

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 06.11.2019

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-West

Sitzungsdatum:

30.10.2019

Sitzungsart:

öffentlich

zu TOP 11.4

Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ – hier: Radverkehrsinfrastruktur am Wallring - Entwurfsplanung

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 15153-19)

Herr Meißner von der Projektgruppe Emissionsfreie Innenstadt (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) berichtet über die Vorlage TOP 11.4 Radfahren am Wallring.

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Die Vorstellung der Planung „Radwall“ ist eine der Maßnahmen des Projekts Emissionsfreie Innenstadt und ein Förderprojekt über 3 Jahre. Eine der Maßnahmen beschäftigt sich mit der Verbesserung der Radverkehr-Infrastruktur am Wall und besteht wiederum aus 2 Bausteinen. Das eine ist die Planung für den Ostwall und dem Schwanenwall. Das andere ist eine Verkehrsuntersuchung, die den gesamten Wall betrachtet und in der untersucht wird; u.a. auf welche Fahrspuren verzichtet oder wie auf dem gesamten Wall insgesamt den Radverkehr verbessert werden kann. Der Ost- und Schwanenwall wurde für die Planung deshalb ausgesucht, da wir dort die meiste Fläche vom gesamten Wall zur Verfügung haben, und kurzfristig (die Umsetzung von 3 Jahren) eine Realisierung herstellen können.

Die Planung wurde auch dem Beirat Nahmobilität und vielen anderen Gremien vorgestellt, dort wurde immer wieder erwähnt, dass die Querung der Innenstadt wichtig ist. Mit der Planung soll auch nicht die Querung der Innenstadt reduziert werden. Wir haben festgestellt, und wurden auch von anderen bestätigt, dass der Wall auch für den Radverkehr eine wichtige Verteilerfunktion hat. Der Wall wird nicht im Ganzen benutzt, aber man merkt, wie schwer die Anbindung von der Rheinischen Straße zum Bahnhof ist, wenn der Königswall gesperrt ist und man keine weitere Möglichkeit hat, mit dem Fahrrad über den Wall zu fahren.

Der Wall wird oft als Viertelring benutzt (Bsp. von der Kleppingstraße bis zur Hohen Straße), diese wichtigen Abschnitte sind auch für den Radfahrer von Bedeutung. Ein großer Mangel ist der Ein-Richtungsverkehr, als Radfahrer muss man, wenn man regelkonform fährt, den Wall in Hauptfahrrichtung nutzen und dann an der nächsten Signalanlage queren, um dann in die Gegenrichtung zu fahren. Wir wollen einen Radweg mit 2-Richtungsverkehr auf beiden Seiten des Walls ermöglichen. Hinzu kommt, dass Breiten geschaffen werden sollen, die wir bisher so im Innenstadtbereich noch nicht haben: Ein Beidrichtungs bzw. 2-Richtungsradweg mit mind. 3,25m Breite + 75cm Sicherheitsraum oder eine Fahrradstraße mit mind. 4,50m Breite + Sicherheitsabständen zu den parkenden Fahrzeugen. Diese beiden Planungsprinzipien sind mit dem Wall in der Planung hinterlegt und das haben wir so in der Innenstadt noch nicht, und auch in keinem anderen Bereich in der Stadt. Das ermöglicht uns einen Qualitätssprung für Lastenräder oder auch für Pedelecs.

Auf Grundlage der Entwurfsvorlage wird die Ausführungsplanung erarbeitet. Das Ziel ist, im Frühjahr nächsten Jahres soweit zu sein, dass wir den Baubeschluss

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

herbeiführen können. Spätestens im Sommer 2020 wollen wir auf Basis des Baubeschlusses ausschreiben. Damit könnte im Jahre 2021 bereits gebaut werden. Wir haben einen ehrgeizigen Zeitplan, da im Jahr 2022 das Geld von unserem Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ bereits ausgegeben und abgerechnet werden muss. Dabei gibt es eine enge Abstimmung mit dem Tiefbauamt, die uns bei dieser Planung unterstützt.

-Es folgt die 3-Simulation als Film -

Es fallen 180 von 720 Stellplätzen weg, das halten wir für angemessen bzw. akzeptabel. Die Auslastungserhebung ergab, dass wir eine Auslastung von 2/3 im gesamten Bereich haben, allerdings fällt sie unterschiedlich aus. Zum einen haben wir starke Auslastungen im Bereich des Schwanenwalls/ vor dem Reinoldinum aber eine sehr schwache Auslastung vor dem Käthe-Kollwitz-Gymnasiums. In der Summe wäre es aus unserer Sicht aber kein Problem, da es in der Nähe am Reinoldinum ein Parkhaus gibt, in dem noch Kapazitäten vorhanden sind. Wir haben insgesamt 5.800 Stellplätze allein in den Parkhäusern der Innenstadt. Die Parkhäuser sind i.d.R. nicht ausgelastet.

Alle Fraktionen begrüßen grundsätzlich die Vorlage und das Vorhaben.

Ralf Stoltze (Bezirksbürgermeister):

Die Flächen, die in der Simulation rot markiert sind, sollen dann auch später farbig dargestellt werden?

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Ja, wir wollen einen roten durchgefärbten Asphalt, kein Pflaster, was einen Komfortgewinn für den Radfahrer ist.

Hr. Fuß (Fraktion B90/Die Grünen):

Warum wird nicht der komplette Radweg, also auch die Fahrradstraßen, ebenfalls rot gefärbt?

Hr. Martinschledde (Piraten):

Die Verengung der Radwege ist nicht zufriedenstellend. Bei Wegen für Kfz würde man auch keine Kosten scheuen.

Hr. Tigges (CDU-Fraktion):

Die Straßen, in denen die Durchfahrt verboten ist, sind in der Simulation bisher mit einem Schild dargestellt worden. Um die Raser Szene zu verhindern, ist der Bau von Pollern evtl. Sinnvoll?

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Die „nicht roten“ Fahrradstraßen sind noch für Kfz/Anlieger frei. Das soll vor allem dem Autofahrer signalisieren, dass er dort fahren darf. Dennoch wird durch die Markierung der Fahrradstraße dem Autofahrer bewusst gemacht, dass er sich auf einer Fahrradstraße befindet und vorsichtig sein muss. Sollte alles rot gefärbt

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

werden, könnte die Aufmerksamkeit des Autofahrers nicht mehr gegeben sein. Es werden noch Auflastungen in den Einmündungen vom Wallring gebaut; die dienen zum einem der Aufmerksamkeit dem Radfahrer gegenüber und gleichzeitig helfen sie, dass die Raser nicht mehr so schnell in die Nebenfahrbahnen einfahren können. Stattdessen muss man durch die Auflastung über einen Huckel. Wo das möglich ist, muss in enger Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde abgeklärt werden, damit es auch durch keine größeren Verzögerungen auf dem Hauptwall kommen soll. Die Poller sind auch bei Radfahrern unbeliebt, da man mit dem Lenker dort hängen bleiben kann; dies ist ein Gefahrenpotenzial. Eine Verengung der Radwege wie zum Beispiel am Adlerturm lässt sich ohne den Eingriff in die Hauptfahrbahn nicht vermeiden.

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird die Reduzierung von Fahrspuren in einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung unterzogen. Dazu gibt es vermutlich Frühjahr nächsten Jahres die ersten Ergebnisse. Jetzt wollen wir eine schnelle Umsetzung und eine hohe Akzeptanz dieser Umsetzung, damit ein Qualitätssprung für den Radverkehr stattfinden kann.

Hr. Vaupel (Fraktion B90/Die Grünen):

Eingriff in den Autoverkehr wäre kein Problem, sondern die Lösung.

Wird evtl. eine grüne Welle für Radfahrer eingerichtet? Der neue Radweg ist zusammengerechnet 2 km lang, wieviel % sind das vom ganzen Wall? Wird das die einzige Maßnahme sein? Wie geht es damit weiter, wenn die Stadt das selber zahlen muss und keine 80% mehr aus Landesmitteln erhält?

Hr. Steingötter (Die Linke):

Die Maßnahme betrifft weniger als den halben Wall, was ist mit dem Rest?

Hr. Großmann (Erster Polizeihauptkommissar Polizei Dortmund):

Die Wall-Raser fahren nicht nur auf dem Wall, sondern auch auf den Parkplätzen/ Nebenfahrbahnen. Man schafft es nicht, die Raser aufzuhalten. Verkehrszeichen aufstellen reicht da nicht aus.

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

1/3 des Wallrings wird umgebaut, das ist 1 km Gesamtlänge auf jeder Seite. Das soll auch nur der Anfang sein, wir wollen den gesamten Wallring radverkehrsfreundlich umgestalten. Aber es ist nicht überall so möglich, wie es am Ostwall geplant ist. Die Stelle zwischen Burgwall und Bahnhof ist die engste Stelle des Wallrings mit den wenigstens Fahrspuren.

Wir müssen die Gesamtsituation betrachten mit Fahrradfahrern, Autofahrern und auch z.B. der Begrünung. Die Verkehrsuntersuchung ist bereits beauftragt, um nach dem Bürgerdialog und politischer Beratung zu entscheiden, wie der Dortmunder Wall in Zukunft aussehen soll. Wir wollen sofort mit der Maßnahme anfangen und die Situation sofort schon verbessern. Ein gesamter Entwurf würde noch einige Jahre dauern. Es gibt insgesamt 16 Maßnahmen zum Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“, das ist nur eine davon.

Fr. Cramer (Fraktion B90/Die Grünen):

Es gab bereits einige Beschlüsse die den Radverkehr verbessern sollten, u.a. eine Fahrradstraße in der Große Heimstraße. Möchte daran erinnern, dass es noch

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

etliche andere Beschlüsse gibt, die umgesetzt werden sollten um die Situation auch stadtweit zu verbessern.

Fr. Wenzel (Fraktion B90/Die Grünen)

Die Fahrradstraßen werden auf Rücksicht der Autofahrer nicht rot gefärbt. In anderen Orten wurde es gelöst, indem die Straße rot gefärbt wurde, in der Mitte allerdings ein 80cm breiter weißer Streifen blieb. Damit signalisieren wir den Autofahrern, dass sie auch da fahren dürfen.

Hr. Martinschledde (Piraten):

Das Projekt ist was Positives, aber zu kurz gedacht.

Hr. Meyer (SPD-Fraktion):

Die bitte an alle, das zu befürworten, damit der Umbau in eine Stadt mit alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten gestartet werden kann.

Hr. Vaupel (Fraktion B90/Die Grünen):

Ist dieser Entwurf das Muster für den zukünftigen Umbau des restlichen Walls?
Was ist mit der Straßenquerungen, z.B. Kaiserstraße, die Ampelschaltung?

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Es ist nicht zwingend das Muster für den gesamten Wall, das ist die Lösung für den Bestand am Ost- und Schwanenwall, damit wir da eine gute und schnelle Lösung hinbekommen. Wir denken nach der Verkehrsuntersuchung für den gesamten Wall komplett neu. Dazu gab es schon ein Brainstorming im begleitenden Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität, wie z.B. eine Einbahnstraße auf dem Wall, welche statt 6 Spuren evtl. nur 4 Spuren benötigen würde. An den Querungen sind Furten für den Radfahrer signalgeregt. Eine grüne Welle für Radfahrer lässt sich noch nicht versprechen. Die Signalanlagen werden aber im Rahmen der Verkehrsuntersuchung genauer betrachtet.

Bezüglich der Fahrradstraße in der Große Heimstraße: da sollte voraussichtlich eine Vorlage bis zur nächsten Sitzung eintreffen. Für die Radwege wollen auch wir stärker in die Fahrspuren eingreifen.

Hr. Tigges (CDU-Fraktion):

Dies ist der erste Schritt in die richtige Richtung.

Hr. Steingötter(Die Linke):

Kritisiert nicht den Plan der vorliegt, sondern dass kein Gesamtkonzept vorliegt und die Geschwindigkeit mit der man an diese Frage herangeht.

Fr. Eberle (Die Linke):

Bittet um die Prüfung, wie es mit der Fahrradstraße in der Große Heimstraße weitergeht.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis. Die Anmerkungen sind auch Gegenstand der Empfehlung der Vorlage.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West bittet um Stellungnahme der Verwaltung zum Sachstand „Fahrradstraße Große Heimstraße“

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund **einstimmig** folgenden Beschluss zu fassen:

Beschluss

Der Rat der Stadt beschließt

1. die vorliegende Entwurfsplanung für den Umbau der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall als Grundlage für die weitere Ausbauplanung,
2. die Vorstellung der Planung in einer öffentlichen Dialogveranstaltung.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 07.11.2019

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	06.11.2019	öffentlich

zu TOP 4.1

Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ – hier: Radverkehrsinfrastruktur am Wallring - Entwurfsplanung

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 15153-19)

hierzu liegt vor→ Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt West vom 30.10.2019:

Herr Meißner von der Projektgruppe Emissionsfreie Innenstadt (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) berichtet über die Vorlage TOP 11.4 Radfahren am Wallring.

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Die Vorstellung der Planung „Radwall“ ist eine der Maßnahmen des Projekts Emissionsfreie Innenstadt und ein Förderprojekt über 3 Jahre. Eine der Maßnahmen beschäftigt sich mit der Verbesserung der Radverkehr-Infrastruktur am Wall und besteht wiederum aus 2 Bausteinen. Das eine ist die Planung für den Ostwall und dem Schwanenwall. Das andere ist eine Verkehrsuntersuchung, die den gesamten Wall betrachtet und in der untersucht wird; u.a. auf welche Fahrspuren verzichtet oder wie auf dem gesamten Wall insgesamt den Radverkehr verbessert werden kann. Der Ost- und Schwanenwall wurde für die Planung deshalb ausgesucht, da wir dort die meiste Fläche vom gesamten Wall zur Verfügung haben, und kurzfristig (die Umsetzung von 3 Jahren) eine Realisierung herstellen können.

Die Planung wurde auch dem Beirat Nahmobilität und vielen anderen Gremien vorgestellt, dort wurde immer wieder erwähnt, dass die Querung der Innenstadt wichtig ist. Mit der Planung soll auch nicht die Querung der Innenstadt reduziert werden. Wir haben festgestellt, und wurden auch von anderen bestätigt, dass der Wall auch für den Radverkehr eine wichtige Verteilerfunktion hat. Der Wall wird nicht im Ganzen benutzt, aber man merkt, wie schwer die Anbindung von der Rheinischen Straße zum Bahnhof ist, wenn der Königswall gesperrt ist und man keine weitere Möglichkeit hat, mit dem Fahrrad über den Wall zu fahren.

Der Wall wird oft als Viertelring benutzt (Bsp. von der Kleppingstraße bis zur Hohen Straße), diese wichtigen Abschnitte sind auch für den Radfahrer von Bedeutung. Ein großer Mangel ist der Ein-Richtungsverkehr, als Radfahrer muss man, wenn man regelkonform fährt, den Wall in Hauptfahrrichtung nutzen und dann an der nächsten Signalanlage queren, um dann in die Gegenrichtung zu fahren. Wir wollen einen Radweg mit 2-Richtungsverkehr auf beiden Seiten des Walls ermöglichen. Hinzu kommt, dass Breiten geschaffen werden sollen, die wir bisher so im Innenstadt- Bereich noch nicht haben: Ein Beidrichtungs bzw. 2-Richtungsradweg mit mind. 3,25m Breite + 75cm Sicherheitsraum oder eine Fahrradstraße mit mind. 4,50m Breite + Sicherheitsabständen zu den parkenden Fahrzeugen. Diese beiden Planungsprinzipien sind mit dem Wall in der Planung hinterlegt und das haben wir so in der Innenstadt noch nicht, und auch in keinem anderen Bereich in der Stadt. Das ermöglicht uns einen Qualitätssprung für Lastenräder oder auch für Pedelecs.

Auf Grundlage der Entwurfsvorlage wird die Ausführungsplanung erarbeitet. Das Ziel ist, im Frühjahr nächsten Jahres soweit zu sein, dass wir den Baubeschluss herbeiführen können. Spätestens im Sommer 2020 wollen wir auf Basis des Baubeschlusses ausschreiben. Damit könnte im Jahre 2021 bereits gebaut werden.

Wir haben einen ehrgeizigen Zeitplan, da im Jahr 2022 das Geld von unserem Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ bereits ausgegeben und abgerechnet werden muss. Dabei gibt es eine enge Abstimmung mit dem Tiefbauamt, die uns bei dieser Planung unterstützt.

-Es folgt die 3-Simulation als Film -

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Es fallen 180 von 720 Stellplätzen weg, das halten wir für angemessen bzw. akzeptabel. Die Auslastungserhebung ergab, dass wir eine Auslastung von 2/3 im gesamten Bereich haben, allerdings fällt sie unterschiedlich aus. Zum einen haben wir starke Auslastungen im Bereich des Schwanenwalls/ vor dem Reinoldinum aber eine sehr schwache Auslastung vor dem Käthe-Kollwitz-Gymnasiums. In der Summe wäre es aus unserer Sicht aber kein Problem, da es in der Nähe am Reinoldinum ein Parkhaus gibt, in dem noch Kapazitäten vorhanden sind. Wir haben insgesamt 5.800 Stellplätze allein in den Parkhäusern der Innenstadt. Die Parkhäuser sind i.d.R. nicht ausgelastet.

Alle Fraktionen begrüßen grundsätzlich die Vorlage und das Vorhaben.

Ralf Stoltze (Bezirksbürgermeister):

Die Flächen, die in der Simulation rot markiert sind, sollen dann auch später farbig dargestellt werden?

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Ja, wir wollen einen roten durchgefärbten Asphalt, kein Pflaster, was einen Komfortgewinn für den Radfahrer ist.

Hr. Fuß (Fraktion B90/Die Grünen):

Warum wird nicht der komplette Radweg, also auch die Fahrradstraßen, ebenfalls rot gefärbt?

Hr. Martinschledde (Piraten):

Die Verengung der Radwege ist nicht zufriedenstellend. Bei Wegen für Kfz würde man auch keine Kosten scheuen.

Hr. Tigges (CDU-Fraktion):

Die Straßen, in denen die Durchfahrt verboten ist, sind in der Simulation bisher mit einem Schild dargestellt worden. Um die Raser Szene zu verhindern, ist der Bau von Pollern evtl. sinnvoll?

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Die „nicht roten“ Fahrradstraßen sind noch für Kfz/Anlieger frei. Das soll vor allem dem Autofahrer signalisieren, dass er dort fahren darf. Dennoch wird durch die Markierung der Fahrradstraße dem Autofahrer bewusst gemacht, dass er sich auf einer Fahrradstraße befindet und vorsichtig sein muss. Sollte alles rot gefärbt werden, könnte die Aufmerksamkeit des Autofahrers nicht mehr gegeben sein. Es werden noch Auflastungen in den Einmündungen vom Wallring gebaut; die dienen zum einem der Aufmerksamkeit dem Radfahrer gegenüber und gleichzeitig helfen sie, dass die Raser nicht mehr so schnell in die Nebenfahrbahnen einfahren können. Stattdessen muss man durch die Auflastung über einen Huckel. Wo das möglich ist, muss in enger Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde abgeklärt werden, damit es auch durch keine größeren Verzögerungen auf dem Hauptwall kommen soll. Die Poller sind auch bei Radfahrern unbeliebt, da man mit dem Lenker dort hängen bleiben kann; dies ist ein Gefahrenpotenzial. Eine Verengung der Radwege wie zum Beispiel am Adlerturm lässt sich ohne den Eingriff in die Hauptfahrbahn nicht vermeiden.

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird die Reduzierung von Fahrspuren in einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung unterzogen. Dazu gibt es vermutlich Frühjahr nächsten Jahres die ersten Ergebnisse. Jetzt wollen wir eine schnelle Umsetzung und eine hohe Akzeptanz dieser Umsetzung, damit ein Qualitätssprung für den Radverkehr stattfinden kann.

Hr. Vaupel (Fraktion B90/Die Grünen):

Eingriff in den Autoverkehr wäre kein Problem, sondern die Lösung.

Wird evtl. eine grüne Welle für Radfahrer eingerichtet? Der neue Radweg ist zusammengerechnet 2 km lang, wieviel % sind das vom ganzen Wall? Wird das die einzige Maßnahme sein? Wie geht es damit weiter, wenn die Stadt das selber zahlen muss und keine 80% mehr aus Landesmitteln erhält?

Hr. Steingötter (Die Linke):

Die Maßnahme betrifft weniger als den halben Wall, was ist mit dem Rest?

Hr. Großmann (Erster Polizeihauptkommissar Polizei Dortmund):

Die Wall-Raser fahren nicht nur auf dem Wall, sondern auch auf den Parkplätzen/ Nebenfahrbahnen. Man schafft es nicht, die Raser aufzuhalten. Verkehrszeichen aufstellen reicht da nicht aus.

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

1/3 des Wallrings wird umgebaut, das ist 1 km Gesamtlänge auf jeder Seite. Das soll auch nur der Anfang sein, wir wollen den gesamten Wallring radverkehrsfriendly umgestalten. Aber es ist nicht überall so möglich, wie es am Ostwall geplant ist. Die Stelle zwischen Burgwall und Bahnhof ist die engste Stelle des Wallrings mit den wenigstens Fahrspuren.

Wir müssen die Gesamtsituation betrachten mit Fahrradfahrern, Autofahrern und auch z.B. der Begrünung. Die Verkehrsuntersuchung ist bereits beauftragt, um nach dem Bürgerdialog und politischer Beratung zu entscheiden, wie der Dortmunder Wall in Zukunft aussehen soll. Wir wollen sofort mit der Maßnahme anfangen und die Situation sofort schon verbessern. Ein gesamter Entwurf würde noch einige Jahre dauern. Es gibt insgesamt 16 Maßnahmen zum Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“, das ist nur eine davon.

Fr. Cramer (Fraktion B90/Die Grünen):

Es gab bereits einige Beschlüsse die den Radverkehr verbessern sollten, u.a. eine Fahrradstraße in der Große Heimstraße. Möchte daran erinnern, dass es noch etliche andere Beschlüsse gibt, die umgesetzt werden sollten um die Situation auch stadtweit zu verbessern.

Fr. Wenzel (Fraktion B90/Die Grünen)

Die Fahrradstraßen werden auf Rücksicht der Autofahrer nicht rot gefärbt. In anderen Orten wurde es gelöst, indem die Straße rot gefärbt wurde, in der Mitte allerdings ein 80cm breiter weißer Streifen blieb. Damit signalisieren wir den Autofahrern, dass sie auch da fahren dürfen.

Hr. Martinschledde (Piraten):

Das Projekt ist was Positives, aber zu kurz gedacht.

Hr. Meyer (SPD-Fraktion):

Die bitte an alle, das zu befürworten, damit der Umbau in eine Stadt mit alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten gestartet werden kann.

Hr. Vaupel (Fraktion B90/Die Grünen):

Ist dieser Entwurf das Muster für den zukünftigen Umbau des restlichen Walls?
Was ist mit der Straßenquerungen, z.B. Kaiserstraße, die Ampelschaltung?

Herr Meißner (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt):

Es ist nicht zwingend das Muster für den gesamten Wall, das ist die Lösung für den Bestand am Ost- und Schwanenwall, damit wir da eine gute und schnelle Lösung hinbekommen. Wir denken nach der Verkehrsuntersuchung für den gesamten Wall komplett neu. Dazu gab es schon ein Brainstorming im begleitenden Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität, wie z.B. eine Einbahnstraße auf dem Wall, welche statt 6 Spuren evtl. nur 4 Spuren benötigen würde. An den Querungen sind Furten für den Radfahrer signaleregelt. Eine grüne Welle für Radfahrer lässt sich noch nicht versprechen. Die Signalanlagen werden aber im Rahmen der Verkehrsuntersuchung genauer betrachtet.

Bezüglich der Fahrradstraße in der Große Heimstraße: da sollte voraussichtlich eine Vorlage bis zur nächsten Sitzung eintreffen. Für die Radwege wollen auch wir stärker in die Fahrspuren eingreifen.

Hr. Tigges (CDU-Fraktion):

Dies ist der erste Schritt in die richtige Richtung.

Hr. Steingötter(Die Linke):

Kritisiert nicht den Plan der vorliegt, sondern das kein Gesamtkonzept vorliegt und die Geschwindigkeit mit der man an diese Frage herangeht.

Fr. Eberle (Die Linke):

Bittet um die Prüfung, wie es mit der Fahrradstraße in der Große Heimstraße weitergeht.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis. Die Anmerkungen sind auch Gegenstand der Empfehlung der Vorlage.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West bittet um Stellungnahme der Verwaltung zum Sachstand „Fahrradstraße Große Heimstraße“

Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund **einstimmig** folgenden Beschluss zu fassen:

Beschluss

Der Rat der Stadt beschließt

1. die vorliegende Entwurfsplanung für den Umbau der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall als Grundlage für die weitere Ausbauplanung,
2. die Vorstellung der Planung in einer öffentlichen Dialogveranstaltung.

AUSW, 06.11.2019:

Wie bereits in der Bezirksvertretung Innenstadt West informiert Herr Meißner den Ausschuss ausführlich mittels 3-D-Simulation zum Thema.

Auf Nachfrage von Frau Rm Lührs gibt Herr Meißner wie folgt den Termin für die Dialogveranstaltung bekannt:

*„Die Planungen sollen den Bürgerinnen und Bürgern **am 26. November, um 18 Uhr im Gartensaal des Baukunstarchives** vorgestellt werden.“*

In Kenntnis der Empfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt West empfiehlt der Ausschuss für Umwelt Stadtgestaltung und Wohnen dem Rat der Stadt Dortmund mehrheitlich, bei 1 Enthaltung (Fraktion AfD) und 1 Gegenstimme (Ratsgruppe NPD/Die Rechte) folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt

1. *die vorliegende Entwurfsplanung für den Umbau der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall als Grundlage für die weitere Ausbauplanung,*
2. *die Vorstellung der Planung in einer öffentlichen Dialogveranstaltung.*