



Parkraumbewirtschaftung

Gebühren von 1 €/h von 7 bis 18 Uhr
in Kombination mit Begrenzungen
der Parkdauer (X Min.) (Stadtkrone Ost)

- Reduzierung der Attraktivität
des Parkens im öffentlichen Raum
ggf. Verlagerung auf private Flächen
oder andere Verkehrsmittel



Kontrollen & Ahndung

bei ordnungswidrigem Parken
v.a. in verkehrsberuhigten
Bereichen und auf Gehwegen
(insb. Gartenstadt Süd)

- Weniger Falschparken und
weniger Sicherheitsrisiken



Begrenzungen der Parkdauer

Parkdauer im öffentlichen Raum
max. 120-180 Minuten (Parkscheiben)
evtl. mit der Parkraumbewirtschaftung

- Weniger (Mittel-) und Langzeitparkende
auf den Straßen
ggf. Verlagerung auf private Flächen
oder andere Verkehrsmittel





Öffnung privater Parkhäuser

- Öffentliche Nutzung der bestehenden Parkhäuser (Pariser Bogen, Continentale)
- Bewirtschaftung durch Betreibende
- Geringfügige Flächenvermietung, vorwiegende Nutzung nach Bedarf

→ Erweiterung des öffentlichen Parkraumes, weniger Parkdruck und Falschparken



Bild von dianakuehn30010 auf Pixabay



Quartiersparkhaus

- Öffentliche, bewirtschaftete Nutzung
- Anmietung durch Firmen
- Fahrradabstellmöglichkeiten
- Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes

→ Erweiterung des öffentlichen Parkraumes und dadurch weniger Parkdruck und Falschparken



Bild von Michi S auf Pixabay



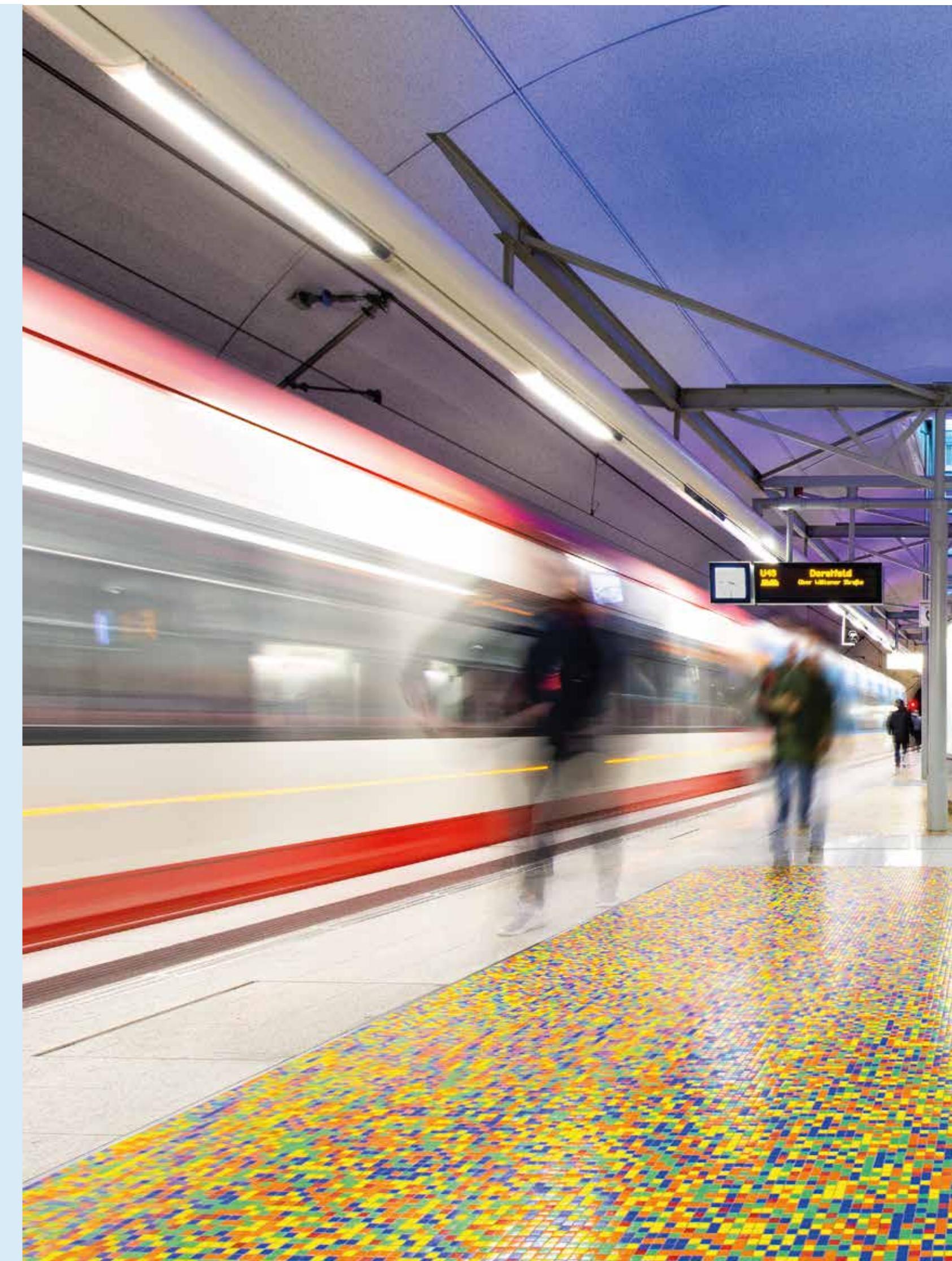
Bild von Ricardo Lara auf Pixabay



ÖPNV

- Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen
 - Leihräder, E-Scooter, Abstellanlagen
 - gute Geh- und Radwege
 - Barrierefreiheit
 - Vorrang für Geh- und Radwege
- ÖPNV-Angebotsdichte
 - bsp. mehr Haltestellen und höhere Taktung des ÖPNVs

→ ÖPNV attraktiver machen



Radverkehrsanlagen

- Sanierung der Oberflächen (bsp. Gartenstadt Süd)
- komfortable Breiten der Radwege
- Nutzbarkeit (Winterdienst, Befreiung von Laub...)
- Vorfahrt für den Radverkehr

→ Rad fahren attraktiver machen



Fahrradverleihsystem

- Leihradstationen von metropolradruhr an ÖPNV-Haltestellen und zielortnah (Stadtkrone Ost)
- ggf. virtuelle Stationen und Lastenräder

→ Flexible Nutzungspotentiale





Carsharing und Mobilstation

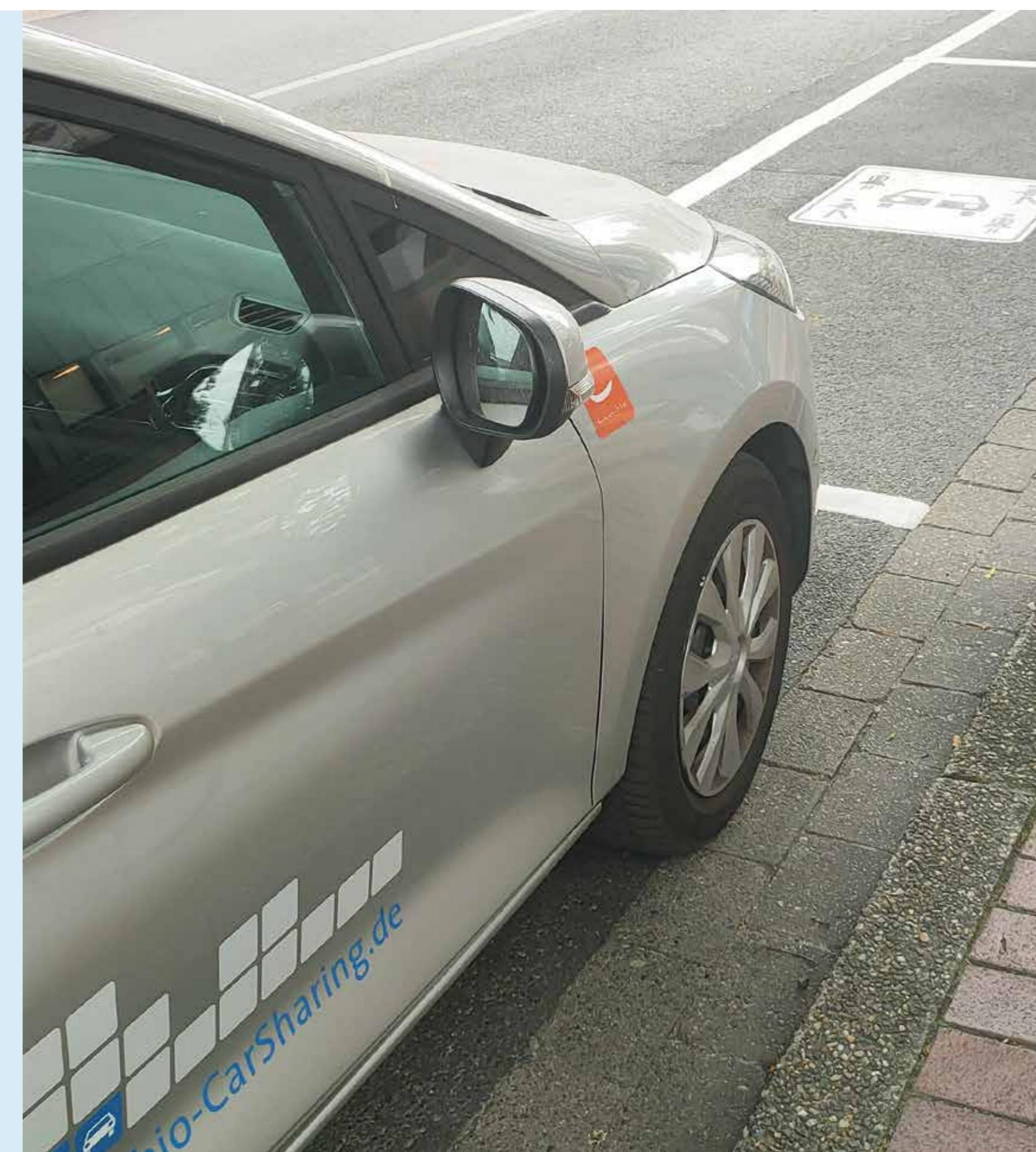
Umsteigern
Du steigst um,
Dortmund kommt weiter.



Carsharing

- Carsharing-Stellplätze im öffentl. Raum oder bei Mobilstationen
- Erweiterung der Anbieter-Auswahl
 - ggf. free-floating Systeme für flexiblere Nutzungen

→ Weniger Abhängigkeit von Privatautos/Dienstwagen



Mobilstationen

- Verbindung mit Haltestellen des ÖPNV
- Flexible Angebotsgestaltung
 - Leihräder/E-Scootern/E-Rollern
 - Hochwertigen Fahrradabstellanlagen bsp. Fahrradboxen
 - Fahrradreparatur-Stationen
 - Carsharing
 - (digitale) Informations- & Mitfahrangebote

→ Verknüpfung des ÖPNVs und somit diesen und Radverkehr attraktiver machen





Inhalte

- Durchführung von Infoveranstaltungen
- Erstellung von Mobilitätskonzepten
- Aufzeigen von Vorteilen einer nachhaltigen betrieblichen Mobilität (Kosteneinsparung, Image, Teambuilding...)

→ Reduzierung der parkenden Autos durch Beschäftigte



Beispiel: Maßnahmenkonzept

- Ladeinfrastruktur
- Attraktivere Gehwege
- Fahrradförderung (Abstellanlagen, Umkleiden/ Duschen, Fahrradleasing, ...)
- Förderung von Bus- und Bahnnutzung
- Mobilitätspakete für neue Mitarbeitende
- Fuhrparkmanagement
- Integration von Parksharing
- Fahrgemeinschaften

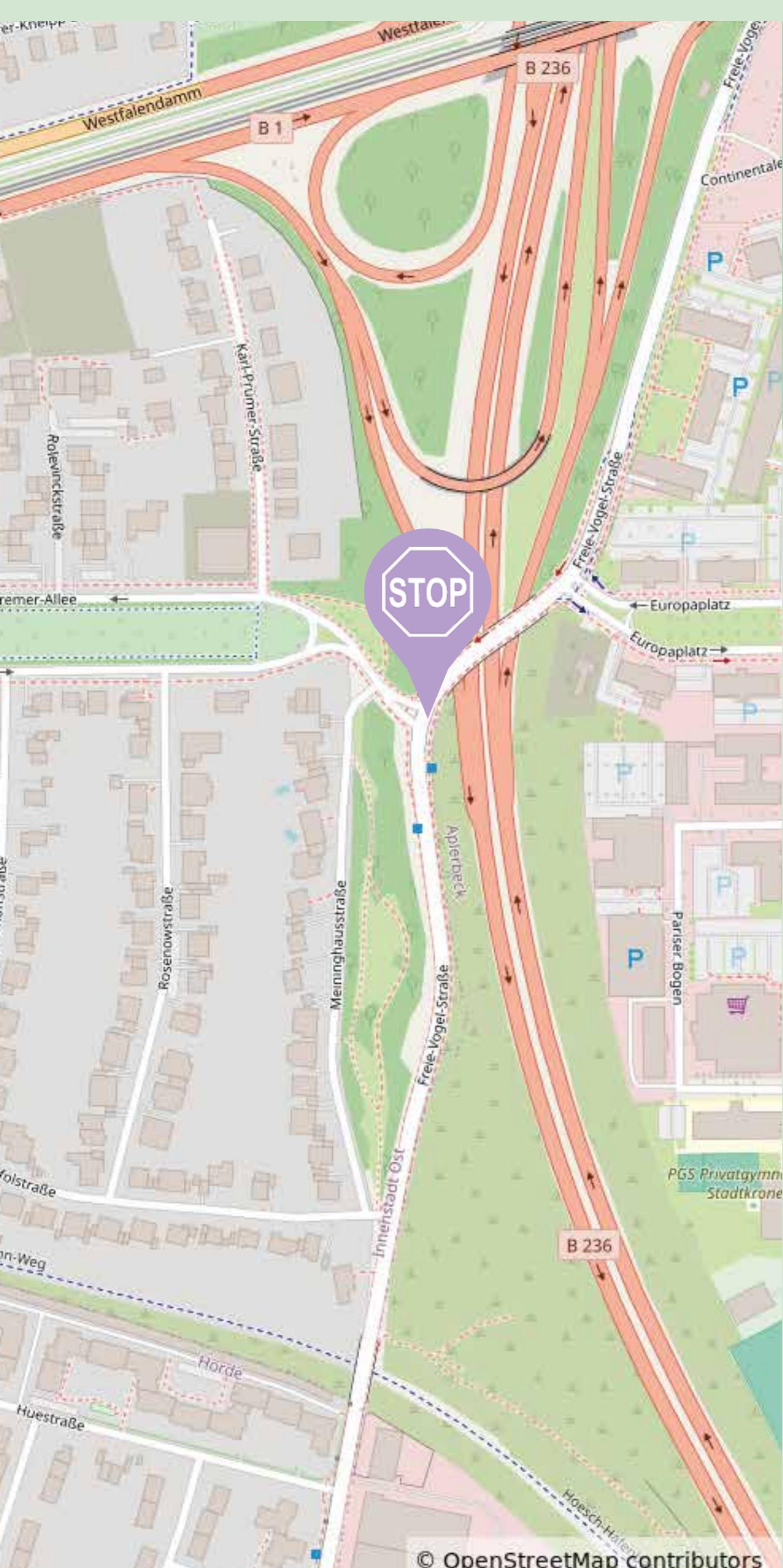
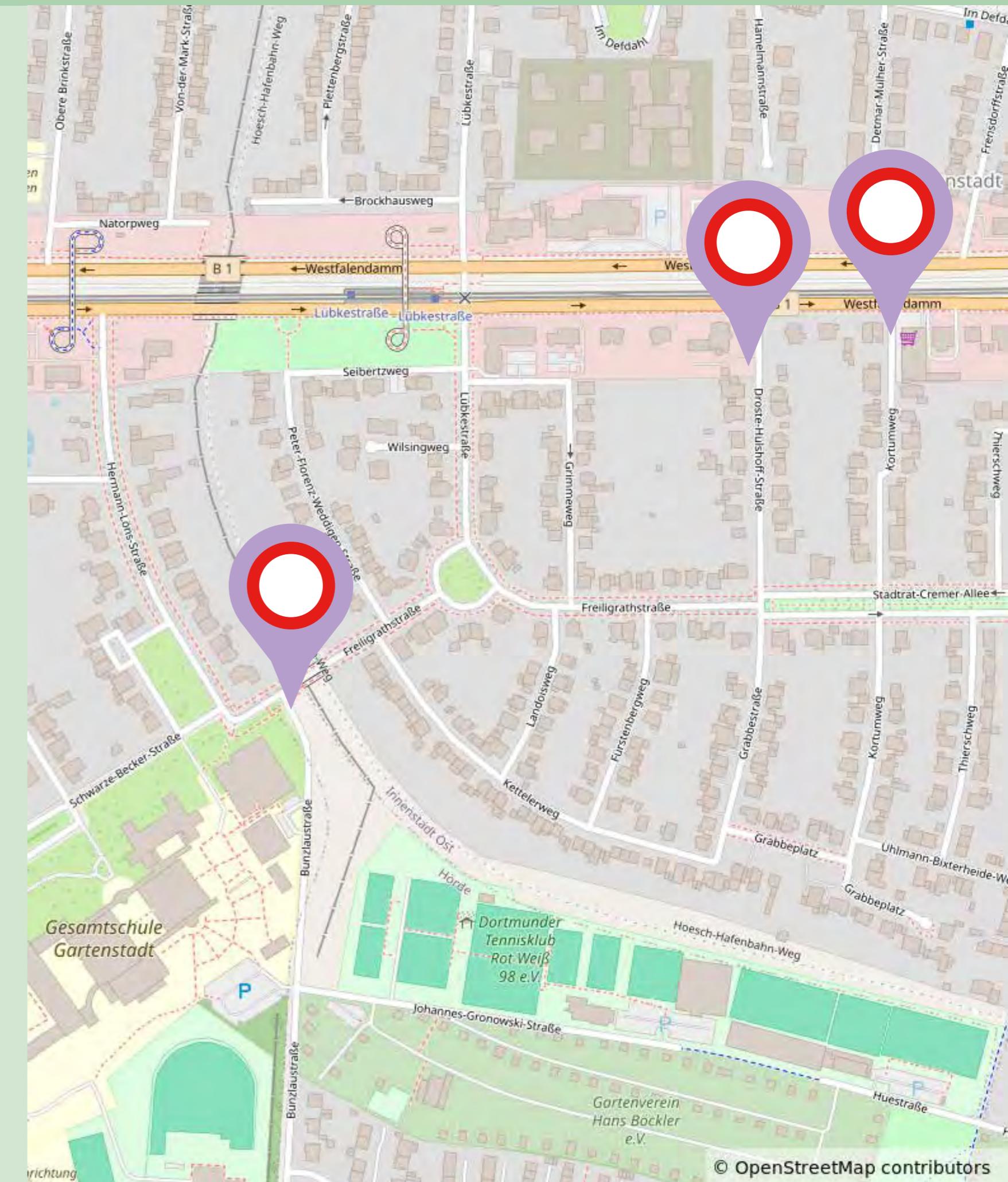




Durchfahrtsverbotsschilder

- Durchfahrtsverbotsschilder bei vereinzelten Einfahrten zur Gartenstadt Süd
- Radverkehr und Anlieger frei
- nur dort, wo keine Straßen abgehen
- Notwendigkeit von Kontrollen

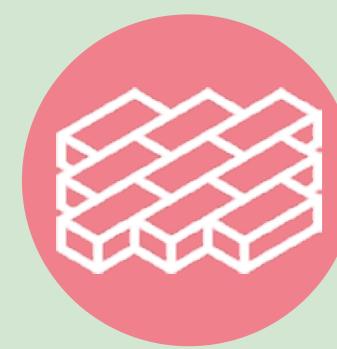
→ Beschränkungen führen kleinräumig zu weniger Verkehr,
Ggf. veränderte Routenführung
bei der Navigation



Abbindung der Freie-Vogel-Straße von der Stadtrat-Cremer-Allee

- Abbindung der Freie-Vogel-Straße von der Stadtrat-Cremer-Allee & Stangefolstraße
- Erhalt der Radverkehrs-/ Gehwegeverbindung
- Ggf. Kombination mit Anschluss der Max-Eyth-Straße erforderlich

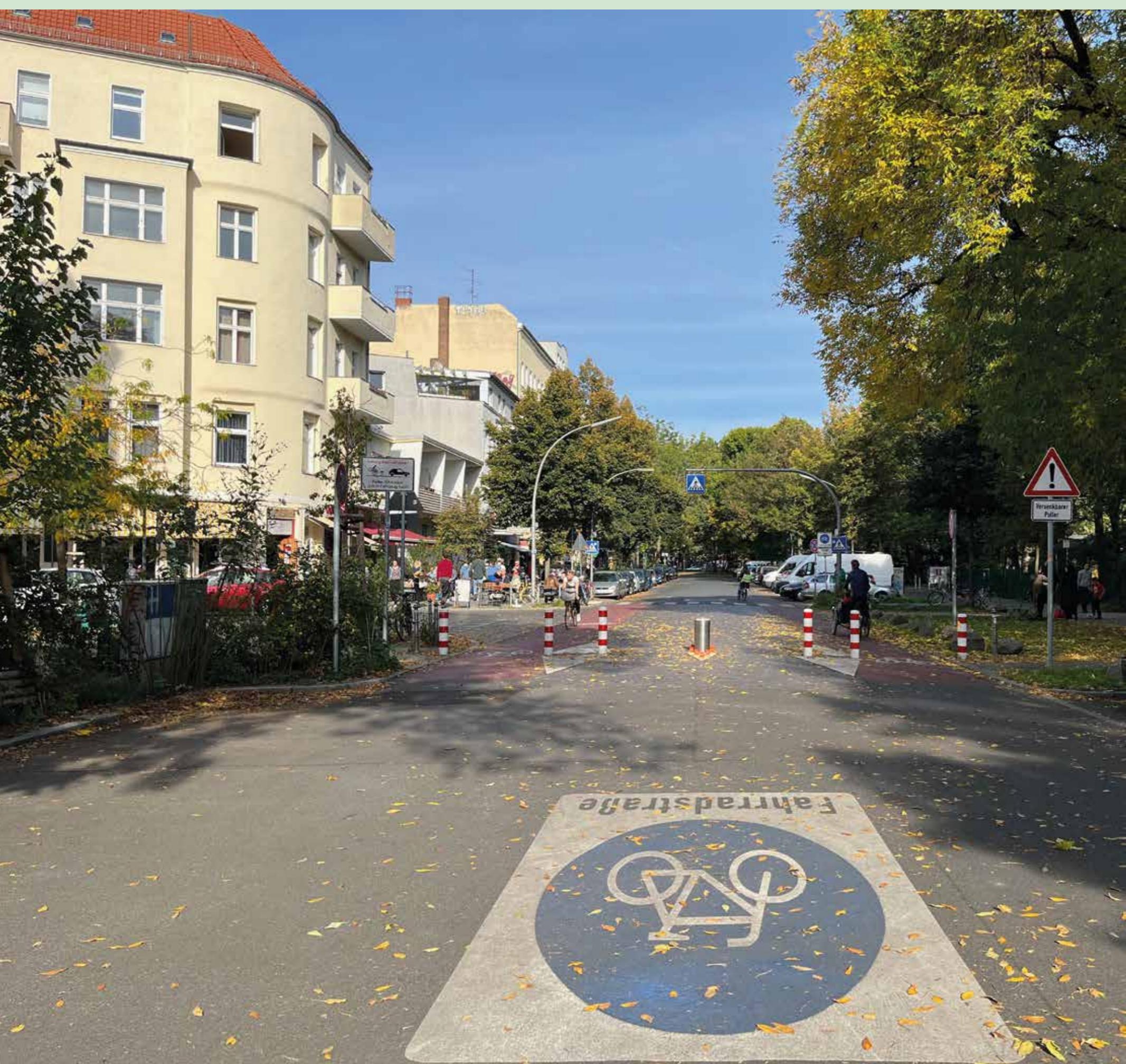
→ weniger Durchgangsverkehr und verschlechterte Anbindung, sowie ggf. Entstehung von Umwegen für den Autoverkehr Gartenstadt Süd



Aufpflasterungen

Bau von Plateaupflasterungen oder Schwellen zur Geschwindigkeitsreduktion

- Dauerhafte Senkung der Zeitersparnis und dadurch weniger Durchfahrten

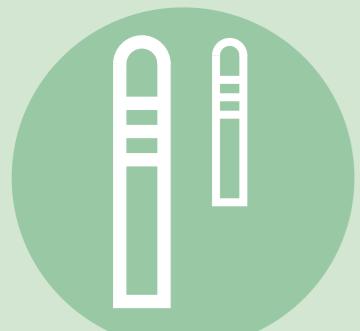


Fahrradstraßen

Fahrradstraßen mit Anlieger frei
Aber: Geringer Bedarf aufgrund bestehender / geplanter Radverbindungen



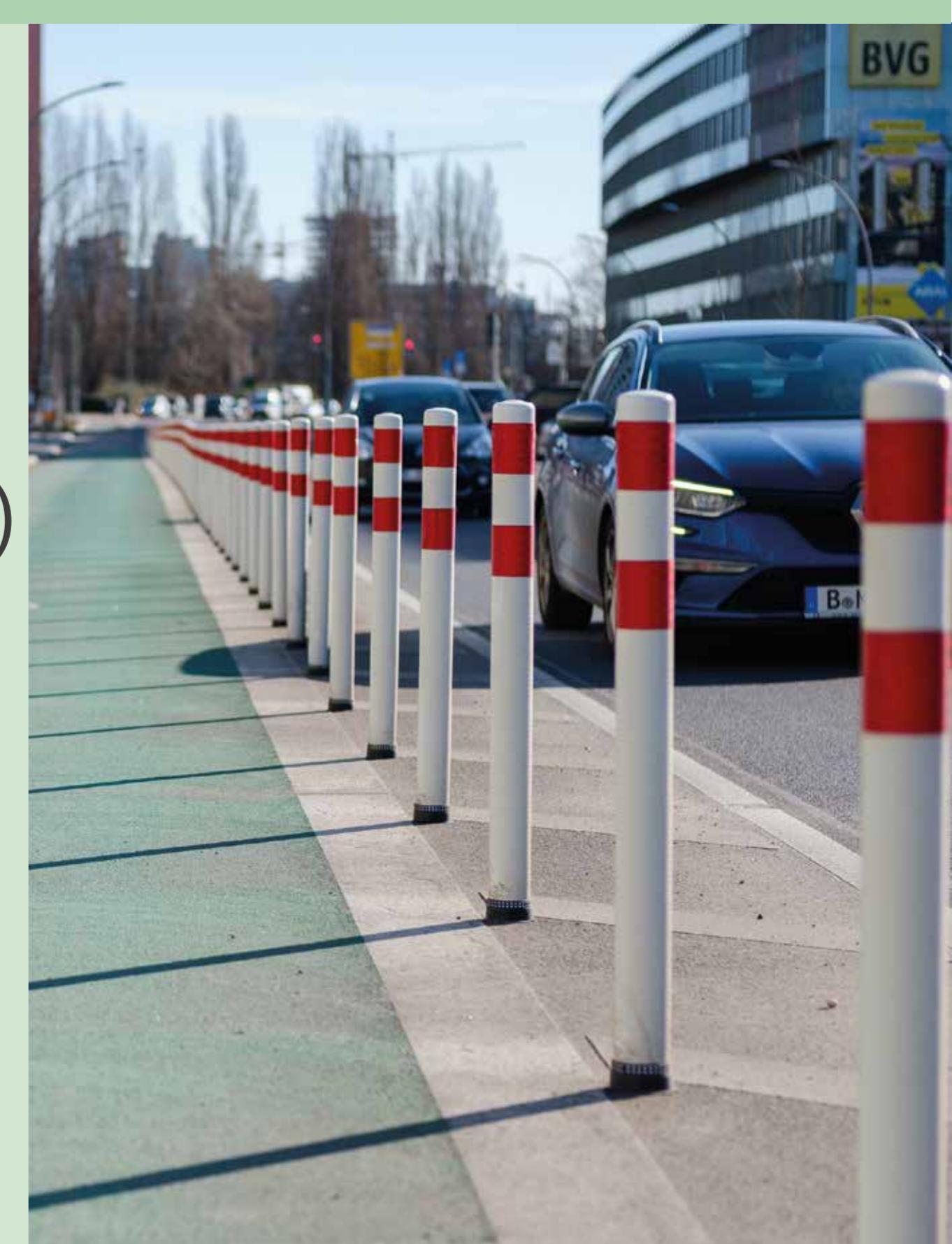
Vorrang für Radverkehr
Aufhebung von Rechts-vor-Links

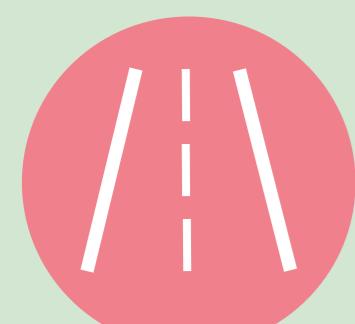


Poller & Einbahnstraßen

Durchfahrtsbeschränkungen durch teils bauliche Maßnahmen (Poller, Absperrungen, ...) bei unechten Einbahnstraßen und Sackgassen

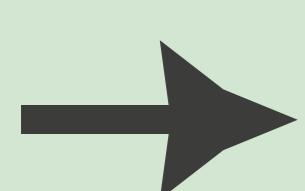
- Durchfahrten werden weniger attraktiv
Ggf. Verdrängung von Autofahrten in Nebenstraßen



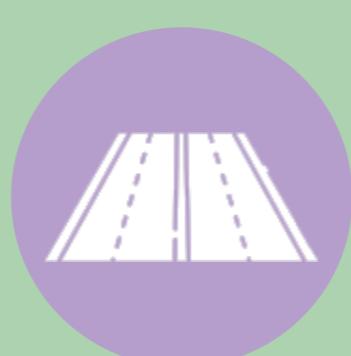
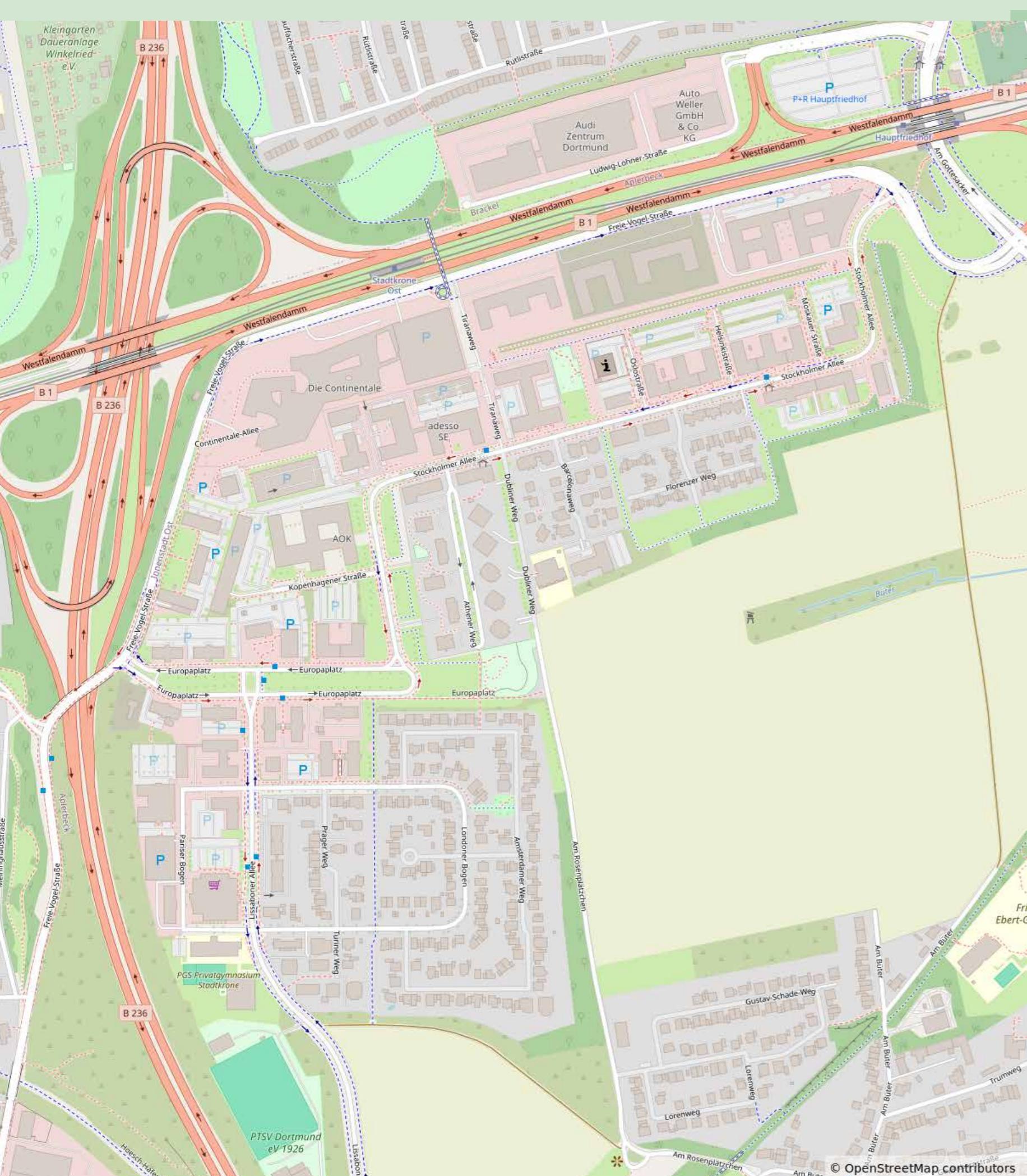


Bau einer Zufahrt B236

Bau einer neuen Anschlussstelle des Gebietes Stadtkrone Ost B236 südlich der bestehenden B1 Anbindung

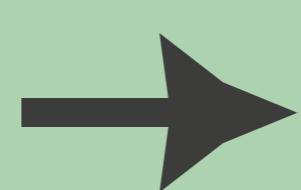


- Verbesserte, beidseitige Anbindung der Stadtkrone Ost
- Entlastung der bestehenden B1 Anbindung im Osten
- Indirekte Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Auto wird attraktiver
- Höhere Verkehrsstärke im Zulauf



Ausbau der Anschlussstelle an die B1

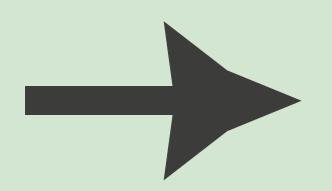
Zweistreifiger Anschluss an der Stadtkrone
Ggf. Anpassung des Knotenpunktes Freie-Vogel-Str. / Am Gottesacker



- Bessere Anbindung der Stadtkrone
- Ggf. höhere Leistungsfähigkeit der B1
- Potenziell weniger Durchgangsverkehr
- Autos werden attraktiver durch die Zeitersparnis somit ggf. mehr Verkehr

Ausbau des Anschlusses Max-Eyth-Straße / B1

Ausbau des Knotenpunktes Max-Eyth-Straße / B1 um eine Linkseinbiegebeziehung in Richtung Westen mit Signalisierung des Knotenpunktes



- Verbesserte Einbeziehungen nach Westen
- Entlastung angrenzender Knotenpunkte (Lübkestraße/ B1) und weniger Umwege
- Ggf. höhere Wartezeiten entlang der B1

