

Sowohl der Verkehrsversuch als auch die Umgestaltung der Faßstraße sind Maßnahmen des Stadtumbaus Hörde-Zentrum und werden finanziert aus Mitteln des Bundes, des Landes NRW und der Stadt Dortmund.

## 1 | Einrichtung und Straßenraumgestaltung

Für den Verkehrsversuch wurden durch provisorische Randeinfassungen und Markierungen, im mittleren Bereich, zwischen Alfred-Trappen-Straße im Norden und Hermannstraße (Am Stift) im Süden über eine Länge von rd. 450 m die Vierstreifigkeit aufgelöst und durch einen überbreiten Fahrstreifen mit einer Breite von 4,75 m und einen Radfahrstreifen von 1,75 m ersetzt.

Dies ermöglicht, dass in jede Fahrtrichtung die Pkw versetzt fahren und sich an den Signalanlagen nebeneinander aufstellen können. Gesonderte Verkehrsschilder weisen auf die Verkehrsregelung hin. Die angeordnete Geschwindigkeit von 30 km/h erhöht zusätzlich die Verkehrssicherheit.

An der Hermannstraße nördlich des Stiftsplatzes ist das Abbiegen nach Norden unterbunden worden. Ebenso kann von der Straße Am Stift von Süden nicht mehr links in die Hermannstraße eingebogen werden. Um die Erreichbarkeit des Stiftsplatzes von Süden sicherzustellen, ist eine zusätzliche Einfahrt zum Stiftsplatz geschaffen worden.

Der Verkehrsversuch bildet damit im Wesentlichen die verkehrlichen Ziele / Merkmale ab. Abweichungen gibt es in folgenden Aspekten:

- Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten konnte der Rechtsabbiegestreifen von der Faßstraße in die Alfred-Trappen-Straße noch nicht realisiert werden.
- Aufgrund des unverhältnismäßig hohen Umbauaufwandes ließ sich nur ein Radfahrstreifen von 1,75 m anstatt 1,85 m realisieren.
- Die Gehwege nördl. der Hörder Hafenstraße entsprechen noch nicht dem endgültigen Zustand. Es sind im Mittelstreifen und in den Seitenbereichen keine Bäume gepflanzt worden.
- Die später als Grünbeete gestalteten Bereiche in der Mitte des Straßenraumes sind zurzeit mit Asphalt aufgefüllt.
- Zwischen Seekante und Hermannstraße existiert momentan nur eine Quermöglichkeit für Fußgänger, im Straßenentwurf sind es drei.
- Der in Fortsetzung des Hörder Burgweges zu errichtende Überweg findet seine Fortsetzung auf der westlichen Seite der Faßstraße in einer Treppenanlage, die eine Verbindung zur Fußgängerzone darstellt. Diese Treppe ist derzeit noch nicht vorhanden.
- Der heute überbreite asphaltierte Mittelstreifen nördlich der Hermannstraße wird im Straßenentwurf zugunsten der Seitenbereiche deutlich reduziert.
- Entlang des gesamten Mittelabschnittes (Zwischen Seekante und Hermannstraße) werden zukünftig, wo immer möglich, Längsparkstände eingerichtet.

## 2 | Methodik der gutachterlichen Begleitung

Es wurden an den folgenden fünf Knotenpunkten mit der Faßstraße Verkehrszählungen über 48 h durchgeführt, um das Verkehrsaufkommen vor und während des Verkehrsversuchs zu bestimmen:

- Faßstraße / Willem-van-Vloten-Straße / Weingartenstraße
- Faßstraße / Alfred-Trappen-Straße
- Faßstraße / Seekante / Hörder Hafenstraße
- Faßstraße / Hermannstraße
- Am Stift / Hörder Bahnhofstraße / Benninghofer Straße

Die Zählungen fanden am 27. und 28.08.2015 (außerhalb der Ferien und Wochen mit Feiertagen) vor dem Versuch und am 23. und 24.06.2016 während des Verkehrsversuchs statt. Da der Verkehrsversuch immer wieder durch verschiedene Baustellen im näheren und weiterem Umfeld beeinflusst wurde, ist ein Zeitraum gewählt worden, in dem keine größeren Baustellen in der näheren Umgebung bestanden. Es wurden sowohl der Kraftfahrzeugverkehr, unterschieden nach Verkehrsarten, als auch die Radfahrer und die querenden Fußgänger erfasst.

Zudem wurden Verkehrsbeobachtungen und Messfahrten auf dem zu untersuchenden Straßenabschnitt durchgeführt, um Rückstaulängen, Fahrstreifenauslastungen und Reisezeiten zu ermitteln. Für die Messfahrten innerhalb von 4 Zeiträumen à 2h sind drei Routen genutzt worden, um die Einflüsse der Signalanlagen auszugleichen. Es wurden vier Pkw genutzt, die mit GPS-Trackern ausgestattet waren.

### 3 | Ergebnisse

Das Verkehrsaufkommen ist bei den Zählungen in 2015 und 2016 quasi gleich geblieben. Befürchtete Verdrängungen hat es nicht gegeben. Bei der Fahrstreifenauslastung gibt es im mittleren Abschnitt zwischen Seekante und Hermannstraße eine leichte Zunahme des rechten Fahrstreifens. Dabei ist Auffällig, dass in dem Bereich sehr häufig der Radfahrstreifen durch die Kfz überfahren wird.

Daher die Empfehlung des Gutachters: Verbreiterung des Fahrstreifens von 4,75 m auf 5 m pro Richtung. Die Empfehlung wird auch im endgültigen Entwurf berücksichtigt.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten haben geringfügig abgenommen (FR, (Fahrtrichtung):

2015 FR Süden 30 km/h	FR Norden 36 km/h
2016 FR Süden 28 km/h	FR Norden 30 km/h

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wirkt sich in Fahrtrichtung Norden stärker aus, da in 2015 dort freie Fahrt war; in Fahrtrichtung Süden war in der Vorher-Untersuchung häufig Rückstau, daher wurde bereits damals nur eine geringe Geschwindigkeit gemessen.

Die Reisezeiten sind je nach Tageszeiten unterschiedlich, aber im Mittel zeigt sich, dass sich in Fahrtrichtung Süden die Reisezeit um lediglich 8 s verlängert und in Fahrtrichtung Norden sich aber die Reisezeit um 32 s verlängert.

Unabhängig von der gutachterlichen Begleitung ist im Vorfeld bereits aufgefallen, dass das unterbundene Linksausbiegen aus der Hermannstraße nördl. Stiftsplatz in Richtung Norden ein Problem darstellt. Diese Verkehrsbeziehung ist wieder freigegeben und wird auch im endgültigen Entwurf berücksichtigt.

### 4 | Fazit und weitere Vorgehensweise

Die Empfehlung des Gutachters und die Beobachtung der Verwaltung zeigen, dass ein Umbau der Faßstraße mit zwei überbreiten Richtungsfahrbahnen verkehrlich gut funktioniert. Die Fahrstreifen sollen von 4,75 m auf 5,00 m und der Radfahrstreifen von 1,75 m auf 1,85 m verbreitert werden.

Dieser könnte durch eine rote Markierung hervorgehoben werden. Desweiteren werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen und die Erreichbarkeit des Stiftsplatzes optimiert.

Einschränkungen und Verkehrsstörungen traten und treten vor allem durch Baustellen auf, die aber zeitlich begrenzt sind. Auch sind noch ausreichende Kapazitäten für eine weitere bauliche Entwicklung mit entsprechendem zusätzlichem Verkehrsaufkommen in Hörde vorhanden. Mit dem Umbau kann dann trotz hoher Verkehrsmengen eine attraktive und verkehrssichere Gestaltung der Faßstraße für alle Verkehrsteilnehmer\*innen und eine verbesserte Verknüpfung zwischen dem Hörder Zentrum und dem PHOENIX See Bereich erreicht werden.

Die Bezirksvertretung Hörde, die Fachausschüsse und der Rat der Stadt Dortmund haben sich dafür ausgesprochen, dass die derzeitige Verkehrssituation in der Faßstraße durch den Verkehrsversuch bis zum endgültigen Umbau beibehalten wird. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs und der Umbauentwurf wurden in einer Einwohnerversammlung am 24.11.2016 zur Diskussion gestellt.

