

Kaiserstraße - Nutzung für den Radverkehr in beiden Richtungen

Die Kaiserstraße hat insbesondere für den Quell- und Zielverkehr (Einkauf, Gastronomie, Dienstleistungen) eine sehr hohe Bedeutung für die Radmobilität, sodass der Radverkehr in beiden Richtungen erhalten bleiben muss. Platz ist vorhanden.

Die Unterzeichner fordern die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost auf, die Verwaltung zu beauftragen, Maßnahmen zu prüfen, die dazu beitragen, den Radverkehr in beiden Richtungen dauerhaft konfliktfrei zu ermöglichen.



**Fahrradgruppe
Kaiserstraßenviertel**

BDA
Dortmund Hamm Unna



Weshalb eine Sperrung stadteinwärts keine Lösung ist:

- Einerseits gibt es den Ratsbeschluss der Stadt Dortmund den Radverkehrsanteil zu verdoppeln, andererseits aber werden die Konflikte einseitig zulasten des Radverkehrs entschieden, statt die Ursachen der Konflikte zu beseitigen.
- Das Radfahrverbot verschlechtert die Erreichbarkeit der Geschäfte in der Kaiserstraße.
- Die Verkehrsmitteloffenheit ist nicht gewährleistet.
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen darf nicht zur Folge haben, dass der Radverkehr in den angrenzenden Straßen verboten wird.
- Erzwungene Umwege behindern die Attraktivität des Radverkehrs
- Die vorgesehene Ersatzroute ist häufig durch falsch geparkte Fahrzeuge versperrt.
- Teile der Ersatzroute sind ungeeignet.

Langfristiges Ziel:

Die Kaiserstraße soll umgebaut werden mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Situation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Der Radverkehr soll die Straße in beiden

Richtungen mit normalem Tempo nutzen können (keine Schrittgeschwindigkeit) und die Belange ungeübter und unsicherer Radfahrender sollen besondere Berücksichtigung finden.

Die Unterzeichner fordern die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost auf, die Verwaltung zu beauftragen, Maßnahmen zu prüfen, die dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

Vorschläge hierzu sind u.a.:

- Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände – Ermöglicht Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr – besser aber eigenständiger Radweg
- Einrichtung von Ladezonen

Vorschläge für kurzfristige Maßnahmen, die teilweise bereits in Prüfung durch die Verwaltung sind:

- Die Kaiserstr. aus der Tempo-30-Zone heraus nehmen und mit der Beschilderung Tempo 30 ausstatten. Mit dieser Maßnahme kann die bisherige Regelung, Verkehrszeichen "Fußgänger" mit dem Zusatzzeichen "Radverkehr frei", beibehalten werden.
- Markierung des Radwegs mit Richtungspfeilen in regelmäßigen Abständen.
Als Hinweis für Radverkehr, der den Weg entgegen der zulässigen Richtung nutzen will. (besonders an den Kreuzungen)
- Sondernutzung auf dem Gehweg beschränken und Parkplätze zu Außengastronomie umwidmen.
Für die erlaubnisbedürftige Sondernutzung mit einer Maximalbreite von 1,5 m im Seitenraum soll jeweils geprüft werden, ob die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht entgegensteht.
Einhaltung der Grenzen erlaubnisfreier Sondernutzung (Werbeanlagen und Warenauslagen, die maximal 60 cm in den Gehweg ragen) sollen besser kontrolliert werden.
- Wenn möglich störendes Straßenmobiliar (z.B. Schildermasten, Parkscheinautomaten und Bänke) vom Seitenraum in den Bereich der heutigen Parkplätze verlegt werden.
- zur Kompensation: Parkplatzreserven nutzen z.B. am Landgericht

Entwicklung Kaiserstraße

Die Kaiserstraße ist zwischen Heiliger Weg und Hamburger Straße eine Einbahnstraße. Gleichzeitig befindet sich dieser Abschnitt in einer Tempo-30-Zone. Auf der nördlichen Seite der Kaiserstraße war zwischen Hamburger Straße und Heiliger Weg ein getrennter Geh- und Radweg angelegt und die Benutzungspflicht durch das Verkehrszeichen getrennter Geh-/Radweg vorgeschrieben. Auf dem Gehweg wurde durch rote Aufpflasterung eine Trennung kenntlich gemacht und Fahrradsymbole markiert.

Diese Regelung ist jedoch in einer Tempo-30-Zone nicht mehr zulässig. (Laut der Verwaltungsvorschriften zum Paragraf 45 1c der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind benutzungspflichtige Radwege in Tempo-30-Zonen unzulässig.)

Die Benutzungspflicht wurde aufgehoben und durch die Verkehrszeichen "Fußgänger" mit dem Zusatzzeichen "Radverkehr frei" ersetzt. Der rot gepflasterte Radstreifen auf dem Gehweg kann zur Verdeutlichung für die zu Fuß Gehenden und als Wahlmöglichkeit für die Radfahrenden weiter bestehen bleiben.

Die Aufhebung der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr auf der Kaiserstraße ab Bismarckstraße ist erfolgt.

Autorin Alessia Mainardi:

Ziele der beiden Entwurfsvarianten sind:

- Die Velorouten nach Brackel und Aplerbeck (die sich hier überschneiden) mit der angestrebten Qualität umsetzen
- Den Radverkehr Richtung City sicher auf der Fahrbahn führen
- Barrierefreie oder zumindest barrierearme Querungsstellen für Fußgänger einrichten
- Alle Bäume erhalten, Lücken in der Allee Kaiserstraße schließen und die baumlosen Nebenstraßen begrünen
- Aufenthaltsqualität verbessern, Flächen für Außengastronomie und Begegnung schaffen

Um diese Ziele zu erreichen, ist es erforderlich, den Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehr zu unterbinden, etwa durch folgende verkehrsregelnde Maßnahmen (von West nach Ost):

- Umdrehen der Einbahnrichtung der nördlichen Düsseldorfer Straße, um Kfz-Schleichverkehre Richtung B1 zu unterbinden, um den linksabbiegenden Radverkehr stadtauswärts an der Kreuzung Prinz-Friedrich-Karl-Straße sicher zu führen und um den Radverkehr stadteinwärts um den schlecht befahrbaren Robert-Koch-Platz herum führen zu können.
- Umgestaltung der Düsseldorfer Straße, Robert-Koch-Straße, Kaiserstraße und Arndtstraße (bis Goebenstraße) als Fahrradstraße mit fünf abknickenden Vorfahrten; teilweise Umwandlung des Schrägparkens in Längsparken
- Abbindung der Arndtstraße in Höhe der Küchenwirtschaft Bismarck für den Kfz-Verkehr, Einrichtung eines Wendehammers
- Je nach Variante entweder Einrichtung einer Diagonalsperre (von der Kaiserstraße zur Goebenstraße und von der Lippestraße zur Kaiserstraße - anders herum würde voraussetzen, dass die Einbahnrichtung der Goebenstraße umgedreht wird und dann gäbe es drei parallele Einbahnstraßen in derselben Richtung) oder Abbindung der Kaiserstraße in Höhe Bismarckstraße und Umwandlung des Abschnittes zwischen Lippe- und Bismarckstraße in eine Fußgängerzone
- Je nach Variante Ausweisung der Lippestraße als Einbahnstraße Richtung Kaiserstraße oder Richtung Hamburger Straße (jeweils Radverkehr frei)
- Bei der Variante Diagonalsperre Öffnung der Einbahnregelung zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße (mindestens Gerichtstraße) auch für den Kfz-Verkehr, um Umwegfahrten zu vermeiden
- Verbot und bauliches Unterbinden des Geradeausfahrens über den Heiligen Weg und des Linksabbiegers vom Wall zur Kaiserstraße für Kfz

Um die Bäume zu erhalten, sollen die meisten Schrägstellplätze in Einbahnrichtung links sowie einige wenige Senkrecht-Stellplätze (in Höhe Artur-Schulze-Engels-Platz) verbleiben, allerdings soll die Gefahr für den gegenläufigen Radverkehr durch folgende Maßnahmen minimiert werden:

- Jeden vierten Stellplatz entfernen und die übrigen drei verbreitern, einerseits um die Sichtverhältnisse beim Ausparken zu verbessern, andererseits um die Barrierefreiheit für Pkw-Fahrende zu gewährleisten

- Bewirtschaftung aufheben, später ggfs. Bewohnerparken ausweisen, um den Parkwechsel zu verringern; zum Ausgleich Stellplätze in den Nebenstraßen Lippestraße, Gerichtstraße und teilweise Hohenzollernstraße bewirtschaften
- Markierung eines überbreiten Sicherheitstrennstreifens und entsprechende Erweiterung der Baumscheiben (ggfs. durch Klebe-Bordsteine, mit Substrat zur Dachbegrünung aufgefüllt), damit Radfahrende den Streifen nicht als Schutzstreifen missverstehen und nicht dorthin abgedrängt werden, sowie zur Vermeidung des sichtbehindernden Parkens und Haltens neben den Baumscheiben und auf der gegenüberliegenden Seite
- Beschränkung des Parkens auf Pkw, da Lieferfahrzeuge die Sicht versperren.

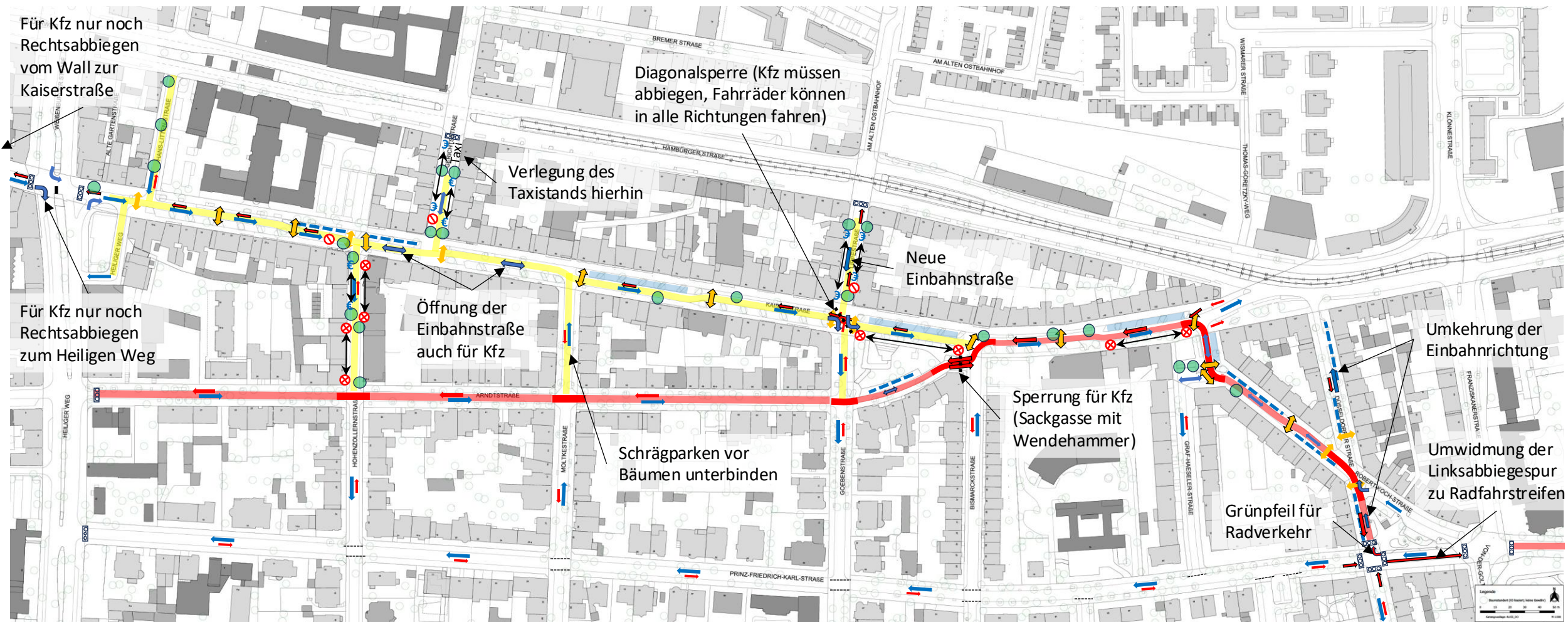
Um den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung sicher auf der Fahrbahn zu führen, sollten außerdem folgende Maßnahmen getroffen werden:

- Ausweisung einer Tempo-20-Zone zwischen Hamburger Straße und Arndtstraße
- Halteverbote für das Längsparken in Höhe des Taxistandes (Verlagerung etwa zur Gerichtstraße) und in Höhe Kaiserbrunnen, sowie Umwandlung der Schrägstellplätze in Höhe DM/Landgericht zu Längsparken, um ausreichend Platz für die Begegnung Kfz/Fahrrad zu schaffen
- Einrichtung einiger Lieferzonen, um das Halten in zweiter Reihe zu vermeiden bzw. verbieten zu können.

Dazu kommt die Einrichtung zahlreicher neuer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Insbesondere auf der Südseite der Kaiserstraße sollte der Gehweg auf mindestens 2,50 m Breite von Sondernutzungen freigehalten werden; Außengastronomie sollte möglichst in die Parkbuchten verlagert werden.

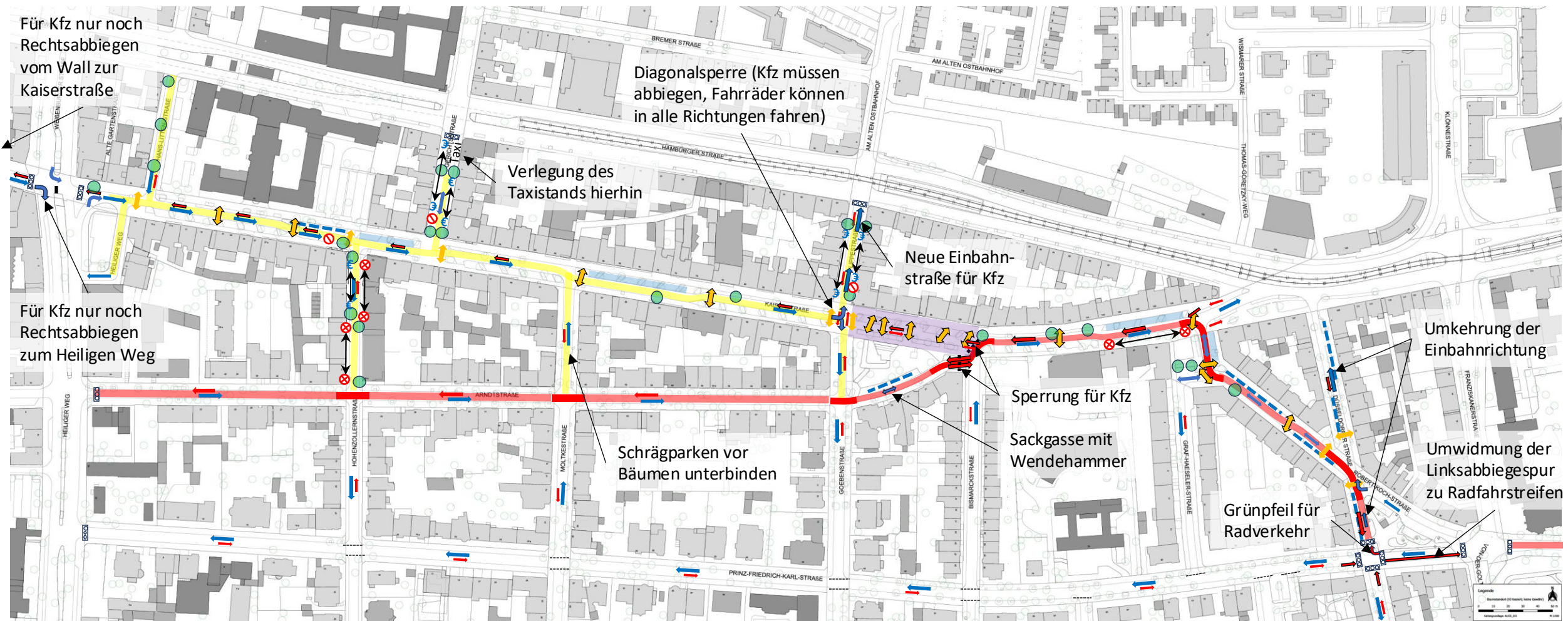
Eine detailliertere und maßstäbliche Papierversion (2,10 m Länge!) habe ich dem Verkehrswendebüro übergeben und habe sie jetzt leider nicht mehr.

Verkehrsberuhigung im Kaiserstraßenviertel, Variante Diagonalsperre + Lückenschluss zwischen den Fahrradstraßen (Veloroute 3+4)



- | | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------|
| Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (T-20-Zone) | Vorh. Kfz-/Rad-Verkehrsbeziehung | Vor. Querungsmöglichkeit | Modalfilter (Sperrung für Kfz) | Halteverbot |
| Fahrradstraße | Gepl. Kfz-/Rad-Verkehrsbeziehung | Gepl. Querungsmöglichkeit | Längs- statt Schrägparken | Ladezone |
| Rot eingefärbte Fahrradstraße | Vorh. Radverkehrsbeziehung | Ampelkreuzung | Kostenfreie / weniger Stellplätze mit überbreitem Sicherheitstrennstreifen | Parkraumbewirtschaftung (neu) |
| | Gepl. Radverkehrsbeziehung | Potenzieller neuer Baumstandort | | |

Verkehrsberuhigung im Kaiserstraßenviertel, Variante Fußgängerzone + Lückenschluss zwischen den Fahrradstraßen (Veloroute 3+4)



- | | | | | |
|--|---|--|--|---|
| Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (T-20-Zone) | → Vorh. Kfz-/Radverkehrsbeziehung | ↔ Vor. Quermöglichkeit | Modalfilter (Sperrung für Kfz) | ⊗ Halteverbot |
| Fußgängerzone/Radverkehr frei, niveaugleich | ↔ Gepl. Kfz-/Radverkehrsbeziehung | ↔ Gepl. Quermöglichkeit | Längs- statt Schrägparken | ⊘ Ladezone |
| Fahrradstraße | → Vorh. Radverkehrsbeziehung | Ampelkreuzung | Kostenfreie / weniger Stellplätze mit überbreitem Sicherheitstrennstreifen | € Parkraumbewirtschaftung (neu) |
| Rot eingefärbte Fahrradstraße | ↔ Gepl. Radverkehrsbeziehung | ● Potenzieller neuer Baumstandort | | |

Austausch Kaiserstraße am 06.04.2022

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



1

Tagesordnung

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



TOP 1: Ausgangslage

TOP 2: Radverkehrsführung Richtung Osten

TOP 3: Empfehlungen des Beirat Nahmobilität zu:

- 3.1 begrünte Sitzmöglichkeiten
- 3.2 Fahrradbügel
- 3.3 Straßenmobiliar

TOP 4: Sondernutzung

- 4.1 erlaubnisfreie Sondernutzung / Situation REWE
- 4.2 Außengastronomie

TOP 1: Ausgangslage

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



- Anträge von Bürgern, welche die Rechtmäßigkeit eines benutzungspflichtigen Radweges in einer Tempo-30-Zone angezweifelt haben.
- Beschwerden von zu Fuß Gehenden, hinsichtlich des rücksichtslosen Verhalten der Rad Fahrenden **und** der illegalen Nutzung des Radweges in FR Osten.
- Anfrage aus der BV Innenstadt-Ost, wie die Verwaltung eine rechtskonforme, verkehrssichere und attraktive Radverkehrsführung auf der Kaiserstraße sicherstellen möchte. Insbesondere wird hier auf den Konflikt der zu Fuß Gehenden und der Rad Fahrenden eingegangen.
- Hinweise von Bürgern, nach denen es immer wieder zu gefährlichen Situation mit Rad Fahrenden und dem einbiegenden KFZ-Verkehr kommt, weil zum Einen der Radweg illegal in FR OST genutzt wird und zum Anderen sich die Rad Fahrenden in FR Westen nicht an die Vorfahrtsregel halten.



Aufhebung der Benutzungspflicht und Anpassung der Beschilderung

Zu TOP 1: Straßenverkehrsrechtliche Betrachtung

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



VwV zu § 45 1c StVO:

In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radwege unzulässig

§ 1 StVO Grundregeln:

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Es muss grundsätzlich gelten:

- Sicherheit vor Leichtigkeit
- Schutz der Schwächeren
- Gleichberechtigung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen

Zu TOP 1: Sicht der Straßenverkehrsbehörde

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



- Schutz des zu Fuß Gehenden, als schwächster Verkehrsteilnehmer im Vordergrund
- Schutz des Rad Fahrenden im Einmündungsbereich
- Daher ist es erforderlich, dass der Rad Fahrende Schrittgeschwindigkeit (4 -10 km/h) fährt
- Aus verkehrsrechtlicher Sicht ist dies nur mit der jetzigen Beschilderung möglich!

Radverkehrsführung Richtung Westen (Richtung Innenstadt)

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



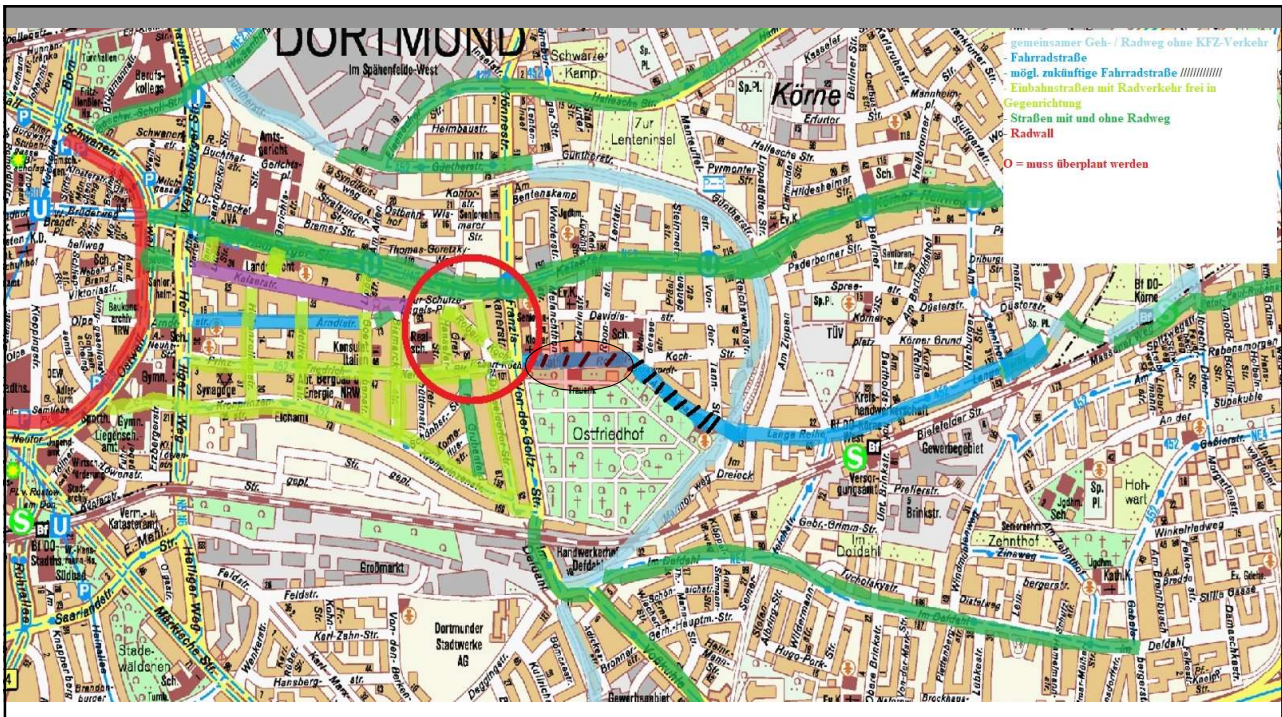
*Der Beirat empfiehlt, als **Übergangslösung** den vorhandenen Radweg in westlicher Richtung als nicht benutzungspflichtigen Radweg zu erhalten und Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum sowie zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr auf der Fahrbahn durch eine Überplanung und ergänzende Maßnahmen zu reduzieren.*

*Die Situation im Seitenraum soll entzerrt und die Ursachen für das Fahren auf dem Radweg **entgegen der Fahrtrichtung** (stadtauswärts) sollen reduziert werden.*



Überblick über die Radverkehrsführung im Kaiserviertel

- Darstellung der aktuellen Situation im Kaiserviertel sowie
- Darstellung der Ost- / Westachse des Rad Fahrenden



TOP 2: Führung des Radverkehrs in FR Osten

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Ziel:

Bessere Wegeführung des Radverkehrs vom Ostenhellweg über den Heiligen Weg bis zum Beginn der Tempo-30-Zone auf der Kaiserstraße um den Rad Fahrenden zu verdeutlichen, dass die Fahrbahn weiter zu benutzen ist und nicht der linksseitige Gehweg!

Ostenhellweg / Schwanenwall

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Schwanenwall / Kaiserstr.

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



TOP 3.1 Empfehlung des Beirat Nahmobilität

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Die Anlage einiger **begrünter Sitzmöglichkeiten** auf Parkplätzen zum Verweilen ohne Konsumzwang soll geprüft werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Situation im Seitenraum durch Verlagerung der Bänke zu entzerren.

TOP 3.2: Empfehlung des Beirat Nahmobilität

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Das ungeordnete Fahrradparken soll von den Schildermasten und provisorischen Bügeln im Seitenraum in den Bereich der heutigen Kfz-Parkplätze verlegt werden, indem dort eine ausreichende Anzahl von **Fahrradbügeln** installiert wird.



TOP 3.3: Empfehlung des Beirat Nahmobilität

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Nach Bedarf soll wenn möglich, punktuell weiteres **störendes Straßenmobiliar** (z.B. Schildermasten, Parkscheinautomaten und Bänke) vom Seitenraum in den Bereich der heutigen Parkplätze verlegt werden.



TOP 4.1: Sondernutzung Empfehlung des Beirat Nahmobilität

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Die Einhaltung der Grenzen **erlaubnisfreier Sondernutzung** (Werbeanlagen und Warenauslagen, die maximal 60 cm in den Gehweg ragen) soll besser als bisher kontrolliert werden. Die oftmals stundenlange **Lagerung von Altpapier** und Müll auf und neben dem Radweg vor dem REWE wird beendet. Auf der Fahrbahn kann neben dem Bord eine Pufferzone von einem Meter durch Poller gesichert werden, die für Ladetätigkeiten genutzt werden kann. Der Lkw hält dann etwas weiter auf der Fahrbahn, ohne den Verkehr zu behindern, denn die Fahrbahnbreite ist ausreichend. Ebenso sind gegebenenfalls andere Lösungsmöglichkeiten zu prüfen und mit dem REWE-Markt abzustimmen.

REWE

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Situation Rewe

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



TOP 4.2: Empfehlung des Beirat Nahmobilität zur Außengastronomie

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Außengastronomie, die mehr als eine Stuhlbreite in den Gehweg ragt, soll vom Gehweg auf den Bereich der heutigen Parkplätze verlagert werden (derzeit vier Stellen: Westermanns Deli, Nr. 24, Mataas Kitchen, Nr. 86, Hexenkessel, Nr. 92, Pasta Lounge, Nr. 98). Da die Fahrbahn in vielen Bereichen breiter als nötig ist, kann jeweils geprüft werden, ob Parkplätze erhalten werden können, indem Längsparkplätze in Richtung der Fahrbahn verschoben und Querparkplätze in Längsparkplätze umgewandelt werden. Abhängig von Bedarf und Möglichkeiten können die Flächen der Außengastronomie ausgeweitet werden.

Westermanns

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Mataa's Kitchen

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Hexenkessel

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Pasta Lounge

Stadt Dortmund
Tiefbauamt





Zu allen Änderungen (Wegfall von Parkplätzen, Erweiterung der Sondernutzung, Freigabe des Gehweges **ohne** Schrittgeschwindigkeit, etc.) ist ein Beschluß der BV Innenstadt-Ost zu fassen.