

Hoesch-Hafenbahn-Weg (Gartenstadtradweg) Dortmund

Ergebnisse zu dem öffentlichen Beteiligungsverfahren

1. Bauabschnitt: Phoenix See - Paderborner Straße

Eingabe Beteiligungsverfahren	Stellungnahme RVR (in Abstimmung mit der Stadt Dortmund)
<p>1. Namensgebung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Name Hoesch-Hafenbahn-Weg unpassend/verwirrend, da die Trasse nicht zum Hafen führt - Doppelbenennung (Gartenstadtradweg noch in einigen Unterlagen) - Vorschläge: „Hoeschtrasse“ / „Brammenpfad“ / „Hoesch-Phoenix-Weg“ / „Hoesch-Phoenix-Trasse“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost hat sich für den Namen „Hoesch-Hafenbahn-Weg“ entschieden - Hierbei handelt es sich nicht um einen offiziellen straßenrechtlichen Namen, sondern um einen Namen zur radtouristischen Vermarktung und besseren Orientierung im Radwegenetz der Metropole Ruhr
<p>2. Niveaugleiche Straßenquerungen (KP7 und KP9)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevorrechtigung des Radverkehrs gefordert (Verkehrswende, Vorrang für umweltfreundlicheren Alltagsradverkehr, Wartezeit für Radverkehr verkürzen, Sicherheit allgemein erhöhen, Verwirrung durch vorhandene rechts vor links Regelung entgegenwirken) - Bevorrechtigung auch für Fußgänger gefordert (Zebrastreifen) - Bedarfs- oder Anforderungsampel als Alternative 	<ul style="list-style-type: none"> - Der RVR erarbeitet derzeit gemeinsam mit der Stadt Dortmund eine verkehrsplanerische Lösung für die Umsetzung von Straßenquerungen mit Vorrang für den gemeinsamen Geh- und Radweg an den Knotenpunkten „Im Defdahl“ (KP7) und „Am Zehnthof“ (KP9)

<p>3. Anbindungen B1 (KP6.1 und KP6.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Entwürfe bemängelt – sollten möglichst bald auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden - B1 sollte als zentrale Verkehrsader (zukünftig auch für den Radverkehr bedeutsam) die wichtigen Anbindungen bekommen, sowohl nördlich, als auch südlich - Treppe mit Radschiebeschiene als Alternativvorschlag zur Rampe für einen geringeren Eingriff 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Entwurfspläne der Knotenpunkte 6.1 und 6.2 wurden nicht veröffentlicht, da die Planungen hier noch in intensiver Abstimmung zwischen der Stadt Dortmund und dem RVR stehen - Die Anbindungen – sowohl nördlich als auch südlich – sollen realisiert werden - Die Planungen werden – sobald diese konkreter sind – auf der Projektseite veröffentlicht
<p>4. Anbindung Schüren (Tunnel B236) / Anbindung Ost Ausbauende</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung des Tunnels unter der B236, um den Hoesch-Hafenbahn-Weg an die Lissaboner Allee und direkt an den bestehenden Radweg „Am Büter“ über Schüren nach Aplerbeck anzubinden - Anbindung Richtung Osten am Ausbauende des 1. Bauabschnittes (Öffentlicher Weg am Kleingartenverein „Friedlicher Nachbar“) gewünscht 	<ul style="list-style-type: none"> - Für die Anbindung nach Schüren wird die Stadt Dortmund mit Unterstützung des RVR noch in diesem Jahr einen Förderantrag stellen. Die Anbindung ist noch nicht Teil des jetzt in die Realisierung kommenden Bauabschnittes, wird jedoch als sehr wichtiger Lückenschluss angesehen und soll somit zeitnah „nachgerüstet“ werden - Die Anbindung Richtung Osten am Ausbauende des 1. Bauabschnittes wird im Rahmen des Neubaus der Brücke „Körner Hellweg“ im Zuge des 2. Bauabschnittes des Hoesch-Hafenbahn-Weges realisiert (Teilabriss Gichtgasleitung)
<p>5. Ausbaustandard (Asphaltierung, Barrierefreiheit, Ausstattung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Angaben zu Freiraummöblierung oder Bepflanzung - Wenig Freiraummöblierung und (Rastplätze) außerhalb von Wohngebieten gewünscht - Barrierefreiheit möglichst an allen Knotenpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> - Um den Alltagsradverkehr zu fördern und aufgrund von geringeren Unterhaltungsaufwendungen wurde Asphalt als Belag gewählt - Wenig Möblierung an ausgewählten Stellen

<ul style="list-style-type: none"> - Großzügig ausgestaltete Anbindungen und Einmündungen (Wartezonen) zu diesen (auch um Gefahrenstellen zu vermeiden) - Sichtachsen an Knotenpunkten großzügig ausbauen - Verkehrssichere und pflegearme Gestaltung - Vermeidung von Angsträumen durch „offene“ Gestaltung - Ansprechende Initialpflanzungen (insbesondere an Knotenpunkten) - Heller Asphalt - Getrennter Rad- und Fußweg - Seitenstreifen (Bankette) freihalten als Ausweichfläche in Konfliktsituationen, für ein Sicherheitsgefühl, Vermeidung von Wurzeldurchbrüchen in der Trasse - Abgrenzung zu Privatgrundstücken durch Zaun - Straßenbauliche Ertüchtigung des jeweiligen Umfeldes der Knotenpunkte (z.B. abgesenkte Bordsteine und Beschilderung an Einmündungen) - Natursteinquader zur Durchfahrtsbegrenzung an Knotenpunkten mit reflektierenden Material auch nachts kenntlich machen - Keine 180-Grad-Kehre an KP3 - Keine Umlaufsperrern einplanen - Zusatzzeichen „E-Bikes frei“ ergänzen 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Anschlüsse werden im erforderlichen Umfang barrierefrei ausgebaut (Dies gilt dann nicht, wenn die Anforderungen wegen schwieriger Geländebeziehungen oder wegen ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können) - Anpassungen an Einmündungen sowie im Umfeld der Anbindungen (z.B. Bordabsenkungen) werden mit der Stadt Dortmund abgestimmt und sollen realisiert werden - Initialpflanzungen sind eingeplant (Art/Umfang/Standorte werden mit der Stadt Dortmund abgestimmt) - Die Asphaltdecke soll eine „Aufhellung“ durch Beimischung von Quarzit bekommen - Eine Fahrbahntrennung (getrennter Rad- und Fußweg) ist nicht vorgesehen, da der Weg bei einer Breite von 4 Metern nicht für einen Zweirichtungsradweg + Fußweg ausreicht. Die Breite, sowie die Umsetzung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges ist der Klassifikation sowie dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen der Strecke angepasst - Die Seitenstreifen (Bankette) werden freigehalten. Sie dienen einer offenen Gestaltung der Strecke, als Ausweichfläche in Konfliktsituationen und der seitlichen Entwässerung. - Abgrenzungen (Zäune) zu Nachbargrundstücken dieser öffentlichen Grünfläche sind nur vorgesehen, wenn es die spezielle Situation erfordert (z.B. aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht) - Hindernisse im öffentlichen Raum werden mit reflektierenden Material auch nachts kenntlich gemacht
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Die 180-Grad-Kehre an KP3 soll umgesetzt werden, da der Eingriff in Natur und Landschaft wesentlich geringer ausfällt, der bergab fahrende Radverkehr etwas abgebremst wird und die Distanz zum eigentlichen Knotenpunkt geringgehalten wird - Umlaufsperrern sind nicht geplant - Zusatzzeichen „E-Bikes frei“ sollen in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde nicht angebracht werden
<p>6. Beleuchtung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beleuchtung mindestens an den Knotenpunkten gefordert - Beleuchtung der gesamten Trasse gefordert (Sicherheit, Alltagsradverkehr) - Beleuchtung der gesamten Trasse mit niedrigen, intelligenten Lampen, die sich dem Bedarf anpassen und umweltfreundlich sind - Keine Beleuchtung gewünscht (Umwelt- und Tierschutz) - Verlegung von Leerrohren zur Nachrüstung seitens der Stadt - Kunstprojekt/Lichtkünstler für Gestaltungs- und Umsetzungsvorschläge für ein Beleuchtungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Unterführung der B1 soll in Abstimmung mit der Stadt Dortmund beleuchtet werden - Beleuchtung einzelner Knotenpunkte/Verlegung von Leerrohren wird im Zuge der Planung überprüft/mit dem Fördergeber abgestimmt
<p>7. Natur- und Umweltschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhalt und Schaffung von viel „Grün“ - Wasserdurchlässiger Asphalt - Nistkästen und Fledermauskästen (entlang der gesamten Strecke und nicht nur im Bereich der Brücken) - Benjeshecken und Totholzhaufen 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Planung findet in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Dortmund sowie der Höheren Naturschutzbehörde Arnshausen statt - Der RVR hat die Bearbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) in Auftrag gegeben, der den erforderlichen Umfang von Ausgleichsmaßnahmen darstellt

<ul style="list-style-type: none"> - Wildblumenwiesen, Magerwiesenbereiche sowie Streuobstwiesen - Schaffung von Spechtbäumen, falls im Bereich des Weges weitere Bäume weichen müssten - Anpflanzung von fruchttragenden Hecken 	<ul style="list-style-type: none"> - Die eingegangenen Vorschläge werden geprüft und gegebenenfalls umgesetzt - Auch eine ökologische Baubegleitung (ÖBB) für das Projekt, wurde in Auftrag gegeben und begleitete bereits die bauvorbereitenden Maßnahmen (Im Rahmen dieser wurden bereits 30 Fledermausquartiere im Bereich des 1. Bauabschnittes angebracht) - Auch die weiteren Realisierungsschritte werden durch die ÖBB begleitet
<p>8. Historie und Denkmalschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Widerspiegelung alte Nutzung/ehemalige Bahntrasse durch den Erhalt historischer Bahninfrastruktur (Leuchtsignale, Bahnhofslampen) - Visualisierung der alten Nutzung in der Gestaltung (z.B. glühender Stahl durch rote Pflasterung) - Durch Schaukästen oder Infotafeln den Nutzer über die Historie der Trasse informieren - wertvolle Ergänzung der Fahrradtouren "Auf dem Weg von Eisen und Stahl" des Hoesch-Museums - Beachtung des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes der einzelnen Baudenkmäler in der Gartenstadt (Beteiligung der unteren Denkmalbehörde Dortmund) 	<ul style="list-style-type: none"> - Historische Bahninfrastruktur wie Leuchtsignale oder Bahnhofslampen sollen teilweise (wenn möglich) erhalten/restauriert und wiederaufgestellt werden - Die Aufstellung von Infotafeln soll unter Einbindung ansässiger Vereine und in Abstimmung mit der Stadt Dortmund geprüft und ggf. umgesetzt werden - Im Rahmen der Informationssysteme der Route der Industriekultur (RVR) sollen Infotafeln (Themenroute Bahnen) aufgestellt werden