



Fußverkehrsstrategie

Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit

Masterplan Mobilität Dortmund 2030



Inhalt

1.	Eine Fußverkehrsstrategie für Dortmund	5
2.	Status quo des Fußverkehrs in Dortmund	7
3.	Dortmund wird eine fußgängerfreundliche Stadt	13
4.	Handlungsfelder im Fußverkehr	17
4.1	Geh- und Fußwegenetz – Infrastruktur mit Qualitätsstandards	17
	Maßnahmenprogramm: Fußverkehrs-Checks und Nahmobilitätskonzepte	17
	Maßnahmenprogramm: Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen	22
	Maßnahmenprogramm: Beleuchtete Fußgängerunterführungen	23
	Maßnahmenprogramm: Entwicklung und Einrichtung von zwei Geh-Achsen	23
	Maßnahmenprogramm: Mehr Zebrastreifen für Dortmund	24
4.2	Belebte und urbane Quartiere – Aufenthalt im öffentlichen Raum stärken	25
	Maßnahmenprogramm - Sitzen in den Bezirken	26
	Maßnahmenprogramm - 1.000 Bänke für Dortmund	27
4.3	Verkehrssicherheit – zu Fuß, aber sicher!	28
	Maßnahmenprogramm - 365 Tage sicheres Gehen	29
4.4	Verknüpfung im Umweltverbund – Fußverkehr in der intermodalen Wegekette	30
	Maßnahmenprogramm: Meine Haltestelle	30
4.5	Gehen ist gesund – Der Fußverkehr zur Gesundheits- und Bewegungsförderung	32
4.6	Fußverkehr geht vor – Kommunikation und Verhaltensänderung	33
	Maßnahmenprogramm: Digitale Beteiligung Mängelmelder	35
5.	Organisation verbessern und Ressourcen für die Fußverkehrsförderung schaffen	37
5.1	Organisation der Abstimmungen	37
5.2	Erfolge messbar machen	39
	Abbildungsverzeichnis	40

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Sebastian Hopp

1. Eine Fußverkehrsstrategie für Dortmund

Abbildung 1: Fußverkehr trägt zum Beleben der Dortmunder Innenstadt bei



Quelle: Planersocietät

Dortmund will sich im Rahmen des Masterplans Mobilität 2030 zukünftig stärker als fußverkehrsfriendlye Stadt etablieren. Viele Gründe sprechen dafür, den Fußverkehr zu fördern. Der Fußverkehr ist Basis für jegliche Mobilität. Sie ermöglicht eine eigenständige Mobilität aller Menschen; damit ist Gehen auch ein Beitrag für eine gender- und generationsübergreifenden Stadt. Zufußgehen kostennichts, es ist sozial und erhöht die gleichberechtigte Teilhabe für alle Menschen. Als fußgängerfriendlye Stadt werden die Lebensqualität und die Identifikation mit der Stadt erhöht. Zu Fuß Gehende tragen zur Belebtheit öffentlicher Räume bei, das erhöht wiederum das Sicherheitsgefühl. Zufußgehen fördert die Gesundheit und verringert das Krankheitsrisiko. Vom Fußverkehr gehen keine Umweltbelastungen aus; seine Förderung ist somit wichtig, um die gesteckten Klima-, Luftreinhalte- und Lärmreduzierungsziele zu erzielen. Zudem ist eine Fußverkehrsförderung auch ein Element der lokalen Zentren- und Wirtschaftsförderung.

Zufußgehen ist nicht nur Spazieren gehen, sondern eine wesentliche Verkehrsart auf vielen Alltagswegen. Rund ein Fünftel alle Wege in Dortmund werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt.¹ Aber auch als Zubringer zu allen anderen Verkehrsmitteln sind Fußwege notwendig, ob auf dem Weg zur Haltestelle oder vom Parkhaus zum eigentlichen Ziel. Wichtig ist die gesamte Wegeketten. Gegenüber der vorherigen Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2013 hat sich der Anteil aller Verkehrsmittel gesteigert, dagegen ist

der Anteil des Fußverkehrs deutlich zurückgegangen (von 26 % auf 19 %). Insgesamt hat sich der Anteil der aktiven Mobilität verringert, absolut gesehen wird jedoch jeder dritte Weg mit den Verkehrsmitteln der aktiven Mobilität (Fuß, Rad) zurückgelegt.

Wird jedoch nicht nur wie bei der Mobilitätshebung der Hauptweg erfasst, sondern auch die einzelnen Etappen, steigt nach bundesweiten Untersuchungen der Anteil der Fußwege um den Faktor 1,4 bis 2,3.² Hohe Fußwegeanteile haben

¹Stadt Dortmund Haushaltsbefragung 2019

²Umweltbundesamt – Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Berlin 2018, S. 19

insbesondere Kinder und ältere Menschen. Diese sind vor allem auf sichere und komfortable Fußwege angewiesen. Diese Herausforderung, attraktive und sichere Fußwege für alle zu schaffen, und die verschiedenen Ansprüche an das Gehen zu vereinen, gilt es anzugehen. Zielgruppenübergreifend barrierefreie³ Geh- und Fußwege zu schaffen, ist besonders im Bestand durch konkurrierende Nutzungsansprüche eine Herausforderung, welcher sich die Stadt Dortmund verstärkt annimmt. In den nächsten zehn Jahren setzt sich die Stadt daher zum Ziel, fußgängerfreundlicher zu werden und dem Fußverkehr in der Verkehrsplanung und im Städtebau mehr Gewicht zu geben. Dafür steht Dortmund als „Stadt der kurzen Wege“ weiterzuentwickeln, welches als Zielfeld C des Masterplans Mobilität 2030 verankert wurde. Fußverkehrsförderung ist ein Querschnittsthema, welches auch viele Anknüpfungspunkte zu anderen Zielen der Stadtentwicklung hat (wie z. B.

Teilkonzept Öffentlicher Raum, Masterplan Plätze und City 2030). Die vorliegende Fußverkehrsstrategie als Baustein des Teilkonzeptes Fußverkehr und Barrierefreiheit konkretisiert die Zielvorstellungen des Masterplans Mobilität und überführt sie in Maßnahmenprogramme. Die Fußverkehrsstrategie ist zentraler Baustein des Teilkonzeptes Fußverkehr und wurde gemeinsam mit anderen Teilkonzepten des Masterplans erarbeitet (Strategie Barrierefreiheit, Strategie Radverkehr, Strategie Verkehrssicherheit, Strategie Ruhender Verkehr, Strategie Öffentlicher Raum) und vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität begleitet. Dabei zeigte sich, dass die Fußverkehrsstrategie viele Abteilungen und Ämter betrifft. Daher wurde im Zuge des Erarbeitungsprozesses mit der Stadtverwaltung ein ämterübergreifender Workshop zur Fußverkehrsförderung durchgeführt. Die hier vorliegende Strategie stellt die zentrale Leitlinie für die Entwicklung des Fußverkehrs für die nächsten zehn Jahre dar.

Abbildung 2: Ablauf - Masterplanprozess



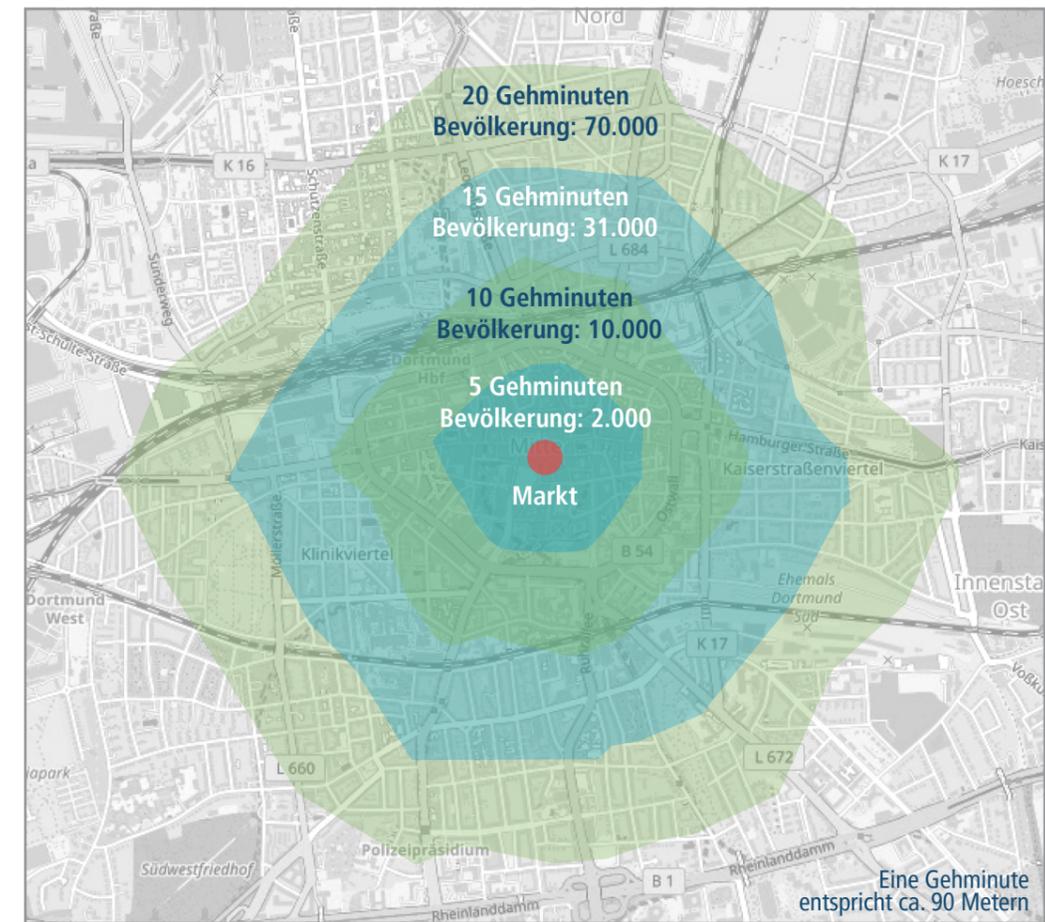
Quelle: Planersocietät / Stadt Dortmund

³Zur Barrierefreiheit siehe Teilkonzept Barrierefreiheit

2. Status quo des Fußverkehrs in Dortmund

Die Stadt Dortmund bietet mit seinen kompakten Stadtstrukturen in der Innenstadt sowie den Stadtbezirkszentren gute Möglichkeiten, das Zufußgehen auf vielen Wegen weiter zu etablieren. Besonders die Innenstadt mit der Fußgängerzone innerhalb des Wallrings ist fußgängerfreundlich ausgestaltet und gut zu Fuß zu durchqueren (so benötigt man zu Fuß von Ost nach West nur 14, von Nord nach Süd nur 10 Minuten). Auch die umliegenden Innenstadtquartiere (Nord, West und Ost) weisen eine hohe Dichte, Nutzungsmischung und kurze Wegestrecken auf, sodass z. B. die City von über 70.000 Einwohner*innen innerhalb von 20 Minuten zu erreichen ist (vgl. Abb. 3). Schon heute kommt jeder siebte Innenstadtbesucher zu Fuß in die Dortmund City.⁴

Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt innerhalb von 20 Minuten



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: openstreetmap.

⁴Vgl. IFH Innenstadtbefragung Vitale Innenstadt 2018

Dabei wird deutlich, dass etwa 18-22 % der Wege in den Innenstadtbezirken ausschließlich zu Fuß bewältigt werden.⁵ Die Dezentralität durch Stadtbezirkszentren, Ortsteilzentren und Quartiersversorgungszentren machen kurze Wege auch außerhalb der Innenstadt möglich. Jedoch werden in den äußeren Stadtbezirken in Dortmund nur knapp 10 % der Wege zu Fuß erledigt. Vielfältige eigenständige Fußwege in Quartieren und Grünverbindungen schaffen wichtige attraktive Verbindungen und Räume der Erholung. Allerdings existieren in Dortmund einige gesamtstädtische Barrieren. Zum einen sind dies vor allem die Bahnstrecken (insbesondere als Barriere zur bzw. von der Nordstadt), zum anderen aber auch wichtige Hauptverkehrsstraßen (B1, B54, B236, Autobahnen), die oftmals nur über Brücken oder Unterführungen zu queren sind. Problematisch ist derzeit für den Fußverkehr noch der sehr breite Wall, der eine starke Barriere darstellt.

Fußverkehr als Basismobilität mit Luft nach oben

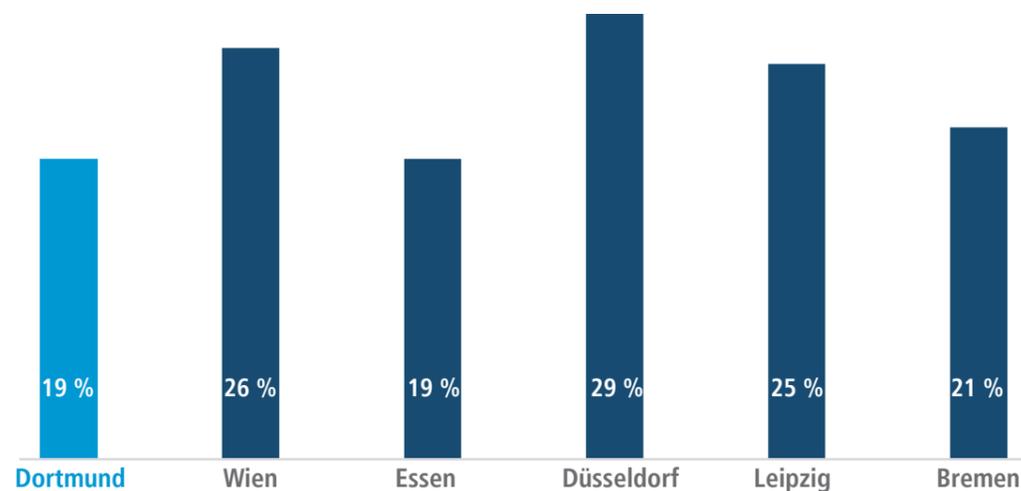
Der Fußverkehrsanteil am Modal Split liegt aktuell bei 19 %. Das heißt, jeder fünfte Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Dies ist ein deutlicher Rückgang im Vergleich zur vorherigen Mobilitätserhebung

(2013: 26 %, 2005: 20 %) und im Vergleich zu anderen Großstädten auch ein relativ geringer Anteil (vgl. Abb. 4). Auch wenn bei diesem Anteil der Hauptwege nicht die ebenfalls relevanten Fußetappen miterfasst sind, zeigt sich, dass der Fußverkehr derzeit in Dortmund noch weit unter seinen Möglichkeiten bleibt. Während der Fußverkehrsanteil in Dortmund auf Wegen bis 1km bereits 68 % beträgt nimmt der Anteil auf Wegen bis 2km Länge drastisch auf 29 % ab. Für den Fußverkehr ist daher ein weiteres besonderes hohes Potenzial zu heben. Unterschiede zeigen sich auch in der Stadtstruktur. Die äußeren Stadtbezirke haben einen geringeren Anteil an Fußwegen. Selbst in den Innenstadtbezirken, wo durch die Dichte die Wege in der Tendenz eher kürzer sind, zeigt sich ein Fußverkehrsanteil von gut einem Fünftel aller Wege.

Einflussfaktoren

Obwohl jeder Mensch auch zu Fuß geht, bestehen beim Fußverkehr einige Nutzungshemmnisse. Die zentrale Nutzungshemmnisse für das Zufußgehen betreffen nicht nur die Infrastruktur, sondern auch Themen wie die Sicherheit, das Image, die Praktikabilität und den Komfort. Infrastrukturelle Hemmnisse sind z. B. ein lückenhaftes Fußwege-

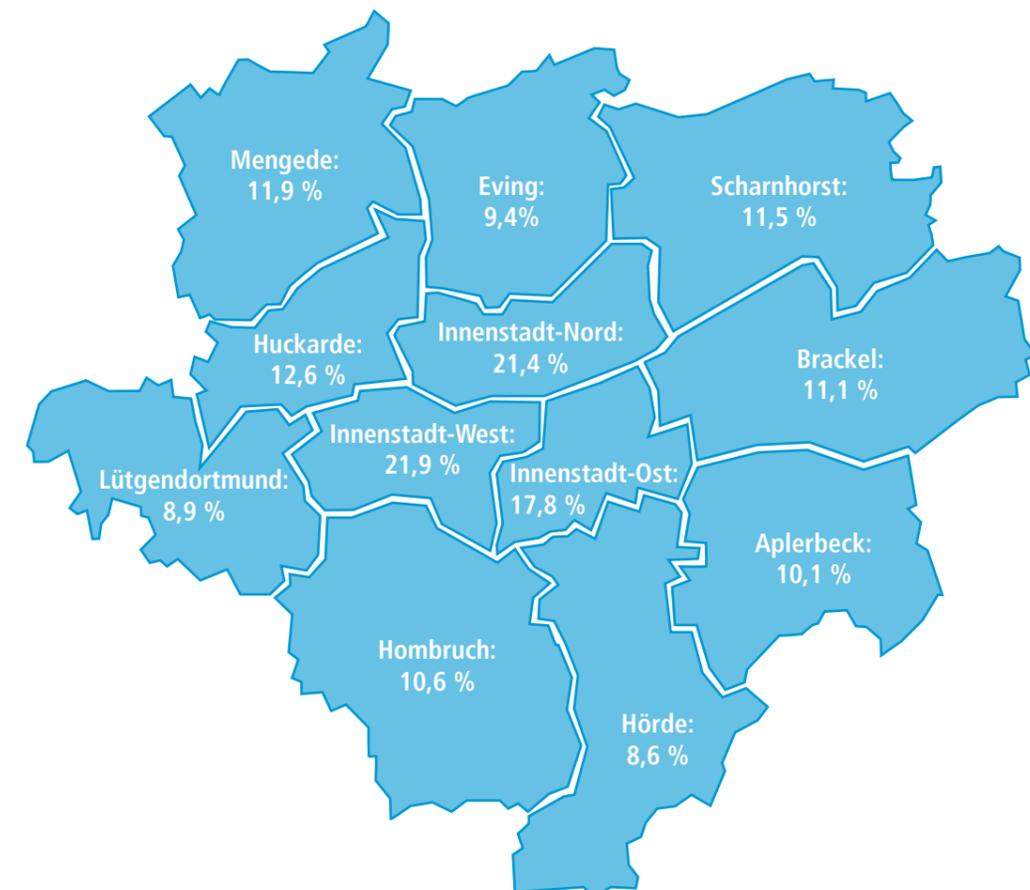
Abbildung 4: Einordnung des Dortmunder Fußverkehrsanteil am Modal Split



Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

⁵Vgl. Stadt Dortmund 2019: 51

Abbildung 5: Fußverkehrsanteil nach Stadtbezirken



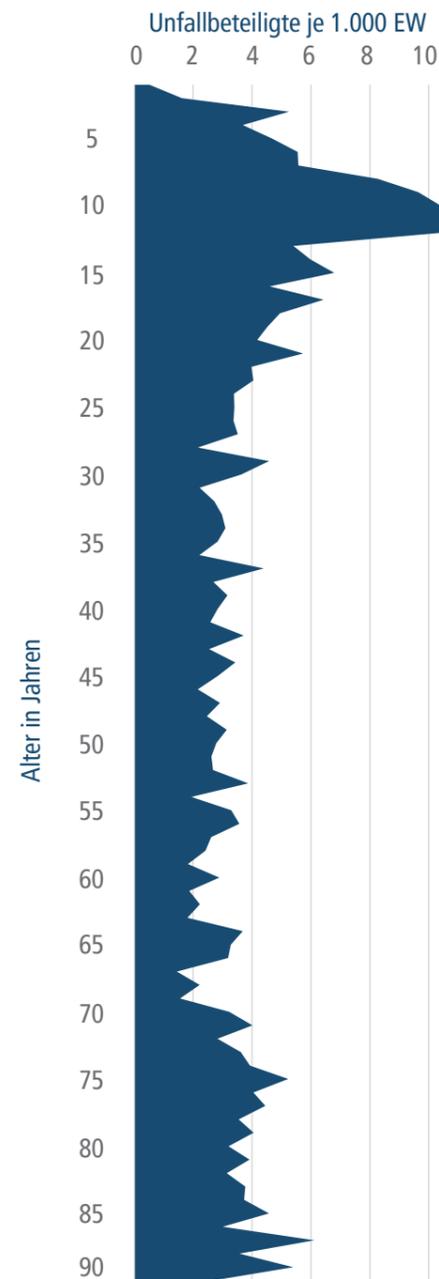
Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

netz und Qualitätsmängel, die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen, fehlende Barrierefreiheit oder ein wenig ansprechender Straßenraum. Unter Sicherheitsaspekten sind besonders Angsträume, z. B. Unterführungen oder schlecht beleuchtete Wege, die wahrgenommene Angst vor schnellen E-Scootern oder Radfahrenden auf Gehwegen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu nennen. Das Wetter, der notwendige Gepäcktransport, Reisezeitaspekte bzw. die Entfernung, das fehlende Image, und wenig Lobby und Öffentlichkeitsarbeit für das Zufußge-

hen sind weitere Faktoren, die das zu Fuß Gehen unattraktiv machen können. Weitere Einzelaspekte, wie z. B. Verkehrsgewohnheiten, mangelnde Mobilitätseigenständigkeit von Kindern, Traumatisierungen nach Unfällen und Mobilitätsbeeinträchtigungen können auf individueller Ebene die Entscheidung für das zu Fuß Gehen negativ beeinflussen.

Manche Aspekte sind nur mit sehr hohem Aufwand oder gar nicht änderbar, andere in gewissem Maße, wiederum andere aber leicht zu beeinflussen. Hier will die Stadt Dortmund ansetzen.

Abbildung 6: Unfallbeteiligte Fußgänger*innen nach Alter je 1.000 Einwohner*innen (2013-2018)



Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

Die Aktivposten: Hier wurde schon verbessert ...

Seit 2007 ist Dortmund Mitglied in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW). In den vergangenen Jahren wurden bereits einige Maßnahmen mit mittelbarem oder unmittelbarem Bezug zur Fußverkehrsförderung umgesetzt oder gestartet. Die flächendeckende und vollständige Umsetzung eines Tempo-30-Zonen-Ansatzes in der Mitte der 1990er-Jahre gehört z. B. ebenso dazu wie diverse Straßen- und Platzumgestaltungen. Eine fußgängerfreundliche Umgestaltung der City konnte erfolgreich umgesetzt werden, sodass die City gut als zu Fuß Gehender zu durchqueren ist. Der geplante Umbau des Boulevards Kampstraße wird dies demnächst noch vervollständigen. Ebenso gehören die großen Stadtentwicklungsprojekte dazu, wie PHOENIX West oder PHOENIX See, mit denen nicht zugängliche Bereiche geöffnet worden sind und eine hohe Qualität gerade auch für zu Fuß Gehende geschaffen wurde. Im Bereich der fußläufigen Grünverbindungen sind attraktive Fußwege auch abseits der Hauptverkehrsstraßen entstanden oder werden noch entstehen. Auch einige Stadtumbauprojekte und die Programme Soziale Stadt oder Aktive Zentren, haben zu einer höheren Fußverkehrsqualität vor allem in den Stadtbezirken beigetragen. Mit dem Einzelhandelskonzept konnten nahräumliche Einzelhandelsstrukturen sowie eine fußläufige Erreichbarkeit gesichert werden. Es wurden erfolgreich Maßnahmen zur Bordsteinabsenkung, zur Barrierefreiheit, zu Querungshilfen und zu Bushaltestellen angestoßen, wengleich hier weiterhin ein hoher Handlungsbedarf besteht. Ebenso wurden Maßnahmen der Verkehrssicherheit angestoßen, so z. B. die Förderung einer sicheren Mobilität von Schüler*innen (Schulwegprogramm So läuft das). Auch strukturelle und organisatorische Verbesserungen, wie z. B. die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS), die Benennung eines Beauftragten für Nahmobilität sowie die Einführung eines Nahmobilitätsbeirats verdeutlichen, dass der Fußverkehr auch in Dortmund mehr und mehr an Bedeutung gewinnt.

... aber vieles ist noch zu tun.

Trotz alledem gibt es noch zu viele Dinge, die das Zufußgehen in Dortmund unattraktiv machen. Der hohe Parkdruck in vielen Nebenstraßen führt zu verengten Gehwegen (z. B. im Kaiserstraßen-, Klinik- oder Kreuzviertel) – an umfassenden Kontrollen und einem Problembewusstsein der Bürger*innen mangelt es. Häufig liegen die Gehwegbreiten hier unter den aktuellen Mindestanforderungen. Einmündungen und Kreuzungen im Anwohnerstraßennetz werden häufig durch parkende Fahrzeuge zugestellt. Dies führt oft dazu, dass abgesenkte Bordsteine nicht nutzbar sind. Zusätzlich führen die so entstehenden, schlechten Sichtbeziehungen zu Gefahrenpunkten für Personen auf den Gehwegen. Insbesondere Kinder sind aufgrund ihrer Körpergröße kaum sichtbar und können das Verkehrsgeschehen auf der Straße nur schlecht einsehen. Die starke Präsenz des ruhenden Kfz-Verkehrs vermindert zusätzlich die Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren. Schmale/fehlende Radwege sowie gemeinsame Führungen mit dem Radverkehr in innerörtlichen Lagen führen zusätzlich zu vermeidbaren Konfliktsituationen. Schmale Gehwege führen aber auch zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden.

Entlang von Hauptverkehrsstraßen wird die Aufenthaltsqualität durch die Lärmbelastung stark beeinträchtigt. Mehrspurige Straßen stellen große Barrieren innerhalb der Siedlungsbereiche dar. Das Queren einer mehrspurigen Straße ist oftmals nicht in einem Zug möglich, selbst an Stellen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen (z. B. Südwall, Ruhrallee, Burgwall). Das Warten auf Mittelinseln, die teilweise zusätzlich zu schmal sind, schafft mindestens ein unwohles Bauchgefühl bei den zu Fuß Gehenden.

Zu Fuß Gehende sind keine homogene Gruppe. Sie stellen unterschiedliche Ansprüche an die vorhandene Infrastruktur. Um eine gleichberechtigte Teilhabe aller sicherzustellen, sollten möglichst alle Anforderungen Berücksichtigung finden. So besteht insbesondere in den Bereichen Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und öffentliche Toiletten großer Handlungsbedarf.

Jährlich verunglücken in Dortmund durchschnittlich etwa 350 Fußgänger*innen im Verkehr – 3 davon tödlich, im Durchschnitt erleiden etwa 70 schwere Verletzungen. 85 % der nicht selbst verursachten Fußgängerunfälle werden durch Pkw verursacht, die meisten Unfälle passieren beim Abbiegen von Fahrzeugen sowie beim

Exkurs: Einflussfaktoren für das Zufußgehen

Nach einer Studie der TU Dresden für das Umweltbundesamt (TU Dresden: Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen; Forschungsstudie für das Umweltbundesamt, Dresden 2019) sind nach einer repräsentativen Befragung zur Aktiven Mobilität folgende Faktoren für das Zufußgehen eher **fördernde Einflussfaktoren**:

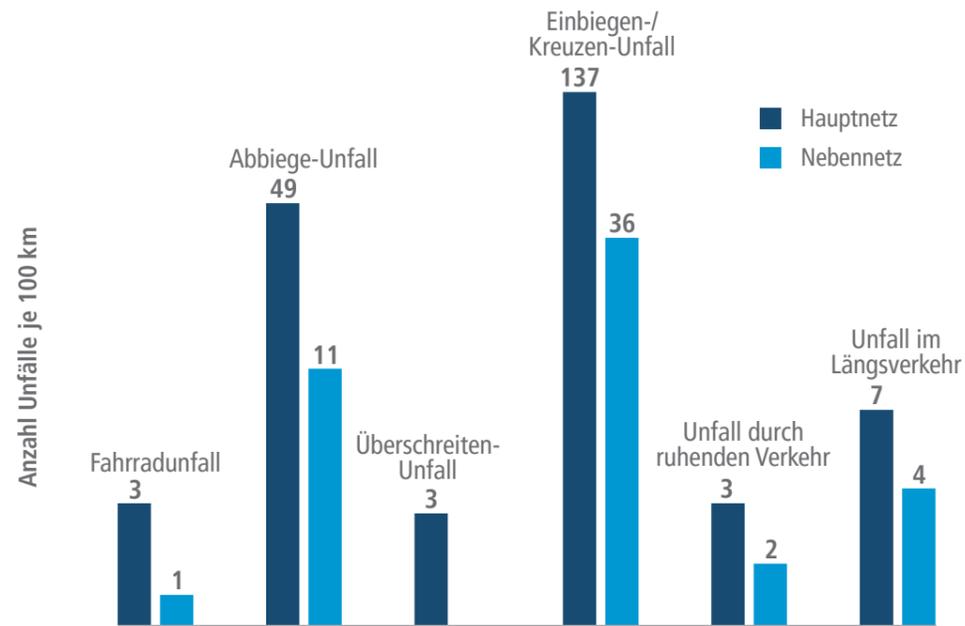
- positive Grundeinstellung zum Zufußgehen
- Sicherheit von Straßenräumen
- fußgängerfreundliche Wohnstraßen
- Umweltbewusstsein bei der Verkehrsmittelwahl
- verkehrssarme Straßenräume

- Fuß-komfortable Straßenräume im Quartier
- Mobilfunk/Internetzugang bei der Verkehrsmittelwahl

Deutlich **negativ** auf das wirken sich dagegen folgende **Faktoren** aus:

- Steigende Gehzeit zu nahräumlichen Aktivitätsorten
- Abnehmende städtebauliche Dichte des Wohnquartiers
- Steigende Gehzeit zu Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs
- Anzahl der Pkw im Haushalt

Abbildung 7: Fußgängerunfälle je 100 km Straßennetz



Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

Überschreiten der Fahrbahn durch Fußgänger. Besonderer Handlungsbedarf wird deshalb darin gesehen, die Sichtbeziehungen bei Querungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern sowie Querungshilfen im Hauptverkehrsstraßennetz auszubauen.

Besonders Kinder und Jugendliche sind überproportional von Fußgängerunfällen betroffen. Während in der Lebensmitte nur etwa 3 von 1.000 Dortmunder*innen zu Fuß verunglücken, steigt die Betroffenheit im Alter auf etwa 5 von 1.000 Personen.

3. Dortmund wird eine fußgängerfreundliche Stadt

Bis 2030 will Dortmund sich als fußgängerfreundliche Stadt etablieren. So soll den Dortmunder Bürger*innen sowie allen Touristen und Gästen der Stadt im Zusammenwirken mit den anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln eine stadt- und umweltverträgliche, sozial integrierende, sichere und kostengünstige Mobilität ermöglicht werden. Schritt für Schritt sollen Änderungen im Bestand umgesetzt werden, um die Aufenthalts- und Lebensqualität in Dortmund weiter zu steigern. Im Folgenden werden die Ziele bis 2030 vorgestellt, auf die sich die Stadt Dortmund geeinigt hat.

Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln

Die Dortmunder Innenstadt bietet mit ihrer kompakten Struktur einen guten Ausgangspunkt, um die fußläufige Erreichbarkeit zu sichern. Neben einer hohen Nutzungsdichte und -mischung ist die gute Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele und des ÖPNV von Bedeutung. Die Stadt Dortmund unterstützt und ermöglicht bei neuen Projektentwicklungen eine angemessene urbane Nutzungsdichte. Insbesondere wird auf eine fußläufige Erreichbarkeit der Zentren und Nahversorgungsstandorte sowie von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie von ÖPNV-Haltestellen hingearbeitet.

Die Stadt Dortmund wirkt auf städtebaulicher Ebene auf eine zur Straße hin orientierte Bebauung mit einer gut erreichbaren und lebendigen Erdgeschossenebene hin, um die Stadt für den Fußverkehr attraktiver zu machen. Neu- und Umbauvorhaben haben in diesem Zusammenhang immer auch das Ziel auch die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr im direkten Umfeld zu verbessern.

Ein guter und kurzer Fußweg zum Gebäude bekommt in der Bauleitplanung ein neues Gewicht. Das zeigt sich beispielsweise in der direkten Zugänglichkeit von Nahversorgern oder bei Abwägungen mit – auch straßenbegleitenden – Parkräumen und schließt verbindende Fußwege in Gewerbegebieten mit ein.

Erhöhung des Fußverkehrsanteils bis 2030

Der Fußverkehr soll im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsarten die Mobilität in Stadtbevölkerung gewährleisten. Der Anteil des Fußverkehrs soll von aktuell 19 % (2019) auf mindestens

21 % (2030) gesteigert werden. Das bedeutet rund 10 % mehr Fußwege. Insbesondere auf kurzen Wegen besteht noch erhebliches Potenzial für das Zufußgehen. So soll der Fußverkehr auf den Wegen bis 2 km meistgenutzte Verkehrsart werden.

Menschlichen Maßstab bei der Planung ansetzen

Der Mensch ist Maßstab für die weitere Stadt- und Verkehrsplanung in Dortmund. Hierzu findet eine Orientierung an den Geschwindigkeiten des Fuß- (5 km/h) und Radverkehrs (15 km/h) statt. Der Fußverkehr soll somit wieder erhöht und der öffentliche Raum seine sozialen und kulturellen Funktionen deutlich stärken. Der öffentliche Raum soll stärker zum lebendigen und attraktiven Ort der Begegnung werden.

Fußgänger*innen in Dortmund sollen mit der Infrastruktur zufrieden sein und sich als gleichwertige Mobilitätsteilnehmende fühlen. Hierfür wird der Fußverkehr bei allen Planungen angemessen berücksichtigt. Fußverkehr ist die Basis einer lebenswerten Stadt Dortmund.

Fußverkehr dient jedoch nicht nur dem Transport von A nach B. Qualitäten im öffentlichen Raum und Aufenthaltsqualitäten werden in erster Linie beim Zufußgehen wahrgenommen. Viele Aktivitäten zu Fuß erledigen zu können, ist eine besondere Qualität des städtischen Lebens. Fußgänger*innen tragen zur Belebung und zur Lebensqualität in der Stadt bei. Besonders auffallend sind dabei die Wege zur Ausbildungsstätte, zu den Kindertagesstätten und zur Versorgung. Von diesen Alltagswegen wird jeder vierte Weg zu Fuß zurückgelegt.⁶

⁶Vgl. Stadt Dortmund 2019: 66 f.

Abbildung 8: Blindenleitsystem - Dortmund



Quelle: Planersocietät

Soziale Teilhabe stärken und Barrierefreiheit umsetzen

Jede mobile Dortmunderin und jeder mobile Dortmunder geht zu Fuß. Viele Wege lassen sich ganz zu Fuß bewältigen, die übrigen werden in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln immer zumindest teilweise zu Fuß zurückgelegt. Dabei dauert der durchschnittliche Fußweg etwa 15min, multimodale Wege mit Fußverkehrsanteil dauern in der Regel länger.⁷ Das Zufußgehen erfüllt wichtige Mobilitätsfunktionen, ist kostenfrei und steht allen sozialen Gruppen zur Verfügung, die je nach Alter und eigenen Fähigkeiten sehr unterschiedliche Bedürfnisse haben. Besonders Kinder legen knapp die Hälfte ihrer Wege zu Fuß zurück. Knapp ein Fünftel der Wege von Jugendlichen und älteren Dortmunder*innen werden ebenfalls zu Fuß zurückgelegt.⁸ Insbesondere zu Fuß Gehende mit Einschränkungen (z. B. Gehhilfe, Kinderwagen, Seh- oder Höreinschränkungen) sind auf ein Netz aus barrierefreien Wegen angewiesen. Hierfür wird zukünftig das gesamte Fußwegenetz – das wichtige Alltags- und Grünroutennetz prioritär – barrierefrei entwickelt und gestaltet werden, soweit die Topografie diesem Ziel nicht entgegensteht.

Fußverkehr sicher machen – Stärkung der subjektiven und objektiven Sicherheit

Durch die Senkung der Unfallzahlen und die Stärkung eines rücksichtsvollen Miteinanders wird das Sicherheitsgefühl der Fußgänger*innen in Dortmund erhöht werden. In Anlehnung an die sogenannte Vision Zero, die zum Ziel hat Verkehrsunfalltote komplett zu vermeiden und die Zahl der Schwerverletzten im Verkehr deutlich zu senken, strebt Dortmund an, dass ab 2030 kein Mensch mehr bei Fußverkehrsunfällen stirbt. Die Zahl der getöteten zu Fuß Gehenden der letzten 5 Jahre soll von 16 auf Null reduziert, die Zahl der schwerverletzten zu Fuß Gehenden pro Jahr auf 45 halbiert werden. Dazu gilt die Maßgabe „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“. Die sichere Gestaltung des Straßenraums und Abwicklung des Verkehrs steht gemäß der Maßgabe vor einer möglichst schnellen oder leistungsfähigen Abwicklung. Ferner wird das Gehen so gestaltet, dass sich ein jeder sicher fühlt. Sei es beim Queren oder Laufen, tagsüber oder nachts, alleine oder mit vielen, jung oder alt und sommers wie winters. Ziel ist, dass das Gehen grundsätzlich als sichere und zuverlässigste Verkehrsart in den Köpfen verankert ist – Mobilitätsgarantie zu Fuß.

⁷Vgl. Stadt Dortmund 2019: 56 f.

⁸Vgl. Stadt Dortmund 2019: 75

Fußverkehr als wichtiges Element der Bewegungs- und Gesundheitsförderung etablieren

Mit der Förderung des Zufußgehens in der Dortmunder Bevölkerung soll ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet werden. Deshalb soll das Zufußgehen auch auf längeren Wegen als Teil einer aktiven Bewegung gefördert werden – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit (Wandern und Spazieren). Aktive Bewegung reduziert beispielsweise das Risiko für Herz-Kreislauf-Beschwerden, Bluthochdruck, Diabetes sowie bestimmte Krebsarten. Das Zufußgehen als selbstständige Mobilität soll schon im Kindesalter zur Selbstverständlichkeit werden.

Durch Fußwege abseits der asphaltierten Wege wird die Bewegungsfreudigkeit, aber auch die Bewegungsagilität gefördert; dazu werden neben mäandrierender Wegführung auch Naturmaterialität wie Steine, Gehölze und ähnliches eingesetzt. Waldwege bieten leicht begehbare und „Abenteuer“-Alternativen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln verbessern – Intermodalität fördern

Attraktive Alternativen zum Auto müssen geschaffen werden. Ein leistungsfähiger, in sich verknüpfter Umweltverbund nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ergänzen sich dabei gegenseitig. Der Fußverkehr nimmt als Zubringer zum öffentlichen Verkehr eine zentrale Funktion ein, welche die Stadt Dortmund stärken möchte.

Die Stadt Dortmund setzt sich gemeinsam mit DSW21, der DB und weiteren Akteuren des öffentlichen Personenverkehrs das Ziel, die Bewegung zu und die Haltestellen attraktiver zu gestalten und vorhandene Barrieren abzubauen. Ziel ist, dass Umstiegswege möglichst kurz gehalten und auf dem direkten zwischen den Verkehrsträgern und -mitteln sichere Querungen vorgehalten

werden. Fußwegeachsen zu Haltestellen werden in besonderem fußgängerfreundlichen gestaltet und direkte Sichtachsen zu den Haltestellen hergestellt, zum Beispiel durch vermehrten Einsatz von Buskaps. So wird erreicht, dass Fußwegedistanzen zum Nahverkehr kürzer werden – sowohl objektiv als auch in der Wahrnehmung.

Bei Neubauquartieren wird auf besonderen Maß auf eine Durchlässigkeit des Fußverkehrs in Anbindung mit weiteren Verkehrsmitteln geachtet. Die Stadt Dortmund strebt dabei – wo sinnvoll – einen konsequenten Ausbau des Nahverkehrs an und achtet über städtebauliche Instrumente auf sehr gute Verknüpfungspunkte.

Auskömmliche Finanzierung und qualifiziertes Personal für eine zügige Umsetzung bereitstellen

Für eine schnelle und stetige Förderung des Fußverkehrs und einer Verdopplung des Fußverkehrsanteils auf kurzen Wegestrecken bis 2030 muss zum einen Personal für die Maßnahmenumsetzung sowie das notwendige Kapital bereitgehalten werden. Dabei legt die Stadt Dortmund Wert auf eine stetige Abstimmung zwischen der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Geh- und Fußwegen. Auch private Akteure werden umfassend einbezogen.

Um den Nachholbedarf für die Fußverkehrsförderung aufzuholen möchte die Stadt Dortmund ein Etat veranschlagen, dass sich, kongruent zum nationalen Radverkehrsplan, an einem Budget nach Einwohner*innenzahl richtet. Ziel wäre es mit 1 €/pro Jahr und Kopf zu starten und diese Summe bis 2030 um jährlich einen Euro pro Kopf zu steigern, sodass 2030 10 € pro Jahr und Kopf für Maßnahmen der Fußverkehrsförderung zur Verfügung stehen. Dieser Etat ist dann für Personalkosten sowie Pflege, Bau, Unterhalt und Kommunikation zu verwenden.

4. Handlungsfelder im Fußverkehr

4.1 Geh- und Fußwegenetz – Infrastruktur mit Qualitätsstandards

Das straßenbegleitende Gehwegnetz und das eigenständige Fußwegenetz (z. B. in Grünbereichen) ist das engmaschigste Verkehrsnetz in Dortmund. Ergänzt durch Fußgängerzonen, in denen die Straßenraumgestaltung dem Fußverkehr angepasst ist, ist bei straßenbegleitenden Gehwegen ein Kompromiss mit anderen Verkehrsteilnehmenden im Netz zu finden. So weist die Fußverkehrsinfrastruktur große bauliche Unterschiede und teils Lücken auf. Wo das flächenhafte Queren durch räumliche Barrieren nicht ermöglicht werden kann, sollen Lücken durch ein regelmäßiges Angebot an geeigneten Quermöglichkeiten (z. B. Fußgängerbrücken über die B1) geschlossen werden. Barrieren in der Stadt Dortmund stellen Bahnlinien (z. B. Tremonia-Dorstfeld), Hauptverkehrsstraßen (z. B. B1, B236, Wall, Zillestraße), großflächiges Gewerbe (z. B. Glückaufstraße-Schlösserstraße) und Gewässer (z. B. Emscher im Verlauf Sölde) dar.

Durch die Festsetzung einheitlicher Standards für alle Gehwege – sowohl im Neubau als auch im Bestand – sollen attraktive und sichere Wege geschaffen werden, auf denen komfortabel und durchgängig gegangen wird. Dabei wird der Gehweg nicht nur als Raum der Fortbewegung begriffen, sondern auch als Multifunktionsraum – wie er heute schon genutzt wird. Querungen stellen im Netz dabei das verbindende Element dar. Sie werden ausreichend und sicher gestaltet, sodass durchgängige Wegenetze entstehen. Neben dem Netzgedanken werden im Fußverkehr daher Standards für Strecken und Querungsanlagen im Folgenden dargestellt. Die Standards dienen zudem der laufenden Abstimmung in allen (Verkehrs-)Bauvorhaben. Eine kontinuierliche Anpassung gemäß der Richtlinien ist notwendig, wengleich die gesetzten Standards als Mindestvoraussetzung für alle verkehrlichen Bauvorhaben der Stadt geprüft und umgesetzt werden sollen.

Angemessene Breitendimensionierung von Gehwegen

Gehwege sollten grundsätzlich so breit sein, dass sie zu Fuß Gehenden eine komfortable Fortbewegung und ein Nebeneinandergehen ermöglichen. Bei der Bemessung ist neben dem dynamischen Gehverhalten der zu Fuß Gehenden auch die Tatsache, dass sie oft Gepäck, Kinderwagen etc. mit sich führen, zu berücksichtigen. Wichtig ist zudem, den Platzbedarf von Rollstuhlfahrenden und Rad fahrenden Kindern zu beachten. Die Anforderungen an Gehwege in der Stadt können je nach gebauter Umgebung variieren. Die folgende Abbildung verdeutlicht die erforderlichen Breiten der Gehgasse sowie des Sonderbereiches (z. B. Sicherheitsstreifen etc.).

Maßnahmenprogramm: Fußverkehrs-Checks und Nahmobilitätskonzepte

Aufbauend auf den bereits durchgeführten Fußverkehrs-Check in Brackel (siehe Kap. 5) wird die Stadt Dortmund zukünftig Fußverkehrs-Checks in den anderen Stadtteilen umsetzen. Dabei kann zum Teil auf eine

Förderung durch das Land NRW aufgebaut werden. Zudem sollen Fußverkehrs- und Nahmobilitätskonzepte entwickelt werden, um auch auf der Stadtteilebene die Bedingungen für das Zufußgehen zu verbessern.

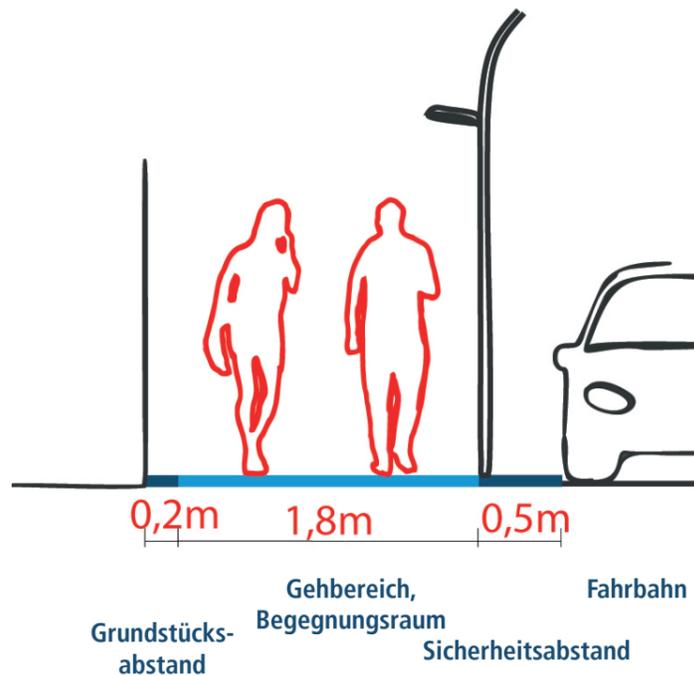
Wie viel Platz brauchen zu Fuß Gehende?

Der Platz, den zu Fuß Gehende brauchen, um bequem über den Gehweg zu gehen und sich begegnen zu können, wird durch die sogenannte Gehgasse definiert. Die Gehgasse leitet sich aus dem Flächenbedarf des Menschen zum Gehen und Begegnen ab. Eine Person nimmt in Bewegung etwa eine Breite von 80 cm ein und hält 20 cm Abstand zu entgegenkommenden Menschen. Folglich ist für die Begegnung zweier Menschen eine Gehgasse mit einer Breite von 1,80 m notwendig. Die Gehgasse ist grundsätzlich von allen Fremdnutzungen freizuhalten (Beleuchtungsmasten, Auslagen, Beschilderung, Poller etc.). Die lichte Höhe der Gehgasse beträgt 2,25 m, um auch großgewachsenen Menschen einen sicheren Weg zu garantieren. Wenn mehr Menschen zu Fuß unterwegs sind, muss die Gehgasse entsprechend breiter sein, um eine größere Anzahl an Begegnungen zu ermöglichen. In Bereichen mit überwiegend Fußverkehrsaufkommen sind Fußgängerzonen einzurichten. Grenzt eine Häuserwand, hohe Mauern oder

ähnliches an die Gehgasse, dann ist gemäß des Bewegungsabstands ein Sicherheitsabstand als sogenannter Oberstreifen mit 20 cm Breite einzurichten. Dieser Oberstreifen grenzt den Bewegungsraum der Gehgasse von den Hindernissen optisch und taktil ab. Bei niedrigen Einfriedungen (max. 50 cm), z. B. bei Vorgärten, kann der Oberstreifen entfallen. Eine Erweiterung des Oberstreifens zur Integration weiterer Nutzungen ist denkbar. Typische Beispiele dazu sind Geschäftsauslagen und Außengastronomie, aber auch Stromverteilerkästen. Zur Fahrbahn ist die Gehgasse durch den sogenannten Unterstreifen abzugrenzen. Je nach Geschwindigkeit und Anteil des Schwerlastverkehrs ist der Unterstreifen 30-50 cm breit. Wird am Gehwegrand geparkt, ist wegen der öffnenden Autotüren, analog zur Radwegeplanung, ein Sicherheitsabstand von 75 cm einzuhalten. Sonderbereiche für Elemente, wie Baumscheiben oder Radabstellanlagen, benötigen 2-2,50 m im Unterstreifen, Haltestellen je nach Fahrgastaufkommen und Ausstattung mindestens 2,50 m.

Abbildung 9: Modellkasten - Gehwegbreiten

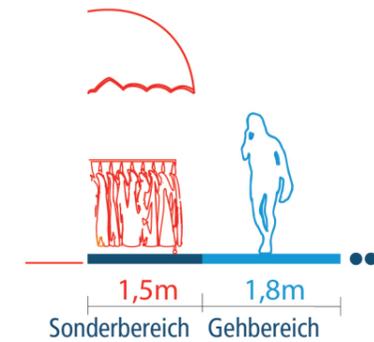
Quelle: Planersocietät; Rast - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006



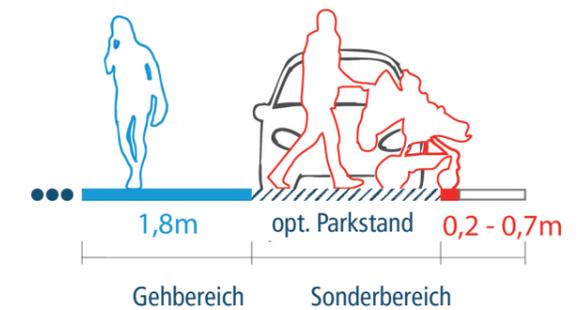
Die Regelbreiten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV: EFA und RAS06) zu Gehwegbreiten werden zugrunde gelegt und sind grundsätzlich bei Neubauvorhaben und Neuplanungen einzuhalten. Kompro-

misse der Gehwegbreite im Querschnitt sind nur in Ausnahmefällen möglich, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind (Rücknahme von Stellplätzen, Reduzierung der Fahrspuren, Verkehrsberuhigung etc.).

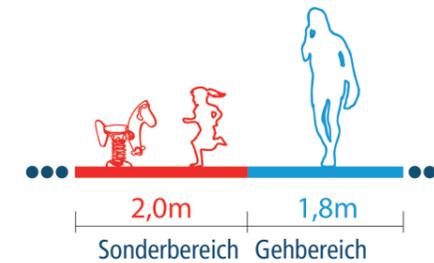
Auslagen und Vitrinen



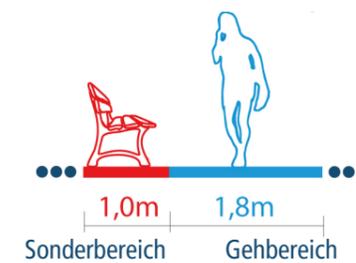
Gehwegnase



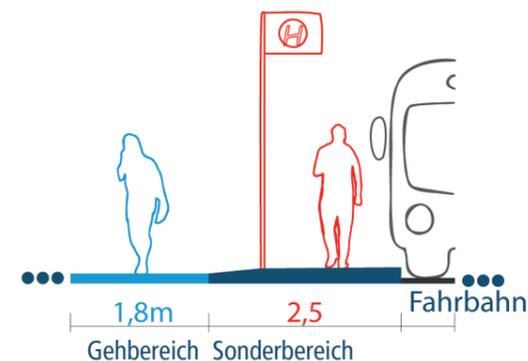
Spielgeräte



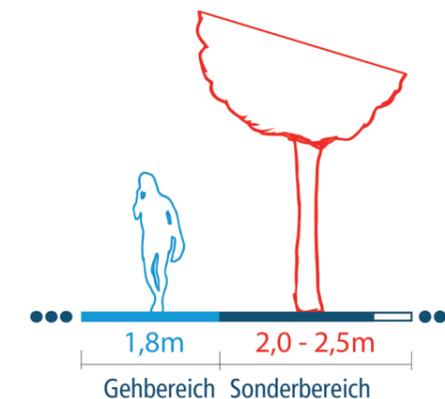
Ruhebank/ Kleinstspielgeräte



Haltestelle



Baumbepflanzung



Ausreichend breite Gehwege auch bei Nutzungskonflikten

In Bestandsquartieren und dort, wo es aufgrund von vielfältigen Ansprüchen zu Nutzungskonflikten kommt, sind für den Fußverkehr Mindestbreiten einzuhalten. Der Nahmobilitätsbeirat hat dazu Breiten definiert. Insbesondere in den städtischen Quartieren abseits der Hauptverkehrsstraßen ist dem Gehen eine besondere Priorität beizumessen. Hier ist das Ziel, freie Gehwegbereiche von 2,0 m Breite freizuhalten und nicht unverhältnismäßig zu unterschreiten. Bei zwingenden Unterschreitungen können diese punktuell erfolgen. Die Unterschreitungen können jedoch nicht zugunsten von Kfz (z. B. für Fahren, e-Laden, Beladen oder Parken) oder für Geschäftsauslagen (z. B. für Werbeauftragsteller) eingerichtet werden. Bei Unterschreitungen sollte eine Gehwegbreite von mindestens 1,50 m gewährleistet sein. Die Länge dieser punktuell reduzierten Gehwegbreite darf jedoch max. 5,00 m betragen. In Hauptverkehrsstraßen hat auch der Fußverkehr eine besondere Priorität, insbesondere gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr. Hauptverkehrsstraßen stellen oftmals auch für den Fußverkehr wichtige Geh-Achsen dar. Hier sind für den Fußverkehr wichtige Quell- und Zielpunkte (Einkaufsgelegenheiten, Schulen etc.). Hier sollte bei Geh-Achsen möglichst von 3,50 m ausgegangen werden. Aufenthaltsbereiche, wie Sitzgelegenheiten oder Spielelemente, können mit den entsprechenden Breitenzuschlägen im Ober- oder im Unterstreifen integriert werden. Besonders gut eignen sich auch punktuelle Gehwegaufweitungen, Pocket Parks oder andere städtebaulich bedingte Freiflächen. Bei eigenständigen Fußwegen, insbesondere bei anbaufreien wie in Parks, entfallen die Breitenzuschläge für Ober- und Unterstreifen. Jedoch ist in Hinblick auf ein ausreichendes Raumangebot zum Flanieren auf eine ausreichende Breite der Gehgasse zu achten. Bei Baustellen ist eine Gehwegbreite von unter 1,50 m nicht zu unterschreiten. Die Länge dieser reduzierten Gehwegbreite darf max. 50m betragen, ansonsten sind Begegnungsflächen einzurichten. Im Bedarfsfall sind beispielsweise zwei Fußgängerschutztunnel (jeweils 1,00 m Breite) einzurichten. Die sogenannte „lichte Höhe“, die gesichert dem Fußverkehrs als Raum freigehalten wird, beträgt 2,25 m. Entfallen Fußverkehrs-Querungen über Straßen, sind adäquate Ersatzmöglichkeiten im direkten Umfeld einzurichten.

Qualitätsziele für Querungsanlagen

Querungen finden immer dann statt, wenn zu Fuß Gehende eine Fahrbahn oder einen Radweg überlaufen muss. Dies kommt typischerweise an Kreuzungen und Einmündungen vor, jedoch auch auf Strecken, wenn beispielsweise die Ziele auf unterschiedlichen Straßenseiten liegen. Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Die Stadt Dortmund bemisst ihnen eine große Bedeutung bei, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Grundsätzlich gilt, dass alle Knotenpunkte bei vorhandenem Querungsbedarf durch zu Fuß Gehende mit Querungsanlagen für den Fußverkehr ausgestattet werden. Darüber hinaus sollte Fußgänger*innen die Möglichkeit gegeben werden, beliebig die Straße queren zu können. Liegen Knoten mit sicheren Querungsanlagen verhältnismäßig weit auseinander, wird die Möglichkeit einer sicheren Querungsmöglichkeit geprüft. Ergänzend werden Querungsanlagen geprüft, wenn der Querungsbedarf flächig oder punktuell stärker ist. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für die Auswahl und den Einsatz einer bestimmten Querungsmöglichkeit. Bei der Wahl der geeigneten Querungsmöglichkeit werden zudem Ausstattung und Nutzerakzeptanz berücksichtigt. In der öffentlichen Wahrnehmung sind die beiden Elemente des Fußgängerüberwegs (FGÜ, Zebrastrifen) und der Lichtsignalanlage (LSA, Ampel) am meisten verbreitet. Die Stadt Dortmund erreicht die Verbesserung der Querungen für den Fußverkehr grundsätzlich durch:

- Eine frühzeitige Freigabe der zu Fuß Gehenden ggü. dem bedingt verträglichen motorisierten Verkehr, um dessen Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Eine möglichst durchgängige Querung von Doppelfurten durch eine geeignete Signalsteuerung
- Eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr an geeigneten Knotenpunkten und Querungsstellen

- Die Verkürzung der Querungsstrecken
- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen
- Die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden durch eine übersichtliche und klare Gestaltung des Straßenraums mit gut einsehbaren Querungsstellen
- Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Die Nutzung von Fußgänger-LSA mit Zeitanzeige an stark frequentierten Punkten (auch an Knotenpunkten mit Umlaufzeiten > 60 Sekunden)
- Abbildung 10 stellt die Querungsanlagen nach baulicher Ausführung dar

Abbildung 10: Modellkasten - Querungen



Quelle: Planersocietät

Maßnahmenprogramm - Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen stellen für zu Fuß Gehende eine wichtige und sichere Quermöglichkeit dar. Zu Fuß Gehende sind wartzeitempfindlich. Deshalb sind Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Fußgänger*innen möglichst gering zu halten (< 40 Sekunden). Sind bei Lichtsignalanlagen Schutzinseln vorhanden, sollten zu Fuß Gehende möglichst ohne Halt auf der Schutzinsel in einem Zug die Fahrbahn queren können, besonders wenn diese untermaßig sind. Die Freigabezeiten sollten unter Berücksichtigung

ihrer Räumgeschwindigkeit ausreichend lang sein. Die Bemessungsgeschwindigkeit sollte für die Querung bei Grün verlängert werden, damit mehr Zeit zur Querung bleibt. Die Stadt Dortmund prüft bei jeder Erneuerung und Anpassung einer Lichtsignalanlage, ob Optimierungen hinsichtlich der Fußverkehrsfreundlichkeit möglich sind. Insbesondere der Wallring sollte fußgängerfreundlich überwunden werden. Ebenso gilt dies für alle Hauptstrecken und Grünrouten: Hier soll dem zu Fuß Gehenden deutlich

Vermeiden von Barrieren im Fußverkehrsnetz

Barrieren gibt es in Dortmund einige. Sowohl großräumige, wie z. B. die B 1 oder Bahndämme, als auch kleinräumige, wie z. B. fehlende Verbindungswege oder Baublöcke. Großräumige stellen dabei die größte Herausforderung dar, zumal sie auch starke Umwege erzeugen. Bahntrassen haben eine besonders hohe Trennwirkung. Hauptverkehrsstraßen wie der Wallring, die B 1 oder die B 54 haben nicht nur in anbaufreien Bereichen eine hohe Trennwirkung. Regelmäßige (möglichst barrierefreie und ebenerdige) Querungen für den Fuß- (und Rad)verkehr sind zu erhalten und zu erweitern. Natürliche Trennwirkungen, wie beispielsweise die Emscher, sollten ebenfalls regelmäßig gequert werden können (z. B. Tremonia-Dorstfeld). Große Gewerbegebiete oder Baukomplexe, wie die Kliniken im Klinikviertel, können ebenfalls Barrieren darstellen. Hier achtet die Stadt Dortmund schon heute darauf, Durchgänge für den Fußverkehr planerisch zu sichern und auch zukünftig zu erhalten.

Kleinräumige Barrieren stellen zwar weniger Umwege dar, jedoch wird in solchen Bereichen das Potenzial des Fußverkehrs nicht genutzt.

Besonders in Stadtteilzentren, wie entlang der Stockumer Straße, des Brackeler Hellwegs oder der Evinger Straße, haben die Straßen eine hohe Trennwirkung zwischen den Zielen der einzelnen Straßenseiten (Strategie Öffentlicher Raum).

Fußverkehr auch im Netz denken

Obwohl der Fußverkehr eher das Verkehrsmittel für kurze Wege ist, ist es möglich, die gelaufene Wegedistanz durch komfortable, schnelle und sichere Verbindungen zu steigern. Somit gewinnt auch im Fußverkehr die Entwicklung und Priorisierung von attraktiven Geh-Achsen an Bedeutung. Die Geh-Achsen verbinden dabei zum einen die wesentlichen Quell- und Zielorte, zum anderen ist eine besonders engmaschige Erschließung für Fußverkehr in und aus den Wohngebieten erforderlich, um dem Anspruch an „offene Netze“ gerecht zu werden.

Zu Fuß Gehende schnell, sicher und möglichst direkt zu führen ist die Funktion von Gehwegen, die in bebauten Gebieten eine hohe Feinmaschigkeit aufweisen sollen. Gehwege sind das verbindende Element zwischen Wohnraum, Versorgung, Mobilität und Erholung und haben einen hohen

Maßnahmenprogramm: Beleuchtete Fußgängerunterführungen

Die Stadt Dortmund beabsichtigt, die Beleuchtung von Fußgängerunterführungen zu verbessern. Unterführungen und Tunnel stellen sensible Wegeverbindungen im Fußverkehr dar. Um diese Verbindungen attraktiver zu gestalten, ist ein Maßnah-

menprogramm zur besseren Beleuchtung zu entwickeln und umzusetzen. Die vorhandene Beleuchtung soll dazu an dunklen Unterführungen ganztägig eingesetzt und fehlende Beleuchtung nachgerüstet werden.

Maßnahmenprogramm: Mehr Zebrastreifen für Dortmund

1.800 km Straße durchziehen Dortmund und viele von ihnen müssen gequert werden. Um dem Fußverkehr regelmäßige Quermöglichkeiten mit Vorrang zu geben, setzt die Stadt Dortmund vermehrt auf den Einsatz von Zebrastreifen. Besonders dann,

wenn ein Zebrastreifen gut ausgestattet ist, stellt er eine besonders sichere und komfortable Querungsanlage dar. Bis 2030 wird die Stadt Dortmund zwei Zebrastreifen pro Jahr einrichten.

Bündelungscharakter der Fußgänger*innen. Attraktive Geh-Achsen sind in erster Linie auf die Erreichbarkeit der Innenstadt auszurichten. Dabei sollen die Geh-Achsen auch der Erholung zu Fuß dienen, beispielsweise als Spazierwege, sowie eine attraktive Fußwegeverbindung sein. Die Verbindung sollte abseits der Hauptverkehrsstraßen führen, wo möglich sollten vorhandene Grünanlagen miteingebunden werden. Insbesondere Achsen mit Baumbestand sollten gepflegt, erhalten und vermehrt werden. Das „grüne Element“ stellt einen wichtigen Baustein bei der Entwicklung dieser Geh-Achsen dar. Dabei sind geplante Wegenetze, wie der begleitende Fußweg am RS1, und bestehende Wegenetze, wie beispielsweise Wanderwege und Erholungsorte, nach Möglichkeit zu integrieren. Da diese Verbindungen durch unterschiedliche Umfeld-Situationen führen werden (Wohngebiete, Grünanlagen, innenstadtnahe Quartiere ...), werden variierende

Ausbaustandards je nach örtlicher Situation zum Einsatz kommen.

In der kleinräumigen Erschließung wird zudem auf die Erreichbarkeit von Haltestellen geachtet. Haltestellen des leistungsfähigen Stadtbahnnetzes sind möglichst aus allen Richtungen für Fußgänger*innen erreichbar zu machen. Umwege sind auf Geh-Achsen möglichst zu vermeiden. Durch die hohe Umwege-Empfindlichkeit von zu Fuß Gehenden sind etwaige Maßnahmen zur angemessenen Verkürzung der Wegestrecken zu prüfen. Als Beispiele dazu gehören Brückenbauwerke, Öffnung von privaten Grundstücken für den öffentlichen Fußverkehr sowie Durchwegungen durch Baublöcke. Die Stadt Dortmund wird gezielt Barrieren für den Fußverkehr abbauen, vor allem an stark befahrenen Straßen. Die Geh-Achsen sind barrierefrei zu gestalten. Neben einer Beleuchtung – in Unterführungen nach Bedarf auch 24 Stunden – sind auf Geh-

Maßnahmenprogramm: Entwicklung und Einrichtung von zwei Geh-Achsen

Als ersten Schritt sind exemplarisch zwei zukünftige Geh-Achsen, die in Verbindung mit wesentlichen Großprojekten von noch zu entwickelnden Gebieten stehen, auszubauen.

Bei den zwei in Entwicklung befindlichen Großprojekten „Smart Rhino“ (ehemaliges Hoesch-Spundwand-Gelände) und „Hafenquartier“ (nördliche Speicherstraße) steht eine zukunftsweisende Mobilität besonders im Fokus der Entwürfe. Leistungsstarker öffentlicher Personennahverkehr, Attraktivierung von Fuß- und Radverkehr und Reduzierung des Flächenverbrauchs für den Kraftfahrzeugverkehr sind neben einer qualitativ hochwertigen Erscheinung des öffentlichen Raums begleitende Ziele der

Planungen. Bei beiden Gebieten handelt es sich um mischgenutzte Zukunftsquartiere, bei denen Wohnen, Büro und Digitalisierung begleitet von Freizeit, Bildung und Kultureinrichtungen im Vordergrund stehen. Im Speziellen wird eine Geh-Achse zwischen dem Hauptbahnhof / Stadtmitte und dem zukünftigen Hafenquartier an der Speicherstraße entwickelt und realisiert. Dabei ist auch das Projekt Umbau der Nordseite des Hauptbahnhofs eine besondere Chance, einen hochwertigen Ausgangspunkt zu schaffen. Die zweite Geh-Achse wird zwischen Hauptbahnhof / Stadtmitte und dem zukünftigen Smart-Rhino-Gelände entwickelt und realisiert.

Achsen vorrangig Stadtmobiliar wie Mülleimer und Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen anzubieten und zu reinigen. Auch im Winterdienst sind die Geh-Achsen vorrangig zu räumen. Da bis 2030 nicht das gesamte Fußverkehrsnetz umgebaut und weiterentwickelt werden

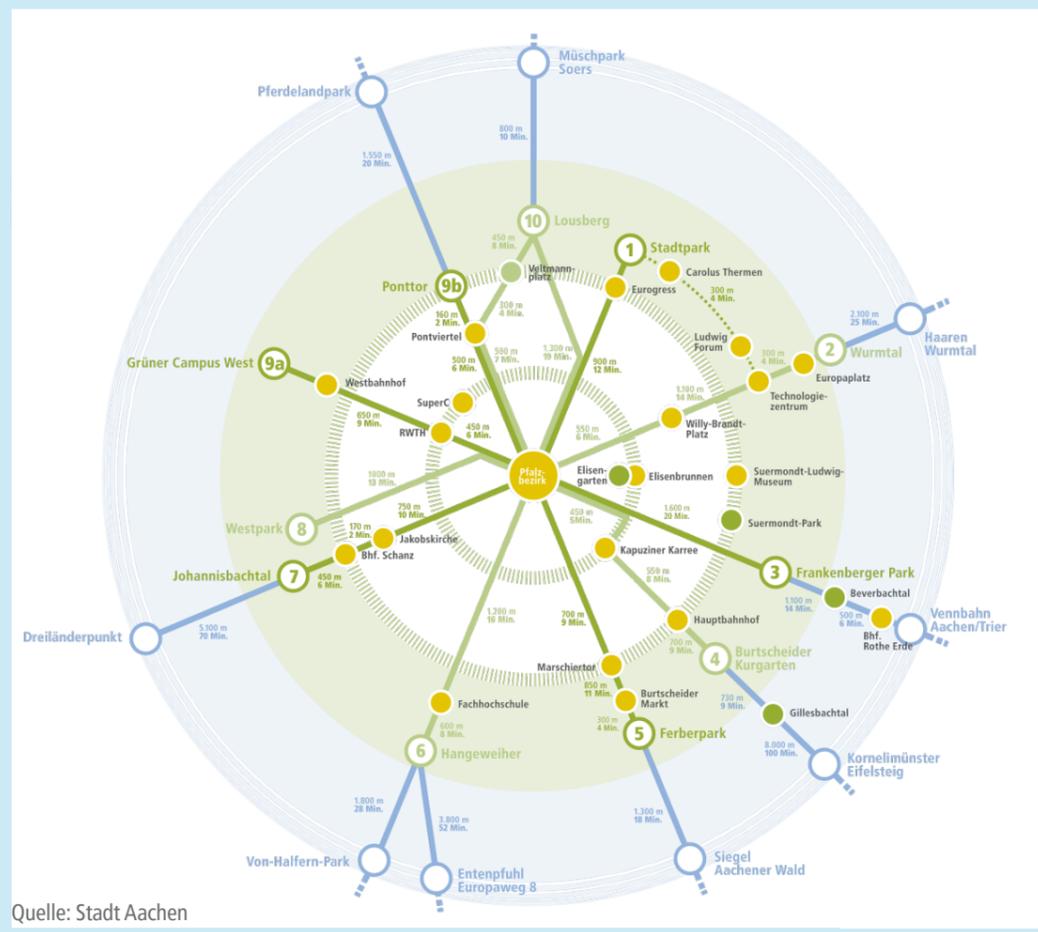
kann, muss Dortmund Prioritäten setzen. Als ein Instrument zur Festlegung von Qualitäten im Fußverkehr setzt Dortmund darauf, attraktive Geh-Achsen zu entwickeln, die sich an ausgewählten Gebieten mit hoher Fußverkehrsfrequenz orientieren.

Exkurs: Aachens Premiumwege

10 Wege ins Grüne hat sich Stadt Aachen zum Ziel gesetzt. Aus der Innenstadt heraus führen die ca. 1-1,5 km langen Wege radial über wichtige Ziele zu den äußeren Parks und Grünflächen. Diese Premiumwege werden zielgerichtet barrierefrei und kom-

fortabel ausgebaut und mit „dem gewissen Extra“ gestaltet. Dazu gehören unter anderem breite und grüne Gehwege, regelmäßige Sitzgelegenheiten und der Vorrang des Fußverkehrs.

Abbildung 11: Aachen Premiumwege



4.2 Belebte und urbane Quartiere – Aufenthalt im öffentlichen Raum stärken

Viele Wege, die die Dortmunder*innen zurücklegen, sind aufgrund ihrer Kürze bereits heute gut zu Fuß zu bewältigen. Die verschiedenen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Versorgen liegen in gemischten Bereichen dicht beieinander und ergänzen einander. Straßenräume sind auch immer Aufenthaltsräume. Sie stehen daher im Spannungsfeld zwischen Funktionsfähigkeit für den motorisierten Verkehr und Freiflächen. In vielen Straßen wurden dem Kfz-Verkehr im Zuge der Verkehrszunahme der vergangenen Jahrzehnte immer mehr Flächen zugeordnet – sei es zum Fahren oder zum Parken.

Dominiert der Kfz-Verkehr das Bild und die Geräuschkulisse, sinken die Attraktivität des Straßenraums für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität. Ziel der Stadt Dortmund ist es, den öffentlichen (Straßen-)Raum mit Blick auf die Aufenthaltsqualität zu betrachten und zu entwickeln. Die Dortmunder*innen sowie Besucher*innen der Stadt sollen Freude am Aufenthalt und am Zuzußgehen – unabhängig von der Tages- und Jahreszeit – haben. Der öffentliche Raum soll wieder zum Lebensraum für die Menschen der Stadt werden. Lebendige Straßen und Erdgeschosse sorgen für soziale Sicherheit. Daher gilt es, die Fahrbahnbreite auf ein notwendiges und verträgliches Maß zu reduzieren, um mehr Aufenthaltsbereiche zu gewinnen. Ein Umdenken muss dementsprechend in der Dimensionierung von Querschnitten geschehen. So setzt sich die Stadt Dortmund dafür ein, Straßen bei Neubauten und Umbauten im Bestand von außen nach innen zu planen, also zunächst die Bedarfsbreiten für den Fuß- und Radverkehr und dann die Fahrbahnbreite zu bestimmen.

Im Folgenden werden besonders die direkten Bezüge zum Fußverkehr dargestellt. Vertiefend wird die Gestaltung des öffentlichen Raums im Teilkonzept Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr dargestellt.

Hohe Nutzungsmischung und Dichte schaffen

Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll im Rahmen des Flächennutzungsplans minimiert werden. Zunächst werden die Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und zur Innenentwicklung sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen

ausgeschöpft. Auf diese Weise werden die bestehenden Ortszentren gestärkt. Durch die gezielte Innenentwicklung wird eine Nutzungsmischung weiter gestärkt, sodass die Nah- und Daseinsvorsorge in allen Stadtbezirken auf dem derzeitigen hohen Standard weiter gesichert wird.

Bei der Entwicklung und Überarbeitung von Bebauungsplänen und bei Bauprojekten sollen in urbanen Quartieren möglichst vielfältige und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen realisiert und eine Durchlässigkeit der Vorhaben für Rad- und Fußverkehrsbeziehungen beachtet werden, sodass ein dichtes und hochwertiges Fußwegenetz entwickelt werden kann.

Fußgängerzonen

Besonders wenn der Fußverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist, bietet sich die Einrichtung von Fußgängerzonen an. Die prominenteste Fußgängerzone in Dortmund ist der Westen-/Ostenhellweg. Fußgängerzonen in den Stadtteilzentren, wie zum Beispiel in Hörde, ergänzen das Angebot an Fußgängerzonen. Die Stadt Dortmund möchte ihre Fußgängerzonen stärken und deren Erreichbarkeit sichern. Fußgängerzonen können aber durchaus auch innerhalb von Quartieren Bereiche definieren, die von anderen Verkehrsteilnehmenden freigehalten werden. Solche kleinen „Inseln“ können so platzähnliche Situationen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten darstellen.

Orte der Immobilität schaffen

Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sind Orte der Immobilität – also des Ausruhens – auf ihrem täglichen Fußweg unabdingbar. Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen

Maßnahmenprogramm - Sitzen in den Bezirken

Die 12 Stadtbezirke in Dortmund sollen das Handlungsfeld „Sitzen“ thematisieren. Die Bürger*innen in Dortmund sollen dazu aufgerufen werden, Standorte für mögliche Sitzmöglichkeiten im Bezirk zu melden. Diese werden gesammelt und auf ihre

Umsetzbarkeit hin ausgewertet. In jedem Stadtbezirk sollen in einer ersten Stufe 10 neue Sitzmöglichkeiten entstehen. Mit den Bezirksvertretungen werden die Standorte abgestimmt.

Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten sind ein wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann.

Die Sitzmöglichkeiten sollten anhand der Netze entwickelt und in regelmäßigen Abständen (max. 200 m bis zur nächsten Sitzmöglichkeit) installiert werden. Dabei legt die Stadt Dortmund Wert auf hochwertige Sitzmöglichkeiten, die einen bestimmten Widererkennungswert haben. Gleichzeitig sollen differenzierte Sitzgelegenheiten angeboten werden. So können drehbare Sitzpoller, die es den Menschen ermöglichen, sich entgegen der Sonne hinzusetzen oder sich gegenseitig anzuschauen, zugleich auch zum Freihalten der Querungen von parkenden Autos dienen. Regelmäßige Sitzmöglichkeiten schaffen gleichzeitig Aufenthaltsorte im Quartier, an denen Menschen sich begegnen können. So wird aktiv zur Belebung der Straßen und zur Steigerung der sozialen Sicherheit beigetragen.

Bei der Installation der Sitzmöglichkeiten wird darauf geachtet, dass die Gehgasse weiterhin den gesetzten Breitenstandards entspricht (siehe Kap. 4.1). Bei Bedarf werden auch Flächen des ruhenden Verkehrs umgewidmet (z. B. mithilfe von Parklets). Auch Gastronomiebetriebe mit Außenbereich sollen zu Orten der Immobilität in Dortmund werden. Insbesondere Konflikte aufgrund der übermäßigen Reduzierung der Gehgasse durch Außenbereiche sollen durch regelmäßige Kontrollen verringert werden.

Spielelemente schaffen

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Hierfür

will die Stadt Dortmund vermehrt Spielelemente entlang der Hauptstrecken sowie auf wichtigen Schul- oder Kindergartenwegen schaffen. Auf diese Weise wird Dortmund beispielbar. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Spielelemente können häufig auch zum Sitzen genutzt werden und dienen somit auch als Orte der Immobilität.

Lärm- und Luftbelastung auf Straßen reduzieren

Durch eine langfristige Verlagerung von Wegen vom Kfz-Verkehr auf den Fuß- und Radverkehr kann die Luft- und Lärmbelastung insbesondere in den bebauten Gebieten in Dortmund reduziert werden. Neben einer Förderung der Nahmobilität setzt die Stadt Dortmund sich auch für die Umsetzung von restriktiven Maßnahmen im Kfz-Verkehr ein – zum Beispiel durch Geschwindigkeitsreduktionen, die Rücknahme von Fahrspuren oder Kfz-Parkplätzen.

Sauberkeit schafft Qualität

Das Gehen wird in seiner Wetterunabhängigkeit gestärkt. Daher legt die Stadt Dortmund Wert darauf, dass Fuß- und Gehwege, Querungsanlagen und Zuwege von Haltestellen von Laub sowie Schnee und Eis freigehalten werden. Ergänzend wird die regelmäßige Reinigung konsequent verfolgt. Graffiti-Schmierereien im öffentlichen Raum werden regelmäßig entfernt. Die Geh- und Fußwege werden regelmäßig überprüft und instandgehalten. Angestrebt wird eine Verbesserung der Sauerbarkeit, wozu eine Prüfung der finanziellen Mittel erforderlich ist.

Städtebaulich ansprechende Gestaltungen

Die Straßen und öffentlichen Einrichtungen in Dortmund sollen städtebaulich ansprechend und barrierefrei gestaltet werden, um das Zufußgehen zu vereinfachen. Abwechslungsreiche Wege tragen zu einer gedanklichen Verkürzung der Wegstrecke bei. Beschattung durch Bäume soll für ein angenehmes Klima vor allem in den Sommermonaten beitragen. Insbesondere auf eine Belebung der Erdgeschosse wird hingewirkt, um die soziale Sicherheit und Aufenthaltsqualität weiter zu steigern.

Stadtgrün fördern

Jede innerstädtische Grünfläche leistet einen wertvollen Beitrag zu einem gesunden Stadtklima. Ob Gärten oder Baumscheiben, begrünte Hin-

terhöfe oder Brachflächen, bepflanzte Fassaden oder Dächer – grüne Oasen reduzieren Umweltbelastungen und beeinflussen positiv das Klima.

Licht schaffen

Die Stadt Dortmund möchte die öffentlichen Räume beleuchten. Dabei dient die Beleuchtung der Erhöhung der sozialen Sicherheit in der Dunkelheit – insbesondere im Hauptstreckennetz sowie in Unterführungen. Gleichzeitig soll gezielte Beleuchtung als gestalterisches Element auf Plätzen und an öffentlichen Gebäuden genutzt werden.

Maßnahmenprogramm - 1.000 Bänke für Dortmund

Mit der Aktion „1.000 Bänke für Dortmund“ will die Stadt Dortmund um Bankspenden werben. Zusätzlich gilt: pro gespendeter Bank stellt die Stadt Dortmund eine weitere auf. Bürger*innen könnten

dabei die Standorte vorschlagen. Eine Spenderplakette kann auf Wunsch angebracht werden. Mit den Bezirksvertretungen werden auch hier die Aufstellorte abgestimmt.

Abbildung 12: Treppen am Dortmunder U-Turm



Quelle: Planersocietät

4.3 Verkehrssicherheit – zu Fuß, aber sicher!

Fußgänger*innen sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden: Sie verfügen weder über eine schützende Hülle noch tragen sie Protektoren. Nur wer sich zu Fuß unterwegs sicher fühlt, geht (gerne) und lässt seine Kinder eigenständig mobil sein. Insbesondere im Alter spielt auch die Angst vor Stürzen im öffentlichen Raum eine Rolle. Ziel der Stadt Dortmund ist es, das Zufußgehen als Basismobilität für alle zu ermöglichen.

Abbildung 13: Brüderweg Dortmund - Vorgezogene Seitenräume und Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät

Verkehrssicherheitsarbeit

Zu Fuß Gehende haben ein sehr hohes Verletzungsrisiko und sind besonders durch Überschreiten und abbiegende Fahrzeuge unfallgefährdet. Nichtsdestotrotz liegt im Fußverkehr die Dunkelziffer der Unfälle am höchsten, besonders von Alleinunfällen, sowie die Anzahl der Beinaheunfälle. Die Stadt Dortmund wird künftig ihre Planung an den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen ausrichten. Daher ist die Sicherheit im Fußverkehr verstärkt zu berücksichtigen und eng verzahnt mit den anderen Handlungsfeldern der Fußverkehrsstrategie. Die Ansprüche der Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit, zum Beispiel Schulkinder und Ältere, liegen den Planungen zugrunde

und werden gleichberechtigt abgewogen. Neben der regelmäßigen Einrichtung von Querungsanlagen, können Querungsanlagen gezielt mit geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen ausgestattet werden. Dies ist insbesondere bei Querungen in Bereichen mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus sinnvoll. Als Beispiele dafür sind Gehwegüberfahrten an Tempo-50-Hauptverkehrsstraßen in Zone-30-Wohngebieten, angepasste Kurvenradien und Fahrbahneinengungen zu nennen (Abb. 12). Verbesserte Ampelschaltungen und regelmäßige Querungsanlagen werden dabei die Anzahl der Überschreitunfälle verringern.

Die Stadt Dortmund prüft Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen, um eine verträglichere und konfliktfreiere Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu erreichen und die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen. Ferner gehen regelkonforme Sichtachsen vor den Erhalt von Parkplätzen.

Nutzungskonflikte minimieren

Nutzungskonflikte stellen auch ein Sicherheitsrisiko dar – sowohl objektiv als auch subjektiv. Die Stadt Dortmund versucht, Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden durch eine getrennte Führung zu vermeiden, oder setzt die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Maß herunter. So sind gemeinsame Geh- und Radwege nur dann das geeignete Mittel, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind oder die bauliche Breite und die tatsächliche Nutzung vereinbar sind.

Die Gehgasse wird von Fremdnutzungen und konfliktträchtigen Nutzungen freigehalten. Elektrokleinstfahrzeuge werden fahrend nicht auf Gehwegen geduldet. Gehgassen werden von jeglichen Gegenständen wie Verkaufstopper, abgestellten Fahrzeugen und ähnlichem freigehalten. Radwege werden, wo möglich, getrennt

geführt. Die Gehwegoberfläche ist rutschfest, hat eine Querneigungen von max. 2,5 % und ist gut berollbar – in Form von minimalen Fugen und Versätzen – zu gestalten.

Die Stadt Dortmund wird das Falschparken konsequenter verfolgen, um Querungsanlagen freizuhalten und die freie Sicht auf diese oder von diesen auf die Fahrbahn zu sichern. Kristallisieren sich neuralgische Punkte heraus, werden für diese zunächst kurzfristig Markierungen, mittel- bis langfristig bauliche Veränderungen umgesetzt. Die Überwachung und Ahndung solcher Querungsanlagen wird zunächst in sensiblen Umfeldern, wie beispielsweise Bildungseinrichtungen, verstärkt sowie in der Routine als konsequentes Instrument der Gefahrenabwehr genutzt.

Fehlende subjektive Sicherheit, also die gefühlte Sicherheit beim Gehen, kann die Mobilität im Fußverkehr einschränken. Die Anforderungen besonders betroffener Zielgruppen, wie Ältere oder Frauen, werden in die Planungen einbezogen und bestmöglich abgewogen. Der Verkehrsraum für den Fußverkehr ist dabei künftig stärker in Beleuchtungskonzeptionen, Zuwegung in Neubauvorhaben und ähnliches einzubeziehen.

Maßnahmenprogramm - 365 Tage sicheres Gehen

Der Gehweg, der Fußweg und die Plätze: all dies soll den Dortmunder*innen zuverlässig das ganze Jahr zur Benutzung stehen. Deshalb forciert die Stadt Dortmund eine ganzjährig sichere Benutzung von Gehwegen. Im Teilkonzept Verkehrssicherheit werden hierzu weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dargestellt. Als

Grundeigentümerin und Ordnungsinstanz sorgt sie für einen schnellen und ausreichenden Winterdienst, Laubkehrung und regelmäßige Reinigung. Der Grünschnitt wird konsequent verfolgt, sodass Sichtachsen und der lichte Raum freigehalten werden.

4.4 Verknüpfung im Umweltverbund – Fußverkehr in der intermodalen Wegekette

Der Fußverkehr ist das Verkehrsmittel der sogenannten „ersten und letzten Meile“, d. h. nahezu jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg, unabhängig vom gewählten Hauptverkehrsmittel. Besonders gewichtig sind diese „Meilen“ bei Wegen mit Bus und Bahn – Fußverkehr und öffentlicher Verkehr ergänzen einander. So sind in der subjektiven Wahrnehmung des Fahrerlebnisses mit Bus und Bahn die induzierten Fußwege von überwiegender Bedeutung.

Die Stadt Dortmund setzt sich gemeinsam mit der DSW21, der DB und weiteren Akteuren des öffentlichen Personenverkehrs das Ziel, die Zuwegung zu Haltestellen gezielt zu verbessern. Dazu gehört – neben der Einhaltung der Standards für Breiten, der Pflege und geringer Umwege – auch die Barrierefreiheit. Auch steigert die ansprechende städtebauliche Integration von Haltestellen mit direkter Zuwegung wesentlich deren subjektiv wahrgenommene Erreichbarkeit. Bei Querungsanlagen zu Haltestellen ist zwischen der Erreichbarkeit und Wartezeit für den Fußverkehr sowie der Beschleunigung von Bus und Bahn abzuwägen, ohne dass der Fußverkehr behindert

wird. Zudem ist ausreichend Raum anzubieten, um Ausstattungsmerkmale wie witterungsgeschützte Wartemöglichkeiten umzusetzen. Umsteigebeziehungen sind mitzudenken. Wenngleich die Stadt Dortmund sich zum Ziel gesetzt hat, dass mehr Bürger*innen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, so bleibt auch die fußläufige Erreichbarkeit von Parkplätzen und insbesondere der Parkbauten von Bedeutung. Neben der objektiv guten Erreichbarkeit, zum Beispiel kurze Wege zu den Zielorten, spielt auch die subjektiv gute Erreichbarkeit, zum Beispiel beleuchtete Tiefgaragenzugänge, eine wichtige Rolle.

Maßnahmenprogramm - Meine Haltestelle

Gemeinsam mit der DSW21 prüft die Stadt Dortmund im Rahmen des barrierefreien Umbaus von Haltestellen auch die Zuwegung zu den Haltestellen. Im Vordergrund stehen primär stark frequentierte Haltestellen im Stadtbahn- sowie Busbereich, die unter anderem im Hinblick auf Verknüpfungsmöglichkeiten attraktiv sind. Die Betrachtung erfolgt in einem Radius von circa

100 m. Sofern möglich, werden im direkten Haltestellenumfeld Querungsmöglichkeiten eingerichtet oder verbessert und das Umfeld der Haltestellen aufgewertet. Ergänzend wird geprüft, ob unbefestigte Pfade und Abkürzungen (sog. Desire-Lines) zu Haltestellen befestigt werden können oder eine Verlegung der Haltestelle sinnvoll ist.

Wegweisung

Mit dem „BVB Walk of Fame“ hat die Stadt Dortmund bereits einen thematischen Gehweg, der sowohl durch die Geschichte des Fußballvereins Borussia Dortmund führt als auch durch die Stadt Dortmund. Nicht zuletzt zieht der BVB immer

wieder Touristen in die Stadt, die eher auf eine Wegweisung angewiesen sind. Auch verfügt die Innenstadt Dortmund bereits über ein Grundleit-system. Eine Wegweisung ist besonders da sinnvoll, wo Sichtachsen und bauliche Maßnahmen nicht mehr

Abbildung 14: Wegweisung - Stadt Dortmund



Quelle: Planersocietät

Abbildung 15: Informationstafel - Stadt Dortmund



Quelle: Planersocietät

ausreichen, um sich zu orientieren. Während Apps die Fußwegenavigation zunehmend verbessern, kann diese oftmals nicht auf Wegebesonderheiten (wie stufenlose Alternativen oder Grünachsen) hinweisen. Informationen zur Wegweisung für zu Fuß Gehende stellen daher ein ergänzendes Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart dar. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen oder attraktiven Wege in der Stadt kennen oder ortsunkundig sind. Die Stadt Dortmund prüft auch in weiteren öffentlichen Räumen mit hohem Fußverkehrsaufkommen, wie zum Beispiel an Veranstaltungsorten wie den Westfalenhallen oder der Phoenixhalle, eine Wegweisung einzuführen.

Dabei werden verstärkt auch Ziele wie die „Nette Toilette“ eingebunden. Die Wegweisung kann neben Informationen zur Barrierefreiheit und Distanz/Dauer auch ortshistorische Informationen ergänzen. Die Wegweisung bezieht verstärkt eigenständige Fußwege mit ein. Ein geeignetes und zunehmend an Beliebtheit gewinnendes Mittel ist ein Liniennetzplan für den Fußverkehr. Entstanden als metrominuto in der Stadt Pontevedra, werden, ähnlich den Liniennetzplänen von Bus und Bahn, Routen des Fußverkehrs aufgezeigt und die Gehdistanzen angegeben. Statt Haltestellen werden Ziele wie Sehenswürdigkeiten abgebildet. So ein Plan kann beispielsweise online zur Verfügung gestellt werden, aber auch an Mobilstationen ausgehängt werden.

4.5 Gehen ist gesund – Der Fußverkehr zur Gesundheits- und Bewegungsförderung

„Wer rastet, der rostet“, sagt der Volksmund, oder auch: „Gehen ist gesund.“ Die Förderung des Zufußgehens leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsförderung in der Stadt Dortmund. Wer sein Leben lang regelmäßig zu Fuß geht, bleibt auch im Alter mobil. Die Förderung des Zufußgehens auf alltäglichen Wegen soll durch die Schaffung eines attraktiven Hauptstreckennetzes (siehe Kap. 4.1) erreicht werden. Zusätzlich soll das Zufußgehen auch in der Freizeit – hier insbesondere auch über längere Wegestrecken – weiter gefördert werden. Neben der körperlichen Bewegung beim Zufußgehen soll auch das Erholen insbesondere in ruhigen Wohnstraßen und Grünbereichen entwickelt werden.

Abbildung 16: Schuhe - Basis zum gesunden Gehen



Quelle: Planersocietät

Schaffung von Bewegungsrouten

Mit den zu entwickelnden Grünrouten wird eine gute erste Grundlage geschaffen, um das Zufußgehen in der Freizeit – insbesondere in Form von Spaziergängen oder Wanderungen – weiter zu stärken. Die Grünrouten werden zu Bewegungs- oder Wanderrouten weiterentwickelt und verlaufen zu großen Teilen durch die bestehenden Grünzüge. Eine Verknüpfung mit regionalen Wanderrouten – wie beispielsweise dem Ruhrsteig oder dem Jakobsweg – wird sichergestellt. Die Bewegungsrouten werden mit Blick auf unterschiedliche Zielgruppen entwickelt und spezifisch mit Mobiliar und Wegweisung – zum Beispiel zu weiteren Freizeitzielen – ausgestattet.

Senioren oder Familien mit Kindern benötigen Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Altersspezifische Sport- und Spielgeräte werden in die Routen integriert. Bei Kindern führen Spiel und Bewegung im Freien zu einer Verbesserung von motorischen, sprachlichen und mathematischen Fertigkeiten und fördern Konzentration und Leistungsfähigkeit. Informationen zu bestehenden innerstädtischen Bewegungsrouten, zum Beispiel die Finnenbahnen, die Joggingrouten im Westpark und im Fredenbaumpark oder der Steinklippenweg, stellt die Stadt Dortmund unter anderem im Internet und auch in Form von Wegweisungen zur Verfügung.

Schaffung und Stärkung von Erholungsorten

Verknüpft werden die Bewegungsrouten mit zentralen Orten der Erholung und Ruhe, wobei auch die Bewegungsrouten selbst der Erholung dienen. Über das gesamte Stadtgebiet verteilt sollen attraktive Orte für Erholung geschaffen werden. An diesen Orten sollte ein Bezug zu den Naturräumen in Dortmund – ob Wald, Park, Wasser oder Felder – erlebbar sein, denn schon fünf bis zwanzig Minuten Aufenthaltsdauer im Grünen haben einen positiven Effekt auf Psyche und Körper. Abwechslung durch naturräumliche Gestaltung bietet ein angenehmes Mikroklima aus Lichtspiel, Schatten und Luft.

Zufußgehen auch im Alltag gesund machen

Eine Vielzahl der alltäglichen Wege verläuft entlang von teilweise auch stark befahrenen Straßen – und damit durch mit Lärm und Luftschadstoffen belastete Räume. In diesen Bereichen soll das Zufußgehen durch geeignete Maßnahmen weiter verbessert werden. Denn viele Alltagsziele wie Supermärkte, Schulen etc. werden durch solche Straßen erschlossen (beispielsweise das Max-Planck-Gymnasium an der Ardeystraße). Mit einzelnen Stationen, die zur Bewegung motivieren, werden Fußwege attraktiver. Das können beispielsweise wegbegleitende Spielelemente und „Trimm-Dich“-Angebote sein.

4.6 Fußverkehr geht vor – Kommunikation und Verhaltensänderung

Kommunikation und Verhaltensänderung sind Aufgaben, die die Mobilität insgesamt betreffen und deswegen im Rahmen des Masterplans Mobilität auf übergeordneter Ebene angesiedelt sind. Folgend werden trotzdem einige fußverkehrsspezifische Bausteine vorgestellt, die im Rahmen einer späteren Gesamtkommunikationsstrategie integriert werden.

Die Notwendigkeit, Bedeutung, Möglichkeiten und Chancen des Zufußgehens werden häufig unterschätzt. Das Zufußgehen soll in Dortmund zur Normalität werden und von Personen, die heute nur wenig Strecken zu Fuß gehen, als umweltfreundliche und gesunde Mobilitätsalternative wahrgenommen werden. Gleichzeitig soll auch stärker Rücksicht auf Fußgänger*innen genommen werden. Hierfür ist eine umfassende Kommunikationsstrategie vonnöten.

Zielgruppen definieren und Akteure gewinnen – gezieltes Mobilitätsmanagement

Ein wichtiger kommunikativer Baustein wird ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement darstellen. Wichtige Zielgruppen sind beispielsweise Kinder und Jugendliche – hier kann eine umweltfreundliche und gesunde Mobilitätskultur etabliert werden. Auch Berufstätige sollen als wichtige Zielgruppe – insbesondere in der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr – durch betriebliches Mobilitätsmanagement zum Umstieg bewegt werden. Ältere Menschen sollen wieder an das Zufußgehen herangeführt werden, um ihre Mobilität so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.

Die Kommunikation für das Zufußgehen wird als Baustein eines umfassenden Mobilitätsmanagements verstanden. Je nach Zielgruppe werden unterschiedliche Inhalte gewählt, um für das Zufußgehen zu motivieren und bestenfalls auch einen langfristigen Umstieg zu erreichen. Innerhalb der Zielgruppen werden Schlüsselpersonen gewonnen, welche die Vorteile und Notwendigkeit des Zufußgehens weitertragen und als Multiplikatoren wirken. Auch wichtige Akteure im Fußverkehr wie der Einzelhandel, Schulen, Seniorenheime oder Kindergärten sind als Akteure für eine aktive Fußverkehrsförderung zu gewinnen und miteinzubeziehen.

Besonders einflussstarke Merkmale für das Zufußgehen

Nach einer aktuellen Studie der TU Dresden, die auf einer Befragung von 1.135 Personen zur aktiven Mobilität beruht, hat eine positive Grundeinstellung zum Zufußgehen den positivsten Einfluss auf das Zufußgehen. Daher sind die Förderung eines positiven

Images sowie die Kampagnenarbeit zum Zufußgehen und zur Gesundheit sehr hilfreich. (Quelle: TU Dresden: Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen, Dresden 2018).

Bewusstseinsbildung und Fußverkehrswissen

Viele Mythen, Fehlinformationen und Irrglaube prägen die Nutzungskonflikte im Fußverkehr. Das Wissen bei den Dortmunder Bürger*innen zum Fußverkehr und das Bewusstsein für die Belange von zu Fuß Gehenden soll verbessert werden. Das Parken auf Gehwegen wird von den Autofahrer*innen häufig als selbstverständlich zulässig angesehen. In

§ 2 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) steht: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen.“ Das gilt auch für den ruhenden Verkehr, also für alle Fahrzeuge, die sich nicht im fließenden Verkehr befinden. Weil der Gehweg nicht zur Fahrbahn gehört, gilt ganz grundsätzlich: das Parken auf dem Gehweg ist nach StVO verboten. Diese Grundlage und die Auswirkungen des regelwidrigen Verhaltens auf zu Fuß Gehende sollten kommuniziert werden – beispielsweise durch Flyer, die an falschparkenden Fahrzeugen befestigt werden. Im nächsten Schritt erfolgen Sanktionen. Die unterschiedlichen Anforderungen und Zielkonflikte, die an Lichtsignalanlagen entstehen und nicht immer gelöst werden können, werden thematisiert, um gezielt für dieses Thema zu sensibilisieren.

Die gesetzten Standards der Stadt Dortmund sowie die angestrebte Marschrichtung zur konsequenten Förderung des Fußverkehrs auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs werden kommuniziert und in den Köpfen der Bürger*innen in Dortmund verankert. Dabei werden insbesondere die Gewinne, die alle Bürger*innen erlangen – insbesondere mehr Aufenthaltsqualität in den Quartieren – in den Vordergrund gestellt.

Öffentlichkeitsarbeit – für das Zufußgehen und ein harmonisches und rücksichtsvolles Miteinander in Dortmund werben

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Diese beiden Sätze stellen in §1 der StVO die Grundregeln des Straßenverkehrs auf. Zu Fuß Gehenden auf Dortmunder Straßen dürfte häufig das Gefühl, dass Rücksicht auf sie genommen wird, fehlen. Autos fahren zu schnell durch Stadtstraßen und verursachen so vermeidbaren Lärm und Abgase. Radfahrende nutzen Gehwege – auch entgegen der Fahrtrichtung. Ein Hauptanliegen der Stadt Dortmund ist es, ein harmonisches und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu erreichen.

Erfolgreiche Kampagnen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte werden in Dortmund eingeführt und Positivbeispiele aus Deutschland oder dem Ausland angepasst. Dabei soll zum einen dafür geworben werden, im Alltag sowie in der Freizeit mehr Wege zu Fuß zurückzulegen. Andererseits soll auch für ein Miteinander im Straßenverkehr geworben werden. Maßnahmen, die insbesondere zur Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs beitragen, sind öffentlichkeitswirksam zu begleiten und zu kommunizieren. Für eine Verbesserung des Miteinanders im Straßenverkehr sind die Vorteile einer Entschleunigung für andere Verkehrsteilnehmende zu kommunizieren und Rücksicht einzufordern. Zentrale Motive sind hier weniger Stau im Kfz-Verkehr und weniger Lärm- und Schadstoffemissionen in der Stadt. Hierbei wird eine Kampagne, die insgesamt

Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projektes - Emissionsfreie Innenstadt

Mit der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ ist auch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit verbunden. Unter dem Slogan „UmsteiGERN. Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“ sollen möglichst viele Dortmunder*innen motiviert werden, sich mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. In der

Kampagne ist auch das Thema Fußverkehr verankert. Dies kann als Startpunkt einer umfassenden Kampagne zur Förderung des Fußverkehrs genutzt werden.



für den Umweltverbund mit den Schwerpunkte Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr wirbt, angestrebt. Dazu bietet sich die Verstärkung der angelaufenen Umsteigern-Kampagne aus dem Programm Emissionsfreie Innenstadt an.

Digitale Angebote und Beteiligung auch im Fußverkehr stärken

Während des Erarbeitungsprozesses des Masterplans Mobilität wurde immer deutlicher, dass das Interesse der Dortmunder*innen am Fußverkehr und an einer Mitwirkung im Planungsprozess steigt. Das vorhandene Wissen und Engagement sollen auch zukünftig weiter genutzt werden. Erfolge kann das über ganz unterschiedliche Wege: von den Ideen- und Mängelmeldern über Informationsveranstaltungen bis hin zu diskursiven Elementen, z. B. in Form von strategischen Akteursgesprächen, Gestaltungsworkshops auf

Stadtbezirksebene, Planungsspaziergängen etc. Mobilitätseingeschränkte Personen sind vermehrt auf ein umfassend nutzbares Fußwegenetz angewiesen. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, zeitnah möglichst viele (Geo-)Daten zum Fußverkehr frei zur Verfügung zu stellen, um digitale Anwendungen des barrierefreien Routings zu fördern. Die Daten zum Fußverkehr, zum Beispiel zu Treppen, Steigungen, Belägen, Sitzgelegenheiten und Ähnlichem, werden kontinuierlich gepflegt und regelmäßig aktualisiert. Damit ist die Stadt beispielgebend im Ruhrgebiet.

Um Gehwege frei von Müll oder Verunreinigungen zu halten, gibt es in Dortmund bereits einen eigens dafür entwickelten Mängelmelder der EDG (Dreckpetze). Auch zur Meldung defekter Straßenbeleuchtungen gibt es eine eigens entwickelte App. Ziel ist, eine zentrale Anlaufstelle (mobile App, Homepage) für die Bürger*innen zu schaf-

Maßnahmenprogramm: Digitale Beteiligung Mängelmelder

Die Stadt Dortmund ist groß – das bedeutet einerseits einen großen Instandhaltungsaufwand, jedoch müssen die Mängel bekannt sein, um sie zu beheben. Online-basierte Mängelmelder bieten da eine neue Chance. Ein einfaches Anwendungsbeispiel ist die Störungsmeldung defekter Laternenbeleuchtung. Die bereits vorhandene Service-

stelle kann beispielsweise mit Hinweisstickern an Laternen und Social-Media-Posts in der dunklen Jahreszeit bekannt gemacht werden. Dieser Mängelmelder wird als eine gemeinsame Plattform mit dem Mängelmelder aus der Radverkehrsstrategie entwickelt. Die Strukturen in der Verwaltung zur Abarbeitung gehören dabei angepasst.

fen, bei der zentral alle Mängel gemeldet und automatisch an die richtige Stelle weitergeleitet werden. Eine aktuelle Anzeige zeigt den Stand der Mängelbearbeitung an. Beleuchtete Geh- und Fußwege stärken das subjektive Sicherheitsempfinden und vermindern die Gefahr von Unfällen und Stürzen. Viele attraktive Fußwege abseits der Bebauung sind in den Tagesrandzeiten nur schwach frequentiert und/

oder führen durch ökologisch wertvolle Bereiche, in denen eine dauerhafte Beleuchtung wegen der negativen Folgen für die Fauna vermieden werden muss. Als Lösungsansatz wird für solche sensiblen Bereiche der Einbau einer dynamischen Beleuchtung vorgesehen (ähnlich PHOENIX See), die sich nur bei tatsächlicher Nutzung aktiviert und sich nach kurzer Zeit wieder abschaltet.

5. Organisation verbessern und Ressourcen für die Fußverkehrsförderung schaffen

Fußverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe, daher ist eine übergreifende Zusammenarbeit notwendig. Während der*die Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt die Belange des Fußverkehrs nach außen und innen vertritt, bedarf es einer weitreichenden Verzahnung innerhalb der Verwaltung sowie einer ausreichenden Mittelausstattung.

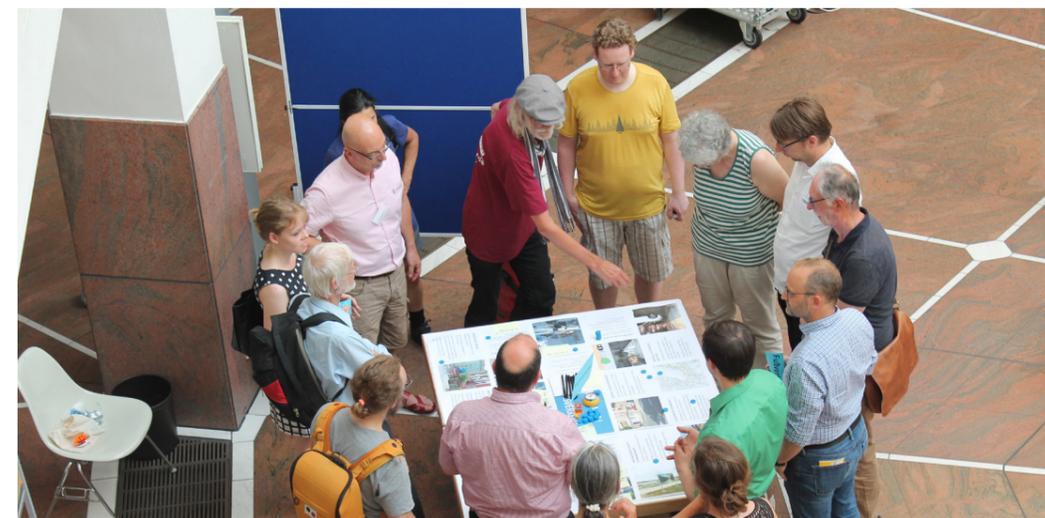
5.1 Organisation der Abstimmung

Beirat Nahmobilität, Fuß- und Radverkehrsbeauftragte

Um das Ziel eines wachsenden Fußverkehrsanteils am Modal Split zu erreichen, ist die richtige organisatorische Weichenstellung erforderlich. Dazu wird die Fußverkehrsförderung institutionell und strukturell ausgebaut, sowohl in der Verwaltung als auch in der Gremienarbeit. Ein guter Ausgangspunkt dafür ist der im Mai 2016 initiierte Beirat Nahmobilität der Stadt Dortmund. Dieses Gremium erörtert in seinen Sitzungen die grundsätzliche Gestaltung des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie größere Infrastrukturmaßnahmen. Dieser Beirat ist weiter zu stärken und sollte neben Radverkehrs- auch für Fußverkehrsbelange

im Sinne einer positiven Lobbyarbeit stärkere Impulse in der öffentlichen Diskussion setzen. Das Tiefbauamt wurde mit acht zusätzlichen Personalstellen in verschiedenen Fachabteilungen verstärkt, die den Schwerpunkt Fuß- und Radverkehrsförderung haben. Von diesen Personalstellen ist ein Großteil beim Fuß- und Radverkehrsbeauftragten angegliedert. Sie sind auch für die Bürgerschaft Ansprechpartner*innen und erreichen in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt für die Initiierung und mit den weiteren Organisationseinheiten im Tiefbauamt zur Umsetzung von Maßnahmen eine zielführende Fußverkehrsförderung.

Abbildung 17: Dialogveranstaltung - Masterplan Mobilität 2030



Quelle: Planersocietät

Prioritäten

Die Stadt Dortmund kann nicht von heute auf morgen komplett fußgängerfreundlich werden, jedoch jeden Tag einen Schritt weiter zu diesem Ziel kommen. Im Kern stehen dabei die folgenden Prämissen:

1. Durchgängiges Wegenetz
2. Regelmäßige, sichere Querungen
3. Ausreichende Gehgasse
4. Attraktive, auffindbare Sitz- und Spielmöglichkeiten
5. Fußverkehr 24/7 *365

1. Durchgängiges Wegenetz schaffen

Nur wenn ein durchgängiges Wegenetz geschaffen und unterhalten wird, kann sich auf das Fußwegenetz verlassen werden. Dies bedeutet einerseits die Sicherung der Basismobilität des Gehens, aber auch die benötigte Sicherheit, dass ich die Wege zu Fuß gehen kann. Fußgänger*innen sind besonders umwegeempfindlich, daher bietet ein durchgängiges und durchlässiges Wegenetz auch mehr Komfort. Vorrangiger Nachholbedarf ist hier im Bereich der Baustellen aufzuführen.

2. Regelmäßige, sichere Querungen anbieten

Das Queren der Fahrbahn stellt nicht nur das höchste Unfallrisiko für Fußgänger*innen dar, sondern auch die größte Barriere. Fehlen sichere, barrierefreie Querungen, ist das selbstständige Queren für viele zu Fuß Gehende nicht oder nur mühsam möglich. Hier entstehen die größten Nutzungshemmnisse im Fußverkehr. Vorrangiger Bedarf besteht an den Kreuzungen im Nebennetz – vor allem in Quartieren mit hohem Parkdruck.

3. Ausreichende Gehgasse freihalten

Auch Fußgänger*innen haben einen Raumanspruch zur Fortbewegung, insbesondere wenn diese auf Mobilitätshilfen angewiesen sind. Eine verlässliche, hindernisfreie Gehwegbreite ist daher Grundvoraussetzung für das Vorankommen. Höhere Gehwegbreiten stärken insbesondere den Gehkomfort und ermöglichen die Begegnung im öffentlichen Raum. Vorrangiger Handlungsdruck besteht in der Reduzierung der Konflikte mit dem ruhenden Verkehr.

4. Attraktive, auffindbare Sitz- und Spielmöglichkeiten

Den Fußverkehr macht auch der Aufenthalt im öffentlichen Raum aus. Wesentliche Elemente für einen Aufenthalt im öffentlichen Raum stellen Sitz- und Spielmöglichkeiten auf Plätzen, entlang von Wegen und in Grünanlagen dar. Belebte Stadträume stärken wesentlich den Charakter von attraktiven Städten. Vorrangiger Handlungsbedarf besteht in der verlässlichen, gepflegten Bereitstellung solcher Möglichkeiten.

5. Fußverkehr 24/7 *365

Nicht zuletzt ist daraus zu folgern, dass Fußverkehr als Basismobilität immer verfügbar sein muss. Dabei dürfen Tages- und Jahreszeiten keine Barriere darstellen – weder in der Wahrnehmung noch durch unzureichende Pflege (z. B. Winterdienst). Vorrangig ist hier eine kontinuierliche Pflege und Management der Fußverkehrsnetze zu verstärken.

Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen und Projekte mit hoher Bedeutung helfen dabei, zunächst die richtigen Prioritäten zu setzen, um die verfügbaren Ressourcen einzusetzen. Folgende Prioritäten werden gesetzt:

1. Freihalten von Kreuzungen und Straßen von falsch parkenden Kfz, sowohl mit baulichen Mitteln als auch durch verstärkte Kontrolle
2. Stärkung der Gehgasse durch Sortierung des Gehwegparkens und Prüfung von Auslägen
3. Einrichten von sicheren Querungen auf den Haupttrouten in der und in die Innenstadt, sowohl neuer Querungsanlagen als auch durch Verbesserung bestehender
4. Verstärkter Einsatz von Sitzgelegenheiten und Spielelementen sowie weiteren punktuellen Maßnahmen zur Stärkung des Aufenthalts
5. Intensivierung der Pflege des öffentlichen Raums, inkl. baulicher Unterhalt, Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst, Beleuchtung etc.

5.2 Erfolge messbar machen

Die Stadt Dortmund nimmt sich vor, ihre Erfolge zu messen und zu kommunizieren – unter dem Motto „Gutes tun und drüber reden“. Der Evaluation der Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung werden dabei qualitative und quantitative Maßstäbe unterlegt. Neben einer reinen Umsetzungsbilanz der Maßnahmen wird auch darauf geschaut, wie die Maßnahmen angenommen werden. Regelmäßige Meilensteine gewährleisten eine Kontinuität.

Um Informationen über den Fußverkehr zu gewinnen, ist es sinnvoll, zukünftig regelmäßige Zählungen durchzuführen. Neben bestehenden Methodiken aus der Passantenfrequenzzählung in Einzelhandelsbereichen sind auch Zählungen an Hotspots wie Querungen sinnvoll, um Prioritäten in der Verkehrsplanung abzuwägen und zu begründen. Die Verschneidung dieser Daten mit einer systematischen Erfassung von Gehwegbreiten liefert nicht nur eine Planungsgrundlage, um im Netz zu agieren, sondern kann auch über einen Zeitraum aufzeigen, wie ein gerechter Straßenquerschnitt beispielsweise in Stadtteilzentren aussehen könnte. Zählraten in Zeitreihen können eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl aufzeigen.

Ergänzend können Befragungen durchgeführt werden. Neben der regelmäßigen Haushaltsbefragung können auch kleine Schwerpunktbefragungen und Beobachtungen die Datengrundlage ergänzen. Über den Vergleich können so eine Veränderung des Fußverkehrsanteils abgebildet und Hemmnisse und Wünsche erfragt werden. Die Stadt Dortmund überprüft regelmäßig ihre Ziele, nicht nur auf die eigene Zielerreichung, sondern auch im Vergleich mit anderen Städten. Die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie stellt somit einen Prozess dar, der intern gelebt und nach außen getragen werden muss. Ein regelmäßiger Austausch mit anderen Städten zeigt Stärken und Schwächen im Umsetzungsprozess aus.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Fußverkehr trägt zum Beleben der Dortmunder Innenstadt bei	5
Abbildung 2	Ablauf - Masterplanprozess	6
Abbildung 3	Fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt innerhalb von 20 Minuten	7
Abbildung 4	Einordnung der Dortmunder Verkehrsanteile	8
Abbildung 5	Fußverkehrsanteil nach Stadtbezirken	9
Abbildung 6	Unfallbeteiligte FußgängerInnen nach Alter je 1.000 EinwohnerInnen (2013-2018)	10
Abbildung 7	Fußgängerunfälle je 100 km Straßennetz	12
Abbildung 8	Blindenleitsystem - Dortmund	14
Abbildung 9	Modellkasten - Gehwegbreiten	18-19
Abbildung 10	Modellkasten - Querungen	21
Abbildung 11	Aachen Premiumwege	24
Abbildung 12	Treppen am Dortmunder U-Turm	27
Abbildung 13	Brüderweg Dortmund - Vorgezogene Seitenräume und Gehwegüberfahrt	28
Abbildung 14	Wegweisung - Stadt Dortmund	31
Abbildung 15	Informationstafel - Stadt Dortmund	31
Abbildung 16	Schuhe - Basis zum gesunden Gehen	32
Abbildung 17	Dialogveranstaltung - Masterplan Mobilität 2030	37

