



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	13.10.2022
66	StR Arnulf Rybicki	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22613	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Innenstadt-West	23.11.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	29.11.2022	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	30.11.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	30.11.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	06.12.2022	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	08.12.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	15.12.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	15.12.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Projekt Emissionsfreie Innenstadt - hier: Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Wallrings - weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag

1. Der Rat nimmt die Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Wallrings zur Kenntnis und beschließt eine Realisierung in drei Stufen.
2. Vorbehaltlich der Personalbesetzung und Projektpriorisierung innerhalb des Verkehrswendebüros beauftragt der Rat die Verwaltung mit der Vergabe der Planung, die in 2024/2025 eine temporäre Umsetzung des Planfalls 5 entwickelt und vorbereitet, mit einem Planungsvolumen in Höhe von 120.000,00 Euro.
3. Der Rat der Stadt Dortmund ermächtigt das Tiefbauamt die Tätigkeiten der Bauphase für die temporäre Lösung (Vorbereitung der Vergabe der Bauleistung und Bauüberwachung) mit einer Summe von 120.000,00 Euro optional vorzusehen.
4. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Vergabe für eine Voruntersuchung für einen freiraumplanerisch-städtebaulichen Wettbewerb für den Wallring in Höhe von 100.000,00 Euro.

Personelle Auswirkungen

Die Planung der temporären Umsetzung kann nicht mit dem vorhandenen Personal des Tiefbauamtes durchgeführt werden. Die Aufgabe wird inhaltlich der Verkehrswende zugeordnet. Sie soll daher durch und mit dem noch zu beschließenden und zu besetzenden operativen Personal des Verkehrswendebüros gewährleistet werden. Das Verkehrswendebüro wird sich zur Aufgabenerledigung wiederum eines Ingenieurauftrages bedienen. Ebenso sind für den freiraumplanerischen-städtebaulichen Wettbewerb vorbereitende Untersuchungen erforderlich, die extern vergeben werden müssen. Die Begleitung dieser Untersuchungen kann mit dem vorhandenen Personal bei FB 61 durchgeführt werden.

Finanzielle Auswirkungen

FB 61:

In der Teilergebnisrechnung von FB 61 entstehen zunächst im Haushaltsjahr 2023 für vorbereitende Untersuchungen zum freiraumplanerisch-städtebaulichen Wettbewerb Aufwendungen in Höhe von 100.000,00 €. Die Bewirtschaftung erfolgt unter Sachkonto 529 300 (Sach- und Dienstleistungen Bau, Technik, Planung) auf dem Produkt 61_0120102 (Verkehrslenkung und –steuerung). Die Aufwendungen sind im Rahmen der Haushaltsplanung 2023 ff. zusätzlich zu berücksichtigen. Es erfolgt eine Ausweitung des Budgets.

Für die Aufwendungen des freiraumplanerisch-städtebaulichen Wettbewerbs wird nach den vorbereitenden Untersuchungen eine eigene Vorlage erfolgen.

FB 66:

Die Finanzierung der Planungskosten für die o.g. Maßnahme in Höhe von 120.000,00 Euro (100.000,00 Euro im Haushaltsjahr 2024 und 20.000,00 Euro im Haushaltsjahr 2025) erfolgt für das Verkehrswendebüro aus dem Budget des Tiefbauamtes (FB66) aus der Investitionsfinanzstelle 66_01202010003 - Ausbau von Verkehrssteuerungsanlagen – (Finanzposition 780 810).

Optional fallen (für den Fall eines gültigen Baubeschlusses) für die Vergabe der Tätigkeiten der Bauphase (Vorbereitung der Vergabe der Bauleistung und Bauüberwachung) Auszahlungen in Höhe von 120.000,00 Euro (100.000,00 Euro in 2025 und 20.000,00 Euro in 2026) an.

Entsprechende Mittel stehen in den Haushaltsjahren 2022 – 2026 auf den entsprechenden Investitionsfinanzstellen zur Verfügung.

In 2022 werden bereits die Verpflichtungen für die Bedarfe ab dem Jahr 2023 ff. eingegangen, sodass entsprechende Verpflichtungsermächtigungen im Jahr 2022 zu Lasten der jeweils einschlägigen Haushaltsjahre zur Verfügung stehen müssen. Entsprechende Verpflichtungsermächtigungen stehen bis zum Haushaltsjahr 2026 auf der Investitionsfinanzstelle zur Verfügung.

Nach Abschluss der Planungsarbeiten wird das Tiefbauamt dem Rat der Stadt einen konkretisierenden Baubeschluss zur Entscheidung vorlegen. Hierin werden die Auswirkungen auf die Finanz- und Ergebnisrechnung dargestellt werden.

Das Investitionsvolumen der gesamten Maßnahme wird voraussichtlich 1.070.000,00 Mio. Euro betragen.

Eine Rechtswirkung der optionalen Vergabe der Leistungsphasen „Vorbereitung der Vergabe und „Objektüberwachung“ tritt nur in Kraft, wenn ein gültiger Baubeschluss vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen wird.

Gem. § 13 Abs. 1 KomHVO handelt es sich bei der vorliegenden Investition nach Abwägung alternativer Möglichkeiten um die wirtschaftlichste Lösung.

Klimarelevanz

Die Verkehrsuntersuchung Wallring wurde im Rahmen des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt durchgeführt und stellt den ersten Schritt hin zu einem Umbau des Wallrings im Sinne der Verkehrswende und damit zur Reduzierung von CO₂-Emissionen dar.

Durch die temporäre Umsetzung, bei der auf dem Großteil des Wallrings ein Fahrstreifen je Richtung entfällt, werden die CO₂-Belastungen bereits gesenkt und der Rad- und Fußverkehr gestärkt.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

Anlass

Im Rahmen der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ wurde innerhalb der Maßnahme W1 neben dem Umbau der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall eine Verkehrsuntersuchung für den gesamten Wallring beauftragt. Ziel der Maßnahme W1 ist die Schaffung eines zukunftsfähigen Radverkehrsangebotes am Wallring. Während am Schwanen- und Ostwall kurzfristig im Bestand das Angebot für den Rad- und Fußverkehr verbessert wird, ist in den anderen Abschnitten des Wallrings das Angebot an Flächen in den Seitenräumen nicht so groß, dass eine Umgestaltung ohne Reduzierung der Fahrspuren möglich ist. Aus diesem Grund wurde für den gesamten Wallring eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

Einbindung in das Zielnetz Radverkehr

Mit der Radverkehrsstrategie des Masterplans Mobilität 2030 ist auch das Zielnetz Radverkehr mit neun Velorouten definiert worden (vgl. DS-Nr. 23050-21). Diese Velorouten kommen alle am Wallring zusammen. Dem Wallring kommt somit für die Radverkehrsführung eine wesentliche Bedeutung im Radzielnetz zu. Eine Verbesserung des heute nicht mehr zeitgemäßen Radverkehrsangebotes ist somit dringend geboten.

Verkehrsuntersuchung Wallring

Ziel der Untersuchung des Wallrings war es, die Vor- und Nachteile der Umverteilung der Verkehrsflächen zu Gunsten von Rad- und Fußverkehr sowie Aufenthalt und Begrünung zu ermitteln. Da mit einer Umgestaltung auch eine Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr einhergehen muss, war eine entsprechende Untersuchung über die verkehrlichen Auswirkungen und damit eine verbundene Verlagerung auf das umliegende Verkehrsnetz erforderlich.

Aus diesem Grund umfasste die Verkehrsuntersuchung die folgenden Arbeitsschritte:

- Analyse und Bestandsaufnahme
- Mikroskopische Simulation zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten des Walls für zu Fußgehende im Bestand

- Entwicklung von vier Planfällen für die Umgestaltung des Walls
- Makroskopische Simulation der Planfälle
- Bewertung der Planfälle
- Herleitung einer Vorzugsvariante
- Skizzenhafter Entwurf
- Mikroskopische Simulation für die Vorzugsvariante
- Diskussion der Planfälle und der Ergebnisse mit der Stadtgesellschaft

1. Prozess und Beteiligung

Während des gesamten Bearbeitungszeitraums fand ein stetiger Austausch zwischen dem Auftragnehmer und der Verwaltung statt. Daneben wurde die Verkehrsuntersuchung auch durch den Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 begleitet. Der Arbeitskreis war bei der Festlegung der Planfälle, bei der Prüfung und Ergänzung von Bewertungskriterien sowie bei der Bestimmung der Vorzugsvariante bzw. des Planfalls eng mit involviert. Die Öffentlichkeit wurde an zwei verschiedenen Zeitpunkten mit eingebunden (Beschluss über die Beteiligungsformate: DS.-Nr.: 19028-20). Ende Januar 2021 wurden die ersten vier Planfälle vorgestellt und Anregungen und Hinweise dazu aus der Bevölkerung aufgenommen. Anfang Juli 2021 wurden dann die zwei neu entwickelten Planfälle sowie die Vorzugsvariante erläutert. Aufgrund der Coronapandemie mussten die zwei Termine in hybrider Form stattfinden. Bei der ersten Veranstaltung im Januar 2021 hatten sich bis zu 1000 Personen den Livestream angeschaut und haben 250 Anregungen gegeben. Die Dokumentation der Veranstaltungen findet sich auf dortmund.de/walling.

2. Ergebnisse

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bestand

Um Defizite im Hinblick auf die Querungssituation für zu Fußgehende und Radfahrende an den Knotenpunkten zu identifizieren wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. An vier der sieben Hauptknotenpunkte konnten dadurch Defizite festgestellt werden. Für diese vier Knotenpunkte wurden dann die Auswirkungen verschiedener Maßnahmen zur signaltechnischen Optimierung der bestehenden Situation der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Kfz-Verkehr untersucht. Die erarbeiteten Maßnahmen sind an drei der vier Knotenpunkte zielführend, um eine Verbesserung der Querungssituation im Fuß- und Radverkehr zu erreichen. Nur die untersuchte Maßnahme am Knotenpunkt Hiltropwall/Südwall/Hansastraße/Hohe Straße zur Verbesserung der Querungssituation über die Furt in der Zufahrt Hohe Straße ist aufgrund von Rückstausituationen in der Zufahrt Hiltropwall nicht zu empfehlen.

Im September 2021 wurden die Signalanlagen am Knotenpunkt Königswall/Burgwall/Burgtor bereits angepasst, so dass eine Querung des Königswalls nun ohne Halt möglich ist. Probleme für den Kfz-Verkehr sind dadurch nicht feststellbar.

Die sechs Planfälle

Unter Beteiligung des Arbeitskreises Masterplan Mobilität 2030 und der Öffentlichkeit wurden die folgenden sechs Planfälle von der Ingenieursgesellschaft Brilon Bondzio Weiser hergeleitet:

- Planfall 1 sieht anstelle der äußeren Fahrstreifen eine Umweltspur je Fahrtrichtung auf dem Abschnitt zwischen Westentor und Burgtor sowie den Entfall von Stellplatzflächen im Seitenraum entlang des restlichen Wallrings zugunsten von Radverkehrsanlagen vor. Die Umweltspuren können sowohl vom Radverkehr als auch von Bussen und Taxen genutzt werden.
- Planfall 2 sieht auf dem gesamten Wallring eine Einbahnstraßenregelung (z. B. auf der äußeren der beiden Richtungsfahrbahnen) mit der zulässigen Fahrtrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn vor, so dass auf der Fläche, die für den motorisierten Verkehr nicht mehr benötigt wird (z. B. die gesamte heutige innere Richtungsfahrbahn), in erster Linie attraktive Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können.
- Planfall 3 sieht auf dem gesamten Wallring eine Reduktion der Fahrstreifen um einen Fahrstreifen je Richtung vor, so dass auf der Fläche, die für den motorisierten Verkehr nicht mehr benötigt wird, in erster Linie attraktive Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können.
- Planfall 4 sieht anstelle der äußeren Fahrstreifen eine Umweltspur je Fahrtrichtung auf dem Abschnitt zwischen Westentor und Burgtor sowie den Entfall von Stellplatzflächen im Seitenraum entlang des restlichen Wallrings wie in Planfall 1 zugunsten von Radverkehrsanlagen vor. Zusätzlich wird eine Unterbrechung des Königswalls vor dem Hauptbahnhof unterstellt, so dass der Ring (mit Ausnahmen für den öffentlichen Busverkehr, Taxen) für den Kfz-Verkehr nicht mehr durchgängig befahrbar ist.
- Planfall 5 sieht eine Reduktion um einen Fahrstreifen je Richtung auf dem gesamten Wallring wie in Planfall 3 vor. Im Bereich Ost- und Schwanenwall wird jedoch anstelle einer Fahrstreifenreduktion der inzwischen bereits teilweise realisierte Umbau zum „Radwall“ angenommen.
- Planfall 6 sieht eine Reduktion um einen Fahrstreifen je Richtung auf dem gesamten Wallring wie in Planfall 3 vor. Zusätzlich wird eine noch darüber hinaus gehende Reduktion der Fahrstreifen vor dem Hauptbahnhof auf nur noch einen Fahrstreifen je Richtung (verbunden mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit) unterstellt.

Bewertung der Planfälle

Um die Planfälle vergleichen zu können wurden unter Beteiligung des Arbeitskreises Masterplan Mobilität 2030 Bewertungskriterien sowie ein Bewertungsmaßstab erarbeitet und auf die verschiedenen Prognosefälle (Nullfall sowie Planfälle 1-6) angewendet. Es wurden insgesamt 17 Kriterien identifiziert, die sich in drei verschiedene Kriteriengruppen aufteilen lassen. Es sind acht verkehrsplanerische Kriterien, sechs städtebauliche Kriterien sowie drei Kriterien für die bauliche Umsetzbarkeit in die Bewertung eingeflossen. Die Gesamtbewertung eines Planfalls erfolgte anhand einer gewichteten Bewertung der drei Kriteriengruppen: 50 % verkehrsplanerische Kriterien, 35 % städtebauliche Kriterien, 15 % Kriterien für die bauliche Umsetzbarkeit.

Die Planfälle 3,5 und 6 erzielen in der Bewertung mit einer Gesamtbewertung von über 1 die besten Ergebnisse und liegen gleichzeitig sehr nah beieinander. Alle drei Planfälle haben den Entfall eines Fahrstreifens je Richtung gemeinsam.

	Gewichtung [%]						
	Nullfall	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4	Planfall 5	Planfall 6
Verkehrsplanerische Kriterien							
Qualität für Fußverkehr	0,6	1,1	0,0	1,5	0,6	1,4	1,1
Qualität für Radverkehr	-1 -2	0 0	2 2	2 2	1 2	1 1	2 2
Emissionen	2	2	-2	2	0	2	1
Zusatzbelastungen im sonstigen Stadtgebiet	2	1	-2	1	-1	1	0
Erreichbarkeit der City für den MIV	2	2	-2	2	0	2	2
Erreichbarkeit der City für den Umweltverbund	0	2	2	2	2	2	2
Qualität für MIV	2	1	-2	0	-1	0	-1
Verkehrssicherheit	0	1	2	2	2	2	2
Städtebauliche Kriterien							
Zur Verfügung stehende Fläche	-0,3	-0,7	1,3	0,7	0,3	0,3	1,0
Barriere Wirkung	-2	0	2	1	0	0	1
Auswirkungen auf Bestandsbäume	-1	0	2	1	1	1	2
Auswirkungen auf Stellplätze	2	-1	1	1	-1	1	0
Potentiale für Stadtgrün	2	-1	-1	0	-1	0	0
Potentiale für bauliche Entwicklungen	-1	0	2	1	2	1	2
Kriterien für die bauliche Umsetzbarkeit							
Bauzeit	-2	1,3	-1,0	0,7	0,7	1,7	0,7
Baukosten	-	1	0	1	1	2	1
Eingriffsintensität	-	1	-1	1	0	2	1
	-	2	-2	0	1	1	0
	100	0,20	0,32	1,08	0,53	1,05	1,01
	Nullfall	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4	Planfall 5	Planfall 6

Simulation der Vorzugsvariante

Für die Simulation der Vorzugsvariante wurde aus den drei am besten bewerteten Planfällen 3,5 und 6 der Planfall 6 ausgewählt. Die Fahrstreifenreduktion auf dem gesamten Wallring in Verbindung mit einer einstreifigen Führung vor dem Hauptbahnhof führt zu den größten Eingriffen in den Verkehrsablauf dieser drei Varianten.

Ziel der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation war es, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Vorzugsvariante zu überprüfen. Die Simulationsergebnisse zeigen, dass die prognostizierten Verkehrsstärken in der maßgebenden Spitzenstunde nachmittags an 12 der 15 untersuchten Knotenpunkte mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden können. An drei Knotenpunkten ergab die Simulation Defizite hinsichtlich der Verkehrsqualität. Diese wirken sich jedoch nicht auf die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen aus.

Die netzweite Auswertung hat gezeigt, dass sich durch den Planfall 6 keine nennenswerten Veränderungen der Gesamtverlustzeit aller Fahrzeuge gegenüber dem Bestandsfall mit optimierter Signalisierung für den Fußverkehr ergeben. Im Gegensatz dazu wurde die Verlustzeit im Radverkehr um 4 % gesenkt.

Da durch die Simulation des Planfalls 6 ein leistungsfähiger Verkehrsablauf nachgewiesen werden konnte, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Planfälle 3 und 5 leistungsfähig sind.

Weitere Vorgehensweise

1. Empfehlung für Stufenlösung

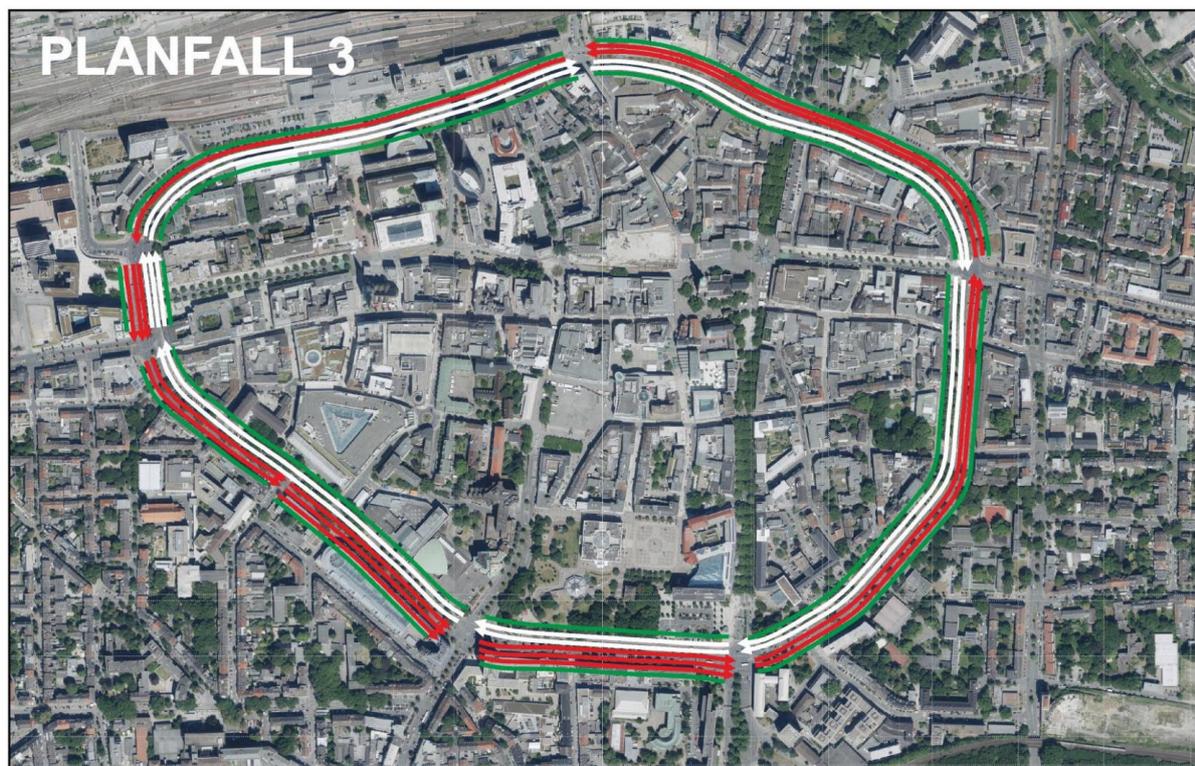
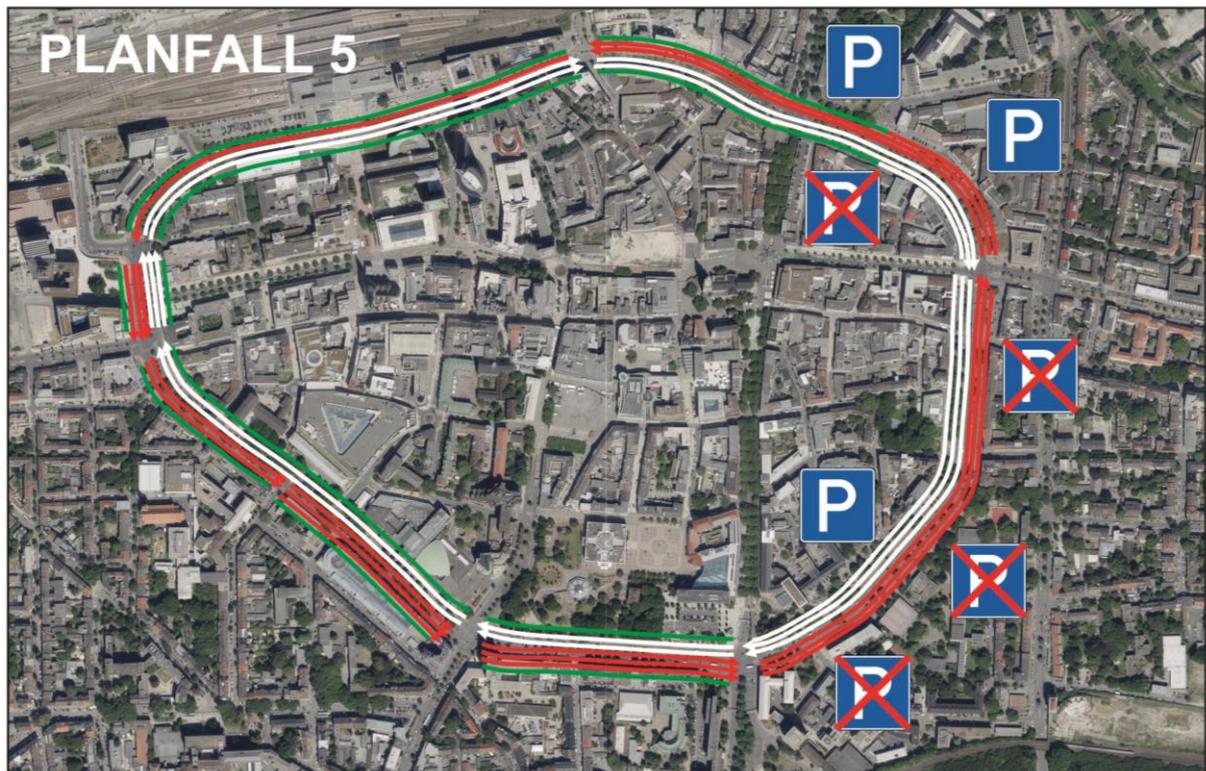
Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass die Planfälle 3,5 und 6 am besten bewertet werden und in der Bewertung nah beieinander liegen. Da alle drei den Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung beinhalten, sollen die Planfälle als Stufen umgesetzt werden:

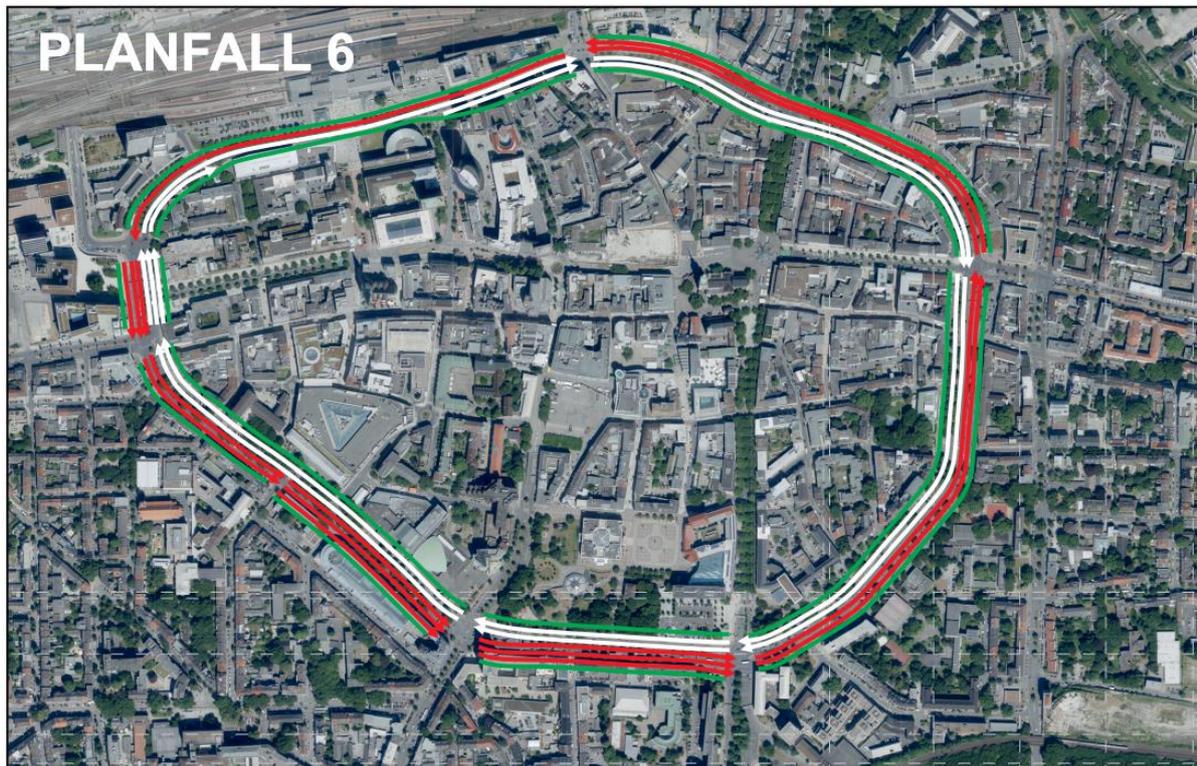
Stufe 1: Realisierung des Planfalls 5 – Reduzierung einer Fahrspur pro Richtung am südlichen, westlichen und nördlichen Abschnitt des Wallrings zwischen Neutor und Bornstraße. Beibehaltung der im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt realisierten Radverkehrsanlagen am Ost- und Schwanenwall (Radwall).

Stufe 2: Realisierung des Planfalls 3 – Reduzierung einer Fahrspur auch am Ost- und Schwanenwall. Der Radwall wird im Zuge der Umbaumaßnahmen zurückgebaut oder angepasst.

Stufe 3: Realisierung des Planfalls 6 – Reduzierung des Abschnitts vor dem Hbf auf eine Fahrspur pro Richtung und Schaffung einer neuen Platz- und Eingangssituation auf der Südseite des Hbf.

Durch die Stufenlösung kann auf die sich veränderte Verkehrssituation angepasst reagiert werden. Bereits erfolgte Umbauten wie am Schwanen- und Ostwall können (zunächst) weiter genutzt werden. Die Leistungsfähigkeit des Wallrings bleibt auch für den motorisierten Liefer- und Pkw-Verkehr erhalten.





2. Temporäre Umsetzung

Für die Realisierung jeder Stufe sind umfassende bauliche Änderungen des gesamten Querschnitts des Wallrings erforderlich. Das bedeutet, dass für eine Realisierung neben dem genannten freiraumplanerischen-städtebaulichen Wettbewerb, eine Entwurfs- und Ausführungsplanung, die Fördermittelbeantragung, die Öffentlichkeitsbeteiligung und die entsprechenden politischen Beschlüsse erforderlich sind. Mit einem ersten Umbau ist somit nicht vor 2030 zu rechnen.

Für die erste Stufe (Planfall 5) soll daher eine vorzeitige und temporäre Lösung erarbeitet und umgesetzt werden. Hierbei geht es um eine umfassende Markierungslösung für den südlichen, westlichen und nördlichen Abschnitt des Wallrings zwischen Neutor und Bornstraße. Neben der Markierungslösung ist die Umstellung der Lichtsignalanlagen zu planen. Obwohl es sich um eine temporäre Lösung handelt, ist sie so zu gestalten, dass diese verkehrssicher ist und für einige Jahre besteht. Dafür soll ein Ingenieurbüro mit der Planung beauftragt werden. Diese Planung wird dem Rat zur Umsetzung und Beschlussfassung erneut vorgelegt.

Die Vergabe der Ingenieurleistung ist vorbehaltlich der Personalbesetzung des Verkehrswendebüros und der Priorisierung der Projekte innerhalb des Büros frühestens im Jahr 2024 möglich. Die Bearbeitung würde dann in 2024/2025 stattfinden, so dass nach Beschluss des Rates über die temporäre Lösung, diese umgesetzt werden kann.

3. Freiraumplanerischer-Städtebaulicher Wettbewerb

Durch den Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung werden auf dem Wallring Flächen frei, die vor allem dem Rad- und Fußverkehr zu Gute kommen sollen. Daneben sind aber auch andere Nutzungen und eine neue Gestaltung denkbar wie z.B. Begrünung und Aufenthaltsflächen. Gerade im Hinblick der Klimafolgenanpassung gilt es, die Versiegelung zu reduzieren und

eine stärkere Begrünung zu ermöglichen. Um diese frei werdenden Flächen zu überplanen, soll ein freiraumplanerischer-städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Dieser Wettbewerb soll die Stufenlösung berücksichtigen und als Schwerpunkt die Details für die erste Stufe und ggf. für besondere Teilräume beinhalten.

Die aktuell laufende Bearbeitung zum Masterplan Plätze (vgl. DS-Nr.: 19836-21) soll hierbei auch Aussagen zu den Zielen für eine Umgestaltung des Wallrings definieren. Diese Ergebnisse liegen im Laufe des Jahres 2023 vor und können als Grundlage in den Wettbewerb einfließen.

Darüber hinaus ist es für den Wettbewerb erforderlich, die verkehrsplanerischen Vorgaben klar zu definieren. Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung liegt aber nur eine Aussage zu der Anzahl der Fahrspuren vor. Es gilt aber z.B. auch noch Aussagen zu dem Umgang mit den Stellplätzen am Wallring, zu Lieferzonen, E-Ladeplätzen oder zu Haltestellen und Taxiplätzen im Vorfeld des Hauptbahnhofs zu machen.

Bestandteil der Untersuchung soll auch eine Auslastungserhebung der Stellplatzanlagen am Wallring sein, um daraus die notwendige Anzahl an Stellplätzen ableiten zu können. Schließlich muss aus verkehrsanlagenplanerischer Sicht auch untersucht werden, wie die Nutzung und die Lage der Fahrstreifen, die dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) entzogen werden, gewählt werden sollen, ob sie als Zweirichtungsradwege ausgebildet werden können und wie in diesem Falle Kreuzungspunkte zu gestalten sind.

Hierzu soll eine Untersuchung beauftragt werden, die Vorschläge zu diesen Fragestellungen macht. Mit Vorliegen des Ergebnisses kann die Auslobung des freiraumplanerischen-städtebaulichen Wettbewerbs, voraussichtlich 2025, erarbeitet werden.

4. Verkehrswendebüro

Mit dem neu zu schaffenden Verkehrswendebüro soll die Realisierung von zentralen (Bau-) Projekten der Verkehrswende beschleunigt werden (vgl. DS-Nr. 23545-22). Eine der vier Säulen des Verkehrswendebüros soll u. a. auch die Realisierung der Velorouten sein. Da auf dem Wallring alle Velorouten zusammen kommen, soll die Umgestaltung des Wallrings ein zentrales Projekt des neuen Verkehrswendebüros werden und dort angesiedelt sein.

Zuständigkeit

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.