



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	20.09.2019
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22915	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	08.10.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	30.10.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	05.11.2019	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	06.11.2019	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	14.11.2019	Empfehlung
Rat der Stadt	14.11.2019	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

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

### **Beschlussvorschlag**

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.

### **Personelle Auswirkungen**

Die Steuerung des Projektes erfolgt mit dem für das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ eingesetzten Personal beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.

Im Grundsatzbeschluss zur Emissionsfreien Innenstadt (DS-Nr. 07415-17) und dem Zwischenbericht (DS-Nr. 12700-18) wurden die personellen Auswirkungen des Gesamtprojektes bereits dargelegt, und im Rahmen der vergangenen Haushaltsplanung berücksichtigt.

Die Umsetzung der Maßnahme durch das Tiefbauamt erfolgt mit dem dort vorhandenen Personal.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Der finanzielle Rahmen des Projekts "Emissionsfreie Innenstadt" wurde bereits im Grundsatzbeschluss (DS-Nr. 07415-17) dargestellt und gilt weiterhin als Grundlage für den voranschreitenden Planungsprozess.

Aus dem nun vorliegenden Beschluss ergeben sich keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen.

## **Klimaauswirkungen**

Mit der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur am Wallring wird eine Steigerung der Fahrradnutzung auf den Wegen in die Innenstadt und damit ein Rückgang des CO<sub>2</sub>-Ausstosses erwartet.

Ullrich Sierau  
Oberbürgermeister

Ludger Wilde  
Stadtrat

Arnulf Rybicki  
Stadtrat

## **Begründung**

### **1. Grundlagen**

Die Maßnahme Umbau Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall (W1.1) bildet eine der 15 städtischen Maßnahmen im Förderprojekt „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ (kurz: „Emissionsfreie Innenstadt“; s. DS-Nr. 07415-17, 12700-18 und 13819-19) mit einer dreijährigen Laufzeit vom 01.05.2019 bis 30.04.2022. Die Stadt Dortmund hat mit dem Förderantrag Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 8 Mio. € beantragt. Durch eine Förderquote von 80% erhält die Stadt Dortmund in den nächsten drei Jahren rd. 6,3 Mio. € Fördermittel für die Umsetzung der Maßnahmen.

### **2. Anlass der Maßnahme „Radwall“**

Eine wesentliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs im Projekt „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ ist die Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall. Gerade in diesem Bereich ist die Radverkehrsinfrastruktur durch die Führung über die Nebenfahrbahnen, die auch zur Parkplatzerschließung genutzt werden, wenig attraktiv. Ein Zweirichtungsverkehr ist nicht vorhanden.

Mit dem Umbau wird ein lückenloses und qualitatives, den modernen Ansprüchen gerecht werdendes Radverkehrsangebot entlang des Schwanen- und Ostwalls geschaffen. Somit wird dem Wall in seiner Funktion als wesentliche Verbindung auch für den Radverkehr entsprochen.

### **3. Räumliche Ausdehnung und wesentliche Gestaltungselemente**

Der Entwurf sieht eine Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr sowohl am Innen- als auch am Außenring des Schwanen- und Ostwalls vor (siehe Übersichtsplan als Anlage 1), ohne dass dafür Eingriffe in die Hauptfahrspuren auf dem Wallring erforderlich werden. Insgesamt wird die Radverkehrsinfrastruktur in der Summe auf rd. 2 km am Innen- und Außenring wesentlich verbessert.

In weiten Abschnitten wird der Radverkehr zukünftig auf einem baulich angelegten Radweg mit einer Mindestbreite von 3,25 m (plus 0,75 m Abstandstreifen zu den parkenden Fahrzeugen) geführt. Wo die örtliche Situation es zulässt, wird der Radverkehr auf der Nebenfahrbahn in einer Fahrradstraße geführt. In den Einmündungsbereichen der Nebenfahrbahnen und an den Knotenpunkten wird auf den Radverkehr durch Anheben oder Einfärben der Fahrbahn sowie Markierungen und Beschilderungen besonders hingewiesen. Eine Querung des Wallringes ist nur nötig, wenn das Ziel entsprechend auf der anderen Seite der Hauptfahrbahnen liegt und ist weiterhin an den bereits heute vorhandenen Signalanlagen gesichert möglich.

Die neu vorzusehende Streckencharakteristik soll den Stellenwert als Radverkehrsverbindung anheben und verdeutlichen sowie die allgemeine Situation für den Radverkehr auf dem Schwanen- und Ostwall verkehrssicher und komfortabel gestalten. Dafür werden im Entwurf beidseitig sowohl neue Zweirichtungsradwege als auch Fahrradstraßen vorgesehen. Für die einzelnen Abschnitte sind die Radverkehrsanlagen wie folgt geplant:

Auf der Wallringinnenseite ist von Kuckelke bis zum Brüderweg ein separater Zweirichtungsradweg geplant. Im weiteren Fahrtverlauf wird vom Brüderweg bis zur

---

Kreuzung Olpe eine Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn ausgewiesen und ab Olpe bis kurz vor dem Adlerturm ist wieder ein Zweirichtungsradweg im Promenadenbereich vorgesehen.

Am Adlerturm vorbei kann der Zweirichtungsradweg mangels verfügbarer Breite nicht fortgeführt werden. Die Radfahrenden, die in Richtung Kleppingstraße/Südwahl unterwegs sind, können – wie bisher – den gemeinsamen Geh-/Radweg zwischen Hauptfahrbahn und Adlerturm nutzen. In Gegenrichtung beginnt damit der Radweg erst nördlich des Adlerturms.

Auf der Wallringaußenseite ist von der Löwenstraße bis zur Agnes-Neuhaus-Str./Arndtstraße ein eigenständiger Zweirichtungsradweg geplant. In diesem Abschnitt vor den Gymnasien wird die Fläche für den Radweg durch Neuordnung der Stellplätze (Schräg- in Längsstellplätze) gewonnen. Der breite Gehweg bleibt erhalten. Im weiteren Verlauf bis zum Brüderweg ist die Führung als Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn vorgesehen. In den Bereichen zwischen Brüderweg bis zur Milchgasse – um den Platz von Novi Sad - ist wieder ein Zweirichtungsradweg geplant. Ab der Milchgasse bis zur Geschwister-Scholl-Straße erfolgt die Führung als Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn. Der Abschnitt vor dem Fritz-Henßler-Haus zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Bornstraße wird als Zweirichtungsradweg ausgeführt.

An den Einmündungen Stiftstraße – Schwanenwall, Beginenhof – Schwanenwall, Agnes-Neuhaus-Straße – Ostwall und Rosental – Ostwall wird jeweils eine Aufpflasterung zur Reduktion der Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs vorgesehen.

Prägende Merkmale der neuen Streckencharakteristik werden die Stärkung der Radverkehrs-Verbindung und die damit einhergehende neue Aufteilung des Seitenraums zum Vorteil des Fuß- und Radverkehrs sein. Außerdem wird eine Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit erfolgen aufgrund geringerer Geschwindigkeiten, des überwiegenden Vorfahrtsrechts des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr jenseits der Hauptfahrbahn sowie durch verbesserte Sichtbeziehungen an den Einmündungen durch vorgezogene Seitenräume. Die neuen Grüninseln helfen zudem, den Verkehrsraum zu strukturieren.

Der Ostenhellweg ist Teil der Haupteinkaufszone Dortmunds. Aufgrund des zu erwartenden hohen Radverkehrsaufkommens im Anschluss an den Ostenhellweg sowie einen hohen Radstellplatzbedarf im Bereich des Anschlusses der Fußgängerzone an das übergeordnete Netz ist auf dem Ostwall ein breiter Seitenraumstreifen zwischen der Hauptfahrbahn und der dann neuen Fahrradstraße auf Höhe des Einmündungsbereichs des Ostenhellwegs vorgesehen.

Die Verkehrscharakteristik der Hauptfahrbahnen des Schwanen- und des Ostwalls bleibt nahezu unverändert. Lediglich durch den Ausbau des Radwegs entlang des Fahrbahnrandes der Hauptfahrbahnen wird sich das Erscheinungsbild leicht verändern. Die wesentlichen Veränderungen liegen jedoch in der neuen Aufteilung, Gestaltung und Beschilderung des Seitenraums. Die Verbindungs- bzw. Erschließungsfunktionen des Wallrings ändern sich damit für den motorisierten Individualverkehr nur geringfügig in den Nebenfahrbahnen. Teilweise soll für den Kfz-Verkehr die Nebenstraßen als Einbahnstraßen (Radfahrer in Gegenrichtung frei) geführt werden, in denen heute noch beide Fahrtrichtungen möglich sind (z.B. zwischen Stiftstraße und Beginenhof).

Eine detailliertere Darstellung ist der Entwurfsplanung (s. Anlagen 2+3) zu entnehmen. (Aufgrund der Größe sind die Pläne der digitalen Fassung der Vorlage angehängt. Zu den

---

Sitzungsterminen werden Pläne bereitgestellt. Den Fraktionen wird jeweils ein Plansatz für die Beratung zur Verfügung gestellt.)

#### **4. Belange der Fußgänger**

Durch die separierte und qualitativ hochwertige Führung des Radverkehrs wird auch eine verbesserte Situation für die Fußgänger erreicht. In mehreren Bereichen wird den Belangen der zu Fuß Gehenden besondere Beachtung geschenkt. Im Bereich Stiftstraße bis Beginenhof wird derzeit entlang der Häuserfront auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Durch die Einrichtung der Einbahnstraßenregelung in diesem Bereich kann die Fahrbahn schmaler ausgestaltet und das Parken am Fahrbahnrand angeordnet werden. Die Fußgänger erhalten somit den Gehweg in der gesamten Breite zurück und die Aufenthalts- und Eingangsbereiche z.B. vor dem Reinoldinum werden gestärkt.

Im Eingangsbereich der Fußgängerzone „Ostenhellweg“ befinden sich eine Vielzahl an Werbeanlagen, Stromkästen, Fahrradbügeln etc. Eine klare Struktur und Führung der Fußgänger ist nicht gegeben. Mit der Planung soll dieser Eingangsbereich soweit wie möglich „aufgeräumt“ werden. Damit werden die Grundlagen geschaffen, um in einem weiteren Schritt eine Neugestaltung dieser Eingangssituation zu planen.

Im Bereich zwischen Löwenstraße und Agnes-Neuhaus-Straße befindet sich der Eingangsbereich zu den Gymnasien mit einer Fußgängerfurt über die Hauptfahrbahnen des Ostwalls. Diese zu Schulbeginn und Schulschluss stark frequentierte Furt wird auch im Bereich des Radweges betont, in dem dort eine Mischverkehrsfläche als gemeinsamer Geh-Radweg angelegt wird. Der heute vorhandene, breite Gehweg entlang des Ostwalls in diesem Bereich bleibt erhalten. Die erforderliche Fläche für den Radweg wird aus der Parkplatzfläche gewonnen.

#### **5. Bauliche Ausgestaltung des Radwegs**

Die Ausführung des Radwegs ist in Gussasphalt vorgesehen. Teilweise sollen dafür die vorhandenen Betonplatten abgefräst und neuasphaltiert werden. Aufgrund der Breite kann der Zweirichtungsradweg mit einer Mittelmarkierung versehen werden. Im Bereich der Allee zwischen Olpe und Rosental wird der vorhandene Plattenbelag aufgenommen.

In den Teilen der Nebenfahrbahnen, in denen die Fahrbahnoberfläche größere Schäden aufweist, ist eine Deckensanierung vorgesehen, um insgesamt einen angenehmes Fahren für die Radfahrenden zu gewährleisten.

Um das Befahren des Radwegs durch Pkw im Bereich des Parkplatzes am Schwanenwall zwischen Stiftstraße und Brüderweg zu verhindern, sollen sog. Parkstopper auf den Sicherheitstrennstreifen aufgebracht werden.

Die genauen Ausführungen bezüglich der Materialität und der Ausstattung erfolgt in der nachfolgenden Ausführungsplanung und werden dann später in der Vorlage zum Baubeschluss dargestellt.

#### **6. Einbindung in das umgebende Radwegenetz**

Der Wallring dient nicht nur dem Kfz-Verkehr als wesentliche Ringverbindung um die Innenstadt, auch für den Radverkehr bietet er die Möglichkeit einer Umfahrung der verkehrsberuhigten Bereiche und der Fußgängerzone in der City. Dieser Umstand ist auch in der NRW-weit einheitlich gestalteten Beschilderung für den Radverkehr aufgegriffen, durch welche die Radfahrenden bereits heute auf dem Wallring um die City herumgeführt werden. Wichtige Radrouten z.B. entlang der Bornstraße oder der Kaiserstraße führen bereits heute auf den Wallring zu, so dass dieser als Hauptverteiler gilt.

Die derzeitige Situation bietet für die Fahrradfahrenden keine einheitliche und komfortable Führung am Wallring. Besonders in dem betrachteten Bereich wechselt die Führung zwischen baulich angelegtem Radweg, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und Fahren auf der Fahrbahn ohne Bevorrechtigung. Das Fahren in beiden Richtungen ist weitestgehend nicht gestattet. Zukünftig wird die Anbindung aus Osten durch die im Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ geplante Umgestaltung der Arndtstraße zur Fahrradstraße zusätzlich verbessert.

Grundsätzlich liegt der Schwerpunkt der Planung auf dem Schwanen- und Ostwall, um hier eine schnelle Umsetzung zu erreichen. Die Anschlüsse an das bestehende Netz und die zuführenden Straßen gilt es unabhängig davon sukzessive zu verbessern.

### 7. Auswirkungen auf die Stellplatzsituation

Auf dem betrachteten Wallringabschnitt zwischen Bornstraße und Löwenstraße befinden sich rd. 780 Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Die derzeitige Stellplatzauslastung am Wallring ist in den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedlich. So sind auf manchen Abschnitten mehr als 50% der Stellplätze ganztägig nicht belegt, während in anderen Bereichen eine fast vollständige Auslastung erreicht wird. Dabei ist die Parkplatzsituation am Ostwall generell entspannter als am Schwanenwall. Erhoben wurde die Stellplatzauslastung an einem Normalwerktag (dem 27.06.2019) um 10 Uhr, 13 Uhr und 16 Uhr.

Die höchste Auslastung besteht den gesamten Tag über auf dem innenliegenden Abschnitt am Schwanenwall zwischen Stiftstraße und Ostenhellweg. Hier wird eine Auslastung von rd. 90 % und höher erreicht. Auf dem gegenüberliegenden äußeren Abschnitt von Geschwister-Scholl-Straße bis Milchgasse sind am Vormittag rd. 80% der Stellplätze belegt, die Auslastung nimmt zum Nachmittag jedoch deutlich ab und liegt um 16 Uhr bei 33 %. Insgesamt waren am Tag der Erhebung in jedem der drei Zeiträume mindestens 260 Stellplätze nicht belegt



Abb. 1: Freie Stellplatzkapazitäten am Schwanenwall im Bereich des neuen Beidrichtungsradwegs

Durch die Umbauten für den Radverkehr reduziert sich das Angebot an Stellplätzen im gesamten Umbaubereich von der Löwenstraße bis zur Bornstraße und von der Kuckelke bis zum Adlerturm um rd. 180 auf rd. 600 Stellplätze (rd. -23%). Die meisten Stellplätze entfallen auf der Wallaußenseite am Ostwall sowie in dem heute bereits gut ausgelasteten innenliegenden Bereich am Schwanenwall. In direkter Nachbarschaft zu dieser Stellplatzfläche befindet sich jedoch das „Conti-Parkhaus“ an der Kuckelke mit 315 Stellplätzen und teilweise freien Kapazitäten. Als eines von mehreren Parkhäusern in der Innenstadt bietet es eine geeignete Alternative.

Insgesamt stehen in den öffentlichen Tiefgaragen und Parkhäusern in der City rd. 5.900 Stellplätze zur Verfügung, die nur an wenigen Tagen im Jahr ausgelastet sind. Der Wegfall von 180 Stellplätzen ist daher einerseits aufgrund der geringen Auslastung der öffentlichen Stellplätze am Schwanen- und Ostwall sowie anderweitig aufgrund der bestehenden Alternativen durch Parkhäuser möglich, ohne dass es zu spürbaren Auswirkungen auf den Parksuchverkehr oder zu Attraktivitätsverlusten in der Innenstadt kommt. Mit dem Radweg ist dagegen eine verbesserte Erreichbarkeit für Kunden, die die City mit dem Fahrrad ansteuern wollen, gegeben.

### **8. Auswirkungen auf das Straßenbegleitgrün**

Im Rahmen des Förderprojektes wurde in einer weiteren Maßnahme die Herrichtung von 10 Baumscheiben am Wallring beantragt. Beim Entwurf für den Umbau des Wallringes wurden diese 10 sowie weitere Baumscheiben berücksichtigt. Im Abschnitt vor dem Fritz-Henßler-Haus müssen für die Realisierung der geplanten Radwegführung vorhandene Bäume gefällt werden. Dabei handelt es sich um Kastanien, die nach Aussage des Tiefbauamtes aufgrund Mehrfachbefalls über kurz oder lang gefällt werden müssen. Im Bereich zwischen der Junggesellenstraße und dem Adlerturm wird der vorhandene Geh- und Radweg zu Lasten des Straßenbegleitgrüns verbreitert, um nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für die Fußgänger eine ausreichend breite Infrastruktur zu schaffen. Anders als im nördlich angrenzenden Bereich befindet sich in diesem Abschnitt kein Gehweg an der Häuserwand, der alternativ genutzt werden könnte und dem Fußgänger soll daher ausreichend Platz auf dem parallel zum Radweg verlaufenden Fußweg eingerichtet werden.

### **9. Auswirkungen auf weitere Infrastrukturen**

Die Umbauten für den Radverkehr haben Auswirkungen auf weitere Infrastrukturen im Straßenraum. Dies betrifft Werbeanlagen, Wertstoffcontainer sowie Ladesäulen, die abgebaut bzw. versetzt werden müssen. Die neuen Standorte werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Fachbereichen festgelegt. Standorte für Wertstoffcontainer werden darüber hinaus mit der zuständigen Bezirksvertretung und der EDG abgestimmt.

### **10. Auswirkungen auf langfristige Entwicklung des Wallrings**

Langfristiges Ziel ist es, für den Radverkehr eine richtlinienkonforme, attraktive, durchgängige und mühelos zu benutzende Verbindung rund um den kompletten Wallring zu schaffen. Im Rahmen der Maßnahme „W1 – Radwall“ des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ soll einerseits die Radverkehrsinfrastruktur auf dem Wallring ausgebaut werden, um kurzfristig eine attraktive Wegeverbindung für Freizeit- und Alltagsfahrer zu erreichen. Auf lange Sicht sind die Umstrukturierung der Führung des Kfz-Verkehrs und dadurch die Gewinnung von mehr Raum für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalt und Begrünung am gesamten Wall vorstellbar. Dazu wird im Rahmen der „Emissionsfreien Innenstadt“ aktuell eine Machbarkeitsstudie und Verkehrsuntersuchung beauftragt. Diese dient als Grundlage für die öffentliche Diskussion und anschließende politische Entscheidung über eine Umgestaltung des gesamten Wallrings und über den evtl. Wegfall von Fahrspuren.

Der Prozess der Umgestaltung des gesamten Wallringes wird erfahrungsgemäß einige Jahre dauern. Aufgrund der erforderlichen komplexen Planungsprozesse, hohen Abstimmungsaufwände, politischen Beschlüsse sowie der erforderlichen Finanzplanung ist mit einer Vorlaufzeit von bis zu 10 Jahren bis zum Baubeginn zu rechnen. Da aber bereits kurzfristig Verbesserungen erreicht werden sollen, bietet der betrachtete Abschnitt mit den parallelen Nebenfahrbahnen bereits heute die Chance, eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur einzurichten, ohne jedoch die Kfz-Verkehrsführung wesentlich zu verändern. Diese Chance

wird genutzt, um kurzfristig die Erreichbarkeiten in der Innenstadt für die Radfahrenden zu verbessern. Bei der Verkehrsuntersuchung, der Machbarkeitsstudie und der anschließenden politischen Diskussion werden die Umbauten auf diesem Abschnitt bei der Lösungsfindung berücksichtigt werden.

## 11. Kostenberechnung

Im Förderantrag zum Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ wurde für die Maßnahme W1.1 Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall insgesamt eine Summe von 1.890.000,00 € (brutto) beantragt. Zusätzlich wurden für die Maßnahme W2.1, der Begrünung des Wallringes, weitere rd. 190.000 € (brutto) beantragt. Da beide Maßnahmen zusammen geplant und durchgeführt werden, stehen somit rund 2.080.000 € (brutto) für die Planung und Umsetzung des Entwurfes mit einer Förderung von 80% zur Verfügung. Nach dem derzeitigen Stand der Kostenberechnung auf Basis der Entwurfsplanung wird dieser Betrag eingehalten. Die prognostizierten Kosten liegen aktuell bei rd. 1.909.000 € plus rd. 140.000 € Planungskosten (Summe: rd. 2.049.000 €). Für die genaue Kostenberechnung stehen noch Bodenproben über den Aufbau und weitere Details aus. Dies erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5). Mit der Ratsvorlage zum Baubeschluss werden die Auswirkungen auf die Finanz- und Ergebnisrechnung dargestellt.

## 12. Derzeitiger Verfahrensstand und Zeitplan

Förderunschädlich konnten zum Jahresbeginn 2019 die Leistungsphasen 1-3 (bis Entwurfsplanung) und optional 4-5 (Genehmigungs- und Ausführungsplanung) extern vergeben werden. Die Option der Leistungsphasen 4 und 5 wurde im September 2019 beauftragt, um eine zügige Weiterbearbeitung zu gewährleisten. Anregungen aus dem laufenden Beteiligungsprozess können somit unmittelbar durch das planende Ingenieurbüro aufgenommen werden.

Vor Umsetzung der Maßnahme muss der Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung Arnsberg) die Kostenschätzung vorgelegt werden. Dies erfolgt auf Grundlage eines bepreisten Leistungsverzeichnisses (LV) nach Vorlage der Ausführungsplanung. Diese Kosten werden dann auch Grundlage für den Baubeschluss sein, der erneut als Ratsvorlage vorgelegt wird.

Aufgrund des durch den Fördergeber vorgegebenen Durchführungszeitraums des Projektes wird derzeit folgender Zeitplan angestrebt:

<b>ZEITPLAN</b>	
<b>Arbeitsschritt</b>	<b>Zeitraum</b>
Grundsatzbeschluss des Rates über die Entwurfsplanung	14. November 2019
Genehmigungs- und Ausführungsplanung (Lph 4 und 5)	Bis Frühjahr 2020
Baubeschluss durch den Rat	Bis Sommer 2020
Ausschreibung Bauleistung	Bis Ende 2020
Bau (in Abschnitten)*	März 2021 bis November 2021
Abrechnung mit dem Fördergeber	Dezember 2021 bis April 2022

\*Der Umbau erfolgt nach derzeitiger Planung aufgeteilt in neun Bauabschnitte. Dabei können die Abschnitte 1-8 im Rahmen der Fördermaßnahme umgebaut werden. Im Abschnitt 9, zwischen dem Eingang zu den städtischen Gymnasien und der Einmündung Agnes-Neuhaus-Straße wird im Projektzeitraum ein zeitlich befristetes Mikrodepot für Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienste) errichtet (Maßnahme C1 des Förderprojektes). Der Umbau dieses Abschnittes kann somit erst nach Abbau des Depots erfolgen.

### **13. Beteiligungsformate**

Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird ein intensiver Austausch mit der Bürgerschaft und Interessenvertretern der Stadtgesellschaft angestrebt. So soll auch die Umbauplanung für den Schwanen- und Ostwall intensiv diskutiert und Anregungen eingeholt werden.

Bereits vor erster Veröffentlichung der Planungen wurden Gespräche mit verschiedenen Interessenvertretern geführt und diese über die Planungen informiert (z.B. in der Cityrunde). Neben den politischen Gremien erfolgte bereits die Beratung im Beirat Nahmobilität am 17.09.2019. Ebenso ist eine Vorstellung im begleitenden Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 Ende Oktober vorgesehen. Der Öffentlichkeit soll im Rahmen einer in Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen organisierten Dialogveranstaltung die Planung in einer Veranstaltung Ende November präsentiert werden. Für die öffentliche Präsentation wird derzeit noch durch das Vermessungs- und Katasteramt eine 3D-Visualisierung zur besseren Veranschaulichung der Planung erstellt.

### **Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 2 und 4 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

### **Anlagen**