

Stadtluft ist (emissions-) frei –
Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie
Innenstadt

Maßnahmenbeschreibungen



INHALT

ACHSEN.....	3
A1 Fahrradachsen	4
A2 Fußgängerachsen.....	6
A3 Förderung von E-Taxen am Hauptbahnhof	7
A4 Schnellladung von E-Fahrzeugen – Smart Charging Hub	8
A5 Förderung P+R	8
CITY	11
C1 Emissionsfreier Lieferverkehr	12
C2 Mobilitätsmanagement für Beschäftigte und Besucher der City	13
C3 Fahrradparken.....	15
QUARTIER	17
Q1 Nahmobilitätskonzept.....	18
Q2 Beratung und Zertifizierung Elektromobilität im Quartier	18
Q3 Mobilitätsmanagement bei Kitas und Schulen.....	19
WALL.....	21
W1 Radwall.....	22
W2 Grüner Wall / Grüne City	23
QUERSCHNITT.....	25
QS1 Marketing.....	26
QS2 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	27
QS3 Evaluation	28



Maßnahmen des Leitthemas

ACHSEN

- A1 – Fahrradachsen
- A2 – Fußgängerachsen
- A3 – Schnellladung von
E-Fahrzeugen
- A4 – Förderung P+R



A1 Fahrradachsen

Die Förderung des Radverkehrs ist ein Schwerpunkt der Umsetzungsstrategie zur emissionsfreien Innenstadt wie auch des Masterplans Mobilität 2030 der Stadt Dortmund. Die Radwege in und von der Innenstadt entsprechen in Teilen nicht dem modernen Standard einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Dies hemmt die Fahrradnutzung auf dem Weg in die City. Gerade im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme von Pedelecs sollen daher Fahrradachsen in Form von Fahrradstraßen im Nebennetz geschaffen werden. Die Trassen werden in hoher Qualität für einen mühelos fließenden, sicheren, richtlinienkonformen und damit attraktiven Radverkehrsfluss in Nebenstraßen in Form von regulären Fahrradstraßen verlaufen. Durch weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entlang der Strecken (geschaffen im Rahmen der Maßnahme C3) wird die Radverkehrsinfrastruktur für die Quartiere gestärkt.

Ziel der Maßnahme A1 ist die Umsetzung von 2 Fahrradachsen. Diese werden in enger Verbindung mit der Maßnahme W1.1 - Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur des Schwanen- und Ostwalls umgesetzt und bilden mit diesen ein zusammenhängendes Netz an Fahrradstraßen und komfortablen Radwegen, die die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad verbessern (Abbildung 1).

Zunächst werden für die geplanten Fahrradstraßen die genaue Umsetzbarkeit und die notwendigen Umbauten bzw. Beschilderungen und Markierungen ermittelt. Die Umsetzung der Fahrradstraßen erfolgt durch Beschilderung, Piktogramme und wo notwendig neue Markierung. Evtl. werden (kleinere) Umgestaltungen und ein neuer Fahrbahnbelag erforderlich. Bei der Ermittlung der Umbaunotwendigkeiten wird entlang der Achsen die Einrichtung von Fahrradbügeln geprüft und im Rahmen der Maßnahme C3 – Fahrradparken umgesetzt.

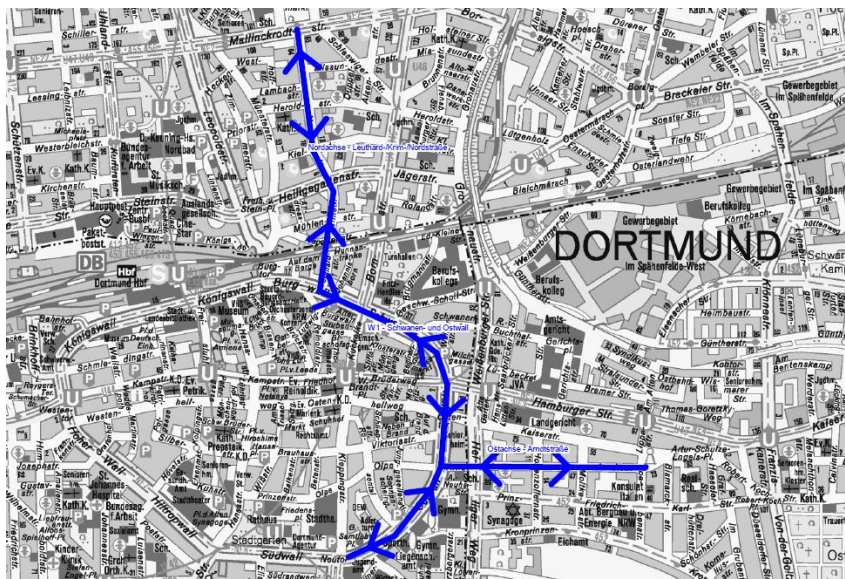


Abbildung 1: Planung Radverbindung: Fahrradstraßen (A1) und Wallring (W1.1)

A1.1 Fahrradachse Arndtstraße

Der Ausbau dieses rd. 750 m langen Abschnitts erleichtert die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad aus östlicher Richtung-West. Die Route vom Ostwall entlang der Arndtstraße bis zur Kaiserstraße bietet die Möglichkeit, den Radverkehr unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen zu führen. Darüber hinaus führt die Verlängerung der Arndtstraße innerhalb der City die Straße „Olpe“, direkt auf den Friedensplatz und somit zu zentralen Zielen in der Innenstadt, wie dem Stadthaus, dem Rathaus und der geplanten neuen Radstation am Rathaus (Maßnahme C3).

A1.2 Fahrradachse Nordstraße

Diese Achse führt vom Burgwall über die Leuthardstraße, die Krimstraße und die Nordstraße bis zum Nordmarkt (rd. 850 m), einem wesentlichen Ziel und wichtigen Knotenpunkt in der Dortmunder Nordstadt. Nördlich des Nordmarktes ist für die zukünftige Entwicklung eine Weiterführung über verschiedene Routen denkbar. Durch Beschilderung und Piktogramme auf der Fahrbahn werden die Straßen zur Fahrradstraße umgestaltet, die derzeit angeordnete Rechts-vor-Links-Regelung wird zugunsten der Bevorrechtigung der Fahrradstraße aufgehoben.



A2 Fußgängerachsen

Neben dem Radverkehrsanteil gilt es, den Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege zu erhöhen. Daher sollen Fußgängerachsen aus den Quartieren in die City aufgewertet werden, die einerseits die zügige Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten, andererseits den Aufenthalt und das Verweilen unterstützen und das Sicherheitsgefühl beim zu Fuß gehen erhöhen. Dies kann durch besondere Maßnahmen zum Freihalten der Gehwege von parkenden Fahrzeugen, zur Schaffung von Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten, Begrünung, Beleuchtung, Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und durch Verlängerung von Grünzeiten für Fußgänger realisiert werden. Die konkreten Maßnahmen im Straßenraum sollen im Klinikviertel umgesetzt und im Konzept der Maßnahme Q1 erarbeitet werden.

Eine wesentliche Barriere auf den Fußwegen aus den Quartieren in die Innenstadt ist der Wallring. Durch die Überprüfung und Optimierung der Signalanlagen für die Fußgänger auf wesentlichen den Wall querenden Achsen in die Innenstadt wird die Barrierewirkung des Wallrings reduziert.

Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche am Wallring sind dabei miteinander abzustimmen. Auch wenn es erklärtes Ziel ist, den Kfz-Verkehr zu reduzieren, muss der verbleibende Verkehr funktionieren, um Stauproblematiken mit erhöhtem Emissionsausstoß zu vermeiden.



A3 Förderung von E-Taxen am Hauptbahnhof

Der Taxiverkehr bietet aufgrund kurzer Einzelstrecken sowie der anfallenden Standzeiten ein hohes Elektrifizierungspotenzial. Die durchschnittlichen täglichen Strecken im Taxiverkehr liegen deutlich unterhalb der Reichweiten der derzeit verfügbaren Elektrofahrzeuge. Hinzu kommen Standzeiten der Taxen an den Taxisänden im Stadtgebiet, die eine Zwischenladung der Batterie ermöglichen. Um die Elektromobilität im Taxiverkehr zu fördern, ist neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur am Hauptbahnhof vorgesehen, die E-Taxen an diesem Standort bei der Aufnahme von Fahrgästen durch eine elektronische Erfassung und Anzeige zu begünstigen und die aus den Ladevorgängen resultierenden Zeitverluste auszugleichen. So werden die Taxen bei der Einfahrt in den Taxenstand vor dem Hauptbahnhof digital erfasst und bei der Fahrgastaufnahmen bevorrechtigt. Zur Akzeptanzsteigerung der E-Mobilität im Taxigewerbe sind darüber hinaus Akteursgespräche mit den Taxi-Unternehmern und die Präsentation geeigneter Fahrzeuge vorgesehen.

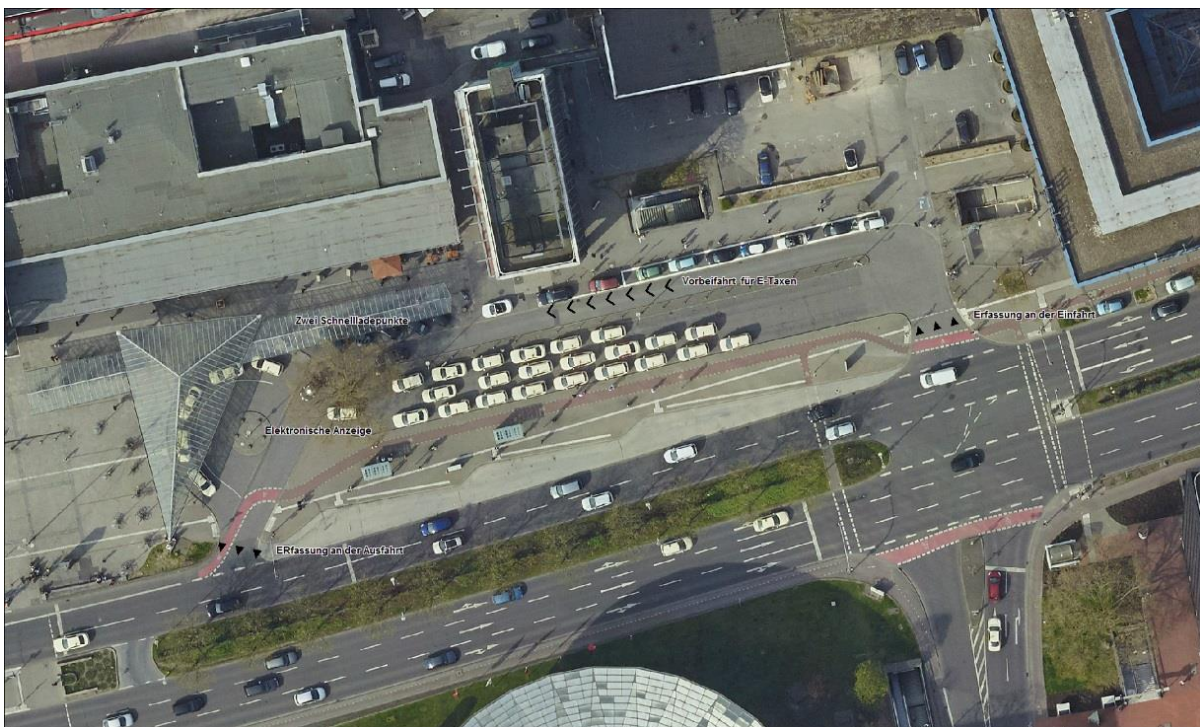


Abbildung 2: Prinzipskizze zur digitalen Erfassung der Taxen



Abbildung 3: Entwurf P+R-Anlage S-Bahnhof Kley

In Vorbereitung der Maßnahme wird die Taxiordnung überarbeitet, um per Satzung die Bevorrechtigung von E-Taxen vorzusehen. Die Stadt Dortmund ist die erste deutsche Stadt, die eine Bevorrechtigung von E-Taxen vorsieht und in der Taxenordnung festlegt. Der Erfolg der Maßnahme wird auch dadurch befördert, dass eine Bevorzugung von E-Taxen bei der zukünftigen Konzessionsvergabe geplant ist.

A4 Schnellladung von E-Fahrzeugen – Smart Charging Hub

Maßnahme des Kooperationspartners DEW21 – eine Beschreibung wird nach Bewilligung ergänzt.

A5 Förderung P+R

Durch die Förderung von Park+Ride (P+R) entlang der Hauptzufahrtsstraßen bzw. der Achsen des kommunalen und regionalen Schienenverkehrs können Pkw-Fahrten auf den ÖPNV verlagert werden. Gerade im Zusammenspiel mit den Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in der City bedarf es entsprechender Angebote für Beschäftigte und Besucher der Innenstadt. Ziel der Maßnahme ist es, das Umsteigen von PKW zu Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu gestalten. Es soll daher an einer S-Bahn-Station eine P+R-Anlage geschaffen bzw. aufgewertet werden. Es erfolgt eine gestalterische und funktionale Aufwertung einer Anlage am S-Bahnhof Kley. Die Anlage ist derzeit nicht als solche beschildert und verfügt über keine Befestigung oder Markierung. Eine volle Auslastung kann wegen ungeordnetem



Abstellen der PKW nur selten erreicht werden. Die Möglichkeit des geordneten und sicheren Abstellens von Fahrrädern besteht nicht. Zudem ist die Bushaltestelle nicht barrierefrei ausgebaut. Dadurch ist das Ein- und Umsteigen für seh- und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen erschwert und unattraktiv.

Die geplante P+R-Anlage Kley liegt am Haltepunkt der S1 in Dortmund-Kley. Bereits im P+R-Konzept 2005 wurde dort ein Bedarf von 30 Stellplätzen gesehen. Mit der Umstellung des 20min-Taktes auf einen 15min-Takt auf der S1 ab 2019 wird der Bedarf an Stellplätzen für Pendler weiter steigen.

Vorgesehen ist der Bau einer zeitgemäßen und qualitativen Park & Ride-Anlage (Abbildung 4). Die zurzeit wassergebundene Decke wird durch eine Oberflächenbefestigung ersetzt. Durch die Schaffung eines geregelten Stellplatzangebotes mit 30 Parkständen können zukünftig deutlich mehr PKW als zum heutigen Zeitpunkt am Haltepunkt „Kley“ bedient werden. Die Einrichtung von zwei Behindertenstellplätzen (gemäß DIN 18040-3) im Nahbereich der S-Bahnzugänge und unmittelbar am Bushaltepunkt und die barrierefreie Erschließung tragen zu kurzen Wegen und einem einfacheren Umstieg mobilitätseingeschränkter Personen vom PKW in Bus oder S-Bahn bei. Die geplanten Leiteinrichtungen im Bereich des Bushaltepunktes erleichtern sehbehinderten Menschen den Umstieg vom Bus in die S-Bahn.

Außerdem ist eine Fahrradabstellanlage (Bike & Ride-Anlage) mit 15 Fahrradbügeln samt Überdachung und integriertem Wartebereich für die Busnutzer geplant.



Maßnahmen des Leitthemas

CITY

C1 – Emissionsfreier Lieferverkehr

C2 – Mobilitätsmanagement für
Beschäftigte und Besucher der
City

C3 – Fahrradparken



C1 Emissionsfreier Lieferverkehr

Die Belieferung der Gewerbetreibenden und Anwohner in der Innenstadt erfolgt vielfach durch Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP-Dienste) von ihren Logistikzentren außerhalb von Dortmund aus. Für die Einfahrt in die Innenstadt werden große dieselbetriebene Lkw verwendet. Technisch und wirtschaftlich gibt es dazu im Moment kaum Alternativen. Allerdings bieten sich für die Feinverteilung innerhalb der Stadt elektrisch unterstützte Lastenräder und neue elektrische Fahrzeugkonzepte an. Das volle Minderungspotenzial an Emissionen kann allerdings erst dann gehoben werden, wenn eine innenstadtnahe Umschlagsmöglichkeit (HUB) angeboten wird, die es ermöglicht, das Maximum der geeigneten Sendungen auf die alternativen Lieferkonzepte zu verteilen.

Zunächst werden die Anforderungen an ein zukunftsfähiges Mikrodepot identifiziert. Auf dieser Basis wird ein temporäres, Dienstleister-übergreifendes Mikrodepot in Form von Seecontainern / Baucontainern auf öffentlichen Parkplatzflächen entlang des Wallrings eingerichtet. Vorgesehen ist ein Standort am Ostwall (Abbildung 5), wo auch das Abstellen und Laden von Elektro-Lastenrädern möglich sein soll.



Abbildung 5: Geplanter Standort für das Mikrodepot am Ostwall

Die Container werden mit dem Logo und in den Farben der Dachmarke „Emissionsfreie Innenstadt“ (siehe Maßnahme QS 1 - Marketing) anbieterneutral gestaltet.



Das temporäre Mikrodepot ist verhältnismäßig schnell umsetzbar und je nach Anzahl der interessierten KEP-Dienste einfach erweiterbar. Ziel bleibt es aber, schnell in eine dauerhafte Errichtung eines Mikrodepots durch die KEP-Dienstleister selber zu kommen, da die Container lediglich eine temporäre Lösung sind, um eine Mikrodepot-Lösung zu testen und erste Erfahrungen damit zu sammeln. Durch die Vorbereitung und Umsetzung des temporären Mikrodepots und daraus gewonnene Erfahrungen können die Anforderungen an eine Immobilie für ein dauerhaftes Mikrodepot genauer definiert und zielgerichtet auf Eigentümer und Investoren zugegangen werden. Im Rahmen der Maßnahme wird letztlich eine geeignete Immobilie für einen solchen Dauerbetrieb gesucht. Der evtl. erforderliche Umbau und die Anmietung der Immobilie obliegen den KEP-Dienstleistern selber und sind möglicherweise erst nach dem Projektzeitraum umsetzbar.

C2 Mobilitätsmanagement für Beschäftigte und Besucher der City

Die Pkw-Fahrten der Besucher und Beschäftigten der Innenstadt sind gekennzeichnet durch große Wegelängen. Darüber hinaus werden diese Wege regelmäßig über das gesamte Jahr zurückgelegt. Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten und Besucher zu Gunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel wie ÖPNV oder Rad bzw. eines Umstiegs an P+R Stationen oder auch des genutzten Antriebs (Elektromobilität) versprechen bei verhältnismäßig geringen Kosten eine große Wirkung zur Reduzierung der Treibhausgas (THG)-Emissionen.

C2.1 Mobilitätsmanagement für Beschäftigte

Es ist geplant, mit bis zu zehn großen Unternehmen oder Behörden Mobilitätsmanagementkonzepte zu erarbeiten und umzusetzen. Um eine Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement können sich Unternehmen der City bei der Stadt bewerben.

Angelehnt an das erfolgreich durchgeführte Projekt mobil.pro.fit erfolgt für jedes Unternehmen und jede Behörde eine individuelle Analyse der Mitarbeiterwege (Wohnstandortanalyse) sowie der Dienstwege. Darüber hinaus werden die Unternehmen einzeln sowie in Gruppen gemeinsam beraten, um den Austausch und den gegenseitigen Lerneffekt zu fördern.

Bestandteile der in der Beratung erarbeiteten individuellen Konzepte können z. B. sein: Anschaffung von Pedelecs für Dienstfahrten, Beratung von Beschäftigten zum Umstieg auf den ÖV (v. a. für Fernpendler), Einführung des Jobtickets, Schaffung von



Ladestationen in den Firmentiefgaragen, Nutzung von Car-Sharing oder E-Fahrzeugen für Dienstfahrten oder Förderung von Fahrgemeinschaften. Die investive Umsetzung von Maßnahmen erfolgt dabei durch die Unternehmen/Behörden selbst. Darüber hinaus sollen mit den Behördenleitungen/Geschäftsführungen klare Ziele und Selbstverpflichtungen vereinbart werden, die diese an Verhaltensänderung und CO₂-Einsparung im Unternehmen erreichen wollen.

C2.2 Mobilitätsmanagement für Besucher und Kunden der City

Für die Besucher der City und Kunden des Einzelhandels werden in Zusammenarbeit mit der Kaufmannschaft gesondert Anreize für die Nutzung von ÖV und Fahrrad entwickelt. Es geht darum, die Kunden des innerstädtischen Einzelhandels zu belohnen, die den Umweltverbund nutzen, um in die City zu gelangen. Mit den Einzelhändlern sollen unterschiedliche Maßnahmen / Belohnungen entwickelt werden, die zur besonderen Kundenbindung von ÖV- und Fahrradkunden führen.

Darüber hinaus wird der Einzelhandel für die Thematik sensibilisiert, dass die Kunden nicht – wie oftmals noch angenommen – vermehrt mit dem Kfz die Innenstadt erreichen.

Auch soll mit dem Einzelhandel gezielt analysiert werden, wo im öffentlichen Straßenraum im Umfeld des jeweiligen Ladenlokals Radabstellanlagen fehlen. Diese sind dann mit der Maßnahme C3 umzusetzen.



C3 Fahrradparken

Ein großes Potenzial zur Emissionsreduktion auf den Wegen in die Innenstadt wird im Radverkehr gesehen. Durch den Ausbau der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder soll die Nutzung des Fahrrads weiter gefördert werden. Ziel der Maßnahme ist es, sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Dafür werden sukzessive rd. 1.000 Fahrradbügel in der Innenstadt und in den Quartieren aufgestellt. Die Verortung der Fahrradbügel im Projektgebiet ergibt sich zum einen aus den weiteren Maßnahmen, zum anderen durch die zuständigen Fachleute der Stadt Dortmund.

Für Beschäftigte und Besucher der Innenstadt wird an zentraler Stelle eine Radstation geplant. Die Radstation ist in der Nähe des Rathauses geplant. Damit befindet sich die Radstation an einem der wesentlichen Eingänge in die Innenstadt, am Rande der Fußgängerzone und nahe des Rathauses, des Stadthauses (mit den Bürgerdiensten) und zentral für die Beschäftigten in der Innenstadt. Es ist beispielsweise bekannt, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung in nahegelegenen Verwaltungsgebäuden derzeit keine sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im eigenen Gebäude nutzen können. Die Ausstattung und Größe der Radstation wurde in einem ersten Schritt näherungsweise auf 130-150 Stellplätze bestimmt. Geplant sind außerdem gesicherte Lademöglichkeiten für Pedelecs (rd. 10 Stck.) und Einrichtungen zur Gepäckaufbewahrung.



Maßnahmen des Leitthemas

QUARTIER

Q1 – Nahmobilitätskonzept

Q2 – Elektromobilität im Quartier

Q3 – Mobilitätsmanagement bei
Kitas und Schulen



Q1 Nahmobilitätskonzept

Für zwei sehr verschiedene Quartiere werden Nahmobilitätskonzepte entwickelt: Zum einen das Klinikviertel im Süd-Westen der Innenstadt, zum anderen das Viertel rund um die Berufskollegs an der Geschwister-Scholl-Straße und Brüggmannstraße – im Weiteren als Brüggmannviertel bezeichnet. Beide Quartiere sind durch hohen Parkdruck und geringe Flächenverfügbarkeit gekennzeichnet. So kommt es in den Straßen beider Quartiere oftmals zu Beeinträchtigungen des Fuß- und Radverkehrs durch regelwidrig abgestellte Kfz. Die Nebenanlagen dienen überwiegend dem Parken anstatt dem Flanieren bzw. dem Aufenthalt.

Durch die Prüfung und Einrichtung von Bewohnerparkzonen in beiden Quartieren wird der ruhende Verkehr neu geordnet. Stellplatzbedarfe werden ermittelt und eine anderweitige Nutzung der Flächen als für den ruhenden Verkehr geprüft. Durch Markierung und Beschilderung und durch verschärfte Kontrollen wird das „Wildparken“ eingeschränkt. Ziel ist die Reduzierung des Parksuchverkehrs, die Verlagerung von Pendlerfahrten auf den ÖPNV und das Fahrrad und damit die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt. Es wird damit unmittelbar eine Verbesserung der Wohnqualität für die Bewohner der Innenstadt erreicht, die sich bereits zu großen Teilen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbands fortbewegen. Durch Parkraumneusortierung gewonnene Flächen im Straßenraum bieten Raum für Carsharing-Fahrzeuge, Fußverkehr, Straßengrün, Aufenthalt oder auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen kann aufgrund der zeitlichen Vorgaben des EFRE-Programms voraussichtlich erst im Anschluss an den Durchführungszeitraum (vom 1.5.2019 bis 30.4.2022) erfolgen. Die Einwerbung weiterer Fördermittel in anderen Programmen wird angestrebt.

Q2 Beratung und Zertifizierung Elektromobilität im Quartier

Ziel der Maßnahme „Elektromobilität bei Dienstleistern und Handwerkern im Quartier“ ist es, den Anteil elektrischer Mobilität und die Akzeptanz für neue und nachhaltige Mobilitätsformen bei Gewerbetreibenden, Handwerksbetrieben, Unternehmen, Wohnungswirtschaft etc. in Quartieren zu erhöhen. Zu diesem Zweck werden zum einen zielgruppen- und quartiersspezifische Beratungsangebote geschaffen und umgesetzt, zum anderen werden zwei Labels „Green Mobility“ und „Fit for eMobility“ entwickelt.



Das Label „Green Mobility“ erhalten die Akteure im Quartier für eigene Werbemaßnahmen, die einen Beratungsprozess durchlaufen und sich auf die Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen in ihren Betrieben verpflichtet haben. Kriterien der Label-Vergabe können beispielsweise sein, dass bestehende Möglichkeiten der Einbindung dezentraler Erzeugungsanlagen zur Versorgung der elektrischen Flotte umfänglich genutzt werden, ein ausreichend hoher Eigenverbrauch generiert wird oder durch die Nutzung alternativer Mobilitätsformen (bspw. durch Lastenräder) nachweislich Emissionen vermieden werden.

Das Label „Fit for eMobility“, vergleichbar mit dem Energieausweis für Wohngebäude, soll für Gebäudeeinheiten vergeben und öffentlichkeitswirksam eingesetzt werden. Gleichzeitig kann damit die Information für Kunden, Mieter etc. verknüpft werden, dass die Einbindung von Elektrofahrzeugen in der gelabelten Immobilie infrastrukturell vorgesehen ist.

Im Rahmen der Maßnahme werden Gebäudeeinheiten hinsichtlich ihrer Eignung und Potenziale für die intelligente Einbindung von Elektrofahrzeugen analysiert und gewerbliche Flotten hinsichtlich ihrer Elektrifizierungspotenziale beurteilt. Anhand der Ergebnisse werden Handlungsempfehlungen für die Akteure im jeweiligen Quartier ausgesprochen, um die erkannten Elektrifizierungspotenziale unter Einbezug dezentral erzeugter Energie zu heben.

Q3 Mobilitätsmanagement bei Kitas und Schulen

Ziel ist es, das Bringen und Abholen von Kindern (bei Kitas und (Grund-)Schulen) sowie die motorisierte Mobilität bei Schülerinnen und Schülern der Berufskollegs nachhaltig zu reduzieren und auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Alle Einrichtungen im erweiterten Projektgebiet (rd. 3km um den Alten Markt) werden angesprochen, um das in Dortmund bereits erfolgreich entwickelte und prämierte Projekt „So läuft das“ mit ihnen umzusetzen bzw. zunächst für sie weiterzuentwickeln und dann umzusetzen.

Das als Dortmunder Modell an Grundschulen erprobte Konzept „So läuft das“ wird in 3 Phasen unterteilt: Zu Beginn wird ein Schulwegecheck mit den Schülern durchgeführt. Ergebnis aus dem Schulwegecheck sind Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrensituationen und ein Schulwegeplan. In der zweiten Phase wird die Einrichtung von Hol- und Bringzonen im näheren Umfeld der Schule geprüft und durchgeführt. In der dritten und letzten Phase wird mit den Projekten „Verkehrszähler“ und „Walking-Bus“ die Motivation der Kinder gestärkt, den Schulweg nicht im Kfz der Eltern zurücklegen zu wollen und dies an die Eltern zu spiegeln.



Für das Mobilitätsmanagement bei Kitas und Schulen werden externe Beratungen zu den verschiedenen Bausteinen der Konzepte und kleinere Investitionen wie z. B. Beschilderung und Markierungen durchgeführt. Fehlende Radabstellmöglichkeiten werden im Rahmen der Maßnahme C3-Fahrradparken auf den Schulgeländen und/oder im näheren Umfeld aufgestellt.

Die Schulen im (erweiterten) Projektgebiet wurden im Vorfeld angeschrieben und die Teilnahme abgefragt. Die Rückmeldung war ausgesprochen positiv und die Teilnahmebereitschaft groß.



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Stadt Dortmund



Maßnahmen des Leitthemas

WALL

W1 – Radwall

W2 – Grüner Wall / Grüne City



W1 Radwall

Derzeit ist das Radverkehrsangebot entlang des Dortmunder Wallrings lückenhaft, uneinheitlich und entspricht nicht dem Qualitätsanspruch einer modernen Radverkehrsinfrastruktur. Der Wall ist aber nicht nur für den Kfz-Verkehr sondern auch für den Radverkehr ein wichtiger Verkehrsverteiler. Ziel ist es daher, für den Radverkehr eine richtlinienkonforme, attraktive, durchgängige und mühelos zu benutzende Verbindung rund um den kompletten Wallring zu schaffen. Diese Verbindung ist für den Zweirichtungsverkehr mit Anbindung an alle Radverkehrsachsen (Maßnahme A1 Fahrradachsen) vorgesehen.

Im Rahmen der Maßnahme W1-Radwall soll die Radverkehrsinfrastruktur auf dem Wallring ausgebaut werden, um kurzfristig eine attraktive Wegeverbindung für den Radverkehr zu erreichen. Auf lange Sicht sind die Umstrukturierung der Führung des Kfz-Verkehrs und dadurch die Gewinnung von mehr Raum für den Radverkehr geplant. Die Neuaufteilung des Straßenraumes des Wallrings ist Bestandteil aller Wallmaßnahmen. Dabei werden Radwegeinfrastruktur und Begrünung (s. Maßnahme W2) nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzend betrachtet. Die Grundlage für die Umgestaltung des gesamten Wallrings schafft eine Machbarkeitsstudie und Verkehrsuntersuchung. Der daran anknüpfende Umgestaltungsprozess wird erfahrungsgemäß einige Jahre dauern. Um bereits kurzfristig im Projektzeitraum der Emissionsfreien Innenstadt Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, wird in einer ersten Phase der Radverkehr auf dem Wallabschnitt von Bornstraße bis Adlerturm neu aufgestellt und teilweise bevorrechtigt.

Auf diesem Abschnitt des Walls werden durch bauliche Maßnahmen zum „Schikanenabbau“ und Lückenschluss Verbesserungen im Bestand erreicht, die keinen Einfluss auf die Fahrspuren haben. Bisher gibt es dort so gut wie keine eigenständigen Radverkehrsanlagen. Der Radfahrer wird über die Fahrspuren der parallel zum Wallring verlaufenden Stellplatzanlagen geführt. Dort ist dringend eine Optimierung geboten.

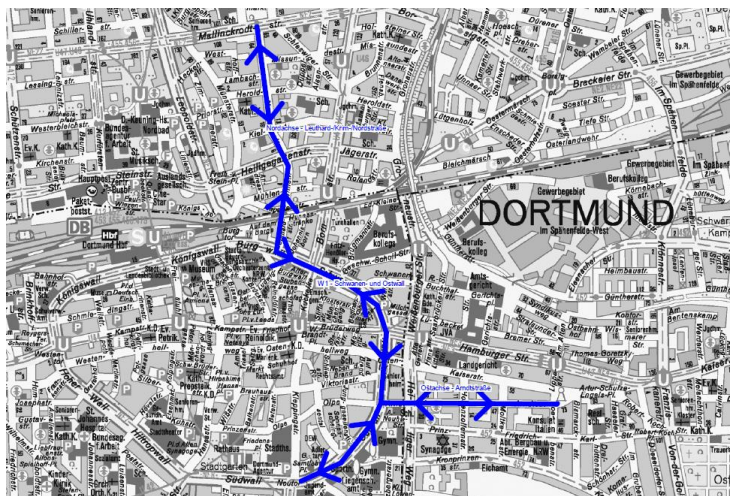


Abbildung 6: Planung Radverbindung: Fahrradstraßen (A1) und Wallring (W1.1)

Die Machbarkeitsstudie dient als Vorbereitung der Diskussion um die Gestaltung des Wallrings nach 2030 und umfasst eine vertiefende Untersuchung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und eine Machbarkeitsstudie für den Umbau des Wallrings zum Vorteil der Radfahrer. Hierbei werden insbesondere die Kreuzungspunkte und deren Leistungsfähigkeit mit Hilfe einer mikroskopischen Verkehrssimulation betrachtet. Es wird untersucht, welche Räume bei gegebener Verkehrsbelastung vorhanden sind, sowie verschiedene Planfälle zur Führung des Radverkehrs auf dem Wallring durchgespielt. Sich ergebende Flächenfreiräume sollen zugunsten von Radverkehrsanlagen genutzt werden. Die Ergebnisse der Untersuchung werden in einer Bürgerwerkstatt mit der Öffentlichkeit diskutiert.

W2 Grüner Wall / Grüne City

Die Durchgrünung des Projektgebietes ist eine Maßnahme, um die Folgen des Klimawandels abzumildern. Die Folgen von Starkregenereignissen und der Hitzeinseleffekt werden durch diese Maßnahme reduziert. Gleichzeitig können Luftschadstoffe gebunden werden, wodurch die relativ hohen Belastungen in der Innenstadt reduziert werden. Mit der Maßnahme Grüner Wall / Grüne City wird die Aufenthaltsqualität innerhalb des Projektgebietes entscheidend gesteigert. Die Möglichkeiten gestalterischer Aufwertung durch Durchgrünung sind dabei vielfältig. Eine Abstimmung mit planerischen und städtebaulich relevanten Maßnahmen, wie z. B. dem durchgängigen Radweg auf dem Wall (Maßnahme W1), ist Teil der Projektplanung.



Das gesamte Projektgebiet wird im Hinblick auf Durchgrünung sowohl in der Fläche als auch im vertikalen Bereich einschließlich Dachbegrünungen analysiert. Darauf aufbauend wird eine Durchgrünungsplanung erstellt. Berücksichtigt werden sowohl vertikale Flächen wie Fassaden, Mauern, Pfeiler u. s. w. als auch Dachflächen, Straßen, Fuß- und Radwege, Parkplätze, vorhandene Brachflächen etc.

Innerhalb des Förderzeitraums werden Baumpflanzungen am Wall als prioritär umsetzbare Maßnahmen durchgeführt. Dabei werden die beiden Maßnahmen W1 und W2 des Förderprojektes miteinander verknüpft. In Teilabschnitten wird auf dem Wall ein durchgehender Fahrradweg gebaut. Der erste Wall-Abschnitt verläuft zwischen Bornstraße und Brüderweg. Dort werden als Arrondierung zum geplanten Fahrradweg auf dem vorhandenen Parkplatz 10 Bäume gepflanzt. Die Baumpflanzung selbst und Unterhaltung erfolgen in Eigenleistung der Stadt.



Maßnahmen des Leitthemas

QUERSCHNITT

QS1 – Marketing

QS2 – Öffentlichkeitsbeteiligung

QS3 – Evaluation



QS1 Marketing

Ziel der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-) frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ ist es, den Anteil der Besucher und Beschäftigten der Dortmunder City, die klimafreundlich mit Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß oder elektrisch unterwegs sind, zu steigern. Dafür bedarf es breit angelegter Öffentlichkeitsarbeit mit einer umfassenden Kommunikations- und Marketingkampagne, die möglichst viele Verkehrsteilnehmende erreicht.

QS 1.1 Dachmarke und Kommunikations- und Kampagnenkonzept

Für eine erfolgversprechende Strahlkraft der Umsetzungsstrategie, die für Aufmerksamkeit sorgt und möglichst viele Verkehrsteilnehmende zu nachhaltiger Mobilität bewegt, ist eine umfassende Kommunikations- und Marketingkampagne mit einer einprägsamen Dachmarke mit hohem Wiedererkennungswert erforderlich.

Dabei wird die umweltfreundliche Mobilität als Ganzes mit allen Verkehrsträgern des Umweltverbundes beworben. Durch eine ganzheitliche Kampagne werden die Projekte und Ergebnisse der weiteren Maßnahmen im einheitlichen Design präsentiert. Für einen hohen Wiedererkennungswert wird eine Dachmarke entwickelt, die Verkehrsteilnehmende motiviert, klimafreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. In ihrer Umsetzung spannt die Dachmarke den Bogen zwischen den einzelnen Maßnahmen und somit zwischen fachlich orientierten Veranstaltungen (bspw. Akteursgesprächen o.ä.) und den öffentlichkeitswirksamen Informations- und Beteiligungsformaten (bspw. Marketingmaßnahmen).

Der Bezugsraum der Dachmarke erstreckt sich über das Projektgebiet der Innenstadt hinaus. Sie soll auch über den Projektzeitraum und das Projektgebiet hinaus Dortmunder und deren Besucher ansprechen, sich umweltfreundlich im gesamten Stadtgebiet fortzubewegen.

QS1.2 Durchführung der Kampagne mittels Medienmix

Beim Marketing sind der Wiedererkennungswert und die Ansprache auf verschiedenen Kanälen (Bild, Ton, offline/online, socialmedia) sowie die Präsenz im Stadtbild wesentliche Erfolgsfaktoren. Inhalt des Kommunikations- und Kampagnenkonzeptes sind daher die gezielte Nutzung der verschiedenen Medienformate für einzelne Zielgruppen und Inhalte über die gesamte Laufzeit des Förderprojektes (Multi-Channel-Kampagne).



QS 1.3 Still-Leben auf dem Wall

Die Marketingstrategie gipfelt in einem Still-Leben auf dem Wall zum Ende des Projektzeitraums voraussichtlich im Herbst 2021, angelehnt an das Stilleben Ruhrschnellweg auf der A40 im Kulturhauptstadtjahr 2010 und weitergeführt in kleinerer Dimension im Still-Leben Borsigplatz.

Bei dieser Großveranstaltung mit Inszenierungen und Bestuhlungen auf Teilbereichen des Walls, bei der zahlreiche Maßnahmen und Ergebnisse der Umsetzungsstrategie präsentiert werden, kann der Wallring in Teilen autofrei erlebt werden, und die Potenziale für eine Umgestaltung werden erlebbar.

Wie beim Stilleben A40 in 2010 soll die Fahrbahn der einen Richtung als Mobilitätsspur für Fahrradfahrer u. ä. und die in der anderen Richtung als Aufenthaltsfläche genutzt werden. Es wird von 50.000 zeitgleichen Besuchern und insgesamt von 100.000 Besuchern über den Tag verteilt ausgegangen.

Es ist beabsichtigt, das Wall-Still-Leben möglichst vielen Interessierten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Deshalb werden die Möglichkeiten eines kostenlosen ÖPNV-Angebotes für den Veranstaltungstag im Netz der DSW21 auf dem Dortmunder Stadtgebiet nach dem Vorbild des „Tag des offenen Denkmals“ geprüft.

QS2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Dortmund hat bereits große Erfahrungen bei der Beteiligung der Bürgerschaft und der Gestaltung von Dialogprozessen. Der Masterplan Mobilität 2030, das Handlungsprogramm Klimaschutz 2020, der Masterplan Energiewende, das Dekadenprojekt „Nordwärts“ und viele weitere umsetzungsorientierte Konzepte und Beteiligungsprozesse zeichnen sich durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung der Akteure der Stadtgesellschaft aus. Auch bei wesentlichen Projekten, wie dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes am Nordausgang, wird die Bürgerschaft stark in die Planung eingebunden. Darüber hinaus hat Dortmund als erste Stadt eine Ombudsstelle für Bürgerinteressen eingerichtet.

Öffentlichkeitsbeteiligung ist anders als Bürgerbeteiligung/-information weiter gefasst und bindet sowohl die breite Stadtgesellschaft, als auch fachkundige Akteure sowie die Politik ein. Dementsprechend werden im Rahmen des Projektes verschiedene Formate angeboten.



QS 2.1 Dialogveranstaltungen und Bürgerwerkstätten

Neben der Marketingkampagne (QS1) ist die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von extern moderierten Dialogveranstaltungen unabdingbar und als Querschnittsaufgabe im Projekt integriert. Hierbei sollen in Veranstaltungen durch unterschiedliche Veranstaltungsformate neben Bürgerinnen und Bürgern außerdem ein möglichst breites Spektrum der Stadtgesellschaft wie Institutionen, Unternehmen, Einzelhändler (Cityring), sowie Politik und Verwaltung angesprochen und in den Prozess eingebunden werden. Beispielsweise werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wallring in einer Bürgerwerkstatt thematisiert.

QS2.2 Akteursgespräche

In acht Akteursgesprächen werden je nach Thema Teilnehmer aus der jeweiligen Branche angesprochen. Es werden Veranstaltungsformate gewählt, bei denen spezifische Informationen und konkrete Hinweise an Praktiker gegeben werden. In enger Verknüpfung mit einzelnen Maßnahmen werden die Akteure in verschiedenen Veranstaltungen informiert und beteiligt.

QS 2.3 Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030

Der im Prozess des Masterplan Mobilität 2030 eingerichtete Arbeitskreis wird auch die Umsetzung der Maßnahmen der Emissionsfreien Innenstadt konstruktiv kritisch begleiten. In diesem Arbeitskreis sind Vertreter verschiedenster Institutionen vertreten. Durch die Bearbeitung des Masterplans Mobilität 2030 mit seinen Teilkonzepten und des Masterplans nachhaltige Mobilität in der Stadt verfügen die Teilnehmer über ein tiefgehendes und übergreifendes Wissen der Verkehrsplanung der Stadt Dortmund.

Der Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 wird regelmäßig zu verschiedenen Themen durch die Stadtverwaltung (in Zusammenarbeit mit einem beratenden Planungsbüro) einberufen. Um die Umsetzung der Maßnahmen der Emissionsfreien Innenstadt zu begleiten, sind über den gesamten Förderzeitraum sechs Sitzungen des Arbeitskreises Masterplan Mobilität 2030 vorgesehen.

QS3 Evaluation

Eine Evaluation des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ dient dazu, die Wirkungen des Gesamtprojektes sowie einzelner Maßnahmen zu quantifizieren und zu bewerten (z. B. Reduzierung von Treibhausgasemissionen, Veränderungen Modal Split) und den Prozess zu beurteilen. Die Evaluation dient als Grundlage für weitere Planungen



sowohl in Dortmund als auch in anderen Städten, um zukünftige Prozesse und Maßnahmen zu optimieren und Wirkungen im Vorfeld besser abschätzen zu können. Inhaltliche Bausteine der Evaluation sind die Prozessevaluation sowie die Evaluation der Maßnahmenwirkungen und der Akzeptanz von Maßnahmen.

Bei einzelnen, besonders innovativen Maßnahmen bedarf es einer besonderen wissenschaftlichen Begleitung, um den Nachweis der Wirkungen belegen zu können. Die Evaluation der Maßnahme E-Taxen am Hauptbahnhof erfolgt auf Basis einer speziellen Befragung der Nutzer (insbesondere Taxifahrer).