

# Radverkehr in Dortmund

## Bericht 2006 und Ausblick



# Inhalt

Vorwort des Stadtdirektors Klaus Fehlemann	5
Fertiggestellte Radverkehrsanlagen	6
Qualitätsverbesserungen am Radwegenetz	7
Geplante Radverkehrsanlagen	9
Fertiggestellte Fahrradabstellanlagen	9
Geplante Fahrradabstellanlagen	12
Öffnung von Einbahnstraßen	12
Wegweisung für den Radverkehr	13
Radwegkataster	14
Öffentlichkeitsarbeit	15
Pressespiegel	17
Kartenmaterial	20
Freizeitrouten	20
<b>Anhang Tabellen</b>	
• Radverkehrsanlagen	22
• beendete Baumaßnahmen	22
• andere Baulastträger	23
• Qualitätsverbesserungen	23
• Markierungsarbeiten	24
• Fahrradabstellanlagen	25
• laufende Baumaßnahmen	25
• geplante Radwegenlagen	26

## Impressum

Herausgeber: Stadt Dortmund, Tiefbauamt  
Redaktion: Hubert Keune (verantwortlich), Jürgen Feuser, Rüdiger Hartmann  
Gestaltung, Satz, Produktion: Dortmund-Agentur  
Druck: Dortmund-Agentur, Graphischer Betrieb 12/06

# Vorwort

2006 stand ganz unter dem Eindruck der Fußball-Weltmeisterschaft. Dortmund ist es gelungen, sich als FIFA-WM-Stadt durchweg positiv darzustellen und viele haben von der WM profitiert: Handel und Gewerbe, Tourismus, Sport, letztlich die Stadt Dortmund insgesamt.

Auch der Straßenbau mit all seinen Facetten hat gewonnen und damit nicht zuletzt der Fahrradverkehr. Als herausragende Projekte sind hier sicherlich die neuen Fußgänger-Fahrrad-Brücken über die Ardeystraße und die Ruhrallee zu nennen sowie die Fahrradabstellanlagen im Bereich des Signal-Iduna-Parks und des Veranstaltungszentrums.

Unsere Aktivitäten, den Radverkehr in Dortmund ständig zu verbessern, haben sich aber nicht nur auf den Bereich der Fußball-Weltmeisterschaft beschränkt. Vielmehr konnten auch im Jahr 2006 im Zuge von Straßenbau- und Fahrbahnmaßnahmen wieder viele Radverkehrsanlagen in zeitgemäßem Anspruch realisiert werden.

Darüber hinaus fanden im Rahmen des Masterplans Verkehr weitere Aktivitäten unter dem Motto ‚Jahr des Radverkehrs‘ statt, wie z. B. die „Fahrradmesse“ in der Berswordthalle oder die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Eine Besonderheit im Jahr 2006 war zudem eine Projektarbeit des Ausbildungsbetriebes beim Tiefbauamt mit der Zielsetzung ‚Entwurf und die Realisierung einer funktionellen und städtebaulich ansprechenden Fahrradabstellanlage‘. Diese Aufgabe wurde mit großem kreativen Einsatz von den Auszubildenden wahrgenommen und beispielhaft mit der Anlage im Bereich Olpe/Ecke Betenstraße umgesetzt. Dem Ausbildungsbetrieb gebührt für das Engagement ein besonderer Dank.

Insgesamt kann ich mit den Mitarbeitern des Infrastrukturdezernates durchaus zufrieden

auf das zurückblicken, was sich in punkto Fahrradverkehr in Dortmund in den letzten Jahren getan hat und eine positive Bilanz ziehen. Von 1996 bis heute sind allein 90 km Radwege angelegt worden. Die geöffneten Einbahnstraßen haben trotz anfänglicher Befürchtungen bis heute keinerlei Anlass zu Beschwerden gegeben. Die Radfahr- und Schutzstreifen erfahren eine immer höhere Akzeptanz.

Dass Rad fahren immer beliebter wird zeigt sich nicht zuletzt in dem mittlerweile von 6 auf 10 % gestiegenen Radverkehrsanteil in Dortmund. Dennoch ist leider immer noch zu hören, dass „man in Dortmund nicht Fahrrad fahren kann“ – eine Aussage, die zeigt, dass nichts so langlebig ist, wie das Vorurteil.

Denn:

- ein Radwegenetz mit 560 km,
- 18 gut ausgeschilderte Freizeit-Rundtouren,
- 8 überregionale Radwegeanschlüsse,
- 200 km Verknüpfungswege zum Radverkehrsnetz NRW

zeichnen ein anderes Bild und diese Bilanz wird dementsprechend auch von Fachleuten gelobt.

Auf Lorbeeren soll man sich nicht ausruhen – ich bin zuversichtlich, dass es in und für Dortmund auch in den kommenden Jahren stetige Verbesserungen für den Radverkehr geben wird und möchte es nicht versäumen, mich an dieser Stelle aufrichtig bei all denjenigen zu bedanken, die durch Tatkraft und Unterstützung den Radverkehr gefördert und nach vorne gebracht haben – nicht zuletzt gilt dies selbstverständlich auch für Nutzerinnen und Nutzer des Dortmunder Radwegenetzes.

Klaus Fehlemaun  
Stadtdirektor der Stadt Dortmund  
Infrastrukturdezernent



## Fertiggestellte Radverkehrsanlagen

In 2006 konnte das Radwegenetz weiter verdichtet und verbessert werden.

Insgesamt wurden 20,5 km Radwege neu angelegt. Davon sind 8,5 km baulich angelegte Radwege, 3 km **Radfahrstreifen**, 9 km **Rad-Schutzstreifen**. Hierdurch konnten Lücken, die im Radwegenetz vorhanden waren, geschlossen werden. Dem Ziel, ein zusammenhängendes Radwegenetz zu schaffen, ist man wieder einen Schritt näher gekommen.

Von den erstellten Radwegen möchte ich 2 hervorheben, da sie mit besonderem Aufwand hergestellt wurden: Die Schließung der Radwegelücke auf der Bornstraße (nördlich Jägerstraße) und das Anlegen von beidseitigen Rad-Schutzstreifen an der Kurler Straße, nördlich Plaßstraße.

Bei der Bornstraße wurde eine seit langem bestehende Lücke geschlossen. Voraussetzung war, dass im Kreuzungsbereich eine neue Fahrbahndecke gezogen wurde. Diese Arbeiten waren für die Markierung von Radfahrstreifen eine entscheidende Voraussetzung.

Bei dem Radweg an der Kurler Straße mussten zur Verbreiterung der Fahrbahn in eine Böschung Spundwände eingebracht werden. Da in dem Bereich eine Gasleitung liegt, musste dieses besonders vorsichtig geschehen.

Alle durchgeführten Maßnahmen sind in den Tabellen im Anhang aufgezählt.

### Auf der Fahrbahn ...

... markierte „Radwege“ werden von den Verkehrsteilnehmern immer mehr akzeptiert. Leider ist eine Unart scheinbar nicht auszumerzen:

Halten auf dem Radweg. Sowohl auf den **Radfahrstreifen** als auch auf den **Schutzstreifen** ist das Halten für Kfz verboten. Die Radfahrstreifen, mit einer durchgezogenen Linie von der übrigen Fahrbahn abgetrennt, dürfen von Kfz nicht befahren werden. Schutzstreifen, an der unterbrochenen Linie erkennbar, dürfen im Begegnungsfall von Kfz unter Beachtung des Radverkehrs mit benutzt werden.



Bornstraße



Kurler Straße



Ernst-Mehlich-Straße

## Qualitätsverbesserungen am bestehenden Radwegenetz

Damit das Radfahren mehr Spaß macht und auch sicherer wird, sind Hindernisse auf den Wegen möglichst gering zu halten. Besonders störend wirken oft fehlende oder umständliche Radwegführungen an Kreuzungen, hohe Bordsteinabsenkungen und enge Umlaufsperrungen, die Radfahrer und Radfahrerinnen zwar auf Gefahrstellen hinweisen sollen aber die Fahrt behindern. Wichtig ist auch eine gut zu befahrene Oberfläche, damit der Rollwiderstand möglichst gering ist. Insgesamt Ansprüche, die bei unserem 560 km langen Radwegenetz nicht einfach zu erfüllen sind.

Im letzten Jahr sind 38 Bordsteinabsenkungen verbessert worden und auch einige Umlaufsperrungen wurden verändert oder ganz beseitigt.

Eine direkte Radwegführung an Kreuzungen gehört heute zum Standard. Daher ist die bereits erwähnte Führung Bornstraße umgestaltet worden und an der Kreuzung Hohe Straße/Südwall/Hiltropwall sind Dreiecksinseln zurückgebaut worden.

Dass eine direkte Führung für den Radverkehr dennoch nicht immer problemfrei funktioniert, zeigt das Beispiel der Hohe Straße. In Fahrtrichtung City wird dem Radverkehr vor dem Südwall der direkte Weg durch den nach rechts abbiegenden Kfz-Verkehr teilweise versperrt. Die nachträglich aufgetragene rote Einfärbung des Radfahrstreifens verdeutlicht diese den Radfahrern zugeordnete Fläche. Notwendig ist das Zustellen des Radfahrstreifens nicht, da für den Kfz-Verkehr kein Zeitverlust entsteht, wenn er den Radfahrstreifen frei hält. Hier zeigt sich, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme allen Verkehrsteilnehmern zum Vorteil gereicht.

Auch bei den Oberflächeneigenschaften bemühen wir uns ständig um Verbesserungen. So wurde auf dem Verbindungsweg zwischen Derner Straße und Kemminghauser Straße der häufig ausgewaschene Splittbelag mit einer Schwarzdecke versehen.

Weitere durchgeführte Maßnahmen sind in der Tabelle ‚Qualitätsverbesserungen‘ im Anhang aufgezählt.



Bordabsenkung vorher/nachher



Hohe Straße richtig/falsch



Qualitätsverbesserung Kaiserstraße

### Liebe Radfahlerin, lieber Radfahrer,

das Tiefbauamt gibt sich viel Mühe, die Grundbedingungen für den Radverkehr und damit das „Fahrradklima“ ständig zu verbessern.

Leider ist in letzter Zeit immer häufiger zu beobachten, dass Radfahrerinnen und Radfahrer unerlaubter Weise Gehwege oder Radwege in falscher Richtung benutzen. Durch dieses Verhalten wird die Einstellung gegenüber Radfahrern nicht positiv beeinflusst. Ganz besonders schlimm ist es, wenn an Fußgängern vorbei gerast wird – daher der dringende Appell:

**Bitte verhalten Sie sich rücksichtsvoll – immer.**



„Geisterfahrer“

## Geplante Radverkehrsanlagen

Momentan werden einige Straßenbaumaßnahmen durchgeführt, durch die auch der Radverkehr profitieren wird. So werden selbstverständlich Radverkehrsanlagen beim Umbau des Asselner Hellwegs und beim Neubau der Umgehung des Ortsteils Lindenhurst (Fürst-Hardenberg-Allee) berücksichtigt.

Nach Inbetriebnahme der Ost-West Stadtbahnstrecke werden auf der Hamburger Straße und Weißenburger Straße Radfahrstreifen bzw. Rad-Schutzstreifen markiert.

Auf der Provinzialstraße wird schrittweise nach erfolgten Kanalbaumaßnahmen der Straßenquerschnitt so verändert, dass auf beiden Straßenseiten Radfahrstreifen angelegt werden können. Neben baulichen Veränderungen sind alle Signalanlagen auf den Radverkehr abzustimmen, eine Maßnahme auf einer 3,6 km langen Strecke, die dem Radverkehr nach Fertigstellung beste Radfahrmöglichkeiten bieten wird.

## Fertiggestellte Fahrradabstellanlagen

Im Veranstaltungsbereich Westfalenhallen/Signal-Iduna-Park wurden auf der Strobelallee zwei Fahrrad-Abstellanlagen mit insgesamt 500 Fahrradständern angelegt. Am Bolmker Weg, in der Nähe des Südeingangs zum Signal-Iduna-Park, wurde vom Parkplatz C2 (ehemals J) eine 970 m<sup>2</sup> große Fläche abgetrennt. Diese steht Radfahrern und motorisierten Zweiradfahrern zur Verfügung. Die Fläche wurde daher nicht mit Fahrradständern ausgestattet sondern lediglich eingezäunt.

Im Rahmen einer Projektarbeit des Ausbildungsbetriebes beim Tiefbauamt wurde in diesem Jahr das Thema Fahrradabstellanlagen besonders behandelt. Zielsetzung war der Entwurf und die Realisierung einer funktionellen und städtebaulich ansprechenden Fahrradabstellanlage.



Fahrradabstellanlage Im Rabenloh



Fahrradabstellanlage Olpe

Auszubildende bei der Stadt Dortmund haben in 2006 mit großem kreativen Einsatz eine Fahrradabstellanlage im Bereich Olpe/Ecke Betenstraße erstellt. Die Auszubildenden sollten die Anlage entwerfen und realisieren und dabei eine funktionelle und städtebaulich ansprechende Anlage schaffen. Unter Wiederverwendung von Natursteinmaterial wurde in optisch ansprechender Form mit einem bepflanzten Mittelhochbeet die jetzige Anlage entwickelt. Zur Verwendung kam ein Standardfahrradständer, der jedoch nicht mehr als dominierendes Element wirkt. Diese Anlage kann durchaus auf andere Standorte projiziert werden.

Im City-Bereich wurden an zentralen Stellen Fahrradständer eingebaut. Bei Gehwegerneuerungen in Körne und auf der Saarlandstraße

wurden ebenfalls an geeigneten Stellen Abstellmöglichkeiten geschaffen.

In den Innenstadtbezirken Nord und West werden über 250 Fahrradständer aufgestellt. Hier sind vorab in Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen Untersuchungen durchgeführt worden, wo eine größere Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten besteht. Beide Bezirksvertretungen beteiligen sich sowohl finanziell an dieser Aktion als auch durch persönlichen Einsatz, was die Auswahl der Standorte betrifft.

Von Radfahrern und Radfahrerinnen gut angenommen werden auch Absperrbügel, die eigentlich zur Absicherung von Baumscheiben gedacht sind. Daher sind an der Hohe Straße zusätzlich Absperrbügel parallel zum Gehweg eingebaut worden.



Hohe Straße



## Attraktives Angebot im Doppelpack

Eine runde Sache: Gestern übergab das Tiefbauamt die neue Fahrradabstellanlage Olpe der Öffentlichkeit. Die Anlage wurde von den Straßenwärter- und Gärtnerauszubildenden des Tiefbauamtes in Eigenregie errichtet. Damit kann das Tiefbauamt erstmals seine Absicht umsetzen, jeden Ausbildungsjahrgang mit einer Abschlussarbeit zu bedenken. Ein attraktives Angebot für die Azubis, von dem die Öffentlichkeit in Zukunft noch häufiger profitieren wird, sind doch weitere Projekte schon geplant. (WR-Bild: Luthe)

WR 06.04.06

## Geplante Fahrradabstellanlagen

Auch in 2007 ist es Ziel, die Anzahl an Abstellmöglichkeiten sukzessive zu erhöhen.

Dass dieses notwendig ist, kann man daran erkennen, dass in letzter Zeit selbst die Fahrradabstellanlagen gut genutzt werden, an denen vor Jahren nur selten Fahrräder abgestellt wurden. Besonders dort, wo heute viele Räder abgestellt werden und Fahrradständer fehlen ist nach Möglichkeit ein Angebot zu schaffen.

## Öffnung von Einbahnstraßen

In 2006 wurde die Öffnung aller Einbahnstraßen im Quartier zwischen Kaiserstraße, Düsseldorfer Straße, Kronprinzenstraße und Heiliger Weg angeordnet.

Es handelt sich dabei um folgende Straßen:

- Kronprinzenstraße
- Prinz-Friedrich-Karl-Straße
- Arndstraße
- Düsseldorfer Straße
- Bismarckstraße
- Goebenstraße
- Moltkestraße
- Hohenzollernstraße
- Erzbergerstraße

Mit der Ausführung ist je nach Witterung nach Redaktionsschluss des Fahrradberichts zu rechnen. Begonnen wurde die Markierung im Einmündungsbereich Düsseldorfer Straße/Kronprinzenstraße. Die Öffnung dieser Einbahnstraßen für den Radverkehr ist mit Aufwand verbunden, da an allen Einmündungen Hilfsmarkierung angebracht werden, die auf den Radverkehr hinweisen. Außerdem werden 140 Verkehrszeichen mit den entsprechenden Zusatzschildern ausgestattet bzw. neu aufgestellt.

In 2007 wird das Programm zur **Öffnung der Einbahnstraßen** intensiv fortgesetzt.

Ein Weiteres: Wenn eine neue Einbahnstraße eingerichtet wird, so geschieht dieses sofort mit dem Zusatz, dass diese Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar ist. Dieses ist bei den neu eingerichteten Einbahnstraßenabschnitten der Baroper Straße zwischen Universitätsstraße und Ostbergstraße sowie der Schürener Straße zwischen Niergartenstraße und Meinbergstraße geschehen. Ebenfalls ist der neu ausgeschilderte Abschnitt der Münsterstraße im südlichen Bereich für den Radverkehr geöffnet worden.

### Um es klar zu sagen:

Obwohl es manche Radfahrer tun – eine Einbahnstraße darf nur dann von Radfahrern in Gegenrichtung befahren werden, wenn es durch diese Zusatzschilder erlaubt ist.



Autofahrer erkennen die **Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung** durch das Fahrradsymbol mit den 2 Pfeilen; diese können waagrecht oder senkrecht angezeigt werden; je nach der besseren Erkennbarkeit für den Autofahrer.

## Wegweisung für den Radverkehr

Im Dezember 2006 wurde der Auftrag zur Fertigung, Lieferung und Anbringung der innerstädtischen Radwegweisung vergeben. Rund 1.000 Wegweiserschilder werden damit die auf Dortmunder Gebiet bereits vorhandenen Wegweiser des **Radverkehrsnetz** Nordrhein-Westfalen verdoppeln.

War und sind durch das Radverkehrsnetz NRW die Nachbarkommunen untereinander durch diese Ausschilderung miteinander „vernetzt“, so werden durch die innerstädtische Wegweisung nun auch die Nebenzentren mit der City und die Vororte untereinander verknüpft. Die Kosten belaufen sich auf 60.000 €. Die Maßnahme wird mit 70 % vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert.

Neben dieser offiziellen Wegweisung gibt es zahlreiche andere Hinweisschilder, die auf spezielle Rad-Touren hinweisen. Immerhin gibt es in Dortmund 18 gut ausgeschilderte Rundtouren und 8 Radstrecken, die durch Dortmund führen (siehe „Freizeittrouten“). Wo es möglich ist, werden diese Radstrecken in der offiziellen Wegweisung durch entsprechende Symbole dargestellt. Damit kann der „Schilderwald“ etwas eingedämmt werden, was der leichteren Orientierung dient.



### Das Radverkehrsnetz NRW ist ...

... an der roten Beschilderung erkennbar. Der Beschilderung liegen 2 Ideen zugrunde:

Ziel 2,8 

- Das Radfahren in Nordrhein-Westfalen soll einen höheren Freizeit-Wert bekommen. Die Marketing-Branche boomt und die Ausschilderung respektiert und unterstützt dieses.
- Die Beschilderung ist „örtliche und überörtliche Werbung für das Radfahren“. Besser, öfter und deutlicher kann man nicht auf Radfahren in Dortmund aufmerksam machen und klar aussagen: „Es sind nur wenige km bis zum Ziel“.



## Radwegkataster

Die Dortmunder **Radwege** kann man sich im Internet anschauen. Über [www.dortmund.de](http://www.dortmund.de) link: Radwegkataster bekommt man das kartographisch aufbereitete Radwegkataster angezeigt. Diese Karte ist mit den Tempo 30-Zonen und „Verkehrsberuhigten Bereichen“ verknüpft.

Das Radwegkataster (siehe Anhang) stellt eine wichtige Arbeitsgrundlage für die Verwaltung dar und steht darüber hinaus durch die Internetnutzung allen zur Verfügung, um z.B. eigene Radrouten zusammenstellen zu können.

Wir brauchen uns mit unseren Radwegen nicht zu verstecken. Seit vielen Jahren nimmt die Anzahl und die Qualität der Radwege beständig zu. Im Radwegkataster wird deutlich, über welches Angebot von Radverkehrsanlagen

Dortmund verfügt. Die Radwegarten sind unterschiedlich dargestellt.

Neben den 560 km Radwegen, die im Kataster eingetragen sind, hat Dortmund noch jede Menge andere radfahrgerechte Wege, wie z.B. Wald- und Wirtschafts-Wege. Diese Wege werden ab 2007 sukzessive in das Kataster integriert. Dieses geschieht, um dem Betrachter des Radwegkatasters zu vermitteln: „Auch wenn der ‚Radweg‘ hier aufhört: man kann durchaus einen radfahrgerechten Weg weiter befahren.“ Bei den Eintragungen der „anderen radfahrgerechten Wege“ können ab 2007 Vorschläge berücksichtigt werden, die aus dem Internet an den Fahrradbeauftragten ‚verlinkt‘ werden.

## Zum besseren Verständnis

Im Kataster sind die **Radwege** eingetragen, die baulich angelegt sind oder mittels Markierung auf der Fahrbahn abgetrennt sind. Nicht dargestellt sind die Dortmunder Freizeittouren und -strecken (siehe auch „Freizeitrouten“).

Übrigens: Ein ‚benutzungspflichtiger‘ Radweg ist mit blauen Verkehrszeichen ausgeschildert. Alle anderen Radwege müssen von den Radfahrern nicht benutzt werden, sie dürfen dann auch ‚offiziell‘ auf der Straße fahren.

In Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen dürfen laut Straßenverkehrsordnung keine separaten straßenbegleitenden Radwege angelegt werden.

Bei jeder Befragung ist festzustellen, dass die Verkehrsteilnehmer die vier Kernaussagen zum **Verkehrsberuhigten Bereich** immer noch nicht verinnerlicht haben (oder wollen):

- Kinderspiele sind überall erlaubt
- Fußgänger dürfen die Straße in ganzer Breite benutzen
- Schrittgeschwindigkeit (bis 7 km/h) für alle (!) Fahrzeuge
- Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt



## Öffentlichkeitsarbeit

2006 stand in der Tat bis Mitte Juli ganz im Zeichen der WM. Mit dieser Konkurrenz hatte es das diesjährige Motto aus dem Masterplan Verkehr „Jahr des Radverkehrs“ nicht leicht. Dennoch wurde die Arbeit mit Erfolg umgesetzt. Nach der Auftaktveranstaltung am 02.03.06 fanden sich am 05.05.06 Vertreter der Politik, Polizei, Verkehrsbetriebe, Wirtschaft, Interessenverbände und Verwaltung zusammen, um ein Leitbild im Sinne des Radverkehrs zu entwerfen.

Zusammenfassend wurde in dem Workshop von engagierten und kreativen Teilnehmerinnen und Teilnehmern folgendes Leitbild für ein fahrradfreundliches Dortmund erarbeitet:

„Durch Ergänzung und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur wird ein großzügig dimensioniertes, flächendeckendes, barrierefreies, sicheres und komfortables Wegenetz mit optimalen Bedingungen für die **Nahmobilität** von Alt und Jung geschaffen. Ergänzende Serviceeinrichtungen, gezielte Öffentlichkeitsarbeit und die Verankerung in Politik und Verwaltung heben das Image

*des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel und führen zu einem Radverkehrsanteil von 15 % bis zum Jahr 2015. In Verbindung mit einer Reduktion und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs trägt die gezielte Förderung der Nahmobilität zu einer Reduktion der Verkehrstoten bis zum Jahr 2015 um 50 % bei.“*

Nach dem Beschluss des Rates zum Masterplan Verkehr möchte Dortmund in den Kreis der ‚Fahrradfreundlichen Städte‘ aufgenommen werden. Vom Stadtplanungsamt wurde in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Antrag zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) gestellt. Eine Entscheidung wird 2007 im Rahmen einer Fahrrad-Bereisung mit Vertretern aus der Landespolitik und örtlichen Politikern getroffen. Die Chancen, dem Kreis der AGFS beitreten zu können, werden von allen Beteiligten als sehr gut angesehen.

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sind Daueraufgaben, um das Image des Radverkehrs zu verbessern. So zog die diesjährige „Dortmunder Fahrradmesse“ in der Berswordthalle zum 2. Mal in Folge wieder zahlreiche Besucher an.

Ebenso hatte dieses Jahr (in Dortmund ebenfalls zum 2. Mal) die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ auch wieder viele ‚Mitmacher‘. In Dortmund sind 564 Teilnehmer, davon 128 Teams, mit dem Rad zur Arbeit gefahren. Die jüngste Teilnehmerin zählt



Berswordthalle

17 Jahre, der älteste Teilnehmer 63. Die größte Kilometer-Einzelleistung betrug 2.805 km.

Einem wichtigen „Fahrradpreis“ ist Dortmund ziemlich nahe gekommen: Seit einigen Jahren wird jährlich der Titel „best for bike“ vergeben. Dortmund, und zwar der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Kooperation mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt Dortmund, hat sich mit der Aktion ‚Fahrradparkhaus vor der Haustür‘ bei diesem Wettbewerb beworben und hat es unter die ersten 5 Auswahlkandidaten geschafft und ist an 2. Stelle gewählt worden.



Fahrradhäuschen Landgrafenstraße

### Zielsetzung ...

... ist im Sinne des „Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 – FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland“ das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Ausrichter von „best for bike“ sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) und der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV).

Wer darüber mehr lesen möchte, kann unter [www.best-for-bike.de](http://www.best-for-bike.de) nachschauen.

## Pressespiegel



### Neuer Radweg eingeweiht

Scharnhorster Stadtbezirkspolitiker aller Couleur – manche wie Udo Wortmeier waren sogar selbst mit dem Rad gekommen – ließen sich den Termin nicht entgehen, als Dortmunds städtischer Fahrradbeauftragter Rüdiger Hartmann, Tiefbauamtsleiter Hubert Keune und sein Mitarbeiter Davoud Googani nach zehnwöchiger Bauzeit den neuen 350 Meter langen Radfahrstreifen entlang der Kurler Straße zwischen Plaß- und Greveler Straße offiziell übergeben haben. Der Bau war nicht unproblematisch: Musste doch die Fahrbahn der Kurler Straße um 1,3 Meter verbreitert, auf 75 Meter Länge gar eine Spundwand errichtet werden, auf dem ein Stahlgeländer montiert wurde. Wegen der nahen Gas- und Wasserleitungen mit besonderer Vorsicht. Die Baukosten belaufen sich so auf rund 185 000 Euro. Foto: Schmitz

Ostanzeiger 12.07.06

### Sichere Parkplätze in Sicht

Verwaltung will noch in diesem Jahr 300 neue Abstellanlagen für Fahrräder schaffen

Rad fahrende Besucher des Wochenmarktes in der City hatten bislang ein Problem. Denn die Stellplätze für Drahtesel sind am Hansaplatz knapp. Meist müssen Zäune und Laternenpfähle zum Anketten erhalten.

Doch Abhilfe ist in Sicht. Gestern installierten Mitarbeiter des Tiefbauamtes neue Abstellbügel für Fahrräder am Platz von Hiroshima neben der Propsteikirche. „Und weitere Rad-Parkplätze in der City sollen folgen“, versprach Ulrich Finger vom Tiefbauamt. 300 zusätzliche Fahrradständer sollen noch in diesem Jahr geschaffen werden. „Wir geben jetzt richtig Gas“, erklärte Finger – zur Freude der Vertreter von SPD und Grünen. Denn sie drängen seit langem auf mehr Anstrengungen für den Radverkehr. Schwerpunkt der Investition



Unter den Augen von SPD- und Grünen-Vertretern begann gestern die Montage von Fahrrad-Bügeln am Platz von Hiroshima.

RN-Foto Volmerich

nen ist die City. Es werden aber auch schon länger geplante Maßnahmen in den Stadtbezirken umgesetzt –

u.a. auch der Bau von weiteren Radwegen.

Nicht zuletzt werden aber auch die Anlieger insbesondere von Geschäftsstraßen um Mithilfe gebeten. „Wir wünschen uns, dass aus der Bevölkerung Vorschläge für Standorte kommen.“ So wie an Kaiserstraße und Saarlandstraße, wo sich die örtlichen Gewerbevereine engagieren.

Auf der Wunschliste von Rot-Grün stehen aber neben den bewährten Bügeln auch gesicherte Abstellanlagen in Form von kleinen, schließfachähnlichen „Garagen“, die nicht wie die Plätze in Fahrradhäuschen dauerhaft angemietet werden müssen. Auch hier will die Verwaltung jetzt nach möglichen Standorten insbesondere im Innenstadtbereich Ausschau halten, versprach Finger gestern den Politikern. • Öli

RN 21.09.06

## Radler sind auf der Überholspur

Befragung zeigt: Auto bleibt das am meisten genutzte Verkehrsmittel, doch Anteil sinkt

Radfahrer sind in Dortmund auf der Überholspur. Natürlich nur bildlich gesprochen. Denn während der Anteil der Wege, die von Dortmundern mit dem eigenen PKW zurückgelegt werden, innerhalb der vergangenen sieben Jahre von 48 auf 41 Prozent sank, stieg der Radverkehrsanteil im gleichen Zeitraum von 7 auf 10 Prozent.

Grundlage für diese Zahlen sind zwei Befragungen zum Thema Mobilität durch das Amt für Statistik und Wahlen von 1998 und 2005. Zuletzt waren im September vergangenen Jahres 13 000 Dortmunder Haushalte mit der Bitte, alle zurückgelegten Wege und benutzten Verkehrsmittel zu protokollieren, angeschrieben worden. Von 2665 mit 6070 Personen gab es ausführliche Antworten.

Und die fielen sehr zur Freude von Planungsdezernent Ullrich Sierau aus. Denn nicht nur der Anteil der Radler, sondern auch der Fußgänger (18 Prozent) und Nutzer von Bus und Bahn (21 Pro-

zent) nahm deutlich zu. „49 Prozent aller Wege werden jetzt zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das sind acht Prozent mehr als 1998“, bilanzierte Sierau eine in seinen Augen „überraschend positive Entwicklung“. Zu den Gewinnern der Verkehrsbilanz gehört damit



Der Anteil der Radfahrer im Straßenverkehr hat sich gerade im Vergleich zum Autoverkehr in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. RN-Archivfoto Vahlensieck

auch der öffentliche Nahverkehr. 43 Prozent der befragten Haushalte besitzen sogar eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Interessant ist auch, dass drei von vier Haushalten über ein Auto (77 Prozent), aber auch mindestens ein Fahrrad (78 Prozent) verfügen. Zwei Drittel der Befragten nutzen das Fahrrad in erster Linie in der

Freizeit für Ausflüge und Radtouren, immerhin jeder Dritte aber auch zum Einkauf. Die Hälfte der Befragten gibt dem Radverkehr in Dortmund die Note Drei oder besser.

Eine weitere Erkenntnis der Befragung: Dortmund ist eine Stadt der kurzen Wege. Die Hälfte der protokollierten Wegstrecken war kürzer als 5 Kilometer – wobei jeder Befragte am Stichtag 35,2 Kilometer zurücklegte. Die Kürze der einzelnen Strecken hat denn auch sicherlich Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel. Insofern ist Sierau optimistisch, insbesondere den Radverkehrsanteil weiter steigern zu können. 15 Prozent bis zum Jahr 2015 lautet das Ziel. „Dabei liegen wir mit 10 Prozent unter den Großstädten des Ruhrgebiets schon jetzt an der Spitze“, stellt der Dezernent stolz fest.

Die Ergebnisse der Befragung werden in den nächsten Wochen auch die Politik beschäftigen. Für 2010 ist dann die nächste Studie geplant. • Oli

RN 23.09.06



## Lückenschluss an der Emscherallee

Vertreter aller Fraktionen aus Huckarde freuten sich jetzt, als Mitarbeiter des Tiefbauamtes und der Fahrradbeauftragte der Stadt die Planungen für den Radweg auf der östlichen Seite der Emscherallee vorstellten. Von der Lindberghstraße vorbei an der Kokerei, die vermehrt auch mit dem Fahrrad angesteuert wird, bis

zur Signalanlage an der Buschstraße soll der Radweg künftig gefahrlos und komfortabel zu nutzen sein. Die Signalanlage an der Buschstraße war letztes Jahr in Betrieb genommen worden, um eine gefahrlose Querung der Emscherallee für Fußgänger und Radfahrer sicher zu stellen. Im letzten Haushalt waren von der BV

58 000 € zur Verbesserung des Radwegenetzes im Stadtbezirk bereitgestellt worden, die nun für diese Maßnahme ausgegeben werden. Nach fester Überzeugung der Vertreter des Tiefbauamtes soll die Auftragsvergabe noch in 2006 erfolgen, so dass eine Nutzung schon in der kommenden Fahrradsaison möglich ist.

Kommission entscheidet im Mai 2007 über Auszeichnung zur „fahrradfreundlichen Stadt“

## Radwege um elf Kilometer ausgebaut

Von Gerald Nil

Dortmund wird „fahrradfreundliche Stadt in NRW“.

„Wir nehmen Radfahrer ernst“, erklärte gestern Ullrich Sierau anlässlich einer gelungenen Vortrags- und Diskussionsveranstaltung im Rahmen des Masterplans Mobilität. Das sei vor drei Wochen auch von der Wahlkommission „Fahrradfreundliche Städte NRW“ bei einer Beratung in Dortmund positiv zur Kenntnis genommen worden. Wie vom Winfried Sagolla vom Planungsamt berichtet, wird über das Prädikat endgültig am 7. Mai 2007 entschieden, wenn die Fahrradkommission nach Dortmund kommt.

Das Ziel dieser Zukunftsvision: ein großzügig dimensioniertes, flächendeckendes, barrierefreies, sicheres und komfortables Wegenetz mit optimalen Bedingungen für die Nahmobilität von Alt und Jung. Nur so könne der erwünschte Radverkehrsanteil von 15 Prozent bis zum Jahr 2015 erreicht werden. Eine aktuelle Umfrage ergab einen Wert von rund zehn Prozent Rad-Anteil. Der Radverkehr hat in den letzten drei Jahren am stärksten gewonnen.

Wie Hubert Keune vom Tiefbauamt berichtete, ist der Ausbau des Radwegenetzes ein gutes Stück vorangekommen. So entstanden oder entstehen in diesem Jahr gut elf Kilometer neue Radwege, auf fast 15 Straßenkilometern wurden Radwege oder Schutzstreifen abmarkiert, unter dem Strich wuchs das städtische Radwegenetz dadurch auf eine Länge von 576 Kilometern an. Jährlich werden ein bis zwei Mio. Euro in neue Radwege gesteckt.

Am Stadion entstanden drei Abstellanlagen mit über 800 Plätzen sowie fast 250 Bügel-Radständer in den Innenstadtbezirken.

60 Studenten der Fachhochschule Dortmund, Fachbereich Design, bearbeiteten das Thema „Fahrradlogo“ und „Filmscribble“. Das Planungsamt hatte sich an die Hochschule gewandt, um im Rahmen eines studentischen Wettbewerbs Ideen zu gewinnen. Professor Dieter Hilbig, der den Wettbewerb betreut hatte, stellte auf der Abschlussveranstaltung die bes-



Ein bis zwei Millionen Euro steckt die Stadt pro Jahr in den Ausbau der Radwege. Folge: Immer mehr Dortmundmücker schwingen sich aufs Rad. Ihr Anteil am Verkehrsaufkommen soll weiter gesteigert werden. (WR-Bild: Franz Luthe)



Lauter Preisträger: Studentinnen und Studenten der FH wurden für die Bearbeitung der Logos ausgezeichnet.

ten Arbeiten vor und zeichnete gemeinsam mit Ullrich Sierau die Preisträger aus. Die besten Logos hatten danach Daniel Baukholt (1. Preis), Beate Poggel (2. Preis), Esther Scharhus (3. Preis) sowie Janine Schroeder und Dianah Ackermann (4. Preis) entworfen. Preise und Glückwünsche in der Kategorie Filmscribbles gingen an Esther Scharhus und Eva Rodenbach

### WR-ONLINE

Was halten Sie davon? Diskutieren Sie mit im Dortmunder Forum unter [www.wr-forum.de/dortmund](http://www.wr-forum.de/dortmund)

WR 30.11.06

Arbeiten für den Ausbau der Strecke vom Hoeschpark bis nach Scharnhorst haben begonnen

## Körne-Radweg ist bald lückenlos

Körne. (naro) Im Frühjahr soll keine Lücke in der Strecke Fahrradfahrer daran hindern, vom Hoeschpark entlang der Körne bis nach Kamen zu kommen. Die Arbeiten für das letzte Stück von Scharnhorst bis zur Brackeler Straße haben begonnen.

Seit dem 17. November sind die Männer der vom Tiefbauamt beauftragten Firma im Einsatz. „Es dauerte seine Zeit, von der Planung bis zum Ausbau“, erklärte Gerhard Kappert vom Tiefbauamt jetzt beim Ortstermin den SPD-Mitgliedern aus Scharnhorst den Grund für die fünfjährige Wartezeit. Bis Scharnhorst zum Dahlwiesenbach soll der Weg bereits im nächsten Frühjahr südlich der Brackeler Straße von der Brücke zum Freibad parallel zur Bahn führen. Bisher müssen Radler und Radlerinnen mit dem

Ziel Dahlwiesenbach einen Umweg über die Hannoverische Straße nehmen. Am Anfang der Rampe über die Brücke zum Hoeschbad zweigt er südlich vom vorhandenen Weg ab, verläuft unter der Brücke neben den Schienen her, unterquert sowohl die Rohrleitung als auch die Brücke der ehemaligen Werksbahn und verläuft entlang des Geländes der deutschen Bahn.

### Wegbreite von durchgehend drei Metern

Um eine durchgehende Wegbreite von drei Metern zu schaffen, muss die Böschung weichen, so Kappert weiter. Beton-Winkel stützen die Seiten ab. Der Wegbelag wird



Mit Rad zum Ortstermin: Bald geht's für die Scharnhorster schnell nach Westen. (Bild: schmitzfoto)

sich gut zum Fahrrad fahren eignen, verspricht der Fachmann. „Nur im Bereich des Körne-Bachs wird es dauern bis der naturnahe Belag, eine wassergebundene Decke aus Schotter und Dolomitstein, richtig festgefahren ist.“ Die Länge der Lücke misst zweieinhalb Kilometer. Der

Ausbau kostet 160 000 Euro. „Es gab immer den Wunsch nach einer Radwegverbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und Scharnhorst“, erklärte Werner Jakumeit, Sprecher des kommunalpolitischen Arbeitskreises des Scharnhorster Ortsvereins.

„Eine Lücke weniger in der Netzanbindung zwischen der Innenstadt und einem Stadtbezirk“, sagte Winfried Sagolla vom Stadtplanungsamt. Im Frühjahr wird eine weitere vollständige Route auf der Karte des Allgemeinen-Deutschen-Fahrrad-Clubs eingezeichnet sein.

WR 06.12.06

## Kartenmaterial

Der Wunsch, die Umgebung mit dem Rad zu erkunden, wird immer beliebter. Daher ist auch der Wunsch nach Kartenmaterial stärker geworden. Neben den ‚üblichen‘ Kartenwerken gibt es folgendes Material auf diesem Sektor:

Nördliches Ruhrgebiet, Mittleres und Östliches Ruhrgebiet sind drei Kartenwerke des Regionalverbands Ruhr, alle drei Karten sind im Maßstab 1:40.000 und haben ein umfangreiches Begleitheft.

Eine weitere Karte ‚Ruhrgebiet Ost‘ ist im Maßstab 1:50.000 vom Bielefelder Verlag herausgegeben worden.

Zurzeit laufen die Arbeiten an der Neuauflage einer für den Raum Dortmund aussagefähigen Karte im Maßstab 1:20.000. In Kooperation zwischen Verwaltung (Katasteramt, Planungsamt und Tiefbauamt) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Kreisverband Dortmund, sollen auf vier Blatt auf Vorder- bzw. Rückseite die Dortmunder Fahrradwege bzw. Freizeitroutes dargestellt werden.

## Freizeitroutes

Nachdem der Begriff ‚Freizeitroutes‘ doch immer öfter auftaucht, sollen zumindest die Touren kurz vorgestellt werden, die den Namen der jeweiligen Stadtbezirke tragen. Durch die Fahrradtour soll ein städtebaulicher und landschaftlicher Eindruck des Stadtbezirks vermittelt werden.

Nachfolgend wird jede Stadtbezirks-Rundtour sowie die Tour „Rund um die City“ mit einer kurzen, zusammenfassenden Beschreibung vorgestellt. Nach dem Motto „Erfahren ist besser als Lesen“ sollte man aufs Rad steigen.



Nollendorfplatz, Eving



Big Tipi, Citytour



St. Georg, Aplerbeck

Rund um ...	km	Kurzbeschreibung
1 Eving	25	Viel Felder, Wälder und charakteristische Siedlungen; diese stammen aus den unterschiedlichsten Epochen. Die Tour besticht dadurch, dass Sie keine nennenswerten Steigungen aufweist; also die ideale <b>Einsteigertour</b> .
2 Scharnhorst	23	Feld, Wald und Bebauung halten sich die Waage. Eine Tour mit wenigen Steigungen. Lanstroper See und Deponie und typische Siedlungen der <b>60er Jahre</b> prägen die Tour.
3 Brackel	27	Bei dieser fast ebenen Tour wechseln sich Pferderennbahn, Hauptfriedhof (mit 135 ha die größte Grünanlage Dortmunds), Flughafen Wickede, Hellwegsiedlungen, Gehölze und Felder ab; kurz: eine <b>Tour der Gegensätze</b> .
4 Aplerbeck	25	Einige kräftige Steigungen stehen dem Radler/der Radlerin bevor. Es geht viel durch kleine Siedlungen, die überraschend ins Grün münden – es lösen sich sozusagen <b>„Einkauf und Freizeit“</b> ab.
5 Hörde	25	Die Tour überwindet anspruchsvolle Höhenunterschiede. Eine Tour, die viel architektonische und landschaftliche Abwechslung bietet. Wer aufmerksam fährt, sieht das <b>„Gestern, Heute, Morgen“</b> .
6 Hombruch	27	Eine Fahrt durch Grün. Ab und an geht es am Rande der Bebauung vorbei. Allerdings ist es auch steigungsintensiv. Mit Zoo, Rombergpark, Bolmke (Uni nicht vergessen!) und Bittermark überwiegend eine <b>„Wasser, Wälder, Wiesen“-Tour</b> .
7 Lütgendortmund	22	<b>„Die Kleine“</b> mit wenigen Steigungen. Sie führt häufig durch bebauten Bereiche mit überraschenden Grünabwechslungen und den ‚Museen‘ Haus Dellwig und Zeche Zollern II/IV; kurz: die Tour der kleinen Extreme.
8 Huckarde	23	Die Tour hat wenige Steigungen. Bebauung und Grün wechseln sich ab. Revierpark Wischlingen und Kokerei Hansa werden berührt und: 13 mal geht es unter oder über Bahnlinien – einfach <b>„bahnbrechend“</b> .
9 Mengede	25	So viel Bachläufe und „Wasserkontakte“ gibt es bei keiner anderen Tour und Fernblicke gibt's obendrein; daher sind auch einige „saftige“ Steigungen zu bewältigen; kurz: <b>„Wasser, Wald und Weitblick“</b> .
10 City	27	So gut wie keine Steigungen. Obwohl es „um die City“ geht, überraschend viel Grün. Wegen der Berührungspunkte Westfalenpark, Westfalenhallen, Hallerey, Hafen, Fredenbaum, Borsigplatz, Ostfriedhof die <b>„Vielfältige“</b>

## Radverkehrsanlagen, die in ihrer spezifischen Art im Radwegekataster aufgezeigt sind

erkennbar durch ...	Art der Radwege	km 12/2005	km 12/2006	Unterschied
	eigenständige Radwege	2,7	2,7	0
	getrennte Geh-Radwege	135,8	136,7	0,9
	Radfahrstreifen	86,3	89,5	3,2
	andere Radwege	8,5	8,4	-0,1
	Schutzstreifen	25,8	34,8	9,0
	gemeinsame Geh-Radwege	237,1	244,9	7,8
	Gehwege, Radfahrer frei	43,7	43,4	-0,3
	Fahrradstraße	0,3	0,3	0
	<b>Summen km</b>	<b>540,2</b>	<b>560,7</b>	<b>20,5</b>

In 2006 beendete Baumaßnahmen			
Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in €
Frohlinder Straße (Ostseite)	Kirchlinder Straße bis Haus 13	140	30 000
Geh- und Radweg-Brücken	über die Ardeystraße und Ruhrwaldstraße einschließlich Anschlusswege	1 000	3 500 000 *
Kurler Straße	Platzstraße bis Rehkamp	700	150 000
Greveler Straße	Kurler Straße bis Anschluss Geh-Radweg Greveler Straße	140	45 000
ehem. Zechentrasse (2. Bauabschnitt)	Evinger Straße bis Lindenhorster Straße	1 120	165 000
		<b>3100</b>	<b>3 890 000</b>

\*) anteilig für den Radverkehr

Maßnahmen anderer Baulastträger		
Straße	von – bis	Länge in m
Lissaboner Allee	Londoner Bogen bis Am Remberg	1 200
Weg parallel zur Körne	Flughafenstraße bis Ortsgrenze Kamen	5 000



Körnebach

In 2006 durchgeführte bauliche Qualitätsverbesserungen			
Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in €
Buschwiese (Oberfläche wird teilweise ausgebessert)	Asselner Bach bis Kurler Straße	300	21 000
Beisemannskamp	nördlich Kamergstraße	130	10 000
Verbindungsweg	Kemminghauser Straße bis Derner Straße	900	28 000
Hollandstraße	Asselner Straße bis Anschluss Wohnbebauung	800	33 000
Buddinkstraße	Wiscelusweg bis Fuchshöhle	1 250	39 000
		<b>3 380</b>	<b>131 000</b>



Stockumer Straße



Geschwister-Scholl-Straße

### In 2006 durchgeführte Markierung von Radfahrstreifen oder Rad-Schutzstreifen

Straße	von – bis	Länge in m	Kosten in €
Am Rombergpark *)	Ardeystraße bis westliche Zu-/Abfahrt B 54	700	50 000
Stockumer Straße	DSW-Betriebshof bis Ardeystraße	650	12 600
Oesterstraße	Brackeler Hellweg bis OW III a-Brücke	2 300	17 000
Geschwister-Scholl-Straße	Schwänenwall bis Weißenburger Straße	600	2 700
Lindenhorster Straße	Münsterstraße bis Fürst-Hardenberg-Allee	1 000	4 400
Bornstraße *)	Heroldstraße bis Jäger-/Heiliggartenstraße	300	99 000
Gotthelfstraße	Hagener-Straße bis Zillestraße	1 800	11 000
Osterfeldstraße	Derner Straße bis Burgholzstraße	640	4 000
Osterfeld-, Lüdinghauser Straße (Ostseite)	Burgholzstraße bis Kemminghauser Straße	1 700	12 000
Rüschebrinkstraße	Brackeler Hellweg bis Hannöversche Straße	1 000	2 000
Saarlandstraße	Märkische-Straße bis Ruhrallee	450	4 300
Kirchhörder Straße	Olpketalstraße bis Durchstraße	1 200	4 000
		<b>12 340</b>	<b>223 000</b>

\*) Die Kosten für die Radfahrstreifen auf der Straße Am Rombergpark und Bornstraße beinhalten umfangreiche bauliche Umgestaltungen

### In 2006 aufgestellte Fahrradabstellanlagen

Standort	Stellplätze (ca.-Angaben)	Kosten
westlich Rosenterrasse	250	100 000
Im Rabenloh/Strobelallee	250	100 000
Bolmker Weg	970 m <sup>2</sup> umzäunte Abstellfläche	30 000
Innenstadt West	125	15 000
Innenstadt Nord	125	15 000
City, Körne, Hörde	100	12 000



Abstellanlage Im Rabenloh

### In 2006 laufende Baumaßnahmen mit Fertigstellung 2007 und Folgejahre

Straße	von – bis	Länge in m	Bauzeit bis
Fürst-Hardenberg-Allee (2. Bauabschnitt)	Kolberger Straße bis Holthäuser Straße	1 800	2007/2008
Holthäuser Straße	Ellinghauser Straße bis Neuholthäuser Weg	200	2007/2008
Geh- und Radweg-Brücke	über die A 2 von In den Weidbüschen bis Heuweg (einschließlich Rampen)	240	2007
Brackeler Straße (Verbindungsweg entlang Körnebach)	ehemaliger Hoesch-Parkplatz bis Anschluss an Geh-Radweg zur Flughafenstraße	1 020	2007
Asselner Hellweg	Asselner Straße bis Am Hagedorn	2 100	2008
Hamburger Straße (im Zuge Stadtbahnbau)	östl. Lippestraße bis Kaiserstraße	240	2007/2008
Provinzialstraße	Ortsgrenze Castrop-Rauxel bis Ortsgrenze Bochum	3 600	2009
		<b>9 200</b>	

Geplante Radwegenlagen für 2007			
Straße	Abschnitt	Länge in m	Radwegart
Aplerbecker Straße	Leni-Rommel-Straße bis Schürbankstraße	1 700	Radfahrstreifen Rad-Schutzstreifen
Jägerstraße	Gronastraße bis Bornstraße	400	Rad-Schutzstreifen
Gronastraße	Weißbürger Straße bis Jägerstraße	600	gemeinsamer Geh-Radweg
Heiliger Weg	Märkische Straße bis Kaiserstraße	1 900	Rad-Schutzstreifen
Ernst-Mehlich-Straße	Märkische Straße bis Heiliger Weg	320	Rad-Schutzstreifen
Feldstraße	Karl-Marx-Straße bis Heiliger Weg	400	Rad-Schutzstreifen
Arndtstraße	Ostwall bis Heiliger Weg	80	gemeinsamer Geh-Radweg
Frohlinder Straße	Heckelbeckstraße bis Sumpelmannstraße	800	Rad-Schutzstreifen
Emscherallee	Buschstraße bis Huckarder Allee	550	Getrennter Geh-Radweg
Brücke über Körnebach mit Anschlusswegen	Körnebach-Geh-Radweg bis Kühlkamp	80	Gemeinsamer Geh-Radweg
Horstmarer Straße	Schafstallstraße bis Ende der Bebauung	1 400	Rad-Schutzstreifen
Steinhofstraße	Horstmarer Straße bis Schafstallstraße	400	Rad-Schutzstreifen
Schafstallstraße	Friedrichshagen bis Horstmarer Straße	1 400	Rad-Schutzstreifen
Deusener Straße	Wulfgraben bis Weidenstraße	800	Rad-Schutzstreifen
Lichtendorfer Straße	Schürhoffstraße bis Blumenweg	350	Radfahrstreifen
Menglinghauser Straße	Kruckeler Straße bis Ortsgrenze Witten	1 300	Rad-Schutzstreifen
		<b>12 480</b>	



