



Publikationen zum Verkehrsgeschehen in der Schneiderstraße
Reinhard Wegener
An:
mfach@stadtdo.de
27.03.2020 13:26



2 Attachments



Verkehrssituation Schneiderstraße.docx IMG-20200327-WA0002.jpg



Sehr geehrter Herr Fach,
unser Nachbar in der Schneiderstraße in Dortmund-Kirchhörde, Herr Florian Weber, hat mir vor einigen Tagen Ihren Brief an ihn vom 10.03.20 zugänglich gemacht (inklusive der erstaunlichen Funktionszuschreibung zur Schneiderstraße durch die Stadtplanung.) Insofern denke ich, dass Sie interessieren könnte, was die Lokalpresse heute zu den Verkehrsverhältnissen in der Schneiderstraße publiziert hat und was wir der Lokalpresse zuvor mitgeteilt haben. Beides schicke ich Ihnen im Anhang zu.

Jetzt erst verstehe ich, warum die Verwaltung offenbar überhaupt kein Interesse hat, die Verkehrsverhältnisse hier zu ändern.

Allerdings darf es Sie nicht wundern, dass wir solche Belastungen nicht länger hinnehmen werden: mittlerweile fährt u.a. halb Witten (ausweislich der KFZ-Kenzeichen) durch die Schneiderstraße nach Dortmund und zurück und das üblicherweise, v.a. zu den Stoßzeiten, nicht mit Tempo 30; im Navi wird gewöhnlich die Verbindung durch die Schneiderstraße angegeben, wenn mensch von Do-Süd nach Witten/Wetter/Bochum fahren möchte. Das alles kommt Ihrer Einschätzung der Funktionen unserer Wohnstraße ("Haupterschließungsfunktion", "Verbindungsfunktion", "Bestandteil des Vorrangnetzes") doch sicher schon erfreulich nahe.

Mit freundlichen Grüßen
Reinhard Wegener

Historie und Probleme in Schneiderstraße

- Die Schneiderstraße war schon immer eine Straße mit dörflich/ländlichem Charakter in einem reinen Wohngebiet. Vor nicht ganz so langer Zeit – auch noch nach dem 2. Weltkrieg - prägten einige Bauernhöfe mit entsprechenden Ländereien sowie zentrale Ausflugsgastronomien („Haus Mentler“ – in der Nähe auch die sehr bekannte „Weiße Taube“) das Bild der dörflichen Schneiderstraße als Zentrum des Vorortes Dortmund-Kleinholthausen.
- Diese dörflich/ruhige Umgebung, war auch der Hauptgrund, warum sich in den ersten 10-40 Jahren nach dem Krieg viele Menschen aus dem nördlich/industriestädtischem Großraum Dortmund hier ansiedelten.
- Entsprechend war die Schneiderstraße bis Ende der 60er Jahre eine dörfliche Sackgasse (ohne Kanalisation, aber mit eigenem Postamt, Lebensmittelgeschäft und Schuhmacherei), die gerade noch Zugang zu den vier Bauernhöfen am unteren Ende der Straße (Nähe Mettestraße) ermöglichte. Die Straße endete über fast schon Jahrhunderte mit der Haus-Nr. 80 am Gehöft des Bauern Kötting.
- Als die Schneiderstraße Ende der 1960er / Anfang der Siebziger Jahre ausgebaut und bis nach Löttringhausen (zur Blickstraße) durchgehend befahrbar (inklusive Kanalisation) gemacht wurde, erschien das einerseits attraktiv, erzeugte andererseits auch Widerstand und Ängste dergestalt, dass es mit dem dörflich/ruhigen Charakter der Straße bald vorbei sein könnte.
- Aus diesem Widerstand und den allseitigen Bedenken gegen mögliche große Verkehrsbelastung resultiert bis heute die damals erzwungene Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 und etlichen „Schikanen“ aus Anpflanzungen mit Randsteinen. Leider enden diese „Schikanen“ unterhalb etwa der Haus-Nummern 28 – 30, so dass seither ab dort/bis dort das Tempo 30 so gut wie nicht mehr eingehalten wird – mehr noch: es wird häufig noch nicht einmal das Tempo 50 eingehalten.
- Die damaligen Befürchtungen der Anwohner haben sich durch die bisher unter der Hand geschaffenen Fakten einer (überörtlichen) Zubringerstraße für Pendler und LKW-Verkehr in schlimmer Weise bestätigt: auch ermöglicht durch den weitgehenden Wechsel der ursprünglichen Anwohner durch die nächsten Generationen, denen der ursprüngliche Widerstand und die Forderungen der Anwohner/innen während und nach dem Ausbau der Straße nicht mehr gegenwärtig sind.
- Bereits 2016 gab es ein Bürgerbegehren der Anwohner zur Verkehrsberuhigung unserer von (teilweise überregionalem) Durchgangsverkehr stark belasteten Wohnstraße, u.a. durch ein Positionspapier der Anwohner sowie einen Antrag auf bezirkspolitischer Ebene im Jahr 2017 (Herr Hans-Jürgen Grotjahn, CDU-Fraktionsvorsitz der Bezirksvertretung) zur Sperrung der Straße für LKW über 3,5t Gesamtgewicht.

- Die Mobilitätsplanung, an die die zahlreichen Unterschriften damals weitergeleitet wurden, führte daraufhin etwa ein Jahr später eine Zählung des Verkehrsaufkommens durch (Ergebnisse sowie Begründung liegen bei) und befand, die hohen Zahlen seien im "normalen Rahmen für eine Verbindungsstraße", die schweren Fahrzeuge als Prozentsatz der hohen absoluten Zahlen der Fahrzeuge der Norm entsprechend. Gleichzeitig wurden größere Fahrzeuge erst ab 10 Meter Gesamtlänge als solche erfasst, so dass die Zahlen weder die reale Belastung abbilden, die die Anwohner hier täglich ertragen müssen, noch den Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs. Obendrein wurde die Messung in einer Zeit durchgeführt, in der auf der Hagener Straße eine Spurverengung eingerichtet war, die die Durchfahrt schwerer Fahrzeuge einschränkte und damit das Bild des Verkehrsaufkommens auch für Schneiderstraße verzerrte. Im Vorhinein waren Baustellen in der Umgebung paradoxerweise regelmäßig als Begründung für eine Verschiebung der Zählung angegeben worden.
- Statt der geforderten Entlastung wird die Schneiderstraße zusätzlich regelmäßig als Umleitungsstrecke im Rahmen der Baumaßnahmen in der Umgebung genutzt, besser ausgebaut, wenn auch weiträumigere Alternativen (wie z.B. die Menglinghauser Straße) werden nicht genutzt. Plötzliche Halteverbote entlang einer ganzen Straßenseite zu Lasten der Anwohner wurden eingerichtet – und zwar ohne jede vorherige Information durch die von der Verwaltung beauftragte und desinteressierte Fremdfirma. Ein unerträglicher Nebeneffekt der letzten Umleitungen hier war, dass selbst die städtischen Gelenkbusse keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung mehr einhielten.
- Wenn nun die Stadtplanung diese bisher im Alltag durchgesetzten Fakten zu selbstverständlichen Normen und zu Eckpunkten der Verkehrsplanung erklärt ("die Schneiderstraße habe angeblich „Verbindungsfunktion“ sowie die Funktion einer „Haupterschließungsstraße als Bestandteil des Vorrangnetzes der Stadt“), dann handelt es sich um eine Selbstermächtigung des Verwaltungshandelns, die sich mit der Quasiautorität des faktisch Durchgesetzten gegen die Interessen der hiesigen Bevölkerung wendet.
- Die schwer belasteten jetzigen Anwohner/innen werden das nicht hinnehmen, sondern bleiben dabei, dass in einer **reinen Wohngegend** eine derartige Verkehrsbelastung inkl. LKW-Schwerlastverkehr nicht akzeptabel ist! Die Erklärung der städtischen Verkehrsplanung zur Akzeptanz solcher Verhältnisse halten wir für eine **unangemessene Einmischung in und einen Angriff auf unsere Wohn- und Lebensverhältnisse!** Wir als Anwohner fühlen uns vor dem Hintergrund **von den zuständigen Behörden gegenüber verkehrstechnischen Belangen zurückgesetzt** und empfinden die **Situation als große Zumutung in unserem Lebensalltag**.
- Wir fordern in jedem Fall eine deutliche Verkehrsberuhigung (inklusive eines LKW-Durchfahrtsverbotes) mittels entsprechender bautechnischer Verengungs- und Beruhigungsmaßnahmen (z.B. Schikanen, Poller, Bodenschwellen). Radartechnische Kontrollmaßnahmen reichen uns nicht, sondern belegen jeweils aufs Neue die seit Langem eingerissene hiesige Raserei, vor allem in der frühen Morgen- und späteren Abendzeit.

Fazit: wir verlangen, dass die Schneiderstraße für Pendler und durchfahrende LKW über 3,5 Tonnen unbedingt unattraktiv gemacht werden muss!

- Dazu kommt: der durchfahrende Schwerlastverkehr kümmert sich seit Jahren nicht darum, dass die Brücke über den Kirchhörder Bach an der Mettestraße (Bauwerk 1134) überhaupt nur für maximal 30 Tonnen ausgelegt ist. Behördliche Kontrollen dazu finden grundsätzlich nicht statt. Dieses Bauwerk wird über kurz oder lang mittels bürgerlicher Steuergelder renoviert werden müssen.

Reinhard Wegener und 

für den Stadtbezirk **Hombuch**

Gemeindebrief ist erschienen

Online und als Druckexemplar

Kirchhörde. Der neue Gemeindebrief der evangelischen Philippusgemeinde ist online abrufbar. Ob die dort genannten Termine stattfinden, hängt von den staatlichen Anordnungen ab. Angesichts der Lage muss zum Schutz der ehrenamtlichen Anträger auf die Verteilung an jeden Haushalt der Gemeinde verzichtet werden. Ab sofort gibt es die Druck-

ausgabe an kleinen durchsichtigen Kästen, die bei den Kirchen und Gemeindezentren in Brünninghausen, Kirchhörde und Löttringhausen angebracht sind. In den nächsten Tagen ist die Druckausgabe auch in vielen teilnehmenden Geschäften des täglichen Bedarfs innerhalb der Gemeinde erhältlich.

www.philippusdo.de

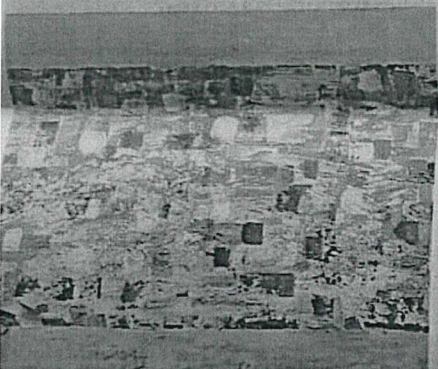


Der Gemeindebrief ist auch als Druckversion in den Kästen an den Kirchen zu haben. FOTO: NITKE/GENEIDE

Awo Bittermark startet Hilfe-Netzwerk

Bittermark. Das Corona-Hilfe-Netzwerk der Awo Bittermark, Sichelstraße 22, ist gestartet. Dieses steht für alle zur Verfügung. Im Angebot sind Telefongespräche und Einkaufshilfen. Infos unter Tel. 73 49 82.

„Das Leuchten einer Großstadt“



Das Leuchten einer Großstadt“ nennt Dagmar Fürstenberg ihr Bild, mit dem sie sich an unserer „Farbtupfer“-Aktion beteiligt. Die Hobby-Malerin wohnt in Barop und malt seit 15 Jahren. FOTO: FÜRSTENBERG

Diese Dortmundler helfen

Nachbarschaftshilfe in Hombuch

Monika Fiedler aus Hombuch hilft bei Einkäufen und holt auch Medikamente ab. Kontakt unter Tel. (0231) 95 95 56 58.

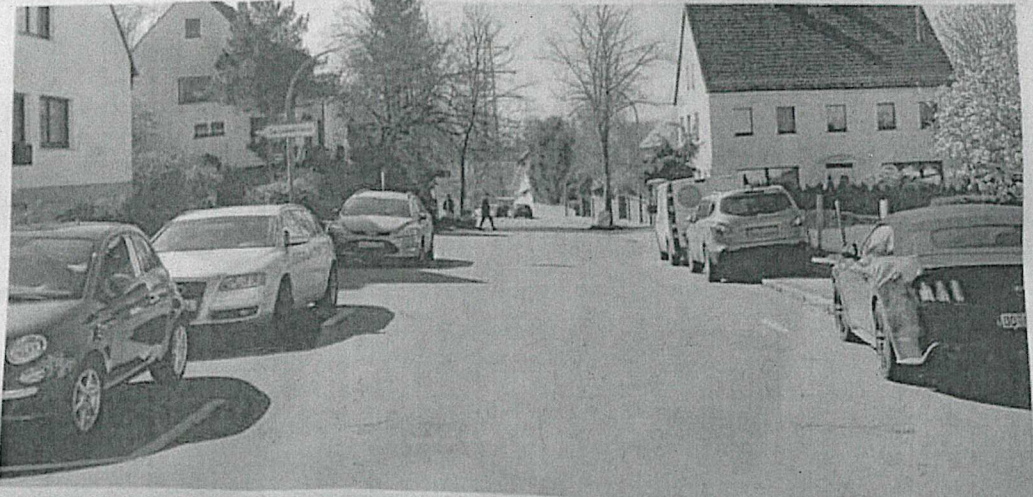
Ihr Draht zu uns
So kommen Sie in die Zeitung: Möchten Sie, dass an dieser Stelle auch über Ihre Veranstaltung berichtet wird? Dann schicken Sie uns ein Foto und Infos per Mail. do-sued@lensingmedia.de

Anzeigen

Detlef RISCH
BAUUNTERNEHMUNG
Bauservice:
Alles unter einem Dach
• Handwerker-EL-Service
• Heubau - Umbau - Ladenbau
• Dachausbau - Trockenbau
• Treppenausbau
• Altbausanierung
• Keller/Trockenlegung
• Fassadenrenovierung
• Balkonsanierung
• Putz- u. Fliesenarbeiten
• Beschichtungen
• Estriche
• Garten- u. Landschaftsbau
Detlef Risch GmbH & Co. KG
Kürzer Morgen 6 • 56239 Schwerte
02304/966747 Fax: 02304/966748

Leistungsbereich
Kaufe ständig Audi, DB, Jap. BMW, Kleinbusse. Unfallfrei, usw., hohe km, ohne TÜV, Preis über Wert. Fa. 02 31 80 79 89

Brot für die Welt
Worte für den Menschen.



So ruhig ist es an der Schneiderstraße in Kleinholthausen eigentlich nie. Nur jetzt, in der Corona-Krise, nutzen kaum Lkw die kleine Verbindungsstraße. Ansonsten aber klagen Anwohner über den starken Durchgangsverkehr in ihrer Wohnstraße. FOTOS: WERNICKE

Wütende Anwohner fordern: „Lkw-Verbot für Wohnstraße!“

KLEINHOLTHAUSEN. Viele Pendler und Lkw-Fahrer nutzen die Schneiderstraße als schnelle Verbindung zwischen Löttringhausen und der Hagener Straße. Die Anwohner wehren sich bereits seit Jahren dagegen.

Von Marc Dominic Wernicke

Anwohner der Schneiderstraße in Kleinholthausen ärgern sich. Regelmäßig fahren Pkw und große Lastwagen durch ihre Wohnstraße. Schon seit Jahren fordern sie die Stadt auf, etwas dagegen zu tun – bislang ohne Erfolg.

„Wir fühlen uns gegenüber verkehrstechnischen Belangen zurückgesetzt“, sagt der Anwohner Florian Weber im Namen von 70 Nachbarn, deren Unterschriften er gesammelt hat.

Er selbst wohnt mit seiner Familie seit März 2016 in Kleinholthausen, wo die Schneiderstraße an die stark befahrene Gotthelf- und Hagener Straße anschließt.

Anwohner kämpfen

Noch im selben Jahr startete Weber zusammen mit weiteren Anwohnern eine Bürger-Offensive, um den Durchgangsverkehr auf der von überörtlichen Pendlern und Lkw stark befahrenen Wohnstraße zu beruhigen.

2017 wurde ihre Forderung, die Schneiderstraße für Lastwagen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen zu sperren, von der Hombucher Bezirksvertretung an die Stadt Dortmund weitergegeben.

„Die Mobilitätsplanung führte daraufhin etwa ein Jahr später eine Zählung des Verkehrsaufkommens durch“, sagt Florian Weber.

Kritik an Verkehrszählung

Das Ergebnis fiel für die Anwohner ernüchternd aus: Die hohen Fahrzeugzahlen seien „im normalen Rahmen für eine Verbindungsstraße“ und der Anteil schwerer Fahrzeuge „aller Norm entsprechend“.

„Dabei wurden aber nur Fahrzeuge ab 10 Metern Gesamtlänge überhaupt als „große“ Fahrzeuge erfasst“, kritisiert Weber.

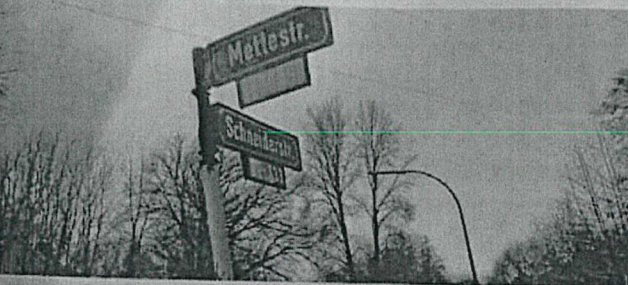
Zudem sei die Zählung im Jahr 2018 zu einer Zeit erfolgt, als auf der Hagener Straße eine Spurverengung



Vom Kirchhörder Bach bis zum Bereich der Gotthelfstraße gilt an der Schneiderstraße Tempo 30.



Baumscheiben und Aufpflanzungen sollen das Geschwindigkeitsniveau an der Straße senken. Viele Anwohner wünschen sich mehr davon - und ein generelles Lkw-Verbot.



Am heutigen Abzweig zur Mettesstraße endete die Schneiderstraße bis Anfang der 1970er-Jahre in einer Sackgasse.

eingerrichtet war. Diese schränkte die Durchfahrt größerer Fahrzeuge vorübergehend ein und habe somit das Bild des Verkehrsaufkommens auf der Schneiderstraße verzerrt. Die Forderung nach einer

Beruhigung der Schneiderstraße sei laut Weber auch nach der Zählung ungehört geblieben. „Stattdessen wird die Straße sogar regelmäßig als Umleitung bei den Baumaßnahmen in der Umgebung genutzt“, kritisiert der

Anwohner. Auch unangekündigte Halteverbote entlang einer ganzen Straßenseite hätten in der Nachbarschaft für Unmut gesorgt. Neben Florian Weber spricht sich auch Reinhard Wegener für eine Verkehrsbe-

ruhigung aus. Er wohnt mit Unterbrechungen schon seit 1957 an der Schneiderstraße und weiß, wie sie sich im Laufe der Jahrzehnte verändert hat.

„Nach dem Krieg war dies noch eine ruhige, dörfliche Umgebung. Die Schneiderstraße endete als Sackgasse im Bereich des Kirchhörder Bachs“, sagt Wegener.

Eine Kanalisation habe es dort damals noch nicht gegeben, dafür aber ein Postamt, ein Lebensmittelgeschäft und einen Schuhmacher. Die Schneiderstraße war somit das Zentrum von Kleinholthausen.

Verkehrbelastung

Anfang der 1970er-Jahre wurde die Sackgasse geöffnet und die Straße bis nach Löttringhausen verlängert.

„Das erschien einerseits attraktiv, andererseits gab es aber auch die Angst, dass es mit dem dörflichen Charakter vorbei wäre“, sagt Wegener. Denn mit der Verlängerung der Straße nahm auch der Durchgangsverkehr deutlich zu.

In der Folge forderten die Anwohner die Schaffung einer Tempo-30-Zone, die zwischen dem Anschluss an die Gotthelfstraße und der Senl am Kirchhörder Bach bis heute gilt.

„Leider wird das trotz der beidseitigen Parkstreifen und Bepflanzungen von vielen Fahrern missachtet. Häufig wird dort noch nicht einmal Tempo 50 eingehalten“, kritisiert Reinhard Wegener.

Vier Jahre nach dem Start seines Engagements wäch unter den Anwohnern die Schneiderstraße die Wut gegenüber den Ämtern.

„Wir verlangen, dass die Schneiderstraße für Pendler und durchfahrende Lkw für 3,5 Tonnen unbedingt unattraktiv gemacht wird“, fordert Florian Weber. Dies geschieht durch ein Durchfahrverbot für Lastwagen, das durch bauliche Verkehrsmaßnahmen gestärkt werden soll.

Anlage 2



Schneiderstraße, Ihre Mail vom 27.03.2020
Stadt Dortmund
Winfried Sagolla

29.04.2020 13:19

Von:
An:
Blindkopie:
Protokoll:

- 2 -

Sehr geehrter Herr Wegener,

mein Mitarbeiter, Herr Fach, hat mir Ihre Mail vom 27.03. weitergeleitet. Dazu gibt es folgendes zu sagen:

Zunächst einmal: Allein der Umstand, dass ein Thema von der Presse aufgegriffen wird, heißt noch nicht, dass die dort vorgebrachten Argumente richtig sind und / oder ob das Thema mehrheitlich so gesehen wird. Es ist heutzutage nicht schwer, in die Zeitung zu kommen. Gerade Verkehrsthemen werden immer wieder dankbar "genommen", weil man damit schnell bei vielen Lesern Emotionen schüren kann.

Zur Sache: Die Klassifizierung einer Straße, also die Festlegung der Netzfunktion (Hauptstraße, Wohnsammelstraße, Wohnstraße usw.) wird von der Fachverwaltung vorgenommen, die entsprechend ihrer fachlichen Vorgaben und im Rahmen der Gesetze handelt. Da gibt es naturgemäß Entscheidungsspielräume, die jeweils abschließend vom Rat entschieden werden. Dort findet die Abwägung der Interessen statt. Von einer Selbstermächtigung der Verwaltung zu sprechen ist abwegig und falsch.

In Ihrer Beschreibung zeigen Sie genau den Aspekt auf, der Stadtplanung ausmacht: Stadtplanung bedeutet nicht Stillstand sondern Wandel, Weiterentwicklung und ja, auch Veränderung des Umfeldes.

Der erste Entwicklungsschritt in Bezug auf die Schneiderstraße hat sich nach Ihrer Beschreibung in den Nachkriegsjahren mit dem Zuzug von Arbeitern aus dem industriell geprägten Dortmund vollzogen.

Hierdurch wurde unmittelbar die folgende Entwicklungsphase eingeläutet, nämlich die Ausweisung von Baugrundstücken, um dem gestiegen Bedarf an neuem Wohnraum in diesem Bereich gerecht werden zu können.

Um die Anbindung dieser neuen Wohnungen an das öffentliche Straßennetz zu verbessern, wurde dann die Schneiderstraße aus- und bis nach Löttringhausen durchgebaut. Hiermit hat dann die nächste Entwicklungsphase begonnen. Die Schneiderstraße hat damit endgültig den Status einer Dorfstraße verloren, zum einen durch die Anbindung der neueren Baugebiete um die Hugo-Sickmann-Str., Bahnebredde und Eichhoffstr. und die damit verbundene Verkehrszunahme an das Verkehrsnetz, zum anderen mit der Durchfahrtsmöglichkeit nach Löttringhausen und über die Blickstraße nach Witten und Herdecke.

Der Blick auf den Stadtplan zeigt eigentlich überdeutlich, dass der Schneiderstraße durchaus und richtigerweise auch eine verbindende Funktion zukommt, z.B. für die Menschen, die im Bereich Dortmund Schnee wohnen. Die Menglinghauser Straße und auch die Hagener Straße sind für einige Verkehrsbeziehungen deutlich umwegiger und auch dort wohnen Menschen. Dass - nach Ihrer Darstellung - die Schneiderstraße von - noch dazu überregionalen - Durchgangsverkehren geflutet wird, ist geradezu grotesk. Dies wäre z.B. Verkehr aus Iserlohn, Hagen, ... in die Dortmunder City für den die Verbindung überhaupt keinen Sinn macht. Für Menschen, die Auf dem Schnee, im Bereich Schraberg und Ostende wohnen ist

die Nutzung von Schneiderstraße und Blickstraße aber legitim. Das sind übrigens keine überregionalen Verkehre, noch nicht einmal regionale, sondern gerade so eben interkommunale Verkehre.

Insofern ist die von Ihnen vorgenommene Einstufung der Schneiderstraße als Wohnstraße anhand der Zustände von vor 50 Jahren überholt und entspricht nicht mehr der heutigen Funktion im Dortmunder Straßennetz. Zudem hat die Motorisierung seither massiv zugenommen, die Wegebeziehungen sind vielfältiger und weiter geworden - auch die, die in Ihrem Wohnbereich beginnen und enden!
Eine weitere sachliche Diskussion über die Verkehrsverhältnisse an der Schneiderstraße wird nicht möglich sein, solange diese grundsätzliche Änderung der Straßenfunktion nicht akzeptiert wird.

Bei den Zählungen achten wir immer darauf, dass im Umfeld keine größeren Baustellen existieren, die die Verkehrsverhältnisse deutlich verzerren. Das gelingt nicht immer, z.B. wenn wir von Baumaßnahmen zu spät erfahren. Zählungen werden dann verschoben oder in gravierenden Fällen wiederholt. Tagesbaustellen und Verengungen haben allerdings in der Regel keine besonderen Verdrängungseffekte. Die stellen sich erst nach Tagen und bei gravierenden Kapazitätsengpässen ein. Vorwürfe, wir hätten zur falschen Zeit an falschen Zählstellen mit falschen Mitteln die falschen Fahrzeuge gezählt werden regelmäßig an uns gerichtet, wenn die erhobenen Daten nicht die erhofften Ergebnissen stützen.

Der Vergleich der Verkehrszählungen von 2011 und 2018 zeigt, dass die Gesamtverkehrsmenge nahezu stagniert, der Schwerverkehr überwiegend sogar deutlich abgenommen hat. 2018 wie 2011 lag die Kfz-Belastung - je nach Abschnitt - zwischen 3.300 und knapp 4.600 Kfz in 24h. Das liegt am unteren Bereich einer Wohnsammelstraße! Im direkten Einzugsbereich der Schneiderstraße leben rd. 3150 Menschen, auf diesen Bereich entfallen rd. 1650 angemeldete Kfz, die vermutlich zumeist auch täglich benutzt werden. Bei mindestens zwei Fahrten je Kfz (von zuhause/ nach zuhause) kommen allein hierdurch schon rd. 3300 Kfz-Fahrten durch die umliegende Bevölkerung zusammen. Hinzu kommt die Kleingartenanlage Langeloh-Blick, der Friedhof und der südwestliche Bereich von Löttringhausen, der legitimer Weise auch z.T. über die Schneiderstraße angefahren wird. Der weitaus überwiegende Verkehr ist damit hausgemacht, er kommt aus eben diesen Gebieten.

Der gezählte Schwerverkehrsanteil liegt bei rd. 1% am Gesamtverkehr, auch dies am unteren Spektrum. Im sog. Vorbehaltsnetz, also unseren Hauptverkehrsstraßen, haben wir in der Regel einen Schwerverkehrsanteil von 3 % oder sogar darüber.

Auch bzgl. der gefahrenen Geschwindigkeiten fällt die Schneiderstraße nicht aus dem Rahmen. Allein im I. Quartal 2020 hat die Verkehrsüberwachung dort bereits 27 Messungen vorgenommen. Hierbei wurden insgesamt 3.171 Fahrzeuge registriert, von denen lediglich 271 zu schnell fuhren. Das entspricht einer Verstoßquote von 8,55 % und ist damit unterdurchschnittlich. Gemessen wurde ein Zeitraum von insgesamt 2.033 Minuten, verteilt auf unterschiedliche Tage und unterschiedliche Tageszeiten. Die Verstoßquote in Fahrtrichtung Südwest war teilweise deutlich höher als in Gegenrichtung. Die Schneiderstraße wird auch in Zukunft weiterhin überwacht.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass alle öffentlichen Straßen – zu denen auch die Schneiderstraße gehört - dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Dies bedeutet, dass jeder Verkehrsteilnehmer unabhängig von seinem Wohnort diese Straße nutzen kann, also auch Bürger aus Witten oder Herdecke. Bewohner der Schneiderstraße müssen dies genauso hinnehmen, wie die Bewohner anderer Straßen es hinnehmen müssen, dass die Menschen aus der Schneiderstraße durch ihre Straßen fahren. Hier ist Toleranz innerhalb der Stadtgesellschaft gefragt, die vorhandenen Verkehre vor die Haustür anderer Menschen verlagern zu wollen, kann hier nicht die Lösung sein.

Sehr geehrter Herr Wegener,

die Zahlen bezüglich der Schneiderstraße sprechen eine deutlich andere Sprache als die von Ihnen beschriebene und sicherlich und legitimer Weise so gefühlte Verkehrssituation. Ihre Problemsicht wird von uns aber ausdrücklich nicht geteilt. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Schneiderstraße keine ungewöhnlich hohe Belastung vorzuweisen hat, der Durchgangsverkehr nicht prägend ist, der LKW-Anteil sich an der unteren Grenze bewegt und das Geschwindigkeitsverhalten eher positiv hervorsteicht.

Vor diesem Hintergrund sieht die Verwaltung keinerlei Veranlassung, die Funktion der Straße zu ändern oder weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeits- und Verkehrsmengenreduzierung vorzuschlagen. Fachlich können wir - vor allem unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes und in Kenntnis der gesamtstädtischen Verkehrssituation - einen Handlungsbedarf jedenfalls nicht begründen.

Ich hoffe, dass ich die Sichtweise der Verwaltung verständlich vermitteln konnte und wir deshalb die Entscheidung getroffen haben, dass Thema Verkehrssituation in der Schneiderstraße als abgearbeitet anzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Winfried Sagolla
Bereichsleiter Mobilitätsplanung

Anlage 3



An:
Kopie:
Blindkopie:
Betreff:
Von:



08.06.2020 23:44:41

Von: "Reinhard Wegener"
An: "wsagolla@stadtdo.de"
Kopie: "bvst-hombruch@stadtdo.de"
Datum: 08.06.2020 23:44
Betreff: Re: extreme Verkehrsbelastung der Schneiderstraße,

Herrn Dipl.-Ing. Winfried Sagolla
Mobilitätsplanung
Stadt Dortmund

Sehr geehrter Herr Sagolla,

vielen Dank für Ihre ausführliche Antwort auf unsere Beschwerde hinsichtlich der überbordenden Verkehrsbelastung der Schneiderstraße.

Ihre Ausführungen hören sich z.T. plausibel an und sind ohne Zweifel „pädagogisch wertvoll“ gemeint.

Dennoch möchte ich Ihnen und der dahinterstehenden Auffassung der Dortmunder Verkehrsplanung in entscheidenden Punkten widersprechen bzw. Zweifel anmelden und am Schluss noch einmal auf unsere Forderungen zurückkommen.

In aller Kürze:

1. Die Schneiderstraße führt lt. Flächennutzungsplan durch ein reines Wohngebiet. Insofern war auch nach dem Durchbau nach Löttringhausen allen Beteiligten immer klar, dass die Straße streng verkehrsberuhigt strukturiert sein und bleiben müsse.
2. Der Vergleich, etwa mit der Hagener Straße als Durchgangsstraße, ist nicht angebracht!
Die Hagener Straße war als ehemalige B 54 immer schon eine Durchgangsstraße bzw. Ausfallstraße nach Südwesten. Anders als die Schneiderstraße führte und führt die Hagener Straße schon immer durch ein „Mischgebiet“. Darüber gehen Sie locker hinweg mit dem Argument: „auch dort wohnen Menschen“. Wer sich dort ansiedelte, konnte wissen, was ihn erwarten würde.
3. Die Menschen jedoch, die sich seit Jahrzehnten und auch aktuell in der Schneiderstraße angesiedelt haben, haben sich in jeder Hinsicht bewusst für einen Wohnen im reinen Wohngebiet (und etwa gegen die Hagener Straße) entschieden. Daher haben auch so gut wie alle AnwohnerInnen sich mit der Verkehrsberuhigungs-Initiative von Herrn Florian Weber solidarisiert. Ausnahmen sind offenbar ganz wenige Menschen, die irgendwie näher mit der Stadt Dortmund im Zusammenhang stehen.
4. Selbstverständlich wollen wir hier nicht verhindern, dass BürgerInnen aus Löttringhausen o.ä. und weiteren Stadtteilen die Schneiderstraße zur täglichen Durchfahrt nutzen – natürlich aber müssen nicht die EinwohnerInnen aus etwa Herdecke, Hagen, Witten, Wetter, Bochm-Süd etc. für ihre Fahrten von und nach Dortmund schon per Navi durch das Wohngebiet Schneiderstraße getrieben werden! Und nur durchfahrender LKW-Verkehr jeder Sorte hat hier u.E. rein gar nichts zu suchen! Dabei beginnen nervende LKW für uns nicht erst bei 10 m und mehr Länge!
5. Was auch immer Ihre Verkehrsmessungen und -zählungen etc. ergeben haben – wir stellen hier jedenfalls, v.a. zu den Stoßzeiten, ein KFZ-Racing fest, das (besonders

morgens früh) eine unerträgliche Verkehrsdichte und -belastung erzeugt (quasi „Stoßstange an Stoßstange“), die derjenigen auf der Hagener Straße in nichts nachsteht. Und tendenziell niemand hält sich - insbesondere zu diesen Stoßzeiten - an ‚Tempo 30‘, vor allem aus Richtung Süd-West. Tendenziell ist dabei jedes ca. 4. KFZ kein PKW.

Übrigens: bei den Radarmessungen, die wir hier direkt vor dem Haus Nr. 50 für längere Zeit beobachten konnten, ergab sich jeweils folgendes interessantes Bild: entweder wurde fast jedes Fahrzeug geblitzt, (wenn es nicht gerade noch eine Vollbremsung hinbekam), oder fast alle fuhren tendenziell und untypisch langsam (max. etwa 20 km/h), weil sie – wie auch immer – gewarnt wurden.

6. Der KFZ-Verkehr hat hier in der letzten Zeit derart stark zugenommen, dass die RadfahrerInnen (inkl. uns selbst), die zuletzt glücklicherweise immer häufiger diese Straße nutzen, ziemlich gute Nerven brauchen.

Wenn Sie das generell als ‚positive Entwicklung‘ bzw. ‚Weiterentwicklung‘ bezeichnen, habe ich starke Zweifel, ob Ihnen der zwiespältige Charakter des Begriffs ‚Entwicklung‘ geläufig ist. Ich befürchte eher, dass Sie den Vorstellungen von ‚KFZ-Verkehrsentwicklung aus den 60/70er Jahren anhängen!

7. Ihrer Einschätzung des PKW-Nutzungsverhaltens hier in der Gegend widerspreche ich ebenso:

sehr, sehr viele Menschen hier in der Nachbarschaft versuchen, ernsthaft die tägliche PKW-Nutzung einzuschränken und nehmen z.B. das Fahrrad (mit dem sie aber – s.o. – hier nicht ungefährlich unterwegs sind. D.h. der hier auftretende dichte Verkehr ist offensichtlich häufig auch überörtlich erzeugt! Dafür sprechen auch die hier sehr häufigen überörtlichen KFZ-Kennzeichen!!

- **Zum Schluss: (und noch einmal)**

- Wir (und alle anderen AnwohnerInnen hier) haben uns nicht an der Schneiderstraße angesiedelt, um nunmehr Verkehrsbelastungen wie etwa an der Hagener Straße oder an der Ardeystraße erdulden zu müssen!

- Wir erwarten weiterhin, dass die Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 ernsthaft umgesetzt wird! Das auch mittels weiterer baulicher Hindernisse, wie z.B. Fahrbahnschweller etc! Und zwar so, wie es auch schon an ähnlichen Verbindungsstraßen realisiert worden ist: etwa „Am Hombruchsfeld“, am Stortsweg, an der Rüdingerhauser Str.

- Und: wir wollen keinen LKW-Durchgangsverkehr hier im reinen Wohngebiet!

- Wir möchten mit diesen Forderungen ernst genommen werden und nicht als querulantische Gegner einer angeblich modernen Straßenentwicklung abqualifiziert werden, die den immer intensiveren KFZ-Verkehr in den Vordergrund stellt und dabei eine alternative und ökologische Mobilität (die sich gerade in Form des Radverkehrs hier stark entwickelt) gefährdet!

Mit freundlichen Grüßen
Reinhard Wegener



Anlage 4



An:
Kopie:
Blindkopie:
Betreff:
Von:

Von: Winfried Sagolla
An: "Reinhard Wegener"
Datum: 09.06.2020 10:54
Betreff: Antwort: Re: extreme Verkehrsbelastung der Schneiderstraße,

Sehr geehrter Herr Wegener,

zunächst einmal: Der Flächennutzungsplan macht keine Unterscheidung in reine, allgemeine oder besondere Wohngebiete. Die Kategorisierung der Nutzungen im FNP ist wesentlich grober als z.B. die Festsetzungen in Bebauungsplänen - und auch die Rechtsetzungsfolgen der Darstellungen sind anders. Der Bereich um die Schneiderstraße ist als Wohnbaufläche dargestellt nicht als "reines" Wohngebiet. Und Wohnbauflächen sind überall im Stadtgebiet immer auch von Hauptverkehrs-, Verkehrs und Haupteerschließungsstraßen durchzogen. Und wenn Sie schon den Flächennutzungsplan zitieren, dann bitte vollständig: Er stellt nämlich auch die Schneiderstraße besonders dar und zwar in der Kategorie "Verkehrs- und Haupteerschließungsstraße" und zwar bereits die FNP-Fassung von 1985! Seit mindestens 35 Jahren weiß also jeder Bescheid, dass es sich bei der Schneiderstraße nicht um eine gewöhnliche Wohnstraße handelt. Wir haben die Schneiderstraße auch nicht auf die gleiche Stufe mit der Hagener Straße gestellt, das wäre abwegig. Die Hagener Straße hat in der Tat eine deutlich übergeordnete Bedeutung. Das lässt sich auch an den Belastungen ablesen: Die Hagener Straße hat - je nach Abschnitt - 15.000 Kfz am Tag und mehr, die Schneiderstraße liegt - wie ja bereits dargelegt - bei 3.300 bis 4.600 Kfz am Tag - eine ganz andere Welt!

Von meiner Seite abschließend: Es ist Ihnen unbenommen die Situation anders zu interpretieren als wir das tun. Wir können uns aber nicht am Baugesühl ("tendenziell...") orientieren, sondern halten uns an Fakten. Deswegen noch einmal in aller Deutlichkeit: Ihre Problembeschreibung teilen wir ausdrücklich nicht und wir werden ohne politischen Auftrag hier auch von uns aus nicht aktiv!

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Winfried Sagolla
Bereichsleiter Mobilitätsplanung

zu TOP 4.1.7

Kirchhörde: Verkehrsbelastung auf der Schneiderstraße
Eingabe aus der Bürgerschaft
(Drucksache Nr.: 23284-21)

Die Bezirksvertretung Hombruch nimmt die Eingabe aus der Bürgerschaft zur Kenntnis.

Unerträgliche Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Schneiderstraße! Abhilfe ist dringend nötig!

*Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksvertretung,*

*Vielleicht erinnern Sie sich - es hat hier im Frühjahr 20 noch einmal eine Umfrage unter den Anwohner*innen der Schneiderstraße (Nr. 0 bis ca. Nr.80) gegeben, die sich mit der jeweiligen Einschätzung der kritischen Verkehrssituation auf der Schneiderstraße bzw. der Entwicklung der letzten Jahre befasste.*

*Das Ergebnis war eindeutig: so gut wie alle Anwohner*innen waren schwer entnervt und empfanden die zunehmende Verkehrsbelastung der letzten Zeit als nicht mehr hinnehmbar bis unerträglich.*

In persönlichen Gesprächen gab es immer wieder gleichlautende Aussagen wie etwa:

- „Das wird immer unerträglicher hier- es ist ja fast wie an der B 1!“*
- „Woher kommen all die Fahrzeuge – auch die mit auswärtigen Kennzeichen – nehmen die alle eine Abkürzung durch die **Schneiderstraße**.?“*
- „Das ist hier ein richtige Rennstrecke geworden!“*
- „Hier hält sich niemand an Tempo 30! Was tut eigentlich die Stadt/Politik dagegen?“*
- „Was haben die ungewöhnlich vielen durchfahrenden (kleinen und sehr großen) LKW hier eigentlich zu suchen?“*
- „Abends und frühmorgens, aber auch nachts ist hier an Ruhe nicht zu denken! Schlafen bei offenem Fenster kann man vergessen!“*
- „Über die Straße zu gehen, bzw. hier Fahrrad zu fahren, ist lebensgefährlich geworden!“*

*Aus unserer diesbezüglichen Kommunikation mit der städtischen Verkehrsplanung (vgl. Anhang – Schreiben an Herrn W. Sagolla) mussten wir entnehmen, dass die Stadtverwaltung diese „Entwicklung“ von einer vorörtlichen Wohnstraße (die seit Jahrzehnten eigentlich als „verkehrsberuhigt“ mit Tempo 30 geführt wird) hin zu einem zentralen Verkehrsweg Richtung Westen mit überörtlicher, zentralisierender Funktion als alles in allem völlig ok. betrachtet. (Zwischen den Zeilen ist die Zufriedenheit darüber zu erahnen, welche wunderbare Funktionserweiterung die Schneiderstr. erfahren hat, seit sie endlich nach Löttringhausen ff. in den 60/ 70er Jahren durchgebaut werden konnte. Dabei hatten die Anwohner*innen damals diese Entwicklung exakt vorausgesehen und viel Energie auf die Einforderung verkehrsberuhigender Maßnahmen verwendet (teilw. Verengungen & Tempo 30).*

Inzwischen erscheint das alles buchstäblich als Schnee von gestern, die LKW und insbesondere die

*PKW wurden größer (ca. 30% SUV), kommen teils von weit her (ca. 10-30 % der Kennzeichen sind nicht aus DO), die Fahrer*innen haben keine Zeit und fordern ihr scheinbares Recht auf zügige Durchfahrt, insbesondere morgens und abends und zu*

*Rush-Hour-Zeiten gibt es keine Gnade für Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Kinder, und solche Anwohner*innen, die selbst mit Fahrzeugen ihre Grundstücke verlassen wollen.*

*Die Anwohner*innen sind sich einig: so kann es hier nicht weitergehen!*

DIE VERKEHRSELASTUNG IN DER SCHNEIDERSTRAÙE MUSS REDUZIERT WERDEN!

VERKEHRSELBERUHGUNG HIER IST UNABDINGBAR!

Ein entsprechender Bericht in der Lokalpresse (vgl. Anhang) dokumentierte vor einiger Zeit diese extreme Unzufriedenheit der Anwohner*innen mit der hiesigen Verkehrsbelastung, aber auch die Unzufriedenheit mit der tendenziell gleichgültigen Verkehrsplanung (Tenor aus der Stadtverwaltung: ohne politischen Druck haben wir keine Veranlassung zum Eingreifen)

Zum Schluss: wir bitten Sie somit ernsthaft, zusammen mit uns diesen politischen Druck in die Waagschale zu werfen, damit sich hier etwas ändert! Wir können entsprechendes Videomaterial vom täglichen Verkehrshorror in der Schneiderstraße zur Verfügung stellen und sind auch bereit, in einer der nächsten Sitzungen der Bez. Vertretung die brenzelige Lage darzustellen.

Unser Vorschlag und unsere dringende Bitte sind: Entschiedenere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, (z.B. Bodenschweller vgl. Hochofenstr. in Hörde) und weitere Verengungen zur Verhinderung von Abkürzungsfahrten durch die Schneiderstraße) Die mögliche alleinige Geschwindigkeitskontrolle reicht u.E. hier keineswegs mehr aus!

(Was übrigens die gefahrenen Geschwindigkeiten angeht, so sind sich die Anwohner*innen einig: „30 km/h fährt hier niemand!“ 30km/h scheinen hier nur noch solche Leute zu fahren, die gerade mit ihrem Handy beschäftigt sind oder auf ungeklärte Weise gewarnt werden. Der Rest lässt es krachen und ist sich offenbar sicher: Angst vor Kontrollen muss man hier keine haben!

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Wegener,

Brief an:

Herrn Dipl.-Ing. Winfried Sagolla

Mobilitätsplanung

Stadt Dortmund

Sehr geehrter Herr Sagolla,

vielen Dank für Ihre ausführliche Antwort auf unsere Beschwerde hinsichtlich der überbordenden Verkehrsbelastung der Schneiderstraße.

Ihre Ausführungen hören sich z.T. plausibel an und sind ohne Zweifel „pädagogisch wertvoll“ gemeint.

Dennoch möchte ich Ihnen und der dahinterstehenden Auffassung der Dortmunder Verkehrsplanung in entscheidenden Punkten widersprechen bzw. Zweifel anmelden und am Schluss noch einmal auf unsere Forderungen zurückkommen

In aller Kürze:

1. Die Schneiderstraße führt lt. Flächennutzungsplan durch ein reines Wohngebiet. Insofern war auch nach dem Durchbau nach Löttringhausen allen Beteiligten immer klar, dass die Straße streng verkehrsberuhigt strukturiert sein und bleiben müsse.

2. Der Vergleich, etwa mit der Hagener Straße als Durchgangsstraße, ist nicht angebracht! Die Hagener Straße war als ehemalige B 54 immer schon eine Durchgangstraße bzw. Ausfallstraße nach Südwesten. Anders als die Schneiderstraße führte und führt die Hagener Straße schon immer durch ein

„Mischgebiet“. Darüber gehen Sie locker hinweg mit dem Argument: „auch dort wohnen Menschen“. Wer sich dort ansiedelte, konnte wissen, was ihn erwarten würde.

3. Die Menschen jedoch, die sich seit Jahrzehnten und auch aktuell in der Schneiderstraße angesiedelt haben, haben sich in jeder Hinsicht bewusst für einen Wohnen im reinen Wohngebiet (und etwa gegen die Hagener Straße) entschieden. Daher haben auch so gut wie alle AnwohnerInnen sich mit der Verkehrsberuhigungs-Initiative von Herrn Florian Weber solidarisiert.

4. Selbstverständlich wollen wir hier nicht verhindern, dass BürgerInnen aus Löttringhausen und weiteren Stadtteilen die Schneiderstraße zur täglichen Durchfahrt nutzen – natürlich aber müssen nicht die EinwohnerInnen aus etwa Herdecke, Hagen, Witten, Wetter etc. für ihre Fahrten von und nach Dortmund schon per Navi durch das Wohngebiet Schneiderstraße getrieben werden! Und nur durchfahrender LKW-Verkehr jeder Sorte hat hier u.E. rein gar nichts zu suchen! Dabei beginnen nervende LKW für uns nicht erst bei 10 m und mehr Länge!

5. Was auch immer Ihre Verkehrsmessungen und –zählungen etc. ergeben haben – wir stellen hier jedenfalls, v.a. zu den Stoßzeiten, ein KFZ-Racing fest, das (besonders morgens früh) eine unerträgliche Verkehrsdichte und -belastung erzeugt (quasi „Stoßstange an Stoßstange“), die derjenigen auf der Hagener Straße in nichts nachsteht. Und tendenziell niemand hält sich - insbesondere zu diesen Stoßzeiten - an ‚Tempo 30‘, vor allem aus Richtung Süd-West. Tendenziell ist dabei jedes ca. 4. KFZ kein PKW. Übrigens: bei den Radarmessungen, die wir hier direkt vor dem Haus Nr. 50 für längere Zeit beobachten konnten, ergab sich jeweils folgendes interessante Bild: entweder wurde fast jedes Fahrzeug geblitzt, (wenn es nicht gerade noch eine Vollbremsung hinbekam), oder fast alle fuhren tendenziell und untypisch langsam (max. etwa 20 km/h), weil sie – wie auch immer – gewarnt wurden oder sich mit dem Handy beschäftigten.

6. Der KFZ-Verkehr hat hier in der letzten Zeit derart stark zugenommen, dass die RadfahrerInnen (inkl. uns selbst), die zuletzt glücklicherweise immer häufiger diese Straße nutzen, ziemlich gute Nerven brauchen. Wenn Sie das generell als ‚positive Entwicklung‘ bzw. ‚Weiterentwicklung‘ bezeichnen, habe ich starke Zweifel, ob Ihnen der zwiespältige Charakter des Begriffs ‚Entwicklung‘ geläufig ist. Ich befürchte eher, dass Sie den Vorstellungen von KFZ-Verkehrsentwicklung aus den 60/70er Jahren anhängen!

7. Ihrer Einschätzung des PKW-Nutzungsverhaltens hier in der Gegend widerspreche ich ebenso: sehr, sehr viele Menschen hier in der Nachbarschaft versuchen, ernsthaft die tägliche PKW-Nutzung einzuschränken und nehmen z.B. das Fahrrad (mit dem sie aber – s.o. – hier nicht ungefährlich unterwegs sind. D.h. der hier auftretende dichte Verkehr ist offensichtlich häufig auch überörtlich erzeugt! Dafür sprechen auch die hier sehr häufigen überörtlichen KFZ-Kennzeichen!!

- Zum Schluss: (und noch einmal) - Wir (und alle anderen AnwohnerInnen hier) haben uns nicht an der Schneiderstraße angesiedelt, um nunmehr Verkehrsbelastungen wie etwa an der Hagener Straße oder an der Ardeystraße erdulden zu müssen! - Wir erwarten weiterhin, dass die Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 ernsthaft umgesetzt wird! Das auch mittels weiterer baulicher

Hindernisse, wie z.B. Fahrbahnschweller etc! Und zwar so, wie es auch schon an ähnlichen Verbindungsstraßen realisiert worden ist: etwa „Am Hombruchsfield“, am Stortsweg, an der Rüdingerhauser Str. - Und: wir wollen keinen LKW-Durchgangsverkehr hier im reinen Wohngebiet! - Wir möchten mit diesen Forderungen ernst genommen werden und nicht als querulatorische Gegner einer angeblich modernen Straßenentwicklung dastehen, die den immer intensiveren KFZ-Verkehr in den Vordergrund stellt und dabei eine - alternative und ökologische Mobilität (die sich gerade in Form des Radverkehrs stark entwickelt) gefährdet!

Beratung

Frau Lohse (Fraktionssprecherin B90/Die Grünen) weist darauf hin, dass diese Eingabe bereits mangels Antwort der Verwaltung geschoben wurde. Bis zum Eintreffen einer Antwort soll die Eingabe in die nächste Sitzung geschoben werden.

Die Bezirksvertretung Hombruch wartet auf Stellungnahme der Verwaltung und schiebt die Eingabe erneut in die nächste Sitzung.