugen-Richter-Straße
 - Erdelhofstraße
 - » Deckenerneuerung
 - Dönnstraße auf Höhe der Bahnunterführung: Asphaltierung des Gehweges





Dörwerstraße: Mit der neuen Bordabsenkung kann der Geh- und Radweg komfortabel erreicht werden.

- **Scharnhorst**
 - » Deckenerneuerung
 - Am Wirkfeld: Asphaltweg; Streckenlänge 370 m; Fläche 1.200 m²; Ertüchtigung der beidseitigen Gräben
 - Gneisenaustrasse: Wassergebundene Wegedecke inkl. Ertüchtigung der Seitengräben; Streckenlänge 400 m; Fläche 100 m²
 - Greveler Straße: Asphaltweg; Streckenlänge 60 m; Fläche 150 m²



Gneisenaustrasse: Auf der neuen Wegedecke der alten Zechenbahn kann wieder komfortabel von Derne zum Preußenhafen nach Lünen gefahren werden.

3.2 Befestigung des Geh- und Radweges „Rheinischer Esel“ im ersten Teilabschnitt



Rheinischer Esel: Beständiger Regen sorgt dafür, dass die wasser-gebundene Oberfläche aufweicht und Schäden nimmt. Pfützen und Schlaglochbildung sorgen für einen erhöhten Unterhaltungsaufwand und erschweren den Alltagsradverkehr.

Ein besonderes Projekt ist die Befestigung des Geh- und Radweges „Rheinischer Esel“ im ersten Teilabschnitt.

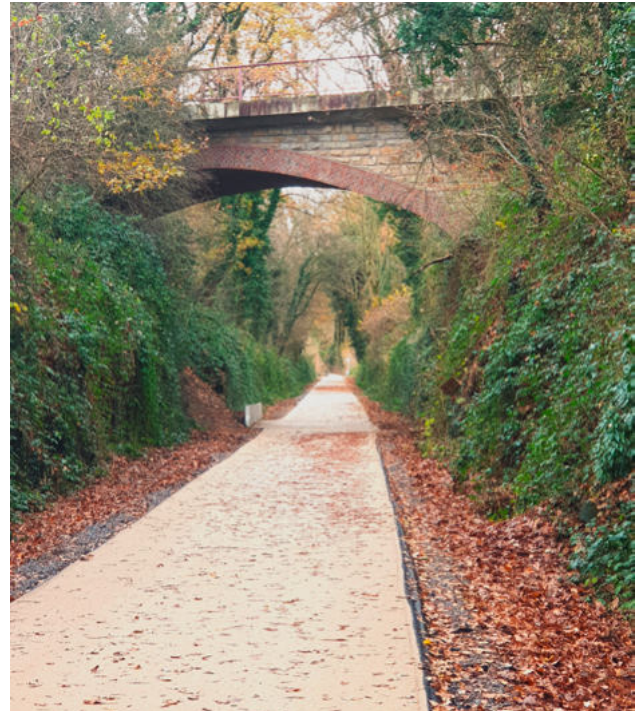
Von Ende Oktober bis Ende November hat der beliebte und viel genutzte Geh- und Radweg von der Stadtgrenze Witten bis zur A45-Brücke auf einer Länge von etwa 960 Metern eine neue Decke erhalten. Der Rheinische Esel verbindet Dortmund-Löttringhausen über Witten entlang einer ehemaligen Eisenbahntrasse mit Bochum-Langendreer.



Rheinischer Esel: Da der beliebte Geh- und Radweg im Landschaftsschutzgebiet liegt, darf nur zwischen Oktober und Februar gebaut werden.

Spezieller Farbasphalt, der sich optisch kaum von der ehemaligen wassergebundenen Wegedecke unterscheiden lässt, bietet Komfort für Fußgänger*innen und Radfahrende. Aufgrund seiner hellen Farbe heizt sich der Belag bei hoher Sonneneinstrahlung weniger auf als dunkler Asphalt. Er wird damit sowohl den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs als auch den Belangen des Umweltschutzes gerecht. Zudem verringert sich der bisher hohe Unterhaltungsaufwand drastisch.

Mit der Maßnahme verbessert sich auch die Situation für den Fußverkehr, denn die ursprüngliche Wegbreite von 2,80 m wird durch die Asphaltierung wiederhergestellt. Vorteil: Ein asphaltierter Weg wächst am Boden nicht so schnell von den Rändern her mit Pflanzen zu. Bei künftigen Busch-Rückschnitten ist die Breite des Weges durch die Materialgrenze des Belags immer klar erkennbar.



Rheinischer Esel: Der befestigte Weg fügt sich in das Landschaftsbild ein.

▼ **Rheinischer Esel:** Der Farbasphalt setzt sich deutlich von dem Standardasphalt ab und ist optisch kaum von einer wassergebundenen Decke zu unterscheiden, dafür aber langlebiger, komfortabler und umweltgerecht.



3.3 Digitale Zustandserfassung von Radwegen in Dortmund

2021 wurden Straßen, Fuß- und Radwege von Messfahrzeugen digital erfasst. 2023 folgten rund 200 km straßenferne Wege, die nicht parallel zu den Straßen verlaufen und als Radwege genutzt werden. Ein mit Messtechnik ausgestattetes Quad hat diese Radwege, die in der Baulast des Tiefbauamtes liegen, abgefahren und erfasst. Spezielle Kameras und Lasertechnik zur Erfassung der Längs- und Querebene machen die Aufzeichnung möglich. Die Zustandsdaten, die dabei entstehen, sind für die Stadtverwaltung sehr wertvoll. Sie werden künftig an vielen Stellen zum Einsatz kommen, z.B. wenn es darum geht, Sanierungen zu planen und zu priorisieren. Die Informationen ergänzen die bereits bestehenden Daten aus der ersten Befahrung der straßenbegleitenden Radwege im Infrastrukturmanagementsystem der Stadt Dortmund.

Die Informationen dienen vorrangig der betrieblichen Unterhaltung der Infrastruktur und werden in die Straßendatenbank des Tiefbauamtes einfließen. Die erhobenen Daten zu den Radwegen werden dabei ebenfalls für die interne Planung von Bauprogrammen

verwendet. Auch das Vermessungs- und Katasteramt wird die Daten nutzen, um die vorhandenen Geodaten zu ergänzen und Teile davon allen Beschäftigten der Stadt zur Verfügung zu stellen.

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.

Der Betrieb des Tiefbauamtes hat das Unternehmen Lehmann + Partner GmbH aus Erfurt damit beauftragt, die straßenfernen Radwege zu befahren. Neben z. B. Oberflächenschäden oder Unebenheiten wurden auch Bestandsdaten (z.B. Belagsart, Breite, Straßenschilder) erfasst. Alle personenbezogenen Daten wurden vom Unternehmen anonymisiert. 75 % der beauftragten Radwege wurden bereits erfasst. Im Frühjahr 2024 sollen die restlichen Kilometer befahren werden. Die entsprechende Auswertung der schon vorliegenden Daten wurden bis Ende 2023 zur Verfügung gestellt. Nach der qualitativen Überprüfung der Ergebnisse, werden diese dann 2024 den Fachexperten der Unterhaltung zur Verfügung gestellt.

▼ **Digitale Zustandserfassung:** Ein mit Messtechnik ausgestattetes Quad erfasst den Zustand der Radwege. Foto: Roland Gorecki/Stadt Dortmund



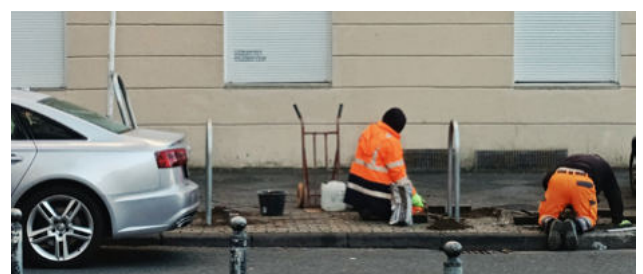


Am Hombruchsfield: Nach dem Umbau der Straße Am Hombruchsfield und der Einrichtung von beidseitigen Fahrradschutzstreifen, sind 15 Fahrradbügel in die Straße eingezogen.

4 Fahrradparken

Auf öffentlichen Wegen und Flächen des Tiefbauamtes wurden 2023 über 50 neue Fahrradabstellplätze eingerichtet. 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.

- Innenstadt Ost:
 - » Saarlandstraße: 2 Fahrradbügel
- Innenstadt-Nord
 - » Schüchtermannstraße/Bornstraße: Einbau von 5 Fahrradabstellbügel
 - » Nordmarkt/Haydnstraße: Einbau von 2 Fahrradabstellbügel
- Innenstadt-West
 - » Neuer Graben/Große Heimstraße: 3 Fahrradbügel
 - » Kreuzstraße: 2 Fahrradbügel
- Hombruch
 - » Am Hombruchsfield: 15 Fahrradbügel



Schüchtermannstraße: Vor einem Lokal in der Nordstadt entstehen 10 neue Abstellmöglichkeiten. Zuvor parkten hier Autos.

5 Radverkehrsbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

Im Jahr 2019 wurde ein Konzept für die Radverkehrsbeschleunigung an ausgewählten Lichtsignalanlagen erarbeitet.

An Standorten mit hoher Relevanz für den Radverkehr 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 von 2020 bis 2025 werden insgesamt 36 Anlagen sukzessive nachgerüstet. Das Vorhaben wird durch Landesmittel mit einer Förderung bis zu 95% unterstützt.

Radverkehrsbeschleunigung – Technisch angepasste Lichtsignalanlagen seit 2019

- Am Gottesacker/Ludwig-Lohner-Straße (B1, nördlicher Anschl.)
- Arminiusstraße-Wittener Straße/Dorstfelder Hellweg
- Bodelschwingher Straße/Mengeder Straße
- Dorstfelder Allee/Dorstfelder Hellweg/ Emscherbrücke
- Dorstfelder Allee/Kortental
- Faßstraße/Am Stift/Hermannstraße
- Hörder Bahnhofstraße/Am Stift/Benninghofer Straße
- Königswall/Bahnhofstraße
- Lindemannstraße/Neuer Graben
- Märkische Straße/Auf'm Braut
- Rheinische Straße/Huckarder Straße
- Rheinische Straße/Joachimstraße
- Ruhrallee/Markgrafenstraße
- Ruhrallee/Rheinlanddamm
- Ruhrallee/Saarlandstraße
- Vogelphothsweg/Emil-Figge-Straße



Ruhrallee/Markgrafenstraße: Die Lichtsignalanlage wurde in östlicher und westlicher Fahrtrichtung mit Detektoren ausgestattet, die den Radverkehr frühzeitig erfassen.

6 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

6.1 Allgemeine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Über 160 straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Radverkehr konnten 2023 abschließend angeordnet und zu einem erheblichen Teil umgesetzt werden.

Unter die abgeschlossenen Maßnahmen im Jahr 2023 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.



Frankfurter Straße: Viele Einbahnstraßen in Dortmund sind bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Im Jahr 2023 ist der nördliche Abschnitt der Frankfurter Straße für Radfahrende geöffnet worden.



Helsinkistraße: Die Straßenverkehrsbehörde öffnet laufend durchlässige Sackgassen für den Radverkehr. Radfahrende können so schnell erkennen, dass es am Ende der Straße für sie weitergeht.

6.2 Einführung des neuen Verkehrszeichens 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 Lichtsignalanlage 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 2023 rund 62 Lichtsignalanlagen im Dortmunder Stadtgebiet dahingehend geprüft, ob sie für eine Grünpfeilregelung geeignet sind. Weitere werden folgen.

2022 wurde der Grünpfeil erstmals an 24 Standorten angeordnet. Im vergangenen Jahr wurden sieben weitere Lichtsignalanlagen ausgeschildert:

- Aplerbecker Straße FR* Westen / Leni-Rommel-Straße
- Am Gartenkamp FR Süden / Stockumer Straße
- Steinstraße FR Osten / Quadbeckstraße
- Borsigstraße FR Westen / Stahlwerkstraße
- Borsigstraße FR Osten / Stahlwerkstraße
- Schützenstraße FR Süden / Bülowstraße
- Schützenstraße FR Norden / Erwinstraße

(* FR=Fahrtrichtung)



Steinstraße/Quadbeckstraße: Radfahrende können hier bei Rot rechts abbiegen, wenn sie keine Verkehrsteilnehmenden behindern.

IMPRESSUM

Herausgeber: Stadt Dortmund, Tiefbauamt
Redaktion: Sylvia Uehlendahl (verantwortlich), Hendrik Konietzny, Fabian Menke,
Chris Moderlak, Dominik Neudecker
Fotos und Abbildungen: Stadt Dortmund
Gestaltung, Satz,
Produktion und Druck: Fachbereich Marketing + Kommunikation 09/2024

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

Kontakt: fuss-und-rad@dortmund.de
Weitere Informationen: dortmund.de/radverkehr



