



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

## Umsetzungsstrategie

(aktualisierte Fassung mit Stand 08.05.2019)

### 1 Status quo - Ausgangslage

#### 1.1 Mobilität

Dortmund hat im Jahr 2016 wieder die Zahl von 600.000 Einwohnern überschritten. Auch die Anzahl der Erwerbstätigen stieg auf über 330.000 (davon 225.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte). Aufgrund der Bedeutung Dortmunds als Oberzentrum im östlichen Ruhrgebiet sind damit große Pendlerströme verbunden. 2015 pendelten täglich 122.452 Menschen nach Dortmund ein und 93.059 aus Dortmund aus.

Auch wenn 2013 von den Dortmunderinnen und Dortmundern bereits mehr als die Hälfte der täglichen Wege (53 %) mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt wurden, gibt es vor allem an den Haupteinfallsstraßen in die City Probleme mit der Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>) und der Interventionswerte für die Lärmbelastung.

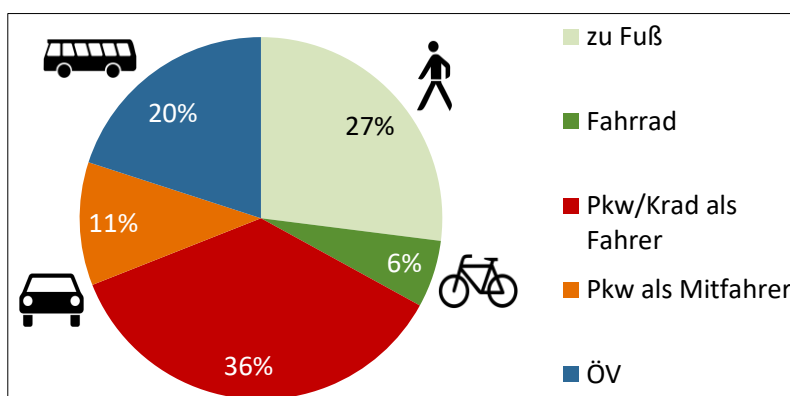


Abb. 1: Verkehrsmittelwahl aus Haushaltsbefragung 2013 zum Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung Darstellung Planersocietät (2016); Datengrundlage: Omnitrend (2014),

Das Verkehrsverhalten und die Motorisierung (Pkw/1.000 EW) sind nicht in allen Stadtteilen gleich. So ist die Pkw-Dichte im Innenstadtbezirk Nord am geringsten (0,5 Pkw/Haushalt) und in den Außenbezirken am höchsten (> 1 Pkw/Haushalt). Auch die Pkw-Nutzung (Anteil der Autofahrten an den zurückgelegten Wegen) ist in der Nordstadt mit unter 30 % deutlich geringer als



in den Außenbezirken (58 % im Stadtbezirk Aplerbeck) und unter dem gesamtstädtischen Schnitt von 47 %. Obwohl sich die Bevölkerung in der Innenstadt am umweltfreundlichsten fortbewegt, ist sie an den Hauptverkehrsstraßen großen Belastungen durch Emissionen ausgesetzt.

Dabei ist das Potenzial zur Nutzung von Bus, Bahn und Fahrrad groß. So spielt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unter anderem aufgrund des dichten auf die Innenstadt bezogenen Stadtbahnnetzes eine große Rolle: 20 % aller Wege legen die Dortmunderinnen und Dortmunder mit dem ÖPNV zurück - verglichen mit vielen anderen Städten (Essen, Düsseldorf, Münster, Hannover, Bremen) ein überdurchschnittlicher Wert. 45 % der Dortmunder Bevölkerung fährt mindestens einmal pro Woche mit Bus oder Bahn, viele von ihnen besitzen ein Zeitticket (Monats- oder Jahresabo, Semesterticket, ...). Die höchsten ÖPNV-Anteile verzeichnen die Stadtbezirke Huckarde (26 %) und Innenstadt-Nord (29 %).

Bei der Fahrradnutzung konnten die in den letzten Jahren durch die Stadt Dortmund ergriffenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs noch keine befriedigende Wirkung entfalten: Nur 29 % der Dortmunderinnen und Dortmunder fahren mindestens einmal pro Woche mit dem Fahrrad. Der Fahrradanteil an allen zurückgelegten Wegen liegt bei rd. 6 %, in den Innenstadtbezirken bei 8-11 % - im Vergleich zu anderen Städten wenig. Das Radwegenetz konnte zwischen 2002 und 2012 um 30 % auf 646 km erweitert werden. Für den Radverkehr besteht ein großes Potenzial, denn rd. jede zweite Autofahrt der Dortmunderinnen und Dortmunder ist höchstens 5 km lang und könnte problemlos mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Vergleichsweise viele Wege legen die Dortmunderinnen und Dortmunder zu Fuß zurück (27 %). Dies ist sicherlich eine Folge der recht kompakten Stadtstruktur - vor allem in den Innenstadtbezirken. Innerhalb der Quartiere besteht eine hohe Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum: Das Abstellen von Pkw und Fahrrad, der Platzbedarf für Fußwege und Aufenthalt, die Flächen für neue Mobilitätsformen wie Car-Sharing und Fahrradverleihsystem. Hier gibt es zur Förderung der Nahmobilität Bedarf an einer Neuverteilung dieser Räume.

Eine Besonderheit stellt in Dortmund die City, der Raum innerhalb des Wallrings, dar. Rund 20 % der gesamten Verkaufsfläche der Stadt befinden sich hier. Damit ist sie der wichtigste Einzelhandelsstandort in Dortmund und im östlichen Ruhrgebiet. Mit rund 580 Einzelhandelsbetrieben, einem breit gefächerten Angebot und vielfältigen gastronomischen und kulturellen Angeboten entfaltet die City weit über die Stadtgrenzen hinaus Anziehungskraft.

Das Institut für Handelsforschung Köln (IFH Köln) hat im Jahr 2014 die Untersuchung „Vitale Innenstädte“ zur Zukunft der Stadtzentren in Deutschland durchgeführt. Hierbei sind neben Besucherstruktur und Kundenverhalten auch das Verkehrsverhalten und die Erreichbarkeit des Standortes untersucht worden. Aufgrund der besonders guten ÖPNV-Anbindung durch die Stadtbahnen und der Nähe der City zum Dortmunder Hauptbahnhof konnten Busse und Bahnen einen Anteil von 52,7 % auf den Wegen in die City erzielen. Der Pkw-Anteil bei den Besuchern lag nur bei 33 %.

In den letzten Jahrzehnten wurde die City entsprechend der Bedeutung Dortmunds als Metropole im Ruhrgebiet und für ein positives Erscheinungsbild weiterentwickelt. Der motorisierte Verkehr wurde früher noch direkt durch den Stadtkern geführt, heutzutage gibt es nur noch einzelne kleine Erschließungsstraßen, die in die innere City führen, aber der Durchgangsverkehr ist auf den Wallring verlegt. Zudem wurde das Stadtbahnnetz in der Innenstadt ausgebaut, so dass seit 2008 alle Stadtbahnen die City unterirdisch queren. Dadurch entstand an der Oberfläche neuer Raum für Fußgänger, Radfahrer und für den Aufenthalt im Freien. Aktuelles Beispiel ist die Umgestaltung des Brüderwegs zu einem Boulevard.



## 1.2 Luftreinhaltung

### 1.2.1 Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

Die Messungen in Dortmund zeigten für das Jahr 2017 noch an mehreren Messstationen der Stadt und des LANUVs Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes (Jahresmittelwert > 40 µg/m<sup>3</sup>). Dabei handelt es sich um Stationen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Die Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. aus 2018 gegen den von der Bezirksregierung Arnsberg aufgestellten Luftreinhalteplan Ruhrgebiet – Teilplan Ost betrifft auch mittelbar auch die Stadt Dortmund. Zur kurzfristigen Einhaltung der Grenzwerte müssen daher entsprechende Maßnahmen ergriffen und umgesetzt werden.

### 1.2.2 Feinstaub (PM<sub>10</sub>)

Seit 2011 ist eine Abnahme der Feinstaubbelastungen in Dortmund sowie NRW insgesamt zu verzeichnen. Eine Entwarnung kann laut des LANUV NRW bezüglich der Feinstaubbelastung in der Luft aber nicht ausgesprochen werden, da mögliche ungünstige meteorologische Bedingungen in den kommenden Jahren und die zunehmende Verbrennung von Holz mit erhöhten Feinstaubanteilen in der Abluft dem derzeitigen positiven Trend bei den Messungen entgegen wirken. Im Januar 2017 kam es in fast ganz Deutschland (auch in Dortmund) aufgrund von Inversionswetterlagen für einige Tage zu Grenzwertüberschreitungen der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwerte von 50 µg/m<sup>3</sup>. Dieser Grenzwert darf maximal 35-mal pro Jahr überschritten werden, was in Dortmund in den vergangenen Jahren nicht der Fall war.

## 1.3 Lärm

Der Stellenwert einer lärmarmen Umwelt wurde mit Einführung der EU-Umgebungsärmrichtlinie (2002/49/EG) im Jahr 2002 definiert. Der Straßenverkehr als Hauptlärmquelle ist hierbei die vorrangige Stellschraube. Anhand der berechneten Lärmpegel und der Anwohnerdichte ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Prioritätenliste für Maßnahmen zur Lärmreduzierung erstellt worden. Die innerstädtischen Verkehrsachsen sind aufgrund ihrer Verkehrsstärken und der dichten Wohnbebauung in der Prioritätenliste besonders hoch angesiedelt.

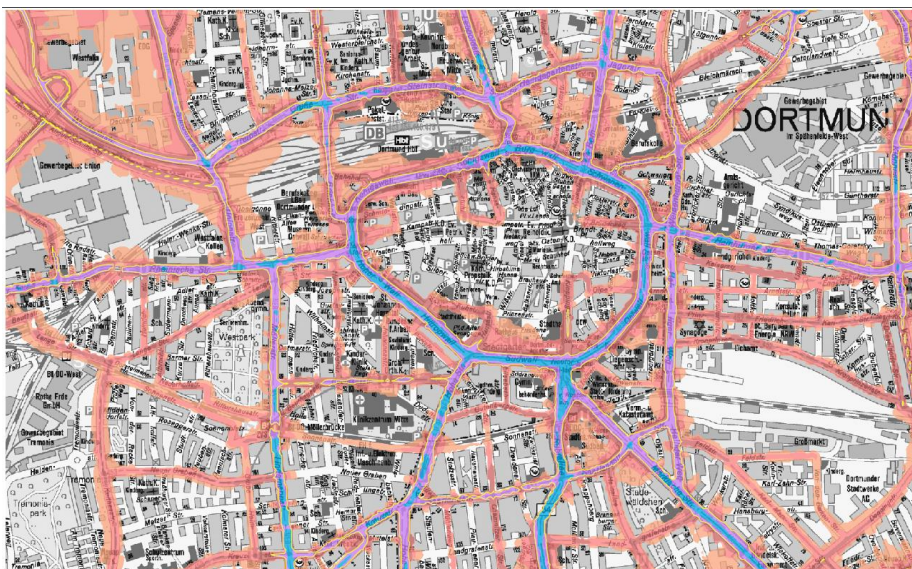


Abb. 2: Lärmkartierung 2012 der Stadt Dortmund, Lärmbelastung Straßenverkehr 24 h



## 1.4 Klimaschutz / Klimafolgenanpassung

Im Jahr 2011 wurde mit den gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Akteuren der Stadt Dortmund ein Konzept erarbeitet, um bis 2020 eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 40 % gegenüber 1990 zu erreichen. Das Gesamtprojekt besteht aus den drei Teilen:

- Handlungsprogramm Klimaschutz
- Dienstleistungszentrum Energieeffizienz
- Strategien für den Ausbau erneuerbarer Energien.

Innerhalb des Handlungsprogramms Klimaschutz sind neben energetischer Altbausanierung, effizientem Umgang mit Strom und Ausbau erneuerbarer Energien auch Maßnahmen zur Mobilität, insbesondere zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNVs, enthalten. Eine gesamtstädtische CO<sub>2</sub>-Bilanz aus dem Jahr 2012 zeigt, dass in privaten Haushalten, der kommunalen Verwaltung und der Wirtschaft bereits 25 % CO<sub>2</sub> gegenüber 1990 eingespart werden konnten. Im Sektor Verkehr ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß stetig gestiegen. Dieser stellt somit den Sektor mit dem größten Handlungsbedarf dar.

## 1.5 Elektromobilität

Die Stadt Dortmund hat in den letzten Jahren eine Vorreiterrolle für den kommunalen Einsatz von Elektromobilität und die Schaffung notwendiger kommunaler Rahmenbedingungen übernommen. Seit 2009 hat die Stadt Dortmund gemeinsam mit Unternehmenspartnern über 180 Ladepunkte flächendeckend im Stadtgebiet aufgebaut. Bislang wurden ca. 3.200 E-Fahrzeuge in Dortmund zugelassen<sup>1</sup>. Der kommunale Fuhrpark nimmt dabei eine Vorreiterrolle ein. Die Elektrifizierungsquote soll in den nächsten Jahren insbesondere im Pkw-Bereich deutlich gesteigert werden. Bei den leichten Nutzfahrzeugen, die die größte Gruppe im kommunalen Fuhrpark darstellen, gibt es derzeit wenig kommerzielle Angebote. Im Rahmen des Beschaffungsprozesses wird stets geprüft, ob eine Elektrifizierung möglich ist.

Mit der Entwicklung des Elektromobilitätskonzepts 2030 „EMoDo<sup>3M</sup>“ werden Synergieeffekte mit übergeordneten Entwicklungsstrategien der Stadt Dortmund (z. B. Masterplan Energiewende, Masterplan Mobilität 2030, Handlungsprogramm Klimaschutz 2020, Luftreinhalteplan, Nachhaltigkeitsstrategie, Ressourceneffizienz) sowie die Herausforderung der Stadtplanung der Zukunft angegangen. Das „EMoDo<sup>3M</sup>“ fokussiert auf drei Kernbereiche:

- Individualverkehr und inter-/multimodale Konzepte
- Urbane Wirtschaftsverkehre und (kommunale) Flotten
- Lade-Infrastruktur, Erneuerbare Energien und nachhaltige IKT-Infrastrukturen

Es ist im Februar 2019 vom Rat der Stadt Dortmund für die weitere Förderung der Elektromobilität beschlossen worden.

## 2 Ziele und Maßnahmen

Die Stadt Dortmund hat sich zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zahlreiche Ziele gesetzt. Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses von 1994 zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung wurde dies fortgesetzt mit Beschluss über den Masterplan Mobilität im Jahr 2004. Dieser benennt in seinem Leitbild bereits u. a. folgendes:

Werteziele (Auszug):

- Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen einer nachhaltigen Entwicklung

<sup>1</sup> Stand 1.5.2019, von den 3.200 E-Fahrzeugen sind rd. 600 reine batterieelektrischbetriebene Fahrzeuge.



- Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten
  - Verbesserung des Images des Umweltverbundes
- Planungsorientierte Handlungsziele (Auszug):
- Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung
  - Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes.

Aus den Zielen des **Masterplans Mobilität 2004** wurden über 100 Maßnahmen abgeleitet, von denen die Mehrheit auch bereits umgesetzt wurde. Der Masterplan Mobilität (2004) bildet wiederum die Grundlage für die verkehrlichen Maßnahmen im „Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Ost 2011“ und im „Handlungsprogramm Klimaschutz 2020“. Er berücksichtigt allerdings Themen wie Nahmobilität, Elektromobilität oder Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung noch nicht entsprechend der aktuellen Situation und Entwicklung. Daher wird im Masterplan Mobilität 2030 eine verkehrliche Strategie formuliert, die die wesentlichen aktuellen Verkehrsplanungen, Einzelkonzepte und Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots integriert. Das Zielkonzept für den Masterplan Mobilität 2030 hat der Rat der Stadt Dortmund im März 2018 beschlossen.

Im **Handlungsprogramm Klimaschutz 2020** aus dem Jahr 2011 wurden drei Strategien zur CO<sub>2</sub>-Einsparung im Handlungsfeld Verkehr definiert. Diese sind: effizientere Antriebsarten bei Fahrzeugen, Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) und Verkehrsvermeidung. Insgesamt sind 29 Maßnahmen im Rahmen des Handlungsfeldes Verkehr berücksichtigt worden, deren Umsetzung bisher in Teilen erfolgt ist. Auf diesen Maßnahmen baut die Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei“ auf, ergänzt diese und entwickelt sie weiter.

Folgende Mobilitätsmaßnahmen umfasste das Handlungsprogramm Klimaschutz 2020:

- Fußgängerkonzept
- Maßnahmenbündel Radverkehr: Radfahrklima schaffen, Fortführung und Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit, Ausbau Fahrradparken, Bessere Querbarkeit der City mit dem Fahrrad, Einrichtung des „Fahrradschnellweges“
- E-Mobility
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Forcierung spritsparender Fahrweise
- Marketing Umweltverbund
- Verknüpfung von Umwelt- und Verkehrsplanung
- Umsetzung und Weiterführung verwaltungsinternes Mobilitätskonzept

Separat für die Innenstadt gibt es bisher kein vom Rat beschlossenes, besonderes Ziel für die Entwicklung der Mobilität. Abgeleitet aus den vorhandenen Strategien und Konzepten der Stadt Dortmund setzt sich die Stadt Dortmund mit dieser Umsetzungsstrategie zum Ziel, eine Verteilung der Verkehrsarten von 75 / 25 für die City zu erreichen. Das heißt, 75 % aller Besucher und Beschäftigten der City kommen zukünftig klimafreundlich mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß und nur noch 25 % mit dem Pkw.

### 3 Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-) frei“

Die heutige Verkehrs- und Emissionssituation in Dortmund zeigt die Notwendigkeit des Handelns. Die Verkehrsbelastung an den Haupteinfallsstraßen in die Innenstadt ist an vielen Stellen so hoch, dass der Grenzwert für NO<sub>2</sub> überschritten wird. Gegenmaßnahmen sind zwingend geboten. Im Rahmen des *Förderaufrufs Kommunaler Klimaschutz – Förderbereich Emissionsfreie Innenstadt* erfolgt daher eine Fokussierung der Maßnahmen auf die Innenstadt.



Da die vollständige Betrachtung aller drei Stadtbezirke Innenstadt-Nord, -Ost und -West zu umfangreich und eine Konzentration auf den Bereich innerhalb des Wallrings zu kleinräumig ist, umfasst die Umsetzungsstrategie einen Teilraum von rd. 290 ha der Innenstadt. Dieser wird begrenzt von der Treibstraße/Steinstraße im Norden bis zur Saarlandstraße im Süden, von der Unionstraße/Möllerstraße im Westen und Heiliger Weg im Osten (vgl. Abb. 3).

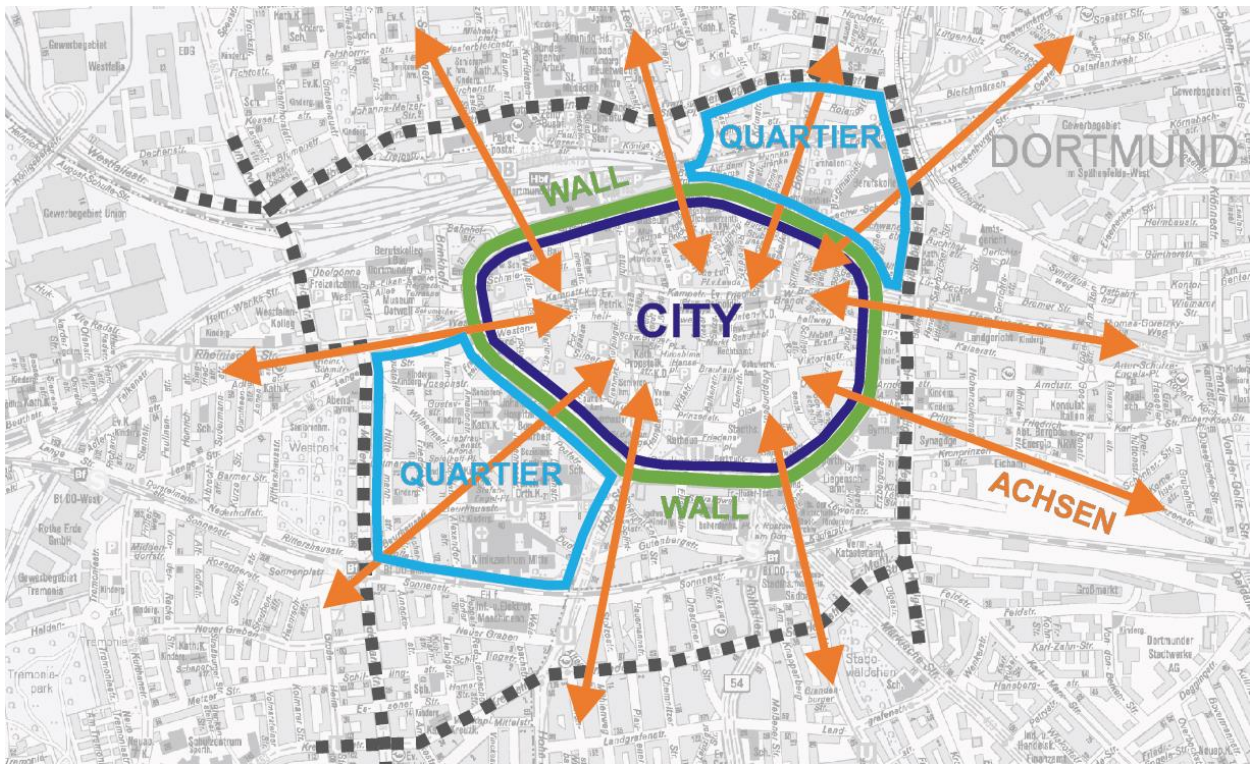


Abb. 3: Übersicht der Leitthemen City, Wall, Achsen, Quartier

Die Umsetzungsstrategie enthält Maßnahmenbündel für die vier Leitthemen **CITY**, **WALL**, **ACHSEN** und **QUARTIER**. Ergänzt werden diese um **QUERSCHNITT**maßnahmen im Bereich Kommunikation, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation (siehe hierzu: Maßnahmenbeschreibungen unter [www.emissionsfrei.dortmund.de](http://www.emissionsfrei.dortmund.de)).

Die Maßnahmen im Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ sind:

### **CITY**

C1 Emissionsfreier Lieferverkehr (Einrichtung eines innerstädtischen Mikrodepots zur emissionsfreien Abwicklung von Lieferverkehren auf der letzten Meile in die Innenstadt)

C2 Mobilitätsmanagement für Beschäftigte und Besucher der City

C3 Fahrradparken (Aufstellen von 1.000 Fahrradbügeln in der Innenstadt und den Quartieren; Wettbewerb und Planung einer Radstation am Rathaus)

### **WALL**

W1 Radwall (Machbarkeitsuntersuchung Wallring und Umbau Schwanen- und Ostwall)

W2 Grüner Wall / Grüne City (Dach- und Fassadenbegrünungen, Baumpflanzungen)



## ACHSEN

- A1 Fahrradachsen (Umsetzung zweier in die Innenstadt führender Fahrradachsen)
- A2 Fußgängerachsen (Reduzierung der Barrierewirkung des Wallrings für Fußgänger in Richtung City durch Optimierung der Signalanlagen)
- A3 E-Taxen am Hauptbahnhof (System zur Bevorrechtigung von E-Taxen)
- A4 Schnellladung von E-Fahrzeugen – Smart Charging Hub (Innovatives Energieversorgungs-, Lade- und Elektromobilitätskonzept für das neue Wohnquartier Mitte)
- A5 P+R Kley (Umbau einer P+R-Anlage samt B+R-Anlage am S-Bahn-Haltepunkt Kley)

## QUARTIER

- Q1 Nahmobilitätskonzept (Erstellung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten für zwei innerstädtische Quartiere)
- Q2 Elektromobilität bei Dienstleistern und Handwerkern im Quartier (Förderung der Akzeptanz und Nutzung von Elektromobilität bei Dienstleistern und Handwerkern im Quartier)
- Q3 Mobilitätsmanagement an KiTas und Schulen

## QUERSCHNITT

- QS1 Marketing
- QS2 Öffentlichkeitsbeteiligung
- QS3 Evaluation

### Für alle Maßnahmen gilt:

- Die Maßnahmen haben im Sinne der Emissionsminderung das Ziel, für die Wege in die Innenstadt und innerhalb der Innenstadt eine Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) oder auf Verkehrsmittel mit einem CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieb (E-Fahrzeuge) zu erreichen.
- Es sollen Alternativen zur (verbrennungs-)motorisierten Mobilität geschaffen werden. Ziel ist, restriktive Maßnahmen wie Dieselfahrverbote durch attraktive Alternativen im Umweltverbund sowie durch den vermehrten Einsatz von E-Fahrzeugen überflüssig zu machen.
- Die Erreichbarkeit der City soll nicht eingeschränkt, sondern gestärkt werden. Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der City sollen durch die Maßnahmen gesteigert werden.
- Die Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar.
- Die Maßnahmen sollen durch die Stadtgesellschaft und Bürgerschaft mitgetragen werden und ein verändertes Mobilitätsbewusstsein bewirken. Sie sollen der Anstoß für weitere Umsetzungsstrategien sowohl infrastruktureller als auch kommunikativer Art sein und die Verkehrsplanungs- sowie Mobilitätskultur nachhaltig prägen.

### Begleitende Projekte

Flankiert wird diese Umsetzungsstrategie durch laufende, gesamtstädtische Strategien wie den Masterplan Mobilität 2030, das Handlungsprogramm Klimaschutz 2020, die Allianz Smart City, das Elektromobilitätskonzept, den Masterplan Energiewende und das Projekt Nordwärts. Auch steht die Umsetzungsstrategie in einem engen Zusammenhang mit Projekten wie dem Rad-schnellweg Ruhr (RS1), der Umgestaltung der Nordseite des Hauptbahnhofs, einer Ausdehnung des Bewohnerparkens im Cityrand, der Umgestaltung des Boulevards Kampstraße und dem generellen Ausbau von Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge.



## 4 Minderung der Treibhausgasemission

Für die Umsetzung aller Maßnahmen wird eine Treibhausgas (THG)-Minderung von rd. 7.860 t THG- und eine Minderung von 12,8 t NO<sub>x</sub>-Emissionen pro Jahr erwartet. Die Minderung setzt sich aus den vier folgenden Bausteinen zusammen:

- Das veränderte Verkehrsverhalten im Personenverkehr (rd. 6.400 t THG pro Jahr, rd. 10 t NO<sub>x</sub> pro Jahr),
- Ersatz von Verbrennerfahrzeugen durch batterieelektrische Fahrzeuge im Personenverkehr (rd. 1.200 t THG pro Jahr, 1900 kg NO<sub>x</sub> pro Jahr)
- Ersatz des Lieferverkehrs auf der letzten Meile durch Lastenräder (rd. 56 t und rd. 600 kg NO<sub>x</sub> pro Jahr) und
- Elektrifizierung der Taxiflotte (rd. 200 t THG und 330 kg NO<sub>x</sub> pro Jahr).

Berechnet wurden die THG-Emissionen nach den derzeit auftretenden Pkw-Fahrten im Untersuchungsraum (Quell- und Zielverkehr) abgeleitet aus den Strukturdaten, die dem Verkehrsmodell der Stadt Dortmund zu Grunde liegen. Auf Basis der dort hinterlegten Einwohner, Beschäftigten, Schulplätze und Verkaufsflächen wurden die Bewohner-, Beschäftigten-, Schüler- und Einkaufswege ermittelt. Wichtigste Schlüsselgröße ist hierbei der MIV-Anteil an den jeweiligen Wegen, der je nach Wegezweck zwischen 34,1 % und 45,8 % liegt<sup>2</sup>. Es wird erwartet, dass durch die Umsetzung aller Maßnahmen das Verkehrsverhalten zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes verändert werden kann. Hier wird die vorsichtige Annahme getroffen, dass der MIV-Anteil in dem dreijährigen Durchführungszeitraum um 2 %-Punkte gesenkt werden kann. Zusätzlich wird erwartet, dass aufgrund der Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität die verbleibende Pkw-Verkehrsleistung zu 1 % rein elektrisch erfolgt und der dafür erforderliche Strom regenerativ erzeugt wird. Auch im Lieferverkehr können Fahrten und Fahrzeugkilometer substituiert oder auf emissionsärmere Weise abgewickelt werden.

## 5 Modellcharakter

Dortmunds Stadtstruktur weist zahlreiche Merkmale auf, die charakteristisch für viele deutsche Städte sind. Die zerstörten Nachkriegsstädte boten die Möglichkeit, einen autogerechten und aus damaliger Sicht sehr modernen Wiederaufbau zu planen und zu realisieren. Daraus resultiert die heutige Verkehrsinfrastruktur mit breiten Straßen als schnelle Zubringer in die Innenstädte und einem Ring um die City als Verteiler um den Stadtkern. In den Stadtzentren wurden zahlreiche Parkmöglichkeiten geschaffen. Davon profitierten die Innenstädte, in denen sich Einzelhandel und Dienstleistung stark entwickelten. Da aber mit der guten Autoerreichbarkeit massive Emissionen verbunden sind, leidet die Lebensqualität in den Innenstädten. Gleichzeitig manifestierte sich auch die Vorstellung, dass Kaufkraft und Arbeitsplätze in der Innenstadt untrennbar mit der uneingeschränkten Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr verknüpft sind. Die Überlegungen, andere Mobilitätsangebote wie Fahrrad, E-Fahrzeuge und Fußgänger zu stärken, stoßen sehr schnell auf die Argumentation: Verlust von Kaufkraft, Abwanderung des Einzelhandels auf die grüne Wiese, Verlust von Arbeitsplätzen und Verödung der Innenstädte. Diese Gefahr besteht aber nur dann, wenn die Umgestaltung zu gesunden und lebenswerten Innenstädten zu Lasten der komfortablen Erreichbarkeit geht.

Der in der Umsetzungsstrategie beschriebene Dortmunder Ansatz der emissionsfreien, aber mit allen Verkehrsmitteln sehr gut und sicher erreichbaren Innenstadt bietet zahlreiche Parallelen für

<sup>2</sup> Eigene Auswertungen nach Omnitrend (2014): Haushaltsbefragung 2013 zum Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung. Ergebnisbericht vom 23.04.2014 für die Stadt Dortmund





andere Kommunen. Gerade im Ruhrgebiet gibt es eine Vielzahl an Städten, die ähnliche Strukturen aufweisen und unter den gleichen Emissionsproblemen in den Innenstädten leiden - auch wenn jede (Innen-)Stadtstruktur sich historisch anders entwickelt hat.

## 6 Konsortium und Beteiligte

Bereits bei der Erstellung der Umsetzungsstrategie waren mehrere städtische Fachbereiche und externe Akteure beteiligt. Die Fachbereiche und einige Akteure sind zudem über den Internen Konsultationskreis Energieeffizienz und Klimaschutz (InKEK) eingebunden. Darüber hinaus sind im bestehenden Beirat Nahmobilität weitere Akteure aus der Stadtgesellschaft und der Stadtverwaltung integriert. Projektpartner aus diesen Gremien werden laufend in den Prozess und die Maßnahmenumsetzung eingebunden.

Der Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 begleitet und unterstützt das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ inhaltlich. Die Mitglieder dieses AKs sowie die weiteren an der „Emissionsfreien Innenstadt“ Beteiligten sind im Folgenden aufgeführt.

### a) Fachbereiche/ Beteiligte der Stadt Dortmund:

- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Geschäftsbereich Mobilitätsplanung
- Amt für Stadterneuerung: Bereich Förderung und Finanzierung
- Umweltamt: u.a. Koordinierungsstelle Klimaschutz und Klimaanpassung
- Tiefbauamt: u.a. Bereich Planung
- Wirtschaftsförderung: u.a. Geschäftsstelle Elektromobilität
- Chief Information/Innovation Office Dortmund (CIO)

### b) Mitglieder des AK Masterplan Mobilität:

- ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Westfalen)
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Dortmund e.V.)
- Behindertenpolitisches Netzwerk
- Beirat der Unteren Naturschutzbehörde
- Beirat Nahmobilität
- DSW21 (Dortmunder Stadtwerke AG)
- Handelsverband NRW Westfalen - Münsterland
- Handwerkskammer Dortmund
- IHK (Industrie- und Handelskammer zu Dortmund)
- Integrationsrat
- Jugendring Dortmund (Arbeitsgemeinschaft Dortmunder Jugendverbände)
- Polizeipräsidium Dortmund (Direktion Verkehr)
- Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen
- Seniorenbeirat
- VCD Verkehrsclub Deutschland (Kreisverband Dortmund-Unna)

### c) Weitere Partner für die Realisierung oder Begleitung einzelner Maßnahmen

- DEW21 (Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH)
- Cityring Dortmund „Initiativkreis Attraktive Innenstadt e.V.“
- Taxi Dortmund e.G.
- Paketdienstleister