



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	10.05.2022
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22613	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde	01.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Eving	01.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	01.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	02.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	07.06.2022	Empfehlung
Integrationsrat	07.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	08.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	08.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	08.06.2022	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	08.06.2022	Einbringung
Behindertenpolitisches Netzwerk	14.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	14.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	14.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	14.06.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	14.06.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	14.06.2022	Einbringung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	21.06.2022	Empfehlung
Seniorenbeirat	21.06.2022	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	07.09.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	13.09.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	22.09.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	22.09.2022	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Masterplan Mobilität 2030, Stufe 2: Abschluss 3 Teilkonzepte - Fußverkehr & Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr

### **Beschlussvorschlag**

1. Der Rat der Stadt beschließt die Maßnahmen und Maßnahmenprogramme und beauftragt die Verwaltung damit, diese zu konkretisieren und für etwaige Förderantragstellungen vorzubereiten.
2. Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, die zur Beschleunigung der Ausarbeitung ggf. erforderlichen zusätzlichen Personalbedarfe und ggf. erforderlichen Kosten darzustellen und zur Beschlussfassung vorzulegen.

### **Personelle Auswirkungen**

Es entstehen durch diesen Beschluss keine zusätzlichen personellen Aufwendungen.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Es entstehen mit diesem Beschluss keine finanziellen Auswirkungen. Für eine Umsetzung der Maßnahmen / Maßnahmenprogramme werden Kosten entstehen, die in gesonderten Beschlussvorlagen dem zuständigen Gremium vorgelegt und abhängig vom Beschluss in der weiteren Haushaltsplanung berücksichtigt würden.

## **Klimarelevanz**

Die realisierten Maßnahmen und Maßnahmenpakete (s. Kapitel „Inhalte der Strategien“ ab Seite 6) tragen wesentlich zur Verkehrswende und somit zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz bei. Die Maßnahmen und Maßnahmenprogramme zielen auf ein klimafreundliches Verkehrsverhaltens ab, indem sie Fußverkehr fördern, Barrierefreiheit unterstützen, Verkehrssicherheit erhöhen und die Aufenthaltsqualität steigern. Darüber hinaus wird mit ihnen ein erforderliches Parkraummanagement weitergeführt. Insgesamt werden dadurch Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoße reduziert werden.

Thomas Westphal  
Oberbürgermeister

Ludger Wilde  
Stadtrat

## **Begründung**

### ***Auftrag an die Verwaltung***

Der Rat der Stadt Dortmund hatte mit Beschluss vom 17.03.2016 die Verwaltung damit beauftragt, den Masterplan Mobilität 2030 in einem 2-stufigen Verfahren neu zu erarbeiten (DS-Nr.: 01208-15). Am 22.03.2018 wurde die 1. Stufe des Masterplans Mobilität 2030, das Zielkonzept, als Grundlage für das zukünftige verkehrsplanerische Handeln beschlossen (DS-Nr.: 09755-17). Die erste Stufe zur Erarbeitung eines strategisch-konzeptionellen Zielkonzepts zur Beschreibung eines Leitbildes war mit dem begleitenden Arbeitskreis und der Öffentlichkeit erarbeitet worden. Es setzt acht gleichberechtigt nebeneinander stehende Zielfelder für die künftige Verkehrspolitik in der Stadt fest:

- A. Mobilität für alle - Gleichberechtigte Teilhabe
- B. Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds
- C. Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln
- D. Reduzierung von Umweltauswirkungen des Verkehrs
- E. Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des ÖPNV
- F. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens
- G. Verbesserung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs
- H. Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen.

Aufbauend auf dem Zielkonzept sollen Teilkonzepte in der 2. Stufe des Masterplans Mobilität 2030 erarbeitet und Maßnahmen entwickelt werden. Es wurde dazu beschlossen, dass als erstes diese drei Teilkonzepte bearbeitet werden: Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr & Verkehrssicherheit, Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr, da sie die größte Schnittmenge zueinander haben und weil die drei Verkehrsarten um den öffentlichen Straßenraum konkurrieren. Der Grund für die prioritäre Bearbeitung war und ist, dass insbesondere für die nicht-motorisierten Verkehrsarten Angstrengungen für eine Verbesserung

der Verkehrssituation vorgenommen werden sollen. Als allgemein anerkannt galt, dass hier Nachholbedarf besteht.

Zusätzlich ist die Stadt Dortmund häufig selbst für die Flächen zuständig, auf denen durch Maßnahmen Veränderungen erforderlich werden und hat dadurch einen eigenen Handlungsspielraum.

### ***Erwartung an das Ergebnis***

Diese drei Teilkonzepte bestehen aus sechs Schwerpunktthemen, jeweils eine Verkehrsart und ein Querschnittsthema. Zu jedem der sechs Schwerpunktthemen wurde mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung eine Strategie erarbeitet, die eine grundsätzliche Haltung der Stadt Dortmund beinhaltet und erste Maßnahmen für die Unterstützung der Themen definiert. Über die in den Strategien genannten Maßnahmen hinaus werden bereits ungezählte Maßnahmen von der Stadtverwaltung unternommen, die ebenfalls die Schwerpunktthemen unterstützen. Es ist daher ausdrücklich nicht das Ziel gewesen, in den Strategien vollumfänglich aufzulisten, welche aktuellen oder zukünftig denkbaren Maßnahmen in die gleiche Richtung gehen. Die Strategien sind zu verstehen als eine Einigung auf Grundzüge in den jeweiligen Schwerpunktthemen mit Maßnahmen, die die Grundzüge begreifbar machen. Häufig sind die Maßnahmen neuartig, so dass im Laufe der Realisierungsplanung und der Umsetzung modellhafte Erfahrungen gemacht werden, die anschließend für ähnliche Maßnahmen hilfreich sind.

Ziel der Maßnahmenauswahl war es, bereits einen Strauß von Maßnahmen anzubieten und diese auch auszuprobieren. Ein Grund dafür, dass es mit 40 eine insgesamt noch überschaubare Anzahl von Maßnahmen/Maßnahmenprogrammen geworden ist, sind auch die Jahresarbeitsprogramme insbesondere derjenigen Fachbereiche, die mit der weiteren Konkretisierung betraut werden müssen.

Im Folgenden werden die Beteiligungsformate, die Inhalte der Strategien mit den Titeln der Maßnahmen vorgestellt und ein Ausblick gegeben. Im Anhang befinden sich die Strategien Fußverkehr, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum. Vorbehaltlich des Ratsbeschlusses werden sie als Publikationen veröffentlicht und der Öffentlichkeit bekannt gemacht.

Die Strategie Radverkehr ist losgelöst vom Teilkonzept Radverkehr & Verkehrssicherheit bereits in die politische Beratung gegangen (DS-Nr.: 23050-21).

### ***Beteiligungsformate***

#### **Der Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030**

Die Strategien sind in den vergangenen Jahren in einem intensiven Arbeitsprozess zusammen mit der Stadtgesellschaft erarbeitet und diskutiert worden. Der begleitende Arbeitskreis mit Menschen, die verschiedenste stadtgesellschaftlich bedeutsame Institutionen vertreten, hat sich in vielen Sitzungen engagiert mit den Themen auseinandergesetzt und sie und die Maßnahmen entwickelt.

Im Arbeitskreis sind soziale und wirtschaftliche Bereiche der Stadtgesellschaft, Umwelt- und Straßenverkehrsbereiche sowie Stadtpolitik und Stadtverwaltung vertreten. Der Arbeitskreis tagte siebenmal zu diesen drei Teilkonzepten.

Die Mitglied-Organisationen des Arbeitskreises sind:

- ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Westfalen)
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Dortmund e.V.)

- 
- BDA (Bund Deutscher Architektinnen und Architekten)
  - 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)
  - Eine Vertretung jeder Ratsfraktion (alphabetisch):
    - AfD
    - Bündnis90/Die Grünen
    - CDU
    - FDP/Bürgerliste
    - DIE LINKE +
    - DIE PARTEI
    - SPD
  - Stadtverwaltung:
    - Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen als Leitung des AK
    - Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Mobilitätsplanung als Geschäftsführung
    - Gleichstellungsbüro
    - Inklusionsbeauftragte
    - Tiefbauamt, Straßenplanung sowie Rad- und Fußverkehrsbeauftragter
    - Wirtschaftsförderung

Es ist die Aufgabe der Stadtverwaltung, diese verschiedenen Interessenvertretungen in einen gemeinsamen Austausch zu bringen, um eine kooperative Beteiligung, eine Meinungsbildung der Stadtgesellschaft und eine konsensuale Einigung auf gemeinsame Werte und Ziele zu erhalten. Ziel des Arbeitskreises ist das Entwickeln einer gemeinsamen Zielvorstellung von der zukünftigen Mobilität für die Dortmunder Bevölkerung und die Besucher\*innen. Wesentlich für den Erfolg im Arbeitskreis ist der empfehlende Charakter für die Erarbeitung der Teilkonzepte sowie für den politischen Diskurs.

Die Schwerpunkttermine zu den drei Teilkonzepten waren:

- AK Sitzung am 09.05.2019: Bestandsanalyse und Handlungsfelder der 3 Teilkonzepte
- AK Sitzung am 28.11.2019: Fuß- und Radverkehr
- AK Sitzung am 10.03.2020: Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr
- AK Sitzung am 20.08.2020: Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit
- AK Sitzung am 07.12.2020: Ergebnisse des Bürgerdialogs „Digitale Mobilitätswoche“ und Abschlussempfehlungen zu den Strategien Fußverkehr, Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr.
- AK Sitzung am 18.05.2021: Abschlussempfehlungen zu den Strategien Barrierefreiheit, Radverkehr und Verkehrssicherheit
- AK Sitzung am 06.12.2021: Sondersitzung zur Radverkehrsstrategie.

### Öffentliche Dialogveranstaltungen

Die Zwischenergebnisse des Planungsprozesses wurden mit der Bürgerschaft in öffentlichen Dialogveranstaltungen diskutiert und weiterqualifiziert. Hier hatten Bürger\*innen die Möglichkeit, ihre Ideen und Anregungen einzubringen und ihre konkreten Vorstellungen mit den Verantwortlichen zu besprechen. Folgende Veranstaltungen wurden durchgeführt:

- 25.06.2019 Öffentliche Dialogveranstaltung, Bürgerhalle des Rathauses  
Analysen und erste Handlungsansätze zu den Themen Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr & Verkehrssicherheit sowie zum Parken & Öffentlichen Raum. Diskussion an mehreren Themenständen. 120 Bürger\*innen waren der Einladung der Stadt gefolgt. Ihre Beiträge und Meinungen sind in die nächsten Arbeitsschritte der Teilkonzepte mit eingeflossen. Mehr unter:  
[https://www.dortmund.de/de/leben\\_in\\_dortmund/verkehr/masterplan\\_mobilitaet\\_2030/oefentlichkeitsbeteiligung\\_mm2030/beteiligungsformate\\_mm2030/dialogveranstaltung\\_25\\_06\\_2019/dialog4.html](https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/masterplan_mobilitaet_2030/oefentlichkeitsbeteiligung_mm2030/beteiligungsformate_mm2030/dialogveranstaltung_25_06_2019/dialog4.html) (zuletzt aufgerufen am 30.03.2022)
- 23.-27.11.2020 Digitale öffentliche Dialogveranstaltung  
Wegen der Kontaktbeschränkungen in Folge der Corona-Pandemie gab es eine Digitale Mobilitätswoche anstelle einer Präsenzveranstaltung. In kurzen Videos wurden die Strategien zu den sechs Schwerpunktthemen vorgestellt. Sie konnten anschließend bewertet werden, zum Beispiel dazu, ob die Maßnahmen weit genug gehen oder mutiger sein sollten. Während der Beteiligungsphase sind rund 1.420 Bewertungen abgegeben worden. Des Weiteren gingen knapp 1.890 Freifeldkommentare ein, aus denen wiederum 2.600 thematische Anmerkungen entnommen werden konnten. Auch per E-Mail waren zusätzliche Anregungen eingegangen. Die Hinweise sind in das Planungsverfahren mit eingeflossen. Mehr unter:  
[https://www.dortmund.de/de/leben\\_in\\_dortmund/verkehr/masterplan\\_mobilitaet\\_2030/oefentlichkeitsbeteiligung\\_mm2030/beteiligungsformate\\_mm2030/digitale\\_mobilitaetswoch\\_e/index.html](https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/masterplan_mobilitaet_2030/oefentlichkeitsbeteiligung_mm2030/beteiligungsformate_mm2030/digitale_mobilitaetswoch_e/index.html) (zuletzt aufgerufen am 30.03.2022)

### Internetseite

Die Internetseite des Masterplans Mobilität 2030 informiert rund um den Entstehungsprozess, u.a. über das Zielkonzept, die Teilkonzepte und die Dokumentationen der öffentlichen Dialogveranstaltungen. Mehr unter: <http://masterplanmobilitaet.dortmund.de/> (zuletzt aufgerufen am 30.03.2022)

### Workshop

In einem Workshop zum Thema Parken wurden mit den Bezirksbürgermeister\*innen und den zuständigen Ämtern (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde und Ordnungsamt) sowie der Inklusionsbeauftragten, der DOPARK GmbH und der Polizei Fragestellungen intensiv bearbeitet und somit die Belange der Ämter sowie der Stadtbezirke mit einbezogen. Es fanden themenspezifische Diskussionsrunden statt, zur Ordnung des ruhenden Verkehrs, zur Verlagerung in Parkbauten und zur Ausweitung der Kontrolle.

Auf Grundlage der Diskussionen sind auch die Grundsteine für das Konzept zur Anhebung der Parkgebühren gelegt worden. Für die Umsetzung der Anhebung ist seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine Beschlussvorlage in Bearbeitung.

### Ämterbeteiligung

Im begleitenden Arbeitskreis sind diejenigen Stadtämter bereits eng an der Entwicklung von Ergebnissen beteiligt, die eine besondere Nähe zu verkehrlichen Themen oder die eine besondere Verantwortung für die Realisierung haben (s. Mitglied-Organisationen AK, S. 3).

Darüber hinaus haben andere Stadtämter Schnittstellen zu den Themenschwerpunkten und wurden zusätzlich zu den mit dem begleitenden Arbeitskreis und aus Dialogen mit der Bürgerschaft erarbeiteten sechs Strategien beteiligt.

Dafür wurde zum einen vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt im Zuge des Erarbeitungsprozesses zur Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit ein ämterübergreifender Workshop mit dem Tiefbauamt, dem Ordnungsamt, der Straßenverkehrsbehörde sowie den Inklusion- und Behindertenbeauftragten durchgeführt.

Zum anderen wurden zu den fertiggestellten sechs Strategien das Ordnungsamt, die Bürgerdienste, das Grünflächenamt, das Tiefbauamt, die Straßenverkehrsbehörde und die Stadterneuerung Stellungnahmen eingeholt und die eingegangenen Anmerkungen und Fragen wurden beantwortet, die Änderungsbedarfe wurden sofern geboten eingearbeitet. Diese Beteiligungsrunde hat zusätzlich dazu beigetragen, dass die Maßnahmen innerhalb der Strategien präzisiert und qualifiziert wurden.

### *Inhalte der Strategien*

#### Strategie Fußverkehr

Dortmund will sich zukünftig stärker als fußverkehrsfreundliche 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 gendersensible und generationsübergreifende Stadt. Zufußgehen kostet nichts, es ist sozial und erhöht die gleichberechtigte Teilhabe für alle Menschen. Als fußverkehrsfreundliche Stadt werden die Lebensqualität und die Identifikation mit der Stadt erhöht.

Zu Fuß Gehende tragen zur Leblichkeit 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 aller Wege in Dortmund werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. 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 Wegekette. Gegenüber der vorherigen Befragung der Dortmunder Haushalte zum Mobilitätsverhalten im Jahr 2013 hat sich der Anteil aller anderen Verkehrsmittel zu Lasten des Fußverkehrs gemäß der Ergebnisse der Befragung aus 2019 gesteigert. Der Anteil des Fußverkehrs ist vergleichsweise deutlich zurückgegangen (von 26% auf 19%).

In den nächsten zehn Jahren setzt sich die Stadt daher zum Ziel, fußverkehrsfreundlicher zu werden und dem Fußverkehr in der Verkehrsplanung und im Städtebau mehr Gewicht zu geben. Dafür steht Dortmund als „Stadt der kurzen Wege“ weiterzuentwickeln, was als Zielfeld C des Zielkonzeptes im Masterplan Mobilität 2030 verankert wurde. Die Strategie

stellt die zentrale Leitlinie für die Entwicklung des Fußverkehrs für die nächsten zehn Jahre dar.

Die folgenden Maßnahmenprogramme sollen den Fußverkehr in den nächsten Jahren spürbar verbessern. Beschreibungen zu den Maßnahmen befinden sich in der Strategie Fußverkehr, hier übernommen sind nur die Überschriften. Für ein leichteres Wiederfinden der Maßnahme in der Strategie sind die Seitenzahlen angegeben.

<b>Maßnahmen Strategie Fußverkehr</b>	<b>Verortung</b>
Maßnahmenprogramm: Fußverkehrs-Checks und Nahmobilitätskonzepte	Seite 17
Maßnahmenprogramm: Beleuchtete Fußgängerunterführungen	Seite 22
Maßnahmenprogramm: Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen	Seite 22
Maßnahmenprogramm: Mehr Zebrastreifen für Dortmund	Seite 23
Maßnahmenprogramm: Entwicklung und Einrichtung von zwei Geh-Achsen	Seite 23
Maßnahmenprogramm: Sitzen in den Bezirken	Seite 26
Maßnahmenprogramm: 1.000 Bänke für Dortmund	Seite 27
Maßnahmenprogramm: 365 Tage sicheres Gehen	Seite 29
Maßnahmenprogramm: Meine Haltestelle	Seite 30
Maßnahmenprogramm: Digitale Beteiligung Mängelmelder	Seite 35

### Strategie Barrierefreiheit

Die Strategie stellt die zentrale Leitlinie für die Verbesserung der Barrierefreiheit für die nächsten zehn Jahre dar und soll weiterhin dazu beitragen, in der Stadt Dortmund eine gute und sichere Mobilität für Alle zu erreichen.

Mobilität ist nicht nur ein Bedürfnis, sondern auch Grundvoraussetzung für eine umfassende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und Daseinsvorsorge in der Stadt Dortmund und darüber hinaus. Mobilität ist notwendig zur Inklusion und muss dementsprechend für alle Einwohner\*innen, Pendler\*innen und Besucher\*innen zugänglich sein. Darüber hinaus drückt Mobilität auch Lebensstil aus, sowohl im Alltag als auch touristisch. Die Stadt Dortmund hat sich bereits auf den Weg zu einer inklusiven Stadt gemacht. Es dienen bereits der Inklusionsplan 2020 und der Inklusionsprozess als Grundlage, jedoch wird darüber hinaus eine verbesserte Mobilität für Alle gefordert. Maßgeblich ist die selbstbestimmte und spontane Mobilität durch unbeschränkte Nutzungsmöglichkeiten der Verkehrsinfrastruktur. Jedoch geben viele Dortmunder\*innen mit Beeinträchtigungen an, dass ihre Mobilität beschränkt ist (Stadt Dortmund, Haushaltsbefragung 2019).

Die Priorisierung von Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit ist eine besondere Herausforderung, da bereits eine kleine Barriere einzelne Wege für Mobilitätseingeschränkte unpassierbar macht. Dabei sind die Barrieren so individuell, wie die unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen. Somit entsteht eine hohe Subjektivität aus der eigenen Betroffenheit heraus, wenn Maßnahmen priorisiert werden sollen. Dennoch gibt es einige Orientierungshilfen, anhand derer die Stadt ihr Handeln orientieren möchte. Zuerst steht die Erfüllung geltender gesetzlicher Fristen, welche den barrierefreien Ausbau von Haltestellen betrifft. In diesem Zuge werden auch im Umfeld der Haltestellen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt, zum Beispiel Querungen. Wichtig ist auch, dass

sich auf die routinierten Wege verlassen werden kann: Baustellen werden bestmöglich die Barrierefreiheit bewahren. Räumlich soll zunächst Priorität auf die Innenstadt mit Fokus auf den Wallring und dessen inneres Gebiet gelegt werden. Durch die zentrale Versorgungsfunktion, Lage vieler Arbeitsplätze und Behörden kommt diesem Bereich im Stadtgefüge eine übergeordnete Funktion zu. Ergänzend werden die Stadtbezirkszentren gestärkt.

Die nachfolgenden Maßnahmenprogramme sollen die Barrierefreiheit in den nächsten Jahren spürbar verbessern. Beschreibungen zu den Maßnahmen befinden sich in der Strategie Barrierefreiheit, hier übernommen sind nur die Überschriften. Für ein leichteres Wiederfinden der Maßnahme in der Strategie sind die Seitenzahlen angegeben.

<b>Maßnahmen Strategie Barrierefreiheit</b>	<b>Verortung</b>
Maßnahmenprogramm: Barrierefreie Innenstadt	Seite 18
Maßnahmenprogramm: Sofortprogramm - Reflexfolie an Poller	Seite 19
Maßnahmenprogramm: Gehgasse vor Ausfahrt	Seite 21
Maßnahmenprogramm: Barrierenentfernung im Radverkehr	Seite 22
Maßnahmenprogramm: Verbesserung der Barrierefreiheit durch eine angepasste Signalisierung	Seite 28
Maßnahmenprogramm: Toilette	Seite 30
Maßnahmenprogramm: Sensibilisierung für gute Baustellen	Seite 37

### Strategie Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheitsstrategie ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche, nachhaltige Mobilitätsentwicklung und für die Verwirklichung der Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Die Stadt Dortmund hat das Thema Verkehrssicherheit als wichtiges Handlungsfeld für eine Verkehrswende aufgegriffen und zeichnet dazu mit dieser Verkehrssicherheitsstrategie einen Weg auf.

Mit der Verkehrssicherheitsstrategie liegt ein Planungsinstrument vor, das eine verbesserte Verkehrssicherheit in Dortmund bewirken und als politische Entscheidungsgrundlage dient. Diese Strategie stellt die zentrale Leitlinie für die Verkehrssicherheit für die nächsten zehn Jahre dar.

Die folgenden Maßnahmenprogramme sollen die Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren spürbar verbessern. Beschreibungen zu den Maßnahmen befinden sich in der Strategie Verkehrssicherheit, hier übernommen sind nur die Überschriften. Für ein leichteres Wiederfinden der Maßnahme in der Strategie sind die Seitenzahlen angegeben.

<b>Maßnahmen Strategie Verkehrssicherheit</b>	<b>Verortung</b>
Führerschein gegen Ticket	Seite 28
Radverkehr im Mischverkehr = Tempo 30	Seite 32
Strategische Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	Seite 34
Gehwegnasen	Seite 36
Illumination von Bahnunterführungen	Seite 42



Sichere Baustellen	Seite 44
Schilder frei und rein	Seite 48

### Strategie Öffentlicher Raum

Die Strategie Öffentlicher Raum ist in erster Linie ein Querschnittsthema mit vielfältigen Schnittmengen, daher steht sie in engem Bezug zu weiteren Planwerken der Stadt Dortmund wie Citykonzept 2030, Masterplan Erlebnis und Masterplan Kommunale Sicherheit. Diese Strategie setzt, anders als die genannten Planwerke, ihren Fokus auf den öffentlichen Straßenraum.

Dortmund wird vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrswende den öffentlichen Straßenraum aufwerten und so mehr Aufenthaltsqualitäten und mehr Raum für vielfältige Nutzungen schaffen.

Die vorhandenen zahlreichen, konkurrierende Flächenansprüche, die es im Einzelfall zu lösen gilt sind: Langsamer Fuß- und Radverkehr kollidiert mit schnellem Kfz-Verkehr, Aufenthalt, Interaktionen im urbanen Raum und der Transfer von Personen und Gütern müssen in Einklang gebracht werden. Einseitig autoorientierte Straßenräume sollen dafür zielgerichtet den Fuß- und Radverkehr fördernd aufgeteilt und in ihrer Nutzung überdacht werden. Plätze und Freiräume sollen im Kontext einer dynamischen und wachsenden Stadtgesellschaft den Menschen zugänglich gemacht werden. Eine Stadt mit hoher Lebensqualität beachtet soziale, klimatische und Inklusionsansprüche bei der Gestaltung des öffentlichen Raums gleichermaßen wie eine hohe Verkehrsqualität.

Vor diesem Hintergrund bildet die Strategie Öffentlicher Raum die Klammer zur Berücksichtigung und Steuerung der verkehrlichen, sozialen, klimatischen und funktionalen Ansprüche an den öffentlichen Straßenraum und gibt mit den Maßnahmen Impulse zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Folgende Maßnahmen sollen den öffentlichen Straßenraum in Dortmund weiter attraktiveren. Beschreibungen zu den Maßnahmen befinden sich in der Strategie Öffentlicher Raum, hier übernommen sind nur die Überschriften. Für ein leichteres Wiederfinden der Maßnahme in der Strategie sind die Seitenzahlen angegeben.

<b>Maßnahmen Strategie Öffentlicher Raum</b>	<b>Verortung</b>
Stadtplatzprogramm	Seite 45
Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum	Seite 46
Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren	Seite 46
Verstärkte Kontrolle und Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum	Seite 47
Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten	Seite 48
Vorhandene Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken	Seite 48
Fonds für Bürger*innenideen einrichten	Seite 49
Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen	Seite 49

### Strategie Ruhender Verkehr - Parken

Die Verkehrswende braucht Platz und Parkraummanagement ist ein wichtiger Ansatz zur Steuerung des Verkehrs in einer Stadt. Die Parkraummanagementstrategie für Dortmund nimmt, aufbauend auf den Zielen des Masterplans Mobilität 2030, die gesamte Stadt in den

Blick und zeigt einen integrierten sowie zugleich strategischen Rahmen für die zukünftige Behandlung des Parkens in der Stadt auf. Kleinräumige Lösungen werden dadurch vermieden und die umzusetzenden Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt.

Parkraummanagement sorgt für mehr Sicherheit im Verkehrsgeschehen und setzt dabei insbesondere bei den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden an. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs spielt hierbei eine übergeordnete Rolle, da so die Freihaltung der Flächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende unterstützt wird, was durch Kontrollen gesichert wird. Zufußgehen und Radfahren wird so sicherer und gleichzeitig attraktiver.

Zusätzlicher Platz im öffentlichen Raum wird geschaffen, wenn der Parkraum sukzessive reduziert und der Parksuchverkehr stärker in Parkbauten gelenkt wird. So können neben Flächen für den Umweltverbund auch Flächen für Spiel und Aufenthalt, Grünstrukturen und Gastronomie zurückgewonnen werden. Das macht die Stadt attraktiver und trägt zu einem Zugewinn an Lebensqualität bei.

Darüber hinaus ermöglichen die individuellen Bewirtschaftungsmodelle zusammen mit dem überarbeiteten Parkleitsystem, dass auf das Kfz angewiesene Personen noch einfach und gut einen Parkplatz finden können. Dazu trägt auch die Nutzung neu geschaffener oder ausgebauter digitaler Angebote bei.

Letztlich können vom veränderten Umgang mit dem Thema Parken alle profitieren. Zum einen haben schwächere Verkehrsteilnehmende mehr Platz und können sich sicherer im Verkehr bewegen. Zum anderen gewinnt der Einzelhandel an Attraktivität, wenn z.B. Händler\*innen und Gastronom\*innen durch die Fluktuation auf den Parkplätzen sowie durch die gestiegene Aufenthaltsqualität mehr Kund\*innen erreichen können. Die Lebensqualität in der Stadt steigt ebenso wie die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehrsgeschehen.

Mit folgenden Maßnahmen soll das Parkraummanagement zukünftig gestärkt und optimiert werden. Beschreibungen zu den Maßnahmen befinden sich in der Strategie Ruhender Verkehr, hier übernommen sind nur die Überschriften. Für ein leichteres Wiederfinden der Maßnahme in der Strategie sind die Seitenzahlen angegeben.

<b>Maßnahmen Strategie Ruhender Verkehr – Parken</b>	<b>Verortung</b>
Aufbau einer Datenbasis zum Parken	Seite 25
Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte	Seite 26
Parkraummanagement nach Raumkategorien (City-Bereich)	Seite 29
Parkraummanagement nach Raumkategorien (innenstadtnahe Gebiete)	Seite 32
Parkraummanagement nach Raumkategorien (Stadtbezirkszentren)	Seite 33
Parkraummanagement nach Raumkategorien (Gebiete mit hohem Zielverkehr)	Seite 34
Parkraummanagement nach Raumkategorien (Gewerbe- /Sondergebieten mit hohem Parkdruck)	Seite 35
Parkraummanagement nach Raumkategorien (Neubau- und Bestandswohngebiete)	Seite 36

## ***Ausblick***

### Zu den Maßnahmen aus den drei Teilkonzepten

Im nächsten Schritt gilt es, die konzeptionell entwickelten Maßnahmen gezielt weiter auszuarbeiten und in die Ausführungsebene zu übertragen, sofern der Rat die Maßnahmen beschließt. Der erste Schritt ist dann die Überführung der Maßnahmen in die Jahresarbeitsprogramme und dies zum Zweck einer zeitnahen Umsetzung mit einer hohen Bedeutung.

### Zum nächsten Teilkonzept ÖPNV

Das nächste zu bearbeitende Teilkonzept wird sein: „Dortmund- und die Region - Nach innen und außen vernetzte Stadt“ (ÖPNV). Es befindet sich derzeit in der konzeptionellen Vorbereitung der Vergabe und wird voraussichtlich im Laufe des Jahres ausgeschrieben.

### Zur Maßnahmendatenbank

Mit Ratsbeschluss zur ersten Stufe des Masterplans Mobilität vom 21.02.2019 (DS-Nr.: 11825-18) wurde die Planungsverwaltung damit beauftragt, für ein strukturiertes Monitoring eine Maßnahmendatenbank erstellen zu lassen und diese zu pflegen. Bisher sind dazu erste belastbare Ansätze entstanden, aufgrund der hohen Aufgabenbelastung im zuständigen Geschäftsbereich und höherer Prioritäten. Wenn hierzu aussagekräftigere Informationen möglich sind, werden diese zur Kenntnis gegeben.

## **Bemerkung zu den Druckstücken:**

Die Anzahl an gedruckten Seiten für den politischen Gremiengang ist wegen der Strategien im Anhang immens. Vor dem Hintergrund von Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit ist die Möglichkeit des Sonderversands genutzt worden, wobei jede\*r Mandatsträger\*in die Vorlage samt Anlagen für den gesamten Beratungsgang nur einmalig bekommt. Dennoch bleibt es wegen der geltenden Vorgaben bei einem hohen Papierverbrauch.

## **Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017). Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt aus der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017).