

**HERZLICH
WILLKOMMEN**

Runder Tisch HHW

- **Begrüßung**

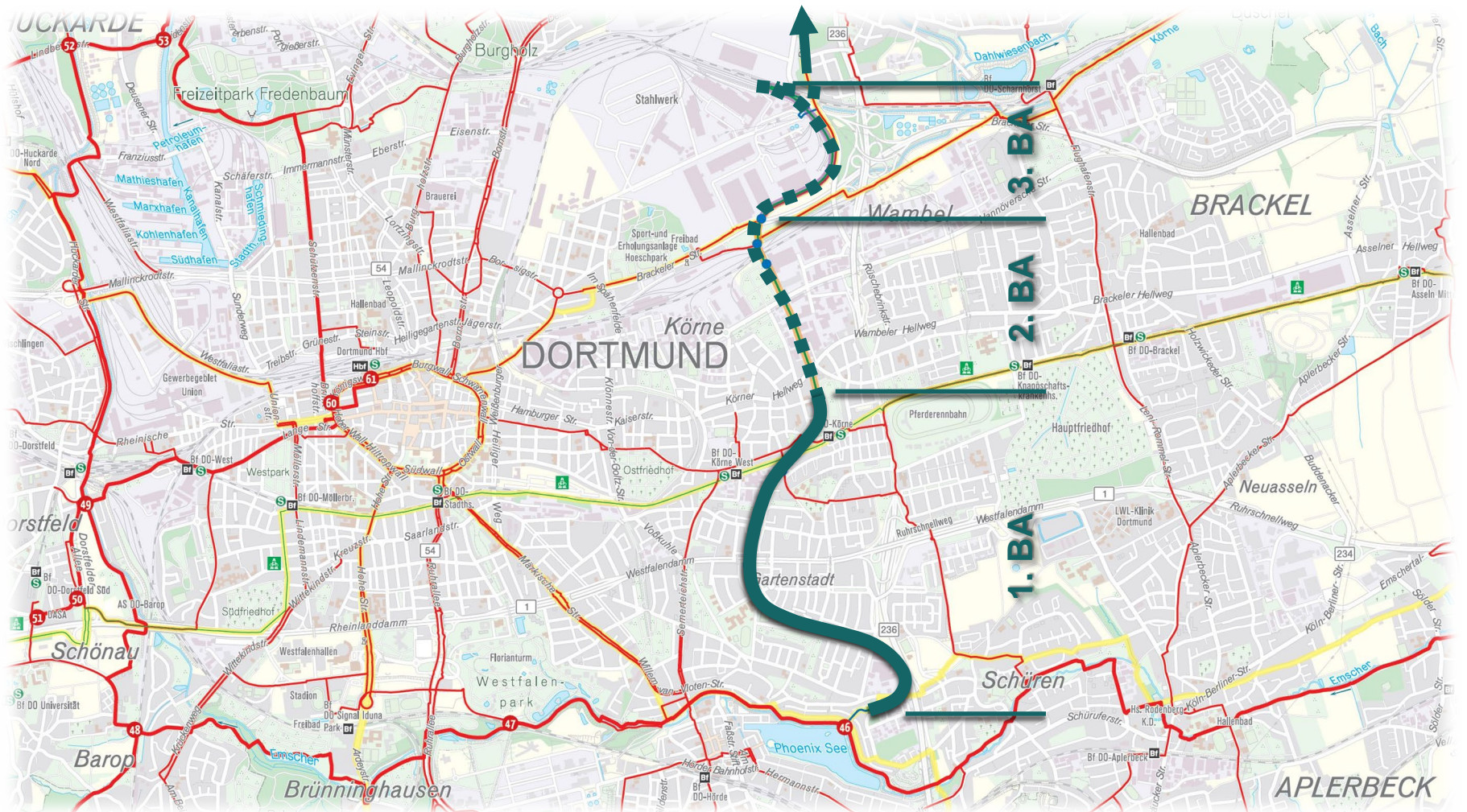
- **Berichterstattung RVR**
 - Sachstand bisherige Arbeitsschritte
 - Aktueller Stand Ausführungsplanung
 - Ausblick & Kommunikation

- **Ihre Fragen und Hinweise**

Begrüßung Runder Tisch

Berichterstattung RVR

Hoesch-Hafenbahn-Weg (Gartenstadtradweg) im Kontext



Meilensteine

- **April 2021** – Veröffentlichung des aktuellen Planungsstandes im Rahmen einer Bürgerbeteiligung
- **Mai 2021** – Auswertung der Bürgerbeteiligung
 - Wunsch nach flächendeckender Barrierefreiheit
 - Wunsch nach Vorrang des Radverkehrs gegenüber MIV
- **Bis September 2021** – Überarbeitung von 7 Knotenpunkten unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung in Zusammenarbeit mit Fachämter der Stadt Dortmund und dem behindertenpolitischem Netzwerk
- **September 2021** – Ortstermin mit o.g. Institutionen zum Thema Barrierefreiheit
- **Bis Ende November 2021** – Fertigstellung Entwurfsplanung Frei/Verkehrsanlagen mit überarbeiteter Kostenschätzung
- **Dezember 2021** – abschließende Kostenberechnung und Anmeldung von Mehrkosten gegenüber der BR Arnsberg (Prüfergebnis noch ausstehend)
- **Ende Februar 2022** – Ausführungsplanung auf Grundlage der Entwurfsplanung

Bürgerbeteiligung

Eingabe Beteiligungsverfahren

1. Namensgebung

- Namensgebung verwirrend
- Alternative Vorschläge

2. Niveaugleiche Straßenquerungen (KP 7 und KP 9)

- Forderung Bevorrechtigung für Radverkehr
- Forderung Zebrastreifen (Bedarfsampel als Alternative)

3. Anbindung B1 (KP 6.1 und KP 6.2)

- Fehlende Entwürfe bemängelt
- Treppe mit Radschiebeschiene als Alternativvorschlag zur Rampe

4. Anbindung Schüren (Tunnel B236)

- Nutzung des Tunnels unter der B236 für Anschluss des HHWs an die Lissaboner Allee

Stellungnahme RVR (i.A. mit Stadt Dortmund)

- Namensänderung wurde an Bezirksregierung durch RVR übermittelt

✓ Entwürfe wurden überarbeitet

✓ Entwürfe wurden (üb-)erarbeitet

✓ Anbindung in Planung / Förderantrag wird durch die Stadt Dortmund vorbereitet

Eingabe Beteiligungsverfahren

- Anbindung Richtung Osten am Ausbauende 1. BA Richtung Kleingartenverein gewünscht

5. Ausbaustandard

- Keine Angaben zur Möblierung oder Bepflanzung
- Barrierefreiheit möglichst an allen Knotenpunkten gewünscht
- Keine Umlaufsperrn
- Zusatzzeichen „E-Bikes frei“ gewünscht

6. Beleuchtung

- Beleuchtung an Knotenpunkten gewünscht
- Diverse auch gegensätzliche Wünsche zur Beleuchtung
- Verlegung von Leerrohren seitens Stadt Dortmund

Stellungnahme RVR (i.A. mit Stadt Dortmund)

- ✓ Anbindung wird im 2. BA im Rahmen des Brückenneubaus „Brücke Körner Hellweg“ realisiert, Abriss Gichtgasleitung
- ✓ Siehe überarbeitete Entwurfsplanung
- ✓ Keine Umlaufsperrn
- Kein Zusatzzeichen „E-Bikes frei“
- ✓ Unterführung B1 in Abstimmung mit Stadt Dortmund wird beleuchtet
- Abstimmung zur Kostenübernahme für Beleuchtung einzelner Knotenpunkte und Leerrohrverlegung

Eingabe Beteiligungsverfahren

7. Natur- und Umweltschutz

- Erhalt und Schaffung von viel „Grün“
- Nist- und Fledermauskästen entlang der gesamten Strecke
- Benjeshecken und Totholzhaufen
- Schaffung von Spechtbäumen
- Wildblumenwiesen, Magerwiesenbereiche und Streuobstwiesen gewünscht

8. Historie und Denkmalschutz

- Erhalt ehemaliger Nutzung
- Visualisierung der alten Nutzung
- Schaukästen und Infotafeln
- Beachtung des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes der Baudenkmäler in der Gartenstadt

Stellungnahme RVR (i.A. mit Stadt Dortmund)

- ✓ Planung in Abstimmung mit UNB und HNB
- ✓ Fertigstellung LBP Ende Februar 2022
- ✓ ÖBB wird durchgeführt
- ✓ Bereits 30 Fledermausersatzquartiere geschaffen

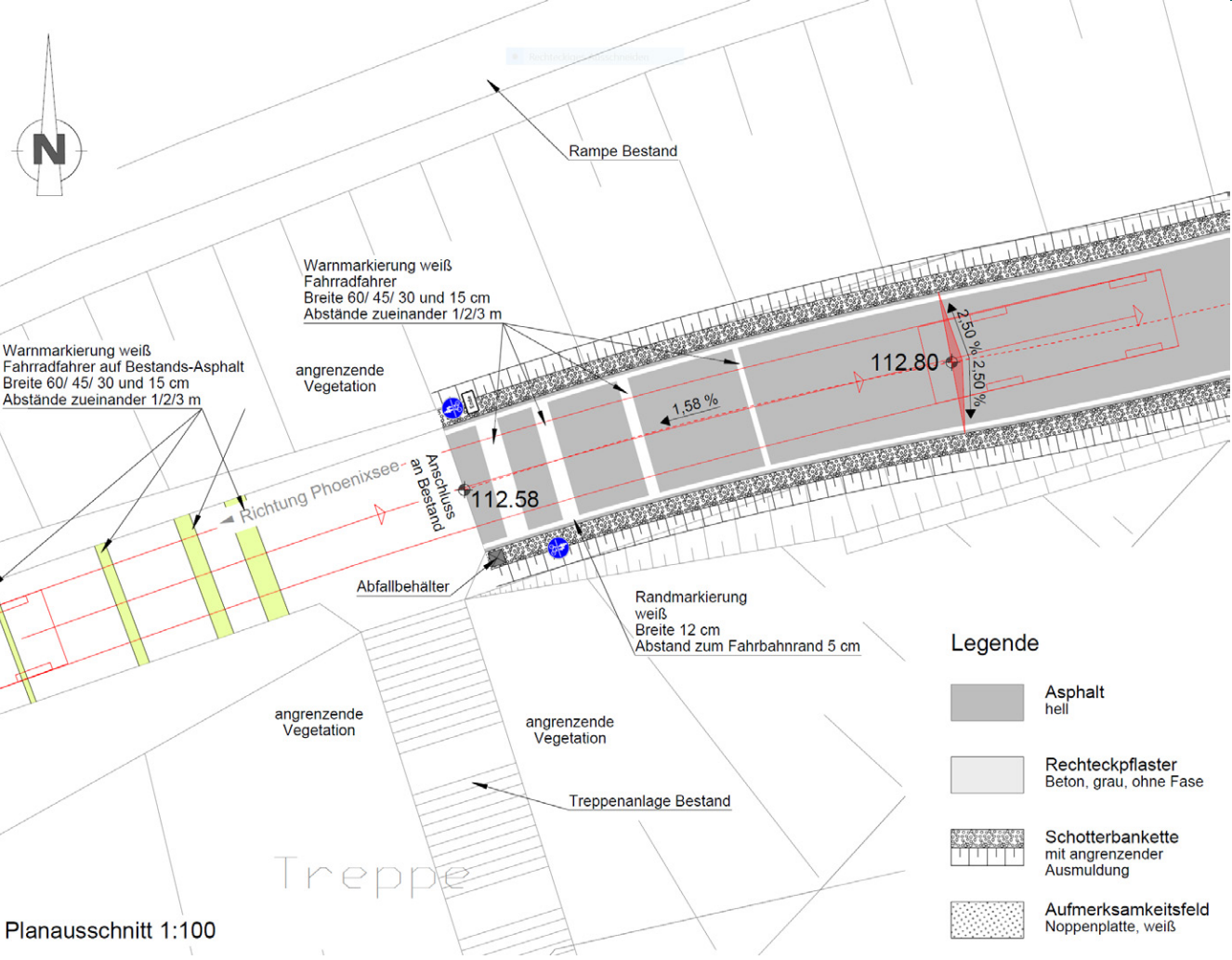
- ✓ Historische Bahninfrastruktur wie Leuchtsignale oder Bahnhofslampen sollen teilweise (wenn möglich) erhalten/restauriert werden
- ✓ Abstimmung mit Stadt Dortmund und ansässigen Vereinen bezüglich Infotafeln
- ✓ Im Rahmen der Informationssysteme der Route der Industriekultur (RVR) sollen Infotafel aufgestellt werden

- **April 2021** – Veröffentlichung des aktuellen Planungsstand im Rahmen einer Bürgerbeteiligung
- **Mai 2021** – Auswertung der Bürgerbeteiligung
 - Wunsch nach flächendeckender Barrierefreiheit
 - Wunsch nach Vorrang des Radverkehrs gegenüber MIV
- **Bis September 2021** – Überarbeitung von 7 Knotenpunkten unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung in Zusammenarbeit mit Fachämtern der Stadt Dortmund und dem behindertenpolitischen Netzwerk
- **September 2021** – Ortstermin mit o.g. Institutionen zum Thema Barrierefreiheit
- **Bis Ende November 2021** – Fertigstellung Entwurfsplanung Frei/Verkehrsanlagen mit vorläufiger Kostenberechnung
- **Dezember 2021** – abschließende Kostenberechnung und Anmeldung von Mehrkosten gegenüber der BR Arnsberg (Prüfergebnis noch ausstehend)
- **Ende Februar 2022** – Ausführungsplanung auf Grundlage der Entwurfsplanung

Entwurfsplanung

Entwurf KP 1 - Kohlensiepenstraße

- Südlicher Ausbaubeginn
- Niveaugleicher Trassenanschluss am Phoenix-See
- Anschluss an bestehende Rampe und Treppenanlage

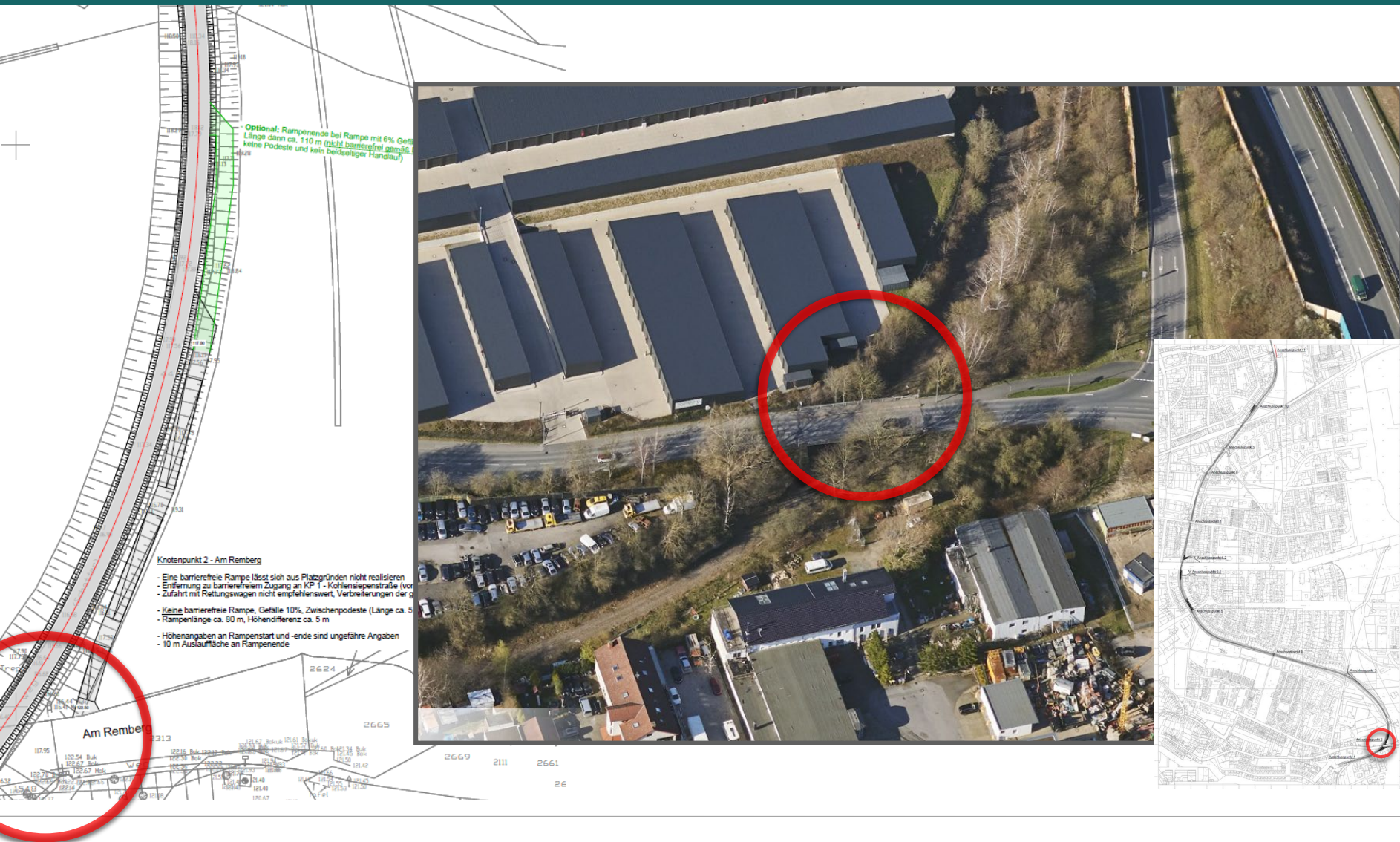


Legende

	Asphalt hell
	Rechteckpflaster Beton, grau, ohne Fase
	Schotterbankette mit angrenzender Ausmüldung
	Aufmerksamkeitsfeld Noppenplatte, weiß



Übersicht KP 2 - Am Remberg



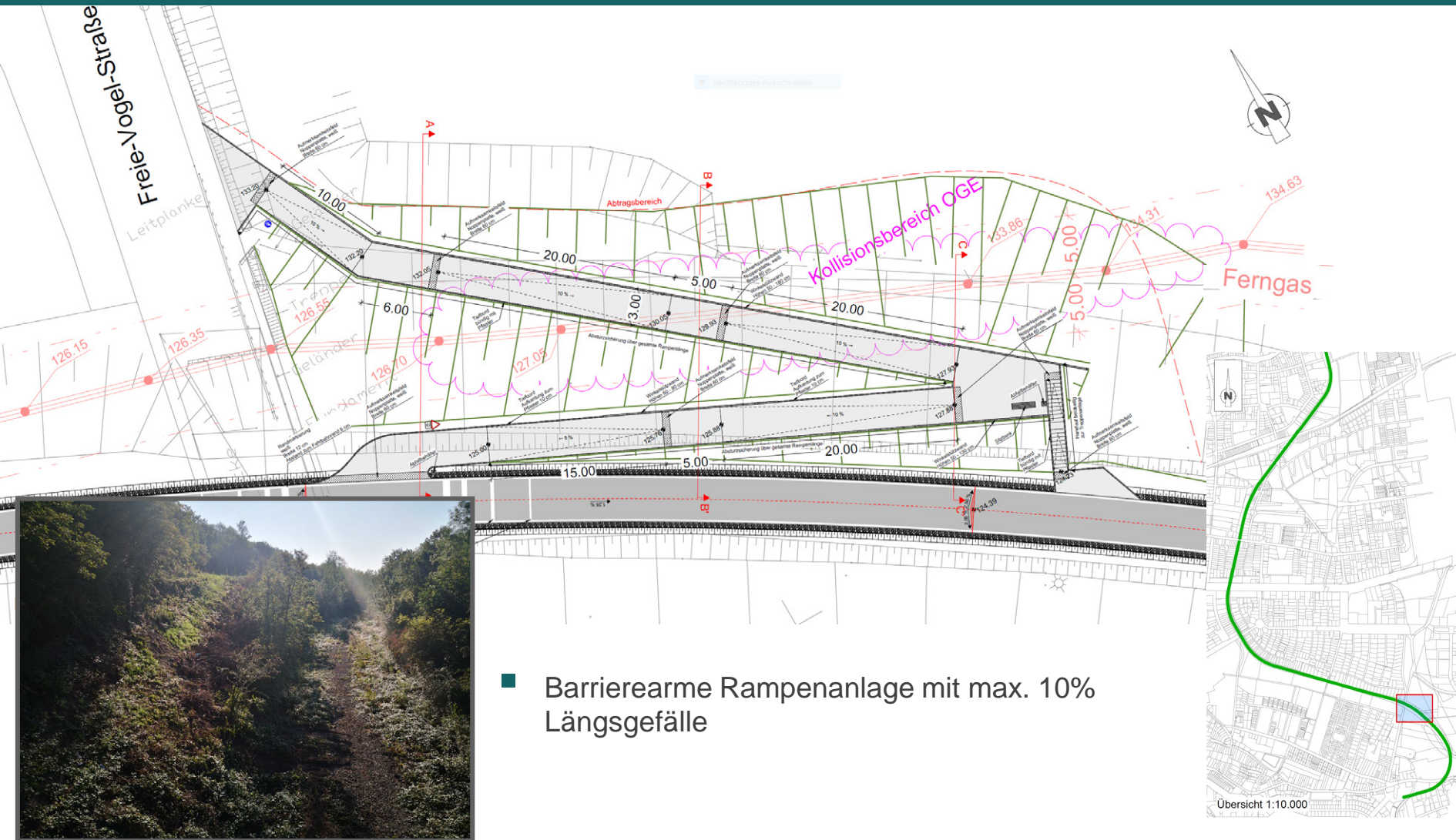
- Bauvorbereitende Maßnahmen (u.a. Rodungsarbeiten) ab Februar 2022 (prognostizierte Dauer der Brückenbauarbeiten etwa 1,5 Jahre)
- Nach Rodungsarbeiten im Bereich der zukünftigen Rampe – Vermessungsarbeiten durch RVR als Grundlage für anschließende Ausführungsplanung
- Ausbau HHW im Bereich KP 2 bis ca. Mitte Oktober 2022 zurückgestellt (Abschluss Arbeiten mit schwerem Gerät durch Stadt Dortmund)
- Von Mitte Oktober 2022 bis Ende November 2022 finden noch zu koordinierende Arbeiten mit leichtem Gerät statt
- Falls notwendig, wird während der Brückenbaumaßnahme durch die Stadt Dortmund eine Umleitung im Bereich KP 2 eingerichtet.

Umfahrungsplan KP 2 - Am Remberg

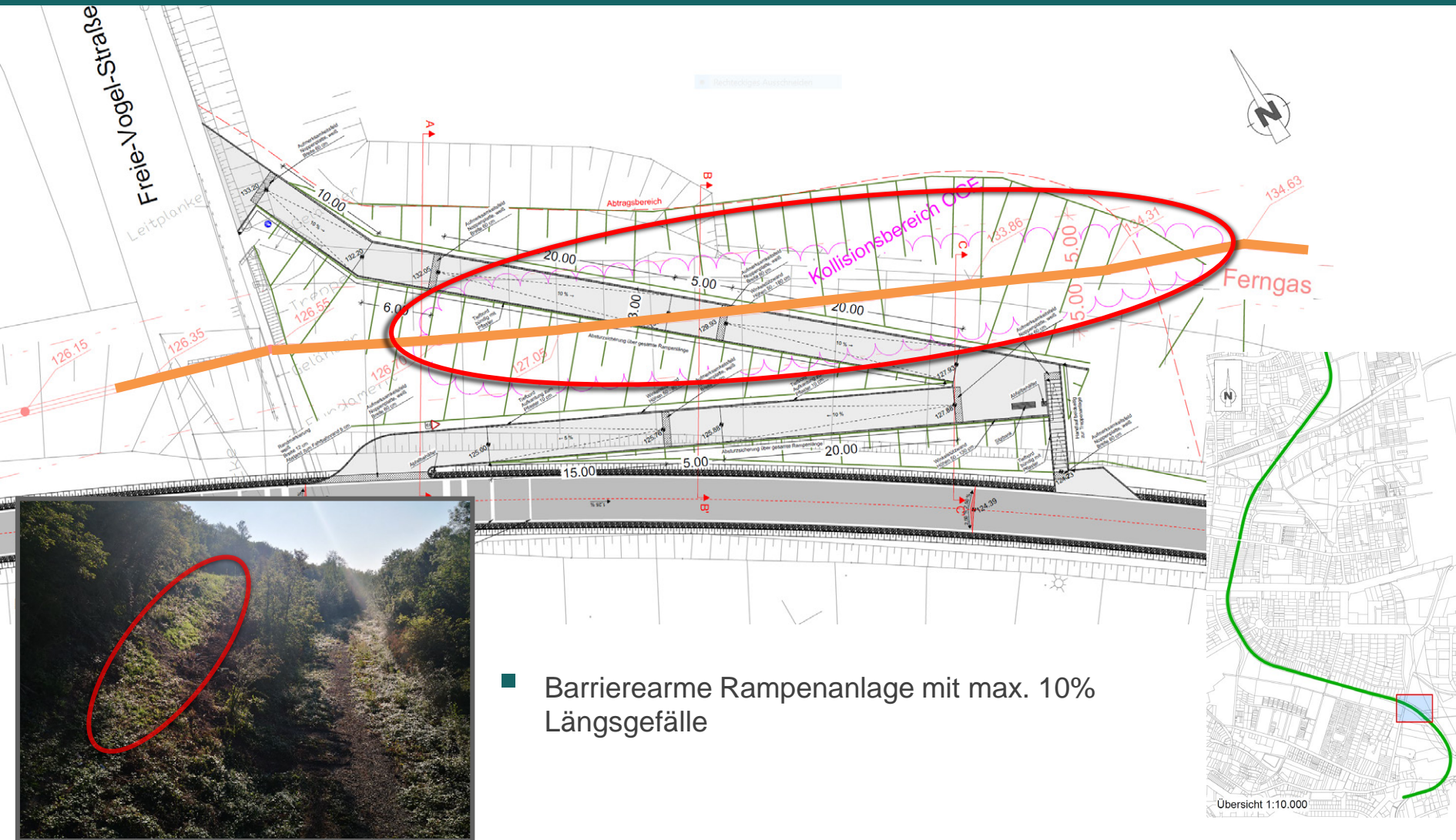


Umleitungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radweg während der Brückenbaumaßnahme der Stadt Dortmund

- Direkte Verbindung über die Trasse: ca. 750 m
- Umleitung : ca. 700 m bis KP 3 (Rampe)
ca. 1.200 m bis KP 4 (niveaugleicher Anschluss)

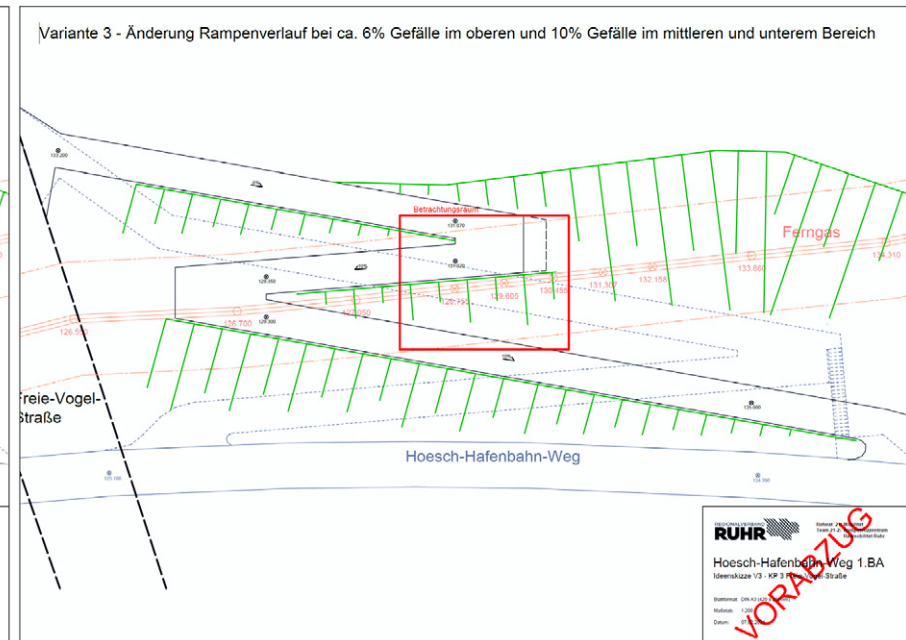
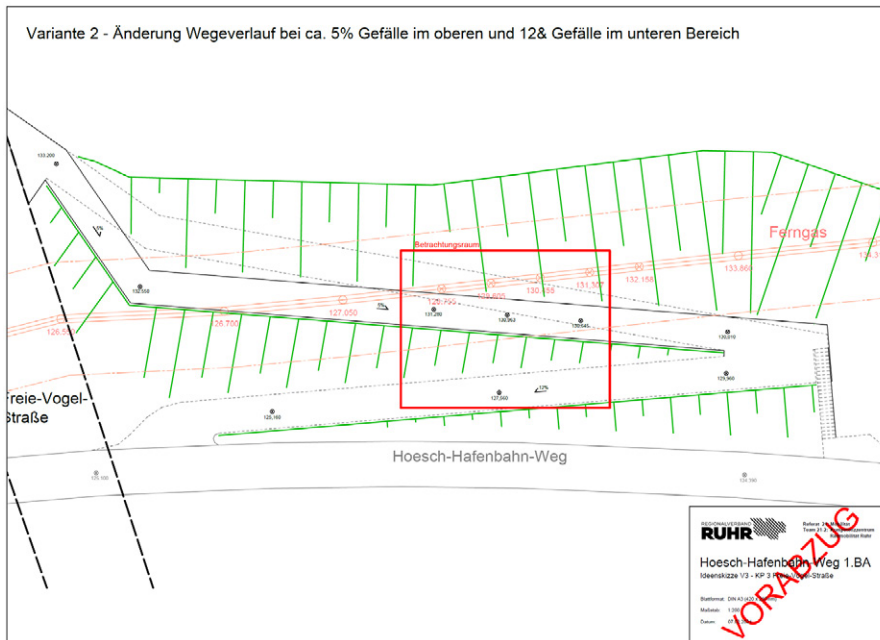


- Barrierearme Rampenanlage mit max. 10% Längsgefälle

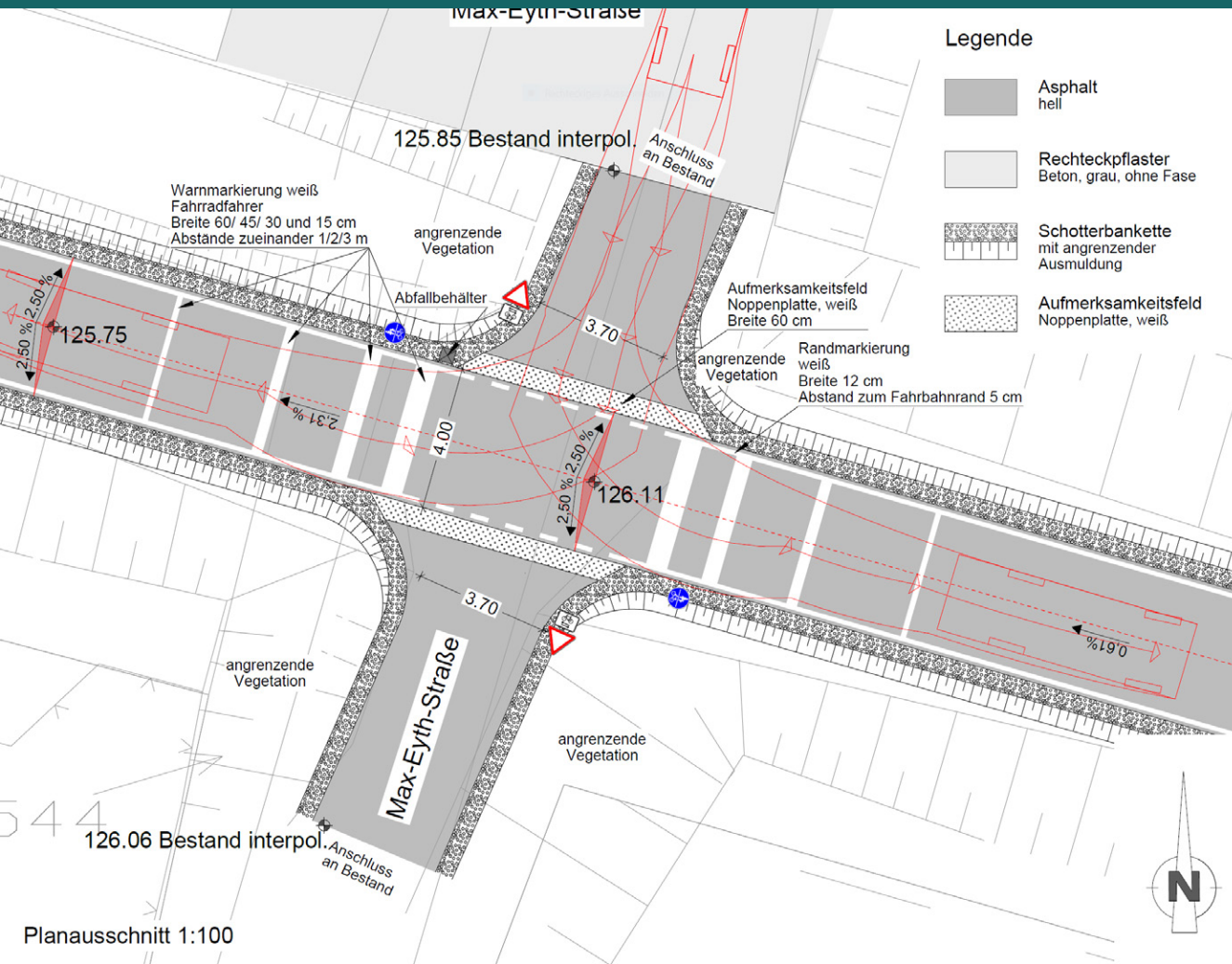


- Barrierearme Rampenanlage mit max. 10% Längsgefälle

- Leitungsverlegung zu kosten- und zeitintensiv
- Anpassung der Entwurfsplanung in Abstimmung mit OGE
- zwei von drei Vorentwürfen können gemäß OGE weiter verfolgt werden
- „Variante 2“ wird aktuell zum Entwurf ausgearbeitet und im Nachgang mit OGE abgestimmt
- Anschließende Suchschachtungen zur Überprüfung der Lage des Rohres



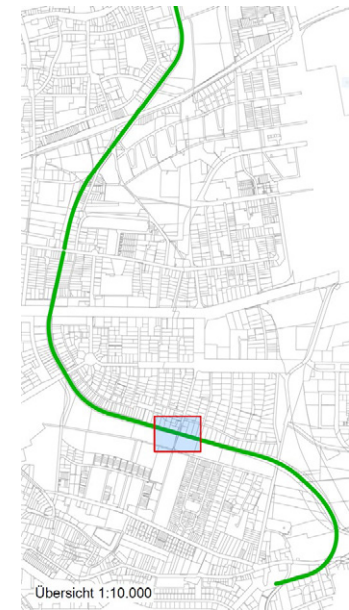
Entwurf KP 4 – Max-Eyth-Straße

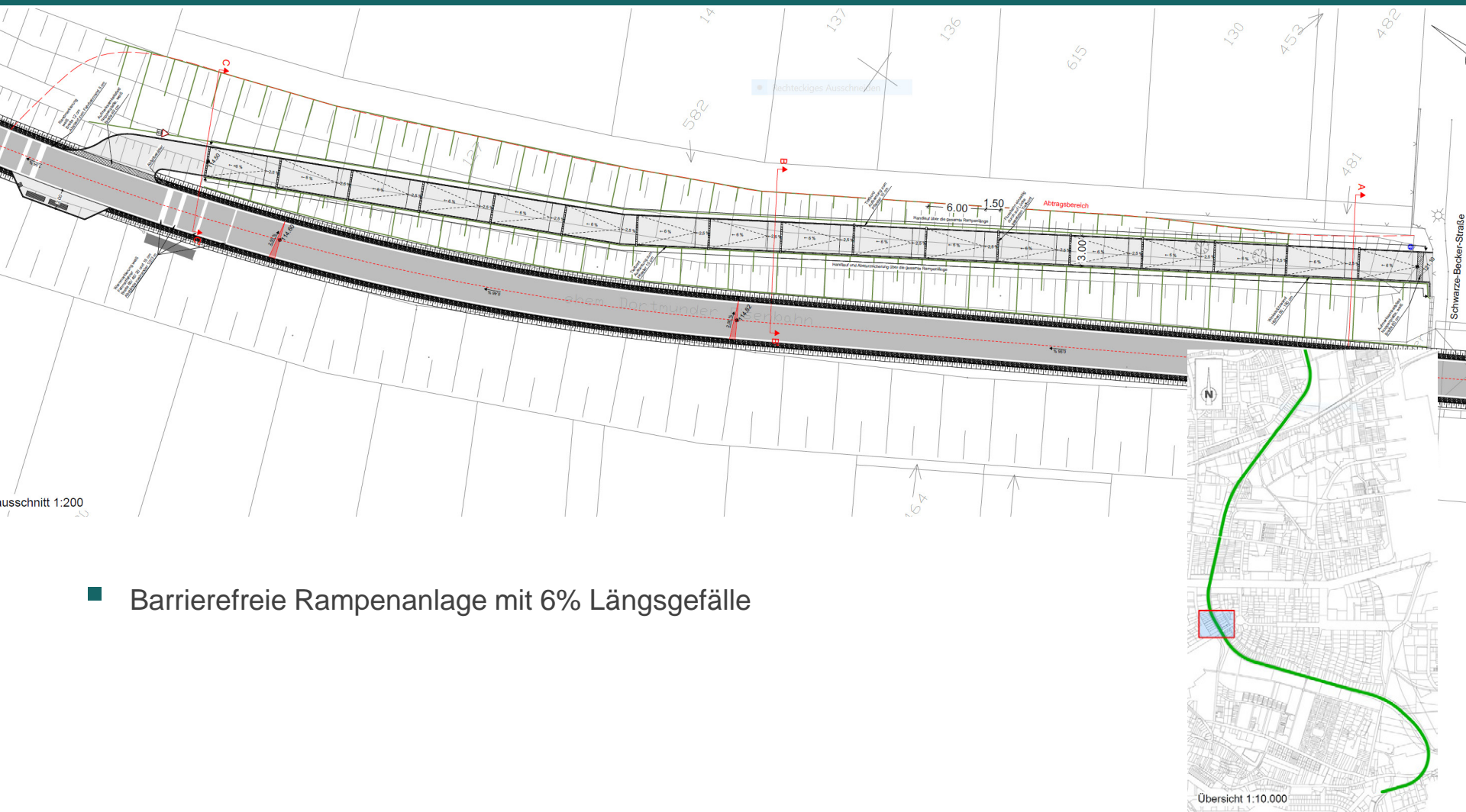


Legende

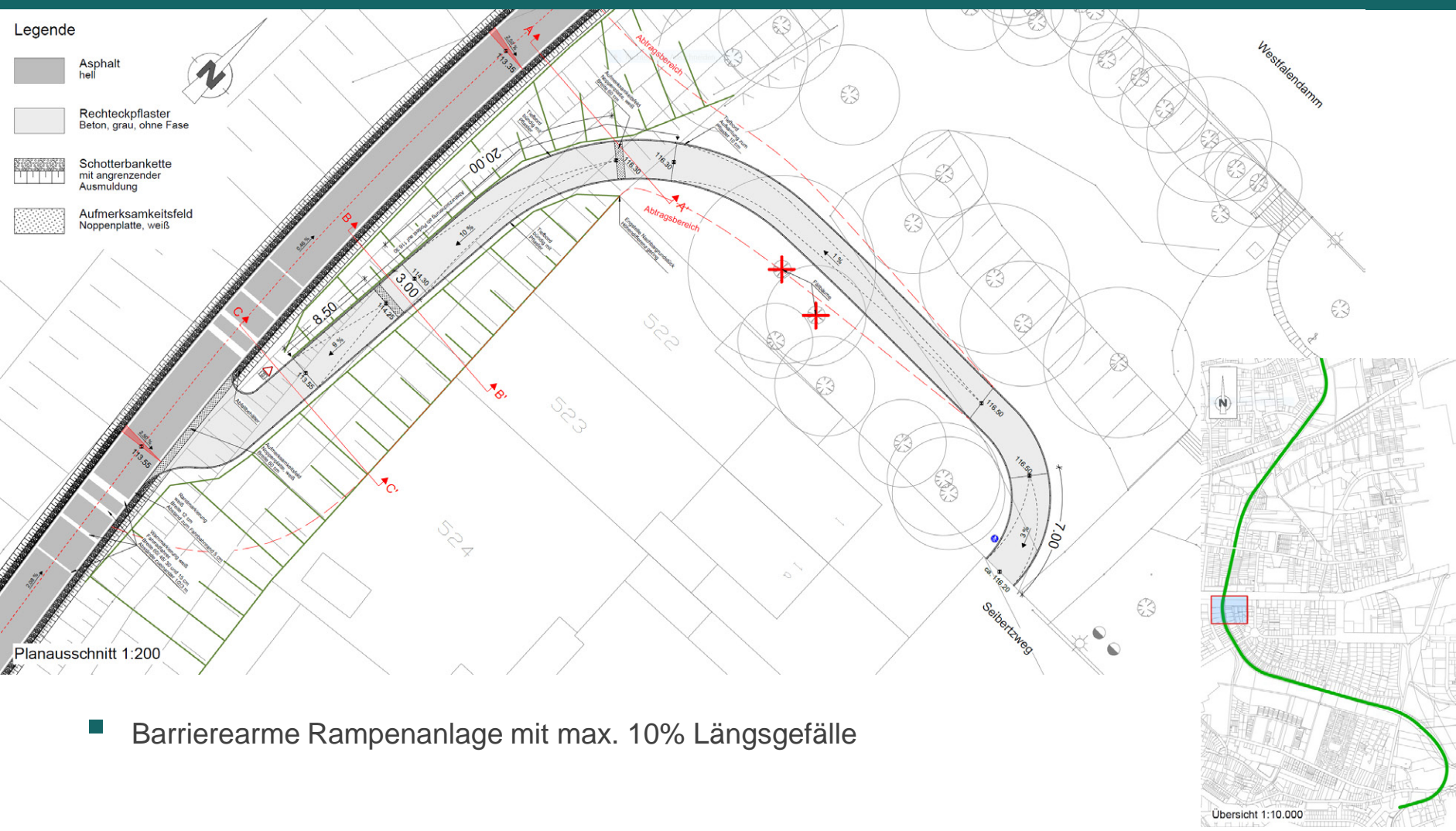
-  Asphalt hell
-  Rechteckpflaster Beton, grau, ohne Fuge
-  Schotterbankette mit angrenzender Ausmuldung
-  Aufmerksamkeitsfeld Noppenplatte, weiß

- Niveaugleicher Trassenanschluss
- Abgrenzung zwischen Trasse und „Zubringer“ durch taktile Noppenplatten



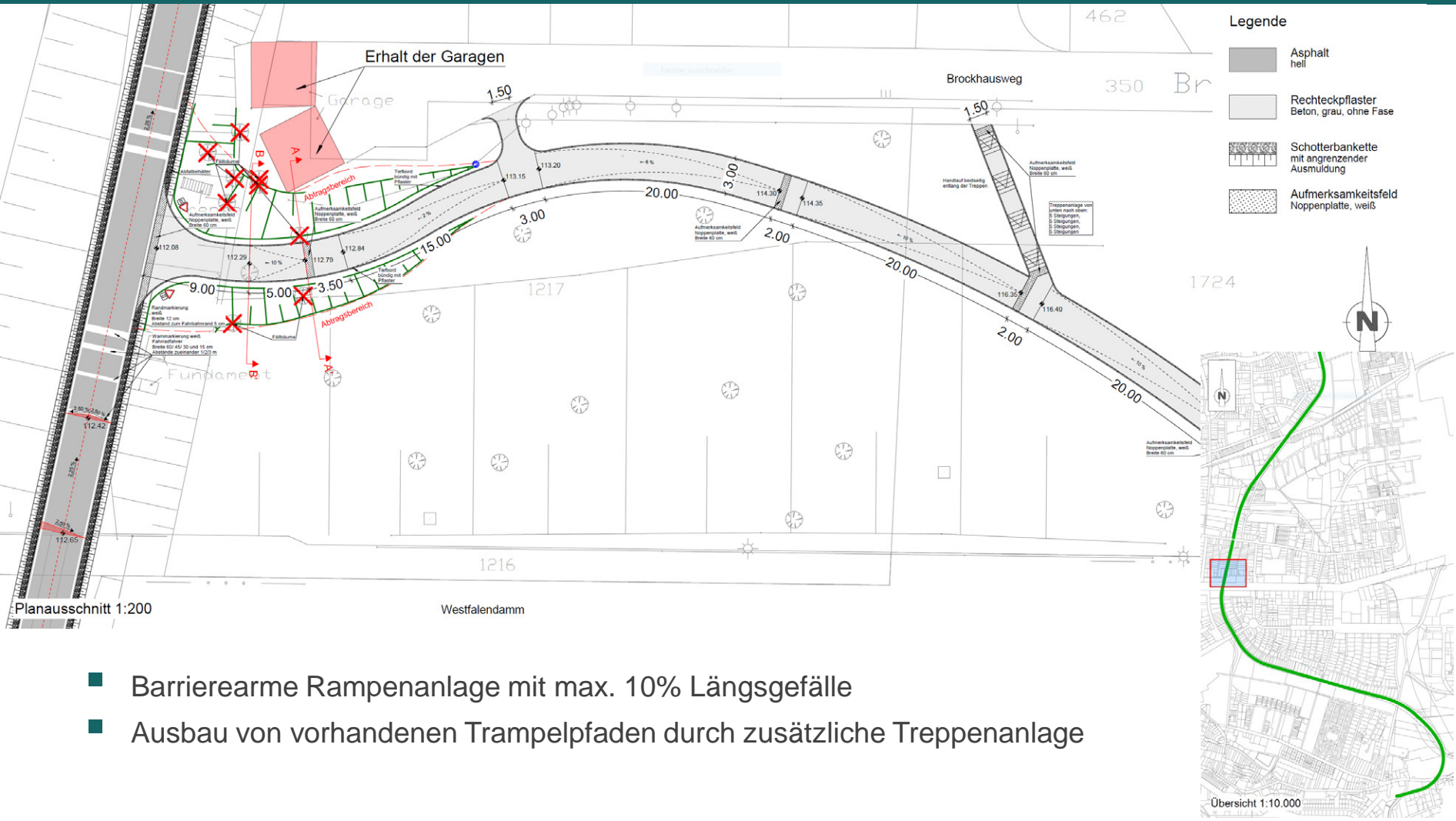


- Barrierefreie Rampenanlage mit 6% Längsgefälle

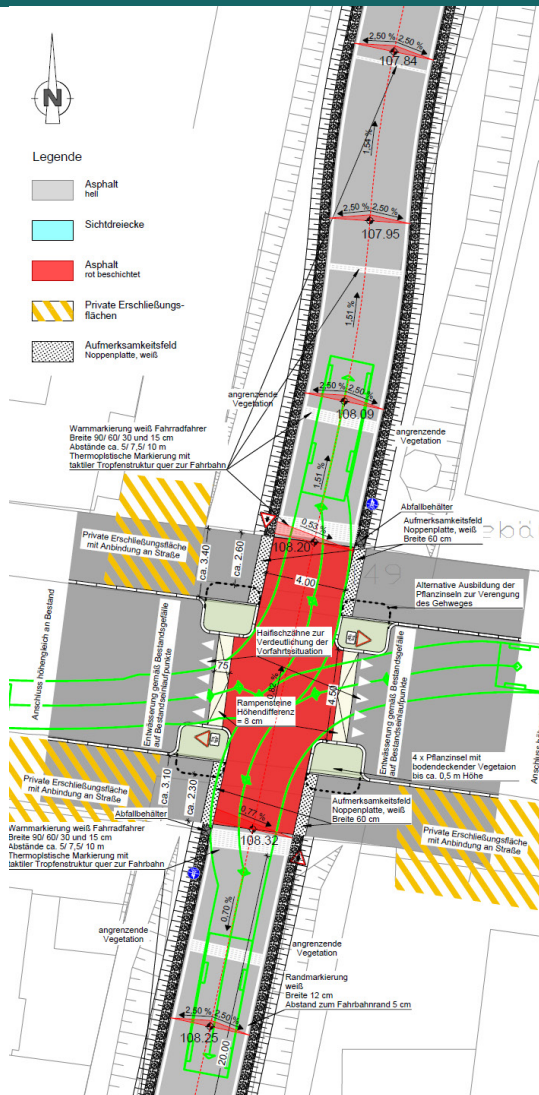


■ Barrierearme Rampenanlage mit max. 10% Längsgefälle

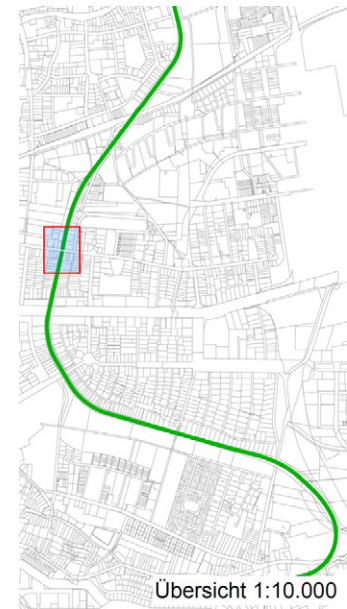
Entwurf KP 6.2 – Westfalendamm Nord

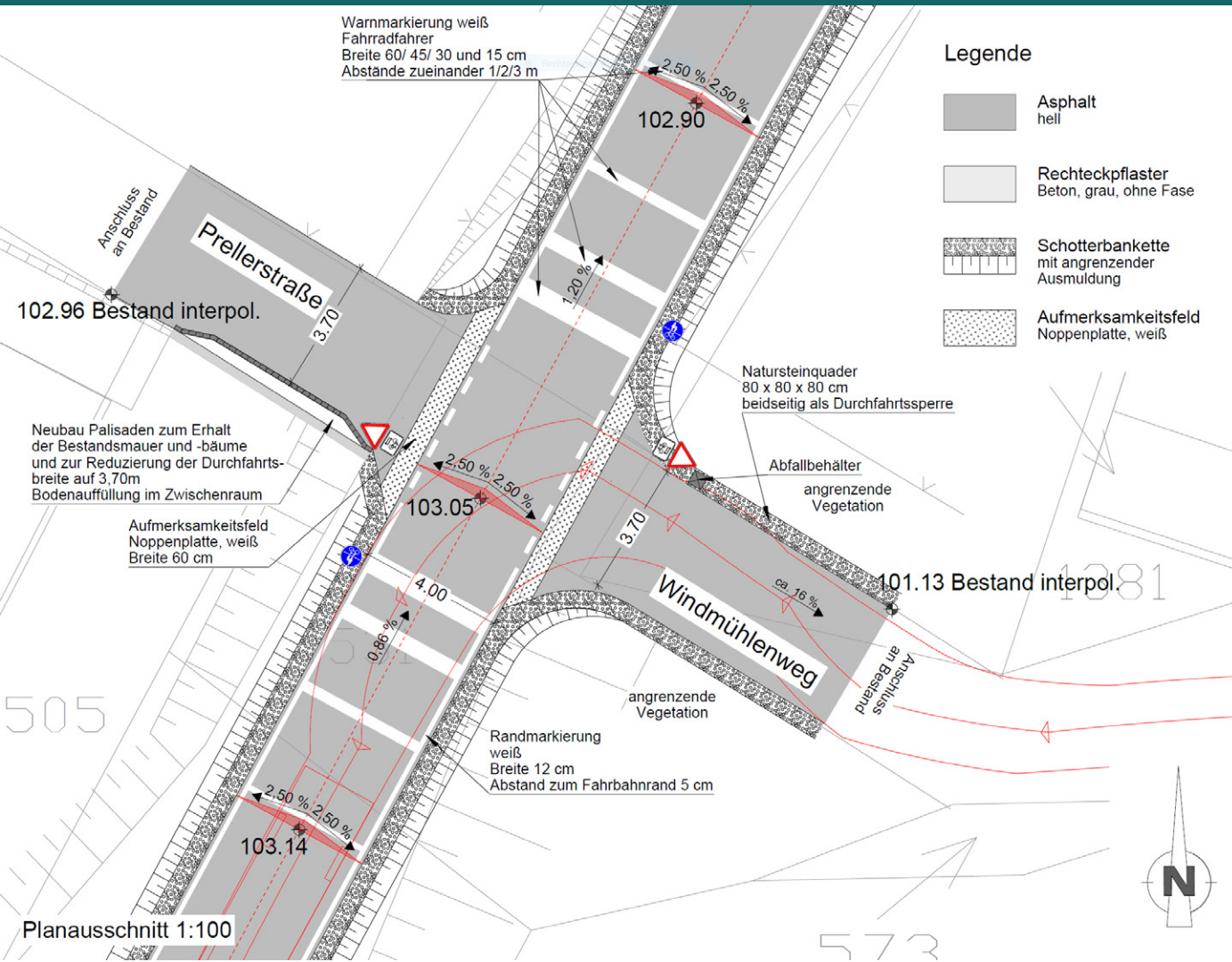


- Barrierearme Rampenanlage mit max. 10% Längsgefälle
- Ausbau von vorhandenen Trampelpfaden durch zusätzliche Treppenanlage



- Niveaugleicher Trassenanschluss
- Besondere Hervorhebung der Vorfahrtssituation für den Radverkehr

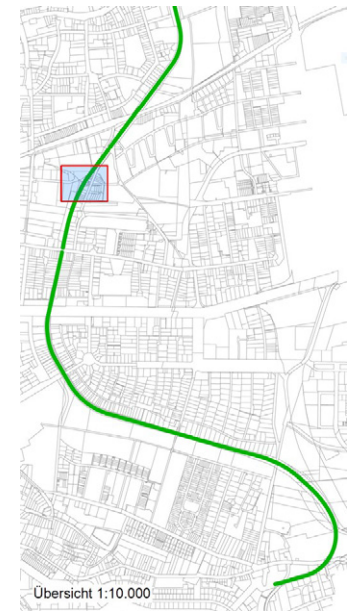




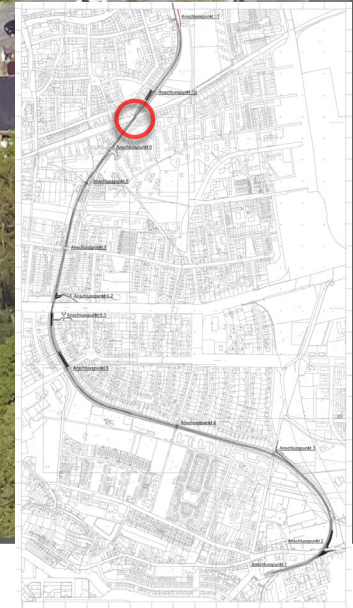
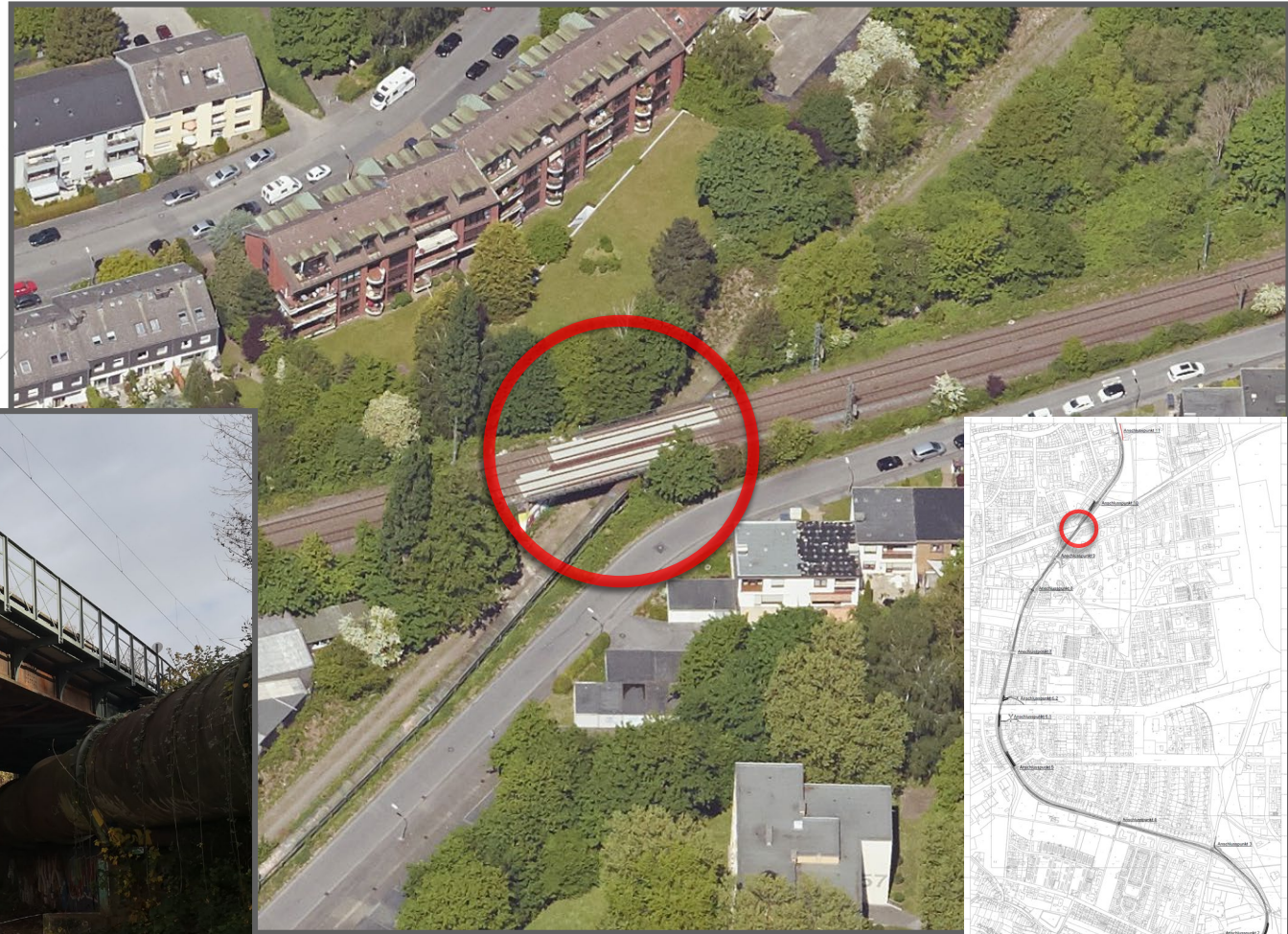
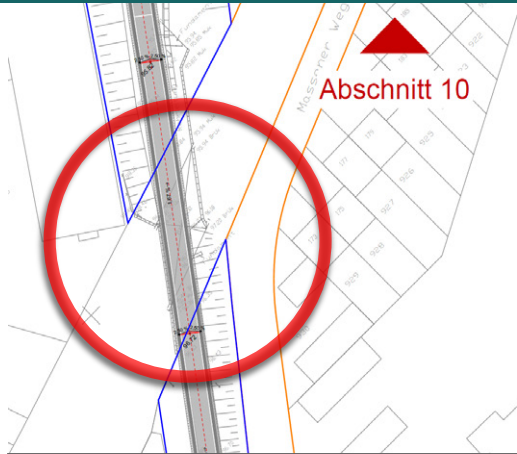
Legende

-  Asphalt hell
-  Rechteckpflaster
Beton, grau, ohne Fase
-  Schotterbankette
mit angrenzender
Ausmuldung
-  Aufmerksamkeitsfeld
Noppenplatte, weiß

■ Niveaugleicher Trassenanschluss

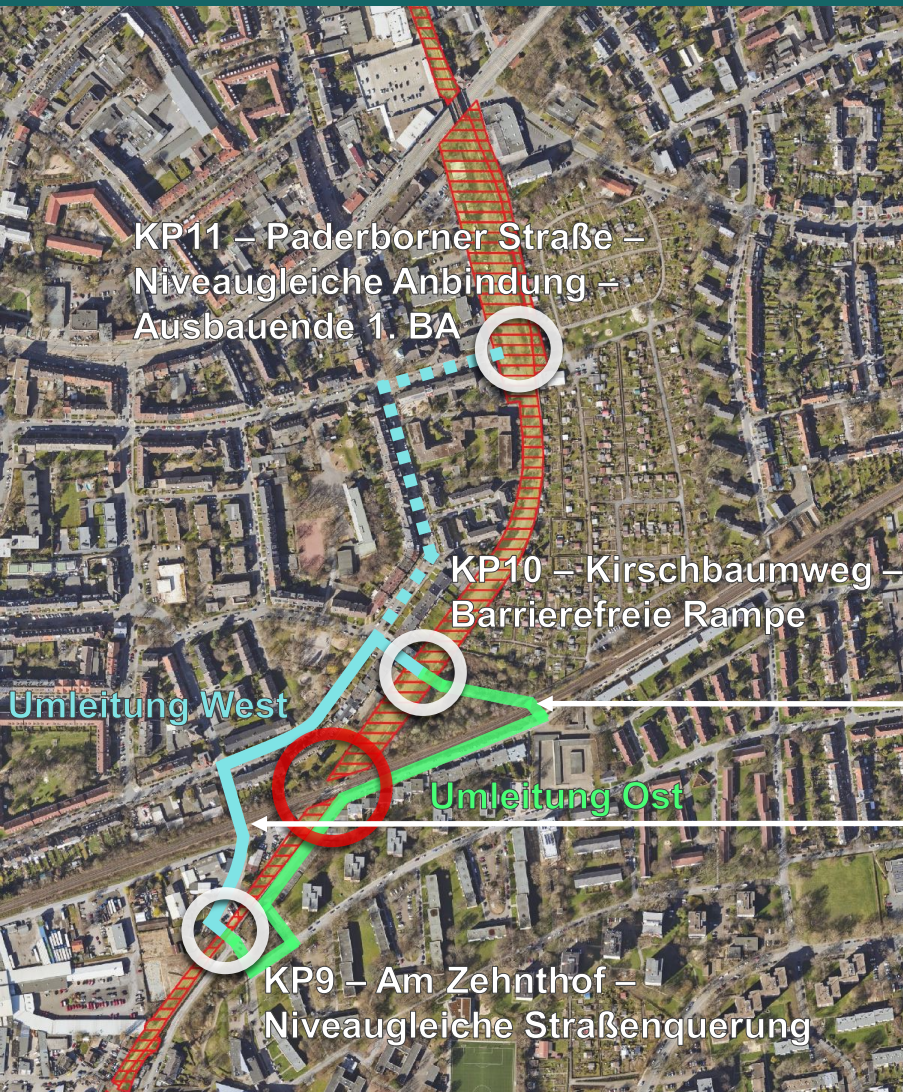


Übersicht S-Bahnbrücke „Massener Weg“



- **Neue Erkenntnis:** Zwischen KP 9 „Am Zehnthof“ und KP 10 „Kirschbaumweg“ dringender Sanierungsbedarf einer zweispurigen S-Bahn-Brücke der DB-Netz AG.
- **Neues Erfordernis:** Während der Maßnahme wird eine längerfristige Umleitung über die Straße „Am Zehnthof“ und die von der Stadt neu eingerichtete Fahrradstraße „Lange Reihe“ zurück auf die eigentliche Trasse eingerichtet.
- **Neue Herausforderung:** Bauliche Lösungsfindung unter Beachtung der Kosten sowie rechtlichen und planerischen Anforderungen.
- **Aktueller Weg:** Die Beteiligten dieser Kreuzung, zu denen neben der DB-Netz AG, die Stadt Dortmund, die Dortmunder Eisenbahn GmbH und dem Regionalverband Ruhr auch mehrere Leitungsbetreiber gehören, stehen derzeit in Verhandlungen.

S-Bahnbrücke „Massener Weg“ – Umfahrungsplan



Umleitungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radweg während der Baumaßnahme

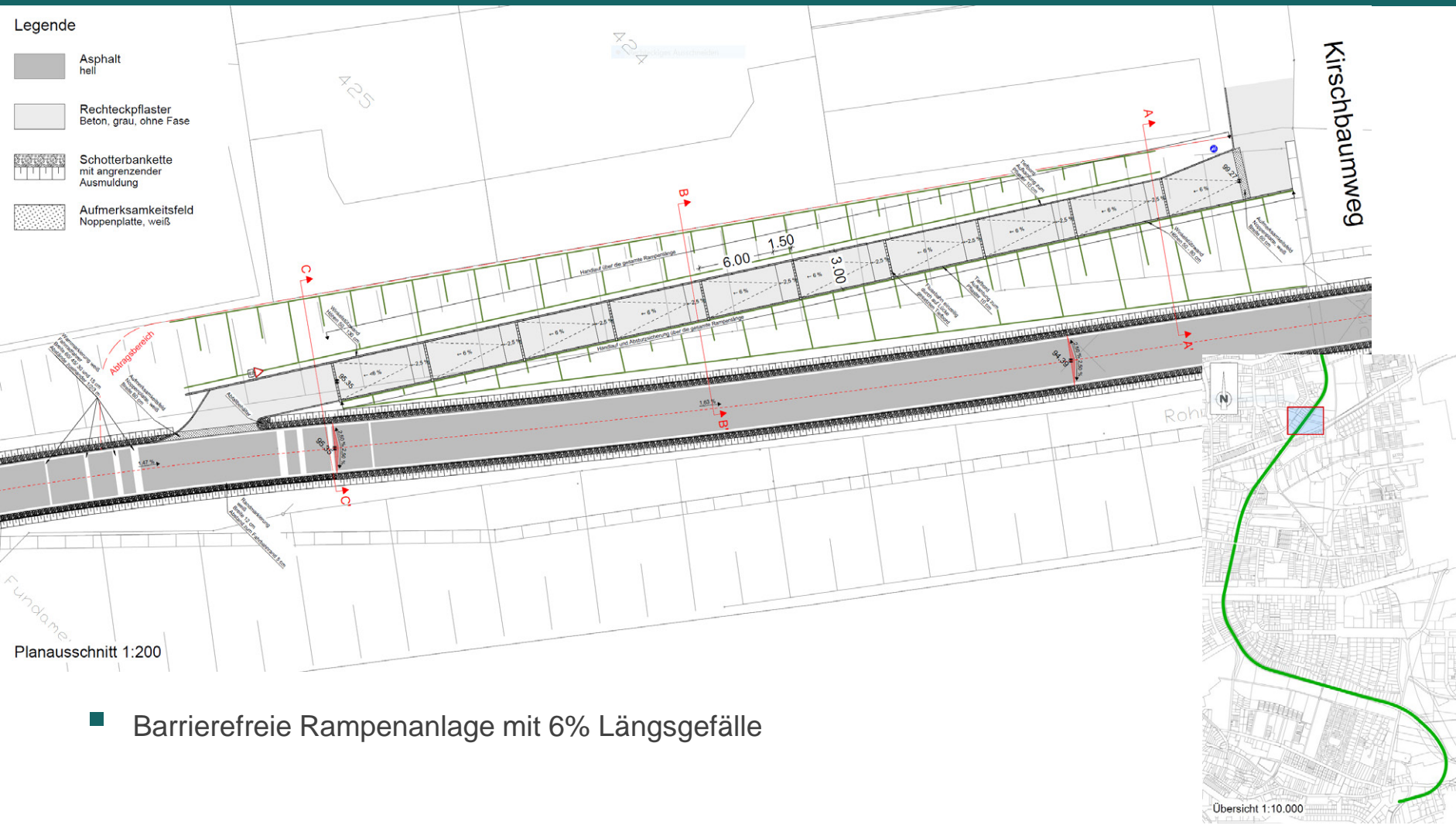
- Direkte Verbindung: ca. 350 m
- Umleitung West: ca. 450 m bis KP 3
ca. 900 m bis KP 4
Favorit, in Vorabstimmung mit Tiefbauamt Dortmund
- Umleitung Ost: ca. 700 m



Umleitung Ost:
 HHW – Am Zehnthof – Am Rabensmorgen – Massener Weg – Düsterstr.

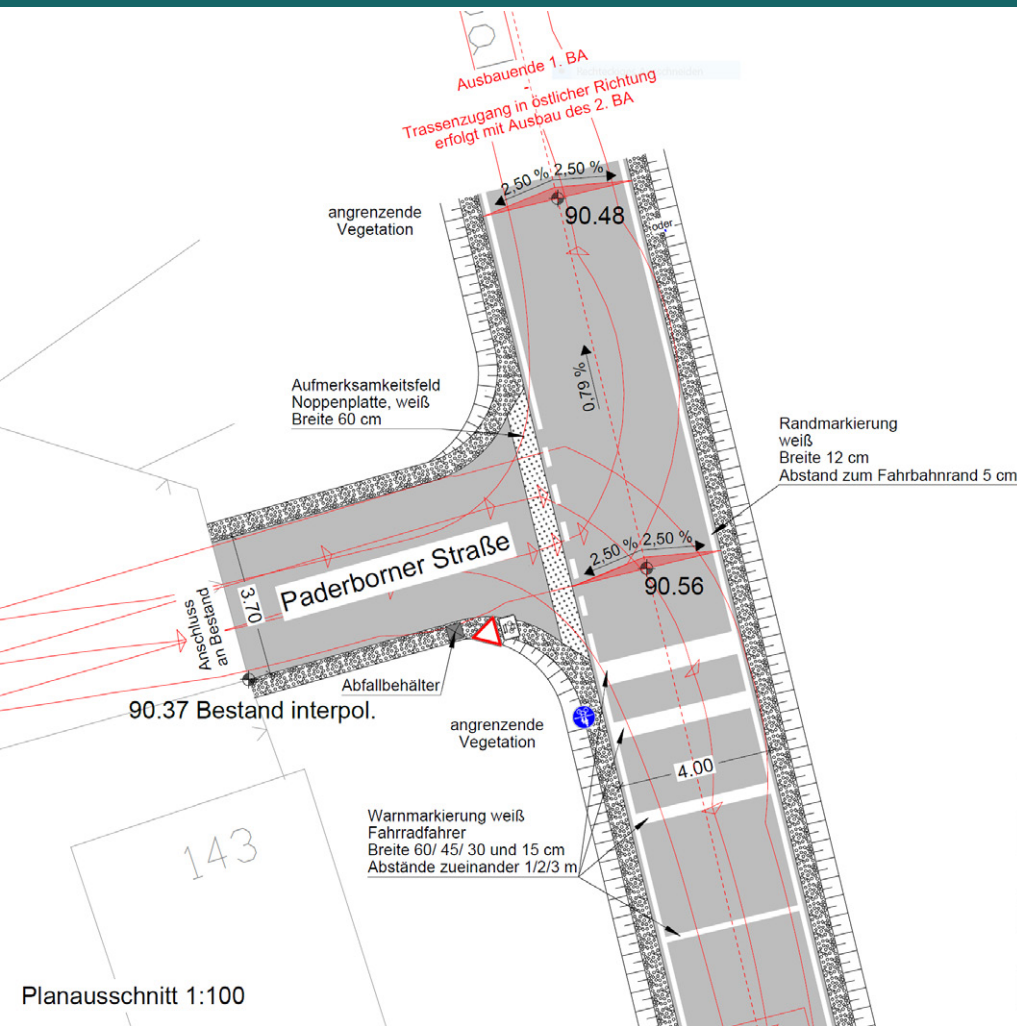


Umleitung West:
 HHW – Am Zehnthof – Lange Reihe – Düsterstr.



- Barrierefreie Rampenanlage mit 6% Längsgefälle

Entwurf KP 11 – Paderborner Straße



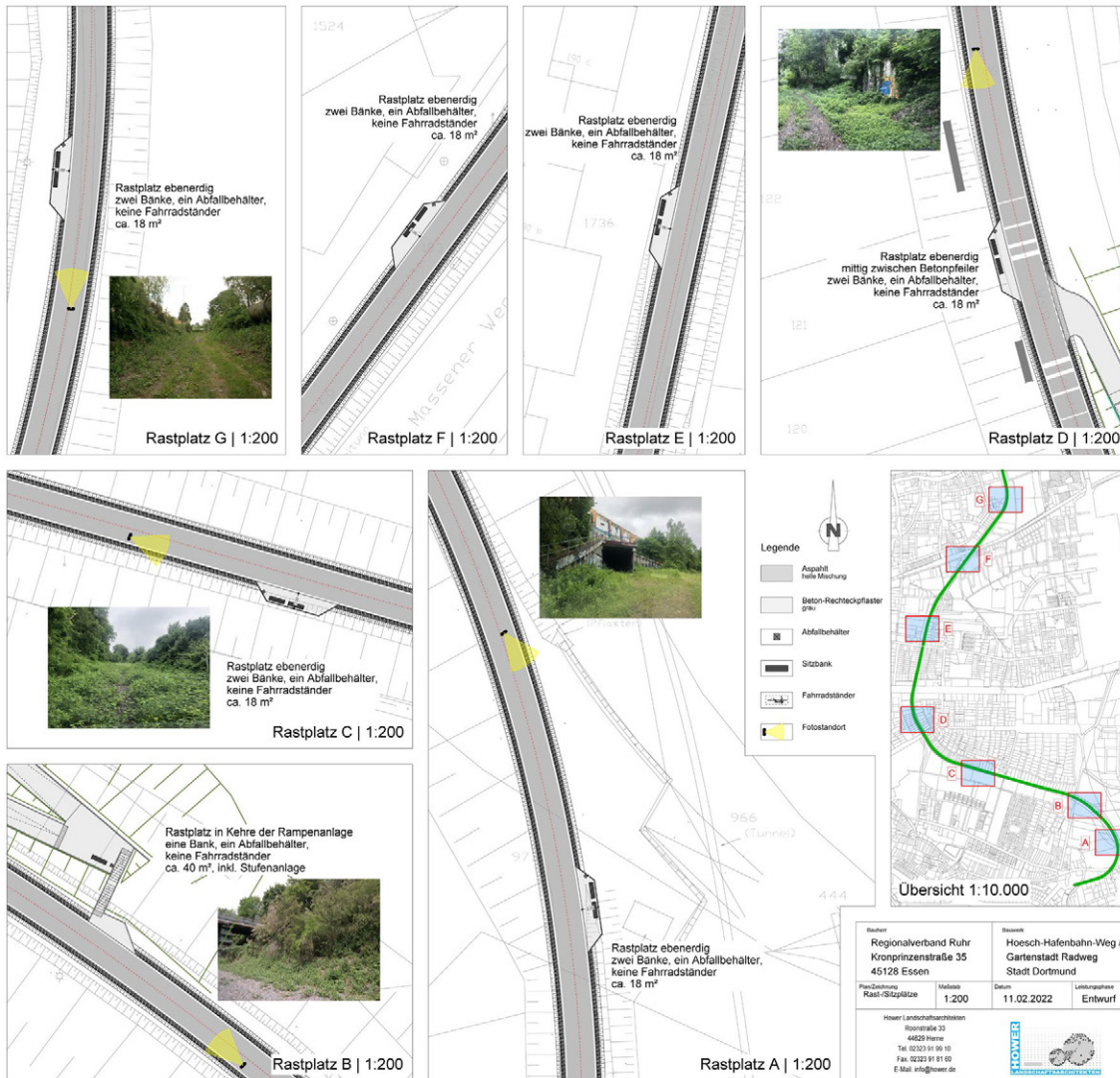
- Niveaugleicher Trassenanschluss
- Ausbauende 1. BA

Legende

	Asphalt hell
	Rechteckpflaster Beton, grau, ohne Fase
	Schotterbankette mit angrenzender Ausmuldung
	Aufmerksamkeitsfeld Noppenplatte, weiß



Planausschnitt 1:100



- Insgesamt 7 Rastplätze
- Rastplätze A und C bis G im Standardprinzip mit jeweils zwei Bänken, einem Abfallbehälter sowie einer freien Fläche zum Abstellen von Rädern
- Rastplatz B in der Kehre der Rampenanlage an KP 3, balkonartig 3,5 m über Radwegniveau mit einer Bank und einem Abfallbehälter

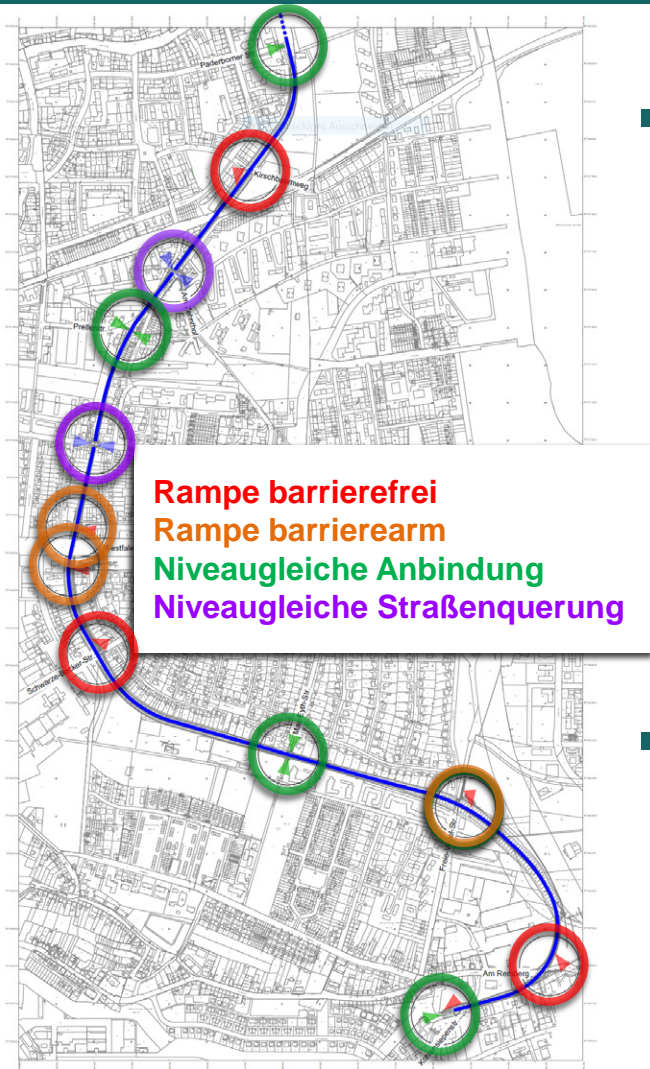
- **April 2021** – Veröffentlichung des aktuellen Planungsstand im Rahmen einer Bürgerbeteiligung
- **Mai 2021** – Auswertung der Bürgerbeteiligung
 - Wunsch nach flächendeckender Barrierefreiheit
 - Wunsch nach Vorrang des Radverkehrs gegenüber MIV
- **Bis September 2021** – Überarbeitung von 7 Knotenpunkten unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung in Zusammenarbeit mit Fachämter der Stadt Dortmund und dem behindertenpolitischen Netzwerk
- **September 2021** – Ortstermin mit o.g. Institutionen zum Thema Barrierefreiheit
- **Bis Ende November 2021** – Fertigstellung Entwurfsplanung Frei/Verkehrsanlagen mit vorläufiger Kostenberechnung
- **Dezember 2021** – abschließende Kostenberechnung und Anmeldung von Mehrkosten gegenüber der BR Arnsberg (Prüfergebnis noch ausstehend)
- **Ende Februar 2022** – Ausführungsplanung auf Grundlage der Entwurfsplanung

Kostenentwicklung

- **Allgemeine Baukostenerhöhung** (Baukostenindex ca. 18 – 20 % je nach Gewerk)
- **Ausbau barrierefreier Rampen** (KP2, KP5, KP10) Mehraufwand, Massenmehrungen, Mehrausstattung (Geländer, Handläufe) gegenüber ursprünglicher Kostenschätzung
- **Zusätzliche Treppenanlagen** für alternative fußläufige Anbindungen an KP3 und KP5
- **Sonderbauweisen niveaugleicher Straßenquerungen** (KP7, KP9) Verkehrsberuhigung + Vorrang für Radverkehr
- **Beleuchtung** (allgemeine Kostensteigerung, zusätzliche Leuchtpunkte an niveaugleichen Straßenquerungen, Vorbereitung Gesamtbeleuchtung durch Leerrohrverlegung)
- **Sonderpunkte:** DB S-Bahnbrücke und KP3

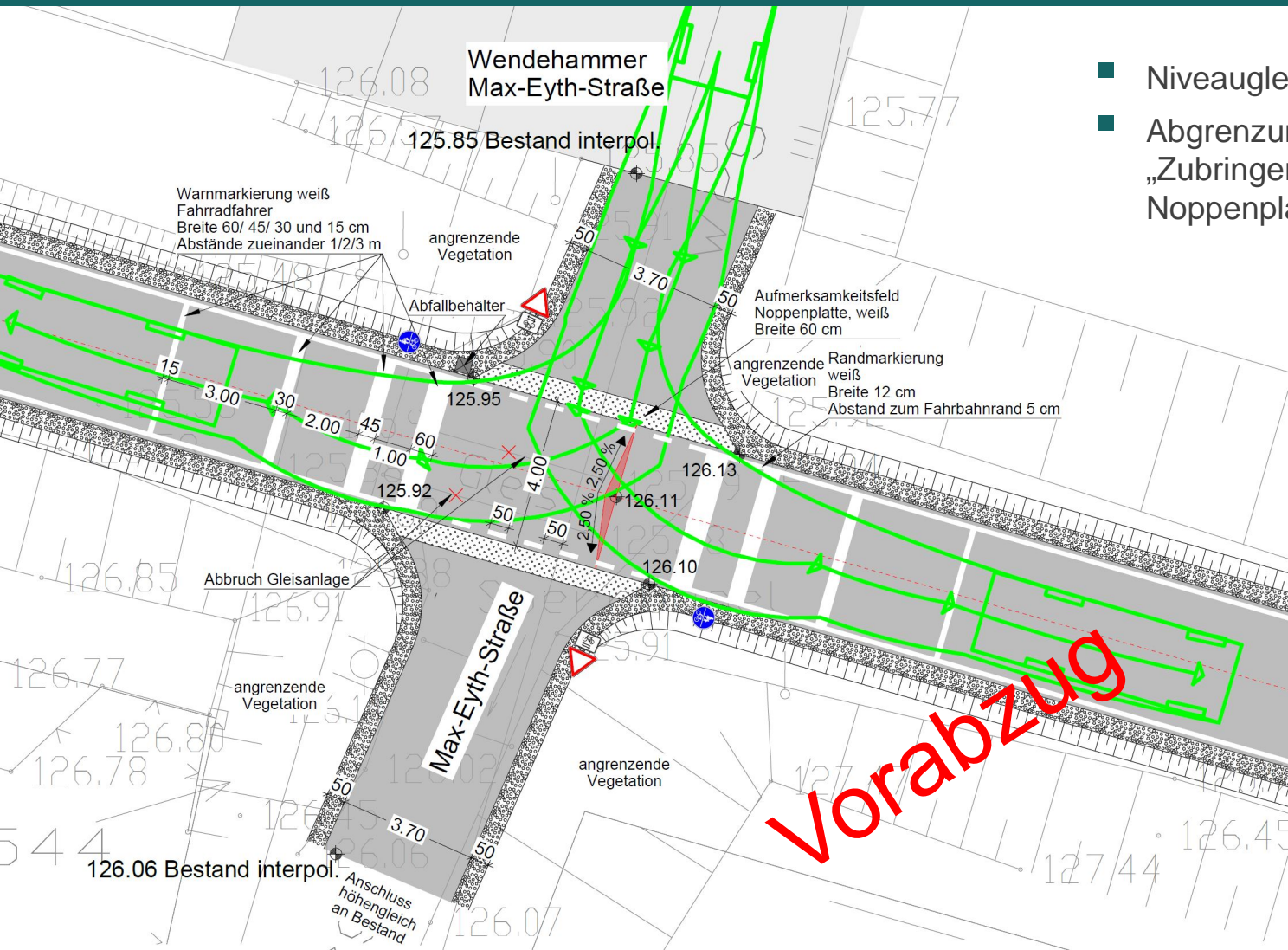
- **April 2021** – Veröffentlichung des aktuellen Planungsstand im Rahmen einer Bürgerbeteiligung
- **Mai 2021** – Auswertung der Bürgerbeteiligung
 - Wunsch nach flächendeckender Barrierefreiheit
 - Wunsch nach Vorrang des Radverkehrs gegenüber MIV
- **Bis September 2021** – Überarbeitung von 7 Knotenpunkten unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung in Zusammenarbeit mit Fachämter der Stadt Dortmund und dem behindertenpolitischen Netzwerk
- **September 2021** – Ortstermin mit o.g. Institutionen zum Thema Barrierefreiheit
- **Bis Ende November 2021** – Fertigstellung Entwurfsplanung Frei/Verkehrsanlagen mit vorläufiger Kostenberechnung
- **Dezember 2021** – abschließende Kostenberechnung und Anmeldung von Mehrkosten gegenüber der BR Arnsberg (Prüfergebnis noch ausstehend)
- **Ende Februar 2022** – Ausführungsplanung auf Grundlage der Entwurfsplanung

Ausführungsplanung



- 3 Anbindungstypen bei 12 Knotenpunkten
 - Rampen (davon **3 vollständig barrierefrei** und **3 barrierearm**)
 - Niveaugleiche Anbindungen (**4 Niveaugleiche Anbindungen**)
 - Niveaugleiche Straßenquerungen (**2 Straßenquerungen**)
- Nachfolgend eine exemplarische Darstellung der 3 verschiedenen Anbindungstypen

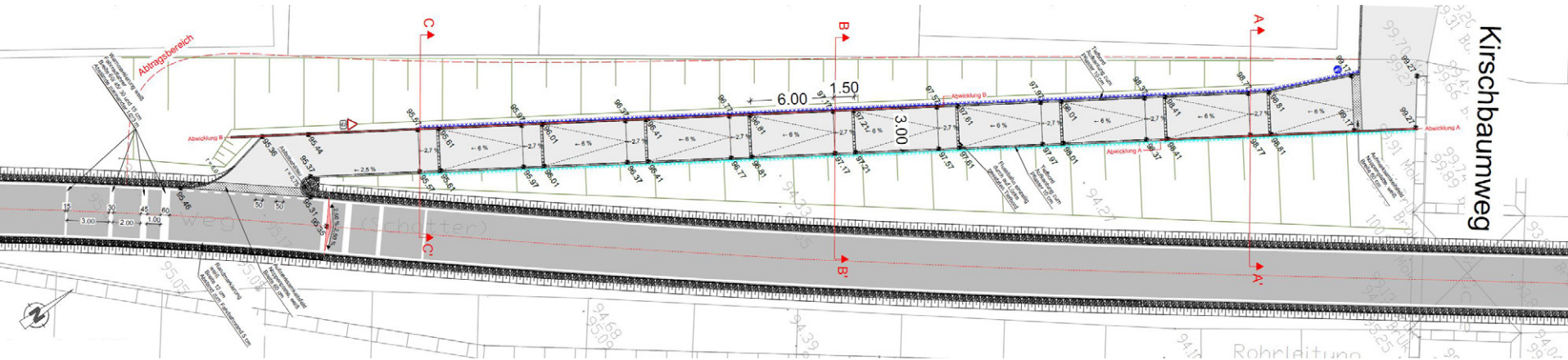
Ausführungsplan KP 4 – Max-Eyth-Straße



- Niveaugleicher Trassenanschluss
- Abgrenzung zwischen Trasse und „Zubringer“ durch taktile Noppenplatten

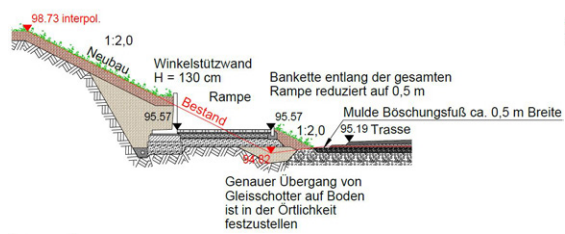
Vorabzug

Ausführungsplanung KP 10 - Kirschbaumweg

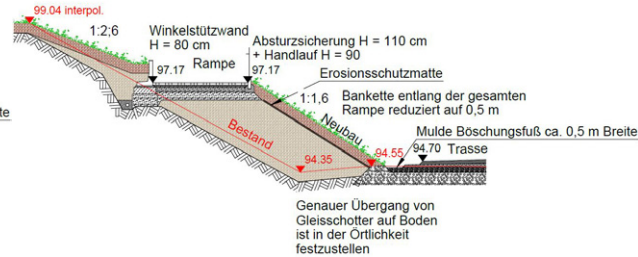


Kirschbaumweg

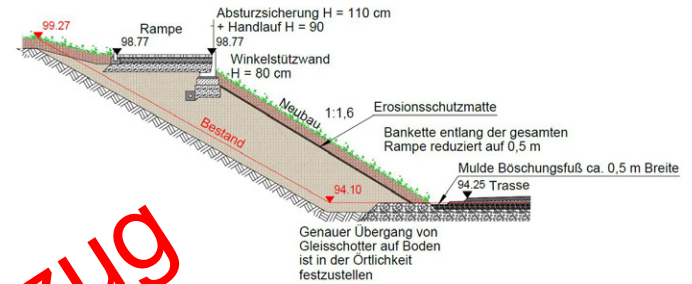
Systemschnitt C
Aufbaustärken sind den einzelnen Regeldetails zu entnehmen




Systemschnitt B
Aufbaustärken sind den einzelnen Regeldetails zu entnehmen



Systemschnitt A
Aufbaustärken sind den einzelnen Regeldetails zu entnehmen



Legende

 Asphalt AC 5 D L, Stärke 2,5 cm AC 16 D N, Stärke 8 cm	 Bankette Ausgleichschotter 0/45 / gefäster Gleisschotter
 Beton-Rechteckpflaster 20 x 10 x 8 cm, grau, ohne Fasse	 Tiefbordstein 100 x 25 x 10
 Betonpflaster Noppenplatte, weiß	 Rundbordstein 100 x 22 x 15, r = 2
 Vegetationsfläche Bodendeckende Pflanzung Symphoricarpos chenaultii 'Hancock'	 Flussbahn Betonstein 24x16x14, grau einzelig
 125.62 Höhenkote Bestand	 Absturzsicherung/Handlauf Höhe 110 cm/90 cm
 124.61 Höhenkote Neubau	 Handlauf Höhe 90 cm

Vorabzug

Ausblick & Kommunikation

- **16. Februar 2022** – Runder Tisch Hoesch-Hafenbahn-Weg (weiterer Austausch des Rundes Tisches zunächst Ende März 2022 geplant und anschließend bis zu 4x im Jahr) + regelmäßiger Projektbericht unter rwp.rvr.ruhr
- **Aktuell** – Konkrete Planung KP 2 / KP 3 / Umleitung DB-S-Bahnbrücke. Parallel Prüfung der Gesamtkostenentwicklung seitens der Bezirksregierung Arnsberg / evtl. Ko-Finanzierung durch Dritte
- **Ab Erhalt eines Änderungsbescheides** – Vorbereitung und Durchführung der Vergabe für die Bauleistungen (ca. 15 – 20 Wochen)
- **Vor Baubeginn** – Bürgerspaziergang im Rahmen eines Spatenstichs/ einer Bauschildaufstellung
- **Bauphase** – etwa ein Jahr

Hoesch-Hafenbahn-Weg

Hier realisiert der Regionalverband Ruhr den 1. Bauabschnitt des Hoesch-Hafenbahn-Weges

> Streckenlänge: 3,9 km vom Phoenix See bis Anbindung Paderbronner Straße
 > Anbindung: ergonomische Eingliederung durch 12 barrierefreie oder barrierearme Zugangspunkte (durchschnittlich alle 360 m)

Projektleitung	Planung / Bauleitung
Regionalverband Ruhr Kreuzprinzenstraße 6 45128 Essen	Hooyer Landschaftsarchitekten Roonstraße 33 44629 Herne
Ansprechperson: Hr. Mohr T 0201 20629 227	T 02323 919910

Vorabzug

Logo Stadt Dortmund

REGIONALVERBAND RUHR

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Team Kompetenzzentrum Radwegebau Ruhr
Referat **Mobilität**

Ihre Fragen und Hinweise

Projektwebsite: rwp.rvr.ruhr

Ansprechpartner:

RVR: **Patrick Mohn**
mohn@rvr.ruhr

Stadt Dortmund: **Andreas Meinker**
ameinker@stadtdo.de