

## Veloroute Hörde / Wichlinghofen

Die Veloroute Hörde ist in der jetzigen Planung in Frage zu stellen. Neben der Brückenkonstruktion über den Westfalenpark gibt es eine Menge an Problemstellen, die frühestens in einem Jahrzehnt gelöst werden können. Der ADFC empfiehlt die Prüfung von zwei Alternativstrecken.

Geplante Route vom Südwall über die Ruhrallee kurz durch den Innenstadtbezirk West. Hinter der S-Bahnunterführung links Richtung Wilhelm-Hansmann-Haus und rechts Richtung Saarlandstr. weiter durch den Innenstadtbezirk Ost gerade Hainalle, links Eintrachtstr., rechts über Brücke Kaiserhain weiter als Brücke über den Westfalenpark. Über der Emscher wird das Stadtgebiet Hörde erreicht und die DB-Strecke HBF-Do-Hörde wird überquert. Weiterführung über die Heinz-Nixdorf- und Olaf-Palme-Str. und Nortkirchenstr., über den Weg zwischen den Kleingärten vorbei am Sportplatz und Hallenbad Hörde auf den Hacheneyer Kirchweg. Überquerung der Zillestr. auf Preinstr., Am Heisterbach und Vinklöther Mark in Höhe der Wichlinghofer Grundschule. Die Planung der Veloroute halten wir nur für langfristig umsetzbar. Der ADFC bringt Gedanken zu alternativen Streckenführungen ein.

Folgend die Bewertung einschließlich der Probleme in der Führung:

1. Beginn **Südwall** über die **Ruhrallee**. Die Führung kann nur nach einer Verbreiterung der Bahnunterführung unter der S-Bahn oder bei der Wegnahme jeweils einer Fahrspur gestaltet werden. Die Ruhrallee hat hier bereits zu schmale Fußgängerbereiche. Am besten wird der Umbau mit dem Brückenbauwerk des RS 1 über die B 54 parallel geplant. Alternativ kommt eine andere Führung (z.B. über die Märkische oder die Elisabethstr. In Frage. In Richtung Innenstadt muss bei einem auf der rechten Seite geführten Radweg die Einmündung mit der Märkischen Str. gekreuzt werden, was bei einer geeigneten Umlaufzeit einer Veloroute an der dortigen Ampel für eine zusätzliche Belastung des MIV-Verkehrs führen würde.
2. Die Kreuzung mit der **Saarlandstr.** muss beampelt werden oder ebenfalls kreuzungsfrei gestaltet werden.
3. Die **Hainallee** bietet sich als Fahrradstraße an.
4. Die weitere **Überquerung des Westfalenparks** erscheint unrealistisch, ist doch schon jetzt die Überquerung der B 1 wegen der zu schmalen Brücke nicht radfahrgerecht. Es müssten für eine Veloroute erheblich höhere Werte gelten, die Kosten wären immens und auch die Unterhaltungskosten wären sehr hoch. Es ist zwar immer schwierig, Äpfel mit Birnen zu vergleichen. Aber die Gelder für solch eine gigantische Brückenkonstruktion wäre besser in vielen vielen Verbesserungen für den Radverkehr, an denen es an allen Ecken und Kanten in Dortmund mangelt, einsetzbar. Es darf natürlich auch nicht ein gewisser Charme einer solchen außergewöhnlichen Konstruktion abgesprochen werden. Schwierig wird es auf jeden Fall südlich des Westfalenparks, wo die Emscher und die Bahnlinie ohne bisher vorhandene Möglichkeit gequert werden müssen.

5. **Die Heinz-Nixdorf- und Olaf-Palme-Str.** bieten sich als Fahrradstraßen an. Im weiteren Verlauf über die **Nortkirchenstr.** erschweren zwei Kreisverkehre eine sinnvolle Führung der Veloroute.
6. Die meisten **zwischen den Kleingärten und im weiteren Verlauf bis am Hörder Hallenbad** vorbeiführenden Wege sind **nicht veloroutengerecht** und müssten umgebaut werden.
7. Die **Kreuzung mit der Zillestr.** führt jetzt bereits täglich zu langen Staus. Bei einer zusätzlichen Grünphase für die Veloroute würde sich dieser noch erhöhen.
8. Die **Preinstr.** hat in ihrem Querschnitt keine zusätzliche Fläche für eine Veloroute zur Verfügung und ist bisher stark befahren. Auch öffentlicher Busverkehr führt hier lang. Im Verlauf von Wellinghofen gibt es auf der Preinstr. zudem zwei Abbiegesituationen. Daher erscheint hier die Führung einer Veloroute nicht möglich.
9. Die Kreuzung mit dem **Niederhofer Kohlenweg** muss zusätzlich gesichert werden
10. Die Straßen **Am Heisterbach** und **Vinklöther Mark** wiederum können als Fahrradstraße fertig gestellt werden. In der Vinklöther Mark müssten die Aufpflasterungen abgebaut werden. Auf der Straße Am Heisterbach müssten Vorkehrungen gegen die Gesamtdurchfahrt des MIV geschaffen werden.

#### **Fazit Veloroute Hörde/Ziel Wichlinghofen:**

Alternativ bietet sich die Führung über die Märkische Str. an. Hierfür ist jedoch die Wegnahme von jeweils einer Fahrspur erforderlich. Dem ADFC ist bewusst, dass die Strecke dann nicht den Wünschen aller entsprechen wird. Eine ähnliche Führung ist aber auch bei der Veloroute Hombruch mit der Führung über den Krückenweg geplant. Die weitere Führung bietet sich über die Konrad-Glockner-Str. geradeaus durch das Wäldchen (hier muss die Oberfläche angepasst werden), weiter über die Brücke an der Emscherpromenade, rechts am Viadukt Hymmentalbrücke (hier ist der Weg zu schmal) und über die radfahrgerecht zu bauende Südspange mit Anschluss an die Anton-Kayser-Str. und die Schildstr. zum Hörder Brückenplatz.

2. Alternative: Vom Wall durch die Elisabethstr., Chemnitzer Str. mit Überquerung der B 1, Joseph-Scherer-Str., Florianstr., Am Kaiserhain, Weg nördlich Kaiserhainteich, Baurat-Marx-Allee, Scellstr. und Konrad-Glockner-Str. Ab hier Führung wie bei der Empfehlung zuvor.

Eine Weiterführung von hier in Richtung Wichlinghofen muss nicht unbedingt über eine Veloroute, sondern kann auch über eine Hauptroute erfolgen.

#### **Fazit zu beiden Velorouten Hörde**

Es wird neben der Veloroute Hörde mit dem Ziel Berghofen die Route mit dem Ziel Wichlinghofen geplant. Der ADFC hält es für sinnvoller, sich auf eine ordentliche Veloroute bis ins Hörder Stadtzentrum zu konzentrieren und nicht zwei unterschiedliche zu planen. Von hier aus sollten Haupttrouten in Richtung Berghofen als auch Wichlinghofen geplant werden.