

Herrn
Stadtrat
Ludger Wilde
Südwall 2-4
44122 Dortmund

Dortmund, 18. 11. 2020

Verkehrsplanerische Beurteilung Haltestellenzugang Kohlgartenstraße

Sehr geehrter Herr Wilde,

die aus dem Dialogverfahren von den Gremien beschlossenen Verkehrsuntersuchungen zur B1 haben ergeben, dass signalgeregelter Querungsstellen an den Haltestellen Kohlgartenstraße und Max-Eyth-Straße „keinen Effekt auf den Verkehr haben“. Mit Festzeitsteuerung ohne nennenswerte Nachteile einrichtbar, lässt sich durch eine bedarfsabhängige Schaltung auf Anforderung die Freigabezeit für den Fahrzeugverkehr weiter erhöhen. Damit wurde die Möglichkeit eröffnet, an diesen Stellen komfortable Alternativen zu Fußgänger und Radwegbrücken mit langen Rampen sowie Aufzügen in Betracht zu ziehen.

Eine solche Lösung steht verkehrsplanerisch in Übereinstimmung mit dem Zielekatalog des Masterplans Mobilität. Jedoch wurden signalgeregelter Querungsstellen an der Haltestelle Kohlgartenstraße im Gegensatz zur Max-Eyth-Straße nicht gewählt, obgleich der Westfalendamm hier verkehrlich vergleichbar ist.

Auch der Gutachter beurteilt eine verkehrssichere Querungsstelle als grundsätzlich umsetzbar. Die Verwaltung begründet ihre Nicht-Empfehlung damit, dass „frühzeitige Erkennbarkeit und gute Begreifbarkeit“ der südlichen Querung seitens der Autofahrer von Westen her erschwert sei. Angeführt wird „... der hohe Verflechtungsbedarf der starken Verkehrsströme, die von Westen vor allem über den Knoten Märkische Straße/B1 aber auch über Jülicher Straße und Karl-Liebknecht-Straße kommend in Richtung Osten auf die B1 auffahren können sowie die kurze Distanz zu einer möglichen Fußgängerfurt als Haltestellenzugang in Verbindung mit der nach der Unterfahrung der Märkischen Straße ansteigenden Straßengradiente“.

Für eine Schnellstraße wohl sachgerecht, erscheint uns dieser Maßstab für die Stadtstraße B1 nicht angebracht. Denn weder sind hier bei der Spuraddition Einfädelungsvorgänge nötig, noch sind die Sichtbeziehungen unter überwachtem Tempo 50 bei ca. 160 m niveaugleichen Fahrbahnen vor der Querung - in Lage der heutigen Brücke - auch nur annähernd beeinträchtigt. Östlich der Querung sind noch gut 400 m Strecke für bedarfsweise Spurwechsel gegeben, was für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen unproblematisch ist.

Daher bitten wir Sie freundlich, die gutachterlich geforderte „gute Sichtbarkeit der Querungsstelle und insbesondere der Signalgeber“ z.B. mittels einer verkehrsplanerischen Untersuchung/Testplanung mit optimaler Anordnung und Gestaltung aller technischen Elemente – nötigenfalls über die üblichen Standards hinaus – genauer zu überprüfen.

Auch Sonderlösungen hierfür dürften in keinem Verhältnis stehen zu dem baulichem Aufwand, den hohen Investitions- und Folgekosten, den Verfügbarkeits- und besonderen Unterhaltungsproblemen von Brücke und Aufzuanlage sowie deren geringer Attraktivität. Durch „Springlichter“, eine übliche Maßnahme in vergleichbaren Fällen, könnte zusätzlich auf die Furt aufmerksam gemacht werden.

Die Vermutung des Gutachters, eine Querung der Gleise sei hier aufgrund baulicher Zwänge eventuell nicht umsetzbar, sollten ebenso überprüft werden wie die konkrete Umsetzung der barrierefreien Brücke mit Aufzug. So ist ein belastbarer Vergleich möglich.

Die Chance, die gerade in dieser Lage schwer zu realisierende Brücken- und Aufzuanlage und eine für den nichtmotorisierten Verkehr wenig komfortable Anlage zu vermeiden, sollte die sorgfältige Klärung rechtfertigen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Schubert
Lärm-und Abgasschutzgemeinschaft e.V.

Bert Leerkamp
B1 Dortmund plus

P.S.: Unser Schreiben vom 16.06.2020 an Herrn OB Ullrich Sierau mit gleichem Tenor blieb unbeantwortet.