

DS-Nr. 18054-20
Förderprojekt "Emissionsfreie Innenstadt"
hier: Radwall (Maßnahme W1.1)

Daten zur Investitionsmaßnahme

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen / Beiträge				Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungsdauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetriebnahme/Herstellung)	Kostestelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigenleistung	Summe	Zuwendung Land	Zuwendung EU	Zuwendung übrige Bereiche	Summe				
67W00914015201	Straße	2.080.000,00 €	236.400,00 €	2.316.400,00 €	- 977.600,00 €	- 686.400,00 €	- €	- 1.664.000,00 €	652.400,00 €	40	01.07.2022	660080
66W01202014695	Straße	1.664.000,00 €	199.680,00 €	1.863.680,00 €	- €	- €	- €	- €	1.863.680,00 €	40	01.07.2022	660080
66W01202014695	Beschilderung	152.000,00 €	18.240,00 €	170.240,00 €	- €	- €	- €	- €	170.240,00 €	20	01.07.2022	660080
66W01202014695	Lichtsignalanlagen	184.000,00 €	22.080,00 €	206.080,00 €	- €	- €	- €	- €	206.080,00 €	15	01.07.2022	660080
SUMME		4.080.000,00 €	476.400,00 €	4.556.400,00 €	- 977.600,00 €	- 686.400,00 €	- €	- 1.664.000,00 €	2.892.400,00 €			

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand		Abschreibungen						Erträge aus der Auflösung von SoPo				
Nutzungsbeginn	voraussichtl. Nutzungsende	Grundwerte		Abschreibungsbeträge			Grundwerte		Ertragswerte			
		Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr	
Straße	01.07.2022	30.06.2062	57.910,00 €	4.825,83 €	28.955,00 €	57.910,00 €	28.955,00 €	- 41.600,00 €	- 3.466,67 €	- 20.800,00 €	- 41.600,00 €	- 20.800,00 €
Straße	01.07.2022	30.06.2062	46.592,00 €	3.882,67 €	23.296,00 €	46.592,00 €	23.296,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
Beschilderung	01.07.2022	30.06.2042	8.512,00 €	709,33 €	4.256,00 €	8.512,00 €	4.256,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
Lichtsignalanlagen	01.07.2022	30.06.2037	13.738,67 €	1.144,89 €	6.869,33 €	13.738,67 €	6.869,33 €	- €	- €	- €	- €	- €
SUMME			126.752,67 €	10.562,72 €	63.376,33 €	126.752,67 €	63.376,33 €	-41.600,00 €	-3.466,67 €	-20.800,00 €	-41.600,00 €	-20.800,00 €

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum	Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
	Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand	Ertrag	Saldo
2019	72.576,03 €	- €	72.576,03 €	- €	- €	- €
2020	37.423,97 €	- 88.000,00 €	50.576,03 €	- €	- €	- €
2021	3.210.000,00 €	- 1.576.000,00 €	1.634.000,00 €	- €	385.200,00 €	385.200,00 €
2022	760.000,00 €	- €	760.000,00 €	63.376,33 €	- 112.000,00 €	48.623,67 €
2023-2036	jährlich	- €	- €	126.752,67 €	- 41.600,00 €	85.152,67 €
2037		- €	- €	119.883,33 €	- 41.600,00 €	78.283,33 €
2038-2041	jährlich	- €	- €	113.014,00 €	- 41.600,00 €	71.414,00 €
2042		- €	- €	108.758,00 €	- 41.600,00 €	67.158,00 €
2043-2061	jährlich	- €	- €	104.502,00 €	- 41.600,00 €	62.902,00 €
2062		- €	- €	52.251,00 €	- 20.800,00 €	31.451,00 €
SUMME	4.080.000,00 €	- 1.664.000,00 €	2.416.000,00 €	4.556.400,00 €	- 2.140.400,00 €	2.416.000,00 €

Auswirkungen im Haushaltsplan und Finanzierung**2.1 Auswirkungen der Investition**

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 investiven Ein- und Auszahlungen erfolgen in den Haushaltsjahren 2019 bis 2022.

Für die Teilfinanzpläne der Fachbereiche 66 und 67 ergeben sich folgende Auswirkungen:

Finanzposition	Finanzstelle	IST 2019 [Euro]	2020 [Euro]	2021 [Euro]	2022 [Euro]	Summe [Euro]
780 810	67W00914015201	72.576,03	37.423,97	1.970.000,00	0,00	2.080.000,00
780 810	66W01202014695	0,00	0,00	1.240.000,00	760.000,00	2.000.000,00
Auszahlungen:		72.576,03	37.423,97	3.210.000,00	760.000,00	4.080.000,00
680 200	67W00914015201	0,00	-33.000,00	-591.000,00	0,00	-624.000,00
680 800	67W00914015201	0,00	-55.000,00	-985.000,00	0,00	-1.040.000,00
Einzahlungen:		0,00	-88.000,00	-1.576.000,00	0,00	-1.644.000,00
Nettoauswirkung im Finanzplan (Städtischer Eigenanteil):		72.576,03	-50.576,03	1.634.000,00	760.000,00	2.416.000,00

Für den Teilergebnisplan des FB 66 ergeben sich folgende Auswirkungen:

Haushaltsjahr	Abschreibungen	Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	Nettoauswirkung im Ergebnisplan (städt. Eigenanteil)
2021	0,00 €	-385.200,00 €	0,00 €	-385.200,00 €
2022	63.376,33 €	-91.200,00 €	-20.800,00 €	-48.623,67 €
2023-2036 jährlich	126.752,67 €	0,00 €	-41.600,00 €	85.152,67 €
2037	119.883,33 €	0,00 €	-41.600,00 €	78.283,33 €
2038-2041 jährlich	113.014,00 €	0,00 €	-41.600,00 €	71.414,00 €
2042	108.758,00 €	0,00 €	-41.600,00 €	67.158,00 €
2043-2061 jährlich	104.502,00 €	0,00 €	-41.600,00 €	62.902,00 €
2062	52.251,00 €	0,00 €	-20.800,00 €	31.451,00 €
Summe:	4.556.400,00 €	-476.400,00 €	-1.664.000,00 €	2.416.000,00 €

Die entstehenden Anlagen werden nach der Fertigstellung beim FB 66 aktiviert. Der Aufwand für die jährlich differierenden Abschreibungsbeträge beläuft sich auf insgesamt 4.566.400,00 €. Die von Land und EU erhaltenen Zuwendungen sind der entsprechenden Anlage zuzuordnen, auf der Passivseite als Sonderposten anzusetzen und über die Nutzungsdauer analog zur Abschreibung ergebniswirksam aufzulösen. Dies führt zu jährlich differierenden Erträgen in Höhe von insgesamt 1.644.000,00 €. Zusätzlich entstehen in den Jahren 2021 und 2022 Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von insgesamt 476.400,00 €. Die zuvor genannten Beträge fallen beim FB 66 unter dem Produkt 66_0120202 an. Die jährlichen Abschreibungsbeträge sowie die jährlichen Erträge werden in der Anlage 1 detailliert aufgeführt.

Die Auswirkungen im Teilergebnis- und Teilfinanzplan ergeben sich auf Grundlage der in der Anlage 1 „Daten zur Investitionsmaßnahme“ erfassten Daten zu den Anlagegütern.

2.2 Finanzierung der Investition

Die Finanzierung der Maßnahme „Radwall (W1.1)“ ist jeweils anteilig in den Teilfinanzplänen des FB 67 unter der Finanzstelle 67W00914015201 und des FB 66 unter der Finanzstelle 66W01202014695 mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 4.080.000,00 € (Finanzposition 780 810) vorgesehen.

Die Mittel für das Haushaltsjahr 2020 stehen beim FB 67 in voller Höhe auf der Finanzstelle 67W00914015201 – Emissionsfreie Innenstadt – unter der Finanzposition 780 810 zur Verfügung.

Im Jahr 2021 stehen beim FB 67 für die Maßnahme „Radwall W1.1“ keine ausreichenden Mittel auf der Finanzstelle 67W00914015201 zur Verfügung. Die auf der Finanzstelle vorhandenen Mittel mit der Finanzposition 780 810 werden für andere Maßnahmen des Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt“ benötigt. Die fehlenden Mittel in Höhe von 1.970.000,00 € werden durch übertragene Ermächtigungen aus den Finanzstellen 67W0091405201 und 67_00914016300 finanziert. Die Mittel werden in 2020 aufgrund von Verzögerungen in der Umsetzung der Maßnahmen nicht benötigt. Sollten die nicht abgeflossenen Beträge aus dem Jahr 2020 nicht in das Haushaltsjahr 2021 übertragen werden, wird FB 67 den Mehrbedarf amtsintern budgetneutral bereitstellen. Die notwendigen Mittelverlagerungen innerhalb der Haushaltsjahres 2021 werden vom FB 67 im Rahmen der Haushaltsmittelbewirtschaftung rechtzeitig veranlasst (Mittelbereitstellung gem. § 8 Haushaltssatzung).

Jahr	Bezeichnung	Finanzstelle	Finanzposition	Betrag
2021	Bereitstellung gem. § 8 Haushaltssatzung	67W00914015201	780810	1.970.000,00 €
2021	Deckung durch ÜBE aus 2020	67W00914015201	780810	- 463.436,50 €
2021	Deckung durch ÜBE aus 2020	67_00914016300	780810	-1.506.563,50 €

Im Jahr 2020 wird für das Jahr 2021 ein Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 1.970.000,00 € haushaltsneutral gem. § 8 der Haushaltssatzung verlagert. Die Deckung erfolgt aus der Sammelfinanzstelle 67_00914016300 – Sammelansatz Stadterneuerungsmaßnahmen – (Finanzposition 780 810). Die zur Deckung genannten VE der Finanzstelle 67_00914016300 werden aufgrund von Verzögerungen bereits geplanter Maßnahmen sowie Verzögerungen bei neuen Stadterneuerungsmaßnahmen nicht benötigt.

Jahr	Bezeichnung	Finanzstelle	Finanzposition	Betrag
2021	Bereitstellung gem. § 8 Haushaltssatzung	67W00914015201	780 810	1.970.000,00 €
2021	Deckung der VE	67_00914016300	780 810	-1.970.000,00 €

Die investiven Einzahlungen in Höhe von insgesamt 1.644.000,00 € (Finanzpositionen 680 200 und 680 800) sind insgesamt innerhalb der Finanzstelle 67W00914015201 im Haushaltsplan 2020/2021 ff. veranschlagt. Es kommt jedoch zu einer Verschiebung der Fälligkeiten. Im Jahr 2020 werden Zuwendungen in Höhe von 88.000,00 € und im Jahr 2021 in Höhe von 1.576.000,00 € erwartet.

Insgesamt kommt es zu keiner Ausweitung des Budgets beim FB 67.

Im Jahr 2021 stehen beim FB 66 keine Mittel auf der Finanzstelle 66W01202014695 – Radwall – unter der Finanzposition 780 810 zur Verfügung. Die fehlenden Mittel in Höhe von 1.240.000,00 € werden haushaltsneutral auf die Finanzstelle 66W01202014695 verlagert. Die fehlenden Mittel werden anteilig von der Sammelfinanzstelle 66_01202014004 - Abrechnungsfähige Maßnahmen – (Finanzposition 780 810) in Höhe von 700.000,00 € gem. § 8 der Haushaltssatzung haushaltsneutral verlagert. Darüber hinaus werden Mittel von der Finanzstelle 66_01202014655 - Erneuerung Verkehrs- und Parkleitsystem – (Finanzposition 780 810) in Höhe von 200.000,00 € und von der Finanzstelle 66S01202014660 - Busschleife Am Wittfeld - (Finanzposition 780 810) in Höhe von 200.000,00 € haushaltsneutral gem. § 8 der Haushaltssatzung verlagert. Die Deckung kann aufgrund von Verzögerungen in der Umsetzung der Maßnahmen entnommen werden. Die fehlenden Mittel in Höhe von 140.000,00 € werden haushaltsneutral gem. § 8 der Haushaltssatzung von der Finanzstelle 66H01202014673 - Umbau Faßstraße – (Finanzposition 780 810) verlagert. Laut Beschlusserhöhung (DS Nr. 11131-18) der Maßnahme „Faßstraße“ sollten die Mehrauszahlungen vollständig durch FB 66 getragen werden. FB 67 hat jedoch eine Erhöhung der Fördermittel beim Fördergeber erwirken können. Die Erhöhung wird somit zunächst von FB 67 gezahlt. Die nötige Deckung kann daher aus der Maßnahme "Faßstraße" (Finanzstelle 66H01202014673, Finanzposition 780 810) entnommen werden.

Jahr	Bezeichnung	Finanzstelle	Finanzposition	Betrag
2021	Bereitstellung gem. § 8 Haushaltssatzung	66W01202014695	780 810	1.240.000,00 €
2021	Deckung	66_01202014004	780 810	-700.000,00 €

2021	Deckung	66_01202014655	780 810	-200.000,00 €
2021	Deckung	66S01202014660	780 810	-200.000,00 €
2021	Deckung	66H01202014673	780 810	-140.000,00 €

Im Jahr 2020 wird für das Jahr 2021 ein Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 1.240.000,00 € analog zu der Auszahlung haushaltsneutral gem. § 8 der Haushaltssatzung verlagert. Für das Jahr 2022 wird im Jahr 2020 ebenfalls ein Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 760.000,00 € haushaltsneutral gem. § 8 der Haushaltssatzung verlagert. Die Deckung erfolgt durch die Sammelfinanzstelle 66_01202014004 - Abrechnungsfähige Maßnahmen – (Finanzposition 780 810).

Jahr	Bezeichnung	Finanzstelle	Finanzposition	Betrag
2021	Bereitstellung gem. § 8 Haushaltssatzung	66W01202014695	780 810	1.240.000,00 €
2021	Deckung der VE	66_01202014004	780 810	-700.000,00 €
2021	Deckung der VE	66_01202014655	780 810	-200.000,00 €
2021	Deckung der VE	66S01202014660	780 810	-200.000,00 €
2021	Deckung der VE	66H01202014673	780 810	-140.000,00 €
2022	Bereitstellung gem. § 8 Haushaltssatzung	66W01202014695	780 810	760.000,00 €
2022	Deckung der VE	66_01202014004	780 810	-760.000,00 €

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2022 ff. werden die Mittel für das Jahr 2022 beim FB 66 entsprechend haushaltsneutral eingeplant.

2.3 Folgeaufwand für Betrieb und Unterhaltung

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 der ebenso wie der Aufwand für die Abschreibung in Höhe von 126.752,67 € und der Ertrag aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von 41.600,00 € unter dem Produkt 66_0120202 gebucht wird. Es erfolgt keine Ausweitung des Budgets für Betrieb, Unterhaltung und Abschreibung der Straße.

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. Für Betrieb und Unterhaltung fallen ab 2023 jährliche Sach- und Personalaufwendungen beim FB 66 unter Produkt 66_0120202 - Unterhaltung von Straßen, Brücken, Tunnel und Verkehrstechnik - in Höhe von zunächst 1.250,00 € an. Die Investition führt durch die Minderaufwendungen in der Unterhaltung zu einer Verbesserung des Teilergebnisplans des FB 66.

2.4 Jährliche Belastung der Ergebnisrechnung

Für den FB 66 ergibt sich durch die Investitionsmaßnahme „Radwall (W1.1)“ eine ergebniswirksame Belastung, die durch die folgenden neuen oder entfallenen Aufwendungen und Erträge auf Basis des vollständigen ersten Jahres der Nutzung (Haushaltsjahr 2023) entsteht:

Jährliche Belastung der Ergebnisrechnung	2023
Aufwendungen für Abschreibungen der Investition	126.752,67 €
Folgeaufwendungen für die Investition (Unterhaltung, Betrieb u.ä.)	4.000,00 €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten (Investitionsförderung)	-41.600,00 €
Erträge aus der Bewirtschaftung der Investition (Mieten, Förderung von Folgeaufwendungen)	0,00 €
Aufwendungen, die auf Grund der Investition zukünftig entfallen (z.B. bei Ersatzinvestition; Deinvestition)	-1.250,00 €
Erträge, die auf Grund der Investition zukünftig entfallen	0,00 €
jährliche Belastung der Ergebnisrechnung	87.902,67 €

Das erforderliche Budget ist unter dem Produkt 66_0120202 vorhanden. Es erfolgt keine Ausweitung des Budgets beim FB 66.

2.5. Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land NRW (KAG)

Die Höhe der Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land NRW (KAG) kann derzeit noch nicht beziffert werden, da es eine Einzelsatzung geben wird. In Abhängigkeit von der Höhe der Beiträge, die zur anteiligen Refinanzierung der Investition eingesetzt werden, kann es zu einer wertmäßigen Verringerung der Fördermittelhöhe sowie des städtischen, nicht refinanzierten Eigenanteils kommen. Demnach sind auch die finanzielle Auswirkungen auf die Teilfinanz- und Teilergebnisrechnungen des FB 67 und des FB 66 zu überprüfen und fortzuschreiben, sobald sich die Beitragshöhe konkretisiert.

Anregungen, die nach der öffentlichen Vorstellung der Entwurfsplanung zum Radwall am 26.11.2019 eingegangen sind:

Anregung:	Berücksichtigung im Planungsprozess:
Allgemein	
Parkhäuser in der Innenstadt dicht machen und die Besucher mit Shuttle Service in die Innenstadt kommen lassen	Dies kann im Rahmen der Planung des Radwalls nicht berücksichtigt werden
Innenstadt geht in östlicher Richtung bis zum Ende der Kaiserstraße und Übergang zum Körner Hellweg, wurde nicht berücksichtigt	Im Rahmen des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt werden zwei Fahrradachsen in Richtung Osten eingerichtet. In diesem Zuge werden die Arndtstraße und die Lange Reihe zu Fahrradstraßen (s. DS-Nr. 17248-20). Diese bieten zukünftig eine attraktive Alternative.
Weg entlang der Hamburger Str., Kaiserstr., bis Körner Hellweg bedenken = Sanierungsbedürftig, mangelhaft beleuchtet	Im Rahmen des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt werden zwei Fahrradachsen in Richtung Osten eingerichtet. In diesem Zuge werden die Arndtstraße und die Lange Reihe zu Fahrradstraßen (s. DS-Nr. 17248-20). Diese bieten zukünftig eine attraktive Alternative zum Hellweg
1. Die Verkehrsführungen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer auch außerhalb der Fördergrenzen deutlicher darstellen. S. Beispiel Kreuzung Wall mit Brüderweg und mit Ostenhellweg.	Die Anbindung an den Bestand wurde im Rahmen der Ausführungsplanung überarbeitet. Dazu gibt es detailliertere Anregungen und auf die Antworten wird hier verwiesen.
3. Für die weitere Planung muss ein Landschaftsplaner hinzugezogen werden, um die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des Freiraums zu verbessern. „Aufenthalt, Gestaltung, Durchgrünung“ aus dem Internetinfo für den Radwall. ALLGEMEIN: Die Planung wirkt, als ob die Planer eine Liste von technischen Forderungen abgearbeitet hätten. Vorhandene räumliche Bezüge, gewachsene Nutzungen und Chancen der Umgestaltung oder Wiederherstellung von grünen Aufenthaltsflächen müssen mehr beachtet werden. Dortmund benötigt z. B. mehr durch Bäume beschattete Oasen in der Innenstadt.	Das städtische Grünflächenamt wurde im Rahmen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung eingebunden. Auf Anregung der Mitarbeiter*innen des Grünflächenamtes wurden bspw. die Baumstandorte im Abschnitt zwischen Stiftsstraße und Brüderweg mittig auf die Stellplatzfläche versetzt und sorgen somit zukünftig für Verschattung der Fläche. Im Rahmen der Maßnahme W2.2 wird eine Analyse zur Begrünung der Innenstadt in Auftrag gegeben.

<p>Mein Lob: Dies ist eine gute Verbesserung, die transparent im Netz erläutert wird.</p> <p>Mein Kritikpunkt: Es ist ein Tropfen auf den heißen Stein, eine fast schon minimalistische Veränderung. Der immer deutlich werdende Klimawandel verlangt radikale Änderungen. Meine Idee und Anregung an Sie ist, dass die Auswirkungen auf den Straßenverkehr von Baustellen-bedingten Straßensperrungen erfasst und untersucht werden. Wenn sich dabei heraus stellt, dass die Situation okay ist und funktioniert hat, kann man diese Bereiche im Nachgang mit höherer Priorität für Fuss- und Radverkehr versehen und z.B. Durchfahrhemmnisse einbauen.</p>	<p>Die Anregung wird entgegengenommen. Der Radwall ist nur eine von vielen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Dortmund.</p>
<p>Meine Vision ist: die Radfahrer auf die Hauptfahrbahn parallel zu den Autos. Die Bäume auf dem Wall ergänzen, darunter breite Flanierzonen mit Spielecken, Sitzbänken, Boulebahnen, Sportgeräten...</p>	<p>Es geht beim Radwall darum, kurzfristig eine Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen. Die Umgestaltung des gesamten Wallrings mit neuen Nutzungen etc. ist Bestandteil der Maßnahme W1.2. Eine solche Planung und deren Abstimmung und Entscheidungsfindung erfordert einen längeren Zeitraum.</p>
<p>S3) in Einbahnstraßen innerhalb Wallring Radgegenverkehr ermöglichen a) Jungesellenstr.von Olpe bis Ostwall – 4 m Fahrbahngasse vorhanden b) Rosental, im Bereich zum Ostwall eng, aber nur, wenn hier verbotswidrig geparkt wird, dann sind nur ca. 2,8 m Restbreite, passt noch nicht einmal für Feuerwehr. Zur erleichterten Nutzung, zur Förderung des Radverkehrs ist es auch nötig, vom Radwall direkt in die angrenzenden Straßen und mitten in die City zu kommen bzw. von dort zum Radwall.</p>	<p>Die Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung richtet sich nach den Vorschriften zu Verkehrszeichen 220 Straßenverkehrsordnung (StVO) und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift. Demnach müssen eine ausreichende Begegnungsbreite und</p>

3) Innenfahrbahn zw. Olpe und Rosental ist nur als normale Einbahnstraße geplant, keine Fahrradstraße, aber Gegenverkehr muss möglich sein, damit Radf. (Bewohner/ Kunden) direkt -ohne gegen StVo zu verstoßen- vom Haus losfahren, es erreichen können. Fahrbahn sieht breit genug aus, mehr als 4 m wie der breite Radweg daneben. Es kann nicht sein, dass sich die Radf. von den Häusern über den Grünstreifen / zwischen den parkenden Autos hindurch begeben müssen, um den Radweg erreichen zu können bzw. umgekehrt.



Ausweichstellen vorhanden sein. Aufgrund der örtlichen Gehwegüberfahrten sind entsprechende Ausweichstellen gewährleistet. Außerdem werden die Empfehlungen der RASSt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) sowie der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) zugrunde gelegt. Die darin festgelegten Breiten von mind. 4,00 m sind in allen drei Straßenzügen (Jungesellenstraße von Olpe bis Ostwall, Rosental von Olpe bis Ostwall sowie Nebenfahrbahn Ostwall von Olpe bis Rosental) erfüllt. Teilweise widerrechtlich am rechten Fahrbahnrand geparkte Fahrzeuge sind für eine grundsätzliche verkehrsrechtliche Beurteilung nicht maßgeblich. Hier muss entsprechend seitens der Ordnungsbehörde sanktioniert werden. Die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind verkehrsrechtlich also umsetzbar. Die entsprechenden Beschilderungen können im Zuge der Umsetzung des Radwalls angeordnet werden.

Direkte, baulich getrennte Wegeführung

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:

insgesamt zu viele Fahrbahnwechsel und Verschwenkungen in der Wegewührung. Diese kosten den Fahrradfahrer Zeit und Kraft; Gefahrenstelle an Übergang zum Käthe-Kollwitz-Gymnasium; Fehlende Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

Meine Idee:

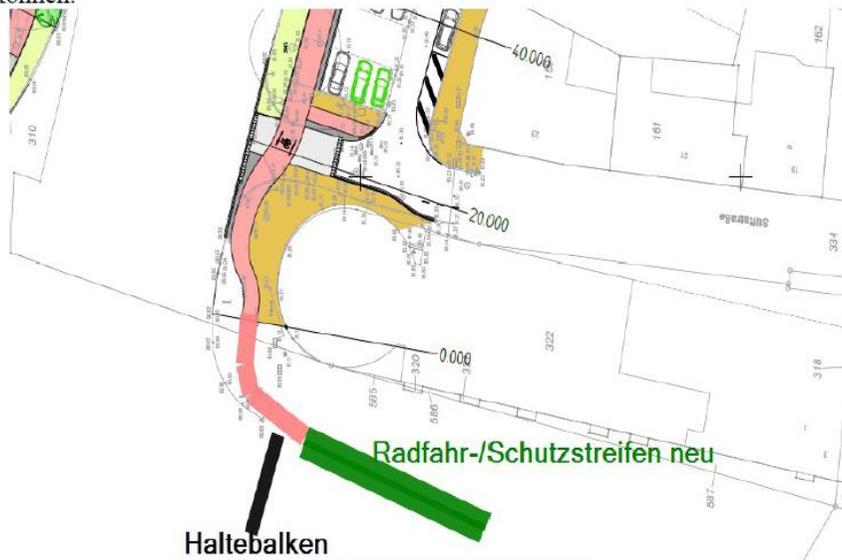
Baulich getrennter Radweg parallel zur Fahrbahn als Sicherheit für Fuß- und Radverkehr; einheitliche Wegeführung, keine Verschwenkungen; Zeit- und kraftsparende Fahrweise möglich; Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs gewährleistet



Insgesamt gibt es bei der Planung des Radwalls wenig verbleibende Verschwenkungen. Gegenüber der aktuellen Situation werden deutliche Verbesserungen erzielt. Eine weitere Reduzierung wäre nur mit dem Wegfall von Bäumen, Parkplätzen oder Fahrspuren möglich gewesen. Der Anregung kann nicht gefolgt werden.

S 2) Kuckelke, Schwanenwall

Der Radweg zum Schwanenwall beginnt seit Jahren erst fast am Haltebalken. So stehen Radfahrer mit im Stau der Autos vor der Ampel. Radfahr-/Schutzstreifen schaffen, damit Radfahrer an mind. zwei Autos vorbeifahren können.



Diese Situation befindet sich außerhalb des Planungsgebietes. Das Anliegen wurde an den Radfahr- und Fußgängerbeauftragten weitergeleitet.

Bauabschnitt 1	
<p>Gute Idee - Aufpflasterung!</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Aufpflasterung schützt Radfahrer!</p> 	<p>Aufpflasterungen sind entlang der Strecke immer wieder vorgesehen um die Radfahrenden zu schützen.</p>
<p>6) Schwanenwall, Nebenfahrbahn innen, von Brüderweg, aber insbesondere von Beginenhof (Reinoldinum) und Stiftsstr.</p> <p>Ist als Einbahnstraße geplant. Aber wer als Radf. auf dieser Nebenfahrbahn von einem Haus kommt und zur Stiftsstr. will, wird sich kaum die Mühe machen, zum Radweg hinter den Parkbuchten zu fahren, auch wenn dort Absenkungen/Zufahrten zum Radweg geschaffen sind. Nebenfahrbahn sieht auf Plan etwa 3,50 m breit aus, so dass Radverkehr nach Vorgabe der StVO möglich, ggf. doch noch 0,5 -1m Parken auf Gehweg</p> 	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die Einbahnstraßen werden im gesamten Abschnitt für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.</p>

Gefahr durch Sichtbehinderung Trafokasten / Baum

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Radfahrer verschwinden hinter der Begrünung und dem Trafokasten - Unfallgefahr!

Meine Idee:
Trafokasten versetzen?



An dieser Stelle wird die Einfahrt für Kfz vom Wall in die Straße Beginenhof unterbunden und allein die Ausfahrt auf den Wallring ermöglicht. Damit besteht diese Gefahr nicht.

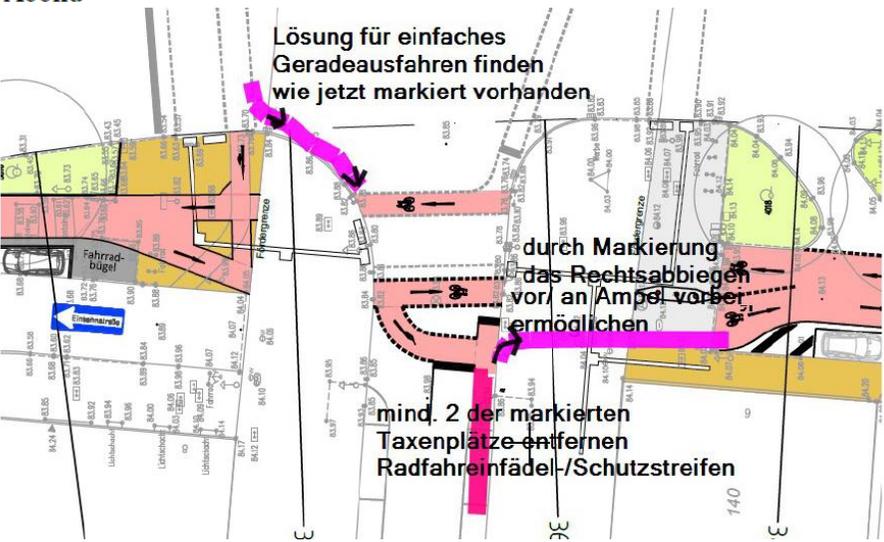
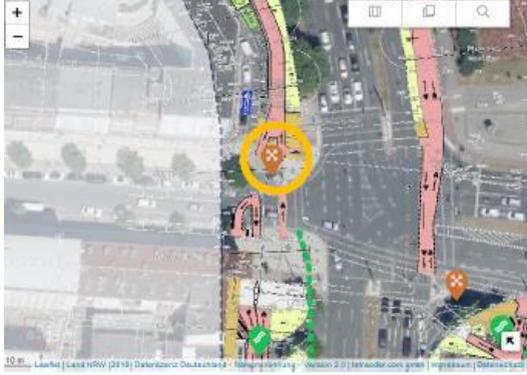
Litfasssäule steht im Weg

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Litfasssäule verdeckt Blick auf Radfahrer und Fußgänger beim Abbiegen

Meine Idee:
Litfasssäule abbauen oder versetzen



Der Anregung wird gefolgt. Der Abbau der Litfasssäule ist vorgesehen.

<p>Bauabschnitt 2</p>	
<p>5) Schwanenwall, Überquerung Brüderweg in Ostwall sieht sehr kompliziert aus, zu aufwändig, mögl. Änderungen zu beschreiben. Ein paar Anmerkungen auf Abbild</p> 	<p>In diesem Bereich kommt eine Vielzahl an Ansprüchen verschiedenster Verkehrsteilnehmer zusammen. Gleichzeitig sind Änderungen am Bestand im Brüderweg durch die bereits abgeschlossene Fördermaßnahme Boulevard Brüderweg/Kampstraße nur geringfügig möglich. Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.</p>
<p>Furten durchziehen Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Fahrradfurten enden im Fußgängerbereich - Begegnung unklar Meine Idee: Radfurten weiter durchziehen oder; Begegnungsfläche kreative kennzeichnen</p> 	<p>Eine kreative Kennzeichnung ist in der StVO nicht vorgesehen. Hier gilt die gegenseitige Rücksichtnahme nach §1 StVO.</p>

Autofahrer müssen über Radweg fahren

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
unklare Situation - Autofahrer kreuzen den Radweg

Meine Idee:
Fahrradstraße früher anfangen lassen



Hier handelt es sich um keinen Radweg, sondern bereits um die, rot eingefärbte, Fahrbahn der Fahrradstraße.

9) Wall, Ostenthellweg-Kaiserstr., Fläche zwischen Haupt- und Nebenfahrbahn
Ähnlich wie jetzt ist zur Verdeutlichung der Radfahrbeziehungen, sowohl für die Radfahrer als auch für die Fußgänger, jeweils von der Kaiserstr. kommend und in Gegenrichtung eine Radwegfläche vorzusehen, deutlich in rot eingefärbt



Der Anregung wird gefolgt. Die Umgestaltung erfolgt bereits im Rahmen der Baumaßnahme des klimafreundlichen Fernwärmeausbaus der DEW21 in Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Eine umfassende Neugestaltung ist nicht möglich, aber die Fahrradwege werden in rotem Pflaster hergestellt.

Baulicher Radweg statt Fahrradstraße

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Fahrradstraße ist unsicher und langsam mit Autos, die Parkplätze suchen

Meine Idee:

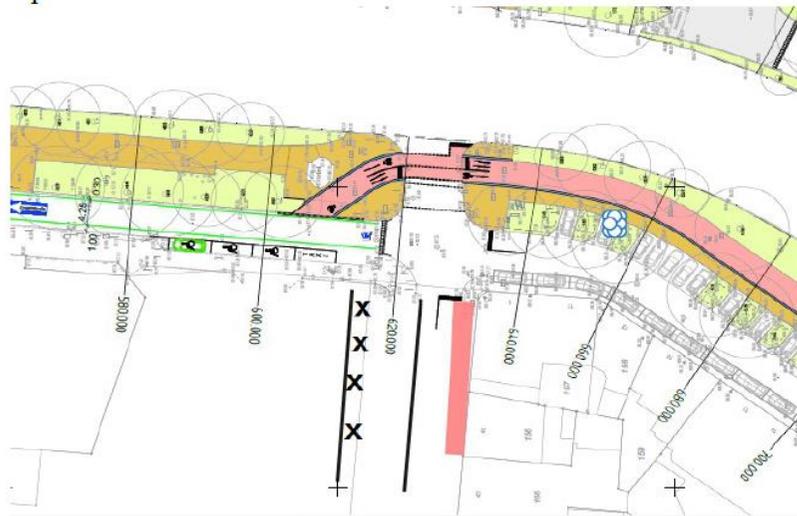
Baulichen Radweg auf der bestehenden Promenade anlegen; Senkrechtparken in Richtung Promenade um 90° drehen (zu Längsparkern), wenn mehr Platz für Rad- und Fußweg nötig ist



In diesem Bereich bietet die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn die Chance die bestehende Promenade aufzuwerten und ausschließlich für zu Fuß Gehende attraktiv zu gestalten. Hinzu kommt, dass der Radweg den von zu Fuß Gehenden hoch frequentierten Bereich im Übergang Ostenhellweg-Kaiserstraße queren müsste. Eine Führung auf der Nebenfahrbahn als Fahrradstraße schützt hier die zu Fuß Gehenden.
Der Anregung wird nicht gefolgt.

Sonstiges

S1) Olpe vor Ostwall. Olpe/Arndtstr. soll spezielle Radroute werden.
Dann hier auf Nordseite Olpe 3 o. 4 Parkplätze wegnehmen (xxx), Fahrbahn verschwenken, um vor der Ampel einen Radfahrerschutzstreifen zu schaffen, damit Radfahrer nicht mit in Autowarteschlange stehen müssen, an Autos bis zur Ampel vorfahren können.



Der Anregung wird gefolgt. Die Planung wurde überarbeitet. Es entfallen zwei Stellplätze und es kann ein Schutzstreifen angelegt werden.

<p>Werbetafel im Sichtfeld verdeckt Fahrradfahrer</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Werbetafel verdeckt Sichtbeziehung zu Radfahrern</p> <p>Meine Idee: Werbetafel abbauen oder umsetzen</p>		<p>Der Anregung wird gefolgt. Der Abbau der Werbetafel ist vorgesehen.</p>
<p>Insel für sicheres Einfädeln</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Radfahrer haben keinen Vorfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn / Fahrradstraße</p> <p>Meine Idee: Insel zum Einfädeln auf der Fahrbahn einbauen</p>		<p>Straßenverkehrsrechtlich ist der Radweg der Fahrradstraße untergeordnet. Der Verkehr auf der Fahrbahn hat hier gegenüber dem Radfahrenden auf dem Radweg Vorfahrt. Einbauten ändern diese Verkehrsregelung nicht. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>
<p>Abknickende Vorfahrt Fahrradstraße --> Radweg</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Radfahrer haben in Hauptfahrtrichtung keine Vorfahrt, sondern müssen auf Autos achten</p> <p>Meine Idee: Abknickende Vorfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg einrichten; alternativ Aufpflasterung zur Verdeutlichung der Kreuzungssituation</p>		<p>Straßenverkehrsrechtlich ist der Radweg der Fahrradstraße untergeordnet. Der Verkehr auf der Fahrbahn hat hier gegenüber dem Radfahrenden auf dem Radweg Vorfahrt. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist dem Radfahrenden zuzumuten, auf den Kfz-Verkehr in der Nebenfahrbahn zu achten. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>

Radfahrer aus Süden kommenden werden beim Abbiegen übersehen

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Linksabbiegende Autofahrer achten auf den entgegenkommenden Verkehr, aber rechnen nicht mit Radfahrern aus Richtung Süden;
Radfahrer aus dem Schatten der Baumreihe

Meine Idee:
getrennte Ampelschaltung für Radfahrer (geradeaus) und Autofahrer (rechts- und links abbiegend)

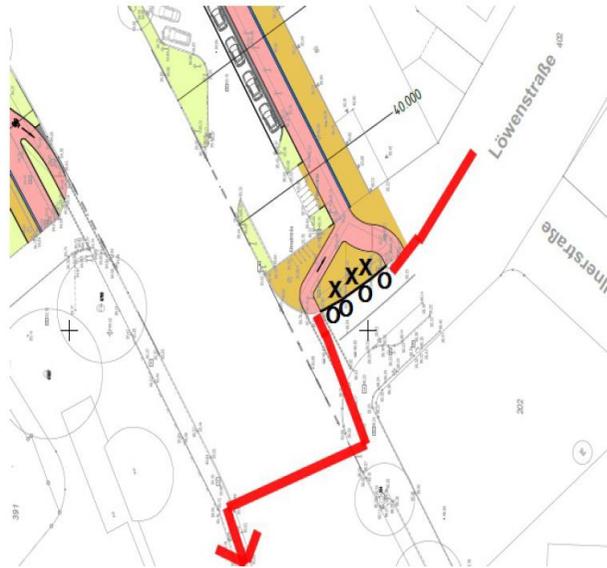


Die Signalsteuerung an dem Knoten Olpe / Ostwall / Arndtstraße wird vollständig (auch zum Schutz der Radfahrenden) überarbeitet.

<p>Bauabschnitt 3</p>		
<p>Gefahrenstelle an der Olpe durch die Kreuzung von Fußweg und Radweg in Höhe des Schüchtermannndenkmals. Kann die Fahrradstraße nach Süden weitergeführt werden, wenn nötig, unter Wegfall von Parkplätzen? Beide geplanten Gehwege sind zu schmal.</p>	<p>Der Gehweg im Promenadenbereich wird mit 2,25 m zusätzlich zu dem vorhandenen Gehweg an der Hausfassade geplant. Im Bereich des DEW21 Parkplatzes, in dem kein Gehweg an den Häusern entlang führt, wird der Gehweg mit 2,50 m ausgebaut. Eine Weiterführung als Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn des Ostwalls südlich Olpe ist nicht vorgesehen. Eine Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist jedoch geplant.</p>	
<p>Anforderungsampel für Autos aus Nebenstraße</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Ampel ist häufig rot für Fußgänger rund Radfahrer, weil Autos aus Rosental regelmäßig grün bekommen, obwohl nur sehr selten wirklich Autos aus der Straße kommen</p> <p>Meine Idee: Anforderungsampel für Autos im Rosental einbauen, um Rotzeiten am Wall zu senken</p>		<p>Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist durch die gemeinsame Führung des Geradeausverkehrs und Linksabbiegers auf der nach Norden führenden Hauptfahrbahn des Ostwalls bedingt. Die Linksabbieger haben eine bedingte Freigabe, wenn der Verkehr auf der Hauptfahrbahn grün hat. Diese Regelung ist nicht kurzfristig zu ändern, sondern wird im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum gesamten Wallring (Maßnahme W1.2) aufgegriffen.</p>
<p>Gefahr von Geisterfahrern - wo kommen die Radfahrer in Gegenrichtung her?</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: kein Radweg in Fahrtrichtung Norden; hohe Gefahr von Geisterradlern</p> <p>Meine Idee: nach 3/4 h Diskussion keine Lösung gefunden ;-)</p>		<p>Die Radfahrer kommen aus der Grünanlage bzw. vom Parkplatz der DEW21 und steigen hier auf das Rad.</p>

Bauabschnitt 4

1) Wie komme ich von der Löwenstr. auf die Innenseite des Walls (Adlerturm), um dann Richtung Stadthaus zu fahren? Auf dem jetzt vorh. RW(xxx) oder auf der Fahrbahn (ooo) ?



Die Führung des Radverkehrs wurde angepasst. Das Linksabbiegen aus der Löwenstraße wird für den Radverkehr legalisiert. Der Radweg bis zum Signal in beide Richtungen freigegeben. In der Löwenstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Wegeführung anpassen

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
 Kurve nicht fahrbar, da zu eng; Straßenschild verhindert eine Kurve mit geringerem Winkel

Meine Idee:
 Geradlinige Wegeführung; Versetzung Schildermast



Die Führung des Radverkehrs wurde angepasst.

2) Auch wenn auf beiden Seiten des Walls Radverkehr in beiden Richtungen möglich ist, muss an jeder Kreuzung/ jedem jetzt vielleicht nur Fußg. überweg das Wechseln von einer Seite auf die andere möglich sein, wenn noch kein eigene Radüberquerung eingeplant. Bspl.: **Höhe von Stadt-Gymn. kommend zum Rosental** und umgekehrt. Da wurden jetzt barrierefreie Überwege gebaut, so dass Absenkungen nur noch auf einer Seite des mittigen Ampelmastens und nicht mehr beidseitig und daher zu schmal für Zweirichtungsradverkehr. Aber Überweg auch für Radf. nötig- fahrend/ nicht schiebend. Beobachtungen zeigen, dass Radfahrer den Überweg hier in beiden Richtungen nutzen/ befahren. - Dieser Überweg ist z.B. nötig für Radfahrer aus der Löwenstr., die auf die Innenseite des Walls z.B. zum Rosental wollen, weil in Höhe Löwenstr. nicht auf die Wall-Innenseite gewechselt werden kann wegen des dort am Adlerturm nur schmalen Einrichtungswegs.



Übergang zur Schule

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:

Die Verengung des Radwegs führt zu Konfliktsituationen mit anderen Radfahrern und Fußgängern; Radverkehr wird ausgebremst; Verengung ist bergauf geplant

Meine Idee:

da Zebrastreifen laut StVO nicht umsetzbar, daher sind kreative Lösungen gefragt! Z. B. Zebras auf den Boden malen (Projektwoche mit Schülern durchführen); Wenn die Verengung notwendig ist, dann in Fahrtrichtung bergab; wenn Radweg an Fahrbahn geführt wird

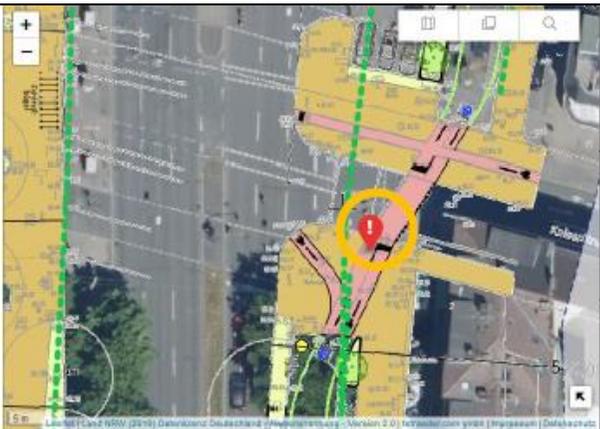


Die Querung des Wallringes ist für die Radfahrenden an der Signalanlage an der Löwenstraße ermöglicht und ist weiterhin an der Olpe/Arndtstraße möglich. Zum Schutz der zu Fuß gehenden bleibt die Querung am Rosental als reines Fußgängersignal bestehen.

Der Anregung wird teilweise gefolgt. Der Übergang am Käthe-Kollwitz-Gymnasium ist zum Schutz der zu Fuß Gehenden verändert worden. Der Belagwechsel, die Beschilderung und die Verengung machen den Radfahrenden auf die Situation aufmerksam.

Bauabschnitt 5	
-----------------------	--

Bauabschnitt 6		
<p>Ausstiegssituation</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Wie sind Anfahrt, Abfahrt und Ausstieg für Rollifahrer an den Parkplätzen für Menschen mit Behinderung gedacht?</p> <p>Meine Idee: Parkplätze nebeneinander statt hintereinander positionieren (Zufahrt nur von Süden und nicht über den Radweg)</p>		<p>Für eine Aufstellung nebeneinander reicht der Platz nicht aus. Die Stellplätze sind mit einer Breite von 3,50 m besonders breit und zwischen Bord und Markierung der Radfahrfurt besteht ein Abstand von rd. 4,50 m.</p>
<p>Nr. 24</p> <p>Fehlende Aufstellfläche für Linksabieger aus der Olpe</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Radfahrer aus der Olpe in Fahrtrichtung Norden haben keine markierten Aufstellflächen zum Linksabbiegen</p> <p>Meine Idee: Linksabbiegemöglichkeit markieren, ggf. Signalisierung anpassen</p> <p>Nickname: Bocholt Unterwegs als: Kategorie: Kreuzung</p>		<p>Die nach links abbiegenden Radfahrenden sind allein dem Gegenverkehr gegenüber wartepflichtig und können ansonsten in einem Zug abbiegen. Eine Aufstellfläche benötigen sie daher nicht.</p>

Bauabschnitt 7	
<p>Gute Idee - Aufpflasterung!</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Aufpflasterung senkt die Kfz-Geschwindigkeit (Abbieger) und senkt das Kollisionsrisiko - gute Idee!</p> 	<p>Die Aufpflasterung wurde in der Ausführungsplanung beibehalten.</p>
<p>Werbetafel im Sichtfeld verdeckt Fahrradfahrer</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Werbetafel verdeckt die Sichtbeziehung, hier muss man als Autofahrer anhalten</p> <p>Meine Idee: Werbetafel entfernen oder verschieben</p> 	<p>Die Standorte der Werbetafeln werden grundsätzlich geprüft.</p>

Überforderung gleichzeitig auf Fahrräder zu achten und einen Parkplatz zu suchen

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:

Enge Fahrbahn mit ausparkenden Pkw; zu schmal für eigenen Radweg

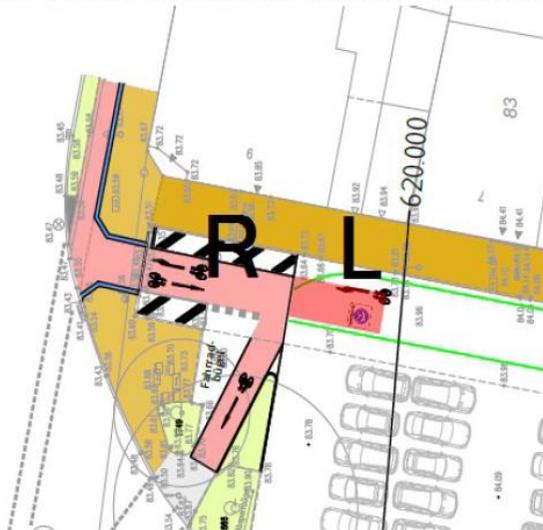
Meine Idee:

Fahrradstraße deutlich markieren, z. B. mit Banner und Farbmarkierung



Der Anregung wird gefolgt. Die Ein- und Ausfahrten für den Kfz-Verkehr sind zur Reduzierung der Geschwindigkeit mit Aufpflasterungen versehen. Der Beginn der Fahrradstraße im Einfahrtsbereich erhält eine Rotmarkierung.

4) Ostwall, Fahrradstraße vor Hamburger Str.
Der Linkspfeil L ist hier irritierend, weil im weiteren Verlauf rechts in die Hamburger Str. abgebogen werden kann, R. Der Radweg muss in rot verlängert werden und Pfeile für L und R bekommen

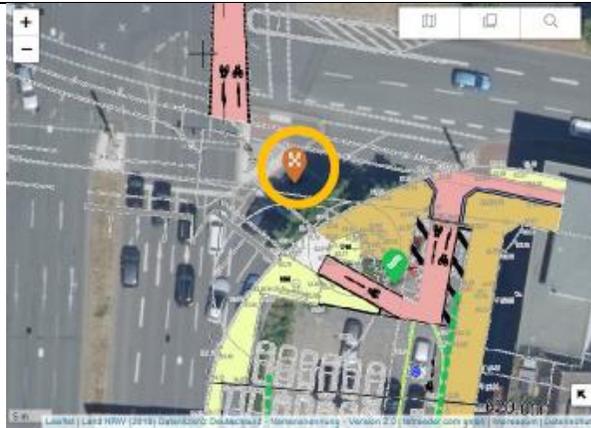


Der Anregung wird gefolgt. Der Pfeil entfällt. Zur leichteren Orientierung ist eine Tafel zur Wegweisung vorgesehen.

Durchgehende Signalisierung über Kfz-Rechtsabbieger und Hamburger Straße

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Doppelte Wartezeit für Fahrradfahrer durch signalisierte Rechtsabbieger Rote Welle

Meine Idee:
Änderung der Signalisierung zu durchgehender Grünphase für Radfahrer

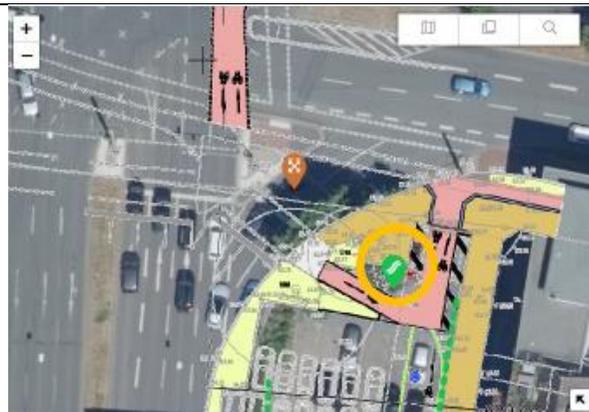


Die Signalisierung ist in diesem Knoten auf die Stärke der Verkehrsströme angepasst und somit wird dem aus Süden kommenden und nach Osten abbiegenden Kfz-Verkehr mit dem aus gleicher Richtung geradeausfahrenden Kfz-Verkehr grün gegeben. Dies ermöglicht keine durchgehende Grünphase für den Radverkehr. Im Rahmen der Maßnahme W1.2 Verkehrsuntersuchung für den Radwall wird die Verkehrsführung auf dem gesamten Wallring untersucht und Verbesserungspotential identifiziert.

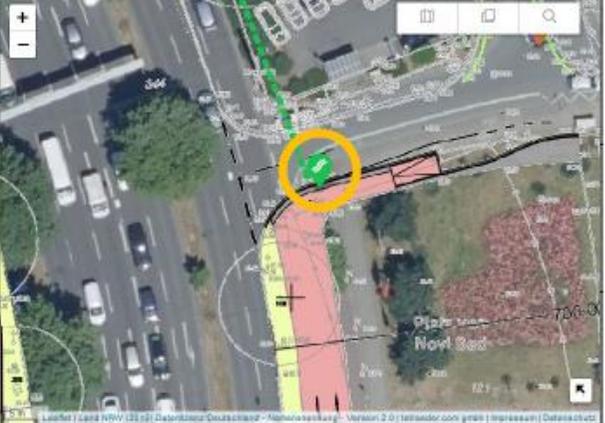
Kurvenradius zu eng

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
zu enger Kurvenradius auf Parkplatz

Meine Idee:
weiteren Kurvenradius für leichtere Befahrbarkeit --> zusammen mit Grüner Welle / durchgehender Signalisierung



Der Radfahrende aus Richtung Norden hat einen weiten Kurvenradius, um von der Signalanlage auf die Fahrradstraße einzubiegen. Der Radfahrende aus dieser Richtung, welcher nach Osten fahren möchte, wird vor der Verkehrsinsel entlang und dann im Brüderweg auf den vorhandenen Radweg geführt.

Bauabschnitt 8	
<p>Kurvenradius zu eng</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Kurvenradius ist viel zu eng</p> <p>Meine Idee: Kurvenradius weiter gestalten oder; Radweg direkt geradeaus weiterführen</p> 	<p>Der Anregung wird in Teilen gefolgt. Der Radverkehr wird in der Kurve allein in Fahrtrichtung Norden auf dem Bord um die Kurve geführt. In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr bis an die Hauptfahrbahn und von dort auf den Radweg geführt.</p>
<p>Abknickende Vorfahrt für Radverkehr</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Unklare Vorfahrtssituation für Auto und Fahrrad</p> <p>Meine Idee: Abknickende Vorfahrt für Radverkehr / Fahrradstraße anordnen</p> 	<p>Der Anregung wird gefolgt. Durch den Einbau einer Schwelle im Kurvenbereich wird die einzurichtende abknickende Vorfahrt sogar noch unterstützt.</p>
<p>Direkte, baulich getrennte Wegeführung</p> <p>Anmerkung zum bestehenden Entwurf: Fahrradstraße führt umwegig über Parkplatzsituation mit vielen möglichen Konflikten</p> <p>Meine Idee: direkter, baulich getrennter Radweg parallel zur Fahrbahn mit Abstandsrün zur Fahrbahn</p> 	<p>Der Planung liegt der Ansatz zugrunde mit möglichst wenig Umbauten dem Radverkehr ein attraktives und sicheres Angebot zu schaffen. Die Nebenfahrbahnen bieten in diesem Abschnitt eine gute Möglichkeit auch unter dieser Prämisse ein attraktives Angebot für die Radfahrenden zu schaffen.</p>

Bauabschnitt 9

Direkte, baulich getrennte Wegeführung

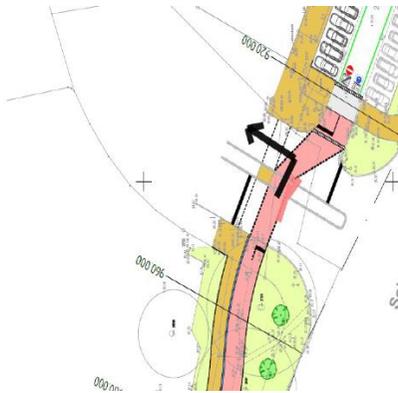
Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Fahrradstraße führt umwegig über
Parkplatzsituation mit vielen möglichen
Konflikten

Meine Idee:
direkter, baulich getrennter Radweg parallel
zur Fahrbahn mit Abstandsrün zur Fahrbahn



Ein Radweg parallel zur Hauptfahrbahn hätte den Wegfall einer hoher Anzahl weiterer Stellplätze zur Folge. Die Nebenfahrbahn bietet hier als Fahrradstraße einen guten Kompromiss.

7) Schwanenwall, Linksabbiegen in Geschw.-Sch.-Str., weiter zum Borsigplatz. Eine Aufstellfläche sollte gesondert markiert werden, daneben Radwegfläche zum Geradausfahren.



Es handelt sich um einen „normalen“ Linksabbieger der Wartepflichtig ist. Eine gesonderte Aufstellfläche ist nicht notwendig.

8) Geschw.-Scholl-Str. fehlender Radweg von Brüggmannstr. und Abbiegen zur Bornstr.
Der Radweg auf Gehweg würde ermöglichen, an der Ampel vorbei nach rechts abzubiegen.
Zudem dann auch gute Möglichkeit zum Linksabbiegen in den Schwanenwall.
Zudem sollte der Radweg auf dem Gehweg so breit sein, dass Zweirichtungsverkehr: Radfahrer, die von Kuckelke/ Bornstr. kommen, könnten dann so einfach in die Brüggmannstr. fahren.
Die Parkplätze jetzt auf Gehweg müssten dann entfallen. Könnten z.B. als Ersatz auf der rechten der drei Fahrspuren angelegt werden, nur zwei Spuren sind nötig. Die zweite Linksabbiegespur wurde vor Jahren nur deswegen angelegt, weil Weißenburger Str. wegen U-Bahn-Bau beeinträchtigt/gesperrt und hier an Geschw-Scholl-Str. die Umleitung erfolgte.



Der Anregung wird gefolgt. Die Planung wurde in diesem Bereich angepasst, so dass der Radfahrer über einen Radfahrstreifen bis kurz vor die Signalanlage geführt und dann auf den Radweg „gehoben“ wird.

Doppelte Wartezeit an Rechtsabbiegerampel

Anmerkung zum bestehenden Entwurf:
Rote Welle durch zwei Ampeln

Meine Idee:
durchgehende Grünsignalisierung für
Fahrradfahrer über Rechtsabbieger und
Bornstraße



Die Umgestaltung dieser Straße ist im Rahmen der Planungen für den Radwall nicht vorgesehen. Die Weiterführung der Radfahrenden wird in zukünftigen Planungen berücksichtigt.

