



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	11.08.2020
67	StR Ludger Wilde	
66	StR Arnulf Rybicki	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22915	-
Susanne Linnebach	22679	
Sylvia Uehlendahl	22669	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	01.09.2020	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	02.09.2020	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	16.09.2020	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	17.09.2020	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	08.10.2020	Empfehlung
Rat der Stadt	08.10.2020	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Förderprojekt "Emissionsfreie Innenstadt" hier: Baubeschluss Radwall (Maßnahme W1.1)

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt im Rahmen des Förderprojektes „Stadtluft ist (emissions-)frei - Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ die fahrradfreundliche Umgestaltung des Schwanen- und Ostwalls mit den Bauabschnitten 1 bis 7 mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 4.080.000,00 € (vorbehaltlich der Zustimmung durch den Fördergeber), beauftragt das Vergabe- und Beschaffungszentrum (FB 19) gemeinsam mit dem Tiefbauamt (FB 66) mit der Durchführung der Vergabeverfahren und ermächtigt die Verwaltung, den Zuschlag auf das jeweils wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

Das Gesamtinvestitionsvolumen von 4.080.000 € ist wie folgt verteilt:

Bis Haushaltsjahr 2019	72.576,03 € (FB 67)
Haushaltsjahr 2020	37.423,97 € (FB 67)
Haushaltsjahr 2021	3.210.000,00 € (FB 67+66)
Haushaltsjahr 2022	760.000,00 € (FB 66)

Zusätzlich entstehen beim Tiefbauamt (FB 66) aktivierbare Eigenleistungen in Höhe von 476.400,00 €, die nicht zahlungswirksam sind.

Die Investition bedingt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr, dem Haushaltsjahr 2023, einen jährlichen Folgeaufwand in der städtischen Ergebnisrechnung in Höhe von 87.902,67 €.

### **Personelle Auswirkungen**

Im Grundsatzbeschluss zur Emissionsfreien Innenstadt (DS-Nr. 07415-17) und dem Zwischenbericht (DS-Nr. 12700-18) wurden die personellen Auswirkungen des

Gesamtprojektes bereits dargelegt, beschlossen und im Rahmen der vergangenen Haushaltsplanung berücksichtigt.

Durch den Beschluss zum Umbau des Radwalls ergeben sich bei den Fachbereichen 61, 19, 66 und 67 keine personellen Mehrbedarfe. Die Maßnahme kann mit dem vorhandenen Personal und den jeweils vorhandenen Personalaufwandsbudgets umgesetzt werden.

Es erfolgt keine Ausweitung des Personalaufwandsbudgets.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Finanzierung der Maßnahme ist jeweils anteilig in den Budgets des Amtes für Stadterneuerung unter der Finanzstelle 67W00914015201 (in den Jahren 2019 bis 2021) und des Tiefbauamtes unter der Finanzstelle 66W01202014695 (in den Jahren 2021 bis 2022) unter Finanzposition 780 810 mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 4.080.000,00 € vorgesehen.

Die Maßnahme wird durch Zuwendungen des Landes und der Europäischen Union (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung - EFRE) in Höhe von insgesamt 1.664.000,00 € refinanziert (80 % der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 2.080.000,00 €). Der städtische Eigenanteil der Investitionsmaßnahme beträgt somit 2.416.000,00 €. Ein entsprechender Zuwendungsbescheid liegt bereits vor.

Durch die Umsetzung der Maßnahme erfolgt keine Ausweitung der jeweiligen Budgets.

Für Betrieb und Unterhaltung der Straße fällt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr, dem Haushaltsjahr 2023, weiterhin ein jährlicher Aufwand beim FB 66 in Höhe von zunächst 1.500,00 € an. Die Erneuerung der Lichtsignalanlage führt zu einer Reduzierung der Unterhaltungsaufwendungen von 2.500,00 € auf 1.250,00 € pro Jahr, da die neue Lichtsignalanlage weniger störanfällig und die Technik energieeffizienter ist. Die zuvor genannten Beträge fallen beim FB 66 unter dem Produkt 66\_0120202 an. Die Investition führt durch die Minderaufwendungen in der Unterhaltung zu einer Verbesserung des Teilergebnisplans des FB 66.

Die Investition führt beim FB 66 zu Erträgen aus aktivierbaren Eigenleistungen in Höhe von 476.400,00 €.

Es handelt sich beim Ostwall um eine klassifizierte Straße. Die Randbereiche (Gehwege, Parkplätze) und die Parallelstraßen zu der klassifizierten Straße sind abrechnungsfähig nach KAG. Die Höhe der Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land NRW (KAG) kann derzeit noch nicht beziffert werden. Sobald sich die Höhe der Beiträge konkretisiert, sind die finanziellen Auswirkungen entsprechend fortzuschreiben.

Die Investition und deren Auswirkungen auf die Ergebnis- und Finanzrechnung werden in den Anlagen 1 und 2 ausführlich dargestellt.

## **Klimaauswirkungen**

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

## **Begründung**

### **1. Grundlagen**

Die Maßnahme „Umbau Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall (W1.1)“ bildet eine der 16 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.

Mit Zuwendungsbescheid vom 24.04.2019 wurden Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 8 Mio. € bewilligt. Durch eine Förderquote von 80 % erhält die Stadt Dortmund in den nächsten drei Jahren rd. 6,3 Mio. € Fördermittel für die Umsetzung der Maßnahmen.

Eine wesentliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs im Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ ist die Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall. 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.

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 Verkehrsverbindung auch für den Radverkehr entsprochen. Die Entwurfsplanung des Radwalls hat der Rat am 14.11.2019 beschlossen (DS-Nr.:15153-19). Die hier vorliegende Ausführungsplanung hat die Entwurfsplanung konkretisiert und es sind so weit wie möglich die Anregungen aus dem Dialogprozess eingearbeitet worden.

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

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

Auf der Wallringinnenseite von Kuckelke bis zum Brüderweg wird ein separater Zweirichtungsradweg gebaut (Bauabschnitt 1). Im weiteren Fahrtverlauf wird vom Brüderweg bis zur Kreuzung Olpe eine Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn ausgewiesen (Bauabschnitt 2) und ab Olpe bis kurz vor dem Adlerturm besteht wieder ein Zweirichtungsradweg im Promenadenbereich (Bauabschnitt 3). Am Adlerturm vorbei kann der Zweirichtungsradweg mangels verfügbarer Breite nicht fortgeführt werden. Die Radfahrenden, die in Richtung Kleppingstraße/Südwall unterwegs sind, können – wie bisher – den gemeinsamen Geh-/Radweg zwischen Hauptfahrbahn und Adlerturm nutzen. In die 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 vorgesehen. In diesem Abschnitt vor den Gymnasien wird die Fläche für den Radweg durch Umgestaltung der Stellplätze (Schräg- in Längsstellplätze) gewonnen. Der breite Gehweg bleibt erhalten. Durch die Errichtung des Mikrodepots für Kurier-, Express- und Paketdienstleister (Maßnahme C1 desselben Förderprojektes, vgl. DS-Nr. 16588-20) wird dieser Abschnitt in drei Bereiche unterteilt. Von der Löwenstraße bis zum Eingang des Schulgeländes (Bauabschnitt 4), der Abschnitt vom Eingang des Schulgeländes bis zur Einmündung Agnes-Neuhaus-Str. (Bauabschnitt 5) und der Abschnitt Agnes-Neuhaus-Straße bis Arndtstraße (Bauabschnitt 6). Die Bauabschnitte 5 und 6 können erst nach Abbau des Mikrodepots in 2022 realisiert werden. Im weiteren Verlauf von der Arndtstraße bis zum Brüderweg ist die Führung als Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn vorgesehen (Bauabschnitt 7).

In den Bereichen zwischen Brüderweg bis zur Milchgasse – um den Platz von Novi Sad - ist ein Zweirichtungsradweg geplant. Ab der Milchgasse bis zur Geschwister-Scholl-Straße erfolgt die Führung wieder als Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn (Bauabschnitt 8). Der Abschnitt vor dem Fritz-Henßler-Haus zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Bornstraße wird als Zweirichtungsradweg ausgeführt (Bauabschnitt 9).

Im Rahmen der konkreten Ausführungsplanung und der Abstimmung mit den Versorgungsträgern ist festgestellt worden, dass in dem Bereich der Bauabschnitte 8 und 9 in den kommenden Jahren durch die DEW21 die Fernwärmeversorgung umgebaut wird und weitere private Bauvorhaben entlang dieser Strecke geplant sind. Aufgrund dessen kann der Umbau dieser beiden Abschnitte erst nach diesen Bautätigkeiten und somit nicht mehr im Rahmen des Durchführungszeitraums des Förderprojektes erfolgen. Die Planung umfasst jedoch auch diesen Abschnitt und für die Umsetzung ist vorgesehen, weitere Fördermittel aus anderen Förderprogrammen zu akquirieren. Die Abstimmung mit dem Fördermittelgeber erfolgt. Der Zeitpunkt für die Realisierung der Bauabschnitte 8+9 ist somit abhängig vom Baufortschritt der Maßnahmen von DEW21 und den anstehenden Förderanträgen.

Eine Übersicht der Bauabschnitte und deren Realisierung ist in der Tabelle 1 aufgeführt.

Tabelle 1 Zusammenfassung der Bauabschnitte (BA)

<b>Innenseite</b>	<b>Von ... bis</b>	<b>Führungsform</b>	<b>Realisierung</b>
Bauabschnitt 1	Kuckelke bis zum Brüderweg	separater Zweirichtungsradweg	2021
Bauabschnitt 2	Brüderweg bis zur Kreuzung Olpe	Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn	2020/2021
Bauabschnitt 3	Olpe bis kurz vor dem Adlerturm	Zweirichtungsradweg im Promenadenbereich	2021
<b>Außenseite</b>			
Bauabschnitt 4	Löwenstraße bis Eingang Schulgelände	Zweirichtungsradweg	2021
Bauabschnitt 5	Eingang Schulgelände bis zur Agnes-Neuhaus-Str.	Zweirichtungsradweg	2022
Bauabschnitt 6	Agnes-Neuhaus-Str. bis Arndtstraße	Zweirichtungsradweg	2022

Bauabschnitt 7	Arndtstr bis Brüderweg	Fahrradstraße in Nebenfahrbahn	2021
Bauabschnitt 8	Brüderweg bis Geschwister-Scholl- Straße	Fahrradstraße in Nebenfahrbahn	Nach 2022
Bauabschnitt 9	Geschwister-Scholl- Straße bis Bornstraße	Zweirichtungsradweg	Nach 2022

### 3. Bauliche Ausgestaltung der einzelnen Bauabschnitte

Im Folgenden werden die einzelnen Bauabschnitte (BA) im Detail beschrieben. Dabei wird die Verkehrsführung dargestellt und auf wesentliche Änderungen zur Entwurfsplanung eingegangen.

#### BA1 Kuckelke bis Brüderweg

In diesem Abschnitt wird für den Radverkehr am äußeren Rand des heutigen Parkplatzes ein eigenständiger Radweg mit einer Breite von 4 m hergestellt. Die Herstellung des Radweges erfolgt in rotem Asphalt. Er ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben und mit Parkstoppsteinen von den Stellplätzen getrennt. Regelmäßige Lücken in diesen Parkstoppsteinen ermöglichen die Aus- und Einfahrt von Fahrrädern über die Gassen der Stellplätze.

Für die Herstellung des Radweges ist eine Aufnahme des Untergrundes notwendig. Die Bodenanalysen haben ergeben, dass die Aufnahme und der Neuaufbau des Untergrundes technisch und wirtschaftlich dem eigentlich geplanten Abfräsen der vorhandenen Betonfläche vorzuziehen sind. Die Erneuerung erfolgt auf der gesamten Fläche, so dass auch die Stellplätze einen neuen Untergrund erhalten. Zudem sind die Sinkkästen inkl. der Entwässerungsleitungen zu erneuern, da diese heute durch Wurzeln stark beschädigt und nicht mehr nutzbar sind.

Abweichend von der Entwurfsplanung wird das Halten und Parken von Kfz am Fahrbahnrand in diesem Bauabschnitt unterbunden, um dem Fußverkehr mehr Raum und der Feuerwehr die notwendigen Aufstellflächen in der Fahrbahn zu gewährleisten. Die Stellplätze werden durch Fahrradbügel entlang der Fahrbahn ergänzt und zwei Lieferzonen für den gewerblichen Lieferverkehr werden eingerichtet. Der Gehweg an der Häuserfassade im Teilabschnitt zwischen Stiftsstraße und Beginenhof wird aufgrund seines schlechten Zustandes erneuert.

Die verbliebenen Stellplätze werden neu markiert und die nördliche Stellplatzreihe parallel zum neuen Radweg wird mit einem Sicherheitsabstand versehen, so dass die Fahrzeugtüren beim Öffnen nicht auf den Radweg ragen.

In der Nebenfahrbahn wird der Kfz-Verkehr im Abschnitt Stiftsstraße bis Beginenhof nicht mehr in beide Richtungen gestattet, sondern eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Osten eingerichtet. Für den Radverkehr wird die Einbahnstraße im Gegenverkehr freigegeben.

#### BA 2 Brüderweg bis Olpe

In diesem Abschnitt wird der Radverkehr in der, als Fahrradstraße ausgewiesenen, Nebenfahrbahn geführt. Vor der Kreuzung mit der Straße Olpe und am vorhandenen Denkmal vorbei wird der Radverkehr wieder auf einen eigenen Radweg geführt.

Im Rahmen des Ausbaus der Fernwärme verlegt die DEW21 in diesem Abschnitt neue Leitungen und erneuert in diesem Zuge die Decke der gesamten Fahrbahn. Anschließend

erfolgt im Rahmen des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt die Beschilderung und Markierung als Fahrradstraße.

### **BA 3 Olpe bis Adlerturm**

Im Kreuzungsbereich der Straße Olpe wird der gesamte Knoten verkehrssicher umgestaltet. Dazu gehört auch eine veränderte Anbindung an den Bestand in der Olpe. Um den Radfahrenden hier ausreichend Platz zu geben, um an den wartenden Kfz vorbeizufahren, wird die Fahrbahn durch Wegnahme von zwei Stellplätzen erweitert und ein Schutzstreifen markiert. Dies ist bspw. eine Änderung, die aufgrund von Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung erfolgte.

Der Radverkehr wird südlich der Olpe im Promenadenbereich zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Dafür wird im Abschnitt südlich Rosental der vorhandene Radweg, der derzeit direkt am Fahrbahnrand verläuft, entfernt und der Geh- und Radweg erneuert und verbreitert. Auch hier wird ein roter Asphalt als Belag für den Radweg eingesetzt.

Die Entwässerungsanlagen liegen derzeit im Übergang von Geh- und Radweg. Um die Entwässerung auch nach Verbreiterung des Radweges zu gewährleisten muss das Quergefälle auf dem gesamten Abschnitt angepasst und somit der Geh- und der Radwegbereich umgebaut werden.

### **BA 4 Löwenstraße bis Eingang Schulgelände**

Der Radfahrer wird nördlich der Löwenstraße auf einen getrennten Geh- und Radweg geführt. Die benötigte Breite für einen, in beide Richtungen befahrbaren Radweg wird hier durch den Umbau der Kfz-Stellplätze gewonnen. Diese werden von Diagonal- in Längsaufstellung umgebaut.

Im Unterschied zur Entwurfsplanung beginnt die neue Verkehrsregelung im Außenbereich an der Signalanlage zum Queren des Ostwalls südlich der Löwenstraße. Die vorhandene Furt über die Löwenstraße wird zur Befahrung in beide Richtungen ausgeschildert und der Radweg im nördlichen Bereich der Kreuzung gegabelt ausgebaut. Dabei werden sogenannte Haifischzahnlinien (Verkehrszeichennummer 342) verwendet, um die Vorfahrtsregelungen für den sich kreuzenden Radverkehr zu verdeutlichen.

### **BA 5 und 6 Eingang Schulgelände bis Arndtstraße**

Nachdem der getrennte Geh- und Radweg im Eingangsbereich des Schulgeländes zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit farblich anderem Belag umgebaut wird, führt er im Anschluss als getrennter Geh- und Radweg bis zur Agnes-Neuhaus-Straße, wofür auch hier die Diagonalstellplätze in Längsstellplätze umgebaut werden. Der Umbau erfolgt nach Abbau des hier im Rahmen des Förderprojektes geplanten Mikrodepots für Kurier-, Express- und Paketdienstleister im Jahr 2022.

Im Unterschied zur Entwurfsplanung ist keine Aufpflasterung im Einmündungsbereich der Agnes-Neuhaus-Str. mehr vorgesehen.

### **BA7 Arndtstraße bis Brüderweg**

Im Bauabschnitt 7 werden die Radfahrenden in der zur Fahrradstraße ausgestalteten Nebenfahrbahn geführt. Durch Schwellensteine in der jeweiligen Einfahrt für den Kfz-Verkehr, wird dieser vor der Einfahrt in die Fahrradstraße abgebremst.

Im Bereich zwischen Kaiserstraße und Brüderweg ist die Decke der gesamten Stellplatzanlage in einem so schlechten Zustand, dass hier die Betonplatten herausgenommen werden müssen

und der Untergrund neu aufgebaut wird. Auch der Gehweg wird im gesamten Bauabschnitt 7 erneuert.

#### **4. 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.

Zukünftig wird die Anbindung aus Osten durch die im Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ geplante Umgestaltung der Arndtstraße und Lange Reihe zu Fahrradstraßen zusätzlich verbessert (siehe DS-Nr. 17248-20).

In allen Knotenpunkten wurde der Anschluss an die bestehende Radwegeführung im Rahmen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung überarbeitet und falls nötig verbessert. So wurde im Einmündungsbereich der Stiftsstraße der Geh- und Radweg parallel zu den parkenden Fahrzeugen verlängert und die Vorfahrtsregelung wird durch entsprechende Markierung deutlich. Der Anschluss in der Olpe wurde durch die Einrichtung eines Schutzstreifens und der Ausweitung der Fahrbahn auf der nördlichen Straßenseite verbessert. Der Anschluss für Radfahrende aus der Arndtstraße von Osten wird durch die Einrichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) hergestellt und optimiert. Für die Geschwister-Scholl-Straße ist ein Anschluss an den vorhandenen Radfahrstreifen geplant, der heute an der Brüggmannstraße endet.

#### **5. 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. Eine genauere Darstellung erfolgte bereits in der Vorlage zur Entwurfsplanung (DS-Nr. 15153-19).

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. 215 auf rd. 570 Stellplätze (rd. -27,5%). Im Vergleich zur Entwurfsplanung entfallen rd. 35 Stellplätze mehr. Grund ist Optimierung der Planung in Folge der Anforderungen der Feuerwehr (Aufstellfläche) und für den Fußverkehr. Der Großteil dieser Stellplätze befindet sich zwischen Stiftsstraße und Brüderweg. Das verbleibende Stellplatzangebot wird weiterhin für ausreichend erachtet.

#### **6. Auswirkungen auf das Straßenbegleitgrün**

Im Rahmen des Förderprojektes wurde in einer weiteren Maßnahme (W2.1) die Herrichtung von zehn Baumscheiben am Wallring beantragt. Beim Entwurf für den Umbau des Wallringes wurden diese zehn sowie sieben weitere Baumscheiben eingeplant. Diese werden im Anschluss der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem Grünflächenamt bepflanzt. Im Bereich zwischen der Jungesellenstraße 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. Den Zu Fuß gehenden soll daher

ausreichend Platz auf dem parallel zum Radweg verlaufenden Fußweg eingerichtet werden. Für diesen Umbau müssen in diesem Abschnitt fünf Bäume gefällt werden. Da in diesem Abschnitt der vorhandene Radweg unmittelbar an der Fahrbahn aufgehoben und durch einen neuen Grünstreifen ersetzt wird, können hier mindestens sechs neue Bäume im Anschluss an die Maßnahme gepflanzt werden. Weitere Baumfällungen sind aufgrund des Umbaus nicht notwendig. Im restlichen Umbaubereich wurde der Zustand der Bäume geprüft, so dass beim Umbau der Schutz der Wurzelbereiche entsprechend gewährleistet wird.

### **7. Auswirkungen auf Ladesäulen für E-Fahrzeuge**

Im Umbaubereich befinden sich drei Standorte für Ladeinfrastruktur. Diese werden durch die Firma innogy SE bewirtschaftet. Die Ladesäule auf der Stellplatzfläche an der Stiftsstraße wird durch den Umbau nicht beeinträchtigt. Die Ladesäule auf Höhe der Hausnummer Schwanenwall 26 steht so, dass sie für den Umbau leicht versetzt werden muss. Darüber hinaus entfallen die Stellplätze vor dem Baukunstarchiv und somit muss auch diese Ladesäule versetzt werden. Die Abstimmung mit der innogy SE wird durch die Wirtschaftsförderung (80/WF) geführt. Die Gestattungsverträge sehen einen Abbau durch den Betreiber auf eigene Kosten vor.

### **8. Auswirkungen auf Wertstoffcontainer**

Auf dem in Rede stehenden Abschnitt des Wallrings befinden sich insgesamt drei Standorte mit Wertstoffcontainern, ein vierter befindet sich im Bauabschnitt 8.

#### a) Schwanenwall/Brüderweg (innen)

Hier wird der Radweg über die Fläche führen, auf der heute die Container stehen. Der Umbau erfolgt im Jahr 2021. Hier ist noch zu entscheiden, ob dieser Standort komplett entfallen kann/soll oder ein Alternativstandort gefunden werden kann.

#### b) Ostwall/Baukunstarchiv (innen)

An diesem Standort stehen die Container in der Grünfläche. Da in diesem Bereich der Radverkehr in der Nebenfahrbahn geführt wird, besteht hier kein Konflikt mit den Wertstoffcontainern. Der Standort bleibt erhalten.

#### c) Ostwall/Agnes-Neuhaus-Str. (außen)

Hier stehen die Container auch auf einer Fläche, die für die Radverkehrsinfrastruktur nicht genutzt wird oder den Radverkehr beeinträchtigt. Der Standort bleibt erhalten.

#### d) Schwanenwall/Geschwister-Scholl-Str (außen)

Hier soll die Verkehrsführung geändert werden, die Container jedoch an Ihrem Standort verbleiben.

### **9. Auswirkungen auf Werbeanlagen**

Entlang der Haupt- und Nebenfahrbahnen des Wallrings stehen verschiedene Werbeanlagen. Mehrere davon stehen im Umbaubereich für die neue Radverkehrsinfrastruktur. Andere beeinträchtigen die Sichtbeziehungen und gefährden damit die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Die Standorte werden in Abstimmung mit den verschiedenen Betreibern verlegt oder entfallen. Die Abstimmungen laufen.

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

Langfristiges Ziel ist es, für den Radverkehr eine richtlinienkonforme, attraktive, durchgängige und mühelos zu benutzende Verbindung für den kompletten Wallring zu schaffen. Im Rahmen der Maßnahme „W1 –Radwall“ des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ soll daher die Radverkehrsinfrastruktur am Ost- und Schwanenwall 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 angestrebt. Dazu wird im Rahmen der „Emissionsfreien Innenstadt“ aktuell eine Machbarkeitsstudie und Verkehrsuntersuchung durch ein externes Ingenieurbüro durchgeführt. Diese Verkehrsuntersuchung dient als Grundlage für die öffentliche Diskussion und anschließende politische Entscheidung über eine Umgestaltung des gesamten Wallrings, auch über den evtl. Wegfall von Fahrspuren.

Erste Ergebnisse sollen im Herbst 2020 vorliegen, die dann mit der Bürgerschaft und Akteuren wie dem AK Masterplan Mobilität diskutiert werden können. In welcher Form eine Beteiligung der Öffentlichkeit in Zeiten der Corona-Pandemie möglich ist, ist noch nicht abschließend geklärt.

### **11. Erläuterung zur Kostensteigerung**

Der Förderantrag für den Umbau des Schwanen- und Ostwalls zum Radwall wurde auf Basis einer Kostenschätzung für den Umbau und für mehrere Baumscheiben (Maßnahme W2.2) in Höhe von rd. 2.080.000,00 € gestellt.

Die erste Kostenschätzung stammt bereits aus dem Jahre 2018. Aufgrund von sättigen Preisanpassungen der sog. Mittelpreise im Mittelpreisspeichers des städtischen Ausschreibungsprogramms Arriba an die immer tagesaktuellen Baupreise, kommt es bei der aktuellen Kostenschätzung zu erheblichen Preiserhöhungen.

Bei der Ausarbeitung der Planung wurde darüber hinaus deutlich, dass in mehreren Bereichen die Gehweg- und Stellplatzflächen im Zuge der Maßnahme ebenfalls erneuert werden müssen. Außerdem wurden, auch nach Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Anschlüsse an den Knotenpunkten verbessert und der Umbaubereich dadurch erweitert. Im Bereich Stiftsstraße bis Brüderweg und Kaiserstraße bis Brüderweg liegen in den Stellplatzflächen großflächige Betonplatten. In der ursprünglichen Planung sollten diese beibehalten und lediglich abgefräst und mit einer neuen Asphaltenschicht überzogen werden. Bodensondierungen im Rahmen der Ausführungsplanung haben ergeben, dass die Substanz der Platten ein Abfräsen nicht standhält und eine Rissbildung zu erwarten ist. In diesen Bereichen werden daher die Betonplatten entfernt und der Unterbau vollständig erneuert. Auch ist die gemeinsame Oberflächenentwässerung für den Parkplatz und den Radweg zu erneuern. Die Sinkkästen inkl. der Zuleitungen sind so stark durch Verwurzelungen beschädigt, dass ein Austausch erforderlich wird. Was im Bau nun für erhöhte Kosten sorgt, ist jedoch in der langfristigen Unterhaltung wirtschaftlicher.

Zusätzlich hat sich im Rahmen der Ausführungsplanung herausgestellt, dass im Bauabschnitt 3 zwischen Olpe und Adlerturm die Entwässerung des Geh- und Radwegs teilweise erneuert werden muss, weil das Querprofil verändert wird.

In der Summe kommt es somit zu Gesamtkosten von rd. 4,08 Mio. € (siehe finanzielle Auswirkungen). Die Kosten umfassen neben dem reinen Umbau der Geh- und Radwege, die Beschilderung in Höhe von 152.000,00 € und Kosten für die Erneuerung der Lichtsignalanlagen in Höhe von 184.000,00 €. Ebenfalls enthalten sind die bereits erfolgten Planungskosten.

## 12. Derzeitiger Verfahrensstand und Zeitplan

Für die Planung sind die Leistungsphasen 1-5 nach der HOAI extern vergeben worden, so dass nun eine abgestimmte Ausführungsplanung vorliegt. Alle weiteren Planungsleistungen wie die Vorbereitung der Ausschreibung und die Bauleitung werden durch das Tiefbauamt übernommen.

Vor Umsetzung der Maßnahme muss der Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung Arnsberg) die Kostenschätzung in Form einer baufachlichen Stellungnahme vorgelegt werden. Aufgrund des durch den Fördergeber vorgegebenen Durchführungszeitraums des Förderprojektes wird derzeit folgender Zeitplan angestrebt:

<b>ZEITPLAN</b>	
<b>Arbeitsschritt</b>	<b>Zeitraum</b>
<i>Grundsatzbeschluss über die Entwurfsplanung</i>	<i>14. November 2019</i>
<i>Genehmigungs- und Ausführungsplanung (Lph. 4 und 5)</i>	<i>Bis Juni 2020</i>
Vorbereitung Ausschreibung (Lph. 6)	Sommer 2020
Baubeschluss durch den Rat	Oktober 2020
Ausschreibung Bauleistung (Lph. 7)	Bis Ende 2020
Bau (in Abschnitten)*	
Bauabschnitt 1-4 und 7	Mai 2021 bis November 2021
Bauabschnitt 5 und 6	Ab 1. Quartal 2022
Bauabschnitt 8 und 9	Nicht im Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt
Abrechnung	Dezember 2021 bis April 2022

\*Der Umbau erfolgt nach derzeitiger Planung aufgeteilt in neun Bauabschnitte. Dabei können die Abschnitte 1-4 und 7 im Rahmen der Fördermaßnahme umgebaut werden. Im Abschnitt 5 und 6, zwischen dem Eingang zu den städtischen Gymnasien und der Einmündung Arndtstr 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. Der Umbau der Bauabschnitte 8 und 9 erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt.

## 13. Beteiligungsformate

Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ erfolgt ein intensiver Austausch mit der Bürgerschaft und Interessenvertreter\*innen der Stadtgesellschaft. Bereits vor der ersten 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 der Entwurfsplanung im Beirat Nahmobilität am 17.09.2019. Ebenso ist eine Vorstellung im begleitenden Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 Ende Oktober 2019 erfolgt.

Die Entwurfsplanung des Radwalls wurde in einer, in Zusammenarbeit mit der Bezirksvertretung Innenstadt West organisierten öffentlichen Veranstaltung im November 2019 in den Räumen des Baukunstarchives vorgestellt. Im Anschluss gab es die Möglichkeit Anregungen schriftlich an die Projektverantwortlichen zu senden. Die eingegangenen Anregungen und deren Berücksichtigung im Planungsprozess sind in der Anlage 3 dargestellt.

Für die öffentliche Präsentation der Ausführungsplanung wird die durch das Vermessungs- und Katasteramt (FB 62) auf Grundlage der Entwurfsplanung erstellte 3D-Visualisierung zur besseren Veranschaulichung der Planung auf den aktuellen Stand der Planung aktualisiert.

Die neue 3D-Simulation steht Interessierten auf der Internetseite [www.emissionsfrei.dortmund.de](http://www.emissionsfrei.dortmund.de) voraussichtlich ab Mitte September zur Verfügung.

#### **Abweichung von der Gremienreihenfolge**

Um die Ratssitzung am 08.10.2020 zu erreichen und vorher alle erforderlichen Gremien zu beteiligen, ist es aufgrund der Sitzungstermine notwendig, den Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün abweichend von der Gremienfolge nach §4 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seine Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen vor der Bezirksvertretung Innenstadt-West zu beteiligen.

Aufgrund des engen Zeitplans dieses Förderprojektes ist zur Realisierung der Maßnahme ein Ratsbeschluss im Oktober erforderlich.

#### **Planaushang**

Aus Kostengründen und aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, die Pläne in Papierform der Beschlussvorlage beizufügen. Sie werden jedoch elektronisch der Beschlussvorlage angehängt und stehen während der Sitzungen der politischen Gremien zur Einsichtnahme zur Verfügung.

#### **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**