

Radverkehr in Dortmund

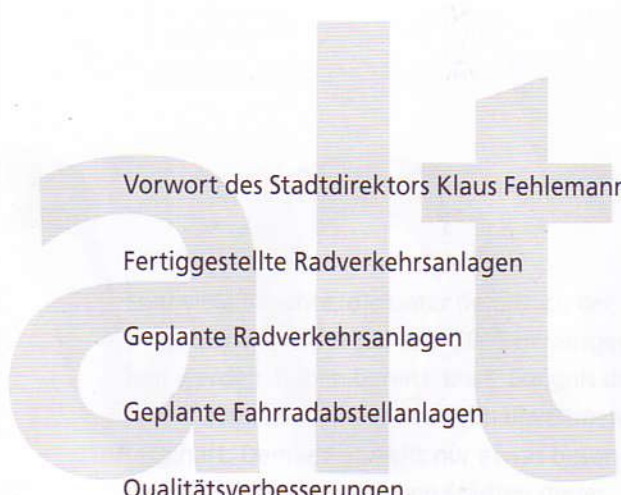
Bericht 2005 und Ausblick



Inh

Impressum

Herausgeber: Stadt Dortmund, Tiefbauamt
Redaktion: Helmut Hausmann (verantwortlich), Jürgen Feuser, Rüdiger Hartmann
Gestaltung, Satz, Produktion: Dortmund-Agentur in Zusammenarbeit mit Ilona Mottog
Druck: B. Lenters & Co. 06/06



Vorwort des Stadtdirektors Klaus Fehleemann	5
Fertiggestellte Radverkehrsanlagen	6
Geplante Radverkehrsanlagen	7
Geplante Fahrradabstellanlagen	7
Qualitätsverbesserungen	8
Öffnung von Einbahnstraßen	8
Radwegkataster	10
Wegweisung	11
Öffentlichkeitsarbeit	12
Karten	14
Mit dem Rad zur Arbeit	14
Freizeitrouten	16
Anhang Tabellen	
Beendete Baumaßnahmen	19
Andere Baulastträger	19
Markierungsarbeiten	20
Baumaßnahmen in 2006	21
Fahrradabstellanlagen in 2006	21
Markierungsarbeiten in 2006	22

Klaus Fehleemann

Klaus Fehleemann
Stadtdirektor der Stadt Osnabrück
Infrastrukturdezernat

Sehr viele Berichte, die unter dem Dach der Stadt Dortmund für das Jahr 2005 herausgegeben werden, haben bereits das Ereignis des Jahres 2006 zum Inhalt: Die Fußballweltmeisterschaft. Denn es ist nicht nur etwas besonderes zu den gastgebenden Städten dieser außergewöhnlichen Veranstaltung zu gehören sondern ebenso eine Herausforderung. Und so ist es selbstverständlich, dass bereits frühzeitig alle Arten von Maßnahmen durchgeführt wurden, Dortmund als angemessenen und ansprechenden Austragungsort der WM-Spiele zu präsentieren.

Insofern war das Jahr 2005 gefüllt mit zahlreichen WM-Vorbereitungsmaßnahmen, die selbstverständlich auch den Radverkehr in Dortmund und dessen weitere Förderung einschlossen. Ich darf hier beispielhaft verweisen auf

- die neu entstandenen Rad- und Fußwegeverbindungen zwischen dem Westfalenpark und dem Stadionbereich/Strobelallee mit den ebenso imposant wie mobilitätsgerecht erstellten Brückenbauwerken über die B 54 (Ruhrallee) und die Ardeystraße,
- die komfortable Ausgestaltung der Radwegeverbindung zwischen der City und dem Veranstaltungszentrum im Rahmen des Umbaus der „Hohe Straße“ und
- die neuen Fahrradabstellanlagen im Bereich des Veranstaltungszentrums mit ihrer Gesamtkapazität von 500 Fahrradabstellplätzen.

Die Fußballweltmeisterschaft war aber in puncto Radverkehr nicht das einzige erwähnenswerte: Auch in anderen Gebieten haben wir im Jahr 2005 einiges „pro Radverkehr“ erreichen können. So sind wir beim Öffnen der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung dem Ziel ein gutes Stück näher

gekommen, möglichst alle Einbahnstraßen zu öffnen. Inzwischen können bei 52 von 151 Einbahnstraßen die Radfahrer entgegen der Einbahnstraßenrichtung fahren.

Durch Maßnahmen im Rahmen des Stadtbahnausbaus, wie z. B. die neue Fuß-Radwegeverbindung zwischen Stockumer- und Hombrucher Straße, konnten Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden. Die bewährte Praxis, bei Fahrbahnerneuerungen und im Straßenneubau womöglich auch Radfahrstreifen zu markieren, wurde mit Erfolg fortgesetzt. Gerade hier müssen wir aber immer wieder die Erfahrung machen, dass in einem gewachsenen Stadtgebiet, wie dem Dortmund, die räumlichen Verhältnisse den Verbesserungswünschen und -absichten Grenzen setzen. Trotz oftmals schwieriger Verhältnisse versuchen wir weiterhin das Optimalste für den Radverkehr zu erreichen.

Aufrichtig bedanke ich mich bei allen, die durch Engagement, gute Ideen und konstruktive Kritik den Radverkehr in Dortmund fördern und die den Belangen des Radverkehrs merklich wachsendes Verständnis entgegen bringen. Hier schließe ich Sie, liebe Leserinnen und Leser, ausdrücklich mit ein.

Ich wünsche Ihnen eine gute Information beim Lesen des Berichtes 2005 und beim Blick aufs Aktuelle.

Klaus Fehleemann

Klaus Fehleemann
Stadtdirektor der Stadt Dortmund
Infrastrukturdezernent





Fertiggestellte Radverkehrsanlagen

Durch bauliche Maßnahmen und Markierungen von Radfahr- und Schutzstreifen auf der Fahrbahn wurden in 2005 13,78 km Radwege neu angelegt bzw. verbessert. Die Tendenz, dass die auf der Fahrbahn markierten Radwege von den Verkehrsteilnehmern immer mehr akzeptiert werden, hat sich auch im Jahre 2005 gesteigert.

Aber wie bei allen „neuen“ Dingen gibt es auch hier kritische Stimmen. Diese Art der Radwege wird von einigen für gefährlich gehalten. Dieser Ansicht sind wir nicht. In und vor Kreuzungsbereichen bildet diese Fahrbahnaufteilung Freiräume für den Radverkehr, der so ungehindert an anhaltenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann. Die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kraftfahrern werden verbessert und es wird deutlich, dass mit Radverkehr zu rechnen ist. Vorsicht sollte man trotzdem walten lassen, denn eins ist unstrittig: „Wer sich in den Straßenverkehr begibt, begibt sich auch zwangsläufig in eine potentielle Gefahr – daran ändern auch Radfahr- oder Schutzstreifen nichts.“

In den Tabellen im Anhang sind die durchgeführten Maßnahmen im einzelnen aufgezählt.

Zur Erinnerung

Den Radfahrstreifen erkennt man an der durchgezogenen Linie, er darf von Kfz weder befahren noch darf auf ihm gehalten werden. Der Schutzstreifen wird durch eine unterbrochene Linie markiert und darf im Bedarfsfall von Pkw im Gegenverkehr befahren werden. Das Halten und Parken ist auch auf Schutzstreifen nicht erlaubt.

Geplante Radverkehrsanlagen

Ab 2006 sind u. a. das Schließen des Radweges auf der Bornstraße (nördlich Jägerstraße), der Ausbau des Asselner Hellweges und der Bau eines Radweges an der Kurler Straße, nördlich Plabstraße vorgesehen. Weitere Maßnahmen entnehmen Sie bitte dem Anhang.

Geplante Fahrradabstellanlagen

Hier seien die Fahrradabstellanlage an der Strobelallee sowie am Bolmker Weg genannt, nähere Angaben stehen im Anhang. Außerdem sollen auf Anregung und mit finanzieller Beteiligung der Bezirksvertretungen für die Bezirke Innenstadt-West und Innenstadt-Nord an geeigneten Stellen Fahrradständer aufgestellt werden.





Qualitätsverbesserungen am bestehenden Radwegenetz

Bei allen Maßnahmen, bei denen die Straße eine neue Fahrbahndecke erhält, wird geprüft, ob die Fahrbahnbreiten es zulassen, einen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu markieren. Dieses „Prüfverfahren“ wird seit 1999 erfolgreich angewandt und hat Dortmund bis heute 112 km Radfahr- und Schutzstreifen beschert.

In 2005 haben bei der Frohlinder-, Hansemann-, Hannöversche-, Leni-Rommel-, Schaphus-, Mengeder Straße und dem Harpener Hellweg nicht nur die Autofahrer sondern auch die Radfahrer von einer Fahrbahnerneuerung profitiert.

Die Querung der Lindemannstraße Höhe Wittekindstraße Richtung Hombruch wurde deutlich besser. Die direkte Führung des Radverkehrs konnte erst eingerichtet werden, nachdem bei der Fahrbahnsanierung eine Mittelinsel zurück gebaut wurde.



Öffnung von Einbahnstraßen

In 2005 wurden weitere Straßen, die aufgrund der Einbahnstraßenregelung auch für den Radfahrer nur in einer Richtung befahren werden durften, durch die Zusatzbeschilderung für den Radverkehr in Gegenrichtungen freigegeben.

Im einzelnen waren dies folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte



- Auf der Horte
- Baroper Landwehr
- Karlsbader Straße
- Domänenstraße
- Kuntzestraße
- Egerstraße
- Leostraße
- Harkortstraße
- Singerhoffstraße
- Jagdhausstraße
- Tannenstraße
- Vulkanstraße

Mittlerweile sind in Dortmund 1/3 der Einbahnstraßen geöffnet. Weitere sollen folgen.

Von einigen Verkehrsteilnehmern werden die Markierungen auf der Fahrbahn als „Radweg“ gedeutet; dies ist so nicht der

Fall. Es sind Markierungen, die den Verkehrsteilnehmern, insbesondere den Autofahrern, verdeutlichen sollen, dass mit Radverkehr zu rechnen ist. Obwohl es diese Verwechslung zu den markierten Radwegen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) gibt, behalten wir es bei, in Einmündungsbereichen von geöffneten Einbahnstraßen diese Hinweismarkierungen aufzubringen. Wir sind der Meinung, dass die Verkehrsregelung „geöffnete Einbahnstraße“ hierdurch deutlicher ist als bei einer alleinigen Zusatzbeschilderung.

Ein weiteres wollen wir ebenfalls beibehalten: Wird eine oder werden mehrere Einbahnstraßen geöffnet, so werden wir die Anlieger mit

Handzetteln darüber informieren. Gleichzeitig wird die Presse gebeten, eine informative Berichterstattung an ihre Leserschaft weiterzugeben.

Es sind noch nicht alle Einbahnstraßen geöffnet. Die Öffnung setzt eine polizeiliche Anhörung und immer eine Prüfung im Einzelfall voraus. Beides ist zeitintensiv, aber Sie sehen, dass wir nach und nach alle geeigneten Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen. Übrig werden die wenigen Einbahnstraßen bleiben, bei denen es z. B. aufgrund ihrer Beschaffenheit wirklich nicht möglich ist, sie für den Radverkehr in Gegenrichtung frei zu geben.

Gegenverkehr in der Einbahnstraße

Radler dürfen oft in beide Richtungen fahren

Hombuch • 66 neue Schilder hat die Stadt in den vergangenen zwei Wochen in Hombuch aufgehängt. Schilder, die Fahrradfahrern erlauben, in Gegenrichtung durch Einbahnstraßen zu steuern.

Möglich ist diese Öffnung seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung von 1997. Jürgen Feuser (Foto) vom Tiefbauamt betont aber:



„Nur in Straßen mit der entsprechenden Beschilderung ist das Radeln in Gegenrichtung auch erlaubt.“ In der Domänen-, Leo-, Jagdhaus-, Kuntze-, Harkort-, Tannen-, Singerhoff-, Vulkan-, Karlsbader, und Egerstraße sowie der Baroper Landwehr kommen sich Radler und Autofahrer jetzt also entgegen. Mit einer erhöhten Unfallgefahr sei allerdings nicht zu rechnen, berichtet Feuser. Das habe die Erfahrung an anderen Straßen in

Dortmund bereits gezeigt. Zusätzlich hat die Stadt vergangene Woche aber Handzettel an die Anlieger verteilt, die nicht nur die neue Regelung erklären, sondern außerdem für besondere Rücksicht werben.



Gerd Alda (Foto) von der SPD hofft, dass mit dieser Neuerung auch die Attraktivität der Hombucher Fußgängerzone steigt. Schließlich befinden sich viele der geöffneten Einbahnstraßen in direktem Umfeld der Harkortstraße, so dass Radfahrer die Geschäfte leichter erreichen. Im gesamten Stadtbezirk sind die meisten Einbahnstraßen inzwischen für Radfahrer geöffnet. Alle bieten sich für diese



Neue Schilder hängen an vielen Hombucher Einbahnstraßen: Radler dürfen jetzt oft auch als Gegenverkehr hier durch.

RN-Foto: Bandermann

Neuerung jedoch nicht an, schildert Feuser. So könnten die Plateaus auf der Wupperstraße zum Beispiel zu Stützen führen. Darum ändert

sich hier auch nichts. Die Ostenbergstraße soll jedoch für den Gegenverkehr auf zwei Rädern bald frei gegeben werden. Und eines wissen die

Verantwortlichen ohnehin genau: In vielen Straßen sind die Radfahrer bisher einfach trotz des Verbots in Gegenrichtung gestrampelt. *hil

Radwegkataster

Seit 2001 sind die Radwege auf Dortmunder Stadtgebiet in einem Kataster erfasst und werden durch kontinuierliche Datenpflege auf

dem laufenden gehalten. Über die „Dortmund Seite“ (www.dortmund.de) kann dieses Kataster im Internet eingesehen werden.

erkennbar durch ...	Art der Radwege	km 11/2004	km 12/2005	Differenz
	eigenständige Radwege	2,7	2,7	0
	getrennte Geh-Radwege	132,2	135,8	3,6
	Radfahrstreifen	83,3	86,3	3,0
	andere Radwege	8,8	8,5	-0,3
	Schutzstreifen	20,5	25,8	5,3
	gemeinsame Geh-Radwege	237,5	237,1	-0,4
 	Gehwege, Radfahrer frei	44,6	43,7	-0,9
	Fahrradstraße	0,3	0,3	0
	Summen	529,9	540,2	10,3

Neben den 540 km Radwegen hat Dortmund noch jede Menge andere radfahrgeeignete Wege, wie z. B. Feld- und forstwirtschaftliche Wege. Nicht zu vergessen die ca. 970 km in Tempo-30-Zonen und über 50 km in Verkehrsberuhigten Bereichen.



Wann ist ein Radweg ein Radweg?

Zum einen immer dann, wenn er als „benutzungspflichtiger Radweg“ ausgeschildert ist. Ein Radweg kann auch nur durch Piktogramme kenntlich gemacht werden – z. B. wenn eine separate Führung des Radverkehrs sinnvoll ist aber auch das alternative Fahren auf der Straße. Bei allen Radwegen gilt: er darf nur in der ausgewiesenen Richtung befahren werden. Das sogenannte „Linksfahren“ ist zwar weit verbreitet, aber verboten. Was viele nicht wissen: Es können Versicherungsschutz erlöschen und einen eine heftige Mitstrafe treffen, wenn „falsch“ gefahren wird und es zu einem Unfall kommt.

Das von Jugendlichen und Erwachsenen oft praktizierte Fahren auf dem Gehweg ist nur gestattet, wenn es mit „Radfahrer frei“ ausgeschildert ist. Dagegen müssen Kinder bis zum 8. Lebensjahr auf dem Gehweg Rad fahren; bis zum 10. Lebensjahr ist es ihnen frei gestellt.

Was ist Benutzungspflicht?

Alle Radwege, die „blau“ beschildert sind (weißes Rad auf blauem Grund), müssen in der ausgewiesenen Richtung benutzt werden – das Fahren auf der Straße neben diesen Radwegen ist nicht erlaubt. Bei Radwegen, die nicht so beschildert sind, darf der Radfahrer auf der Straße oder auf dem Radweg fahren.

Wegweisung für den Radverkehr

2004 wurde in Dortmund erstmalig für den Radverkehr eine einheitliche Wegweisung installiert. Im Rahmen eines Förderprogramms wurde vom Land Nordrhein Westfalen in allen Städten und Kreisen, die an diesem Programm teilgenommen haben, Schilder aufgestellt. Mit diesen Schildern sind die Städte und Gemeinden untereinander „vernetzt“.



Durch die einheitliche Beschilderung liegt Dortmund im Zentrum des landesweiten Radverkehrsnetzes. Mit dieser Wegweisung ist es möglich, die Nachbarkommunen innerhalb von NRW mit dem Rad anzusteuern ohne sich an Karten orientieren zu müssen. Ein gutes Kartenwerk mit sich zu führen, ist natürlich immer empfehlenswert.

Das bestehende Beschilderungsnetz von fast 1.000 Schildern soll verdoppelt werden. Zur Erklärung sei gesagt, dass die in 2004 aufgestellten Wegweiser für den Radverkehr durch das Landesprogramm finanziert worden sind und die Routenfestlegungen nach bestimmten Vorgaben erfolgen mussten. Daher sind im ersten Schritt nicht alle Dortmunder Orte in die Wegweisung mit einbezogen worden. In einem zweiten Schritt soll diese engmaschige Verknüpfung erreicht werden.

Sowohl die Erstausschilderung als auch die folgende Ergänzung wurden bereits den politischen Gremien vorgestellt.

Öffentlichkeitsarbeit

Wie in den Jahren zuvor wurde auch in 2005 über die Radwegverbesserungen von den Dortmunder Tageszeitungen berichtet. Zur Öffentlichkeitsarbeit gehören neben der Präsenz in den Tagesmeldungen weitere Aktivitäten.

So wurden mit Handzetteln alle Anwohner der jeweiligen Straßenabschnitte informiert, dass Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet wurden

Bei verschiedenen Veranstaltungen war auch der „Dortmunder Radverkehr“ vertreten; so z. B. bei einer Veranstaltung der DASA oder

bei den Veranstaltungen im Rahmen der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ sowie beim „1. Dortmunder Fahrradfrühling“, der viele Besucher in die Berswordthalle lockte.

Eine neue Fahrradkarte wurde vorgestellt: Die Karte „Östliches Ruhrgebiet“ des Regionalverbandes Ruhrgebiet (RVR). In ihr sind auch Freizeitradwege enthalten.

Auch die rot-weißen Schilder des Radverkehrsnetzes NRW sind Teil der Öffentlichkeitsarbeit. Denn mit ihnen zeigen fast 1.000 Wegweiser im ganzen Stadtgebiet Fern- und Nahziele mit Entfernungsangaben. Damit soll dem Betrachter dieser Schilder verdeutlicht werden, wie nah die Ziele sind, die mit dem Fahrrad gut ausgeschildert erreicht werden können.

Neben diesen Schildern des Radverkehrs-Netzes gibt es in Dortmund die „Freizeit-Routen“. Und auch Sie geben „öffentlich Zeugnis“ ab, dass in Dortmund gut Rad gefahren werden kann. Um „Geschmack“ für eine Freizeittour zu bekommen, ist ab Seite 16 eine Tour beschrieben.



DORTMUNDER ZEITUNG



Sicher und flott auf drei Rädern: Bei der Fahrradmesse hatten kleine und erwachsenen Besucher ihren Spaß und durften auf dem Friedensplatz auch zu Testfahrten starten. RN-Foto: Vahlensieck

Guter Start für Fahrradmesse

5500 Besucher interessierten sich für Trike und „Popometer“

Es hat drei Räder statt zwei. Gebremst wird mit den Händen, und statt aufrecht zu sitzen liegt man bequem in einer Stoffschale.

Trotzdem gilt das Trike, zu deutsch Liege-Dreirad, als Fahrrad. Auf der ersten Dortmunder Fahrradmesse in und um die Berswordt-Halle am Stadthaus am Samstag durften die Trikes deshalb nicht fehlen. Zum Start dieser sehr schönen und informativen Veranstaltung kamen über 5500 Besucher.

Große Resonanz

Marwin düst schon seit einer halben Stunde über den Parcours auf dem Friedensplatz. Fahrrad fahren kann er, seit er drei Jahre alt ist. Trike fahren gefällt dem Sechsjährigen noch besser. „Wenn man zu

stark bremsst, kippt man um“, hat er bereits gelernt. Seine Mutter Sandra Eichler bekommt ihren Sohn nur mit Mühe wieder von der Strecke.

Einen ganzen Tag lang zeigten Händler und Hersteller, Verbände und Vereine aus Dortmund den Fahrradfans neue Produkte und technische Verbesserungen rund um das Rad. Ins Leben gerufen hat die Messe das Dortmunder Fachgeschäft „Das Rad“. „Wir hätten nicht gedacht, dass die Premiere auf eine solche Resonanz trifft“, sagt Matthias Mühr. Eine Wiederholung sei schon jetzt definitiv geplant.

Thomas Bentlich und Constanze Jäkel sind extra aus Paderborn angereist. Die beiden sind begeisterte Radfahrer und schauen sich heute nur um. „Der Keller ist voll“, gibt

Thomas Bentlich zu. Sabine Dietrich würde sich dagegen gerne ein neues Rad zulegen. Seit ihrer Knie-Operation ist die 47-Jährige stark eingeschränkt. „Schon nach 20 Kilometern tun mir die Knochen weh“, erzählt sie.

Hinterteile vermessen

Auf der Fahrradmesse entdeckt sie das Schweizer E-Bike „Flyer“ für sich. Der zuschaltbare Elektroantrieb erleichtert bei Steigungen das Treten. Trotzdem sieht das Rad ganz normal aus und lässt sich auch im ausgeschalteten Zustand fahren.

„Das ist irre“, freut sich Sabine Dietrich. Das E-Bike ist für sie eine echte Alternative. Auch beim „Popometer“ steht der Komfort im Vordergrund. Marco Hasenmüller vermisst

die Hinterteile seiner Kunden, um die optimal passende Sattelgröße herauszufinden. „Mein Mann sucht schon ewig einen Sattel, bei dem er keine Taubheitsgefühle bekommt“, erzählt Erika Lau von ihrem Mann Dieter.

Auf der Fahrradmesse lässt sich alles ausprobieren: Vollgefedert über die Marterstrecke, Wettfahren auf dem Heimtrainer, Streckentest mit Kinderanhänger.

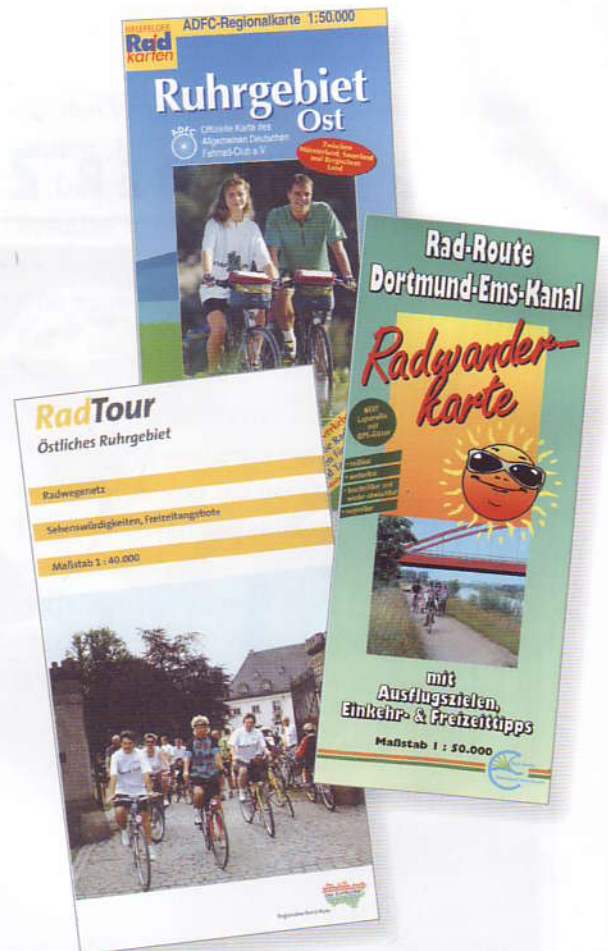
Wie sich die Räder im Gelände verhalten, zeigen die Mountainbiker des ASC 09 Dortmund. Da wollen die Trike-Fahrer natürlich nicht zurückstehen. Am Nachmittag ist beim Rennen auf dem Hindernisparcours nicht nur Schnelligkeit, sondern auch Technik gefragt.

• Nicole Jankowski

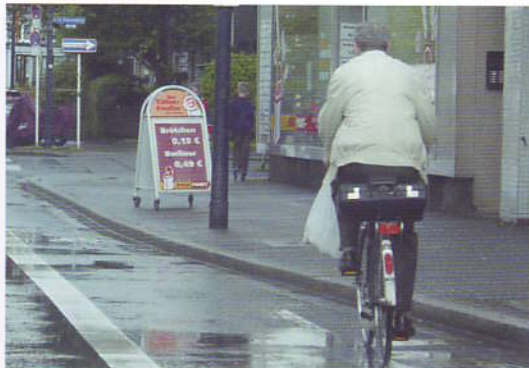
Karten Arbeitsarbeit

Die Kartenlandschaft um den Raum Dortmund ist 2005 um zwei Exemplare reicher geworden. Unabhängig voneinander haben der Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) und der Bielefelder Verlag (BVA) ihre Karten über das östliche Ruhrgebiet neu aufgelegt. Während die Karte des BVA mit einem Maßstab von 1:50.000 eher auf Handlichkeit abgestellt ist, zeigt die Karte des RVR mehr Details. Sie ist im Maßstab 1:40.000 gedruckt und hat zusätzlich ein Begleitbuch mit den Sehenswürdigkeiten der Region.

Anfang 2006 hat der Publicpress Verlag ebenfalls eine Karte über Dortmund und sein Umfeld herausgebracht. Diese Karte hebt sich von den anderen durch ihre Beschaffenheit ab; sie ist aus einem wetterfesten und langlebigem Material gefertigt.



Mit dem Rad zur Arbeit



Viele Dortmunder haben bei dieser Aktion mitgemacht: ca. 6.000 Arbeitnehmer radelten in der Zeit vom 20. Juni bis 23. September zur Arbeit. Es beteiligten sich über 1.600 Teams aus rund 750 Betrieben an der Initiative. Bei diesen Zahlen ist das Einzugsgebiet der AOK Westfalen-Lippe zu Grunde gelegt. Die AOK ist auch der eigentliche Initiator und Organisator dieser Aktion. Es ist eine bundesweite Aktion gewesen, die auch vom ADFC, Landesverband Nordrhein-Westfalen, aber auch von der Stadt

Dortmund mitinitiiert wurde. Viele überörtliche und örtliche Sponsoren unterstützten durch Sach- und Geldpreise den Erfolg der Aktion.

Aus der Stadtverwaltung machten weit über 300 Beschäftigte mit. Für den Anfang keine schlechte Zahl, so dass alle an der Organisation beteiligten mit dem Ergebnis zufrieden waren und diese Mitmachaktion auch in 2006 durchführen wollen.

Neben dem Anreiz, etwas für die Gesundheit zu tun, lockten auch die Preise zum Mitmachen. Von den in Dortmund vergebenen 28 Preisen gingen aufgrund der starken Beteiligung 18 an Beschäftigte der Stadtverwaltung.

Auch in 2006 soll diese bundesweite Mitmachaktion die Berufspendler davon überzeugen, nicht immer in das Auto zu steigen. In 2006 findet die Aktion im Zeitraum vom 01. Juni bis 31. August statt.



Sportlich, sportlich zeigten sich Mitarbeiter der Stadtverwaltung gestern auf dem Friedensplatz. Anlässlich der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK, ADFC und der Stadt trafen zahlreiche Verwaltungsangestellte zur Zwischenbilanz mit dem Drahtesel ein. Seit Juni beteiligten sich über 50 Dortmunder Unternehmen und Behörden an der Aktion. Mit fast 80 Teams à vier Personen liegt die Stadtverwaltung an der Spitze. Die Teams müssen im Aktionszeitraum (noch bis 23.9.) an mindestens 80 Tagen mit dem Rad zur Arbeit fahren. RN-Foto: Laryea

RN 30.08.05

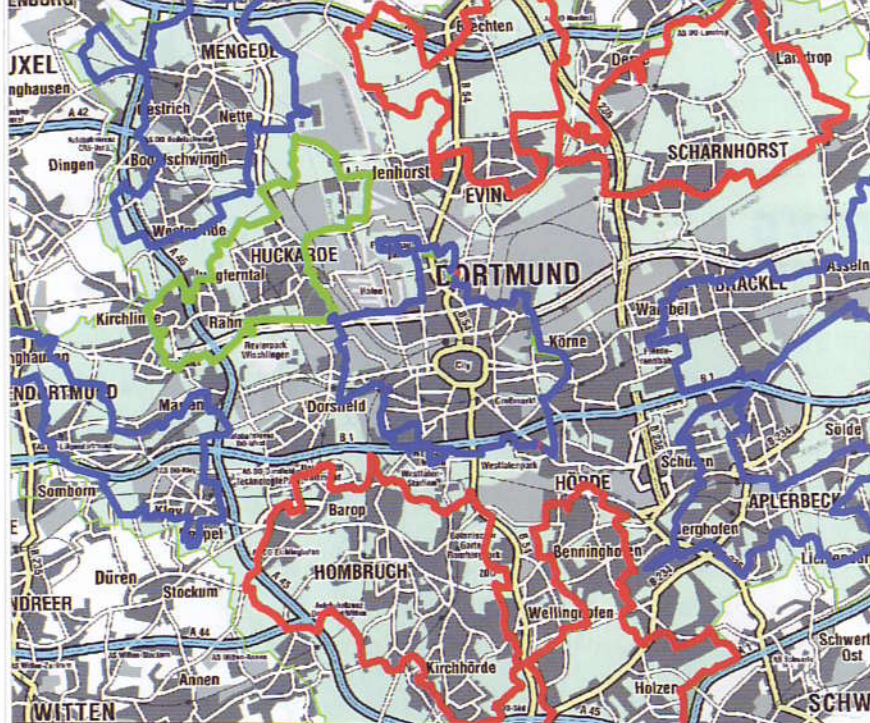
Mit dem Rad zur Arbeit

Bei dieser Aktion ging und geht es auch in 2006 wieder darum, eine bestimmte Anzahl von Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Wer Benutzer des ÖPNV ist, also mit Bus und Bahn zur Arbeit gelangt, soll auch von dieser Aktion profitieren. Diese Berufspendler brauchen nur mit dem Rad zur Haltestelle zu fahren, um auch „dabei zu sein“.

Wichtig ist, dass Mann oder Frau*) an mindestens 20 Tagen das Rad auf dem Weg zur und von der Arbeit benutzt; das kann auch mit Unterbrechungen geschehen. Schafft man es gar, Mitfahrer/innen zu organisieren, vergrößerte sich die Chance, einen der gesponserten Preise zu erhalten.

Genauereres kann man im Internet unter www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de nachlesen.

*) übrigens: 51 % der Teilnehmer/innen aus der Stadtverwaltung Dortmund waren Frauen.



Freizeitrouten

Zu guter letzt möchte ich *) Ihnen nahe legen, in Ihrer Freizeit eine Dortmunder Fahrradtour zu machen. Damit Sie einen kleinen Eindruck von der Vielseitigkeit einer Tour in Dortmund bekommen, beschreibe ich Ihnen nachfolgend eine der 18 in Dortmund ausgeschilderten Freizeittouren: die Tour um Eving.

*)

Der „Touren-Beschreiber“ ist der Fahrradbeauftragte der Stadt Dortmund, Rüdiger Hartmann. Er nimmt seit 1998 diese Aufgabe wahr und ist zu erreichen: telefonisch (0231-50 2 25 22), schriftlich (Rüdiger Hartmann, Tiefbauamt, 44122 Dortmund) oder per E-Mail (fahrradbeauftragter@dortmund.de).

Die Tour ist in Fahrtrichtung „gegen den Uhrzeigersinn“ ausgeschildert, sie ist 25 km lang und hat zwei kleine Steigungen, nur 7 km führen durch bebaute Gebiete. Einen bestimmten Start-Punkt gibt es, wie bei allen Stadtbezirkstouren, nicht. Für diejenigen, die mit dem Auto kommen und das Fahrrad mitbringen, biete ich zwei Startpunkte an: Parkplatz des Bezirksfriedhofes Kemminghausen und der Umsteige-Parkplatz „Schulte-Rödding“ (mit

Bus- und Straßenbahn-Anschluss). Noch ein Hinweis: trotz der sorgfältigen Tourenpflege durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) kann es passieren, dass Routenschilder fehlen – daher gehört eine Karte genauso zur „Grundausrüstung“, wie Schutzkleidung, Pflaster, Flickzeug und Verpflegung.

Wir starten am Parkplatz des Bezirksfriedhofes Kemminghausen an der Brechter Straße. Der Parkplatz ist mit dem Auto gut über die B 236 zu erreichen: Abfahrt Eving, Richtung Eving, 1. Ampel rechts (Kemminghauser Straße), nächste Ampel wieder rechts (Brechter Straße), nach 500 m auf der rechten Seite. Jetzt geht's los mit dem Fahrrad. Bitte die Brechter Straße 150 m zurück fahren und dann für die Rundtour links einbiegen (Richtung Osten).

Höhe „Schacht V“, einem Ausflugslokal, geht es wiederum nach links, gen Norden. Kurz hinter der Autobahnbrücke führt uns die Tour quasi durch idyllische Bauerngehöfte hindurch um uns anschließend die weiten Brechter Felder zu zeigen. Nach einer kleinen Steigung geht es ab dem Bramey entlang der Ortsgrenze zu Brambauer Richtung Westen. Von hier oben können wir rechts und links in der Ferne Zeugnisse alter und noch aktiver Industrie sehen. Ansonsten lassen wir es jetzt erst einmal langsam rollen und entdecken linker Hand ein Feld mit Kiebitzen. Wer aufmerksam fährt, sieht auf der rechten Seite Bänke, die zu einem Blick auf einen künstlerisch gestalteten Garten einladen. Wenige Meter danach könnte man glauben, am kleinsten Wasserschloss vorbei zu

Wer's nicht mehr weiß

Der Kiebitz ist ein selten gewordener einheimischer Zugvogel von der Größe einer Taube mit einem charakteristischen Federbüschel auf dem Kopf und dem Ruf „Kiwit“.

fahren. Wir kommen jetzt durch die typischen Brechter Felder mit ihren vielen Tümpeln. In Brechten umfahren wir das Baudenkmal

ev. Kirche „St. Johann Baptist“, wo unmittelbar nördlich der Kirche der dörfliche Charakter sichtbar wird. Kurz danach kommen wir an der modernen kath. Kirche „St. Antonius von Padua“ vorbei. Nach einem kleinen Schlenker über die Evinger Straße geht es noch einmal 1.000 m durch Felder, um hinter der Autobahn im Zickzack (auf Schilder achten!) durch eine Randsiedlung geführt zu werden. Hier können wir alle Baustile „im Vorbeifahren“ betrachten: von typischen Mehrfamilienhäusern aus den 70er Jahren bis zum Bungalow und dem schnuckeligen Einfamilienhäuschen. Nach wenigen Minuten radeln wir wieder durch Feld und Flur. Ein Schwarm Tauben steigt aus dem Kohlrabifeld, im Hintergrund die nicht so schöne Schallschutzmauer der A 2. Langsam

führt, anschließend aber über die von schnellen Autos befahrene Holthausen Straße. Mein Vorschlag führt zunächst durchs Feld, dann die Straße Schiffhorst querend über den Peddenbrink. Ab dem Sträßchen Nordblick sind wir wieder auf der ausgeschilderten Route und Holthausen zeigt seine Reiterhöfe. In der Ferne sehen wir den Hammerkopfturm, das „Wahrzeichen“ der „Neuen Evinger Mitte“; die Tour führt uns allerdings nicht dort hin.

Kurze Zeit später tauchen wir in den Grävingsholz ein. Vorsicht ist im Wald geboten: Jogger, Rehe, Hunde und Spaziergänger hat man ständig vor dem Rad. Zwei Unterstellhütten bieten sich im Grävingsholz für eine Pause an. An der zweiten Hütte können es sich diejenigen



schwenkt unsere Richtung nach Süd-Osten. Hinter der A 2-Unterführung heißt es aufpassen. Die weitere Ausschilderung durch den Herrentheyer Wald versteckt sich ein bisschen. Auch könnte es sich empfehlen, hier links abzubiegen anstatt der Beschilderung zu folgen. Grund ist, dass die ausgeschilderte Tour zwar durch den schönen Herrentheyer Wald

überlegen, die es bei einer Tour durchs Grün belassen wollen, ob sie hier die Tour abkürzen, sie wenden sich dazu nach links (Osten) und folgen dem R 8 bzw. dem Emscher-Park-Radweg bis zu unserem Ausgangs-Parkplatz. Wir aber wollen sehen, welche Besonderheiten die Evinger Siedlungen bieten, also geht es noch einige Meter durch den Wald bevor uns



die asphaltierten Straßen wieder haben. Die Schilder führen uns nun nach Süden um uns nach wenigen Metern wieder nach Norden zu leiten. Dieser Umweg wird durch den Anblick wunderschöner Bauten, wie dem ehemaligen Wohlfahrtsgebäude am Nollendorfplatz, belohnt. An der Evinger Straße sehen wir den ersten von noch drei folgenden Kiosken, die zum Dortmunder Stadtbild gehören wie die Kleingärten. Mitten in der Bebauung taucht nun ein Park auf – hier müssen wir eigentlich schieben – oder zumindest ein kleines Verweilen einlegen. Auch durch den anschließenden Kleingarten „Gut Glück“ sollte man nur mit Rücksicht auf Kleingärtner radeln; also im Zweifel schieben.

Die ansteigende Straße Bauernkamp verlangt uns etwas Muskelschmalz ab. Am Ende der Steigung können wir bei den beiden Kleingärten entscheiden, was wir machen: die Gärten heißen sinnigerweise „Erholung“ und „Vorwärts“. Kurz vor der Bayrischen Straße liegt rechter Hand der Umsteige-Parkplatz „Schulte-Rödding“, eine Start-Alternative für diejenigen, die mit dem Pkw oder Bus und Bahn

zum Startplatz kommen möchten. Die Tour führt uns am Umsteige-Parkplatz vorbei und anschließend durch alte Bergarbeitersiedlungen mit dem typischen Charakter der weiten Plätze auf denen seinerzeit sich Jung und Alt zum Plausch zusammengefunden hatten. Wir sind jetzt im großen Bogen durch das nördliche Eving gefahren. Vom Alten Heideweg überqueren wir die Kemminghauser Straße und fahren über die Brechtener Straße bis zum Ausgangspunkt.

Mit dieser Beschreibung habe ich Ihnen eine von 9 Stadtbezirkstouren vorgestellt. Darüber hinaus sind die ehemaligen „BuGa-Touren“ (Bundes-Garten-Schau) „aufgefrischt“ worden. Die Innenstadtbezirke Nord, Ost und West teilen sich eine gemeinsame City-Tour. Über das gesamte Stadtgebiet zieht sich ein enges Netz von 18 ausgeschilderten Freizeit-Touren auf einer Gesamtstreckenlänge von über 450 km. Sie sehen: Sie müssen Ihr Rad nicht auf das Autodach schnallen um im Münsterland zu radeln, erkunden Sie doch Dortmund mit dem Fahrrad.

Ihr Rüdiger Hartmann
Fahrradbeauftragter



Radverkehrsanlagen, die im Rahmen der nachfolgend aufgezählten Baumaßnahmen in 2005 fertiggestellt oder verbessert wurden

Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in Tausend €
Hohe Straße	Hiltropwall bis Neuer Graben	1.100	233,0
Hohe Straße	Kreuzstraße bis Markgrafenstraße	650	128,0
Hansastraße	Hiltropwall bis Prinzenstraße	400	80,0
Freie-Vogel-Straße (Westseite)	Huestraße bis Haus 14	240	26,0
Bornstraße (Westseite)	Mallinckrodtstraße bis Schleswiger Straße	310	45,0
Brunnenstraße	Mallinckrodtstraße bis Bornstraße	280	27,0
Mallinckrodtstraße (Nordseite)	Bornstraße bis Brunnenstraße	60	6,3
Stockumer Straße (im Zuge Stadtbahnbau)	Luisenglück bis Sparkassenfiliale Barop	300	50,2
Hombruch (im Zuge Stadtbahnbau)	Verbindungsweg Stockumer Straße bis Hombrucher Straße	350	57,8
„Kreuzung Pieper“	Ardey-, Stockumer-, Hagener Straße, Am Rombergpark	450	73,3
Kaiserstraße (Nordseite)	Hans-Litten-Straße bis Hamburger Straße	690	56,9
		4.830	783,5

Baumaßnahmen anderer Baulastträger

Maßnahme/Baulastträger	von – bis	Länge in m
Westumgehung Asseln 1. Bauabschnitt (Geh-/Radweg und Wirtschaftsweg) Landesbetrieb Straßenbau	Brackeler Straße bis Asselner Hellweg	1.200
Konrad-Adenauer-Allee Phönix-West 1. Bauabschnitt	östlich Nortkirchenstraße bis ehem. Werksgebäude	1.400
		2.600

In 2005 durch Markierung, Signalanlagenerweiterungen und bauliche Anpassungen fertiggestellte bzw. verbesserte Radverkehrsanlagen

Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in Tausend €
Frohlinder Straße	Stadtgrenze Castrop-Rauxel bis Heckelbeckstraße	800	3,0
Frohlinder Straße (Westseite)	Haus 12 bis Kirchlinger Straße	120	0,8
Freie-Vogel-Straße (Westseite)	Haus 14 bis Steinkühlerweg	120	1,2
Gevelsbergstraße	Marsbruchstraße bis Haus 118	720	3,0
Harpener Hellweg	Provinzialstraße bis Ortsgrenze Bochum	1.150	6,7
Hansemannstraße	Königshalt bis Schragmüllerstraße	1.050	6,1
Hannöversche Straße	Alte-Straße bis Juchstraße	400	4,8
Hannöversche Straße	westlich B 236-Auffahrt	60	0,5
Leni-Rommel-Straße	Aplerbecker Straße bis Am Funkturm	700	4,3
Lindenhorster Straße	Einmündung Pottgießerstraße	100	1,9
Mengeder Straße	Haus 629 bis Mengeder Schulstraße	290	1,5
Schaphusstraße	Waltroper Straße bis Mengeder Straße	700	5,2
Wittekindstraße (Nordseite)	östlich Lindemannstraße	140	1,4
		6.350	40,4

In 2006 laufende bzw. geplante Straßen-Baumaßnahmen

Straße	von – bis	Länge in m
Fürst-Hardenberg-Allee (2. Bauabschnitt)	Kolberger Straße bis Holthäuser Straße	1.800
Buschwiese (Oberfl. wird teilweise ausgebessert)	Asselner Bach bis Kurler Straße	300
Frohlinder Straße (Ostseite)	Kirchlinder Straße bis Haus 13	140
Geh- und Radweg-Brücken	über die Ardey- u. Ruhrwaldstraße einschließlich Anschlusswege	1.000
Geh- und Radweg-Brücke	über die A 2 von In den Weidbüschen bis Heuweg einschließlich Rampen	240
Beisemannskamp Verbindungsweg	nördlich Kamergstraße Kemminghauser Straße bis Derner Straße	400 800
Brackeler Straße (Verbindungsweg entlang Körnebach)	ehemaliger Hoesch-Parkplatz bis Anschluss an Geh-Radweg zur Flughafenstraße	1.020
Kurler Straße	Platzstraße bis Greveler Straße	600
Greveler Straße	Kurler Straße bis Anschluss Geh-Radweg Greveler Straße	140
Asselner Hellweg	Asselner Straße bis Am Hagedorn	2.100
ehem. Zechentrasse (2. Bauabschnitt)	Evinger Straße bis Lindenhorster Straße	1.120
Hamburger Straße (im Zuge Stadtbahnbau)	östl. Lippestraße bis Kaiserstraße	240
Lissaboner Allee (Erschließungsträger)	Londoner Bogen bis Am Remberg	1.060
		10.960

Für 2006 geplante Fahrradabstellanlagen

Standort	Stellplätze (ca. Angabe)
westlich Rosenterrasse	250
Strobelallee östlich der Zu-/Abfahrt des Parkplatzes westlich Signal Iduna Park („Westfalenstadion“)	250
Bolmker Weg	umzäunte Abstellfläche
Innenstadt West	100
Innenstadt Nord	150

Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mit Realisierungsziel 2006

Straße	von – bis	Länge in m
Am Rombergpark	Ardeystraße bis westliche Zu-/Abfahrt B 54	890
Stockumer Straße	DSW-Betriebshof bis Ardeystraße	650
Oesterstraße	Brackeler Hellweg bis OW III a-Brücke	2.300
Geschwister-Scholl-Straße	Schwanenwall bis Weißenburger Straße	600
Frohlinder Straße	Heckelbeckstraße bis Sümpelmannstraße	700
Lindenhorster Straße	Münsterstraße bis Fürst-Hardenberg-Allee	1.000
Bornstraße (neue Fahrbahndecke)	Heroldstraße bis Jäger-/Heiligartenstraße	300
Gotthelfstraße (neue Fahrbahndecke)	Hagener Straße bis Zillestraße	1.800
Menglinghauser Straße (neue Fahrbahndecke)	Kruckeler Straße bis Ortsgrenze Witten	1.300
Osterfeldstraße	Derner Straße bis Burgholzstraße	640
Osterfeld-Lüdinghauser Str. (Ostseite, Umarkierung)	Burgholzstraße bis Kemminghauser Straße	1.700
Rüschelbrinkstraße	Brackeler Hellweg bis Friedrich-Hölscher-Straße	4.000
		15.880

