

Der Verein „Deutsche Umwelthilfe“, das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Dortmund haben auf Vorschlag des Gerichts folgenden gerichtlichen

## Vergleich

geschlossen:

### **Präambel:**

Der Verein „Deutsche Umwelthilfe“, das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Dortmund sind sich einig in dem Bemühen, den Immissionsgrenzwert für NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup> gemittelt auf das Jahr) so schnell wie möglich in der Stadt Dortmund einzuhalten. Dies soll vorrangig durch Maßnahmen zur nachhaltigen, umweltgerechten Veränderung der Verkehrssituation erreicht werden. Es sollen nicht nur kurzfristige, sondern auch mittel- und langfristige Maßnahmen ergriffen werden, um die Luftschadstoffbelastung kontinuierlich zu reduzieren. Die Beteiligten erwarten von der Autoindustrie, dass sie ihrer Verantwortung gerecht wird und sobald wie möglich die Emissionen der Fahrzeuge reduziert, insbesondere auch durch Hardware-Nachrüstungen.

### **§ 1 Maßnahmenkonzept zur Einhaltung des Grenzwerts für NO<sub>2</sub>**

(1) Zum Zwecke der schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> (§ 3 Abs. 2 der 39. BImSchV) im Stadtgebiet Dortmund werden die im Maßnahmenpaket 1 aufgeführten Maßnahmen umgesetzt, auch soweit und solange sie nicht in den für Dortmund geltenden Luftreinhalteplan aufgenommen worden sind (planunabhängige Maßnahmen). Das Maßnahmenpaket 1 (Anlagen 1 und 4) ist Bestandteil dieser Vereinbarung.

(2) Die Stadt Dortmund und das Land Nordrhein-Westfalen verpflichten sich, mit der Umsetzung der im Maßnahmenpaket 1 genannten Maßnahmen fortzufahren bzw. unverzüglich zu beginnen und dabei den im Maßnahmenpaket 1 für die jeweiligen Maßnahmen enthaltenen Zeitplan zu beachten.

### **§ 2 Fortschreibung des für Dortmund geltenden Luftreinhalteplans**

Die im Maßnahmenpaket 1 enthaltenen (planunabhängigen) Maßnahmen werden bei der anstehenden Fortschreibung des für Dortmund geltenden Luftreinhalteplans in den Luftreinhalteplan aufgenommen. Die Fortschreibung des für Dortmund geltenden Luftreinhalteplans ist unter Beachtung der in der landesweiten Luftreinhalteplanung

bestehenden Prioritäten schnellstmöglich, spätestens bis Ende August 2020, abzuschließen.

### **§ 3 Wirkungskontrolle**

(1) Das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Dortmund verpflichten sich, fortlaufend die Wirkung der planunabhängigen Maßnahmen nach § 1 Abs. 1 (Maßnahmenpaket 1) und der im Luftreinhalteplan festzusetzenden Maßnahmen durch Messungen der NO<sub>2</sub>-Konzentration an den in Anlage 3 genannten Messstellen zu erfassen. Das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Dortmund werden die Messergebnisse ihrer jeweiligen Messstellen monatlich dokumentieren und dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ jeweils unverzüglich übermitteln.

(2) Sollten dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ Erkenntnisse darüber vorliegen, dass es auch an anderen Stellen im Stadtgebiet Dortmund Grenzwertüberschreitungen geben könnte, wird er das Land Nordrhein-Westfalen darüber unverzüglich informieren. Das Land Nordrhein-Westfalen wird dies kurzfristig prüfen und ggf. weitere Messungen veranlassen. Der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ wird dem Land Nordrhein-Westfalen bis zu 4 Standorte benennen, an denen Passivsammler aufgestellt werden sollten; die Aufstellung steht unter dem Vorbehalt der Prüfung durch das Land Nordrhein-Westfalen, ob die vorgeschlagenen Standorte den rechtlichen Vorgaben entsprechen.

(3) Das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Dortmund verpflichten sich, bis zum 1. März eines jeden Jahres den Jahresmittelwert des vorangegangenen Jahres für alle vom Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Dortmund in Dortmund betriebenen Messstellen festzustellen und dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ jeweils unverzüglich zu übermitteln.

### **§ 4 Auffanglösung**

(1) Wird nach der Feststellung des Jahresmittelwerts 2020 entsprechend § 3 Abs. 3 der Grenzwert für NO<sub>2</sub> an einzelnen Messstellen überschritten, treten für diese Bereiche die im Maßnahmenpaket 2 (Anlage 2) aufgeführten Maßnahmen unverzüglich in Kraft. Das Maßnahmenpaket 2 ist Bestandteil dieser Vereinbarung. Das Maßnahmenpaket 2 ist bei der Fortschreibung des für das Stadtgebiet Dortmund geltenden Luftreinhalteplans nach § 2 als Auffanglösung in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Die für die Umsetzung des Maßnahmenpakets 2 erforderlichen Berechnungen und Prognosen sind bereits im Zusammenhang mit der Erstellung des Luftreinhalteplans vorzunehmen.

(2) Das Land Nordrhein-Westfalen ist sich sicher, dass die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> an den in Anlage 3 benannten sowie den ggf. vom Verein „Deutsche Umwelthilfe“ benannten weiteren Messstellen (§ 3 Abs. 2) bis Ende 2020, jedenfalls aber bis zum 30. Juni 2021, eingehalten werden. Sollten wider Erwarten die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> bis zum 30. Juni 2021 nicht eingehalten werden, werden sich der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ und das Land Nordrhein-Westfalen kurzfristig zusammensetzen, um eine Lösung zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte zu finden. Sollten sich die beiden Beteiligten nicht auf kurzfristig wirksame Maßnahmen verständigen können, soll eine noch zu benennende „Schiedsstelle“ eine Empfehlung für eine Lösung aussprechen, an die beide Beteiligte gebunden sind, vorbehaltlich der Notwendigkeit einer Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ und das Land Nordrhein-Westfalen werden sich auf eine oder wahlweise drei Personen verständigen, die die „Schiedsstelle“ bilden.

### **§ 5 Schlussvorschriften**

(1) Die Aufnahme der vorgenannten Maßnahmen in den fortzuschreibenden Luftreinhalteplan steht unter dem Vorbehalt anderweitiger Erkenntnisse, die durch die Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnen werden können.

(2) Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte, mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

### **§ 6 Zustimmungsfrist**

Der Vergleich wird wirksam, wenn der Kläger, der Beklagte und die Beigeladene ihm schriftlich bis zum 22. Januar 2020, 12.00 Uhr (Eingang bei Gericht) zustimmen.

Prof. Dr. Seibert

Sarnighausen

Dr. Niesler

## **Maßnahmenpaket Stufe 1**

### **Maßnahmen Rheinlanddamm**

- **Ausdehnung des nächtlichen Lkw-Durchfahrverbots für Lkw > 7,5 t auf der B1 auf ganztags**

Nachts dürfen Lkw des Durchgangsverkehrs über 7,5 Tonnen bereits seit dem Jahr 2007 die B1 in Dortmund nicht passieren. Dieses Nachtfahrverbot wird nun auf 24h ausgedehnt. Der Lkw- Durchgangsverkehr (>7,5 t) wird mittels Beschilderung bereits an den Autobahnkreuzen umgeleitet. Die Verlagerung auf das Autobahnnetz (A1, A2, A45) führt dort zu keinem Regelungsbedarf in Sachen Luftreinhaltung. Die bestehende Beschilderung wird im Zuge der Ausweitung des Lkw-Fahrverbots entsprechend ersetzt.

Die Lkw-Verdrängung am ganztägigen Lkw-Aufkommen beträgt 20% (= 25% der Fahrzeuge zwischen 6 und 22 Uhr). Die Maßnahme wird im I. Quartal 2020 umgesetzt werden.

- **Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für die Auffahrtrampe von der Märkischen Straße zum Rheinlanddamm in Fahrtrichtung Westen von 50 km/h auf 40 km/h**

Die Fahrbahnen der B1 verlaufen im relevanten Straßenabschnitt in Tieflage, da die B1 hier die Märkische Straße unterquert. Insofern haben die Verkehre auf der Auffahrtrampe einen Einfluss auf die Belastung. Daher soll hier die zulässige Geschwindigkeit reduziert werden, um ein frühzeitiges Beschleunigen zu unterbinden. Die Maßnahme reduziert nicht die Verkehrsmenge, kann aber die Emissionen durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und aufgrund der geringeren Geschwindigkeit mindern. Die Maßnahme wird im I. Quartal 2020 umgesetzt werden.

- **Installation einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage für den Rheinlanddamm auf Höhe der Westfalenhallen in Fahrtrichtung Ost**

Die Anlage ist seit 15. April 2019 in Betrieb.

## **Maßnahmen Brackeler Straße**

- **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Brackeler Straße zwischen „Borsigplatz“ und „Im Spähenfelde“**

Im oben genannten Bereich soll die Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h begrenzt werden. Die Maßnahme wird im I. Quartal 2020 umgesetzt werden. Auf der Brackeler Straße befindet sich bereits eine Anlage zur Überwachung der Geschwindigkeit und des dort bestehenden Lkw-Durchfahrverbotes.

- **Einrichtung einer Umweltspur in der Brackeler Straße**

Die Umweltspur wird auf dem nördlichen Fahrstreifen der Brackeler Straße in Fahrtrichtung Borsigplatz eingerichtet. Diese Fahrspur dürfen künftig nur noch Linienverkehre des ÖPNV, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen und Fahrräder benutzen. Die sonstigen KFZ-Verkehre müssen die mittlere Fahrspur nutzen. Stadtauswärts steht dann nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Um die Anlieger der Lünener Straße und der Straße Im Spähenfelde nördlich der Brackeler Straße weiterhin in ihre Wohngebiete fahren zu lassen, dürfen auch sie die Umweltspur bis zu den jeweiligen Einmündungen mitbenutzen.

Die Umweltspur beginnt ca. 800 m vor der Kreuzung Brackeler Straße/Im Spähenfelde. Östlich der Kreuzung Im Spähenfelde wird die Kapazität durch die Umweltspur faktisch halbiert, da die Linksabbieger und Geradeaus-Verkehre sich eine Fahrspur teilen müssen.

Die Umweltspur kann ohne Tiefbaumaßnahmen durch das Aufbringen von Markierungen hergestellt werden. Diese Arbeiten sind jedoch witterungsabhängig. Die Stadt Dortmund wird kurzfristig spätestens bis Februar/März 2020 die erforderlichen Markierungen aufbringen.

Durch die beiden Maßnahmen Umweltspur und Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wird der Verkehr auf der Brackeler Straße zwischen der Straße Im Spähenfelde und dem Borsigplatz laut Modellrechnungen um 20 % (- 4837 Kfz/24h) reduziert.

Das LANUV wird die Verkehrszähleinrichtung an seinem Messcontainer auf der Brackeler Straße kurzfristig reaktivieren. Die Zählergebnisse werden dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ monatlich mitgeteilt.

Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern. Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von vier Monaten ab Einführung der Umweltspur nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 24.185 Kfz/24h) liegen. Ob ab dem 1. Juli 2021 eine Verkehrsreduzierung im gleichen Umfang erforderlich sein wird, wird von dem gemessenen gleitenden Jahresmittelwert Juni 2020 bis Mai 2021 abhängen.

### **Maßnahmen Ruhrallee**

- **Tempo 30 in der Ruhrallee zwischen Wall und B1- Rheinlanddamm und Pfortnern durch Fußgänger-LSA mittels Veränderung der Signalisierung nördlich der B1 in Fahrtrichtung Innenstadt**

Auf dem genannten Abschnitt der Ruhrallee soll in beiden Richtungen die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt werden. Hierzu wird die Koordinierung der Lichtsignalanlagen angepasst. In Fahrtrichtung Innenstadt ist bereits heute nördlich der B1 eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vorhanden. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt bis spätestens 31. Mai 2020.

Durch eine Anpassung der Signalsteuerung der Fußgängeranlage Ruhrallee/Rheinlanddamm in Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 wird eine Pfortnerung der Verkehre in Fahrtrichtung stadteinwärts bewirkt, wodurch laut Modellrechnung rund 21 % der Verkehre verdrängt werden (- 6924 Kfz/24 h). Die Umsetzung erfolgt in Verbindung mit der Einrichtung der Geschwindigkeitsreduzierungen, da bei alleiniger Einrichtung der Pfortnerung kleinräumige Ausweichverkehre auftreten und dementsprechend keine Wirkung eintritt.

Die Stadt Dortmund wird eine Dauerzählstelle zur Erfassung der Verkehrsmengen auf der Ruhrallee einrichten. Bis zu diesem Zeitpunkt wird sie monatliche

Zählungen von Hand vornehmen. Die Zählergebnisse werden dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ monatlich mitgeteilt.

Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Ruhrallee beobachten und über eine Pförtnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern. Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von drei Monaten ab Einführung von Tempo 30 und der Pförtnerung nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 32.971 Kfz/24h) liegen. Ob ab dem 1. Juli 2021 eine Verkehrsreduzierung im gleichen Umfang erforderlich sein wird, wird von dem gemessenen gleitenden Jahresmittelwert Juni 2020 bis Mai 2021 abhängen.

- **Marketingkonzept für die städtischen P+R Anlagen**

Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ gibt es eine umfassende Marketingkampagne zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus+Bahn) v. a. auf dem Weg in die Innenstadt. Ein Teil der Marketingkampagne wird auch die Bewerbung der vorhandenen P+R-Parkplätze westlich der Ruhrallee (Haltestelle Remydamm) sein, um die Autofahrer auf das Angebot aufmerksam zu machen. Die Fahrzeit von der Haltestelle Remydamm in die Innenstadt (Haltestelle Stadtgarten) beträgt lediglich 5 - 6 min. Die Maßnahme wird im II. Quartal 2020 begonnen.

Es besteht ein Potential, 1% der Verkehrsbelastung auf der Ruhrallee auf P+R zu verlagern (- 330 Kfz/24 h).

- **Einbeziehung des P+R Parkplatzes an der Ruhrallee in das Parkleitsystem Innenstadt**

Im Rahmen des Projektes Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems Innenstadt wird die P+R-Anlage an der Ruhrallee (Remydamm) mit in das System eingebunden, um so dem Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit der P+R-Nutzung, aber auch frühzeitig auf die Auslastung des innerstädtischen Parkraums hinzuweisen und ihm eine frühzeitige

Routingempfehlung zu geben. Dazu wird der P+R-Standort mit einem bilanzierenden Detektionssystem ausgestattet und um LED-Tafeln zur Informationsmitteilung an den Verkehrsteilnehmer erweitert. Die Maßnahme wird im Jahr 2021 umgesetzt. Des Weiteren werden die dynamischen Verkehrsdaten den Nutzern nach dem Open-Data-Prinzip durch smarte Technologie sowie diverse Verkehrs-Apps zur Verfügung gestellt.

## **Maßnahmen im Bereich MIV und Förderung der E-Mobilität**

- **Modernisierung des städtischen Fuhrparks**

Der Rat der Stadt Dortmund hat beschlossen, dass im Bereich der Pkw im Jahr 2022 80 % der Fahrzeuge elektrisch betrieben werden. Aktuell sind bereits 31 E-Fahrzeuge in Betrieb. Der Bestand wird sich bis Ende 2020 auf 76 Fahrzeuge erhöhen. Damit ist bereits ein Anteil der E-Fahrzeuge an allen städtischen Pkw von 63 % erreicht. Für die Beschaffung von E-Fahrzeugen wird in jedem Einzelfall die Möglichkeit der finanziellen Förderung geprüft. Im Rahmen der Beschaffung von E-Fahrzeugen wurde i. d. R. das Fördermittelprogramm „progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität“ in Anspruch genommen. Insgesamt wurden seit November 2018 mehr als 500.000 € an Fördergeldern durch das Land bewilligt.

Dazu wird im Jahr 2020 der Austausch von 64 älteren leichten Nutzfahrzeugen durch Neufahrzeuge erfolgen. Ferner werden bis Ende 2020 8 elektrisch angetriebene leichte Nutzfahrzeuge im Bestand sein. Bis Ende 2021 werden alle bisher noch vorhandenen Euro 5 Infz ersetzt.

Dem Segment der Nutzfahrzeuge ab 5,9 t sowie der schweren Nutzfahrzeuge sind aktuell 52 Fahrzeuge zuzurechnen. Ende 2020 werden hiervon 30 den Standard Euro 6 erfüllen. Dazu werden in 2020 11 Kfz < Euro 5 außer Betrieb genommen. Im Weiteren werden auch die schweren Nutzfahrzeuge durch ein fortlaufendes Investitionsprogramm sukzessive durch Fahrzeuge mit dem höchstmöglichen Abgasstandard ersetzt. Die Stadt Dortmund wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Fahrzeuge nachrüsten, die förderfähig sind.



Bei einer Vielzahl von Beschaffungsvorgängen sind die Aufträge bereits in 2019 erteilt worden, die Lieferung der Fahrzeuge wird jedoch erst Anfang 2020 erfolgen.

- **Förderung von E-Taxen**

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird die Elektrifizierung der Taxiflotte gefördert. Dazu ist der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur am Hauptbahnhof, eine Bevorrechtigung von E-Taxen bei der Aufnahme von Fahrgästen durch elektronische Erfassung und Anzeige sowie die Ausdehnung der Taxikonzessionen ausschließlich für E-Fahrzeuge geplant. Die Umsetzung beginnt im Jahr 2020 und ist im Jahr 2021 abgeschlossen.

- **Errichtung bzw. Ausbau von Ladeinfrastruktur**

Die Stadt Dortmund ist am Projekt NOX-Block beteiligt. Das Vorhaben hat die Errichtung einer substanziellen Anzahl von Ladepunkten für E-Fahrzeuge im öffentlichen, halböffentlichen und privaten Raum zum Ziel. Im Rahmen dieses Projektes werden in Dortmund neben den bestehenden 180 Ladestationen 400 neue Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum insbesondere in Verbindung mit der Straßenbeleuchtung errichtet. In Bezug auf die Schaffung von öffentlichen Ladepunkten nimmt die Stadt Dortmund damit eine Vorreiterrolle ein. Hierdurch wird ein wesentliches Hemmnis für die Anschaffung privater E-Mobile beseitigt. Das Gesamtprojekt wird vom Bundesministerium für Energie und Wirtschaft im Förderaufruf „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 bis 2020“ mit 2.636.769,24 € gefördert. Im Jahr 2020 ist zunächst die Errichtung von ca. 150 Ladesäulen vorgesehen. Im Jahr 2021 folgen weitere 200 Ladepunkte.

- **Beratung zur Elektromobilität**

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ erfolgen Beratungen von Handwerkern, Dienstleistern (z. B. Pflegediensten) und Wohnungsunternehmen zur Elektromobilität in zwei Stadtquartieren, um den Umstieg der betrieblichen Mobilität dieser Unternehmen auf E-Mobilität zu fördern. Die Beratungen beginnen im Jahr 2020.

## **Maßnahmen im Bereich öffentlicher Nahverkehr**

Die DSW21 erbringt rund 38 % der Betriebsleistung (ca. 6,5 Mio. Nutz-km) mit schienengebundenen Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen rein elektrisch. Der notwendige Strom wird durch die DEW21 als 100 % zertifizierter Ökostrom aus regenerativen Energien bereitgestellt. Die DSW21 betreibt im Vergleich zu anderen Kommunen bereits eine schadstoffarme Busflotte. Im Vergleich zum Durchschnitt der VDV-Flotte bzw. zum Kölner Verkehrsunternehmen weist die Flotte der DSW 39 % bzw. 26 % geringere Stickstoffemissionen auf.

- **Neubeschaffung und Hardware-Nachrüstung bei Dieselbussen**

In den vergangenen 5 Jahren konnten die Stickstoffdioxidemissionen der Busflotte um 52 % gesenkt werden. Im Jahr 2020 sind keine Busse schlechter als EEV mehr in Betrieb. Von den verbleibenden Bussen des Standards EEV werden im Jahr 2020 alle Busse, die förderfähig sind, im Rahmen des Förderprogramms „Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen II, IV, V und EEV im öffentlichen Nahverkehr“ mit SCRT-Systemen ausgestattet. Soweit die Busse nicht förderfähig sind, werden sie größtenteils im Jahr 2021, spätestens aber bis April 2022 durch neue Busse ersetzt. Gleichzeitig bereitet die DSW21 den Einstieg in die Beschaffung von E-Bussen vor. Eine Bestellung von E-Bussen wird im Jahr 2021 erfolgen. Über die anstehende Ausschreibung von Verkehrsleistungen nimmt die DSW21 Einfluss auf die Emissionen der Busse der Subunternehmer. Die DSW21 erstellt hierzu ein gemeinsames Konzept mit den Subunternehmern.

An den Belastungsschwerpunkten Ruhrallee und Brackeler Straße werden heute bereits planmäßig die besten Busse (Euro VI) eingesetzt.

- **Umbau der Stadtbahn Haltestelle Hauptbahnhof Dortmund**

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs (voraussichtliche Fertigstellung im Jahr 2024) wird derzeit die gleichnamige Haltestelle der Stadtbahn vom städtischen Tiefbauamt modernisiert und voraussichtlich im Jahr 2022 fertiggestellt. Im Vergleich zum Bestand werden die Bahnsteige mehr als doppelt so breit, um eine bessere Abwicklung der Ein- und Aussteigenden zu gewährleisten. Ein höherer Komfort wird auch durch neue

Treppen- und Aufzugsanlagen erreicht. Die Modernisierung führt im Ergebnis zu einer erheblichen Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Nutzbarkeit. Es kann erwartet werden, dass die höhere Qualität zu höherer Kundenzufriedenheit und schlussendlich auch zu zusätzlichen Nutzern führt.

- **Ticketvergünstigungen**

Zum Zwecke der Neukundengewinnung bietet die DSW21 Neubürgern ein vergünstigtes SchnupperAbo für 3 Monate an. Daneben erhalten ältere Bürger, die ihren Führerschein zurückgeben, für zwei Monate ein Ticket2000 9 Uhr geschenkt. Diese Angebote sollen weitergeführt werden. Die Stadt Dortmund wirkt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Großveranstaltungen auf die Veranstalter ein, durch Kombitickets Anreize für die Anreise mit dem ÖPNV zu schaffen.

Der Verein „Deutsche Umwelthilfe“, die Stadt Dortmund und das Land Nordrhein-Westfalen werden sich dafür einsetzen, Bundesmittel für Ticketvergünstigungen (z. B. 365 Euro-Ticket) zu erlangen.

- **Beschäftigtenticket Stadt Dortmund**

Die Stadt Dortmund bietet ihren Beschäftigten als Großkunde bereits ein Job-Ticket an. Mit dem Ziel einer weiteren Unterstützung der Beschäftigten, die Wege zur Arbeitsstelle mit dem Umweltverbund zurückzulegen, hat die Stadt Dortmund die Möglichkeiten einer Bezuschussung geprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass aus beamtenrechtlichen Gründen die Bezuschussung von Job-Tickets für Beamte derzeit nicht möglich ist. Die Stadt Dortmund strebt eine Änderung der landesgesetzlichen Rahmenbedingungen an.

Das Land wird prüfen, ob und zu welchen Bedingungen ein Beschäftigtenticket eingeführt werden kann.

## **Maßnahmen im Bereich Radverkehr**

- **Fahrradstadt Dortmund**

Der Radverkehrsanteil an den Wegen der Dortmunderinnen und Dortmunder liegt nach den vorläufigen Auswertungen der aktuellen Mobilitätsbefragung bei rd.

10 %. Dies ist eine bedeutende Steigerung gegenüber 2013 (Radverkehrsanteil = 6,4 %), liegt aber trotz aller Anstrengungen deutlich hinter den von Politik, Bürgerschaft und Verwaltung gewünschten Werten und hinter den Werten vergleichbarer Großstädte. Der Rat der Stadt Dortmund hat daher in seiner Sitzung am 12. Dezember 2019 beschlossen, dass der Radverkehrsanteil auf 20 % bis zum Jahr 2030 gesteigert und die Aktivitäten zur Erreichung dieses Ziels deutlich erhöht werden sollen.

Dem Radverkehr kommt neben dem ÖPNV eine zentrale Bedeutung bei der Gestaltung der Verkehrswende und der Reduktion verkehrsbedingter Luftschadstoffe zu. Die Aktivitäten zur Radverkehrsförderung sollen daher massiv ausgeweitet werden, sowohl in Bezug auf bauliche als auch in Bezug auf regulatorische Maßnahmen und die Umsetzung von Kommunikations- und Werbemaßnahmen. Ziel ist, die Lebensqualität der Dortmunderinnen und Dortmunder zu steigern, den öffentlichen Raum für die Nahmobilität zurückzugewinnen sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu erhöhen.

Neben einer vom Rat bereits beschlossenen und in 2020 umzusetzenden deutlichen personellen Aufstockung im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt sowie im Tiefbauamt für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen gehört zu den wichtigsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Dortmund eine bedeutende finanzielle Aufstockung zur Realisierung von Maßnahmen. So werden durch die Stadt Dortmund, den RVR und die DB AG in Summe in den Jahren 2020 und 2021 jeweils 5 Mio. € in Maßnahmen investiert. Ab dem Jahr 2022 stellt allein die Stadt Dortmund 6 Mio. € jährlich hierfür zur Verfügung.

- **Radschnellweg Ruhr (RS 1)**

Der Rat hat am 12. Dezember 2019 den Baubeschluss für den ersten Bauabschnitt des RS1 gefasst. Der 1. Bauabschnitt „Große Heimstraße – Sonnenstraße“ umfasst den Bereich von Wittekindstraße bis östlich Arneckestraße. Der Baubeginn ist für Sommer 2020 geplant und die Fertigstellung

erfolgt im Jahr 2021. Weitere Abschnitte des RS1 sind in Planung und werden sukzessive umgesetzt.

- **Radwall**

Eine attraktive, durchgängige und mühelos zu befahrende Radverbindung rund um den kompletten Wallring ist ein zentrales Anliegen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“. In einem ersten Schritt plant die Stadt Dortmund den fahrradfreundlichen Umbau eines Teilabschnittes des Wallrings zwischen Schwanen- und Ostwall. Dieser Abschnitt von jeweils rd. 1 km innen und 1 km außen wird innerhalb der nächsten drei Jahre umgebaut, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, Mängel der Trassenführung zu beheben und die Radverbindung und die Erschließung für Radfahrende um den Wall zu verbessern. Zusätzlich wird der Fußverkehr gefördert. Dabei bleiben die Hauptfahrspuren des Wallrings in ihrem derzeitigen Bestand erhalten. Nach dem Umbau werden die Radfahrer abschnittsweise auf baulich angelegten, von Fußgängern getrennten Zweirichtungsradwegen mit einer Mindestbreite von 3,25 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen zu parkenden Autos oder über Fahrradstraßen mit mindestens 4,00 m nutzbarer Breite geführt. Die Entwurfsplanung ist im November 2019 vom Rat beschlossen worden. Der Umbau ist im Jahr 2021 vorgesehen.

- **Fahrradachsen**

Zwei wichtige Fahrradachsen in die Innenstadt (Arndtstraße und Nordstraße) sollen als Fahrradstraßen ausgebaut werden. Aufgrund der erforderlichen Planungen erfolgt der Bau im Jahr 2021.

- **Fahrradparken**

Die Schaffung von zusätzlichen 1.000 Fahrradbügeln in der Innenstadt wird im Jahr 2020 begonnen und in 2021 abgeschlossen.

## **Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement**

- **Mobilitätsmanagement für Unternehmen**

„Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen,

organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus.“ (FGSV 2018).

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ werden bis zu 10 innenstadtnahe Unternehmen bezüglich ihrer Mitarbeitermobilität beraten, so dass die Unternehmen selbstständig Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV- oder Fahrradnutzung sowie zur Förderung von E-Mobilität und Fahrgemeinschaften umsetzen können. Die Beratungen beginnen Mitte 2020.

- **Fortführung des Projektes „So läuft das“**

Das Dortmunder Konzept zur Förderung der Kinder- und Jugendmobilität „So läuft das“ verfolgt das Ziel, die selbstbestimmte, sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Das Konzept ist eingebettet in die bereits bestehende klassische Mobilitätserziehung an den Grundschulen. Das Konzept bündelt die bereits bestehenden Maßnahmen und Elemente der klassischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auf Schul- und Freizeitwegen sinnvoll und ergänzt diese um die drei Bausteine „Schulweg-Check“, Einführung des Verkehrszähmer-Programms sowie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen. Hierdurch können nicht nur Bring- und Holverkehre eingespart werden, sondern die Kinder auch an eine nachhaltige Mobilität herangeführt werden. Zur Fortführung und Ausweitung des Projektes auf weiterführende Schulen hat der Rat der Stadt Dortmund am 12. Dezember 2019 eine weitere Planstelle beschlossen.

- **Mobilitätsmanagement für Schulen und KiTas**

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ finden in Anlehnung an das Projekt „So läuft das“ Beratungen von Eltern, Schülern und Lehrern an bis zu 10 KiTas, bis zu 10 Grundschulen, 8 weiterführenden Schulen und 5 Berufskollegs statt, um das Bringen und Holen der Schüler mit dem Auto zu reduzieren. Bestandteil des sog. „Schulischen Mobilitätsmanagements“ sind u. a. Schulwegchecks, Befragungen und bei Bedarf die Einrichtung von Hol- und Bringzonen. Die Beratungen beginnen im I. Quartal 2020.

## **Maßnahmen im Bereich Parkraummanagement**

- **Einrichtung von weiteren Bewohnerparkzonen**

Mit Beschluss vom 14. Dezember 2017 hat der Rat der Stadt Dortmund beschlossen, in der Innenstadt neben den bestehenden Bewohnerparkzonen die Einrichtung von 21 weiteren Bewohnerparkzonen zu prüfen und, soweit sachlich geboten, umzusetzen. Die ersten beiden innenstadtnahen Bewohnerparkzonen Gutenbergstraße und Löwenstraße werden Anfang 2020 umgesetzt, die weiteren folgen schnellstmöglich ab 2021. Die Stadt Dortmund wird von den im Plan vom 5. März 2018 (Anlage 4) rot gekennzeichneten geplanten Bewohnerparkzonen (1. Realisierungsstufe) jeweils drei Zonen im Jahr 2021 und 2022, sofern sachlich geboten, umsetzen. Von den weiteren Realisierungsstufen werden pro Jahr mindestens drei Bewohnerparkzonen, sofern sachlich geboten, realisiert. Mit der Umsetzung der Bewohnerparkzonen ist in der Regel auch eine Ausdehnung der bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verbunden. Falls eine von den 21 geplanten Bewohnerparkzonen aus sachlich gebotenen Gründen nicht umgesetzt werden soll, wird die Stadt Dortmund dem Verein „Deutsche Umwelthilfe“ die Begründung (einschließlich der notwendigen Unterlagen) zur Verfügung stellen.

- **Verringerung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum**

In den letzten Jahren ist bereits in der City durch städtebauliche Projekte wie die Thier-Galerie das Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum reduziert worden. Durch Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und durch Straßenumbaumaßnahmen (s. o.) entfallen in den nächsten Jahren weitere Stellplätze im Straßenraum. Durch die Planung des Radwegs am Ost- und Schwanenwall z. B. entfallen allein 180 Stellplätze.

- **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme Parkleitsystem**

Im Rahmen des Förderprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ hat das Tiefbauamt der Stadt Dortmund sich die Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems Innenstadt (PLS-I) fördern lassen. Die Zuwendung beträgt über 2 Mio. €. Ein hocheffizientes Parkleitsystem ist ein geeignetes Mittel, unerwünschte und stadtunverträgliche Parksuchverkehre zu verringern. Neben den statischen Routinginformationen werden zudem die vorhandenen Kapazitäten dynamisch angezeigt. Das Parkleitsystem verteilt die in seinem Einflussgebiet befindlichen

Verkehrsströme in Bezug auf die räumliche Ausdehnung homogener über die Zeit, ohne dabei die Anzahl des ruhenden Verkehrs negativ zu erhöhen. Dadurch werden Nachfragespitzen einzelner Parkräume reduziert und der innerstädtische Verkehrsfluss verbessert. Die innerstädtische Beschilderung und LCD-Module für die Restkapazitätsanzeige werden vollständig erneuert und um LED Tafeln für Verkehrsinformationen erweitert.

Zusätzlich werden in Dortmund leistungsfähige P+R-Anlagen im Außenbereich (Gottesacker, Schulte-Rödding, Hafen, Remydamm) mit eingebunden, um so dem Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit der P+R-Nutzung, aber auch frühzeitig auf die Auslastung des innerstädtischen Parkraums hinzuweisen und ihm eine frühzeitige Routingempfehlung zu geben. Dazu werden die P+R-Standorte mit bilanzierenden Detektionssystemen ausgestattet und auch hier um LED-Tafeln zur Informationsmitteilung an den Verkehrsteilnehmer erweitert. Des Weiteren werden die dynamischen Verkehrsdaten auf den Mobilitätsdatenmarktplatz des Bundes hochgeladen, um so den Nutzen nach dem Open-Data-Prinzip durch smarte Technologie sowie der Kommunikation mit Navigationsgeräten und diversen Verkehrs-Apps zu ermöglichen. Die Maßnahme wird im Jahr 2020 begonnen und 2021 abgeschlossen.

- **Ausbau P+R Anlage Kley**

Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird an der S-Bahn-Station Dortmund-Kley eine P+R-Anlage vergrößert und nutzergerecht ausgebaut. Hinzu kommen eine barrierefreie Bushaltestelle sowie eine B+R-Anlage. Die Realisierung ist für 2021 vorgesehen.

## **Maßnahmen Marketing/Öffentlichkeitsarbeit**

- **Marketingkampagne**

Mit dem Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ sollen möglichst viele Verkehrsteilnehmende zu nachhaltiger Mobilität bewegt werden. Hierzu ist eine umfassende Kommunikations- und Marketingkampagne mit einer einprägsamen Dachmarke mit hohem Wiedererkennungswert geplant. Dabei wird die umweltfreundliche Mobilität als Ganzes mit allen Verkehrsträgern des Umweltverbundes beworben. Durch eine ganzheitliche Kampagne werden die



Projekte und Ergebnisse der weiteren Maßnahmen im einheitlichen Design präsentiert.

Für einen hohen Wiedererkennungswert ist eine Dachmarke entwickelt worden, die Verkehrsteilnehmende motiviert, klimafreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. In ihrer Umsetzung spannt die Dachmarke den Bogen zwischen den einzelnen Maßnahmen und somit zwischen fachlich orientierten Veranstaltungen (bspw. Akteursgespräche o. ä.) und den öffentlichkeitswirksamen Informations- und Beteiligungsformaten (bspw. Marketingmaßnahmen).

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

Die Dachmarke und Kommunikationskampagne werden Ende Januar 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Kampagne selbst beginnt Ende März 2020.

## **Masterplan Mobilität – verkehrspolitische Strategie**

Wichtige Schritte auf dem Weg, die Luftschadstoffbelastungen zu reduzieren, sind bereits seit vielen Jahren ein Arbeitsschwerpunkt der Stadt Dortmund. Dazu gehören die geführte Auseinandersetzung innerhalb der Stadtgesellschaft zur Mobilität ebenso wie die Förderung der Elektromobilität, des ÖPNV und des Radverkehrs neben einem neuen Bewusstsein für den Wert und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums.

- **Masterplan Mobilität 2030 seit 2018: Zielkonzept**

Der „Masterplan Mobilität 2030“ bildet die übergeordnete Strategie für das verkehrspolitische Handeln. Mit Ratsbeschluss vom 22. März 2018 hat die Stadt Dortmund mit dem „Masterplan Mobilität 2030“ in der strategisch ausgerichteten Stufe 1 mit einem **Zielkonzept** den Plan gefasst, die Luftschadstoffe weiter zu reduzieren.

Ergebnisse des etwa 2-jährigen Arbeitsprozesses sind, dass insbesondere die Gesundheit der Menschen durch Reduktion der Schadstoffe weniger belastet werden soll. Auch die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher soll verbessert werden. Fuß-,

Radverkehr und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sollen weiter gestärkt werden und deren Anteil am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) soll auch zu Lasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) erhöht werden. Durch eine stärkere Elektrifizierung der Flotten sowie durch emissionsärmere Fahrzeuge sollen die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden.

Bereits während der Arbeiten zum Zielkonzept ist mit den ersten beiden Teilkonzepten „Elektromobilität für Dortmund EMoDo<sup>3</sup>“ und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ begonnen worden, um zeitnah wirksame Maßnahmen zur Reduktion negativer Umweltauswirkungen des Verkehrs zu entwickeln.

<p>Die acht gleichwertigen Zielfelder im Zielkonzept sind:</p> <p>A. Mobilität für alle - Gleichberechtigte Teilhabe</p> <p>B. Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds</p> <p>C. Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln</p> <p>D. Reduzierung von Umweltauswirkungen des Verkehrs</p> <p>E. Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des ÖPNVs</p> <p>F. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens</p> <p>G. Verbesserung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs</p> <p>H. Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen</p>	<p>Die 10 daraus entwickelten Teilkonzepte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung</li> <li>- Elektromobilitätskonzept für Dortmund EMoDo<sup>3</sup></li> <li>- Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit</li> <li>- Radverkehr &amp; Verkehrssicherheit</li> <li>- Ruhender Verkehr &amp; Öffentlicher Raum</li> <li>- Mobilitätsmanagement</li> <li>- Neue Mobilitätsformen &amp; Digitalisierung &amp; Multimodalität</li> <li>- Wirtschaftsverkehr</li> <li>- Dortmund &amp; die Region: Nach innen und außen vernetzte Stadt (u. a. ÖPNV)</li> <li>- Mobilitätskultur &amp; Kommunikation.</li> </ul>
--	--

- **Masterplan Mobilität Teilkonzepte „Elektromobilität für Dortmund EMoDo<sup>3</sup>“ und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“**

Aufgrund der Dringlichkeit dieser zwei Themen wurde die Bearbeitung bereits eng abgestimmt und zeitlich versetzt dennoch während der Arbeiten an dem Zielkonzept begonnen. Die beiden Teilkonzepte „Elektromobilität für Dortmund

EMoDo<sup>3</sup>“ und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ beinhalteten Maßnahmenlisten und -bewertungen. Auch hierbei fand eine breite Beteiligung der Stadtgesellschaft statt. Dies bot eine sehr gute Basis für die nachfolgende Erarbeitung des Masterplans „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“. Die zwei Teilkonzepte sind am 21. Februar 2019 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen worden.

- **Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“**

Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist ebenfalls am 21. Februar 2019 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen worden. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt Dortmund hat u. a. mit dem Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ im Jahr 2019 bereits begonnen.

- **Masterplan Mobilität Teilkonzepte „Fußverkehr & Barrierefreiheit“, „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ und „Ruhender Verkehr & Öffentlicher Raum“**

Weil die Reduzierung der motorisierten Verkehrsmenge ein wesentliches Instrument ist und dafür die Randbedingungen für Fußverkehr und Radverkehr verbessert sowie die Randbedingungen für den Ruhenden Verkehr verschärft werden müssen, wurden die o. g. sechs Themenschwerpunkte miteinander gekoppelt und werden aktuell zeitgleich bearbeitet. Die Analysephase ist abgeschlossen, die Beteiligung der Stadtgesellschaft hat begonnen und erste Strategien zum Fuß- und Radverkehr werden diskutiert und definiert. Ergebnisse zu allen sechs Themen werden Anfang 2021 in die politische Beratung zur Beschlussfassung durch den Rat der Stadt gehen.

- **Emissionsfreie Innenstadt**

Mit der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ realisiert die Stadt Dortmund Projekte und Aktionen, um die Stickstoffdioxid- sowie die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr zu mindern. Ziel ist es, Menschen zu bewegen, möglichst viele Wege in die Dortmunder Innenstadt zu Fuß, per Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder elektrisch angetrieben zurückzulegen und durch die

Verringerung des Kfz-Verkehrs erhebliche positive Effekte für die Luftreinhaltung und den Klimaschutz zu erreichen.

Grundgedanke des integrierten Ansatzes aus 16 Einzelmaßnahmen ist, Angebote und Anreize für Verkehrsteilnehmende zu schaffen, auf die Fahrzeugnutzung mit Verbrennungsmotor zu verzichten.

Mit diesem umsetzungsorientierten Konzept aus baulichen Maßnahmen, Planungsprojekten, Maßnahmen zu Mobilitätsmanagement und Elektromobilität sowie zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Marketing folgt die Stadt Dortmund dem Projektauftrag Kommunalen Klimaschutz.NRW der Landesregierung Nordrhein-Westfalen. Es handelt sich um einen Wettbewerbsaufruf im Operationellen Programm NRW für die Förderperiode 2014-2020 für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung „Investition in Wachstum und Beschäftigung“ (OP EFRE NRW). Ziel ist, Kommunen bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen (THG) zu unterstützen. Ein Schwerpunkt ist die Reduzierung von Treibhausgasen sowie Luftschadstoffen im Straßenverkehr.

Die Stadt Dortmund hat mit dem Förderantrag Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 8 Mio. € beantragt und bewilligt bekommen. Der Durchführungszeitraum beträgt 36 Monate und hat am 1. Mai 2019 begonnen. Alle Maßnahmen müssen somit bis zum 30. April 2022 umgesetzt und abgerechnet sein.

## **Maßnahmenpaket Stufe 2**

### **Rheinlanddamm**

- **Lkw-Fahrverbot auf der B1 auch für Lkw > 3,5 t**

Der Lkw- Durchgangsverkehr (> 3,5 t) wird mittels Beschilderung bereits an den Autobahnkreuzen umgeleitet. Die aus Stufe 1 bestehende Beschilderung des ganztägigen Lkw-Durchfahrverbotes wird im Zuge der Ausweitung des Lkw-Fahrverbots auf Lkw > 3,5 t entsprechend geändert.

### **Brackeler Straße**

- **Optimierte Ampelsteuerung an der Kreuzung „Brackeler Straße/Im Spähenfelde“ im Sinne einer Pfortnerung**

An der Ampelanlage Brackeler Straße/Im Spähenfelde kann im Rahmen Veränderung der Ampelsteuerung die Grünzeit für die aus Osten kommenden und stadteinwärts fahrenden Kfz weiter verkürzt werden. Hierdurch wird eine weitere Pfortnerung erzielt.

### **Ruhrallee**

- **Weitere Pfortnerung an der Ampelanlage nördlich B1**

An der Fußgänger-Ampelanlage nördlich der B1 kann im Rahmen einer Veränderung der Ampelsteuerung die Grünzeit für die von Süden und Westen kommenden und stadteinwärts fahrenden Kraftfahrzeuge weiter verkürzt werden. Hierdurch wird eine weitere Pfortnerung erzielt.

**Liste der Messstellen in Dortmund**

<b>Landesmessstellen</b>	Kennung	Standort	Beschreibung
Dortmund B1 Rheinlanddamm	DOB12	Verkehr	<a href="https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=DOB12">https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=DOB12</a>
Dortmund B1 Westfalendamm	DOB11	Verkehr	<a href="https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=DOB11">https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=DOB11</a>
Dortmund Brackeler Straße	VDOM	Verkehr	<a href="https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=VDOM">https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=VDOM</a>
Dortmund-Eving	DMD2	Hintergrund	<a href="https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=DMD2">https://www.lanuv.nrw.de/lugs/messorte/steckbrief.php?ort=DMD2</a>

<b>Städtische Messstellen</b>	
Brackeler Str. (ca. 10m von VDOM entfernt)	
Ruhrallee 55	
Märkische Str. 191/170	
Faßstr./Brauerstr	
Brackeler Hellweg 109	
Evinger Str. 191	
Emscherallee 34-36	
Provinzialstr. 380	
Stockumer Str. 238	
Wittichstr.	
Schöneichensiepen	
Kreuzstr.	
Brückstr.	
Hugo-Pork-Str. 2	
Kirchlinder Str. 13	
Chemnitzer Str. 147	



# Untersuchungsbereiche zur Einrichtung von Bewohnerparkzonen im Cityrandbereich

## Realisierungsstufen

Stand 05.03.2018

-  1. Realisierungsstufe
-  2. Realisierungsstufe
-  3. Realisierungsstufe
-  4. Realisierungsstufe
-  bereits eingerichtet

