

dortmunder berichte



Radverkehr in Dortmund

Bericht 2007 und Ausblick

2007



Stadt Dortmund



Inhalt

Vorwort Stadtdirektor Ullrich Sierau	5
Aufnahme in die AGFS	6
Wegweisung für den Radverkehr, Radverkehrsnetz	8
Wegweisung für den Radverkehr, Freizeitrouten	9
Öffentlichkeitsarbeit	10
Pin mit Fahrrad-Logo	12
Ställe für Drahtesel	12
Werbespot	13
2. Dortmunder Fahrradrallye	14
Fahrradstadtplan Dortmund	14
Radwegkataster	16
Mit dem Rad zur Arbeit	17
Fertiggestellte Radverkehrsanlagen	17
Qualitätsverbesserungen am Radwegenetz	18
Geplante Radverkehrsanlagen	19
Fertiggestellte Fahrradabstellanlagen	19
Fahrradabstellanlage Leibniz-Gymnasium	20
Geplante Fahrradabstellanlagen	20
Öffnung von Einbahnstraßen	21
Roteinfärbung von Radfurten	22
Fahrradunfälle	23
Anhang Tabellen	
• Radverkehrsanlagen	24
• beendete Baumaßnahmen	24
• Qualitätsverbesserungen	25
• beendete Markierungsarbeiten	25
• Fahrradabstellanlagen	25
• laufende Baumaßnahmen	26
• geplante Markierungsarbeiten	26

Impressum

Herausgeber: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Tiefbauamt
Redaktion: Hubert Keune (verantwortlich), Anette Herter, Winfried Sagolla,
Jürgen Feuser, Rüdiger Hartmann
Fotos: Archiv StA 66, Marja Kettner
Gestaltung, Satz, Produktion und Druck: Dortmund-Agentur – 02/08

Vorwort

Dem Radverkehr wird schon seit Jahren in Dortmund besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen von heute 10 % auf 15 % bis 2015 ist das politisch erklärte Ziel. Diese ehrgeizige Vorgabe erfordert von allen Beteiligten ein hohes Maß an Engagement und vor allem Durchhaltevermögen. Eine Veränderung des Verkehrsverhaltens findet nun mal zu erst in den Köpfen der Menschen statt und auf diesem Weg sind viele kleine Schritte erforderlich. Einige dieser Schritte sind bereits getan und auch schon deutlich wahrnehmbar.

Arbeitsschwerpunkt im vergangenen Jahr war die Bewerbung der Stadt Dortmund um die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS). Bei ihrer Bereisung konnte sich die AGFS-Auswahlkommission ein Bild über den derzeitigen Stand der Radverkehrsförderung und -planung in Dortmund machen und sprach einstimmig die Empfehlung für die Aufnahme der Stadt Dortmund in den Kreis der fahrradfreundlichen Städte aus. Seit dem 08.08.2007 ist Dortmund 42. Mitglied der AGFS. Die Mitgliedschaft ist Auszeichnung und Auftrag zugleich: Auszeichnung für das bisher Erreichte und Auftrag, nicht nachzulassen bei den Anstrengungen, Fuß- und Radverkehr zu fördern.

Das Radwegenetz ist in Dortmund auf 576 km gewachsen. Das ausgeschilderte Radverkehrsnetz umfasst 360 km und mit den 18 ausgewiesenen Freizeit-Fahrradtouren kann, wer will, über 450 km zurück legen.

Der erste Maßnahmenplan zum Radverkehr, der sich schwerpunktmäßig mit der Schließung von Netzlücken beschäftigt hat, ist weitgehend abgearbeitet und wird derzeit fortgeschrieben.



Ein umfassendes Radförderprogramm soll auch in Zukunft dafür Sorge tragen, dass die Belange des Radverkehrs in Dortmund weiterhin verbessert und ausgebaut werden.

Die Schlüsselmaßnahmen hierbei sind:

- Fortschreibung des Maßnahmenplans Radverkehr
- Öffnung der Einbahnstraßen
- Verbesserung der Führung in Knotenpunkten
- Einrichtung/Verbesserung von Abstellanlagen
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit
- Einrichtung/Verbesserung von Bike + Ride

Nicht nur die Umsetzung baulicher Maßnahmen, auch die Verbesserung von Image und Fahrradkultur werden weiterhin zu den Aufgaben der Radverkehrsförderung zählen. Ein neues Fahrradlogo mit dem Slogan „Dortmund steigt auf“, ein neu konzipierter Fahrradstadtplan und ein Pilotprojekt zum Fahrradparken an Dortmunder Schulen mit der Abstellanlage am Leibnizgymnasium sind nur einige Beispiele aus 2007, die ich Ihnen in diesem Bericht vorstellen möchte.

Stadtdirektor
Dipl.-Ing. Ullrich Sierau
Dezernent für Planung, Städtebau
und Infrastruktur

Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS)

Am 7. Mai diesen Jahres fand die Bereisung der AGFS-Auswahlkommission statt. Auf einer 20 km langen Tour konnten sich die Kommissionsmitglieder ein Bild über den derzeitigen Stand der Radverkehrsförderung und -planung in Dortmund machen. Zum Ende der Bereisung setzte sich die Jury zusammen und sprach die Empfehlung für die Aufnahme der Stadt Dortmund in den Kreis der fahrradfreundlichen Städte aus.

Peter London vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen überreicht der Stadtspitze am 08.08.2007 die offizielle Urkunde als Mitgliedsstadt der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V..

Mit ihrer Bewerbung um die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft hat sich die Stadt Dortmund weiterhin zur Förderung des Radverkehrs bekannt und sich damit auch den hohen Anforderungen der AGFS und deren Leitbild gestellt.



Bereits heute gibt es in Dortmund ein 570 km langes Radverkehrsnetz und insgesamt 18 ausgewiesene Fahrradrouten. Im gesamten Stadtgebiet verteilt stehen 4.000 Abstellplätze für den ruhenden Radverkehr zur Verfügung. Seit 1998 konnte der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen kontinuierlich gesteigert werden. So erhöhte sich der Anteil von 7 % auf 10 % im Jahr 2005. Angestrebt ist eine Steigerung auf 15 % bis zum Jahr 2015.



Diese fahrradfreundlichen Ansätze sollen auch zukünftig weiter verfolgt und tatkräftig umgesetzt werden. Im Rahmen der Mitgliedschaft sind hierbei die Aussagen des AGFS-Leitbildes von besonderer Bedeutung.

Kernpunkte hierbei sind:

- mehr Bewegungsqualität für mehr Lebensqualität
- mehr Fahrrad im Modal-Split für mehr Mobilitätsqualität
- mehr Bewegung mit dem Fahrrad für mehr Gesundheit
- mehr Fahrradattraktivität für mehr Gewinn in Wirtschaft, Tourismus und Umwelt
- mehr System im Radverkehr für mehr Mobilitätspotenzial

Bei der Umsetzung dieser Ziele können sich die Mitgliedsstädte gegenseitig als Experten und Ideengeber unterstützen und voneinander lernen. Synergieeffekte sollen genutzt werden, um eine moderne, sozial- und umweltverträgliche Mobilität in den Städten zu fördern.

So finden regelmäßig Informationsveranstaltungen zwecks Erfahrungsaustausch statt, in denen wichtige Fragen der Verkehrs- und Stadtplanung erörtert und thematisiert werden. Zu speziellen Themen wurden Arbeitskreise eingerichtet, wobei zwei ständige Arbeitskreise mehrmals jährlich tagen. Diese sind der AK Öffentlichkeitsarbeit und der AK Internet.

Die AGFS sieht sich als Vorreiter für eine moderne Mobilität und Stadtplanung mit Zukunft. Hier finden sich engagierte Ansprechpartner, Experten und Ideengeber. Die AGFS ist Informations- und Kommunikationsschnittstelle zwischen den Mitgliedstädten und führt den Dialog mit Politik, Interessenverbänden und Vereinen. Es werden Info-Broschüren und -Magazine erstellt und Werbekampagnen vorbereitet. Die Materialien und Medien werden den Mitgliedsstädten zur Verfügung gestellt.

Die Stadt Dortmund kann sich mit ihren Erfahrungen und der bisher erfolgreich geleisteten Arbeit zur Radverkehrsförderung gut in diesen Kreis einbringen und gleichzeitig auch von den langjährigen Erfahrungen der anderen Mitgliedsstädte profitieren.



Wegweisung für den Radverkehr, Radverkehrsnetz

2007 sind ca. 1.000 innerörtliche Wegweiser-schilder zu den bereits bestehenden über 900 NRW-Radverkehrsnetz-Schildern hinzugekommen. Die Kosten von 60.000 € werden zu 70 % vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Mit diesen Schildern ist in Dortmund nun ein insgesamt 360 km großes Radverkehrsnetz ausgeschildert.

Während mit den NRW-Radverkehrsnetz-Schildern bisher die Nachbarkommunen miteinander verbunden wurden, sind durch die hinzu gekommenen innerörtlichen Wegweiser jetzt auch die Stadtbezirke mit der City bzw. die Stadtbezirke und Vororte untereinander verbunden.

Informationen über das Radverkehrsnetz gibt es mit dem Routenplaner des über die Landesgrenzen hinaus bekannten Internetportals www.radverkehrsnetz.nrw.de. Derzeit ist die Verdopplung der Wegweiserschilder in Dortmund im Routenplaner noch nicht integriert; dieses soll jedoch in Kürze geschehen.

Das gesamte Radverkehrsnetz ist in dem Fahrradstadtplan Dortmund eingezeichnet. Nähere Informationen darüber finden Sie im Kapitel über den Fahrradstadtplan Dortmund.



Wegweisung für den Radverkehr, Freizeitrouten

Wahrscheinlich ist es die mangelnde Kenntnis: Viele Fahrradfahrer wissen nicht, dass wir in Dortmund 450 km ausgeschilderte Freizeitrouten haben. So kann auf jeweils ca. 20 km Streckenlänge jeder Stadtbezirk separat auf ausgeschilderten Freizeitrouten erkundet werden.

Die Routen sind im Fahrradstadtplan Dortmund interessant beschrieben; hier ein Textauszug aus der Beschreibung der Rundtour um Hörde:

Die Stiftskirche lassen wir hinter uns, um kurz darauf am neuromanischen Gebäude des Bethanien-Krankenhauses und wenig später an der Herz-Jesu-Kirche vorbeizuradeln. Es geht kurz durch Grün. Rechts lassen wir das „gestrige“ Hörde liegen, den Hoesch-Gasometer. Hinter dem Hallenbad erwartet uns die erste ernsthafte Steigung. Oben angekommen umfahren wir die evangelische Kirche Wellinghofen. In lustiger Talfahrt lassen wir links Dortmunds beheiztes Freibad, 1926 auf dem Gelände der Zeche Admiral erbaut, liegen. Bei Haus Niederhofen können wir einen Blick auf die beschreibende Tafel des historischen Baudenkmales werfen. Damit verlassen wir auch das Thema „Gestern“ und wenden uns dem „Heute“ zu. Jetzt beginnt unser Aufstieg erst



recht. Wenn wir am Ortsschild Wellinghofen vorbei gekommen sind, sollten wir uns eine kleine „Abstieg-und-nach-rechts-schauen-Pause“ gönnen. Der Fernblick auf den Gasometer als Relikt der ehemaligen Stahlindustrie und das Fußballstadion im Veranstaltungsgelände belegen das Touren-Thema.



Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist zum einen unseren Mitbürgerinnen und -bürgern mitzuteilen, wo wir Verbesserungen für den Radverkehr baulich oder in anderer Weise erzielen; dieses geschieht im Regelfall durch die örtlichen Medien. Zum anderen zählen zur Öffentlichkeitsarbeit unsere Bemühungen, in vielfältiger Form zu vermitteln, dass das Radfahren im Allgemeinen und im Besonderen in Dortmund attraktiv ist. Unabhängig von den zu genüge bekannten Pluspunkten für Umwelt und Gesundheit.

Nachfolgend sind Einzelaktionen aufgezeigt, darüber hinaus stellen auch z.B. die nicht auf den ersten Blick erkennbaren versteckten Informationen auf den zuvor beschriebenen Wegweisern und auch die Freizeitroutenauschilderung dem Grunde nach Öffentlichkeitsarbeit dar: Die Schilder zeigen, dass in Dortmund gut Rad gefahren werden kann. Durch die Entfernungsangabe auf den Wegweisern wird vielen potenziellen Radfahrern deutlich gemacht, dass die Distanzen kürzer sind als gedacht und der Weg alternativ zum Auto auch mit dem Fahrrad bewältigt werden kann.



Radwege nun gut befahrbar

Rüdiger Hartmann (r.), Fahrradbeauftragter der Stadt Dortmund, und Brackels Bezirksvorsteher Karl-Heinz Czierpka (2.v.r.) stellten sich als Testfahrer zur Verfügung und zeigten sich zufrieden. Vorbei ist's dank neuem Belag mit der einstigen Marterstrecke im Verlauf der Hollandstraße zwischen Asseln und Brackel. Abhilfe geleistet hatten die Mitarbeiter des Tiefbauamtes, die auch den Radweg zwischen der Buddinkstraße bis zum Anschluss Aplerbecker/Holzwickeder Straße sanierten.

Foto: Schmitz

OA 03.01.07

Aus Freizeitradlern sollen Alltagsradfahrer werden

Wegenetz wird weiter verbessert

Schüren. (lk) Pünktlich zur Radsaison sind im Stadtbezirk Aplerbeck zwei Wege für Radfahrer nutzbar gemacht worden. Für rund 29 000 Euro ließ die BV Aplerbeck den maroden Weg vom Gottesacker bis zur Straße Am Brüter erneuern.

Zwar besteht der Weg, der das Schürener Feld mit dem Gottesacker verbindet, schon seit langer Zeit, doch ließen tiefe Schlaglöcher in der maroden Oberfläche ihn unbrauchbar werden.

Mit den Mitteln der BV ließ die Straßenunterhaltung der Tiefbauverwaltung jetzt auf einer Länge von fast einem Kilometer einen neuen Belag aufbringen.

„Damit steigt die Attraktivität des Schürener Feldes, das für Wanderer und Radfahrer weit über die Grenzen des Stadtbezirks hinaus bekannt ist“, bestätigt Ulrich Finger von der Straßenunterhaltung. „Mit diesem Weg ist nicht nur die Friedrich-Ebert-Grundschule vom Gottesacker aus gut zu erreichen“, betont Bezirksvorsteher Sascha Mader, „bis zum Apler-



Eine wichtige Verbindung für Radfahrer: Ulrich Finger, Sascha Mader und Ulrich Krüger freuen sich über den Radweg. (Bild: lk)

becker Ortskern gelangen Radfahrer über Radwege.“

Ähnliche Akzente zeigt eine zweite Maßnahme, in Berghofen. Im Bekassinenweg wurde ein wichtiger Verbindungsweg ebenfalls erneuert. Auf einer Länge von rund 200 Metern dient er nun ebenfalls als Ergänzung zu dem ausgeschilderten Radwegenetz.

„Der Ausbau der Radwege soll immer mehr Freizeitradfahrer zum Umsteigen anmieten und zum Alltagsfahrer

werden lassen“, erklärt Jürgen Teuser vom Tiefbauamt. „In den vergangenen Jahren konnte der Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen von fünf auf zehn Prozent gesteigert werden. Ein weiterer Zuwachs auf 15 Prozent wird von der Stadt angestrebt“, erklärt der Fachmann. Damit das Ziel erreicht werden kann, hat der Rat der Stadt kürzlich für jeden Stadtbezirk 20 000 Euro bereitgestellt, die helfen sollen, das Radwegenetz weiter zu verbessern.

WR 18.04.07



Einem Hindernis-Parcours ähneln die schmalen Radwege an Lindemann- und Möllerstraße. Deshalb hat die Stadt jetzt die Benutzungspflicht aufgehoben – mit der Folge, dass „geübte Radler“ auch auf der benachbarten Fahrbahn rollen dürfen. (lk-Foto: Rockhemp.de)

Radfahrer auf erlaubten Abwegen

Grünen-Ratsherr findet bei Stadt mit Hinweis auf Qualitätsmaßstäbe Gehör

Wenn Ihnen als Autofahrer auf der Möller- und Lindemannstraße ein Radfahrer oder eine Radfahrerin auf der Fahrbahn begegnet, bitte nicht wutend oder gar böse sein. Er oder sie fährt da zu recht – trotz der unmittelbaren Benachbarten Radwege. Denn die können, müssen aber nicht mehr benutzt werden. Weil sie schmal und verengt sind.

Die Stadt – die bekanntlich seit dem vergangenen Jahr zum Arbeitskreis der fahrradfreundlichen Gemeinden gehört – hat deshalb die Benutzungspflicht für die Radwege an den Straßen aufgehoben. Und folgt damit einer Forderung des Grünen-Ratsherrn Manfred Krüger-Sandkamp (Foto). Er macht seit langem darauf aufmerksam,

dass viele Radwege nicht den aktuellen Anforderungen der Straßenverkehrsordnung entsprechen. Die schreibt u.a. eine Mindestbreite für Radwege vor, die (nicht nur) an den Straßen und Möllerstraße deutlich unterschritten wird. „In den 80er und 90er Jahren wurden viele Radwege nicht für Radfahrer gebaut, sondern nur, um die Straßen für den Autoverkehr freizuhalten“, stellt Manfred Krüger-Sandkamp fest. Manche dieser „Alibi“-Radwege seien so eckig angelegt, dass sie „selbst für Kunstfahrer“ schwierig zu bewältigen seien.

Zumindest im Fall Möller-/Lindemannstraße hat sich die Stadt den Bedenken angeschlossen. „Mit dem Wegfall des Straßenbahnverkehrs in der Lindemannstraße ist auch ein Gefahrenpotenzial für den Radverkehr entfallen“, glaubt Stadtdirektor Ullrich Sierau. Wobei die Radler natürlich nicht auf die Straße gezwungen werden. Wer dem starken Autoverkehr aus dem Wege gehen will, kann weiterhin auf dem farblich markierten Radstreifen auf dem Gehweg fahren. „geübte Radfahrer“ können aber auch die Fahrbahn nutzen.

Sorge Sierau ist nun aber, dass Autofahrer in Unkenntnis der Regeln „unlänges Handeln gegenüber Radfahrern auf der Fahrbahn“ zeigen. Also: Bitte nicht hupen. • OB

RN 05.01.08

Neues Fahrrad-Logo als Pin zum Anstecken

Ein neues Logo geht seit kurzem mit auf den fahrradfreundlichen Weg, den die Stadtverwaltung Dortmund eingeschlagen hat.

Im Rahmen eines Wettbewerbs haben Studentinnen und Studenten der Fachhochschule Design im Auftrag des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes Ideen für ein neues Fahrrad-Erkennungsmerkmal entwickelt. Diese Ideen wurden im November 2006 einer Jury präsentiert, die die schwierige Aufgabe hatte, den besten Entwurf zu ermitteln.

Das neue Logo mit dem Schriftzug „Dortmund steigt auf“ zielt seither alle städtischen Veröf-

fentlichungen, die die Themen Radverkehr und Radverkehrsförderung beinhalten. Darüber hinaus gibt es das Logo nun auch als Pin zum Anstecken für all diejenigen, die sich das Thema Radverkehr auf ihre Fahnen geschrieben haben. Erhältlich ist der Pin beim Planungs- und Bauordnungsamt und beim städtischen Fahrradbeauftragten.



Ställe für „Drahtesel“

Oftmals ein Grund, das Fahrrad nicht zu benutzen, ist die häufig schlechte Verfügbarkeit des Fahrrades: Das Rad muss mühsam aus dem Keller oder dem hintersten Winkel der Garage hervorgeholt werden; wo hingegen das Auto direkt vor der Haustür am Fahrbahnrad oder vor der Garage steht. Dabei ist der „Drahtesel“ besonders gut für kurze und mittlere Fahrtstrecken von bis zu 5 km geeignet; und erst recht für spontane Wege zur schnellen Besorgung im Alltagsverkehr.

Damit der Aufstieg aufs Rad genauso leicht wird, wie der Einstieg ins Auto, hat die Stadt

Dortmund den Fachbereich Design der Fachhochschule Dortmund gebeten, Ideen zu entwickeln, wie Fahrräder geschützt abgestellt werden können und gleichzeitig dieser „Fahrradschutz“ ein interessantes Erscheinungsbild abgibt. Insbesondere sollte er zum Aufstellen in Vorgärten von Reihenhaussiedlungen geeignet sein. 17 Gruppen haben ihre Arbeiten eingereicht. Herausgekommen sind bemerkenswerte Modelle von pragmatisch-konventionell bis futuristisch. 3 Arbeiten sind prämiert, drei weitere mit „Ankäufen“ bedacht worden. Zur Zeit werden Möglichkeiten geprüft, um die Siegermodelle produzieren zu lassen.



Ein schützendes Dach für Fahrräder haben die Design-Studentinnen Katerina Kreft (links) und Eva Baur entwickelt – und damit Platz 1 im Ideenwettbewerb belegt.

Design-Dach für Fahrräder

Studenten entwickelten Ideen für praktische Zweirad-Garagen

Elegant spannt sich das gläserne Dach über den Drahtesel. Ein Fahrrad-Parkplatz, der nicht nur praktisch, sondern auch schön ist. Und seinen Erfindern den ersten Platz in einem studentischen Ideenwettbewerb einbrachte.

Die Aufgabe war, Fahrradhäuser zu gestalten, die insbesondere in Wohnsiedlungen in den Stadtteilen angesiedelt werden können. Fahrradhäuser, in denen Drahtesel sicher abgestellt werden können, gibt es zwar bereits in der Innenstadt. Doch die erinnern äußerlich eher an Bierbuden, findet nicht nur Stadtdirektor Ulrich Sierau. Umso größer war seine Begeisterung über die Entwürfe von Studierenden des Fachbereichs Design der Fachhochschule, die – angeleitet von Prof. Martin Middehaue – kreative Ideen für



Klein und praktisch ist auch der zweitplatzierte Entwurf von Anna Wunderle.

Platz sparende Fahrradgaragen entwickelt haben.

Eva Baur und Katerina Kreft entwickelten das „fliegende Dach“, das sich schützend über einen Fahrradbügel spannt und als Siegerentwurf mit 1500 Euro belohnt wurde. Den zweiten Preis mit 1000 Euro bekam Anna Wunderle für ihre elegante Mini-Garage, den dritten Preis mit 800 Euro Eva Hoff und Gero Wandzik für ihren Fahrrad-

parkplatz mit ausfahrbarem Fahldach. Drei weitere Entwürfe von Stephanie Wichmann, Nora Möller und Michael Brügge wurden für jeweils 400 Euro angekauft.

Dazu gibt es die Aussicht, dass einer oder mehrere Entwürfe auch in die Realität umgesetzt werden. „Wir werden gemeinsam mit den Studierenden und der FH versuchen, die prämierten Entwürfe als 1:1 Modelle bauen zu

lassen und dann auch Hersteller für die Serienfertigung zu gewinnen“, kündigte Sierau an. Und auch der Einzelhandelsverband will bei der möglichen Vermarktung der schicken Fahrrad-Häuschen gerne helfen, verspricht Andreas Poppel vom Einzelhandelsverband Westfalen-Lippe, der der Jury des Wettbewerbs angehört. Denn möglicherweise ist auch vor dem einen oder anderen Einzelhandelsgeschäft Platz für einige der stilvollen Fahrrad-Garagen.

Im Erfolgsfall hätte Dortmund als künftig amtlich anerkannte fahrradfreundliche Stadt dann sogar der Fahrrad-Hauptstadt Münster etwas voraus, wie Sierau feststellt. »OK«

Eine Ausstellung mit den Studenten-Entwürfen ist bis Freitag (18.5.) im Planungsamt am Burgwall zu sehen.

RN 15.05.07

FH-Studentinnen und Studenten kreieren Werbespots zum Rad fahren

Nachdem die Studentinnen und Studenten der Fachhochschule Design bereits zu den Themen „Fahrradlogo“ und „Ställe für Drahtesel“ mit ihren Ideen überzeugen konnten, lieferten sie auch ausgefallene Vorschläge für einen Fahrrad-Werbespot.

In Form von sogenannten Storyboards – der zeichnerischen Version eines Drehbuchs – legten sie dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt ihre Konzepte vor. Dabei zeigte sich einmal mehr, dass die Zusammenarbeit von Hochschule und Stadtverwaltung kreative und frische Ergebnisse zu Tage fördert. Ob nun die Welt des Radfahrens aus der Sicht eines Marienkäfers, in Form einer Verfolgungsjagd oder über den Rand des Fahrradsattels gesehen wird, die Phantasie der Studentinnen und Studenten zeigte sich bei



diesen Arbeiten mal wieder fast grenzenlos. Im städtischen Planungs- und Bauordnungsamt laufen derzeit erste Gespräche, um die ausgewählten Filmspots produzieren lassen zu können. Angedacht ist, die Spots in den Vorprogrammen der Dortmunder Kinos und Lichtspielhäuser zu präsentieren.

2. Dortmunder Fahrradrallye

Eine rund 20 km lange Tour führte 15 Teams mit 35 Radfahrerinnen und Radfahrern durch Nordstadt, Körne, nördliche Gartenstadt, südliche Innenstadt, vorbei am Veranstaltungszentrum, durch das Kreuzviertel und „Negerdorf“, durch Dorstfeld, die Hallerey und den Revierpark Wischlingen, über Huckarde und den Hafen zurück zum Ausgangspunkt am RWE-Tower.

Insgesamt 24 Stationen waren hierbei zu bewältigen; wobei Fragen zu beantworten waren oder die Geschicklichkeit durch Kegelwerfen oder Dart-Spiele zu beweisen war. Am Ende der Tour konnten drei Gewinnerteams ermittelt werden, die für ihren Einsatz mit Einkaufsgutscheinen eines Radsportgeschäfts belohnt wurden.

Bereits zum zweiten Mal organisierte das städtische Planungs- und Bauordnungsamt eine Fahrradtour, bei der es nicht um Schnelligkeit und Leistung sondern um die Lust am Radfahren ging.

2008 soll es wieder eine Fahrradrallye geben. Start- und Zielpunkt wird voraussichtlich die Kampstraße sein.



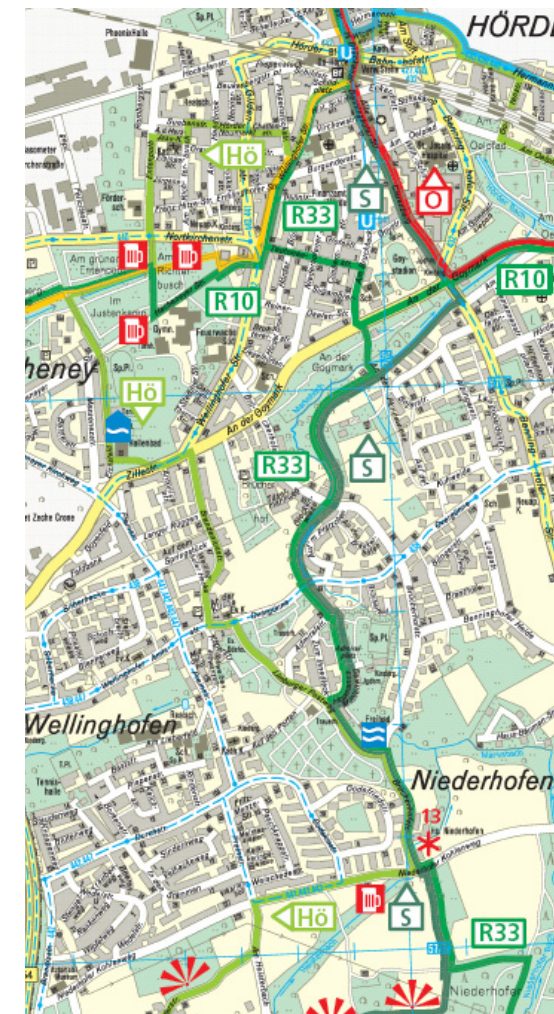
Fahrradstadtplan Dortmund

Mit der völligen Neuauflage einer für den Raum Dortmund aussagefähigen Fahrradkarte im Maßstab 1:20.000 entstand in Kooperation zwischen Verwaltung (Katasteramt, Dortmund-Agentur, Umweltamt, Regiebetrieb Stadtgrün, Planungs- und Bauordnungsamt, Tiefbauamt) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Dortmund (ADFC), ein interessantes Kartenwerk.

Der alte Fahrradstadtplan war „in die Jahre“ gekommen. Die gemeinsamen Ideen und Vorschläge des ADFC und der Verwaltung über die in einem Kartenwerk darzustellenden Aussagen über Steigungen, Oberflächenbeschaffenheit, Pausenplätze, Gastronomie, Freizeit-Routen, Radwege etc. wurden zwischen den Vertretern des ADFC und der Verwaltung besprochen. Und

es wurde ein „gemeinsamer Nenner“ gefunden. Herausgekommen ist eine Karte, die auf beiden Seiten Informationen bündelt: Auf einer Seite werden die touristischen Informationen, wie z.B. die Rundtouren dargestellt, auf der Rückseite das ausgeschilderte Radverkehrsnetz und die vorhandenen Radwege.

Weil sich gezeigt hatte, dass das alte Kartenwerk in Form eines Kartenblattes zu unhandlich war, wurde das neue Kartenwerk in vier Teile zerlegt. Die vier Kartenteile sind jedoch so zugeschnitten, dass eine großzügige Überlappung erlaubt, die City auf allen Kartenteilen darzustellen. Und nebeneinander gelegt können die unterschiedlichen Informationen der Vorder- und Rückseite zu einem Kartengebiet abgelesen werden.



Überwiegend hat der Fahrradstadtplan Dortmund Lob bekommen – für eine Neuauflage soll jedoch die Erkennbarkeit der unterschiedlichen Karten (Vorder- und Rückseite) verbessert werden. Anlauf- bzw. Anruf-Stellen für Verbesserungsvorschläge sind in dem Beiheft genannt.

In dem Beiheft sind natürlich alle Straßennamen mit den Karten-Quadranten aufgezählt. Darüber hinaus sind darin viele Tipps über und um das Radfahren. Neu sind Kurzbeschreibungen



der Rundtouren; einen Textauszug finden Sie im Kapitel „Wegweisung für den Radverkehr, Freizeittrouten“. Um das Ganze abzurunden, werden Kartenteile und Beiheft in einer Klarsichttasche angeboten, zu einem üblichen Preis von 9,90 Euro. Buchhandlungen und einzelne Fahrradhändler haben sich in 2007 dermaßen stark mit dem Fahrradstadtplan eingedeckt, dass die Auflage beim Vermessungs- und Katasteramt vergriffen ist, so dass über eine Neuauflage nachgedacht werden muss.

Viele Tipps für Touren

Stadt und ADFC präsentieren neuen Stadtplan für Fahrradfahrer

Dortmund dreht das Rad in der Riege der fahrradfreundlichen Städte weiter: Nach acht Jahren legen Stadt und ADFC einen neuen Fahrradstadtplan vor. Das war auch an der Zeit. In den letzten fünf Jahren wurde das Radfahrnetz enger geknüpft, rund 80 Kilometer Radwege kamen hinzu. Von insgesamt 560 Kilometern sind nun rund 360 Kilometer mit 1080 Ziel- und 1100 Zwischenwegweisern ausgestattet, ergänzt durch Details wie z.B. Steigungen und Ein-

kehrmöglichkeiten. 360 Kilometer, die Fahrradbeauftragter Rüdiger Hartmann selbst abfuhr. Der beidseitig bedruckte Plan ist ein Universalplan und eignet sich sowohl als Tourenkarte für Freizeitradler wie auch als Wegkarte für den Alltagsradler. Eine Aktualisierung, so Stadtdirektor Ullrich Sierau, soll der Plan zum Großereignis Kulturhauptstadt Ruhrgebiet 2010 erfahren. • Ten

Der Fahrradstadtplan Dortmund mit Beiheft im Klarsichtschub

kostet 9,90 Euro und kann beim Vermessungs- und Katasteramt, Markische Straße 22-24 und beim

ADFC, Hausmannstraße 22 erworben werden. Er erscheint in einer Auflage von 3000 Stück.



Rüdiger Hartmann freut sich, einen neuen Stadtplan für Fahrradfahrer vorlegen zu können.

RN 17.08.07

Radwegkataster

Seit 2006 kann man sich die Radwege im Internet anschauen: www.dortmund.de link Radwegekataster zeigt das kartographisch aufbereitete Radwegekataster. Eine Verknüpfung mit den Tempo 30-Zonen und „Verkehrsberuhigten Bereichen“ sorgt dafür, dass alle radverkehrstauglichen Wege angezeigt werden. Die bisherige Darstellung ist störanfällig und nicht sehr benutzerfreundlich. Diese Darstellungen sollen 2008 durch eine technisch verbesserte Version abgelöst werden.

Die vor Ort ausgeschilderten oder markierten Radwege werden farblich unterschiedlich visualisiert. Was auf den ersten Blick vielleicht verwirrend aussieht, ist einfach zu erklären: Am wichtigsten ist, dass in blau die auf der Fahrbahn markierten Radwege dargestellt werden. Dabei bedeutet ein unterbrochener Strich vor Ort ebenfalls eine unterbrochene Markierung: So werden die in der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgeschriebenen Schutzstreifen markiert. Eine durchgezogene Linie stellt den Radfahrstreifen dar. Grün sind baulich angelegte Radwege, also „Bordsteinradwege“. Hier ebenfalls unterschieden in unterbrochene (= gemeinsame Geh-/Radwege) und durchgezogene Linie (= getrennte Geh-/Radwege).

Die Bedeutung der unterschiedlichen Arten von Radwegen ist dem Laien meist nicht bewusst – sie haben eher eine rechtliche Wirkung als eine praktische. Ein Weiteres wissen scheinbar viele Radfahrer nicht: Auch auf Radwegen gilt das Rechtsfahrgebot der StVO. Das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf der linken Seite ist nur erlaubt, wenn der Radweg entsprechend ausgeschildert ist; also ein Radwegschild oder „Radfahrer frei“ auf der linken Seite, aus der Fahrtrichtung kommend sichtbar (!), aufgestellt ist.



Mit dem Rad zur Arbeit

Vom 1. Juni bis 31. August 2007 fand in Dortmund zum dritten Mal die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ statt. Diese gemeinsame Aktion der AOK und des ADFC in Dortmund mobilisierte wieder zahlreiche Pedalritter. In der AOK-Regionaldirektion Bochum, Dortmund, Herne blieben nach der Anmeldung von über 1.000 Teilnehmern immerhin 800 bis zum Schluss dabei. Von diesen 800 waren über 55 %, nämlich 443, Dortmunder Teilnehmer. Und die teilnahmestärkste Gruppe waren die Fahrradfahrerinnen und -fahrer der Stadtverwaltung Dortmund. Eine beachtliche Leistung. Das fand auch die AOK. Daher wurde der teilnahmestärksten „Firma“ ein Ehrenpreis überreicht, den Herr Stadtdirektor Ullrich Sierau gerne in Empfang nahm. Herr Stadtdirektor Ullrich Sierau war 2007 zudem Schirmherr der Dortmunder Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Begonnen wurde die mittlerweile bundesweite Aktion im Jahre 2001 in Bayern, die auch dieses Jahr mit fast 45.000



Fertiggestellte Radverkehrsanlagen

Wie in den vergangenen Jahren, wurde auch in 2007 das Radwegenetz um einige Kilometer verdichtet und verbessert.

Besonders hervorzuheben sind die neue Wegeverbindung entlang des Körnebaches zwischen Brackeler Straße und Scharnhorst sowie die neuen Rad-/Fußwegebrücken Am Büter und Kühlkamp. Durch Markierung konnten z.B. auf der Menglinghauser Straße zwischen Kruckeler



Teilnehmern an der Teilnehmerspitze lag. In ganz Deutschland hat die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wieder den Verkehr entlastet und die Umwelt geschont: Umgerechnet auf die Gesamtzahl von 130.000 Teilnehmern der bundesweiten Aktion beträgt die Einsparung an Kohlendioxid mehr als 5 000 Tonnen bei einem Durchschnitt von zurückgelegten 13,6 km pro Tag. (aus http://www.adfc.de/5068_1)

Auch für 2008 ist diese Aktion, von der alle profitieren, wieder vorgesehen: vom 1. Juni bis 31. August 2008 kann wieder an mindestens 20 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit (oder kombiniert mit Bus und Bahn) gefahren werden – oder, noch besser: So oft wie möglich mit dem Fahrrad fahren.



Straße und Ortsgrenze Witten 1.300 m Radfahrstreifen neu angelegt werden.

Alle Maßnahmen sind in den Tabellen im Anhang aufgezählt.

Qualitätsverbesserungen am bestehenden Radwegenetz

Bei unserem gemeinsamen Ziel, den Radverkehr attraktiver zu gestalten, ist die Qualität der Radwege ein wesentlicher Faktor. Fahrrad fahren soll sicher sein aber auch Spaß machen. So wirken sich Hindernisse, wie umständliche Radwegführungen oder hohe Bordsteinabsenkungen und unebene Fahrbahnoberflächen, störend auf das Fahrrad fahren aus. Ebenso haben schlecht gereinigte Radwege negative Auswirkungen auf den Fahrkomfort.

Sukzessive werden alle Straßenführungen in Bezug auf die Radwegführungen verbessert. So ist z.B. der gesamte Straßenzug Rüschbrinkstraße und Im Karrenberg vom Wambeler Hellweg bis zur Derner Straße überarbeitet worden und auf gesamter Länge einschließlich der Knotenpunkte Hannöversche Straße und Zufahrt OW IIIa/B236 mit Radfahr- bzw. Radschutzstreifen ausgestattet worden. Die Fahrbahnbreiten haben es erlaubt. Gleichwohl hat es in den ersten Tagen nach den Markierungsarbeiten erschrockene Bürgerinnen und Bürger gegeben, die gemeint haben, dass nun die Fahrbahn enger geworden wäre; dieses ist natürlich nicht der Fall. Durch die Markierung tritt aber ein optischer Verengungseffekt ein. Und das ist auch gut so, denn dies hat zur Folge, dass dadurch die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kfz merklich gesenkt wird.

Besonders aufwändig ist die Unterhaltung und Reinigung von Radwegen mit wassergebundener Oberfläche (Splitt-Sandgemisch). Aus Umweltgesichtspunkten haben diese Oberflächen den Vorteil, dass keine Versiegelung stattfindet. Andererseits bieten diese Oberflächen oftmals einen geringen Fahrkomfort. Daher ist immer abzuwägen, welcher Fahrbahnoberfläche der Vorzug gegeben wird. Sehr gut angenommen wird u.a. auch die instandgesetzte Wegeverbindung Hollandstraße zwischen Brackel und Asseln.

Wir wissen, dass noch nicht alle Wünsche der Radfahrerinnen und Radfahrer erfüllt sind. Und so werden wir Schritt um Schritt die Qualität an den bestehenden Radwegen verbessern.



Geplante Radverkehrsanlagen

Der Umbau der Gronastraße und der Jägerstraße im Rahmen des Stadtbahnbaus ist zügig vorangeschritten. Auch hier wird, wie bei allen Umbau- oder Neubaumaßnahmen der Radwegbau mit einbezogen.

Mit der Verkehrsfreigabe des zweiten Bauabschnitts der Fürst-Hardenberg-Allee wird eine Radwegeverbindung zwischen der Lindenhörster Straße und der Holthäuser Straße entstehen. Radwege werden auch im Zusammenhang mit dem Umbau und Ausbau des Asselner Hellwegs fertiggestellt.

Alle in 2008 geplanten Maßnahmen sind in den Tabellen im Anhang aufgeführt.



Fertiggestellte Fahrradabstellanlagen

Im Rahmen der Straßen-Wohnumfeldverbesserung wurden auch zeitgleich Fahrradabstellanlagen installiert. So wurden entlang des Körner-, Wambeler- und des Brackeler Hellwegs etliche Fahrradständer aufgestellt. Hier ist in den letzten Monaten auch eine vermehrte Nutzung der Fahrradständer zu beobachten gewesen. Dies belegt auch die statistische Erhebung für das gesamte Dortmund, wonach der Radverkehrsanteil in Dortmund mittlerweile auf 10 % gestiegen ist.

Als Einzelmaßnahme einer Fahrradabstellanlage mit besonderen Merkmalen wird die Abstellanlage für das Leibniz-Gymnasium im folgenden Kapitel vorgestellt.



Fahrradabstellanlage Leibniz-Gymnasium

In einer gemeinsamen Aktion von Schulleitung, Bezirksvertretung Innenstadt-West, dem Agenda-Arbeitskreis Verkehr, dem ADFC und der sachberührten Ämter der Stadt Dortmund ist auf dem Vorplatz des Leibniz-Gymnasiums an der Kreuzstraße eine überdachte Fahrradabstellanlage entstanden. Sie soll einen Beitrag leisten, den Anteil der Schülerinnen und Schüler (und auch Lehrerinnen und Lehrer!), die mit dem Rad zur Schule fahren, zu erhöhen. Eine Umfrage von ADFC, V-C-D und Agenda-Arbeitskreis Verkehr an allen weiterführenden Dortmunder Schulen hatte ergeben, dass Vandalismus und Diebstahl wesentliche Gründe sind, das Fahrrad auf dem Schulweg nicht mehr zu nutzen.

Die Fahrradabstellanlage besteht aus einer stabilen Metallkonstruktion, bietet Witterschutz und ist beleuchtet. Sie hat Platz für 120 Fahrräder und kann ohne Änderung der „Hülle“ auf 200 Stellplätze erweitert werden. Einzigartig für eine solche Anlage ist das Schließsystem: Ein Transponder registriert den elektronischen Schlüssel und entriegelt berührungslos das Schloss. Die „Schlüssel“ sind namentlich registriert und werden in der noch andauernden Pilotphase von Stadtplanungs- und Bauordnungsamt verwaltet. Die Ausgabe der Schlüssel an die Schülerinnen und Schüler erfolgt über das Schulsekretariat, wobei für die Schlüssel lediglich ein Pfand in Höhe von 20,- Euro hinterlegt werden muss.



Geplante Fahrradabstellanlagen

Wie in 2007, soll auch in 2008 die Anzahl an Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet sukzessive erhöht werden. Dazu wurde schon Ende 2007 ein Bestand an Fahrradbügeln angeschafft. Nach Bedarf und in enger Abstimmung mit den Stadtbezirken können diese zügig installiert werden.

Die zuvor beschriebene Fahrradabstellanlage am Leibniz-Gymnasium hat bereits starkes Interesse in anderen Stadtbezirken ausgelöst: Zur Zeit werden Überlegungen angestellt, an zwei Schulzentren in Huckarde, an einer Schule in Mengede und im Zentrum von Aplerbeck ähnliche Anlagen zu errichten.

Öffnung von Einbahnstraßen

In 2007 wurden im Wohnquartier der Innenstadt-Ost zwischen Kaiserstraße, Düsseldorfer Straße, Kronprinzenstraße und Heiliger Weg alle Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet. Hierfür wurden 140 Verkehrszeichen aufgestellt und zahlreiche Hilfsmarkierungen angebracht. Hilfsmarkierungen und Verkehrszeichen sollen verdeutlichen, dass Radfahren gegen die Einbahnrichtung erlaubt ist und daher auch mit entgegen kommenden Radfahrern gerechnet werden muss.

Die Maßnahme wurde und wird in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Da hier beengte Fahrbahnquerschnitte vorliegen und die Parkraumnachfrage sehr groß ist, wurden die Verkehrsverhältnisse über einen längeren Zeitraum beobachtet. Objektive Nachteile bei der Verkehrssicherheit konnten bisher nicht festgestellt werden.

Einigen Verkehrsteilnehmern sind die aufgetragenen Hilfsmarkierungen nicht verständlich. Diese Markierungen stellen keine Radfahrstreifen dar. Es hilft den Verkehrsteilnehmern, wenn die so markierten Ein-/bzw. Ausfahrtbereiche nicht von Autos zugestellt würden. Dem Radfahrer sollen die Markierungen anzeigen, dass möglichst am Fahrbahnrand zu fahren ist.

Übrigens wird nur durch die Beschilderung „Radfahrer frei“ unter dem „Verbot der Einfahrt“ dem Radverkehr erlaubt, gegen die Einbahnstraßenrichtung zu fahren; ohne Beschilderung ist dieses verboten.

Auch in 2008 werden die Prüfverfahren fortgesetzt, um schrittweise möglichst viele Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen.



Roteinfärbung von Radfurten

Mit der Teilnahme am Straßenverkehr ist grundsätzlich ein Unfallrisiko verbunden. Die Polizei meldet sogenannte Unfallhäufungsstellen (siehe auch folgendes Kapitel). Die Verwaltung muss analysieren, ob durch Veränderung der Verkehrssituation oder verkehrliche Verbesserungen die örtliche Situation entschärft werden kann. Solch eine Meldung kam im 3. Quartal 2007 für den Einmündungsbereich Bahnhofstraße/Brinkhoffstraße. Dort kollidierten in kurzen Abständen einbiegende Autos mit Fahrradfahrern auf dem die Bahnhofstraße querenden Radweg. Um diese Radfurt deutlicher hervorzuheben, wurde im Querungsbereich die Radfurt rot eingefärbt.



Im Verlauf des von Kfz vielbefahrenen Wallrings war häufig zu beobachten, dass Autofahrer/innen die Radfurten durch Zustellen blockieren oder gar die Vorfahrt nahmen. Hier kam erschwerend hinzu, dass auch viele ortsunkundige Verkehrsteilnehmer den Wallbereich benutzen. So wurden auch hier alle Radfahrkreuzungen an den Einmündung rot eingefärbt. Eine Maßnahme, die den Stellenwert des Radverkehrs hervorhebt und die Verkehrssicherheit erhöht.



Fahrradunfälle



Trotz der erfreulichen Steigerung des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen sind die Unfälle mit Radfahrereteiligung nicht gestiegen. In 2003 waren es 430, in 2004 385, in 2005 464 und 2006 gab es 384 Unfälle mit Radfahrereteiligung. Die Zahlen für 2007 lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Die Unfallbeobachtung geschieht durch die Polizei anhand einer „Unfallsteckkarte“. Stellt die Polizei eine Unfallkonzentration/Unfallhäufung fest, so werden die entsprechenden Unfallpunkte der Straßenverkehrsbehörde mitgeteilt. In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei werden dann Sofortmaßnahmen geprüft, damit unfallbegünstigende Faktoren behoben werden.

Bei der Voraussetzung, dass Unfallhäufungsstellen gemeldet werden, ist zu beachten, dass sowohl eine Gleichartigkeit der Unfälle als auch ein bestimmter zeitlicher Zusammenhang bestehen muss sowie eine bestimmte Verkehrsdichte vorhanden ist. Als einziger Unfallschwerpunkt unter Beteiligung des Radverkehrs ist in 2007 die Einmündung Brinkhoffstraße/Bahnhofstraße gemeldet worden.

Die Einmündung wurde nach Bekanntwerden der Unfalllage besichtigt. Um dem Autoverkehr zu verdeutlichen, dass er mit querenden Radfahrern bzw. Radfahrerinnen rechnen muss, wurde die Querungsstelle rot eingefärbt.

Bei unseren Bemühungen, den Radverkehr möglichst sicher zu machen, gehen wir allen Mitteilungen in dieser Richtung nach und versuchen Verbesserungen zu erzielen – daher: „Wenn Sie der Meinung sind, ein Radweg oder eine Radfahrersituation müsse verbessert werden, so sagen Sie uns das bitte. Wir suchen dann nach einer Lösung.“ Ein Ansprechpartner dazu ist der Fahrradbeauftragte der Stadt Dortmund, Rüdiger Hartmann, erreichbar unter Tel. (0231) 50-2 25 22 oder unter fahrradbeauftragter@dortmund.de. Übrigens: Im Internet ist ein entsprechender Link unter www.dortmund.de.

Und noch eine Bitte:

„Liebe Radfahrerinnen, lieber Radfahrer, das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt und das Tiefbauamt geben sich große Mühe, das „Fahrradklima“ zu verbessern. Leider fällt immer häufiger auf, dass Radfahrerinnen und Radfahrer verbotener Weise Gehwege oder Radwege in falscher Richtung – zum Teil sogar aggressiv – benutzen. Durch dieses Verhalten wird die Einstellung gegenüber Radfahrern sehr negativ beeinflusst. Bitte helfen Sie uns bei der Aufklärungsarbeit: Auch für Radfahrer gelten die Gebote zum Rechtsfahren und zur gegenseitigen Rücksichtnahme (was eigentlich selbstverständlich sein müsste).“

Radverkehrsanlagen				
kenntlich durch	Art	km 2007	km 2006	+/-
blaues Schild Rf	eigenständiger Rw	2,7	2,7	0
blaues Schild, Rf+Fußgänger nebeneinander	getrennter Rw	135,6	136,7	- 1,1
blaues Schild, Rf+Fußgänger übereinander	gemeinsamer Rw	241,3	244,9	- 3,6
blaues Fußgänger-Schild mit „Radfahrer frei“	Fußgänger, Rf frei	44,7	43,4	+ 1,3
keine Schilder	Anderer Rw	8,4	8,4	0
durchgezogener Strich auf der Fahrbahn	Radfahrstreifen	99,6	89,5	+ 10,1
unterbrochene Striche auf der Fahrbahn	Schutzstreifen	43,5	34,8	+ 8,7
eigene Straße für Rf (besondere Fz erlaubt)	Fahrradstraße	0,3	0,3	0
		576,1	560,7	+ 15,4
	baulich angelegte Radwege	432,7		
	Radwege auf der Straße	143,4		
Rw=Radweg Rf=Radfahrer Fz=Fahrzeuge				

2007 beendete Baumaßnahmen			
Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in €
Gronaustraße/Jägerstraße	Ostermärsch – Bornstraße	600	50.000
Emscherallee – Ostseite	Buschstraße – Ampel Mailoh	200	55.000
Brücke über Körnebach (einschl. Beleuchtung) mit Anschlusswegen	Körnebach-Geh-Radweg – Kühlkamp	80	280.000
Asselner Hellweg	Asselner Straße – Asselburgstraße	800	100.000
Geh- und Radweg-Brücke über die A 2 einschließlich Rampen	In den Weidbüschen – Heuweg	240	*700.000
Hamburger Straße (im Zuge Stadtbahnbau)	östl. Lippestraße – Kaiserstraße	500	64.000
Brackeler Straße (Verbindungsweg entlang Körnebach)	ehemaliger Hoesch-Parkplatz – Anschluss an Geh-Radweg zur Flughafenstraße	1.020	142.000
Brücke über die A 2/Brechtener Straße	Im Dorfe – Am Gulloh	720	*100.000
Asselner Straße (Landesbetrieb Straßenbau NRW)	Asselner Hellweg – Aplerbecker Straße	500	
Geh- und Radweg-Brücke Am Büter	über Am Rosenplätzchen	60	235.000
		4.720	1.726.000
* städtischer Anteil			

2007 durchgeführte bauliche Qualitätsverbesserungen			
Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in €
Weg durch Schürener Feld	Freie-Vogel-Straße – Am Büter	650	28.500
Bekassinenweg	Kleiberweg – Haselhoffstraße	120	15.800
Feldweg Wickede Süd	Steinbrinkstraße – Langschedestraße	380	14.300
Kahle Hege	Lubigweg – Buddinkstraße	70	13.500
Buddinkstraße	Aplerbecker Straße – Wiscelusweg	1.200	41.100
Hollandstraße	In den Erlen – Asselner Straße	950	28.000
		3.370	141.200

2007 durchgeführte Markierung von Radfahr- oder Radschutzstreifen			
Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in €
Aplerbecker Straße *)	Leni-Rommel-Straße – Schürbankstraße	1.700	10.900
Lichtendorfer Straße	Schürhoffstraße – Blumenweg	500	2.700
Menglinghauser Straße	Kruckeler Straße – Ortsgrenze Witten	1.300	11.400
Haberlandstraße	Käthe-Kollwitz-Straße – Bodelschwingher Straße	1.200	10.300
Hagener Straße	Gotthelfstraße – Olpketalstraße	140	1.400
Im Karrenberg *)	Derner Straße – Rüschebrinkstraße	2.400	16.100
Rüschebrinkstraße	Im Karrenberg – Hannöversche Straße	5.000	34.000
		12.240	86.800
*) vorher z.T. gemeinsame Geh/Radwege			

In 2007 aufgestellte Fahrradabstellanlagen		
Standort	Stellplätze (ca. Angabe)	Kosten
Hohe Straße, Hansastraße	70	13.000
Innenstadt Nord	85	20.000
Innenstadt West, Kreuzviertel	90	17.700
Innenstadt West, Schwimweg	30	4.000
S-Bahn Asseln und Wickede	45	8.000
Saarländstraße	20	3.700
Leibniz Gymnasium	120	83.000
	460	149.400

2008 laufende bzw. beginnende Baumaßnahmen		
Straße	von – bis	Länge in m
Fürst-Hardenberg-Allee (2. Bauabschnitt)	Kolberger Straße – Holthäuser Straße	1.800
Holthäuser Straße	Ellinghauser Straße – Neuholthäuser Straße	200
Asselner Hellweg	Asselburgstraße – Am Hagedorn/Am Petersheck	1.300
Provinzialstraße	Ortsgrenze Castrop-Rauxel – südlich Saturnstraße (Sportplatz)	2.200
Weißburger Straße	Hamburger Straße – Geschwister-Scholl-Straße	600
Hamburger Straße	Lippestraße – Schwanenwall	1.200
Hiltropwall, Südseite	Johannesstraße – Luisenstraße	80
Emscherallee, Westseite	Buschstraße – Huckarder Allee	200
Derner Straße	Im Karrenberg – Hostedder Berg	1.100
Emschertalstraße, Südseite	Köln-Berliner-Straße – Sölder Straße	500
Kurler Straße, Westseite	Langerohstraße – Buschwiese	200
Umgestaltung „Westentor“/Rheinische Straße/ Brinkhoffstraße		
Radwege auf dem Tunnel der B 236 n (Berghofen)		
Straßen im Gewerbepark PHOENIX-West		

für 2008 vorgesehene Markierung von Radfahr- bzw. Radschutzstreifen		
Straße	von – bis	Länge in m
Heiliger Weg	Märkische Straße – Kaiserstraße	1.900
Ernst-Mehlich-Straße	Märkische Straße – Heiliger Weg	320
Arndtstraße	Ostwall – Heiliger Weg	80
Feldstraße	östlich Heiliger Weg	100
Horstmarer Straße	Steinhofstraße – Ende der Bebauung	1.400
Steinhofstraße	Horstmarer Straße – Schafstallstraße	400
Schafstallstraße	Friedrichshagen – Steinhofstraße	1.400
Frohlinder Straße	Heckelbeckstraße – Sümpelmannstraße	800
Olpketalstraße	Heiduferweg – Hagener Straße	1.800
Altenderner Straße	Flautweg – Körtingsweg	1.800
Lange Hecke	Hochfelder Straße – Kurze Hecke	270



