

Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030

**Überarbeitete Fassung nach Workshop, ergänzt um
Kommentare vom Arbeitskreis und Anmerkungen der
Verwaltung**

Überarbeitung vom 22. Juni 2017

Präambel

Die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen in Dortmund ändern sich. Dies ist Anlass und Chance, um die Weichen für die Mobilität der Zukunft zu stellen. Die Steigerung der Lebensqualität und Attraktivität der Stadt stehen im Fokus der Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Die Ziele wurden von einem Arbeitskreis aus Politik, Verwaltung und stadtgesellschaftlichen Gruppierungen erarbeitet. In mehreren öffentlichen Dialogveranstaltungen wurden die Ziele mit zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern reflektiert.

Der Masterplan Mobilität setzt mit acht Leitlinien und Zielen den Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln. Alle acht Zielfelder stehen gleichberechtigt nebeneinander. Im Masterplan werden Perspektiven, Potenziale und Maßnahmen sowie konkrete Schritte und Messwerte benannt, mit denen die Ziele erreicht werden können.

- **Mobilität für alle – Gleichberechtigte Teilhabe:** Dortmund schafft die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen, unabhängig von Alter, Beeinträchtigungen und Behinderungen, sozialem und wirtschaftlichem Status, Herkunft sowie Geschlecht. Die Mobilität für alle beinhaltet alle Verkehrsarten und Verkehrsmittel.
- **Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds:** Dortmunds zentrale und wirtschaftliche Funktion als Oberzentrum wird gestärkt. Verknüpfungsstellen von Verkehrsmitteln, wie z.B. Park&Ride sowie Bike&Ride werden ausgebaut und Mobilstationen eingerichtet, um ein sinnvolles Kombinieren der Verkehrsarten zu erleichtern. Mobilitätsmanagement eröffnet neue Möglichkeiten und erleichtert die Erreichbarkeit der Standorte.
- **Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln:** Viele kurze Wege erleichtern die Alltagsmobilität und bieten Potenziale für die Nahmobilität. Deshalb gilt es, Dortmund als Stadt der kurzen Wege zu erhalten und weiterzuentwickeln. Neubauquartiere haben eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln aufzuweisen.
- **Reduzierung negativer Umweltauswirkungen des Verkehrs:** Es werden zwei Wege verfolgt: Einerseits geht es um die Förderung alternativer Antriebstechniken. Hier wird sich Dortmund als eine der Vorreiterstädte in Sachen Elektromobilität behaupten. Andererseits geht es um Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten mit einem deutlich höheren Anteil von Fuß-, Rad- und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV).
- **Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des ÖPNVs:** Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV werden zu einem attraktiven und vernetzten System als Alternative zum Auto weiter ausgebaut und verbessert. Neben einer attraktiven und sicheren Infrastruktur ist eine fuß- und radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur zu entwickeln. In den inneren Bereichen der Stadt wird den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Priorität eingeräumt,

weil hier die Konflikte und Belastungen durch das Auto am höchsten sind und die Menschen stärker auf eine gute Nahmobilität und auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen sind.

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrssicherheitsempfindens:** Dortmund entwickelt sich zu einer der verkehrssichersten Großstädte in Deutschland. Unfälle werden schrittweise, aber deutlich reduziert. Das Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr werden weiter gefördert.
- **Verbesserung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs:** Der Wirtschafts- und Güterverkehr auf dem innerstädtischen Straßennetz wird im Rahmen eines Gesamtkonzeptes effizient und stadtverträglich abgewickelt. Neue Formen der Logistik und neue Antriebstechniken werden auch im Wirtschafts- und Lieferverkehr gefördert und etablieren sich.
- **Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen:** Es entsteht eine Stadt für alle Menschen. Den Aspekten Aufenthalt und Kommunikation wird mehr Platz eingeräumt. Die Nahmobilität sowie CarSharing- und BikeSharing-Angebote werden gerade dort gefördert, wo Konflikte der verschiedenen Nutzungen entstehen. Das Sicherheitsgefühl vor allem der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden wird erhöht.

A. Mobilität für alle – Gleichberechtigte Teilhabe

Jeder Mensch hat in Bezug auf Mobilität unterschiedliche Bedürfnisse und Wünsche. Viele Menschen sind für eine selbstständige und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen auf besondere Voraussetzungen angewiesen. Dazu gehören neben Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen auch viele Menschen, die nur temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Eltern mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke, Schwangere oder Personen mit Gepäck. Auch ältere Menschen sowie Kinder und Jugendliche haben besondere Anforderungen an die Verkehrsplanung und die Gestaltung von Straßenräumen. Mit der UN-Behindertenrechtskonvention und dem Behindertengleichstellungsgesetz von 2002 verbindet sich die zentrale Forderung, dass alle gestalteten Lebensbereiche für jeden Menschen ohne fremde Hilfe zugänglich sein sollen. Die barrierefreie Nutzung und der einfache Zugang zu den Mobilitätsangeboten sind eine wesentliche Grundlage der gesellschaftlichen Teilhabe und gewinnen auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels an Bedeutung.

Wir ermöglichen eine bedürfnisgerechte und bezahlbare Mobilität für alle, unabhängig von Alter, körperlichen Beeinträchtigungen und Behinderungen, sozialem und wirtschaftlichem Status, Herkunft sowie Geschlecht. Ziel ist es, gleichwertige Mobilitätschancen für alle Bürgerinnen und Bürger unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen zu ermöglichen. Dabei sind vielfältige Mobilitätsalternativen, insbesondere für Bevölkerungsgruppen ohne eigenes Auto, zu fördern. Die Kompatibilität der unterschiedlichen Belange und Anforderungen sind von Anfang an integriert mitzudenken. Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne „eines Designs für Alle“ einfach und selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen. Alle Menschen profitieren von barrierefreien Rahmenbedingungen, insbesondere wenn die Einzelmaßnahmen Teil eines ganzheitlichen und zusammenhängenden Netzes sind. Entscheidend für die Qualitäten von barrierefreien Verkehrssystemen sind die Durchgängigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit für alle Gruppen. Es bedarf einer stärkeren Wahrnehmung und Sensibilisierung für die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse insbesondere von Personen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen.

Strategien/Handlungsansätze

- Barrierefreie Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrssysteme für alle Bevölkerungsgruppen
- Berücksichtigung der spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen
- Förderung der Mobilitätsalternativen zum Auto auf allen Wegen

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern B und F.

B. Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds

Dortmund weist durch seine zahlreichen Verkehrsanbindungen des übergeordneten Straßennetzes (A 1, A 2, A 45, A 40/ B 1, B 236, B 54, ...) und des Schienenfern- und -nahverkehrs gute Erreichbarkeiten sowohl mit dem Auto als auch mit dem öffentlichen Verkehr auf. Im überregionalen und regionalen Bahnverkehr gilt es auf einigen Teilstrecken die Erreichbarkeit zu verbessern. Ergänzt wird die gute Erreichbarkeit durch den internationalen Verkehrsflughafen, den Fernbusbahnhof und den Kanalhafen. Über den zukünftigen Radschnellweg RS1 wird auch die regionale Erreichbarkeit Dortmunds im Radverkehr deutlich verbessert.

Die Bedeutung von Dortmund als wirtschaftliches sowie kulturelles Oberzentrum der Region sowie als Wohnstandort wird gestärkt. Dazu wird die Erreichbarkeit Dortmunds, der Stadtteile sowie der Industrie- und Gewerbeflächen für alle Verkehrsmittel sichergestellt. Die Kapazitäten im ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehr werden in ihrer Gesamtheit nicht weiter erhöht. Das Parkraummanagement wird zur Steuerung des Verkehrsaufkommens eingesetzt.

Die Stadtgrenzen übergreifenden Verkehre werden möglichst effizient und verträglich abgewickelt. Gute Orientierungsmöglichkeiten in den Verkehrssystemen vermeiden unnötige Suchverkehre. Im Sinne des effektiven Einsatzes knapper Ressourcen hat die verbesserte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor baulichen Erweiterungen. Dies setzt ein effektives Verkehrsmanagement voraus. Die Verkehrsinfrastruktur wird dauerhaft instandgehalten und weiterentwickelt.

Strategien/Handlungsansätze

- Sicherstellung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit Dortmunds mit allen Verkehrsarten
- Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit Dortmunds insb. für Bus & Bahn, Radverkehr und Güterverkehr
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Stadtteile mit allen Verkehrsmittel (Kfz, ÖPNV, Rad und Fuß)
- Ausbau des Parkraummanagements
- Effizienzsteigerung der Verkehrsabläufe und verträgliche Abwicklung der Verkehre
- Wegweisung und Verkehrslenkung (im überregionalen, regionalen und städtischen Netz sowie auf Quartiersebene)
- Verkehrssteuerung und -management
- Instandhaltung der gesamten Verkehrsinfrastruktur und weitere Entwicklung der Infrastruktur für Fuß-, Radverkehr und ÖPNV

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern A, E und G.

C. Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln

Verkehr, Flächen- und Siedlungsplanung sind integriert zu betrachten. Innenentwicklung, Funktionsmischung und eine funktionierende Nahversorgung ermöglichen kurze Wege, die mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) zurückgelegt werden können. Auf diese Weise lassen sich Kfz-Fahrten vermeiden. Die Siedlungsstruktur in Dortmund mit der Orientierung auf Stadtbezirks- und Ortsteilzentren ermöglicht bereits heute vielfach kurze Wege, die für die Zukunft gesichert werden müssen. In Dortmund sind 59 % aller Wege der Bevölkerung unter 5 km lang.

Eine integrierte Siedlungsplanung wird dazu beitragen, den Anteil kurzer Wege weiter auszubauen. Dabei steht Innen- vor Außenentwicklung, d.h. eine auf innen gerichtete Siedlungsentwicklung, im Vordergrund. Flächenentwicklungen sind an Achsen mit einem guten ÖPNV-Angebot zu orientieren und setzen auf eine gute Erreichbarkeit mit dem Rad sowie zu Fuß. Eine Funktionsmischung soll zu kurzen Wegen der Bevölkerung zu Arbeitsplätzen, Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen beitragen. Dazu sind vorhandene Wohn- und Gewerbestandorte mit weiterer Nah- und Grundversorgung zu ergänzen sowie vorhandene Nah- und Grundversorgungsstandorte mit der Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe zu stärken. In der Bauleitplanung sind die Nahmobilitätsqualitäten zu berücksichtigen. Ein Planungsfokus liegt mit einem qualitativ hochwertigen Netz für den Fuß- und Radverkehr besonders auf einer guten räumlichen Durchlässigkeit und einer barrierefreien Gestaltung und Erschließung auf kleinräumiger Ebene. Gesamtstädtische Barrieren, wie zum Beispiel Schienenverkehrswege und breite Straßenachsen, werden zukünftig durchlässiger gestaltet.

Strategien/Handlungsansätze

- Weiterhin starke Integration von Verkehrs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung unter Berücksichtigung des Grundsatzes Innen- vor Außenentwicklung
- Förderung der Nahmobilität mit barrierefreien, sicheren und attraktiven Netzen
- Integrierte Siedlungs- und Mobilitätskonzepte bei Neubauvorhaben (z.B. Stellplatzsatzung unter Einbeziehung der Abstellanlagen des Radverkehrs, detaillierte und vertraglich gesicherte Wegeplanung für nahmobile Verkehrsteilnehmende)
- Reduzierung bislang bestehender gesamtstädtischer Barrieren (z.B. Hauptverkehrsstraßen und Gleistrassen)

Querbezüge bestehen zum Zielfeld H.

D. Reduzierung negativer Umweltauswirkungen des Verkehr

Dem Verkehrssektor kommt eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung der Klimakrise zu. Die von der Bundesregierung im Klimaschutzvertrag der UN-Klimakonferenz in Paris vereinbarten CO₂-Reduktionsziele sind seit Inkrafttreten am 04.11.2016 verbindliche Vorgaben (Senkung der CO₂-Emissionen bis 2050 um 80-95 %, bis 2030 um 40 %). Der Verkehr trägt bundesweit rd. 20 % zu den CO₂-Emissionen bei (in Dortmund 34 %). Der Verkehr ist zudem einer der Hauptquellen von Lärm und Luftschadstoffen (Feinstaub, NO_x). Im Rahmen verschiedener EU-Richtlinien (v. a. Umgebungslärm- und Luftqualitätsrahmenrichtlinie) und darauf aufsetzender nationaler Verordnungen und Gesetzgebungen bestehen seit einigen Jahren verbindliche Vorgaben zur Analyse und Minderung der verkehrsbedingten Emissionen. In Dortmund sind über 10.000 Einwohner nachts einem durch Straßenverkehrslärm verursachten Pegel ausgesetzt, der über dem gewünschten Grenzwert liegt. Im Hinblick auf die Luftqualität sind in Dortmund beim Feinstaub in den letzten Jahren zwar deutliche Fortschritte zu verzeichnen. Die NO_x-Belastung überschreitet jedoch an mehreren Messstationen die geltenden Grenzwerte.

Der Verkehrssektor muss daher einen bedeutenden Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen, des Lärms sowie der Luftschadstoffe leisten. Zusätzlich zur Fahrzeugumstellung auf umweltfreundliche Antriebsarten, die gerade bei großen Kommunen Vorteile für die Luftqualität und Luftreinhaltung bringt, braucht es eine Verkehrswende, um den CO₂-Ausstoß in der Gesamtbilanz zu reduzieren. Umgesetzt werden die Klima- und Umweltschutzziele auf der kommunalen Ebene. Auf 1/3 der Wege unter 5 km wird noch das Auto genutzt; die meisten dieser Wege können durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden. Diese Umsteuerung ist die Herausforderung der nächsten Dekaden.

Die umweltrelevanten Fachplanungen (u. a. Lärmaktionsplan, Luftreinhaltplan, Klimaschutzkonzept, auch von anderen Planungsträgern) sind bei allen Maßnahmen im Verkehrsbereich mit besonderer Priorität zu berücksichtigen, damit ihre Umsetzung schrittweise erreicht werden kann. Ziel ist es, die verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie den Flächenverbrauch zu senken und das Stadtklima insgesamt zu verbessern. Neben baulichen, fiskalischen und organisatorischen Maßnahmen ist hierbei auch ein allgemeiner Bewusstseins- und Wertewandel in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität entscheidend, der durch unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen anzustoßen und zu forcieren ist.

Strategien/Handlungsansätze

- Gesamtheitliche Betrachtung des Themenfeldes (d.h. Luftschadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Artenschutz/Biodiversität)
- Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmemissionen, vor allem dort, wo die Belastungen hoch sind
- Reduzierung der Luftschadstoffemissionen
- Forcierung eines allgemeinen Bewusstseins- und Wertewandels in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität

- Minderung des Flächenverbrauchs für Verkehrsflächen und die Umverteilung von Flächen im Bestand
- Förderung der Elektromobilität und umweltfreundlicher Fahrzeuge

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern E und G.

E. Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs sowie des ÖPNVs

Mehr als die Hälfte der Wege der Dortmunder Bevölkerung werden mit dem Umweltverbund (dazu zählen der Fußverkehr, der Radverkehr sowie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)) zurückgelegt. Einen vergleichsweise hohen Wegeanteil übernehmen dabei der Fußverkehr (27 %) sowie der ÖPNV (20%). Im Vergleich zu anderen Großstädten besteht im Radverkehr ein erheblicher Nachholbedarf: nur bei 6 % der Wege nutzen die Dortmunder das Fahrrad, während noch 47 % auf den MIV entfallen.

Künftig werden mehr Wege auf den Umweltverbund verlagert und die Autonutzung damit verringert. Ziel ist die Steigerung des Umweltverbundanteils am Modal Split auf zwei Drittel und die Senkung des MIV-Anteils auf ein Drittel. Ein noch höheres Potenzial für den Radverkehr – und auch für den Fußverkehr – besteht auf den vielen kurzen Wegen unter 5 km, die in Dortmund noch zu einem Drittel mit dem Auto zurückgelegt werden. Darüber hinaus macht die zunehmende Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) das Radfahren auf längeren Wegestrecken und auch die Stadtgrenzen überschreitend attraktiver. Im Fuß- und Radverkehr gilt es, eine attraktive, gut vernetzte und sichere Infrastruktur aufzubauen sowie Nutzungshemmnisse abzubauen. Nutzungshemmnisse sind dabei nicht nur infrastrukturell (wie z.B. fehlende Transparenz, schlechtes Image), sondern auch „in den Köpfen“ der Bevölkerung, Politik und Verwaltung durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zu überwinden.

Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt. Für Dortmund gilt es, den ÖPNV als Alternative zum Auto auszubauen und zu stärken. Neben der Verbesserung der Verbindungen innerhalb der Stadt sowie in die Region und dem Abbau von Kapazitätsengpässen, ist die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln eine wichtige Zielstellung. Die Zielstellung gewinnt insbesondere an Bedeutung vor dem Hintergrund einer multimodaleren Gesellschaft, in der mehr Menschen je nach Wegezweck und Bedarf verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Genauso gilt es, Bus und Bahn für Menschen attraktiv zu machen, die bisher wenig den ÖPNV genutzt haben. Wichtig ist der Abbau von Nutzungshemmnissen.

Strategien/Handlungsansätze

- deutliche Verbesserungen des Angebots und der Kommunikation im Radverkehr, im ÖPNV sowie im Fußverkehr
- Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie und Radverkehrsstrategie für die nächsten 10 Jahre
- systematische Verbesserung und Attraktivierung des Fußwegenetzes
- Schaffung eines attraktiven Radverkehrsnetzes in der Stadt sowie die Stadtgrenzen überschreitend
- Verbesserung der Verbindungen und des barrierefreien Zugangs sowie Abbau von Kapazitätsengpässen im ÖPNV unter Berücksichtigung des demographischen Wandels

- ganzheitliche Planung des Mobilitätsangebotes – Verbesserung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehrs, ggfs. auch zu Lasten des MIVs mit verbesserten Angeboten zur Inter- und Multimodalität
- Verbesserung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln im Sinne einer Gesamtmobilität und barrierefreier Erreichbarkeit (z. B. an Bahnhöfen, Fernbusbahnhof, Umstiegshaltestellen, durch Mobilstationen, Park & Ride, Bike & Ride) und ergänzt um weitere Serviceeinrichtungen
- umfassende Information: Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung
- Ausbau des Mobilitätsmanagements
- kontinuierliche Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit, Imageverbesserung
- Abbau von Nutzungshemmnissen im Umweltverbund

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern B, D und H.

F. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens

Die Verkehrssicherheit konnte in den letzten Jahren in Dortmund deutlich verbessert werden. Trotzdem wurden im Durchschnitt der letzten fünf Jahre (2012-2016) 269 Personen bei Verkehrsunfällen schwerverletzt bzw. 8 Personen getötet. Damit liegt Dortmund bei der Verkehrssicherheit im Vergleich der 21 deutschen Großstädte mit über 300.000 Einwohnern im Mittelfeld. Vor dem Hintergrund des Leitgedankens „Vision Zero“ des Verkehrssicherheitsprogrammes NRW 2020, nach dem das Straßenverkehrssystem langfristig so gestaltet sein soll, dass möglichst keine Menschen tödlich oder schwer verletzt werden, ist die Verkehrssicherheit als ganzheitlicher und dauerhafter Ansatz sowie als umfassende gesellschaftliche Aufgabe zu verstehen. Verkehrssicherheitsarbeit ist daher nicht auf einzelne Aktionen oder Themen zu beschränken.

Trotz eines steten Rückgangs der Getöteten und Verletzten durch Verkehrsunfälle bedarf es gerade vor dem Hintergrund der angestrebten Zunahme des Fuß- und Radverkehrs weiterer Anstrengungen. Ziel ist es, den bundesweiten sowie auch in Dortmund feststellbaren tendenziellen Rückgang der Verunglücktenzahlen fortzusetzen und zu verstärken. Die Verunglücktenzahl soll in Dortmund gegenüber den anderen Großstädten überdurchschnittlich sinken. Neben dieser objektiv messbaren Sicherheit ist es auch Ziel, dass sich die Verkehrsteilnehmenden subjektiv sicher fühlen.

Die Vermeidung von Unfällen steht vor der Milderung von Unfallfolgen. Eine ganzheitliche Herangehensweise unter Einbeziehung der relevanten Akteure aus Verwaltung, Polizei, Politik, privaten Initiativen und der Öffentlichkeit unterstreicht den präventiven und verbindenden Charakter der Verkehrssicherheitsarbeit. Kinder, Senioren, Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen und sowie zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sind besonders zu schützen. Situations- und stadtangepasste Geschwindigkeiten, gegenseitige Rücksichtnahme und eine gleichberechtigte Betrachtung aller Verkehrsteilnehmenden verhindern Unfälle und Konflikte.

Strategien/Handlungsansätze

- Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken durch Schaffung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur
- Angemessene Geschwindigkeiten und richtiges Parkverhalten durch Planung und Kontrollen umsetzen
- Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Kinder, alte Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen. Einbindung aller Akteure
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur des Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme, z.B. durch Verkehrserziehung und -aufklärung, auch über Gefahren

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern A und E.

G. Verbesserung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs

Dortmund ist ein bedeutender Logistik-, Hafen- und Wirtschaftsstandort für die Region. Bundesweit nimmt die Transportleistung im Güterverkehr bis zum Jahr 2030 noch weiter zu (+39 % im Straßengüterverkehr). Die Zunahmen des Lkw-Verkehrs finden zwar in erster Linie auf den Autobahnen statt, aber auch die Stadt Dortmund als Quelle und Ziel der Lkw-Fahrten muss die Auswirkungen bewältigen. Durch den elektronischen Handel und den Internethandel sind weitere Zunahmen in den Kurier-, Express- und Paket-Dienst-Verkehren (sog. KEP-Dienste) zu erwarten, die auch die innerstädtischen Quartiere tangieren.

Eine integrierte Standortplanung dient dazu, geeignete und stadtverträgliche Gewerbe-, Industrie- und Handelsstandorte zu identifizieren und bestehende zu verbessern. Dabei werden die Anbindungen der Gebiete an den ÖPNV und an das Radverkehrsnetz ebenfalls berücksichtigt, um eine möglichst umweltfreundliche Anreise der Beschäftigten zu ermöglichen. Zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene werden die Rahmenbedingungen erhalten, verbessert bzw. geschaffen. Der Wirtschafts- und Güterverkehr auf dem innerstädtischen Straßennetz wird im Rahmen eines Gesamtkonzeptes effizient und stadtverträglich auf leistungsfähigen Straßen mit wenig sensiblen Umfeldnutzungen gebündelt und möglichst verträglich abgewickelt. Auch im Wirtschaftsverkehr besteht ein erhebliches Potenzial für umweltfreundliche Verkehrsmittel. Alternative und umweltschonende Antriebstechniken sowie Fahrzeuge werden zunehmend eingesetzt. Für die Wirtschaftsverkehre werden innovative und stadtverträgliche Logistikkonzepte unter zunehmender Nutzung der Elektromobilität entwickelt.

Strategien/Handlungsansätze

- integrierte Standortplanung für Industrie, Gewerbe und Handel mit Anbindung an den ÖPNV und an das Radverkehrsnetz
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr
- Bündelung der Wirtschafts- und Güterverkehre auf leistungsfähigen Straßen mit wenig sensiblen Umfeldnutzungen
- Schaffung ausreichender und verträglicher Standorte für das Lkw-Parken
- Förderung von effizienten und umweltfreundlichen Antriebstechniken sowie Fahrzeugen (z.B. Elektrofahrzeuge, Lastenräder)
- Entwicklung von innovativen und stadtverträglichen Logistikkonzepten

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern B und D.

H. Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen

Die Attraktivität Dortmunds lebt von einer hohen Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität. Die Verkehrswege sind ebenso wie Plätze und Parks als Teil des öffentlichen Raumes, als Wohnumfeld und Lebensraum der Bevölkerung zu verstehen. Eine hohe Qualität im öffentlichen Raum schafft Belebung, Kommunikation, Aktivitäten und Urbanität. Monofunktional auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßen mit hoher Trennwirkung haben niedrige Aufenthalts- und städtebauliche Qualitäten zur Folge. Zukünftig ist mit mehr teil- oder vollautonomen Fahrzeugen im Verkehr einerseits von einer Entlastung im ruhenden Kfz-Verkehr und voraussichtlich mehr fließendem Kfz-Verkehr auszugehen, andererseits werden neue Anforderungen an die Straße gestellt (z. B. neue Zugangsstellen etc.).

Ziel ist es, lebendige und multifunktionale Straßen- und Platzräume zu schaffen bzw. wiederherzustellen. Die Bedeutung der Straßen und Plätze für die Stadtgestalt und als Lebensraum muss mit ihren verkehrlichen Funktionen in Einklang gebracht werden. Wichtige städtebauliche Ziele sind die Identität des öffentlichen Raums als Gesamtnetz und seiner Teile, die einfache Orientierung im Stadtraum sowie die soziale Brauchbarkeit und die soziale Sicherheit der öffentlichen Räume. Dortmund entwickelt sich zu einer fußverkehrsfreundlichen Stadt. Die „innere Erreichbarkeit“ in der City sowie den Ortsteilzentren, also die Wege innerhalb eines Zentrums, die überwiegend zu Fuß erledigt werden, wird qualitativ aufgewertet. Attraktive Fuß- und Radwege im Viertel führen zu Mobilstationen und ÖPNV-Haltestellen.

Umbaumaßnahmen werden dazu genutzt, die Straßen ihrer stadträumlichen Funktion entsprechend in ihre Umgebung einzufügen. Die städtebaulichen Ziele werden mit Hilfe der „städtebaulichen Bemessung“ quantifiziert, bei welcher der Straßenraum beginnend mit den Anforderungen der Nutzungen im Seitenraum (Fußverkehr, Radverkehr etc.) hin zur Straßennmitte aufgeteilt wird. Straßenbauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind stets auch für eine städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Räume zu nutzen. Dabei sind die Bedürfnisse von Kindern, älteren und Menschen mit Behinderungen und Beeinträchtigungen besonders zu berücksichtigen. Die Koexistenz, das heißt ein friedliches Miteinander der Verkehrsteilnehmenden bzw. Aktivitäten, wird weiter gefördert.

Strategien/Handlungsansätze

- städtebauliche Integration von Straßen- und Platzräumen
- fußverkehrsfreundliche und barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums sowie Servicemaßnahmen (z.B. Sitz-, Spielmöglichkeiten, Toiletten, Beleuchtung)
- Gestaltung von Umsteigepunkten und Neuordnung des Parkens
- Schaffung von lebendigen, multifunktionalen Straßen- und Platzräumen, die durch eine Neuaufteilung des Straßenraums mehr Raum für Aufenthalt, Kommunikation sowie Fuß- und Radverkehr ermöglichen
- Reduzierung der Trennwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen
- Anpassung der Infrastruktur an den Klimawandel

Querbezüge bestehen zu den Zielfeldern C und E.