



öffentlich

| Fachbereich   | Dezernent(in) / Geschäftsführer | Datum         |
|---|---------------------------------|---------------|
| 61  | StR Ludger Wilde                | 18.03.2022    |
| verantwortlich  | Telefon                         | Dringlichkeit |
| Andreas Meißner   | 22613                           | -             |
| Beratungsfolge  | Beratungstermine                | Zuständigkeit |
| Bezirksvertretung Brackel                                     | 07.04.2022                      | Empfehlung    |
| Bezirksvertretung Innenstadt-Ost                              | 26.04.2022                      | Empfehlung    |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen | 27.04.2022                      | Empfehlung    |
| Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün               | 03.05.2022                      | Empfehlung    |
| Hauptausschuss und Ältestenrat                                | 12.05.2022                      | Empfehlung    |
| Rat der Stadt   | 12.05.2022                      | Beschluss     |

### **Tagesordnungspunkt**

Umgestaltung der Hellwegachse von Klönnestraße / Franziskanerstraße bis Nußbaumweg

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat nimmt die vorliegende Vorentwurfsplanung für den Hellweg von Klönnestraße / Franziskanerstraße bis Nußbaumweg zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auf dieser Grundlage die Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

### **Personelle Auswirkungen**

Die Durchführung der Dialogveranstaltung sowie die sich daraus ggf. ergebene Überarbeitung der Vorentwurfsplanung werden mit vorhandenem Personal im Fachbereich 61 vorgenommen.

Die Weiterbearbeitung (Entwurfsplanung) erfolgt dann in der Zuständigkeit des Tiefbauamtes und hängt wesentlich von den zur Verfügung stehenden Personalressourcen ab. Nach derzeitigem Stand könnte die Ausführungsplanung erst 2026 beginnen und der Bau 2032. Im Zusammenhang mit der Einrichtung des neuen Verkehrswendebüros wird eine Beschleunigung durch Vergrößerung der Personalressourcen angestrebt und in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die finanziellen Auswirkungen des Umbaus werden im Rahmen des noch einzuholenden Baubeschlusses dargestellt.

---

## **Klimatische Auswirkungen**

Dem ÖPNV und dem Radverkehr kommen hohe Bedeutung bei der Reduktion von Klimagasen im Verkehrsbereich zu. Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn und die Schaffung durchgehender Radwegeverbindungen erhöhen die Attraktivität dieser umweltfreundlichen Verkehrsmittel und tragen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs bei.

Thomas Westphal  
Oberbürgermeister

Ludger Wilde  
Stadtrat

Arnulf Rybicki  
Stadtrat

## **Begründung**

### **Anlass und Ziele des Umbaus**

Die Stadtbahnhaltestellen im östlichen Hellweg sind barrierefrei auszubauen (vgl. die Vorlage Fachbeitrag Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen - DS-Nr. 22296-21). Für den Teilabschnitt Kaiserstraße, Körner Hellweg und Wambeler Hellweg (Klönnestraße bis Nußbaumweg) wird hiermit die Vorentwurfsplanung vorgelegt. Die östliche Kaiserstraße und die daran anschließende Hellwegachse ist die historische Hauptverkehrsstraße, die das Dortmunder Stadtzentrum mit den östlich anschließenden Stadtteilen und im Weiteren mit der Stadt Unna verbindet.

Dominierend war seit jeher die Verbindungsfunktion, durch die Herausbildung der Hellweg-Dörfer hat die Straße in den Ortskernen aber auch Zentrumsfunktionen zu erfüllen. Mit Einsetzen der Motorisierung wurde die Gestaltung immer wieder den steigenden Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs angepasst. Bereits in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde der 1926 noch gut erkennbare durchgängige Baumbestand dem erhöhten Verkehrsaufkommen überwiegend geopfert.

Immer mehr Flächen wurden in den folgenden Jahrzehnten monofunktional dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt. Neben dem heute vierstreifigen Querschnitt mit der Stadtbahn in Straßenmitte verblieben in den Randbereichen z. T. nur schmale Gehwege, die häufig noch dem ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt wurden.

Zentraler Planungsanlass ist die gesetzliche Verpflichtung, die Stadtbahnhaltestellen barrierefrei auszubauen. Dies bedingt einen starken Eingriff in den Straßenraum, ermöglicht gleichzeitig aber über eine Neuaufteilung des Querschnitts nachzudenken und insbesondere die fehlende Radverkehrsinfrastruktur zu ergänzen.

Der gesamte, rund 2,4 km lange Streckenabschnitt bestehend aus Kaiserstraße, Körner Hellweg und Wambeler Hellweg muss weiterhin den Anforderungen einer Hauptverkehrsstraße im Gesamtnetz genügen aber auch Dienstleistungs-, Wohn- und Freiraumbereiche beiderseits der Straße miteinander verbinden.

Ziel ist es, im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen die Funktions- und Gestaltungsmängel zu beheben und die Aufenthaltsqualität zu stärken.

Gemäß Zielnetz Radverkehr (vgl. Teilkonzept Radverkehr des Masterplan Mobilität 2030, DS-Nr. 23050-21) ist der Hellweg künftig auch Haupttroute für den Radverkehr. Auch aus diesem Grund ist er mit qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen auszustatten. Die parallel verlaufende Veloroute entlang der S4 bzw. über die Lange Reihe ersetzt nicht den Bedarf nach zukunftsfähigen Radverkehrsanlagen entlang des Hellwegs. Aufgrund der Vielzahl an Quellen und Ziele (z. B. Einzelhandelseinrichtungen) müssen diese direkt mit dem Rad erreichbar sein.

### **Aktuelle Rahmenbedingungen, Querschnittsaufteilung und Belastungen**

Der Straßenzug weist mit Ausnahme der Haltestellensituationen „Funkenburg“, „Am Zehnthof“ und „Rüschebrinkstraße“ eine Fahrbahnbreite von überwiegend 12,00 m auf. Diese ist aufgeteilt in vier Fahrstreifen von jeweils 3,00 m, wobei die beiden mittleren Fahrstreifen zusätzlich die Gleistrasse der Stadtbahnlinie U43 aufnehmen. Die darüber hinaus vorhandenen Flächen werden zum erheblichen Teil vom ruhenden Verkehr (Längs- und Senkrechtparkstände) eingenommen, die verbleibenden Gehwegflächen liegen in weiten Bereichen unter dem Regelmaß von 2,50 m.

Die Kaiserstraße und im Weiteren die Hellwegachse ist die Haupteerschließungsstraße für die Siedlungsschwerpunkte Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) der Hellwegachse nimmt gemäß der Verkehrszählungen von 2015 und 2018 vom Nußbaumweg bis Franziskanerstraße kontinuierlich zu. Während westlich der Kreuzung Nußbaumweg / Wambeler Hellweg eine Tagesbelastung (Kfz/24h) von ca. 13.100 Fahrzeugen zu verzeichnen ist, beträgt diese östlich des Knotens Franziskanerstraße/ Kaiserstraße ca. 18.850 Fahrzeuge. Zwischen den Zählungen von 2015 und 2018 ist bereits eine leichte Abnahme zu verzeichnen. Der Knoten Körner Hellweg/ Alte Straße weist hierbei ein Minus von ca. 1.000 Fahrzeugen in 24 h auf. Auf den gesamten Planungsraum bezogen geht die Prognose von einer leichten bis mittleren Abnahme des durchschnittlichen Tagesverkehrs aus. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie (Zunahme Home-Office), vor allem aber der noch anstehenden Maßnahmen zur Verkehrswende ist von einer Verstärkung dieses Trends auszugehen. Hierdurch ergeben sich Planungsspielräume, die zur funktionalen aber auch zur städtebaulichen Aufwertung des Straßenzuges genutzt werden sollen.

Die Fahrbahn wird auf die notwendige Breite reduziert, die hiermit frei werdenden Flächen werden zur Anlage von Radwegen, zur städtebaulichen Aufwertung und zur Verbesserung der Fußverkehrssituation genutzt. Die in Teilen noch vorhandene Allee wird erhalten und ergänzt. Bereits heute ist der 4-streifige Querschnitt zur Abwicklung der Kfz-Verkehre nicht mehr notwendig. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird bestimmt von den signalisierten Knoten und den Sperrzeiten der Stadtbahn. Die neue Querschnittsaufteilung und Knotenpunktgestaltung ist durch einen externen Gutachter mit Hilfe des Mikrosimulationsmodells VISSIM detailliert überprüft worden. Der Straßenzug ist zu jeder Tageszeit ausreichend leistungsfähig. Dies gilt auch bei einer späteren Einbindung der durchgebauten Semerteichstraße. Auch für die Stadtbahn ergeben sich durch die Umgestaltung keine betrieblichen Nachteile. Die Kfz müssen, wie heute auch, bei jedem Halt hinter der Stadtbahn warten. Die vor der Stadtbahn befindlichen Kfz fließen währenddessen ab, die Stadtbahn kann danach ungehindert weiter fahren. An den signalisierten Knoten greift weiterhin die Signalanforderung für die Stadtbahn.

Durch die Anordnung von Seitenbahnsteigen und dem barrierefreien Zugang zu den Stadtbahnwagen verkürzen sich die Fahrgastwechsel deutlich und führen damit zu einer höheren Fahrplanstabilität und zu einer Verkürzung der Reisezeiten. Der ÖPNV auf dieser Achse wird deutlich attraktiver.

Die durch die Reduktion der Kfz-Streifen freiwerdenden Flächen werden genutzt zur Anlage von durchgehenden Radfahrstreifen jeweils am rechten Fahrbahnrand. Die Nutzungsdichte entlang des Hellweges erzeugt zahlreiche Quell- und Zielfahrten vor allem auch im Kurzstreckenbereich (1 bis 5 km) die, bei Vorhandensein von sicheren und ausreichend breiten Radverkehrsanlagen, künftig überwiegend mit dem Rad zurückgelegt werden können.

### **Entwurf**

Der Entwurf sieht für den gesamten Abschnitt von Franziskanerstraße bis Nußbaumweg ein zweistreifiges Regelprofil mit Fahrspurbreiten von 3,25 m vor. Die Stadtbahn befindet sich hierbei innerhalb der Kfz-Fahrspur. Angrenzend an die Fahrspuren befinden sich, je nach Abschnitt, 2,00 – 2,50 m breite Radfahrstreifen, die durch einen 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen von den 2,20 m breiten Parkstreifen separiert sind.

An den Fahrbahnrandhaltestellen wird der Radverkehr vom Fahrbahnniveau auf Gehwegniveau geführt und hinter den wartenden Fahrgästen sicher, schnell und komfortabel wieder auf das Fahrbahnniveau entlassen.

Der Lieferverkehr erhält in regelmäßigen Abständen Ladezonen in den Randbereichen. Anzahl und Lage werden im Rahmen der Ausführungsplanung noch mit dem Einzelhandel und der Logistikbranche abgestimmt. Die Ladezonen werden zeitlich befristet und sollen nachmittags/abends Anwohnern zum Parken zur Verfügung stehen. Das Laden soll zudem über die Nebenstraßen erfolgen. In zahlreichen vergleichbaren Situationen ist diese Querschnittsaufteilung in den vergangenen Jahren erfolgreich umgesetzt worden (Könneritzstraße, Leipzig, Friedrich-Ebert-Straße, Kassel, Kastanienallee und Invalidenstraße, Berlin, u.a.). Die Stadtbahnhaltestellen „Funkenburg“ und „Rüschelbrinkstraße“ liegen, wie heute, mittig als Inselhaltestellen im Straßenraum. Bei den übrigen Haltestellen „Von-der-Tann-Straße“, „Berliner Straße“, „Am Zehnhof“ und „Juchstraße“ wird die Stadtbahn in Fahrtrichtung rechts an den erhöhten Bord geführt, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg direkt am Fahrbahnrand möglich wird. Bei der Weiterfahrt erhält die Stadtbahn so eine bevorzugte Position vor dem motorisierten Individualverkehr.

Bei den signalisierten Kreuzungshaltestellen „Von-der-Tann-Straße“, „Berliner Straße“ und „Am Zehnhof“ erhält der linksabbiegende motorisierte Individualverkehr ausreichend lange, 3,00 m breite Abbiegespuren. Der Kfz-Verkehr kann sich links der Stadtbahn aufstellen und unbehindert abbiegen.

Die Kreuzung Körner Hellweg / Am Zippen / Güntherstraße, der geplanten verlängerten Semerteichstraße, befindet sich parallel zur Trasse des „Bananenradweges“. Hier sind ebenfalls Linksabbiegestreifen für alle Fahrtrichtungen vorgesehen. Der in der +1 Ebene verlaufende „Bananenradweg“ enthält einen Anschluss an den Hellweg. Der Fußgänger\*innenverkehr erhält durchgängig breite, sichere und komfortable Gehwege mit einer Breite von 2,75 m (Engstellen) bis 6,50 m.

Durch die Ergänzung der Alleebepflanzung entsteht wieder ein linear gefasster, hochwertig gestalteter Straßenraum bei dem alle Verkehrsarten angemessen Berücksichtigung finden. Die detaillierte Entwurfsplanung ist den Anlagen 1 (Blätter 1 bis 11 sowie Querschnitte) zu entnehmen.



Bild 1: Körner Hellweg zwischen Bananenradweg und Berliner Straße, Blickrichtung Osten (links: Bestand, rechts: Planung)  
Neue Querschnittsaufteilung mit zusätzlicher Baumreihe auf der westlichen Straßenseite



Bild 2: Körner Hellweg zwischen Bananenradweg und Berliner Straße, Blickrichtung Westen (links: Bestand, rechts: Planung)  
Mit links Stadtbahnhaltestelle Berliner Straße in Richtung Osten und Rechts Haltestelle der Nacht-Express-Linie 3



Bild 3: Körner Hellweg zwischen Bananenradweg und Berliner Straße, Blickrichtung Osten (links: Bestand, rechts: Planung)  
Mit Haltestelle der Nacht-Express-Linie 3 und Entwicklung der Linksabbiegespur in die Berliner Straße und Radverkehrs-führung hinter der Stadtbahnhaltestelle



Bild 4: Köner Hellweg Berliner Straße und Am Bertholdshof, Blickrichtung Westen (links: Bestand, rechts: Planung)

Mit Stadtbahnhaltestelle Berliner Straße, Radverkehrsführung hinter der Haltestelle und Führung des Radverkehrs in Richtung Osten auf der Fahrbahn

Anlage 2 zeigt Beispiele ähnlich gelagerter Planfälle aus Kassel, Leipzig und Berlin. In allen Fällen handelt es sich um ehemals 4-streifige Hauptverkehrsstraßen mit vergleichbar hohen Belastungen und Straßenbahnverkehr. In allen Fällen sind Radfahr- bzw. Schutzstreifen angeordnet worden. In den Haltestellenbereichen ist in den Beispielen der Radverkehr über die Wartezonen der ÖPNV-Fahrgäste geführt worden (Ausnahme: Berlin, Invalidenstraße). Dies ist im Hellweg bewusst nicht vorgesehen. An den Stadtbahnhaltestellen wird der Radverkehr jeweils um den Wartebereich herumgeführt.

Abb. 1+2 der Anlage 2 zeigen die Könnertitzstraße in Leipzig. Die ehemals 4-spurige Hauptverkehrsstraße ist auf 2 Fahrstreifen ummarkiert worden. Straßenbahn und Kfz werden auf einer Fahrspur abgewickelt. Problematisch: Der Radverkehr hat lediglich einen Schutzstreifen ohne „Dooring-Zone“ (Schutzraum zu den parkenden Kfz). An den Haltestellen wird der Radverkehr über den Wartebereich der Fahrgäste geführt.

Die Abb. 3+4 der Anlage 2 zeigen die Friedrich-Ebert-Straße in Kassel. Die Ausgangssituation war wiederum vergleichbar mit dem Hellweg: 4-spurige Hauptverkehrsstraße mit Überlagerung Kfz/Straßenbahn, keine Radwege. Hier erfolgte ein Totalumbau des gesamten Straßenquerschnittes. Situation heute: Abwicklung des Kfz-Verkehrs und der Straßenbahn auf einer Fahrspur je Richtung, straßenbündige, vollwertige Radstreifen, Schutzabstand zu den parkenden Fahrzeugen durch eine 3-reihige Flussrinne, Führung des Radverkehrs über den Wartebereich der ÖPNV-Fahrgäste. Besonderheit hier: gepflasterter Mittelstreifen sowie separate Linksabbiegespuren in Knotenpunkten.

Abb. 5 der Anlage 2 zeigt eine Haltestellensituation in der Kastanienallee (Berlin). Auch hier werden Straßenbahn- und Kfz-Verkehr in einer Fahrspur abgewickelt, der Radverkehr hat einen straßenbündigen Fahrstreifen. Er wird auch hier über die ÖV-Haltestelle geführt, kein Schutzraum zu den parkenden Fahrzeugen.

Abb. 6+7 der Anlage 2 zeigen zwei unterschiedliche Führungsformen an Haltestellen in der Invalidenstraße in Berlin. Abb. 6, Führung hinter der Haltestelle, Abb. 7, Führung über die Haltestelle. Im Straßenverlauf wird der Radverkehr überwiegend auf Gehwegniveau geführt, in den Knotenpunkten auf Fahrbahnniveau, Straßenbahn und Kfz-Verkehr teilen sich den Verkehrsraum.

---

### **Weitere Vorgehensweise**

Die Verwaltung wird auf der Grundlage dieses Vorentwurfes die Beteiligung der Bürger\*innen und Verbände vornehmen, die Anregungen verarbeiten und einen Grundsatzbeschluss in die Gremien einbringen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist für die zweite Jahreshälfte 2022 vorgesehen. Der Grundsatzbeschluss kann dann – in Abhängigkeit des Änderungsbedarfes – in 2023 erfolgen.

Die Weiterbearbeitung (Entwurfsplanung) erfolgt dann in der Zuständigkeit des Tiefbauamtes und hängt wesentlich von den zur Verfügung stehenden Personalressourcen ab.

Nach derzeitigem Stand könnte die Ausführungsplanung erst 2026 beginnen und der Bau 2032. Im Zusammenhang mit der Einrichtung des neuen Verkehrswendebüros wird eine Beschleunigung durch Vergrößerung der Personalressourcen angestrebt und in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

### **Weiterentwicklung im östlichen Hellweg**

Die weitere Entwurfsbearbeitung für den Hellweg östlich Nußbaumweg ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten sowohl im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt als auch im Tiefbauamt. Ziel ist eine möglichst direkt anschließende Bearbeitung der weiteren Abschnitte.

### **Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017. Die Anhörung der Bezirksvertretung erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.