



öffentlich

| Fachbereich | Dezernent(in) / Geschäftsführer | Datum |
|-------------|---------------------------------|------------|
| 61 | StR Ludger Wilde | 27.04.2021 |
| 66 | StR Arnulf Rybicki | |

| verantwortlich | Telefon | Dringlichkeit |
|------------------|---------|---------------|
| Winfried Sagolla | 22613 | - |
| Jürgen Hannen | 24230 | |

| Beratungsfolge | Beratungstermine | Zuständigkeit |
|---|------------------|---------------|
| Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün | 08.06.2021 | Empfehlung |
| Bezirksvertretung Innenstadt-Nord | 09.06.2021 | Empfehlung |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen | 16.06.2021 | Empfehlung |
| Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften | 17.06.2021 | Empfehlung |
| Hauptausschuss und Ältestenrat | 24.06.2021 | Empfehlung |
| Rat der Stadt | 24.06.2021 | Beschluss |

Tagesordnungspunkt

Radwegeangebot im Straßenzug Treibstraße, Grüne Straße, Steinstraße, Heiligegartenstraße, Jägerstraße und Gronastraße (bis Bleichmärsch) - Konzept

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt auf Basis des hier vorgestellten Konzeptes grundsätzlich die Schaffung von Radverkehrsanlagen durch Markierung von Radfahrstreifen im Straßenzug Treibstraße, Grüne Straße, Steinstraße, Heiligegartenstraße, Jägerstraße und Gronastraße (bis Bleichmärsch), in dem er die Verwaltung beauftragt in die weitergehende Planung einzusteigen.

Personelle Auswirkungen

Die Maßnahme wird mit vorhandenem Personal ausgeführt. Die verkehrstechnische Untersuchung wird in das Jahresarbeitsprogramm 2022 des Tiefbauamtes eingesteuert.

Finanzielle Auswirkungen

Für die verkehrstechnische Untersuchung der Maßnahme werden Mittel in Höhe von ca. 50.000,00 Euro benötigt. Die Finanzierung dieser Untersuchung erfolgt im Haushaltsjahr 2022 aus dem Budget des FB 66 aus der Sammelinvestitionsfinanzstelle 66_01202014001 - Bau von Radwegen - (Finanzposition 780 810). Die erforderlichen Mittel stehen im Jahr 2022 zur Verfügung. Im Jahr 2021 ist für das Jahr 2022 ein entsprechendes Verpflichtungsermächtigungsbudget vorhanden.

Gesamtkosten der Realisierung sind derzeit noch nicht bekannt. Die finanziellen Auswirkungen der Bau- und Markierungsmaßnahmen werden vom Tiefbauamt in einer späteren Ratsvorlage zum Baubeschluss dargelegt.

Klimatische Auswirkungen

Dem Radverkehr kommt eine wichtige Rolle beim Erreichen der Klimaziele zu. Die Schaffung von sicheren Radwegen an Hauptverkehrsstraßen ist als wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs anzusehen.

Eine spezifische CO₂-Minderung durch diese Maßnahme kann nicht dargestellt werden.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Begründung

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 12.12.2019 beschlossen, die Aktivitäten der Stadt Dortmund im Bereich Radverkehr entsprechend der Drucksache Nr. 15619-19, „Fahrradstadt Dortmund“, zu verstärken. Demnach ist eine der zentralen Aufgaben der nächsten Jahre die Überarbeitung und Standarderhöhung der bestehenden Radverkehrsanlagen. Die Baumaßnahme Steinstraße eröffnet die Möglichkeit, nach Abschluss der Fahrbahnerneuerung den Straßenquerschnitt neu aufzuteilen und die Radverkehrsanlagen zu optimieren. Mit dieser Ummarkierung setzt die Verwaltung zudem den im 1. Teilabschnitt einstimmig bei einer Enthaltung gefassten Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt Nord um, wonach im Verlauf der Straßen Grüne Straße, Treibstraße, Steinstraße und Heiligegartenstraße durchgängig Radfahrstreifen angelegt werden sollen (30.11.2016, TOP 14.2, Drucksache Nr. 06420-16).

Westlich der Kurfürstenstraße verfügen Grüne Straße und Treibstraße durchgängig über je 2 Richtungsfahrbahnen, in den Knotenpunkten sind überwiegend zusätzliche Abbiegespuren vorhanden. Im Zuge der anstehenden Fahrbahnsanierungen sollen die Verkehrsflächen zwischen den Bordsteinen neu aufgeteilt werden, ein Vollumbau der Straße ist nicht geplant. Vorgesehen ist, den in der zeitgleich vorliegenden Vorlage DS.-Nr. 18688-20 des Tiefbauamtes dargestellten Querschnitt östlich der Kurfürstenstraße nach Westen und Osten fortzusetzen. Im Streckenverlauf erhalten die Radfahrstreifen überwiegend eine Breite von 3,00 m, in den Bereichen der Aufstellflächen an den signalisierten Knotenpunkten und in kleineren Abschnitten im Straßenverlauf, wird dieses Maß aufgrund der Flächenknappheit teilweise unterschritten.

Die Radfahrstreifen sollen als sogenannte „gesicherte Radwege“ ausgeführt werden, d.h. sie erhalten eine zusätzliche (bauliche) Abgrenzung/Sicherung zum Fahrraum der Kfz. Die konkrete Art der Abgrenzung wird in der Ausführungsplanung festgelegt. An dieser Stelle ist aber bereits darauf hinzuweisen, dass eine bauliche Trennung erhöhte Aufwände beim Winterdienst und in der Straßenreinigung zur Folge haben. In den Abschnitten, in denen straßenbegleitend Parkplätze angeordnet sind, wird die Trennung nur markierungstechnisch vorgenommen. Die bestehenden Stellplätze sollen in ihrer heutigen Form erhalten bleiben, die Stellplatzbilanz ändert sich daher nicht.

Der Kfz-Verkehr wird künftig auf je einer Richtungsfahrbahn abgewickelt. In den signalisierten Knotenpunkten sind weiterhin – mit einer Ausnahme – durchgängig Linksabbieger vorgesehen. Die Mittelinsel in der Treibstraße (Einmündung Sunderweg) wird entfernt, um die 3-Streifigkeit für den Kfz-Verkehr beizubehalten (je 1 Fahrstreifen für rechts, links und geradeaus). Der Radfahrstreifen kann hier dann auch in voller Breite bis an die Einmündung geführt werden.

Der heute vorhandene Linksabbieger Grüne Straße/Schützenstraße (Fahrbeziehung von Westen nach Norden) wird unterbunden zugunsten einer eigenen Rechtsabbiegespur. Der unterbundene Linksabbiegestrom ist sehr gering, der nach Süden gerichtete Rechtsabbiegestrom dagegen sehr stark ausgebildet. Für 3 Kfz-Aufstellspuren ist bei Anlage des Radverkehrsstreifens nicht genügend Platz vorhanden, es sei denn man baut – unter Inkaufnahme von Baumfällungen – auch hier den Mittelstreifen zurück.

Im Streckenabschnitt Heiligegartenstraße haben die Radfahrstreifen, je nach den örtlichen Platzverhältnissen, Breiten zwischen 2,25 – 3,00 m zzgl. der Sicherheitsabstände zu den Parkstreifen, wo vorhanden. Im Knoten Leopoldstraße werden die Fahrstreifen beibehalten, mit einer Ausnahme: Die südliche Fahrbahn der Heiligegartenstraße wird, mit einer kurzen Verflechtungsstrecke, auf einen Fahrstreifen reduziert. Der von Osten kommende, geradeaus gerichtete Radverkehr wird über den Rechtsabbieger der Kfz in den Knoten geführt, eine Lösung, die bereits an der Hagener Straße (Ecke Zillestraße) und an der Gotthelfstraße umgesetzt worden ist.

In der Jägerstraße werden die vorhandenen Schutzstreifenmarkierungen entfernt und um 1,00 m auf 2,75 m verbreiterte Fahrradstreifen ersetzt. Zu den parkenden Fahrzeugen wird zusätzlich ein Sicherheitsabstand von 0,50 m markiert. Für den Kfz-Verkehr verbleibt jeweils eine Richtungsfahrbahn. Im Knoten Jägerstraße / Bornstraße verbleibt der eigenständige Linksabbieger, die beiden Geradeaus- bzw. Geradeaus-Rechtsabbiegespuren werden zu einer überbreiten Mischspur zusammengefasst (5,00 m). Die bereits vorhandene Rotmarkierung im Kreuzungsbereich wird beibehalten und lediglich an die neuen Breiten angepasst. Die Markierungslösung wird bis über die Einmündung Gronaustraße bis zur Einmündung Bleichmärschstraße ergänzt/fortgeführt. Auf der Westseite wird durch Einziehung eines Kfz-Fahrstreifens der fehlende Radfahrstreifen ergänzt, der vorhandene Radfahrstreifen auf der Ostseite wird auf 2,75 m verbreitert. Die verbleibende überbreite Fahrbahn dient der Verflechtung der vorgelagerten 2-Spurigkeit auf 1 Fahrspur. Der Fahrstreifen in die Gronaustraße verbleibt, die beiden Aufstellspuren in der Einmündung Gronaustraße werden zu einer 4,75 m breiten Kombispur zusammengefasst. Der Radverkehr erhält im Zulauf der Signalanlage einen eigenen, 2,25 m breiten, Fahrstreifen.

Die Planung für den 1. Bauabschnitt ist dem Beirat Nahmobilität am 15.09.2020 vorgestellt und beraten worden. Hierzu ist folgende Protokollnotiz festgehalten worden: *„Der Beirat befürwortet die veränderte Querschnittsaufteilung im Bereich der Steinstraße zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenstraße zugunsten des Radverkehrs mit Hilfe von Markierungen. Der Beirat Nahmobilität empfiehlt für den weiteren Verlauf dieser Wegeachse bis zum Sunderweg im Westen und bis zur Gronaustraße im Osten, den Querschnitt in beide Richtungen entsprechend fortzuführen und diese Aufteilung zeitgleich mit dem Umbau der Steinstraße durch provisorische bauliche Maßnahmen und Markierungen umzusetzen. Die Radfahrstreifen werden – wo möglich – als geschützte Radfahrstreifen mit Anfahrtsschwellen ausgeführt.“*

Die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität wurden überschläglich untersucht, die Kapazitätsreduzierung ist in den Modellrechnungen zum Neubau des Wallringes berücksichtigt worden. Hiernach ist den Spitzenstunden an den Knoten Schützenstraße und Sunderweg sowie an den Knoten Nordstraße/Krimstraße, Bornstraße/Heiligegartenstraße und an der Einmündung Gronaustraße/Bleichmärsch mit Überlastungen und Rückstaus zu rechnen.

Vor Umsetzung der Maßnahmen bedarf es einer umfangreichen statischen Bewertung der Signalanlagen nach dem HBS (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) zzgl. einer Verkehrsflusssimulation des gesamten Streckenabschnittes für die Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde durch ein externes Büro. Für diese Untersuchung sind zusätzliche Mittel erforderlich, die unter Finanzielle Auswirkungen dargestellt wurden. Die Ergebnisse und Auswirkungen werden vor der Umsetzung in einem noch zu fassenden Baubeschluss dargelegt.

Mittel- bis langfristig ist eher mit Abnahmen des Kfz-Verkehrs zu rechnen, trotz der Neuverkehre, die durch die zusätzlichen Nutzungen im Zusammenhang mit der Entwicklung „Hbf-Nord“ entstehen. Mit ersten Realisierungen auf der Entwicklungsfläche ist nicht vor 2026 zu rechnen. Eine vollständige Besiedlung wird voraussichtlich erst deutlich nach dem Jahr 2030 erreicht. Die geplanten Nutzungen erzeugen bei Unterstellung der heutigen Verkehrsaufteilung (Verkehrsmittelwahl) in Summe einen Neuverkehr von rd. 4.000 Kfz in 24 h.

In etwa gleicher Größenordnung geht der Kfz-Verkehr zurück, wenn allein der Radverkehr – wie angestrebt – bis 2030 von derzeit 10 % auf 20 % gesteigert werden kann.

Weitere Abnahmen des Kfz-Verkehrs werden sich durch Steigerungen des Fußverkehrs, vor allem aber in Folge von Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV ergeben. Die Corona-Krise hat zudem Entwicklungen in Gang gesetzt, die sich mit großer Wahrscheinlichkeit dauerhaft positiv verkehrsreduzierend auf das Mobilitätsgeschehen auswirken werden. So ist der Home-Office Anteil der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer massiv angestiegen.

Diese Entwicklung wird sich absehbar fortsetzen und insbesondere zu einer Abflachung der pendlerbedingten Verkehrsspitzen führen. Netzüberlastungen werden damit tendenziell abnehmen. Zudem wird die Verwaltung künftig bei allen größeren Einzelvorhaben auf die Erarbeitung eines objektbezogenen Mobilitätskonzeptes hinwirken mit dem Ziel den Kfz-Neuverkehr zu minimieren. Parkraumbewirtschaftung und -überwachung ist ein weiteres wirksames Mittel zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl.

Dieses Maßnahmenbündel führt im Ergebnis dazu, dass selbst bei konservativen Annahmen des Zielerreichungsgrades die Kfz-Belastung auf der Straßenachse Treibstraße, Grüne Straße, Steinstraße, Heiligegartenstraße, Jägerstraße, Gronaustraße in 2030 unter der heutigen liegen wird.

Die beigelegten Pläne sind Systemskizzen. Sie werden in einem weiteren Arbeitsschritt (Ausführungsplanung) vom Tiefbauamt verfeinert. In dem noch einzuholenden Baubeschluss werden dann auch die finanziellen Auswirkungen dargestellt.

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.

Abweichung von der Gremienreihenfolge

Um die Ratssitzung am 24.06.2021 zu erreichen und vorher alle erforderlichen Gremien zu beteiligen, ist es aufgrund der Sitzungstermine notwendig, von der üblichen Gremienfolge (nach §4 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seine Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen) abzuweichen. Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün wird vor der Bezirksvertretung Innenstadt-Nord beteiligt.

Fortsetzung der Vorlage:

Drucksache-Nr.:

18221-20

Seite

5
