

Digitaler Dialog Wallring – 28.1.2021 Fragen und Antworten

Allgemein:

Öffentlichkeitsbeteiligung/Kommunikation

- **Welche Mitwirkungsmöglichkeiten gibt es am Planungsprozess zur Umgestaltung des Wallrings?**

In den verschiedenen Phasen der Planung werden die Bürger*innen immer wieder durch Dialogveranstaltungen eingebunden. Die Ergebnisse der einzelnen Planungsschritte werden regelmäßig auf der Projektwebsite dortmund.de/wallring veröffentlicht. Darüber hinaus begleitet der aus Vertreter*innen der Stadtgesellschaft besetzte Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 das Projekt kritisch. Eine Abstimmung durch Bürger*innen ist nicht vorgesehen, da die demokratische Legitimation über die Entscheidung bei den gewählten Vertreter*innen im Rat der Stadt Dortmund liegt.

- **Ist das Gutachten zur Verkehrsuntersuchung öffentlich einsehbar?**

Ein abgeschlossenes Gutachten liegt noch nicht vor, da die Untersuchung und Bewertung noch nicht abgeschlossen sind. Die Ergebnisse werden auf der Projektwebsite dortmund.de/wallring veröffentlicht.

Planfälle

- **Warum werden keine visionäreren Planfälle angedacht?**

Ein vollständiger Verzicht auf den Autoverkehr ist nicht realistisch, da u.a. der Lieferverkehr auch in Zukunft die Innenstadt erreichen muss. Auch ist der Wallring ein wichtiger Zubringer für die Krankenhäuser im Klinikviertel. Darüber hinaus ist auch in Zukunft weiterhin mit (elektro-)motorisiertem Individualverkehr zu rechnen.

- **Welche Möglichkeiten gibt es für eine komplett autofreie Innenstadt innerhalb des Wallrings (evtl in Verbindung mit Planfall 2)?**

Der Bereich innerhalb des Wallrings ist nicht Bestandteil dieser Planung. Es ist aber heute bereits so, dass eine Durchquerung der City für den Autoverkehr nicht mehr möglich ist.

- **Wird auch ein Planfall 0 ohne Veränderungen der bestehenden Verkehrsregelung untersucht?**

Ja, der so genannte Planfall 0 ohne Änderungen der Verkehrsregelungen und der Fahrspuren auf dem Wallring wird als Vergleichsfall mit untersucht.

- **Wurde ein Planfall angedacht mit Fahrrad- und Fußgängerspuren in der Mitte zwischen den Fahrstreifen mit Grünstreifen und Bäumen, die diese rechts und links von den Fahrbahnen trennen?**

Dieser Gestaltungsvorschlag könnte mit verschiedenen Planfällen kombiniert werden, die bereits untersucht werden. Die Untersuchung als eigener Planfall ist nicht erforderlich. Aufgrund der zusätzlichen Querungsbedarfe lässt dieser Planfall keine grundlegende Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr erwarten. Die konkrete

1



Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Gestaltung der Grünanlagen kann abschließend erst in der Entwurfsphase festgelegt werden.

- **Welche Möglichkeiten gibt es zur Kombination der Planfälle 2+4?**
Die Einbahnstraßenregelung mit einer „Abbindung“ vor dem Hauptbahnhof zu kombinieren, ist nur dann möglich, wenn man die Zufahrt zum Hauptbahnhof nicht in zwei „Sackgassen“ mit Wendemöglichkeit organisiert, sondern eine Vorbeifahrt z.B. mit einer Fahrspur weiterhin ermöglicht. Diese Kombination wird aber nicht weiterverfolgt.
- **Welche Planfälle bieten das größte Potenzial für Aufenthaltsqualität und Verkehrswende hin zu mehr Rad und Fußgängerverkehr in der Stadt?**
Diese Frage ist Bestandteil der Bewertung der Planfälle.
- **Welcher Planfall erzeugt die höchste Verkehrssicherheit für alle Verkehrsbeteiligten?**
Diese Frage ist Bestandteil der Bewertung der Planfälle.
- **Wie werden die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Einzelhandel eingeschätzt?**
Ein Ziel der Umgestaltung des Wallrings ist die Attraktivierung für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalt. Davon kann auch der innerstädtische Einzelhandel profitieren.
- **Ist in allen Planfällen Radverkehr auf dem Außenring möglich?**
Da es noch keine konkreten Entwürfe für die jeweiligen Planfälle gibt, kann dies derzeit noch nicht beantwortet werden. Die Führung des Rad- und Fußverkehrs kann abschließend erst in der Entwurfsphase festgelegt werden.
- **Ist es richtig, dass der Planfall 2 der einzige Planfall ist, der den Radverkehr vom fließenden Verkehr baulich entkoppelt?**
Das muss nicht zwingend so sein. Auch bei Realisierung der anderen Planfälle kann es zu einer baulichen Trennung zwischen Fahrspur und Radweg kommen. Dies ist abhängig vom konkreten Entwurf.

Untersuchungsmethodik

- **Welche Verkehrsprognose liegt der Verkehrsuntersuchung im Vergleich zu heute zugrunde? Wie heute, abnehmend oder zunehmend?**
Die Prognose des Kfz-Verkehrs ist abhängig von verschiedenen Parametern. Dazu gehören bspw. die Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung, die Pendlerverflechtungen, die Kosten für Mobilität, der Pkw-Besitz, das Angebot an Verkehrsalternativen z.B. im ÖPNV oder die Veränderung des Verkehrsverhaltens. Kleinräumig ist dann noch entscheidend, wo Wohnbauflächen, Bildungs-, Gewerbe- und Bürostandorte oder Einkaufs- und Freizeitziele entstehen oder wegfallen. Einige Parameter führen zu mehr Kfz-Verkehr, andere zu weniger. In den letzten Jahren bis zur Corona-Pandemie hat der Kfz-Verkehr im städtischen Raum meist leicht

2



zugenommen. Die Corona-Pandemie hat aber intensive Veränderungen durch mehr Home-Office (weniger Verkehr) und weniger gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel wie ÖPNV (mehr Pkw-Verkehr, mehr Radverkehr) gebracht. Ob diese Entwicklung so bleibt, ist derzeit noch nicht entschieden. Es ist aber davon auszugehen, dass der Pkw-Verkehr eher abnimmt, auch weil weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV dazu beitragen, dass das tägliche Verkehrsverhalten sich zu Gunsten von klimafreundlichen Verkehrsmitteln verändert. Aus diesem Grund ist in den Modellrechnungen für die Planfälle davon ausgegangen worden, dass die Kfz-Verkehrsmenge in den nächsten 10 Jahren um 10% abnimmt. Dies ist eine vorsichtige Schätzung.

- **Inwiefern werden über den Wallring hinausgehende Maßnahmen berücksichtigt?**

Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und anderer alternativer Verkehrsmittel werden dahin gehend berücksichtigt, dass unterstellt wird, dass die Kfz-Verkehrsmenge in der Innenstadt bis 2030 um 10% abnimmt. Hinzu kommt, dass in den Verkehrsmodellbetrachtungen auch auf anderen Straßen die Kapazitäten in Zukunft reduziert werden (z.B. Saarlandstraße, Steinstraße). Die Anbindung z.B. umliegender Radrouten ist kein Gegenstand des Variantenvergleichs, sondern muss im Zuge des Entwurfs berücksichtigt werden. Da in jedem Planfall ein Radfahrangebot auf dem gesamten Ring vorgesehen ist, haben alle Planfälle die gleichen Voraussetzungen z.B. an nahegelegene Radrouten angeschlossen zu werden oder neue Anbindungen zu umliegenden Zielen zu ermöglichen.

- **Wie werden welche Kriterien bei der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt?**

Für die Bewertung der Planfälle wurde drei Kriteriengruppen definiert:

1. Verkehrsplanerische Kriterien, dazu zählen:
Qualität für Fußgänger, Qualität für Radfahrer, Emissionen, Zusatzbelastung im sonstigen Stadtgebiet, Erreichbarkeit der City für den MIV, Erreichbarkeit der City für den Umweltverbund, Qualität für den MIV und Verkehrssicherheit.
2. Städtebauliche Kriterien, dazu zählen:
Zur Verfügung stehende Fläche, Barrierewirkung, Auswirkung auf Bestandsbäume, Auswirkung auf Stellplätze, Potentiale für Stadtgrün, Potentiale für bauliche Entwicklungen.
3. Kriterien für die bauliche Umsetzbarkeit, dazu zählen:
Bauzeit, Baukosten und Eingriffsintensität (jeweils nur im Vergleich zueinander, qualitativ).

- **Was spricht gegen den Untersuchungsansatz: Wie können wir die Trennwirkung des Walls, insbesondere für Fußgänger, so reduzieren, dass eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt möglich ist, und welche Reduzierungen des MIV sind dafür notwendig?**

Die Leitidee der Untersuchung ist die Reduzierung von Fahrbahnfläche zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt, Begrünung und Gestaltung. Mit jeder Spurreduzierung wird es für zu Fuß Gehende einfacher, den Wallring zu queren. Dies fließt in die Bewertung ein. 3



- **Wie werden unterschiedliche Geschwindigkeiten von Radfahrer*innen berücksichtigt? E-Bikes fahren schneller!**
Durch den „Flächengewinn“ können die Radverkehrsanlagen am Wallring neu gestaltet und damit deutlich breiter werden. Eine größere Breite der Radverkehrsanlagen ermöglicht auch Überholvorgänge bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Wie die genaue Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen aussieht, wird erst in der Entwurfsphase entschieden.
- **Welches (messbare) Klimaziel (wie CO₂-Reduktion) soll mit dem Umbau des Wallrings erreicht werden?**
Das langfristige Ziel der Stadt Dortmund ist die Klimaneutralität bis zum Jahr 2050. Dazu muss auch der Mobilitätssektor einen wesentlichen Beitrag leisten. Damit dies geschehen kann, müssen wir auch unsere Straßenräume nach und nach umbauen. Wie groß der Anteil eines einzelnen Radwegs oder Umbau einer Verkehrsanlage ist, kann nicht genau beziffert werden.
- **Wurden auch die Erkenntnisse aus dem internationalen Studierendenworkshop aus 08/2017 unter Leitung von Prof. Jürgen Gerlach der Bergischen Universität Wuppertal mit berücksichtigt?**
Die Ergebnisse des Studierendenworkshops haben zu der Idee geführt, sich grundsätzlich mit dem Wallring auseinanderzusetzen. Die Abbindung des Wallrings, wie sie im Planfall 4 erfolgt, ist bereits in dem Workshop entwickelt und hier weiterverfolgt worden.

Umsetzung

- **Lassen sich die vorgeschlagenen Lösungen wie Umweltspur, Einbahnstraßenregelung oder Wegnahme einer Fahrspur in Verkehrsversuchen testen?**
Ggf. lässt sich die Vorzugsvariante auch schon im Vorfeld eines Umbaus durch einen Verkehrsversuch testen. Dabei ist v.a. für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden eine Einbindung in die Signalisierung erforderlich, d.h. alle Signalanlagen am Wallring und evtl. auch darüber hinaus sind dafür umzustellen. Inwieweit dies machbar ist, ist zu untersuchen.
- **Wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?**
Ein konkretes Umsetzungsdatum kann noch nicht genannt werden.
- **Wie werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer*innengruppen (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, E-Autos, E-Scooter, Mobilitätseingeschränkte) sichergestellt?**
Zu diesem Zeitpunkt der Planung werden die Belange der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen über die Bewertungskriterien berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung der Radwege, Fußgängerüberwege und Fahrspuren – v.a. auch an den einzelnen Knotenpunkten - folgt erst in der Entwurfsplanung. Ziel ist es aber,

4



möglichst breite Spuren für Radfahrende und viel Raum für zu Fuß Gehende und Aufenthalt zu gewinnen.

- **Welche Parkraumkonzepte sind begleitend um den Wall geplant?**
Die Schaffung bzw. der Erhalt von Parkplätzen entlang des Wallrings ist nicht wesentliches Ziel der Umgestaltung, wird aber bei der Bewertung der Planfälle berücksichtigt. Derzeit bestehen große freie Kapazitäten in den innerstädtischen Parkhäusern, so dass bereits jetzt Stellplätze entfallen können. Das neue Parkleitsystem soll darüber hinaus den Parksuchverkehr vermindern und die Parkhäuser besser auslasten.
Mit den Maßnahmen zur Verkehrswende wird davon ausgegangen, dass der Parkbedarf im öffentlichen Straßenraum weiter sinkt. Eine genaue Aussage, welche und wie viele Stellplätze entfallen bzw. erhalten bleiben und welche mit E-Lademöglichkeiten ausgestattet werden, kann zu diesem Zeitpunkt nicht verlässlich geregelt werden, sondern ist erst in der Entwurfsphase nach Festlegung der Vorzugsvariante möglich.
- **Was ist zur Attraktivierung von P+R geplant?**
Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den Wallring sind keine P+R-Anlagen vorgesehen. Unabhängig von der Untersuchung fördert die Stadt Dortmund den Ausbau weiterer P+R-Anlagen z.B. mit dem aktuellen Bau in Dortmund-Kley. Die digitale Karte mit einer Übersicht über die städtischen P+R-Anlagen dient der Information über vorhandene P+R-Anlagen auf Dortmunder Stadtgebiet und damit zur Förderung ihrer Inanspruchnahme: [Park-and-Ride und Bike-and-ride in Dortmund: Die Karte \(umsteigern.de\)](https://www.umsteigern.de)
- **Welche Geschwindigkeit soll auf dem Wallring zugelassen werden?**
Zunächst ist in den Planfällen von einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen. Nur im Planfall 6 wird vor dem Hbf eine reduzierte Geschwindigkeit von 20 km/h unterstellt. Ob mittel- bis langfristig die Geschwindigkeit von 50 km/h beibehalten wird, ist nicht entschieden.
- **Welche Möglichkeiten bietet die H-Bahn zur Fahrt in die City?**
Es ist derzeit nicht geplant, die H-Bahn bis in die City zu verlängern. Das ist auch nicht erforderlich, denn die City ist derzeit hervorragend über das Stadtbahnnetz mit den Stadtbezirken verbunden.
- **Kann die Zufahrt auf den Wallring über Kreisverkehre reguliert werden?**
In den Planfällen werden die Knotenpunkte nicht detailliert geplant. Die Ausgestaltung der Knotenpunkte ist Teil des Entwurfs. An den stark belasteten Knotenpunkten ist eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsaufkommens nur mit Formen von Kreisverkehren möglich, die für zu Fuß gehende und Radfahrende deutliche Nachteile haben. Für eine Regulierung (z.B. im Sinne einer Steuerung des Verkehrsaufkommens) sind nur signalgesteuerte Knotenpunkte geeignet.



- **Ist daran gedacht, Raum und Zonen je nach Tageszeit/bedarf den Anforderungen entsprechend zu ändern?**
Die Planfälle sehen keine nach Tageszeiten unterschiedlichen temporären Flächennutzungen vor. Lediglich die Signalanlagen sind derzeit bereits an unterschiedliche Verkehrsmengen zu unterschiedlichen Tageszeiten angepasst.
- **Wie stark werden die Planfälle mit Begrünung kombiniert?**
Die Planfälle untersuchen zunächst, auf wie viele Fahrspuren verzichtet werden kann und wie viel Fläche dadurch für eine Neugestaltung zur Verfügung steht. Inwieweit diese Fläche für Radverkehr, Fußverkehr, Aufenthalt und Begrünung genutzt wird, ist in einem nachfolgenden Entwurfsverfahren zu klären.

Planfall 1:

- **Wer darf die Umweltspur nutzen?**
Unterstellt man, dass es sich bei der Umweltspur am Wall um die gleiche rechtliche Regelung handelt, wie aktuell an der Brackeler Straße, dürfen Busse, Radfahrer*innen und E-Fahrzeuge diese Spur benutzen. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt aber erst dann, wenn sich dieser Planfall am Ende durchsetzen sollte.
- **Ist es denkbar, eine Umweltspur im Verkehrsversuch temporär auszuprobieren?**
Ggf. lässt sich die Vorzugsvariante auch schon im Vorfeld eines Umbaus durch einen Verkehrsversuch testen. Dabei ist v.a. für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden eine Einbindung in die Signalisierung erforderlich, d.h. alle Signalanlagen am Wallring und evtl. auch darüber hinaus sind dafür umzustellen. Inwieweit dies machbar ist, ist zu untersuchen.
- **Wie kann die sichere Nutzung der Umweltspur geregelt und sichergestellt werden?**
Die Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Aspekt bei der Umsetzung einer Umweltspur, der im konkreten Entwurf zu regeln ist. Details zur Verkehrsregelung können allerdings erst in einer nachfolgenden Entwurfsplanung festgelegt werden.
- **Ist angesichts einer zunehmend klimafreundlicheren Mobilität mit weniger motorisiertem Individualverkehr und mehr Bedarf an Aufenthaltsflächen die Aufhebung von Fahrstreifen denkbar?**
Durch die Vielzahl an Maßnahmen zur Verkehrswende wird erwartet, dass der Kfz-Verkehr in Dortmund abnimmt. Somit reduziert sich auch der Bedarf nach Fahrstreifen. Alle Planfälle unterstellen zumindest in Abschnitten eine Aufhebung von Fahrstreifen.
- **Welchen Nutzen hat eine Busspur bei gerade mal fünf Bussen pro Stunde?**
Durch die Reduzierung der Fahrstreifen ist zu erwarten, dass die Auslastung der bestehenden Fahrstreifen deutlich ansteigt und damit Busfahrpläne schwieriger einzuhalten sind. Zur Beschleunigung des Busverkehrs und der Anschlusssicherung ⁶



können Busspuren oder Umweltspuren helfen. Evtl. ist auch in Zukunft mit einer höheren Busfrequenz zu rechnen.

- **Sollen bei Planfall 1 alle Parkplätze um den Wallring entfallen?**
Beim Planfall 1 soll die Fläche für den Radverkehr nicht zu Lasten der Fahrspuren sondern zu Lasten der Stellplätze entlang des Wallrings erfolgen. Wie viele Stellplätze wegfallen, kann erst nach Vorlage eines konkreten Entwurfs entschieden werden.

Planfall 2:

- **Wie wird bei der Einbahnstraßenregelung verhindert, dass Verkehr sich in südliche Tempo30-Zonen (u.a. Saarlandstraße) verlagert? Wie werden Umwegfahrten um den ganzen Wallring infolge der Einbahnstraßenregelung verhindert?**

Bei einer Einbahnstraßenregelung werden sich vollkommen neue Routen ergeben, da heute bestehende Verkehrsbeziehungen nicht mehr möglich sind. Mit dem Verkehrsmodell der Stadt hat der Gutachter die Veränderungen auf das umliegende Straßennetz ermittelt: Es kommt in allen größeren umliegenden Straßen zu mehr oder weniger starken Verkehrsveränderungen. Dies ist einer der Nachteile des Planfalls und fließt in die Gesamtbewertung ein.

- **Worauf basiert die Einschätzung der Planer, dass es eine umfangreiche Verlagerung der Verkehrsströme geben wird?**

Die Untersuchungen erfolgen mit einem sog. makroskopischen Verkehrsmodell. Dieses funktioniert ähnlich wie der Routenplaner in einem Navigationssystem. Mit der Ergänzung, dass nicht nur eine Fahrt von Start zum Ziel geplant wird, sondern alle Fahrten innerhalb Dortmunds sowie von und nach Dortmund. Für die Einbahnstraße sind die veränderten Verkehrsregelungen (z.B. unterbundene Abbiegebeziehungen, Fahrspuranzahl) in das Modell eingebaut worden. Im Modell suchen sich die Fahrzeuge somit nun eine andere Route mit dem Ziel einer möglichst geringen Fahrzeit. In der Summe kann dann abgelesen werden, welche Strecken und Straßen gegenüber heute stärker genutzt werden und welche weniger stark.

Aufgrund der veränderten Verkehrsführung bei der Einbahnstraße zeigt sich im Verkehrsmodell, dass viele neue Routen über andere Straßen gewählt werden, um ans Ziel zu gelangen.

- **Welche Möglichkeit gibt es, bei der Einbahnstraßenlösung die Streifen auf 3-4 zu erweitern?**

In den aktuellen Berechnungen wird davon ausgegangen, dass die Fahrstreifen auf dem Außenwall in ihrer Anzahl erhalten bleiben. Das sind je nach Abschnitt 2-3. Eine Ausdehnung auf 3-4 Fahrspuren wäre ein zusätzlicher Planfall, der bisher nicht berechnet wurde. Ein solcher Planfall hätte geringere Flächen für Gehwege, Radverkehrsanlagen, Aufenthalt oder Begrünung zur Folge.

- **Wie soll der Raumgewinn für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen aufgeteilt werden?**
Wie mit dem „gewonnenen“ Raum umgegangen werden soll, ist eine Frage, die im nachfolgenden städtebaulichen-freiraumplanerischen Wettbewerb zu entscheiden ist. Erst auf Basis von konkreten Entwürfen kann dann entschieden werden, welcher Raum zu welchen Teilen welchen Nutzergruppen zur Verfügung gestellt wird.
- **Wie ist die Umsetzung der Einbahnstraßenregelung gefahrlos möglich?**
Sollte sich am Ende der Bewertungsphase und nach Beschluss des Rates der Planfall 2 mit der Einbahnstraßenregelung als Vorzugsvariante durchsetzen, sind noch viele Details zu klären. Voraussetzung für alle nachfolgenden Entwürfe ist, dass die Umgestaltung eine verkehrssichere Nutzung für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglicht. Auch wenn die Einbahnstraßenregelung viele Konflikte v.a. zwischen den abbiegenden motorisierten Verkehrsströmen reduziert, bleibt die Notwendigkeit, dass der Fußverkehr und der Radverkehr sicher – auch über Ampelanlagen – geführt werden muss.
- **Welche Vorteile bietet die Einbahnstraßenregelung für Radfahrer*innen?**
Die Einbahnstraße reduziert aufgrund der geringeren Anzahl an Fahrspuren zunächst die Barrierewirkung sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr. Der breite Flächengewinn im Innenring lässt Platz für die Schaffung großzügiger Anlagen für den Fuß- und Radverkehr.
- **In welchem Zeitraum lässt sich diese Variante umsetzen?**
Ein konkreter Umsetzungszeitraum kann noch nicht genannt werden.
- **Welche Kosten entstehen durch Realisierung von Planfall 2 (im Vergleich zu den anderen Varianten)?**
Die konkreten Kosten je Planfall können in diesem frühen Planungsstadium noch nicht ermittelt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass aufgrund der umfangreichen Anpassungsmaßnahmen, die auch im Umfeld des Wallrings erforderlich sind, dieser Planfall der teuerste von allen ist. Dieser Umstand fließt in die Gesamtbewertung aller Planfälle ein.
- **Ist bei Planfall 2 ebenfalls eine Reduktion der Parkflächen in der Innenstadt vorgesehen?**
Mit einer Umsetzung dieses Planfalls ist eine vollständige Neugestaltung des Wallrings erforderlich. In welchem Umfang dabei Stellplätze erhalten bleiben oder reduziert werden, steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest.

Planfall 3:

- **Wie ist die Umsetzung dieses Planfalls gefahrlos möglich?**
Für eine ansprechende, verkehrssichere und zukunftsfähige Lösung dieses Planfalls ist eine vollständige Umgestaltung erforderlich. Dazu wird es vermutlich nötig sein, die freien Rechtsabbieger am Wallring zu überplanen. Wie die genaue Ausgestaltung aussehen wird, ist Bestandteil der anschließenden Entwurfsplanung, falls die Entscheidung für diesen Planfall getroffen wird.

8



- **Können bereits vor einem umfangreichen Umbau des Wallrings eine Fahrspur provisorisch dem Radverkehr zugeschlagen und erste Umgestaltungen in den Seitenräumen des Walls zumindest geplant werden?**

Ggf. lässt sich diese Variante auch schon im Vorfeld eines Umbaus durch einen Verkehrsversuch testen und die Umgestaltung provisorisch darstellen. Dabei ist v.a. für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden eine Einbindung in die Signalisierung erforderlich, d.h. Signalanlagen am Wallring und evtl. auch darüber hinaus sind dafür umzustellen. Außerdem ist eine konkrete Planung der Beschilderung und Markierung erforderlich. Inwieweit dies machbar ist, ist zu untersuchen.

- **Warum kann nicht sofort Tempo 30 auf dem Ring realisiert werden? Gleichzeitig Radstreifen auf der rechten Spur?**

Die Straßenverkehrsordnung sieht Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts vor. Die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist an klare Kriterien in der Straßenverkehrsordnung geknüpft. Hierzu gehören u.a. Lärmschutz oder der Schutz von besonderen Einrichtungen wie Schulen und Kitas. Ebenso muss die Einrichtung von Radfahrstreifen durch den Wegfall von Fahrstreifen verkehrssicher gelöst werden. Dies gilt insbesondere an den Knotenpunkten.

- **Ist bei Planfall 3 ebenfalls eine Reduktion der Parkflächen in der Innenstadt vorgesehen?**

Der „Flächengewinn“ erfolgt im Planfall 3 zunächst aus den jeweiligen äußeren Fahrstreifen. Ob die Stellplätze entlang des Wallrings noch erreichbar sind, liegt am nachfolgenden konkreten Entwurf. Sollte es bspw. eine bauliche Trennung zwischen Kfz-Fahrstreifen und Radstreifen geben, wäre eine Nutzung der Stellplätze, die heute direkt von der Fahrspur erreichbar sind, nicht mehr möglich.

Planfall 4:

- **Welche Chancen und Risiken sind aus planerischer Sicht mit Planfall 4 verbunden?**

Die städtebauliche Wirkung durch die Schaffung eines neuen Platzraums vor dem Hauptbahnhof war leitend für die Auswahl dieses Planfalls. Er sieht eine Unterbrechung für den Kfz-Verkehr zwischen Bahnhofstraße und Freistuhl vor. Dort dürfen nur noch Busse und Taxen verkehren. Ergänzt wird dies um Umweltpuren in den zuführenden Wallabschnitten ab Westentor und Bornstraße.

Dieser Planfall hat seine Stärken v.a. durch den Gewinn von Platz- und Verkehrsfläche zwischen Hauptbahnhof, Fußballmuseum und Bibliothek. Ein Nachteil ist die Verlagerung von Kfz-Verkehren, die v.a. die nördliche Ausweichroute (Grüne Straße / Steinstraße) betrifft.

- **Welche Nutzung ist für den gewonnenen Bahnhofsvorplatz vorgesehen?**

Die Nutzung des Bahnhofsvorplatzes ist Bestandteil eines geplanten städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbes, falls dieser Planfall realisiert werden soll.

- **Wie wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Mobilitätseingeschränkte bei einer Unterbrechung des Wallrings vor dem Hauptbahnhof sichergestellt?**

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass auch der Südeingang weiterhin von Taxis, Bussen und für den Bring- und Holverkehr z.B. für Mobilitätseingeschränkte erreichbar sein wird. Im Planfall 4 ist bisher nur die Vorbeifahrt des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs auf dem Wall unterbunden worden.

- **Ist die geplante Unterbrechung des Wallrings vor dem Hauptbahnhof durchlässig für Radfahrer?**

Für den Radverkehr wird die Unterbrechung durchlässig sein. Wie der Radweg und die Radverkehrsführung in dem Bereich dann aussehen werden, ist Ergebnis des geplanten städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs.

- **Beschränken sich die Veränderungen am Wallring bei Planfall 4 auf den Bereich vor dem Hauptbahnhof?**

Im Planfall 4 wird für den Abschnitt zwischen Westentor und Kleppingstraße unterstellt, dass die Radverkehrsanlagen ohne Fahrspurentfall in den heutigen Nebenanlagen entstehen, also da, wo jetzt Stellplätze und Bäume sind. Die Reduktion von Fahrstreifen auf dem weiteren Wall wäre eine Kombination der Planfälle 3 und 4. Dies wäre ein weiterer Planfall, der in der Form nicht untersucht worden ist. Der zusätzliche Planfall 6 kommt dieser Kombination am nächsten. Hier wird jedoch vor dem Hauptbahnhof noch ein reduzierte Vorbeifahrt über eine Fahrspur pro Richtung unterstellt.

- **Welche Lösungen für die zu erwartende Verkehrsverdichtung nördlich vom Bahnhof sind denkbar?**

Auch für den Straßenzug Steinstraße – Grüne Straße sind Änderungen der Straßenraumaufteilung geplant. Dies ist auch in den Verkehrsmodellberechnungen hinsichtlich der unterstellten Kapazität bereits berücksichtigt. Welche Möglichkeiten es gibt, die durch den Planfall 4 zusätzlich entstehenden Verkehre auf dieser Achse zu vermeiden, gilt es zu untersuchen, sollte sich dieser Planfall am Ende durchsetzen.