



Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im Verkehr

Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit

Masterplan Mobilität Dortmund 2030



Inhalt

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Gemeinsam auf allen Wegen | 5 |
| 2. | Eingeschränkt und beschränkt | 7 |
| 3. | Mobilität für Alle – Gleichberechtigte Teilhabe | 11 |
| 4. | Unbeschränkt unterwegs – Auf allen Wegen | 15 |
| 4.1 | Längsverkehr - Gut vorankommen | 15 |
| 4.2 | Komfortables Queren | 24 |
| 4.3 | Komplexe Knoten verständlich gemacht | 27 |
| 4.4 | Aufenthalt stärken | 30 |
| 4.5 | Ruhenden Verkehr ordnen | 31 |
| 4.6 | Mehr Inter- und Multimodalität ermöglichen | 33 |
| 5. | In alle(n) Köpfe(n) | 37 |
| 5.1 | Öffentlichen Raum barrierefrei managen | 37 |
| 5.2 | Potenziale der Digitalisierung nutzen | 38 |
| 5.3 | Beteiligung stärken und Mitwirkung einfordern | 40 |
| 6. | Fest verankern – Barrierefreiheit zu Ende denken | 43 |
| 6.1 | Organisation und Finanzierung | 43 |
| 6.2 | Schwerpunkte setzen und Erfolg messen | 43 |
| | Abbildungsverzeichnis | 44 |
| | Quellenverzeichnis | 45 |

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Planersocietät

1. Gemeinsam auf allen Wegen

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. Einerseits dienen bereits der Inklusionsplan 2020 und der Inklusionsprozess als Grundlage, jedoch wird darüber hinaus eine verbesserte Mobilität für Alle gefordert. Nicht zuletzt ist dies auch eines der Ziele des Masterplans Mobilität 2030, dessen Zielkonzept im März 2018 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen wurde. 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 vorliegende Strategie zur Verbesserung der Barrierefreiheit ist Baustein des Teilkonzepts Fußverkehr und Barrierefreiheit. Sie konkretisiert die Zielvorstellungen des Masterplans Mobilität 2030 und definiert Maßnahmen. Die Strategie Barrierefreiheit wurde als Teil des Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit gemeinsam mit den anderen Teilkonzepten des Masterplans erarbeitet (Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit, Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit, Teilkonzept Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum) und vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität begleitet. 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.

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät/ Stadt Dortmund

Wobei aufgrund des stetigen Wandels darüber hinaus im Laufe der Zeit durchaus weitere Aspekte hinzukommen können, die im Sinne von Barrierefreiheit zu beachten sind und Umsetzungsmaßnahmen erfordern. Ferner werden die Aspekte der Barrierefreiheit in den weiteren Teilkonzepten des Masterplans Mobilität ebenfalls berücksichtigt.

Barrierefreie Mobilität ist dabei nicht nur für alle komfortabel. Als Grundannahme wird in den meisten Publikationen zur Barrierefreiheit davon ausgegangen, dass Barrierefreiheit für ca. 10 % der Bevölkerung Grundvoraussetzung ist und weitere 30 % der Bevölkerung auf eine gute Zugänglichkeit (möglichst barrierefrei) der Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Vor allem der demografischen Wandel aber auch temporäre körperliche Einschränkungen führen dazu, dass insgesamt also ca. 40 % der Bevölkerung unmittelbar Barrierefreiheit benötigen. Das Recht auf eine gleichberechtigte Teilhabe von Personen mit Behinderungen bildet zudem eine wesent-

liche Handlungsgrundlage für die Stadt Dortmund im Sinne der Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit. Dies ist im internationalen Recht (UN-Behindertenrechtskonvention) und im nationalen Recht (z. B. GG, BGG, PBefG) verankert. Die Belange der Personen mit Behinderungen werden über die*den Inklusionsbeauftragte*n und die*den Behindertenbeauftragte*n in sowie dem Behindertenpolitischen Netzwerk bereits vertreten, jedoch ist eine umfassende Zusammenführung der Anliegen über alle Verkehrsmittel hinweg noch nicht erfolgt.

Barrierefreie Mobilität gelingt nur dann, wenn sowohl die Infrastruktur der Stadt nicht behindernd ist als auch das Miteinander im Verkehr stimmt. Gemeinsam mit der Verwaltung gilt es also, die baulichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Mobilität auf allen Wegen zu schaffen. Für etwaige Nutzungskonflikte sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden.

2. Eingeschränkt und beschränkt

Beeinträchtigungen, wie krank zu sein oder nicht gehen, sehen oder hören zu können, können die eigene Fähigkeit zur Fortbewegung einschränken. Immer dann werden Betroffene in ihrer Mobilität beschränkt, wenn sie über diese Beeinträchtigungen hinaus durch Barrieren erschwert werden.

Etwa 13 % der Dortmunder*innen haben eine anerkannte Schwerbehinderung. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass etwa ein Viertel der Einwohner*innen eine Beeinträchtigung im Sinne eines anerkannten Grad der Behinderung mindestens vorübergehend verfügen. Von einer Dunkelziffer, besonders im Bereich der Beeinträchtigungen, ist auszugehen. Bei Schwerbehinderten ist in Hinblick auf ihre Mobilität am häufigsten das körperliche Gehvermögen eingeschränkt. Etwa 3.000 Dortmunder*innen sind jedoch von Blindheit oder Sehbehinderung betroffen, etwa gleichviele haben andere Sinnesbeeinträchtigungen, wie beispielsweise die Beeinträchtigung des Hörvermögens. Nicht zuletzt waren im Jahr 2017 159 Personen durch einen Verkehrsunfall anerkannt schwerbehindert.

Die Barrierefreiheit in Hinblick auf die Mobilität kann besonders für körperlich behinderte Personen verbessert werden. Daher werden im Rahmen dieser Strategie besonders diese in den Fokus gerückt. Die besonderen Anforderungen von intellektuell Eingeschränkten oder psychisch Erkrankten werden nach Möglichkeit miteinbezogen.

Barrieren erkennen

Barrieren sind vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, wie Borde, Schwellen oder Stadtmöblierung, sondern können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die Personen mit Seh-, Hörbehinderungen, kognitiven oder körperlichen Beeinträchtigungen die individuelle Mobilität erschweren. Weitere Barrieren im Mobilitätsverhalten können unter dem Begriff mental-sozial eingeordnet werden, die jede Person direkt oder indirekt betreffen. Beispielsweise kennen viele das Gefühl von Unsicherheit, Meidungsräumen aber auch fehlender Orientierung. Daneben spielen auch Zugänglichkeiten zur Mobilität eine Rolle: die Kosten für ein Bus-Ticket, ein eigenes Auto oder die Fähigkeit Fahrrad zu fahren.

Abbildung 2: Barrieren sind vielfältig



Darstellung: Planersocietät

Die Stadt Dortmund hat bereits die zahlreichen Querbezüge erkannt und das Thema Mobilität in vielen ihrer bestehenden Pläne eingebunden. Dazu gehören unter anderem der Masterplan Sicherheit, der Inklusionsplan 2020, der Masterplan Plätze, das City 2030-Konzept, der Nahverkehrsplan sowie weitere Querbezüge in dem Masterplan Mobilität 2030 und den dazugehörigen Teilkonzepten. Ziel dieser Strategie zur Barrierefreiheit ist, die Bezüge in Hinblick auf die Mobilität zusammenzuführen und in ein Maßnahmenkonzept für die nächsten zehn Jahre zu übersetzen.

Beschränkende Infrastruktur

Infrastrukturelle Mängel sind wohl das offensichtliche, was unsere Fortbewegung behindert. Oberflächenschäden mindern die Berollbarkeit, Stufen und hohe Borde müssen überwunden werden, zugedehnte Gehwege, Stolperfallen durch fehlende Kontraste oder unübersichtliche Querungen sind beispielhaft zu nennen.

In Dortmund werden bereits Standards für die Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 umgesetzt, dazu gehören unter anderem Querungen mit differenzierter Höhe, Blindenleitsysteme und akustische Signale an Ampeln. Doch der Ausbau fokussiert sich auf die Innenstadt sowie auf Neu- und Umbauvorhaben. So bleiben viele Barrieren.

Nachholbedarf besteht in einigen Bereichen. Betroffene müssen sich vor allem auf ein zuverlässig barrierefreies Netz verlassen können, denn einzelne Barrieren können ganze Wege unpassierbar machen. Hinweise auf Barrieren, wie Stufen oder fehlende Gehwege sind in Dortmund bisher selten, aber auch temporäre Barrieren, wie unzureichend eingerichtete Baustellen, Gehwege versperrende Leihscoter oder Pfützen stellen viele mobilitätseingeschränkte Personen vor Herausforderungen. Nicht zuletzt muss die Stadt Dortmund gemeinsam mit ihrer Bevölkerung das Bewusstsein für Barrieren und deren Beseitigung schärfen: Winterdienst muss erfolgen, Verunreinigungen vermieden und zeitig beseitigt werden.

Gemeinsam im Verkehr

Im Laufe unseres Lebens sind wir alle auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen: vom Kinderwagen bis hin zu altersbedingten Bewegungseinschränkungen. Doch besonders mobil sind wir in unserer Lebensmitte – genau dann, wenn wir zumeist keine Einschränkungen haben. Nicht zuletzt führt dies dazu, dass wir genau dann mit unserem Handeln die Mobilität anderer einschränken. In Dortmund scheint dies seit Jahrzehnten ein schleichend geduldeter Prozess zu sein: Gehwege werden zugedehnt, mit dem Fahrrad auf Bürgersteigen gefahren, Behindertenstellplätze beengt oder Blindenleitsysteme blockiert.

Hier gilt es Aufklärung und Kontrolle gleichermaßen voranzutreiben. Mit Betroffenen ins Gespräch zu kommen, die ihre Barrieren aufzeigen, steigert stark die Akzeptanz oder schlichtweg auch das Wissen um das Fehlverhalten. Viele Einzelfälle fallen ins Gewicht, berichtet wird unter anderem über regelwidrig zugedehnte Leitsysteme, Müll-eimer, die im Weg stehen oder Verkaufsfahrzeuge der Autohäuser, die für Werbezwecke auf Gehwegen abgestellt werden. So erscheinen lokale Presseartikel die von Fahrzeugen auf Ampelfurten stehen, bei Baustelleneinrichtungen werden die Borde nicht abgesenkt und Wegealternativen an Treppen nicht beschildert.

In Dortmund sollte die Mobilitätskultur des Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme verbessert werden. Wo das Miteinander nicht funktioniert und zugleich die Grenzen des Legalen oder des Ordnungsrechtlichen überschritten werden, muss konsequent eingegriffen werden. Dazu bedarf es auch Vorbilder aus der Stadtpolitik und -verwaltung sowie insbesondere der städtischen Gesellschaften und Dienstleister*innen, um die bisher gelebte Praxis der Duldungsmentalität aufzubrechen. Politische Beschlüsse dazu müssen konkret mit Etat und consequenten Aufträgen hinterlegt werden. Schlussendlich gilt es, zunächst die Entscheidungsträger*innen, dann die Ausführenden und darüber alle Dortmunder*innen für die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu sensibilisieren.

In Zukunft barrierefrei

Eine Barrierefreiheitsstrategie gerade dann zu entwickeln, wenn bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt werden, ist sinnvoll. Die Maßnahmen zu bündeln, integriert abzustimmen und vor allem auf die künftigen Herausforderungen auszurichten ist das Ziel. Die Stadt Dortmund muss zahlreichen Herausforderungen in den nächsten Jahren begegnen, deren relevanteste im Folgenden kurz dargestellt werden.

Der demografische Wandel in Dortmund schreitet weiter fort, auch wenn eine gewisse Ungleichheit auftritt. So steigt das Durchschnittsalter eher in den äußeren Unterbezirken, eben in jenen, deren Infrastruktur im Durchschnitt schlechter an die Barrierefreiheit angepasst ist. Der demografische Wandel zeigt aber auch andere Entwicklungen auf. Beispielsweise durch Neubaugebiete sinkt der Altersdurchschnitt des jeweiligen Unterbezirks. Hier muss also auch vermehrt auf die Bedürfnisse von Kindern und Familien eingegangen werden.

Ein wandelnder Mobilitätsstil und steigendes Umweltbewusstsein, die Elektrifizierung von Pkw und Fahrrad werden in den nächsten Jahren sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die Anforderungen an Straßen- und Parkraum verändern. Radfahrende wollen auf ein attraktives Radwegenetz zurückgreifen und Pedelegs benötigen sichere Abstellanlagen. Der Anteil an E-Autos wird

weiter steigen, sowohl bei Pkw, aber auch bei Sonderfahrzeugen, wie Bussen und städtischen Dienstsonderfahrzeugen. Damit einher gehen auch weitere Anforderungen an die Ladeinfrastruktur, beispielsweise an Behindertenstellplätzen. Der Nahverkehr muss als Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht nur gestärkt, sondern für alle zugänglich gemacht werden.

Die Barrierefreiheit für Bus und Bahn ist gesetzlich verankert und soll nach §8 (3) PBefG zum 1.1.2022 umgesetzt sein. Doch es greifen noch mehr Gesetze, die die Stadt Dortmund ihrem Handeln zugrunde legen muss. Neben Art. 3 GG gelten noch weitere Bestimmungen wie das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG und BGG NRW), die UN-Behindertenrechtskonvention, das Inklusionsstärkungsgesetz NRW sowie die Satzung über die Wahrung der Belange von Personen mit Behinderung in der Stadt Dortmund. Auch historisch heraus wächst die Verantwortung der Stadt, barrierefreie Räume anzubieten und die Teilhabe aller auch über die Mobilität zu sichern.

Nicht zuletzt stellt die Digitalisierung eine neue Chance dar. Die Stadt Dortmund stellt bereits viele Daten zur Verfügung, jedoch fehlen insbesondere für die Barrierefreiheit noch viele Detaildaten. Je besser die Datengrundlagen, umso mehr digitale Services können zur Verbesserung des barrierefreien Vorankommens zur Verfügung gestellt werden.

3. Mobilität für Alle – Gleichberechtigte Teilhabe

Der Masterplan Mobilität 2030 legt als erstes Zielfeld die Mobilität für Alle im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe fest. Als Grundlage aller Ziele gilt die Herstellung der Barrierefreiheit, der die folgende Definition zugrunde gelegt wird:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“ §4 BGG

Design für Alle

Das Design für Alle umfasst alle Personen, in besonderem Maße sollen neben Personen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen auch viele Personen, die nur temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Eltern mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke, Schwangere oder Personen mit Gepäck, einbezogen werden. Auch ältere

Personen sowie Kinder und Jugendliche haben besondere Anforderungen an die Verkehrsplanung und die Gestaltung von Straßenräumen. Daneben können Sprache und eine andere Mobilitätskultur Barrieren zu Mobilitätsangeboten bilden.

Grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen denen aller zu Fuß Gehenden (z. B. hindernisfreie Gehwege). Hinzu kommen jedoch spezielle, zum Teil auch widersprechende Anforderungen, die aus den jeweiligen Ausprägungen der Behinderung resultieren. Viele Bedingungen, die für nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von gehbehinderten Personen (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass zu der Gruppe der Gehbehinderten selbst Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln gehören (z. B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.; vgl. HSVV 2006: 23/ 24).

Abbildung 3: Mobilität für alle - auch in der Dortmunder Innenstadt



Quelle: Planersocietät 2018

Die Funktionsstörungen von sensorisch beeinträchtigten Personen (Hör- und Sehbehinderte) müssen durch andere Wahrnehmungen und Sinne ausgeglichen werden. Blinde Personen sind auf ihren Hör- und Tastsinn (hauptsächlich mittels Langstock) angewiesen. Seheingeschränkte nutzen oftmals noch das restliche Sehvermögen und benötigen daher starke Kontraste. Gehörlose und Schwerhörige können alle akustischen Warn- und Gefahrensignale nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmen und sind in erster Linie auf ihr Sehvermögen angewiesen; bei ihnen kommt erschwerend hinzu, dass ihre Behinderung von den Mitmenschen i.d.R. nicht auf Anhieb erkannt werden kann (vgl. HSVV 2006: 25).

Um Mobilität für möglichst viele Personen mit Behinderungen zu ermöglichen, ist das **Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip** anzuwenden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Selbstbestimmt und teilhaben

Mobilität stellt einen wesentlichen Baustein zur Teilhabe und Selbstbestimmung dar und ist ein Menschenrecht. Selbstbestimmung umfasst dabei nicht nur das eigene Vorankommen von A nach B, sondern auch die Wahlfreiheit. Mobilität ermöglicht somit die Teilhabe am öffentlichen Leben, sowohl unterwegs als auch durch die Erreichung der Zielorte. Besonders betroffen davon sind eben jene, die schwerbehindert sind, aber auch Beeinträchtigungen der Gesundheit, wie ein gebrochener Fuß, kann schnell die Mobilitätsoptionen beschränken.

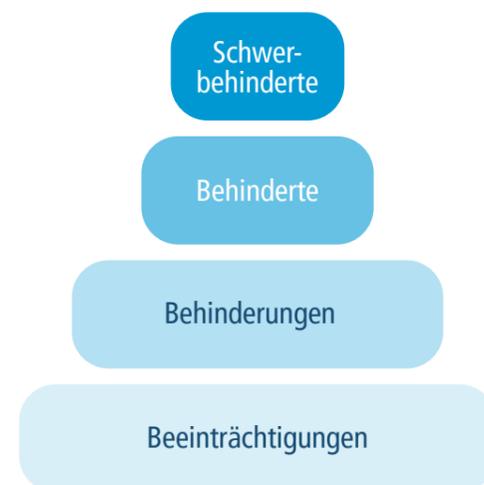
Kern ist, dass Barrierefreiheit nicht (nur) durch technische Hilfsmittel geleistet werden kann, sondern vielmehr das Design von vorne herein keine Barrieren enthält. Immer wieder stehen Personen mit Mobilitätseinschränkungen vor der Herausforderung, dass technische Hilfsmittel, wie Aufzüge, Rolltreppen oder Beleuchtung defekt sind und somit eine zuverlässige Barrierefreiheit nicht vorhanden ist.

Bedürfnisgerecht, bezahlbar und spontan verfügbar

Die bestehenden Anforderungen der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen können variieren, gar im Konflikt stehen, sollten jedoch stets die mobilitätsrelevanten Bedürfnisse, wie ebenerdiger Zugang, Beleuchtung, Gehwegbreiten, erfüllen. Dem öffentlichen Verkehr und Straßenraum kommen eine besondere Rolle zu, da dieser keine soziale Exklusion begünstigen darf. Nicht jede geheingeschränkte Person verfügt über ein Spezialfahrzeug, weshalb der öffentliche Verkehr, der Behindertenfahrdienst und der öffentliche Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr das Rückgrat der bezahlbaren Mobilität bilden müssen.

Das Behindertenpolitische Netzwerk der Stadt Dortmund betont zudem die Bedeutung einer spontan verfügbaren Mobilität. Dazu zählt beispielsweise, dass Bus und Bahn rund um die Uhr – auch in Zeiten geringer Nachfrage – regelmäßig fahren, dass Geh- und Radwege ausreichend beleuchtet werden sowie das Vorlaufzeiten für den Behindertenfahrdienst so gering wie möglich bleiben und für bestimmte Uhrzeit bestellbar sind.

Abbildung 4: Abstufung - Einschränkungen



Darstellung: Planersocietät

Erfahrbar und erfassbar

In der Mobilität entstehen auch Barrieren, wenn das bestehende Mobilitätsangebot nicht erfassbar und somit erfahrbar ist. Verständnisprobleme können dabei auf ganz unterschiedlichen Ebenen stattfinden. Dortmund, als multikulturelle Stadt und Stadt des BVB, lockt zunehmend internationale Gäste an und hat einen signifikanten Anteil von Einwohner*innen, die kein Deutsch sprechen. Aber auch kognitive Einschränkungen und Analfabetismus können die Fähigkeit, schriftliche Informationen zu verstehen, erschweren. Farbkonzepte, Leitkonzepte, Symbole und Piktogramme unterstützen die leichte Verständlichkeit von Mobilitätsangeboten, zum Beispiel bei der Kennzeichnung von Bus und Bahn.

Stärkung des Sicherheitsgefühls – Besondere Perspektiven

Die als gering empfundene Sicherheit im Straßenverkehr stellt eine große Barriere in der Mobilität dar – besonders spielen dort subjektive und kognitive Unsicherheiten eine große Rolle. Neben dem objektiv messbaren polizeilich erfassten Unfallgeschehen können Situationen mit Beinaheunfällen Schlüsselereignisse für persönliche Barrieren in der Mobilität darstellen. Dies betrifft besonders auch Kinder und Ältere, die hohe Mobilitätsanforderungen insbesondere in Hinblick auf ihre Sicherheit haben. Daher zählen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auch Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit. Gute Sichtachsen, sichere Querungen und der Abbau von Angsträumen sind beispielhaft aufzuzählen. Daneben trägt die Mobilitätsbildung und -erziehung auch im Alter dazu bei, Nutzungshemmnisse und gefühlte Barrieren abzubauen. Rollatortrainings bilden hier eine besondere Stütze.

Verkehrsmittelübergreifende Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit insbesondere in der Wegekette wird durch den schwächsten Punkt definiert. Schon eine punktuelle Barriere kann eine ganze Wegekette unmöglich machen. Daher ist eine verlässlich durchgängige Barrierefreiheit besonders wichtig. Personen mit Mobilitätseinschränkungen steht eine Wahlfreiheit der Verkehrsmittel zu, weshalb bei der Gestaltung der neuen Mobili-

tätsformen von vorne herein die Barrierefreiheit mitgedacht und ermöglicht werden sollte. Im Mindesten dürfen diese nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt werden, beispielsweise wie durch Gehweg-blockierende E-Scooter. Alles in allem liegt so der Grundsatz einer Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer*innen zugrunde, zwischen denen der Verkehrsraum gerecht aufgeteilt werden muss.

Grenzenloses Denken – Sensibilisierung der Planenden sowie der Stadtgesellschaft

In der Regel planen eben jene, die in der Mitte ihres Lebens stehen, über einen akademischen Abschluss verfügen und nicht bis kaum beeinträchtigt in ihrer Mobilität sind. Dass jedoch nicht nur deren Anforderungen, sondern die Anforderungen aller zugrunde gelegt werden müssen, wird nicht nur durch Regelwerke forciert, sondern muss auch in den Köpfen der Planenden verankert werden. Selbsterfahrungsexperimente, der Austausch mit Betroffenen und andere Weiterbildungsmöglichkeiten sollen die Anforderungen unterschiedlichster Personen eine offene und umfassende Planung ermöglichen. Darüber hinaus bestimmen alle gemeinsam die Barrierefreiheit. Ein rücksichtsvolles Miteinander und die Sensibilisierung für die Belange anderer kann viele Barrieren abbauen.

Geltendes Recht erfüllen

Auf nationaler Ebene werden Behinderte seit 1994 durch das Grundgesetz (Art.3 Abs.3) geschützt indem eine Benachteiligung untersagt wird. Dieses Recht wird im „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ näher konkretisiert. Konkretes Recht in Hinblick auf eine barrierefreie Mobilität wurde beispielsweise im §8a Personenbeförderungsgesetz geschaffen, in dem eine vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs bis zum 1. Januar 2022 vorgeschrieben wird, in dessen Ergänzung jedoch im Rahmen eines Nahverkehrsplan Verzögerungen im Umbau aufgegriffen und priorisiert werden können. Der bestehende Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“ greift dieses Thema auf und zeigt Anhand einer Priorisierung, welche Bushalte primär umgebaut werden.

4. Unbeschränkt unterwegs – Auf allen Wegen

Barrierefreie Räume verfügen über Grundfunktionen, die besonders auf eine Raumgliederung zurückzuführen sind. Der selbsterklärende Straßenraum zeichnet sich in der Regel durch Bereiche der Fortbewegung – ob zu Fuß, mit dem Rad oder mit einem Kfz – und Bereiche des Aufenthalts bzw. ruhenden Verkehrs aus. Insbesondere die Bereiche der Fortbewegung haben Leitfunktion und sollten durchgängig hindernisfrei gestaltet

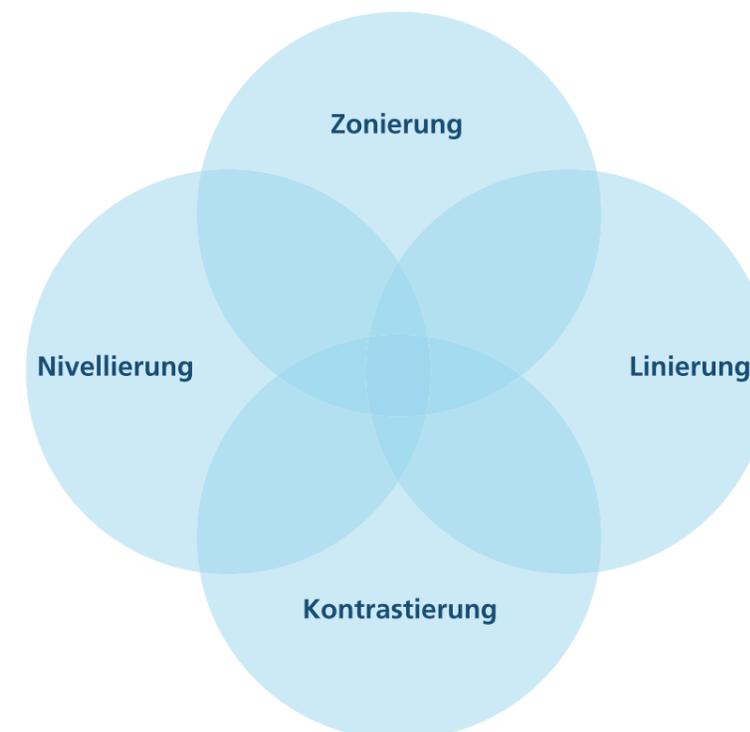
werden. Dabei ist entscheidend, dass die Räume der Fortbewegung oftmals gewechselt werden müssen, zum Beispiel das Queren einer Fahrbahn. An diese Querungsanlagen werden weitere Anforderungen gestellt, unter anderem an die Nivellierung der Kante. In den einzelnen Kapiteln wird auf Besonderheiten einzelner Verkehrsmittel hingewiesen, sowie zuletzt auf eine verkehrsmittelübergreifende Barrierefreiheit eingegangen.

4.1 Längsverkehr - Gut vorankommen

Das Vorankommen wird besonders durch die Straßenraumgliederung bestimmt. Dabei lassen sich im Wesentlichen vier Merkmale zur Verbesserung der Barrierefreiheit definieren: Zonierung,

Linierung, Kontrastierung und Nivellierung. Darüber hinaus definieren die Durchgängigkeit und die Sicherheit die vollständige Barrierefreiheit und den Komfort.

Abbildung 5: Merkmale zur Verbesserung der Barrierefreiheit



Darstellung: Planersocietät

Abbildung 6: Zonierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Zonierung

Unter Zonierung wird die Aufteilung des Straßenraums verstanden, also der Straßenquerschnitt sich beispielsweise Gehwege, Parkstreifen, Radwege und eine Fahrbahn aufteilt. Durch diese Zonierung werden also Flächen bestimmten Fortbewegungsarten zugewiesen. Diese Gestaltung sorgt durch die Strukturierung und einer erleichterten Orientierung für eine intuitive Nutzung, sie ist visuell und taktil wahrnehmbar. Die Trennung der Verkehrsarten, insbesondere bei zulässigen Geschwindigkeiten ab 30 km/h, sorgt zudem für eine Gefahrenabwehr. Im Sinne der Barrierefreiheit ist eine Trennung auch des Rad- und Fußverkehrs zu bevorzugen. Im Mischverkehr ist die Geschwindigkeit so stark zu reduzieren, dass ein Miteinander im Verkehr gewährleistet werden

kann und Akzeptanz findet. Für blinde und sehingeschränkte Personen sind zwingend Leitlinien erforderlich. Der erforderliche Mindestflächenbedarf im Regelquerschnitt beträgt 1,8 m Gehbahn, 2,0 m Radweg und 5,5 m Fahrbahn sowie Sicherheitstrennstreifen. Näher erläutert werden diese in den jeweiligen Strategien Fußverkehr, Radverkehr und ruhender Verkehr. Diese Mindestflächen erlauben das Vorankommen aller Verkehrsteilnehmer*innen, wobei im Fußverkehr der einfache Begegnungsfall und das Drehen eines Rollstuhls ermöglicht wird. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass durch eine Zonierung der Straßenräume hindernisfreie Bewegungsräume und Nebenbereiche, für Aufenthalt, ruhenden Verkehr, Begrünung etc. entstehen.

Abbildung 7: Linierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Linierung

Linien geben Orientierung, sowohl sehenden als auch blinden Personen. Die beiden zentralen Linien im Stadtraum werden durch die Häuserkante und den Verlauf der Fahrbahn definiert. Während für sehende Personen die einfache Erfassbarkeit des Straßenraums zur Fortbewegung mit allen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung ist, ist

der Anspruch durch blinde und sehingeschränkte Personen wesentlich höher. Für jene werden drei Leitlinien im Bereich des Fußverkehrs unterschieden: die innere Leitlinie, die äußere Leitlinie und Leitsysteme. Die innere Leitlinie eines Gehwegs wird durch Grundstücksgrenzen oder Häuserkanten definiert. Sie sollte weitestgehend taktil mit einer mindestens 3cm hohen Kante abgesetzt

Exkurs: Blindenleitstreifen

Der Blindenleitstreifen ist ein taktiler Bodenleitsystem. Eine mindestens 30 cm breite Linie aus Rillenplatten ermöglicht die Fortbewegung mit Hilfe eines Blindenlangstocks, bestenfalls ist dieser Kontraststreich abgesetzt und ermöglicht so auch sehingeschränkten Personen eine leichtere Orientierung. Neben

dem Blindenleitstreifen ist beidseitig 60 cm hindernisfreier Gehweg anzubieten, die lichte Höhe in diesem Bereich beträgt mindestens 2,25 m. Blindenleitstreifen dürfen nicht auf oder über Fahrbahnen führen, sind jedoch besonders in Shared Space Bereichen notwendig.

werden und frei von störenden Einflüssen, wie Stufen zum Hauseingang oder fehlender Grünschnitt sein. In Dortmund ist diese Kante weitestgehend vorhanden, sowohl durch Häuserkanten, als auch durch Grundstücksabgrenzungen. Problematisch wird die taktile Kante beispielsweise in Bereichen mit Außengastronomie.

Die äußere Leitlinie eines Gehwegs wird in der Regel durch den Bordstein definiert. Dieser sollte im Verlauf durch eine mindestens 3 cm hohe Kante taktil ertastbar sein. In Dortmund fehlt diese Kante in weiten Teilen der Stadt, insbesondere in den innerstädtischen Bereichen, wo viel auf den Gehwegen geparkt wird.

Fehlt die innere und/ oder die äußere Leitlinie, durch parkende Fahrzeuge, historisch bedingte ungleiche Häuserkanten, Verkaufstopper und Ähnlichem, ersetzt ein kontrastreich abgesetztes Blindenleitsystem diese. Dabei gibt das Blindenleitsystem die Laufrichtung vor und ist taktil, ggf. auch akustisch, durch ertastbare Materialwechsel und Strukturoberflächen erkennbar. Das Blindenleitsystem stellt die Orientierungshilfe für Langstocknutzende dar, sodass die Stadt Dortmund zukünftig die Blindenleitsysteme konsequent von Fremdnutzungen freihält, wozu sowohl falsch parkende Autos als auch andere Hindernisse unverzüglich versetzt werden. So setzt sich die Stadt Dortmund das Ziel einer durchgängigen ertastbarkeit von Wegen.

Maßnahmenprogramm: Barrierefreie Innenstadt

Die Stadt Dortmund setzt sich bis 2030 zum Ziel, dass die wichtigsten Anlaufziele der Stadt barrierefrei gestaltet und erreichbar sind. Zu priorisieren sind hier die City sowie die Stadtbezirkszentren und deren Erreichbarkeit auf zentralen Achsen. Neben dem Fußverkehr, der ein sehr engmaschiges Netz benötigt, stellen auch die Radialen aus der Innenstadt in die Innenstadtbezirke des Rad-

Kontrastierung

Grundsätzlich sind zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Mobilität zwei Arten von Kontrasten von wesentlicher Bedeutung: taktile Kontraste und visuelle Kontraste. Ein typisches Beispiel für taktile Kontraste ist der Unterschied zwischen Pflasterstein und Asphaltdecken. In den Dortmunder Innenstadtbezirken sind vielerorts auf den Gehwegen mittig große Pflasterplatten und an den Rändern kleines Kopfsteinpflaster verlegt, welches auch einen wahrnehmbaren taktilen Kontrast aufweist. Visuelle Kontraste werden durch eine unterschiedliche Leuchtdichte der Materialien oder durch Beleuchtung oder Reflektoren hergestellt. In Dortmund werden dahingehend bereits viele Möglichkeiten genutzt, wie zum Beispiel weiße Farbkanten an Treppentufen, Leitsysteme oder rot gefärbte Radwege. Zentrale Aufgabe ist, dass die Stadt Dortmund auch weiterhin durchgehend Kontraste herstellt: Hindernisse wie Poller im Raum sind den Umständen entsprechend farbig und reflektierend abzusetzen, an Treppen sind mindestens die obere und untere Stufe abzumarkieren.

Wesentlich für ausreichend visuelle Kontraste sind für alle Verkehrsarten gleichermaßen eine gute Beleuchtung. Beispielsweise beleuchtet die Stadt Dortmund bereits über 400 Zebrastreifen im Stadtgebiet, sodass dort ein ausreichender positiv-negativ-Kontrast bei querenden Fußgängern entsteht und diese so durch die Kfz-Führenden erkannt werden. Nachholbedarf hingegen besteht bei der Beleuchtung von Radwegen und

verkehrsnetz eine barrierefreie Alternative in der Nahmobilität dar. Der Umsetzungsbeginn in City und Stadtbezirkszentren stellt angesichts der großen Herausforderungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit einen Kompromiss dar. Perspektivisch folgt im Anschluss die flächige Erweiterung des Ausbaus der Barrierefreiheit für die gesamte Stadt.

Abbildung 8: Kontrastierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Seitenräumen. Mittel- bis langfristig werden die bestehenden Laternen durch jene ersetzt bzw. ergänzt, die flächenhaft den gesamten Straßenquerschnitt ausleuchten. Dabei wird besonderer Wert auf Knotenpunkte gelegt und wo möglich

mit anderem Farblicht ausgeleuchtet. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass durch eine kontrastreiche Gestaltung des Verkehrsraum eine durchgängige Leit- und Warnfunktion gewährleistet wird.

Maßnahmenprogramm: Sofortprogramm - Reflexfolie an Poller

Die Stadt Dortmund will in den nächsten zwei Jahren systematisch ihre Poller mit Reflexfolie ausstatten. Ketten sind konsequent abzubauen und nur wo zwingend verkehrssicherheitsrelevant durch Absperrgitter in

differenzierten Höhen (5-15 cm und ca. 1 m) zu ersetzen. In Bereichen mit hohen städtebaulichen Anforderungen kann auf farbneutrale Reflexfolie zurückgegriffen werden.

Abbildung 9: Nivellierung



Quelle/ Darstellung: Planersocietät 2020

Nivellierung

Unter Nivellierung wird die Gestaltung von Kanten, Übergängen, Quer- und Längsneigungen im Straßenraum gefasst. Dabei wird zwischen dem Trennprinzip, also unterschiedliche Niveaus für unterschiedliche Verkehrsmittel, und dem Mischprinzip, also gleiches Niveau für alle Verkehrsmittel, gefasst. Als Unterschied sind Kanten ab 3 cm zu fassen. Zentraler Ansatz ist, dass in den Fahr- und Gehbereichen möglichst keine Stufen integriert werden. Stufen können, bei hohen topografischen Unterschieden, für den Fußverkehr angeboten werden, eine stufenlose Alternative ist auszuweisen.

Ob Radwege baulich abgesetzt werden sollten, zum Beispiel mit Schrammborden, sollte aufgrund der stark variierenden Bestandssituationen in der Stadt Dortmund bedarfsabhängig gestaltet werden. Eine sichere Radwegführung benötigt folglich nicht zwangsläufig eine Abgrenzung

durch ein Bord von der Fahrbahn und/ oder dem Gehweg. Werden getrennte Geh- und Radwege niveaugleich geführt, sollen diese taktil und stark visuell voneinander abgegrenzt werden. Dazu eignet sich ein 30 cm breiter Streifen aus Noppenplatten.

Hingegen muss gewährleistet werden, dass Radwege überall dort auf Null-Niveau abgesenkt werden, wo Querungsbeziehungen bestehen. Neben Kontrasten und taktilen Elementen ist ein der gefahrenen Geschwindigkeit angepasster Winkel zu wählen. An Treppen ist von Wegeführungen mit Schiebehilfen für Räder ist abzusehen, nicht zuletzt wegen des Gewichts der Pedelecs. Stattdessen können Wegeführungen mit geringen Umwegen ausgewiesen werden.

Die Stadt Dortmund beabsichtigt den gezielten Einsatz von Kanten im Raum sowie die bewusste Abgrenzung von Räumen, z. B. Gehwege von der

Maßnahmenprogramm: Gehgasse vor Ausfahrt

Bei neuen Zu- und Ausfahrten wird künftig nicht mehr die Querneigung oder die Höhe der Gehgasse mit einer stärkeren Neigung als 2,5 % angepasst, sondern etwaig notwendige Höhenunterschiede werden durch andere geeignete Maßnahmen ausgeglichen. Dazu gehören:

- Schrägbordsteine,
- Anpassung,
- Angleichung der Gebäudeöffnung/ Zuwegung innerhalb des Gebäudes,
- Anordnung der Neigung im gesamten Seitenraum.

Darüber hinaus sind Querungsstellen in Zu- und Ausfahrten nicht vorzusehen, sondern baulich zu trennen. Bei stärkeren Verschiebungen oder Brüchen der Pflastersteine ist eine regelmäßige Neuverlegung von Pflastersteinen (z. B. an stark frequentierte Zufahrten, Baumscheiben) notwendig. Die Stadt Dortmund hat sich zum Ziel gesetzt dies bei Neu- und Umbauvorhaben umzusetzen.

Abbildung 10: Gehgasse vor Ausfahrt



Quelle: Planersocietät 2020

Fahrbahn. An anderen Stellen werden Kanten entfernt, z. B. bei hohem Querungsbedarf. Dabei wird möglichst ein stufenloser Zugang zu Gebäuden geschaffen. Während in der Stadt Dortmund topografisch bedingt nicht immer die Richtwerte zur Längsneigung eingehalten werden können, werden Querneigungen sukzessive zurückgebaut. Gehwegüberfahrten und protected bike lanes

werden für mehr Sicherheit und Komfort eingesetzt, Kölner Teller werden zurückgebaut.

Durchgängigkeit und Einheitlichkeit

Maßnahmen sind allerdings nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich. Dabei bestimmt der Grad der Vollständigkeit die Nutzbarkeit eines Netzes.

Maßnahmenprogramm: Barrierenentfernung im Radverkehr

Die Stadt Dortmund wird Barrieren auf allen für Fahrräder relevanten Wegen entfernen, die das Befahren mit Fahrrädern oder Lastenrädern erschweren oder verhindern. Die Fertigstellung dieses Maßnahmenprogramms wird bis 2030 angestrebt. Dazu wird (jährlich) ein Rahmenvertrag an externe Dienstleister*innen vergeben, der/ die Barrieren abbaut und notwendige Anpassungen an der Infrastruktur vornimmt. Hinweise auf bestehende Barrieren sind auch über eine enge Bürgerbeteiligung (Mängelmelder, Bürgerveranstaltungen etc.) einzuholen.

Diese Verbesserungen kommen allen Radfahrenden und in vielen Fällen auch mobilitätseingeschränkten Personen zu Gute.

Barrieren sind z. B.:

- Umlaufschranken,
- Absperrungen und Sperrketten,
- Hohe Bordsteinkanten in Auffahrtbereichen,
- Treppenstufen,
- Schiebestrecken (z. B. an Baustellen),
- Anforderungssampeln.

(Siehe Strategie Radverkehr)

Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind und ggf. gewisse Ziele nicht oder nur mit erheblichem Umweg erreicht werden können.

Während es in Dortmund, insbesondere in den innerstädtischen Bezirken, nur keine bis wenige Lücken im Kfz-Netz sowie im Gehwegnetz gibt, wird das Radwegenetz von den Dortmunder*innen als lückenhaft eingeschätzt. In den Randbereichen von Dortmund fehlt es oftmals an ausreichenden Gehwegen, teils sind ausschließlich Schrammborde eingesetzt. Neben dauerhaften infrastrukturellen Mängeln kommt es durch unzureichend eingerichtete Baustellen immer wieder temporär zu Lücken besonders im Fuß- und Radwegenetz, insbesondere bei Berücksichtigung der Mobilitätshilfen und Sonderfahräder.

Zur Durchgängigkeit und Einheitlichkeit ge-

hört auch, dass die Wegebeschaffenheit nicht unerwartet nachlässt, also eine vollständige Befahrbarkeit gegeben ist. Als Beispiel ist der Kanalradweg, dessen Oberflächenbeschaffenheit stark variiert und teils kaum befahrbar ist, zu nennen. Darüber hinaus können Engstellen eine Barriere im Netz darstellen, sei es ein zu schmaler Gehweg, beispielsweise durch Stufen vor Hauseingängen, oder Laternenmasten an Radwegen.

Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass das vorhandene Wegenetz einheitlich und durchgängig gestaltet wird. Was bereits im Neubau weitestgehend umgesetzt wird, fehlt im Bestand. Chancen, wie der barrierefreie Haltestellenausbau oder Querschnittsanierungen, werden genutzt, um Wegeführungen zu vereinfachen, zu vereinheitlichen und, wo möglich und nötig, zu ergänzen. Insbesondere im Radverkehr setzt sich die Stadt Dortmund das Ziel bis 2030 das Radverkehrsnetz für alle Fahrradarten weiter auszu-

Exkurs: Handbikes

Handbikes können vor einen Rollstuhl installiert werden, um so ein schnelleres Fortbewegen zu ermöglichen. Nicht zuletzt durch moderne Elektromotoren steigt die Nutzer*innenanzahl. Durch das Handbike erhöht sich jedoch die Länge des Fahrzeugs, sodass im Durchschnitt zwischen Kante Vorderrad und Kopf des Nutzers 1,2m liegen, bei einer Sichthöhe von ca. 1,1m. Dies ist an Querungen für Radverbindungen einzubeziehen. Ähnliche Anforderungen gelten für Liegeräder.

Abbildung 11: Handbikes



Quelle: Ausschreibung und Zertifizierung von barrierefreien Rad- und Wanderwegen. MSAGD, 29.05.2018, Nathalie Hartenstein

bauen, die Qualität auch für Sonderfahräder, wie z. B. Dreiräder und Handbikes, zu erhöhen und Lücken zu schließen. Radwege werden mit einer Breite von bis zu 2,50m inkl. Sicherheitsbereich geplant, sind somit für Sonderfahräder nutzbar (siehe auch S. 16 unter Zonierung).

Mischverkehr – Miteinander möglich

In Hinblick auf eine barrierefreie Führung und Querung unterliegt die Gestaltung von Mischverkehrsflächen besonderen Anforderungen. Die angestrebte Gleichberechtigung geht oftmals mit einer Auflösung besonderer Schutzräume für einzelne Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der zu Fuß Gehenden, einher. Wichtig ist, dass auch in Bereichen des Mischverkehrs Leitlinien sowie zusätzlich angezeigte und gesicherte Querungen umgesetzt werden, um blinden und sehbehinderten Personen gerecht zu werden. Aber auch für Kinder helfen definierte Querungstellen in Mischverkehrsflächen, um eigenständig ihre (Schul)Wege zurücklegen zu können. Letztlich bestimmt die bauliche Gestaltung des Straßenraums das Sicherheitsgefühl – so kann ein baulich besonders gut gestalteter Straßenraum in seiner Gesamtheit als Schutzraum für schwächere Verkehrsteilnehmende wahrgenommen und das Gefühl der Verdrängung in den Seitenraum vermieden werden. Weitere Aspekte, beispielsweise eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung oder ein dichtes ÖPNV-Angebot, können auch eine Trennung der Verkehrsarten als sinnvolle Lösung bedeuten.

Sichere Wege und Sicherheit auf Wegen

Das barrierefreie Vorankommen hängt nicht zuletzt davon ab, dass die Wege sicher sind. Wohl am offensichtlichsten und eine große Herausforderung in der Unterhaltung ist eine Oberflä-

chenbeschaffenheit der Wege ohne Stolperfallen, zum Beispiel durch gebrochene Pflastersteine, Baumwurzelaufwürfen oder Schlaglöcher. Neben dem Komfortfaktor stellen diese teils auch unüberwindbare Barrieren dar. Besonders in wasser- gebundenen Decken treten schnell Oberflächen- schäden auf, die für bestimmte Zielgruppen den Weg unpassierbar machen. Als Beispiel von hoher Freizeitbedeutung ist hier der Kanalradweg aufzuführen.

Um einerseits Unebenheiten oder Unrat auf Wegen zu erkennen, andererseits teils um schlicht die Wegeführung gut wahrnehmen zu können spielt die Beleuchtung eine wichtige objektive Rolle. Ergänzt wird diese Beleuchtung durch den gezielten Einsatz von Reflektoren. Subjektiv spielt die Beleuchtung der Wege, aber auch angrenzender Flächen zur Vermeidung von sogenannten Angsträumen, eine zentrale Rolle. Auch nur kurze Abschnitte, die Meidungsräume darstellen, können Barrieren darstellen. Bis heute sind hier in der subjektiven Wahrnehmung zum Beispiel Unterschiede zwischen Geschlechtern und Altersgruppen festzustellen.

Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, ein verlässlich sicheres Wegenetz anzubieten. Festgestellte Wegeschäden werden auf Fuß- und Radwegen vorrangig behoben und an Baumscheiben innovative und individuelle Lösungen zur Erhaltung der Grünstrukturen und Barrierefreiheit getestet. Subjektive Nutzungshemmnisse werden übergreifend gelöst. Übergreifende Maßnahmen dazu werden im Rahmen ergänzend in den weiteren Teilkonzepten des Masterplans Mobilität sowie im Masterplan Sicherheit der Stadt Dortmund benannt.

Exkurs: Bodenbeläge für Gehbahnen und Radwege

- Rutschhemmend und möglichst ebenes Material,
- Leicht und erschütterungsarm befahrbar, keine durchgehenden Pflasterungen mit geschlagenem Natursteinpflaster,
- Geringer und möglichst schmaler Fußgenanteil,
- Flache Ablaufrinnen, die ohne Probleme mit dem Rollstuhl überquert werden können,
- Kombi-Lösungen möglich, z. B. Straßenablauf mit integriertem Leitstreifen,
- Temporäre Hindernisse, zum Beispiel Kabel an Markttagen, kontrastreich sichern.

4.2 Komfortables Queren

Immer da, wo sich verschiedene Verkehre begegnen, unabhängig davon ob im gleichen Verkehrsmittel oder mit unterschiedlichen, können Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden entstehen. Besonders stark sind die Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und dem motorisierten Verkehr, aufgrund ihres in der Regel stark unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus. Wichtig ist, dass eine barrierefreie Querung ein Gesamtsystem ist, dass mindestens durch Borde und Bordabsenkungen, Bodenindikatoren, ausreichendem Raumbedarf sowie ggf. barrierefreien Lichtzeichenanlagen ausgestattet ist.

An vielen Querungsstellen muss der Fußverkehr den Gehweg verlassen um die Fahrbahn zu queren. Dabei kann das Bord an der Querungsstelle zum Hindernis werden: für eine Berollbarkeit, beispielsweise mit Rollstuhl, Rollator oder Handbike, ist eine ebenerdige Absenkung des Gehwegs notwendig; hingegen für die Tastbarkeit mit dem Langstock ist eine Bordkante von mindestens 3 cm, besser jedoch 6 cm, erforderlich. Diese beiden Anforderungen stehen im Konflikt, sodass die Stadt Dortmund an Querungsstellen differenzierte Bordhöhen bei Neu- und Umbau verwendet. Ergänzend werden Blindenleitsysteme zu den Querungsstellen und Kontraste eingerichtet.

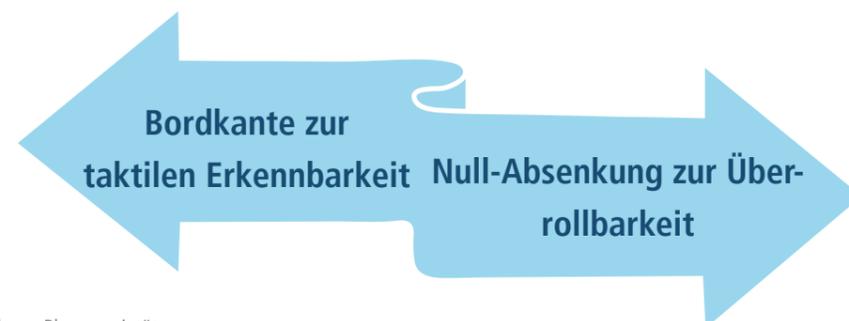
Wo notwendig wird ebenfalls eine niveaugleiche Absenkung des Radwegs auf die Fahrbahn eingerichtet; diese wird taktil und visuell von der Fußgängerfurt abgegrenzt.

Die Stadt Dortmund baut systematisch Querungen barrierefrei um und verzichtet bei Neu- und Umbau auf die Herstellung Kompromisslösungen, wie einer einheitlichen Bordhöhe von 3 cm. Dabei wird bei Planung und Bau auf eine korrekte Ausführung und geringe Einbautoleranzen geachtet. Straßenabläufe und Entwässerungsrinnen sind in Querungsbereichen möglichst zu vermeiden, sollten aber mindestens eine gute Berollbarkeit erlauben.

Sichtachsen ermöglichen

An Querungen sind gute Sichtachsen zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen von zentraler Bedeutung und schaffen die nötige Sicherheit. Obwohl für Zebrastreifen klar definierte Sichtachsen in den Regelwerken zu finden sind, werden diese in Dortmund nicht immer eingehalten. Problematischer wird dies noch an Kreuzungen in Nebenstraßen, für die keine Sichtachsen vorgeschrieben werden und nur sehr selten ermöglicht werden. Eine Schlüsselrolle spielt hier der ruhende Verkehr, der oftmals Sichtachsen blockiert, aber auch

Abbildung 12: Im Konflikt - taktile Kante vs. Null-Absenkung



Darstellung: Planersocietät

andere Barrieren, wie Stadtgrün, Verteilerkästen oder gar die städtebauliche Struktur können hier Hindernisse darstellen.

Insbesondere in den gründerzeitlichen Quartieren baut die Stadt Dortmund gezielt Gehwegnasen aus, um die Sichtachsen und Querungsbereiche freizuhalten (**Siehe Maßnahmenprogramm Gehwegnasen in der Strategie Verkehrssicherheit**).

Für blinde und seheingeschränkte Personen fallen diese Sichtachsen weg, stattdessen verlassen diese sich zusätzlich auf ihr Gehör. Während an Kreuzungen ein Richtungshören möglich ist, entfällt dieses an Kreisverkehren. Um diesen Personengruppen an Kreisverkehren eine sichere Querung zu gewährleisten, ist es perspektivisch sinnvoll an allen Kreisverkehrsfurten innerorts Zebrastreifen, in Ausnahmefällen Ampeln, über die Fahrbahn und ggf. den Radweg einzurichten. Wo es möglich ist, wird außerdem die Einrichtung von Mittelinseln empfohlen.

Sicherer Platz an Querungen

Sichere Querungen bedeuten auch sichere Aufstellflächen für alle Verkehrsträger. Im Fußverkehr sind im Seitenraum immer mindestens 1,5 m anzubieten, abgeleitet aus dem Wendebedarf eines durchschnittlichen Rollstuhls. Sicherheitsabstände zur Fahrbahn werden bei diesem Wert noch nicht berücksichtigt, sodass insbesondere an den Dortmunder Hauptstraßen 50 cm dafür aufgeschlagen werden sollten.

An Querungsstellen sind ausreichende Aufstellflächen für den Radverkehr zu bemessen, insbesondere an den ausgebauten Radrouten. Vorgezogene Aufstellmöglichkeiten sollten bevorzugt angeboten werden, da dort ausreichendes Raumangebot (> 2,5 m) auch für Lasten- und Sonderräder sowie Fahrräder mit Kinderanhänger sichtbar geschaffen werden kann.

Grundsätzlich gilt für beide Verkehrsarten, dass bei untermaßigen Mittelinseln, zum Beispiel bedingt durch mittiges Straßengrün, kein planmäßiger Halt vorgesehen werden darf. Dies gilt insbesondere für die Schaltung von Lichtsignalanlagen.

Eine weitere Form der Barriere stellen Umlaufsperrungen dar. Umlaufsperrungen sind Schranken oder Gitter, die insbesondere dazu dienen, den Radverkehr vor Knotenpunkten oder Konfliktstellen zu verlangsamen. Im Bestand sind sie in der Regel nicht für die Durchfahrt von Lastenrädern, Handbikes oder sonstigen alternativen Fahrradtypen geeignet. Diese müssen geschoben werden oder passen gar nicht hindurch. Auf Umlaufsperrungen im Zulauf auf Querungen sollte weitestgehend verzichtet werden. Nur in Ausnahmesituationen (z. B. vor einem Grundschuleingang) ist bei sehr starken Sicherheitsbedenken auf Umlaufsperrungen als letztmögliches Mittel zurückzugreifen und mindestens 1,5 m Durchfahrtsbreite erlauben.

Für Kfz sind an Querungen angemessene Aufstellflächen zu erstellen und Orientierungshilfen zu geben, in welchem Bereich gehalten werden sollte. Wo Sichtachsen in andere Straßenzüge zum Beispiel durch Kreuzungssymmetrien eingegrenzt sind, sollte durch sogenannte Trixispiegel Hilfestellung gegeben werden. Für den ruhenden Verkehr sind Begrenzungen zu den Querungsstellen zu markieren bzw. anderweitig zu kennzeichnen, wenn die bestehenden Regulierungen nicht ausreichen. Werden Bügel oder Poller gegen falschparkende Fahrzeuge eingesetzt, so sind diese nicht zulasten einer ausreichenden Gehwegbreite einzusetzen. Alle eingesetzten Mittel sind entsprechend zu kennzeichnen, zum Beispiel durch Reflektoren.

Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel Querungsstellen, im gesamten Stadtgebiet sukzessive zu verbessern. Übermäßige Kurvenradien werden zugunsten der Flächen im Seitenraum zurückgebaut, und möglichst auf bauliche Maßnahmen zur Freihaltung von Querungsbereichen gesetzt. Alle Ampelschaltungen mit Halt an untermaßigen Mittelinseln werden bis möglichst 2030 so überarbeitet, dass die Querung in einem Zug ermöglicht wird.

Erreichbarkeit von Haltestellen

Der Dortmunder Inklusionsplan 2020 benennt bereits folgende Anforderungen: „Vermisst werden vor allem akustische und visuelle Signale an den Haltestellen der Stadtbahn und des Busverkehrs, eine ausreichende Sicherung der Haltestellenumgebungen und kontrastreiche Gestaltungselemente. Ein mehrsinnig erfassbares Informationsangebot würde die Aktionsradien von sehbeeinträchtigten und erblindeten Menschen maßgeblich erweitern.“ (S.69)

Stadt Dortmund und die DSW21 arbeiten derzeit intensiv an einem Ausbau der barrierefreien

Haltestellen. Nach und nach werden durch ein Programm des Tiefbauamtes Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet. Bislang sind ca. 400 von ca. 1900 Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet. Das Vorgehen wird anhand von Kriterien des Nahverkehrsplans festgelegt und priorisiert, wie es auch das PBefG zulässt.

Die Stadt Dortmund setzt sich darüber hinaus das Ziel, dass bei jeder Haltestelle, die barrierefrei ausgebaut wird, auch die direkten Querungen im Umfeld gebaut bzw. barrierefrei gestaltet werden. Sie verstärkt und bestärkt das gemeinsame Engagement mit der DSW21.

4.3 Komplexe Knoten verständlich gemacht

Große Knoten stellen für die Planenden eine besondere Herausforderung dar, um für alle Nutzer*innen eine angemessene Nutzbarkeit zu gewährleisten. Die Dortmunder Innenstadt ist umgeben von einem breiten Wallring mit starken Verkehrsströmen. So liegt der Bedarf zu einer nutzerfreundlichen, barrierefreien Gestaltung komplexer Knoten wortwörtlich vor der Haustür der Stadtverwaltung, betrifft jedoch auch weitere Knoten im gesamten Stadtgebiet.

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Stadt Dortmund macht es bereits vor: unter anderem die Kreuzung Brackeler Hellweg/ Holzwickeder Straße ist eine der Kreuzungen, die mit einer neuen Ampel ausgestattet worden ist. Akustische Orientierungssignale, Signalanforderungsgeräte mit Vibratortaster, Überwegsymbolen und Reliefsymbolen sowie bei den nicht getrennten Verkehrsströmen zusätzliche Warnblinklichter erfüllen gemeinsam mit dem barrierefrei ausgebauten Doppelbord das aktuell gültigste Höchstmaß an barrierefreiem Ausbau. Diesen Standard setzt die Stadt Dortmund an allen zu erneuernden Ampeln um.

Ziel ist, dass die Kreuzungen möglichst einheitlich geregelt und vollständig barrierefrei werden. Daher werden freie Rechtsabbieger an sig-

nalisierten Kreuzungen zukünftig mit in die Signalisierung einbezogen, damit alle Querungsbeziehungen barrierefrei ermöglicht werden. Um an komplexen Knoten die Abbiegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen, werden nicht relevante Abbiegebeziehungen untersagt, zum Beispiel Kehrtwenden im Knoten Wall/ Ruhrallee/ Märkische Straße. Leitschwellen werden eingesetzt, um bereits nicht erlaubte Abbiegebeziehungen baulich zu unterbinden, z. B. Ruhrallee Höhe Gutenbergstraße bis Sonnenstraße, sodass Querende verlässlich auf weniger Verkehrsströme achten müssen.

Orientierung an Knoten

Besonders komplexe Knoten bedürfen oftmals Orientierungshilfen. Die Komplexität bezieht sich dabei nicht nur auf großflächige, mehrspurige Kreuzungen, sondern ist manchmal nicht auf den ersten Blick zu erkennen und hängt auch von den Nutzungen ab. Beispielhaft ist der innerstädtische Knotenpunkt Willy-Brandplatz/ Brüderweg/ Kuckelke/ Friedhof aufzuzeigen: tagsüber ist die Orientierung durch gute Sichtachsen eher leicht, nachts hingegen wird die Orientierung durch das Nachtbusnetz stark eingeschränkt. Ebenfalls wird die Orientierung erschwert, wenn Märkte, wie der Weihnachtsmarkt, stattfinden.

Infobox: Anforderungen an eine barrierefreie Ampel

- Trennung der Ströme, ggf. Warnblinklicht,
- Signalisierung für den Radverkehr,
- Ausreichende Räumzeiten,
- Akustische Signale,
- Vibrationstaster, Reliefsymbole und Überwegsymbole,
- Keine manuelle Anforderung,
- Keine Nachtabschaltung.

Abbildung 13: Barrierefreie Ampel in Dortmund



Quelle: Planersocietät 2019

Orientierung an Knoten betrifft aber auch Wege, an denen barrierefreie Alternativen zur Verfügung stehen. Als Beispiel ist hier der Knoten Stadtgarten Höhe Elisabethstraße aufzuführen. Einige Wege durch den Stadtpark sind barrierefrei, andere hingegen nicht. Ein weiteres besonderes komplexes Beispiel stellt der Borsigplatz dar. Die Querungen der sechs Zufahrten sind uneinheitlich mit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberweg oder auch ganz ohne Querungshilfe angelegt; kein Übergang ist mit taktilen Leitsystemen ausgestattet. Dazu kommen teils schwierige Einsehbarkeiten an zulaufenden Straßen (v. a. Borsigplatz > Oesterholzstraße Richtung City), keine Möglichkeit der akustischen Orientierung, zahlreiche unmarkierte Poller auch in den Querungsbereichen sowie weitere individuelle Mängel aus Sicht der Barrierefreiheit. Aus diesen Gründen zeigt sich – auch im Zusammenspiel mit der stark frequentierten, jedoch ebenfalls nicht barrierefrei ausgebauten Stadtbahnhaltestelle – am Borsigplatz ein besonderer Handlungsbedarf.

Insgesamt zeigt sich anhand der genannten Beispiele, dass häufig individuelle Einzelmaßnahmen die Barrierefreiheit signifikant verbessern können. Wenn keine vollständige Barrierefreiheit baulich realisiert werden, weisen Hinweisschilder rechtzeitig auf Alternativen hin. Bei der Genehmigung von Baustellen, Veranstaltungen und Märkten wird auf direkte Durchwege und Sichtachsen Wert gelegt. Wo notwendig werden Seitenräume aufgeweitet.

Freigabezeiten an Ampeln

Für die Freigabezeiten inkl. der anschließenden Räumzeit für Fußgänger*innen an Ampeln gibt es

eine Spannbreite, an denen sich die Stadt Dortmund orientiert. Diese Freigabezeit, also wenn Grün für den Fußverkehr signalisiert wird, wird von mobilitätseingeschränkten Personen oftmals als zu kurz empfunden bzw. reicht bei langsamer, teils durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit nicht aus. Dies löst ein hohes subjektives Unsicherheitsgefühl aus und senkt den Komfort an Ampeln. Nicht zuletzt können zu kurze Freigabezeiten eine Ampel unbenutzbar für bestimmte Nutzer*innengruppen machen. Auch wenn die Räumzeit in der Regel ein gefahrloses Queren ermöglicht, wird dieser Umstand insbesondere von vulnerablen Bevölkerungsgruppen subjektiv als Risiko empfunden.

Akustische Signale von Ampeln

An komplexen Knoten ist oftmals das Verkehrsaufkommen hoch. Doch besonders nachts wünschen die Anwohnenden sich mehr Ruhe. Laute akustische Signale, wie viele Ampeln sie für blinde und sehingeschränkte Personen abgeben, stören insbesondere zu den Schwachverkehrszeiten. Um den Konflikt zwischen Bundesimmissionschutzgesetz und Behindertengleichstellungsgesetz zu minimieren, setzt die Stadt Dortmund wo notwendig eine dynamische Lautstärkenregelung der akustischen Signale in Abhängigkeit des Umgebungslärms ein. Eine Besonderheit sind Querungen an Gleisanlagen. Derzeit entwickelt die Stadt Dortmund gemeinsam mit Betroffenen eine Signalisierung, die auch für blinde und sehingeschränkte Personen geeignet ist. Die bisherigen Springlichter werden dazu mindestens durch akustische Signale ergänzt.

verbesserte Wartezeiten für den Kfz- und Radverkehr angeboten werden, sodass beispielsweise mit dem Fahrrad weniger Haltevorgänge notwendig sind, die insbesondere auf Spezialrädern (z. B. Liegerad) aufwendig sind.

Maßnahmenprogramm: Verbesserung der Barrierefreiheit durch eine angepasste Signalisierung

Die Stadt Dortmund erprobt bis 2030 neue Möglichkeiten einer verbesserten Signalisierung. In der Signalisierung ergeben sich zwei Potenziale zur Verbesserung der Barrierefreiheit: einerseits können durch die verkehrsmengenabhängige Schaltung und Schleifen/Sensoren auch für den Radverkehr

4.4 Aufenthalt stärken

Stadtmobiliar – gerne für alle

Stadtmobiliar ist eine große Unterstützung in der Mobilität, gliedert und steigert die Attraktivität von Räumen, hält ungewollte Nutzungen fern, kann jedoch auch Barrieren erzeugen oder eine eingeschränkte Nutzbarkeit aufweisen. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, mehr, nutzenden-gerechtes und flexibles Stadtmobiliar einzusetzen sowie bei der Positionierung auf die Barrierefreiheit zu achten:

- Poller, Blumenkübel, Infopoints, Lampenmaste, Telefonzellen, Werbetafeln müssen mindestens 100 cm Abstand voneinander haben (Gehbereich),
- Infopoints sind mit einem „Sockel“ von 3 cm für blinde Personen zu kennzeichnen und müssen noch für Rollstuhlfahrer*innen erreichbar sein,
- Poller sind mindestens 90 cm hoch (Stolpergefahr für blinde und sehbehinderte Personen),
- Kennzeichnung durch Kontrastfarben und/oder Retroreflektoren,
- Variierende Sitzhöhen und Aufstellbereiche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc.,
- Kommunikationsfördernde Sitzelemente/-gruppen z. B. zueinander gewandt,
- Flexible und/oder temporäre Möblierungselemente nach Jahreszeiten erproben,
- Kontrolle und Pflege vorhandener Möblierung, Evaluation und nutzergerechte Ausbauplanung,
- Unterstützung von privatem Engagement (z. B. eine privat initiierte = eine städtisch initiierte Sitzgelegenheit).

In der Strategie Fußverkehr wird die Erhöhung der Anzahl von Sitzbänken als Maßnahme benannt; in der Strategie öffentlicher Raum wird ebenfalls auf das Stadtmobiliar und darüber hinaus auf die Stärkung von Mikrofreiräumen, Parklets sowie weitere stadtraumaufwertenden Maßnahmen eingegangen.

Spielplätze und Bewegungsimpulse

Nur wer im Kindes- und Erwachsenenalter eine gute Balance erlernt und schult, behält auch bis ins hohe Alter sein Gleichgewicht und ist somit sicherer und eigenständiger mobil – ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Bewegungsimpulse im öffentlichen Raum können die koordinativen Fähigkeiten herausfordern und so langfristig erhalten. Insbesondere für Kinder eignen sich dort bereits kleine definitionsoffene Spielgeräte.

Solche Spielelemente, die freies Spielen fördern, wie Markierungen, Balancierelemente oder Sinnespfade, können zudem auf Wegen für Kinder, zum Beispiel im Umfeld von Grundschulen, eingesetzt werden und so den Schulweg zu Fuß attraktiver gestalten und kennzeichnen.

Im Stadtgarten geht die Stadt Dortmund bereits mit positivem Beispiel voran. So ist das Karussell auch rollstuhlgeeignet. Erlebnispfade, wie der Klangpfad an der Reinoldikirche, stärken die Bewegung im öffentlichen Raum. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, vermehrt inklusive Spielelemente auch für Bewegungsimpulse einzusetzen und somit die Nahmobilität für Alle zu fördern. Ebenso werden Bewegungsimpulse für Erwachsene und Ältere geschaffen, um deren aktive Mobilität zu fördern.

Sanitäre Versorgung als Grundvoraussetzung

Viele Personen sind auf eine verlässliche sanitäre Versorgung auf ihren Wegen angewiesen. Dazu müssen die Hürden für eine Benutzung so gering wie möglich sein und eine kontinuierliche Zugänglichkeit aufweisen. Neben den Toiletten die im Rahmen der „Netten Toilette“ zur Verfügung gestellt werden gilt es, barrierefreie Toiletten ohne Schließzeiten sowie Pflegestationen bis 2030 in der Innenstadt und den wichtigen Bezirkszentren zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Dortmund arbeitet derzeit an Konzepten, zudem werden neue öffentliche Toiletten bereitgestellt.

Maßnahmenprogramm: Toilette

Die Stadt Dortmund beteiligt sich an der Aktion „Nette Toilette“, um öffentlich zugängliche Toiletten zu fördern. Dies kann bereits die Mobilität insbesondere von Älteren stark erhöhen. Viele der so zugänglichen Toiletten sind jedoch noch nicht barrierefrei ausgebaut. Daher sollen insbesondere die öffentlichen Gebäude wie die Bezirksverwaltungsstellen über barrierefrei ausgebauten Toiletten verfügen, die neben Rollstuhlfahrenden auch liegende Pflegemöglichkeiten und einen Unisex-Wickeltisch berücksichtigen.

Abbildung 14: Wegweiser - „Nette Toilette“



Quelle: Oliver Schaper 2020

Freiraumgestaltung und Klimaresilienz

Freiräume bilden wichtige Aufenthaltsräume innerhalb der Stadt. Heißt sich im Sommer die gebaute Stadt Dortmund auf, gewinnen auch Grünstrukturen an Bedeutung. Die Stadt Dortmund widmet sich bereits der Herausforderung eines besseren Stadtklimas, indem beispielsweise Grünstrukturen geschaffen und erhalten bleiben sowie neue Bauformen und -materialien verwendet werden.

Wird die Stadt im Sommer zu heiß, stellt dies eine Mobilitätsbarriere für viele Personen dar. Grünstrukturen, die hingegen klimatische Verbesserungen darstellen, können jedoch auch zur Barriere werden. Die Stadt Dortmund erprobt daher bis

2030 weitere Möglichkeiten zur guten Gestaltung von Baumscheiben dar, für einen nachhaltigen Grünschnitt, neue Verschattungsmöglichkeiten sowie weitere stadtklimatische Interventionen.

Darüber hinaus bieten Freiräume auch Räume der Erholung und Kommunikation. Sowohl in der Lärmaktionsplanung als auch im Landschaftsplan sind Orte mit geringerer und höherer Lärmbelastung identifiziert. Es gilt sowohl im verdichteten Bereich den Lärm insbesondere durch den Verkehr zu reduzieren, um eine Kommunikation im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Gleichzeitig gilt des Landschaftsräume geringer Lärmbelastung zu erhalten und als besondere Ruheräume zur Naherholung zu fördern.

Exkurs: Trinkwasserbrunnen

Seit vielen Jahren betreibt die DEW21 die sogenannten Rosenbrunnen, die an öffentlichen Plätzen im Stadtgebiet aufgestellt sind. An 31 Stellen können sich so die Dortmunder*innen in den warmen Monaten kos-

tenlos mit Trinkwasser versorgen. Darüber hinaus können sich die Personen das ganze Jahr über in verschiedenen Einrichtungen mit Trinkwasser versorgen.

4.5 Ruhenden Verkehr ordnen

Raum für Erreichbarkeit

Die größeren Abmessungen von Mobilitätshilfen und die damit einhergehenden Bewegungsradien erfordern eine angepasste Infrastruktur. So setzt die Stadt Dortmund im Neubau bereits auf breitere reguläre Parkplätze, sodass Gehwegparken verringert und leichteres Ein- und Aussteigen

für alle ermöglicht wird. Herausforderung bleibt dies jedoch bei Behindertenstellplätzen. Hier prüft die Stadt Dortmund, wie die Erreichbarkeit jener Stellplätze verbessert werden kann und ob größere Breiten für den Aktionsraum von Mobilitätshilfen angesetzt werden.

Exkurs: Barrierefreie E-Ladesäule

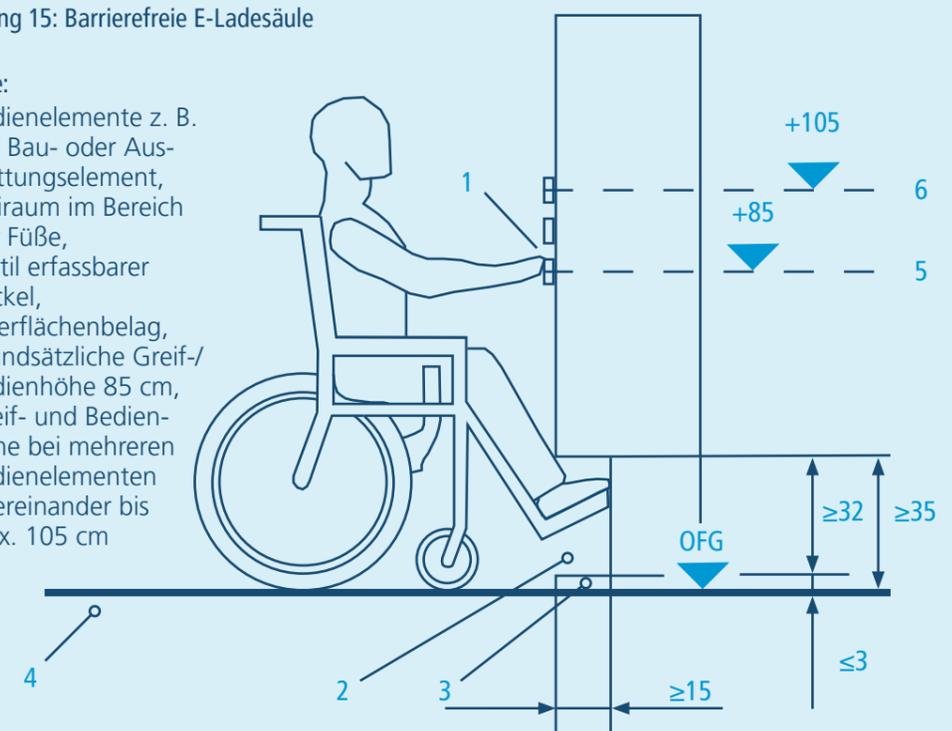
Die Elektrifizierung der Autos nimmt steigend zu und umfasst bereits auch Fahrzeuge von Mobilitätsbehinderten. Daher müssen auch Ladesäulen für E-Autos barrierefrei erreichbar sein. Neben der Stecker- und Bedienelementhöhe muss auch Fußraum für die

Frontalanfahrt sichergestellt werden. Eine DIN 18040-3-konforme Gestaltung wird beispielhaft in Abbildung dargestellt. Darüber hinaus gelten ausreichende Bewegungsräume an Ladesäule und Stellplatz.

Abbildung 15: Barrierefreie E-Ladesäule

Legende:

1. Bedienelemente z. B. auf Bau- oder Ausstattungselement,
2. Freiraum im Bereich der Füße,
3. Taktile erfassbarer Sockel,
4. Oberflächenbelag,
5. grundsätzliche Greif-/Bedienelementhöhe 85 cm,
6. Greif- und Bedienelementhöhe bei mehreren Bedienelementen übereinander bis max. 105 cm



Darstellung: Planersocietät

Größere Bewegungsradien entstehen auch bei der Nutzung von Lastenrädern, Spezialfahrrädern oder durch Elektromobile. Diese sind sowohl in Hinblick auf die komfortable Erreichbarkeit von Radabstellanlagen zu beachten, als auch in den angesetzten Aktionsradien, z. B. an Querungen oder Haltestellen. Die Stadt Dortmund prüft den verstärkten Einsatz von Stadtmobiliar und Markierungen, um Bewegungsräume freizuhalten.

Parken für alle

Bemängelt wird, dass nicht alle stark Mobilitäts eingeschränkten unmittelbar Anrecht auf einen Schwerbehindertenparkausweis haben, beispielsweise bei starken Herz-Kreislauf-Einschränkungen. Während private Stellplatzanbieter bereits Modelle erproben, die gewissen Nutzergruppen Stellplatzkontingente ohne rechtliche Bindung widmen, werden solche Modelle auf städtischen Parkplatzflächen nicht angeboten. Die Stadt Dortmund prüft, ob etwaige Modelle auf städtische Parkplatzflächen übertragbar sind, zum Beispiel am Stadthaus.

Ergänzend werden – wo sinnvoll – neben den üblichen Radabstellanlagen Sonderflächen für Sonderfahrräder (z. B. Lastenräder) ausgewiesen. Hier geht die Stadt Dortmund einen Vorreiterweg indem sie diese Radabstellanlagen den gesteigerten Anforderungen entsprechend bemessen und durch eine innovative Beschilderung diesen Sonderfahrrädern widmen.

Mentalität und Kontrolle

Regelwidriges Gehwegparken, Parken in Que-rungsbereichen, wild abgestellte Fahrräder oder umgekippte E-Scooter, zugeparkte Blindenleit-systeme: Der ruhende Verkehr schafft oftmals Barrieren. Da diese insbesondere temporär und oftmals willentlich durch die Nutzer*innen ver-ursacht wird, ist hier ein Mentalitätswechsel drin-gend erforderlich. Dieser ist umfassend zu sehen, in dem Sinne das jede*r eine Mitverantwortung trägt, also wird das Fahrzeug falsch abstellt, noch duldet, dass dies andere tun. Hinsichtlich des Zuparkens von Blindenleitsystemen fehlt teilwei-se das Wissen um die Bedeutung. Hier könnten Informations-/ Öffentlichkeitskampagnen helfen.

Die Stadt Dortmund sucht insbesondere für die neuen E-Scooter Regulierungen für das Abstellen dieser Kleinfahrzeuge. Darüber hinaus werden Ansätze für besseres Parken des Kfz-Verkehrs (Siehe Strategie Ruhender Verkehr) und den Radverkehr (Siehe Strategie Radverkehr) geprüft. Wo ein verbessertes Angebot nicht greift, sind verstärkte Kontrollen der Ordnungsbehörden zwingend erforderlich. Hier sollten nicht nur das Umfeld von öffentlichen Einrichtungen und Halte-stellen priorisiert werden, sondern auch weiter-hin Schwerpunktkontrollen in Wohnstraßen mit besonders vielen Parkverstößen stattfinden.

4.6 Mehr Inter- und Multimodalität ermöglichen

Wegeverbindungen

Bei barrierefreien intermodalen Wegeketten ist neben der Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der jeweiligen Verkehrsmittel insbesondere ein ein-facher, intuitiver und barrierefreier Umstieg zwi-schen verschiedenen Verkehrsmitteln relevant. In der Regel spielt hier der ÖPNV eine wesentliche Rolle. Hier sollte vor allem beim Umstieg zwi-schen Bus und Stadtbahn der barrierefreien We-geverbindung stärkere Aufmerksamkeit gewidmet werden. An aufkommensstarken Haltestellen wie der Saarlandstraße, Brunnenstraße, Borsigplatz, Funkenburg, Voßkuhle, Stadthaus (Südeingang), Brackel S oder dem Hauptbahnhof (Nordeingang) und vielen weiteren ist für blinde, orientierungs-eingeschränkte oder ortsunkundige Personen eine Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Stadt-bahn nicht oder nur schwer ersichtlich. Es fehlen Hinweisschilder und taktile Blindenleitsysteme zwischen den Haltestellen; teilweise sind auch größere Distanzen zu überwinden oder unpräzise Ansagen in den Fahrzeugen stellen Barrieren dar. Die betroffenen Haltestellen sind einzelfall-bezogen auf Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zu überprüfen. Teilweise bieten Apps inzwischen Lösungsansätze zum

einfacheren Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln. Werden an bestimmten Haltestellen besondere barrierefreie Service- und Mobilitätsangebote bereitgestellt, ist auf diese deutlich hinzuweisen. Hier sind Abstimmungen zwischen der Stadt Dort-mund, dem Verkehrsunternehmen DSW21 sowie ggf. weiteren Partnern (z. B. VRR, DB Station & Service) erforderlich. Die barrierefreie Ausstattung insbesondere der Fahrzeuge im ÖPNV liegt indes in der Zuständigkeit von DSW21.

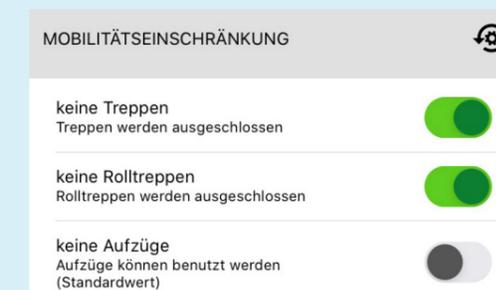
Orientierung und Beschilderung

Fehlende Kenntnis über Wegeverbindungen, insbesondere über barrierefreie Alternativen, verstärken Widerstände im öffentlichen Wege-netz. Beschilderung und Hinweise sind dabei verkehrsmittelübergreifend zu sehen. So werden im Fußverkehr beispielsweise an Treppenanlagen Hinweise auf barrierefreie Alternativen benötigt (z. B. Stadtgarten), im Radverkehr sowie für den Fußverkehr mit Rollhilfe Hinweise auf durchgän-gige Berollbarkeit (z.B. Südwall bis Kleppingstraße für Fußverkehr mit Rollhilfe; Kanalweg für Rad-verkehr) und im Kfz-Verkehr Hinweise auf Behin-dertenstellplätze. Hier baut die Stadt Dortmund ihre analogen und digitalen Angebote aus.

Infobox: VVR-App mit Infos zum barrierefreien Haltestellenrouting

Begleitet durch das Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Dortmund, der Open-Streetmap-Community und dem VRR hat die Stadt Dortmund in einem Testpilot Optionen und Daten für ein barrierefreies Fußwegerouting zu Haltestellen erarbeitet. In einem ersten Schritt wurden die Anforder-ungen an ein barrierefreies Routing auf-gestellt. Anschließend wurde im Umfeld der beispielhaften Haltestellen die benötigten Daten erhoben und in OSM eingepflegt. In der VRR-App können mittels individueller Anpassungen das benötigte Routing einge-stellt werden.

Abbildung 16: VVR-App - barrierefreies Fußwegerouting zu Haltestellen



Quelle: Screenshot Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - App 2021 (Stand: 18.02.2021)

Exkurs: Kurzpfelwegweiser Barrierefrei

Die bestehende Radwegbeschilderung kann sukzessive um Kurzpfelwegweiser zur Barrierefreiheit erweitert werden. Vorrangig sollte dies zunächst auf Radwegen mit Freizeit- und regionaler Verbindungsfunktion ergänzt werden. Diese Beschilderung wird an einem Vollwegweiser ergänzt und beinhaltet im Wesentlichen:

- Ein Piktogramm eines Handbikes und die Richtungsangabe,
- Weitere Piktogramme, z. B.: Barrierefreie Toiletten und/ oder Bahnhöfe/ ZOB als Symbol sowie die Entfernungsangabe,

- Die Angabe Streckenlänge des barrierefrei befahrbaren Abschnittes in Kilometer und dem Hinweis „barrierefrei“.

Abbildung 17: Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad- und Wanderwegen



Quelle: Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad und Wanderwegen. MSAGD, 29.05.2018, Nathalie Hartenstein

Gewünscht werden zudem leicht verständliche Leitsysteme in Verbindung mit Bus und Bahn. Farbkonzepte und eingängige Piktogramme könnten hier auch zwischen den einzelnen Linien und bei Umstiegen gute Orientierung bieten. Darüber hinaus bietet die städtebauliche Gestaltung, auch in Form von Einzelelementen, eine gute Orientierungshilfe. Bodenbeläge, Markierungen auch mit Sharrows, Grünstrukturen, Möblierung und Beleuchtung können unterstützen.

Akustische Informationen

Insbesondere blinde und sehbehinderte Personen sind zur Fortbewegung und Orientierung im öffentlichen Raum auf ihren Hörsinn angewiesen. Um neue Wege gehen zu können, an Haltestellen in die richtige Bahn einzusteigen oder zu wissen in welcher Haltestellenetage der Aufzug hält sind akustische Informationen notwendig. Die Stadt Dortmund prüft daher gemeinsam mit ihren Gesellschaften und Partner*innen ob an allen Umstiegshaltestellen und künftigen Mobilpunkten akustische Informationen zur Verfügung gestellt werden können.

Zur Orientierung an größeren öffentlichen Orten, zum Beispiel am Dortmunder U, rund um die

Westfalahallen oder an der Hafenpromenade können auch akustische Orientierungshilfen gegeben werden. Eine Info-Bake sendet einen Orientierungston aus und bei starker Annäherung wird eine Anleitung abgespielt. Infotasten, zum Beispiel in Form von Richtungspfeilen, geben nähere Informationen zur Orientierung im Raum und zur Erreichbarkeit von Gebäuden. Akustische Informationen erreichen neben blinden und sehingeschränkte Personen auch Personen mit anderen Einschränkungen, beispielsweise Analphabetismus. Auch sollte auf eine leichte Sprache geachtet werden.

Taktile Information

Die Stadt Dortmund setzt bereits auf Informationen, die taktil erkennbar sind. So ist beispielsweise am PHOENIX See ein 3D-Modell verfügbar, welches die Struktur des Sees und der umliegenden Infrastruktur wiedergibt. Ergänzende Informationen werden sowohl in erhabener Profilschrift als auch in Brailleschrift gegeben. Solche Modelle geben sowohl sehenden als auch nicht sehenden Personen zahlreiche Informationen und haben einen Erlebnischarakter. Die Stadt Dortmund beabsichtigt daher die Umsetzung solcher Modelle zu fördern.

Taktile Informationen sollen zudem eine gute Auffindbarkeit aufweisen und werden daher an wiederkehrenden Orten eingesetzt. Verstärkt soll an Anfang und Ende von Treppengeländern Informationen zur Verbindung gegeben werden. Dies betrifft besonders auch den Übergang vom öffentlichen Straßenraum zu Gebäuden oder Haltestellenkomplexen.

Grundsätzlich werden Brailleschrift und erhabene Profilschrift immer zusammen verwendet. Es wird auf angemessene Reinigungszyklen geachtet, um die Haptik zu erhalten. Ergänzend können taktile Piktogramme ergänzt werden, zum Beispiel Pfeile.

Verständlichkeit von Informationen

Informationen müssen den Adressaten erreichen. Dazu gilt es, die Informationen bedarfsgerecht aufzubereiten. Bildsprache, zum Beispiel durch Piktogramme, ist zu bevorzugen. Schriftliche Informationen sollten sprachlich möglichst einfach gehalten werden. Bei zentralen Informationen, zum Beispiel zur Teilhabe an der städtischen Mobilität, sind zusätzlich Informationen in Leichter Sprache und englischer Sprache auf der Homepage der Stadt Dortmund zur Verfügung zu stellen. Die Infrastruktur dazu steht bereits zur Verfügung.

Abbildung 18: PHOENIX See - 3D-Modell



Quelle: Planersocietät 2019

5. In alle(n) Köpfe(n)

5.1 Öffentlichen Raum barrierefrei managen

Die Barrierefreiheit der Straßenräume wird nicht nur durch fest verbaute Infrastruktur, sondern auch durch bewegliches Stadtmobiliar, Grünschnitt, Pflege und Ähnliches determiniert. Daher ist es unerlässlich nicht nur die Planenden und Bauenden zum Thema Barrierefreiheit zu schulen, sondern auch städtische Betriebe und Dienstleister*innen. Neben der Durchführung der Tätigkeiten selbst zählt auch das Verhalten im Außendienst, zum Beispiel kein Abstellen der Dienstfahrzeuge auf Radwegen. Dazu sollte ämterübergreifend ein Selbstverständnis zum barrierefreien Handeln unter Schirmherrschaft aller Dezernenten*innen aufgestellt und nach Bedarf ein Arbeitskreis eingerichtet werden.

Beispielhaft sind folgende Tätigkeiten aufzuführen:

- Grünflächenamt: Grünschnitt, an Gehwegen, um Beleuchtung und Schilder,
- EDG: Reinigungszyklen und Positionierung beweglicher Mülleimer,
- Tiefbauamt: verkehrsrechtliche Anordnungen bei Baustellen, Planung von öffentlichem Raum,
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Genehmigung von Werbeflächen, Genehmigung

von Bauanträgen, Planung von öffentlichem Raum/ Sonderbauwerken,

- Ordnungsamt: Genehmigung von Veranstaltungskonzepten, Durchführung Kontrollen,
- Hochbauamt: Zusammenspiel Bauwerke und öffentlicher Raum,
- DSW21: Barrierefreie Entwicklung der Stadtbahnhaltestellen.

Ergänzend dazu sollte es eine niederschwellige Möglichkeit geben verwaltungsintern auf Barrieren hinweisen zu können, z. B. in Form eines Mängelmelders, der auf dem öffentlichen Störungsmelder aufbaut. Dies sollte in einer gemeinsamen Arbeitskultur verankert werden, um ämterübergreifend Schwarmwissen zu nutzen und Ziele zu erreichen.

Darüber hinaus weist der Dortmunder Inklusionsplan 2020 auf Folgendes hin: „So könnten Kurse oder Schulungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ÖPNV für die Situationen von Personen mit Beeinträchtigungen sensibilisieren. Auch wird der Wunsch nach geschultem Servicepersonal in den Fahrzeugen geäußert, um sowohl Orientierung als auch Assistenz und Schutz zu verbessern.“

Maßnahmenprogramm: Sensibilisierung für gute Baustellen

Die Bedarfe aller Verkehrsteilnehmenden müssen auch in Baustellen gleichermaßen gewahrt bleiben. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§1 StVO). Daher werden die verantwortlichen Akteur*innen von Baustellen, vor allem die Baufirmen weiter sensibilisiert, die Belange von Fuß- und Radverkehr besonders zu berücksichtigen. Schlussendlich erfordert jede Baustelle eine Planung für den jeweiligen Einzelfall, bei dem meistens jede Verkehrsart

Einschränkungen hinnehmen muss. Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten einer Baustelle kann die Stärke der Beeinträchtigung der verschiedenen Verkehrsarten unterschiedlich ausfallen, im gesamten Stadtbild sollte sich das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsteilnehmenden wieder einstellen. Als Hilfestellung für die Sensibilisierung werden Materialien entwickelt, die den Vorgaben der geltenden Richtlinie für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA21, FGSV) entspricht und darüber hinaus die Vorstellungen der Stadt Dortmund zu „guten Lösungen“ darstellt. Sie wird digital so platziert, dass sie einen bestmöglichen Effekt erzielen kann.

5.2 Potenziale der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung bietet große Chancen zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Dabei kann die Stadt Dortmund drei Ansätze verfolgen: Barrieren abbauen durch bessere digitale Angebote, Barrie-

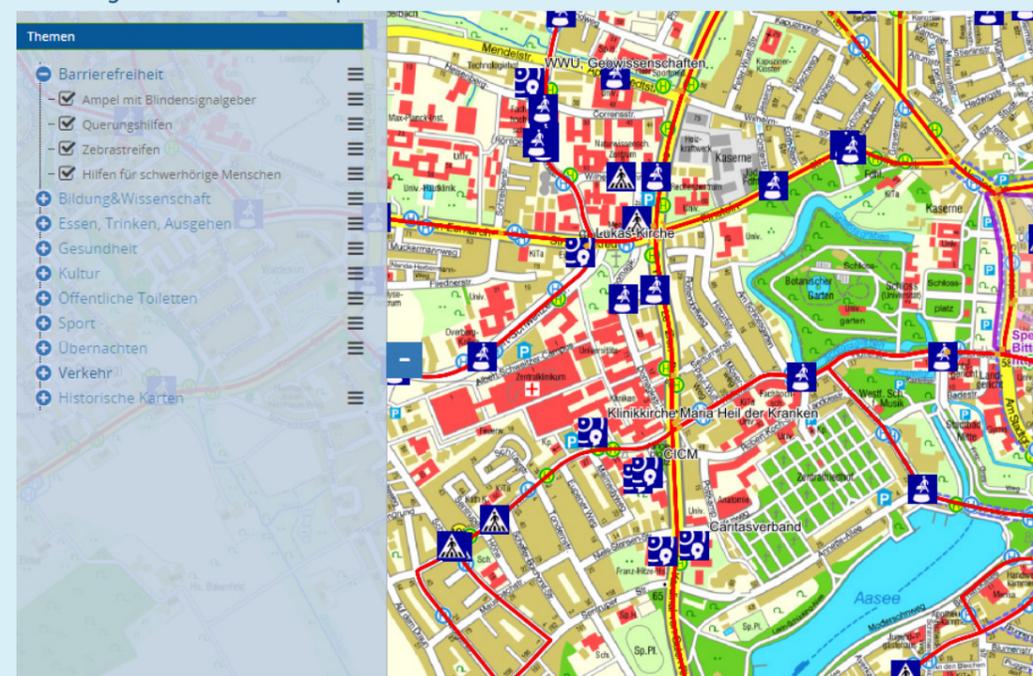
ren vermeiden können durch bessere digitale Information und Barrieren entfernen durch bessere Kenntnis von Barrieren.

Exkurs: Interaktiver Stadtplan Münster

Die Stadt Münster bietet auf ihrer Webseite eine interaktive Karte an, bei der Inhalte zum Thema „Barrierefreiheit“ zugeschaltet werden können. So können Ampeln mit Blindensignalgebern, Querungshilfen,

Zebrastreifen oder Hilfen für schwerhörige Personen angezeigt werden. Abschließend kann ein selbst ausgewählter Kartenausschnitt als PDF gespeichert und ausgedruckt werden.

Abbildung 19: Interaktiver Stadtplaner - Münster



Quelle: Stadt Münster 2021 - geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Stadtplan

Störungsmeldungen verbessern

Ob defekte Aufzüge, Unrat oder falsch geparkte Autos: viele Hindernisse stellen Mobilitätseingeschränkte vor unüberwindbare Barrieren. Hier ist es von zentraler Bedeutung, dass Hindernisse einerseits unkompliziert und zentral an die Stadt übermittelt werden können, andererseits dass diese schnellstmöglich behoben werden und Rückmeldung an die meldende Person gegeben wird. Aufbauend auf der App „Dreckpetze“, die gut angenommen wird, sollte ein Störungsmelder eingeführt werden. Für besondere Anliegen bleibt die*der Behindertenbeauftragte der Stadt Dortmund eine persönliche Ansprechperson.

Darüber hinaus müssen bestehende Informationssysteme angemessen gepflegt werden: bisher fehlen in der Online-Baustelleninformation regelmäßige Angaben zur Barrierefreiheit. Dazu hat die Stadt Dortmund bereits ein neues System angeschafft, welches nach einem Testbetrieb das bisherige Informationssystem ersetzt. Echtzeitinformationen, beispielsweise zu Aufzügen oder Fahrtreppen der DSW21 können bislang nicht abgerufen werden. Hier gilt es, zeitnah zugängliche, übergreifende digitale Lösungen zu schaffen.

Dynamische Beleuchtung

Eine Beleuchtung des öffentlichen Raums steht oftmals in Konflikt mit dem Umweltschutz und Anliegenden. Dennoch ist eine gute Beleuchtung

insbesondere für sehingeschränkte Personen aber auch für die subjektive Sicherheit von hoher Relevanz. Eine gute Beleuchtung des öffentlichen Raums zeichnet unter anderem eine ausreichende Beleuchtungsstärke auch den Seitenräumen und eigenständiger Fußwege aus. Die Stadt Dortmund verbessert daher bei der Neuplanung von Straßenbeleuchtung die Beleuchtung von Seitenräumen und rüstet, wo notwendig, Beleuchtung von eigenständigen Fußwegen nach. Dabei wird verstärkt auf eine dynamische Beleuchtung geachtet, um die Beleuchtungsstärke in Abhängigkeit der Nutzung zu gestalten. Neue Beleuchtungskonzepte, zum Beispiel die Integration von Beleuchtungselementen in Treppengeländer, werden erprobt.

Daten verfügbar machen

Dortmund baut seit 2018 sukzessive das Angebot an Open Data aus. Bis 2030 will die Stadt noch wesentlich mehr Informationen zur Verfügung stellen, insbesondere auch nützliche Informationen für barrierefreies Routing. Informationen sollten unter anderem zu vorhandenen Leitsystemen, barrierefreien Toilettenanlagen, Behindertenstellplätze und sicheren Querungsanlagen (Zebrastreifen und Ampeln) maschinell verarbeitbar ergänzt werden. Insbesondere Drittanbieter, zum Beispiel von Apps, haben so die Möglichkeit innovative Nutzungsmöglichkeiten für eine verbesserte Barrierefreiheit zu entwickeln.

5.3 Beteiligung stärken und Mitwirkung einfordern

Viele Barrieren des öffentlichen Raums sind einerseits nicht für jede*n erkennbar, andererseits auch nicht immer nur durch die öffentliche Hand zu entfernen. Daher gilt es gemeinsam in der Stadtgesellschaft das Verständnis für eine barrierefreie Gestaltung auszubauen und gemeinsam umzusetzen. Während des Erarbeitungsprozesses des Masterplans Mobilität wurden bereits erste betroffene Bürger*innen eingebunden. Darauf kann aufgebaut werden und die Beteiligung und Mitwirkung gestärkt werden. Eine jede Person, die erreicht wird, wird selbst wiederum zum Multiplikator der Thematik. Eine Verknüpfung mit den Potenzialen der Digitalisierung (siehe Kapitel 5.2) ist anzustreben.

Barrierefreiheit in den Köpfen der Stadtgesellschaft

Die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums wird nicht nur durch die öffentlichen Träger bestimmt, sondern maßgeblich auch durch Private. Nicht nur, dass Eigentum verpflichtet, sondern auch, dass im Rahmen des sozialen und solidarischen Miteinanders ein*e jede*r mitverantwortlich ist,

dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gestaltet werden kann.

Wesentliche Bausteine, die in der Stadt Dortmund verbessert werden müssen, ist die Einhaltung bestehender Regelungen durch Private. Dazu gehören unter anderem der Winterdienst gemäß Straßenreinigungs- und Gebührensatzung, der Grünschnitt von privaten Gärten insbesondere an angrenzenden Gehwegen aber vor allem das Parkieren privater Fahrzeuge. Die Stadt Dortmund will dies präventiv durch kommunikative Maßnahmen verbessern aber auch verstärkt repressiv vorgehen.

Exkurs: Wander- und Pilgerweg Camino Incluso

Der Wander- und Pilgerweg Camino Incluso berücksichtigt verschiedene Beeinträchtigungen, um so möglichst einen Freizeitweg zu schaffen, der für alle nutzbar ist. Dabei werden sowohl körperlichen als auch geistigen Beeinträchtigungen Rechnung getragen: der Weg ist mit dem Rollstuhl befahrbar, es gibt den Weg entlang behindertengerechte Einkehrmöglichkeiten und die Beschilderung ist gut ausgebaut mit einer Wegbeschreibung in leichter Sprache. Gemeinsam mit einer Förderschule wurde das Konzept für den Odenwald ausgearbeitet.

Abbildung 20: Camino Incluso



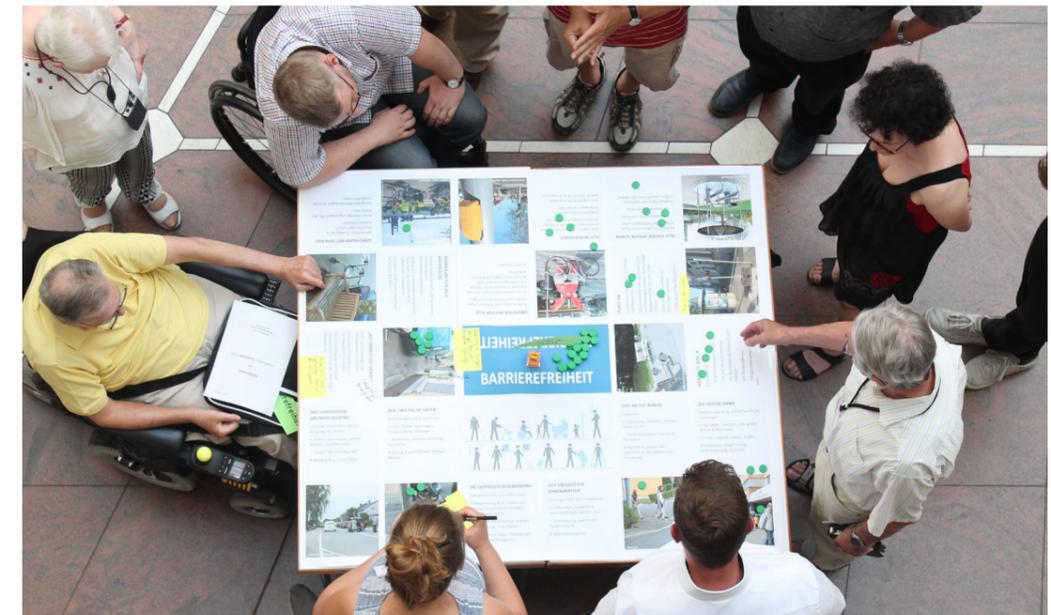
Quelle: SRH Stephen-Hawking-Schule 2020

Infobox: Behindertenpolitisches Netzwerk Stadt Dortmund

Seit 2006 unterstützen Vertreter*innen der Personen mit Behinderungen, der Ratsfraktionen und des Integrations- und Seniorenrates den Rat der Stadt Dortmund dabei, die Belange der Personen mit Behinderungen bei seinen Entscheidungen zu berücksichtigen. Die*Der Behindertenbeauftragte

sowie die*der Inklusionsbeauftragte der Stadt Dortmund sind stellvertretend für ihre Netzwerke zudem in den gesamten Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität der Stadt Dortmund aktiv eingebunden gewesen.

Abbildung 21 : Dialogveranstaltung - Masterplan Mobilität Dortmund 2030



Quelle: Planersocietät 2019

Zusammenarbeit PPP

Sogenannte Public-Private-Partnerships (PPP) stellen die Zusammenarbeit von Privaten und der öffentlichen Hand dar. Eine solche Zusammenarbeit bietet auch zahlreiche Möglichkeiten zur Verbesserung der Barrierefreiheit, selbst im Kleinen. Ein gutes Beispiel, was die Stadt Dortmund bereits eingeführt hat und ausweitet, ist die Nette Toilette. Aber auch weitere Formen der Zusam-

menarbeit sind denkbar: sei es zum Beispiel in der Mehrfachnutzung von Stellplätzen, die Pflege des öffentlichen Raums oder der Bereitstellung von Stadtmobiliar. Die Stadt Dortmund beabsichtigt, die Entwicklung des Programms Nette Toilette zu evaluieren und gut funktionierende Ansätze zu erweitern und auf andere Bereiche zu übertragen.

6. Fest verankern –

Barrierefreiheit zu Ende denken

6.1 Organisation und Finanzierung

Die Barrierefreiheit wird in Dortmund als Querschnittsthema in verschiedenen Bereichen behandelt. Sowohl die*der Behindertenbeauftragte und das Behindertenpolitische Netzwerk als auch die*der Inklusionsbeauftragte und der Inklusionsbeirat bringen die Belange der Betroffenen in die Arbeit des Stadtplanungs- und Bauordnungsamt und ins Tiefbauamt mit ein. Zudem sollte der Barrierefreiheit von allen Entscheidungsträger*innen im Rahmen von Plänen und Bauen weiterhin besondere Wichtigkeit beigemessen werden.

Finanzierung verbessern und dauerhaft sichern

Es wurde bereits ein Budget für den barrierefreien Haltestellenumbau eingerichtet. Darauf aufbauend kann ein Budget für den Umbau von barrierefreien Querungen insbesondere im Umfeld

eingrichtet werden. Weitere Planungen laufen bisher in anderen Haushaltspositionen, wie dem Straßenunterhalt und Lichtsignalanlagen, mit (z. B. Umbau der Lichtsignalanlagen).

Derzeit ist nicht vorgesehen, dass eigene Ressourcen für den gezielten barrierefreien Umbau eingerichtet werden, dies betrifft sowohl Haushaltspositionen als auch Planstellen. Insbesondere für die Maßnahmenprogramme ist daher zu prüfen, wie diese in die Ressourcen der Ämter abgebildet werden. Hier sollte darauf geachtet werden, dass dauerhaft ausreichende Mittel zur Verfügung stehen, um Verbesserungen für die Barrierefreiheit zu erzielen. Zur Verstetigung und Abstimmung wird eine regelmäßige Konferenz unter Federführung des behindertenpolitischen Netzwerks vorgeschlagen.

6.2 Schwerpunkte setzen und Erfolg messen

Priorisierung der Maßnahmen

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 Dortmund ihr Handeln orientieren möchte.

Zuerst steht die Erfüllung der geltenden gesetzlichen Fristen, welche den barrierefreien Ausbau von Haltestellen betreffen. 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 müssen somit bestmöglich die Barrierefreiheit herstellen und sollten die gleiche Qualität, insbesondere der Querungsstellen, anbieten. Alle Baumaßnahmen im Stadtgebiet werden dahingehend geprüft, ob eine Verbesserung der Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Auch bei kurzfristigen Maßnahmen stellt die Stadt Dortmund Ressourcen zur Verfügung, um beispielsweise Doppelquerungen anlegen zu können. Dazu sensibilisiert sie auch die Stadtwerke Dortmund und private Bauherren.

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, die verlässlich barrierefrei gestaltet werden sollte.

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 1 | Ablauf - Masterplanprozess | 5 |
| Abbildung 2 | Barrieren sind vielfältig | 7 |
| Abbildung 3 | Mobilität für alle - auch in der Dortmunder Innenstadt | 11 |
| Abbildung 4 | Abstufung - Einschränkungen | 12 |
| Abbildung 5 | Merkmale zur Verbesserung der Barrierefreiheit | 15 |
| Abbildung 6 | Zonierung | 16 |
| Abbildung 7 | Linierung | 17 |
| Abbildung 8 | Kontrastierung | 19 |
| Abbildung 9 | Nivellierung | 20 |
| Abbildung 10 | Gehgasse vor Ausfahrt | 21 |
| Abbildung 11 | Handbikes | 22 |
| Abbildung 12 | Im Konflikt - taktile Kante vs. Null-Absenkung | 24 |
| Abbildung 13 | Barrierefreie Ampel in Dortmund | 27 |
| Abbildung 14 | Wegweiser - „Nette Toilette“ | 30 |
| Abbildung 15 | Barrierefreie E-Ladesäule | 31 |
| Abbildung 16 | VVR-App - barrierefreies Fußwegerouting zu Haltestellen | 33 |
| Abbildung 17 | Ausschilderung und Zertifizierung von barrierefreien Rad- und Wanderwegen | 34 |
| Abbildung 18 | PHOENIX See - 3D-Modell | 35 |
| Abbildung 19 | Interaktiver Stadtplaner - Münster | 38 |
| Abbildung 20 | Camino Incluso | 40 |
| Abbildung 21 | Dialogveranstaltung | 41 |

Quellenverzeichnis

Textquellen

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002.

Stadt Dortmund (2020): Inklusionsplan 2020. Dortmund - sozial innovative Stadt für Teilhabe (Do-it)

Statistisches Landesamt NRW (2020): Statistik der schwerbehinderten Menschen nach Gemeinde. Stichtag 31.12.2017



Fußverkehrsstrategie

Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit

Masterplan Mobilität Dortmund 2030



Inhalt

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Eine Fußverkehrsstrategie für Dortmund | 5 |
| 2. | Status quo des Fußverkehrs in Dortmund | 7 |
| 3. | Dortmund wird eine fußgängerfreundliche Stadt | 13 |
| 4. | Handlungsfelder im Fußverkehr | 17 |
| 4.1 | Geh- und Fußwegenetz – Infrastruktur mit Qualitätsstandards | 17 |
| | Maßnahmenprogramm: Fußverkehrs-Checks und Nahmobilitätskonzepte | 17 |
| | Maßnahmenprogramm: Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen | 22 |
| | Maßnahmenprogramm: Beleuchtete Fußgängerunterführungen | 23 |
| | Maßnahmenprogramm: Entwicklung und Einrichtung von zwei Geh-Achsen | 23 |
| | Maßnahmenprogramm: Mehr Zebrastreifen für Dortmund | 24 |
| 4.2 | Belebte und urbane Quartiere – Aufenthalt im öffentlichen Raum stärken | 25 |
| | Maßnahmenprogramm - Sitzen in den Bezirken | 26 |
| | Maßnahmenprogramm - 1.000 Bänke für Dortmund | 27 |
| 4.3 | Verkehrssicherheit – zu Fuß, aber sicher! | 28 |
| | Maßnahmenprogramm - 365 Tage sicheres Gehen | 29 |
| 4.4 | Verknüpfung im Umweltverbund – Fußverkehr in der intermodalen Wegekette | 30 |
| | Maßnahmenprogramm: Meine Haltestelle | 30 |
| 4.5 | Gehen ist gesund – Der Fußverkehr zur Gesundheits- und Bewegungsförderung | 32 |
| 4.6 | Fußverkehr geht vor – Kommunikation und Verhaltensänderung | 33 |
| | Maßnahmenprogramm: Digitale Beteiligung Mängelmelder | 35 |
| 5. | Organisation verbessern und Ressourcen für die Fußverkehrsförderung schaffen | 37 |
| 5.1 | Organisation der Abstimmungen | 37 |
| 5.2 | Erfolge messbar machen | 39 |
| | Abbildungsverzeichnis | 40 |

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Sebastian Hopp

1. Eine Fußverkehrsstrategie für Dortmund

Abbildung 1: Fußverkehr trägt zum Beleben der Dortmunder Innenstadt bei



Quelle: Planersocietät

Dortmund will sich im Rahmen des Masterplans Mobilität 2030 zukünftig stärker als fußverkehrsfriendlye 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 gender- und generationsübergreifenden Stadt. Zufußgehen kostennichts, es ist sozial und erhöht die gleichberechtigte Teilhabe für alle Menschen. Als fußgängerfriendlye Stadt werden die Lebensqualität und die Identifikation mit der Stadt erhöht. Zufußgehende tragen zur Belebtheit 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 alle Wege in Dortmund werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt.¹ 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 Wegeketten. Gegenüber der vorherigen Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2013 hat sich der Anteil aller Verkehrsmittel gesteigert, dagegen ist

der Anteil des Fußverkehrs deutlich zurückgegangen (von 26 % auf 19 %). Insgesamt hat sich der Anteil der aktiven Mobilität verringert, absolut gesehen wird jedoch jeder dritte Weg mit den Verkehrsmitteln der aktiven Mobilität (Fuß, Rad) zurückgelegt.

Wird jedoch nicht nur wie bei der Mobilitätshebung der Hauptweg erfasst, sondern auch die einzelnen Etappen, steigt nach bundesweiten Untersuchungen der Anteil der Fußwege um den Faktor 1,4 bis 2,3.² Hohe Fußwegeanteile haben

¹Stadt Dortmund Haushaltsbefragung 2019

²Umweltbundesamt – Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Berlin 2018, S. 19

insbesondere Kinder und ältere Menschen. Diese sind vor allem auf sichere und komfortable Fußwege angewiesen. Diese Herausforderung, attraktive und sichere Fußwege für alle zu schaffen, und die verschiedenen Ansprüche an das Gehen zu vereinen, gilt es anzugehen. Zielgruppenübergreifend barrierefreie³ Geh- und Fußwege zu schaffen, ist besonders im Bestand durch konkurrierende Nutzungsansprüche eine Herausforderung, welcher sich die Stadt Dortmund verstärkt annimmt. In den nächsten zehn Jahren setzt sich die Stadt daher zum Ziel, fußgängerfreundlicher zu werden und dem Fußverkehr in der Verkehrsplanung und im Städtebau mehr Gewicht zu geben. Dafür steht Dortmund als „Stadt der kurzen Wege“ weiterzuentwickeln, welches als Zielfeld C des Masterplans Mobilität 2030 verankert wurde. Fußverkehrsförderung ist ein Querschnittsthema, welches auch viele Anknüpfungspunkte zu anderen Zielen der Stadtentwicklung hat (wie z. B.

Teilkonzept Öffentlicher Raum, Masterplan Plätze und City 2030). Die vorliegende Fußverkehrsstrategie als Baustein des Teilkonzeptes Fußverkehr und Barrierefreiheit konkretisiert die Zielvorstellungen des Masterplans Mobilität und überführt sie in Maßnahmenprogramme. Die Fußverkehrsstrategie ist zentraler Baustein des Teilkonzeptes Fußverkehr und wurde gemeinsam mit anderen Teilkonzepten des Masterplans erarbeitet (Strategie Barrierefreiheit, Strategie Radverkehr, Strategie Verkehrssicherheit, Strategie Ruhender Verkehr, Strategie Öffentlicher Raum) und vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität begleitet. Dabei zeigte sich, dass die Fußverkehrsstrategie viele Abteilungen und Ämter betrifft. Daher wurde im Zuge des Erarbeitungsprozesses mit der Stadtverwaltung ein ämterübergreifender Workshop zur Fußverkehrsförderung durchgeführt. Die hier vorliegende Strategie stellt die zentrale Leitlinie für die Entwicklung des Fußverkehrs für die nächsten zehn Jahre dar.

Abbildung 2: Ablauf - Masterplanprozess



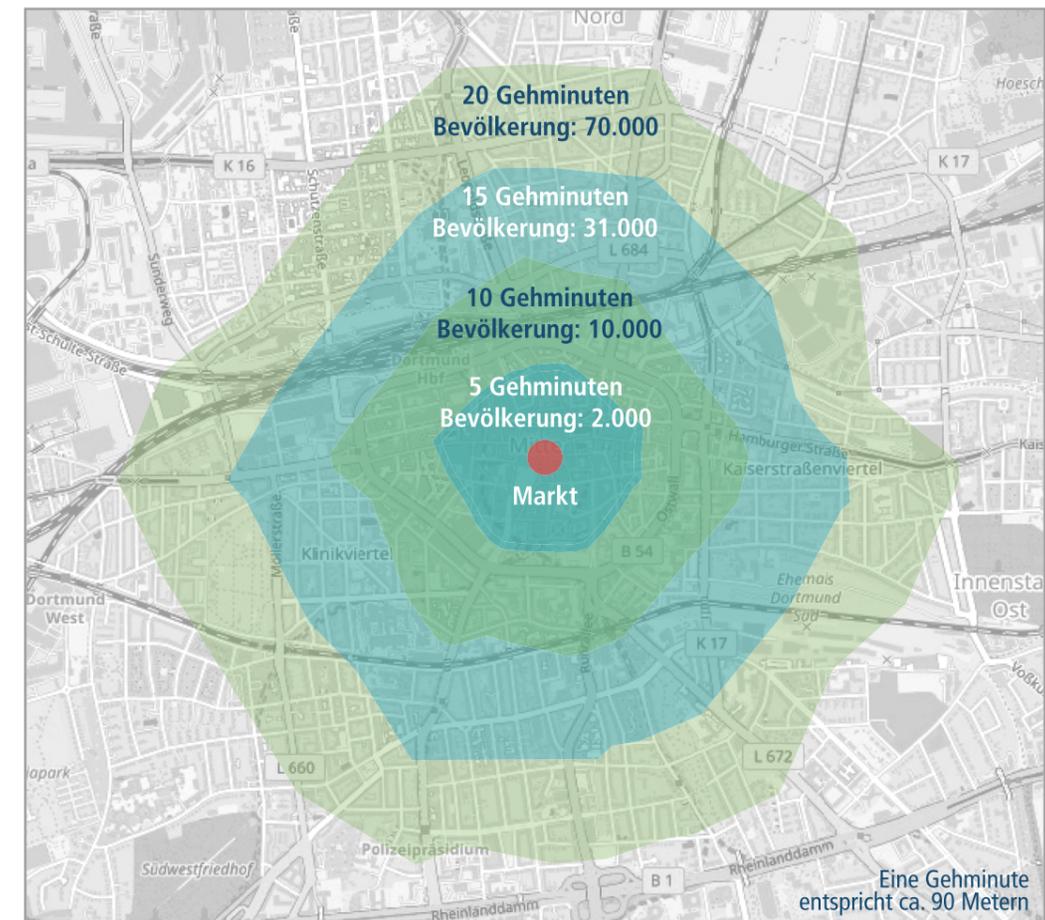
Quelle: Planersocietät / Stadt Dortmund

³Zur Barrierefreiheit siehe Teilkonzept Barrierefreiheit

2. Status quo des Fußverkehrs in Dortmund

Die Stadt Dortmund bietet mit seinen kompakten Stadtstrukturen in der Innenstadt sowie den Stadtbezirkszentren gute Möglichkeiten, das Zufußgehen auf vielen Wegen weiter zu etablieren. Besonders die Innenstadt mit der Fußgängerzone innerhalb des Wallrings ist fußgängerfreundlich ausgestaltet und gut zu Fuß zu durchqueren (so benötigt man zu Fuß von Ost nach West nur 14, von Nord nach Süd nur 10 Minuten). Auch die umliegenden Innenstadtquartiere (Nord, West und Ost) weisen eine hohe Dichte, Nutzungsmischung und kurze Wegestrecken auf, sodass z. B. die City von über 70.000 Einwohner*innen innerhalb von 20 Minuten zu erreichen ist (vgl. Abb. 3). Schon heute kommt jeder siebte Innenstadtbesucher zu Fuß in die Dortmund City.⁴

Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt innerhalb von 20 Minuten



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: openstreetmap.

⁴Vgl. IFH Innenstadtbefragung Vitale Innenstadt 2018

Dabei wird deutlich, dass etwa 18-22 % der Wege in den Innenstadtbezirken ausschließlich zu Fuß bewältigt werden.⁵ Die Dezentralität durch Stadtbezirkszentren, Ortsteilzentren und Quartiersversorgungszentren machen kurze Wege auch außerhalb der Innenstadt möglich. Jedoch werden in den äußeren Stadtbezirken in Dortmund nur knapp 10 % der Wege zu Fuß erledigt. Vielfältige eigenständige Fußwege in Quartieren und Grünverbindungen schaffen wichtige attraktive Verbindungen und Räume der Erholung. Allerdings existieren in Dortmund einige gesamtstädtische Barrieren. Zum einen sind dies vor allem die Bahnstrecken (insbesondere als Barriere zur bzw. von der Nordstadt), zum anderen aber auch wichtige Hauptverkehrsstraßen (B1, B54, B236, Autobahnen), die oftmals nur über Brücken oder Unterführungen zu queren sind. Problematisch ist derzeit für den Fußverkehr noch der sehr breite Wall, der eine starke Barriere darstellt.

Fußverkehr als Basismobilität mit Luft nach oben

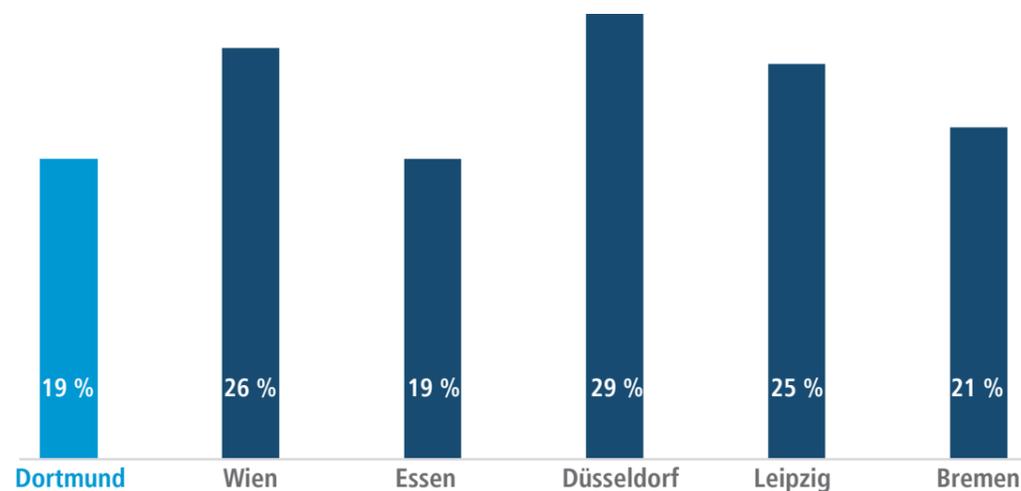
Der Fußverkehrsanteil am Modal Split liegt aktuell bei 19 %. Das heißt, jeder fünfte Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Dies ist ein deutlicher Rückgang im Vergleich zur vorherigen Mobilitätserhebung

(2013: 26 %, 2005: 20 %) und im Vergleich zu anderen Großstädten auch ein relativ geringer Anteil (vgl. Abb. 4). Auch wenn bei diesem Anteil der Hauptwege nicht die ebenfalls relevanten Fußbetappen miterfasst sind, zeigt sich, dass der Fußverkehr derzeit in Dortmund noch weit unter seinen Möglichkeiten bleibt. Während der Fußverkehrsanteil in Dortmund auf Wegen bis 1km bereits 68 % beträgt nimmt der Anteil auf Wegen bis 2km Länge drastisch auf 29 % ab. Für den Fußverkehr ist daher ein weiteres besonderes hohes Potenzial zu heben. Unterschiede zeigen sich auch in der Stadtstruktur. Die äußeren Stadtbezirke haben einen geringeren Anteil an Fußwegen. Selbst in den Innenstadtbezirken, wo durch die Dichte die Wege in der Tendenz eher kürzer sind, zeigt sich ein Fußverkehrsanteil von gut einem Fünftel aller Wege.

Einflussfaktoren

Obwohl jeder Mensch auch zu Fuß geht, bestehen beim Fußverkehr einige Nutzungshemmnisse. Die zentrale Nutzungshemmnisse für das Zufußgehen betreffen nicht nur die Infrastruktur, sondern auch Themen wie die Sicherheit, das Image, die Praktikabilität und den Komfort. Infrastrukturelle Hemmnisse sind z. B. ein lückenhaftes Fußwege-

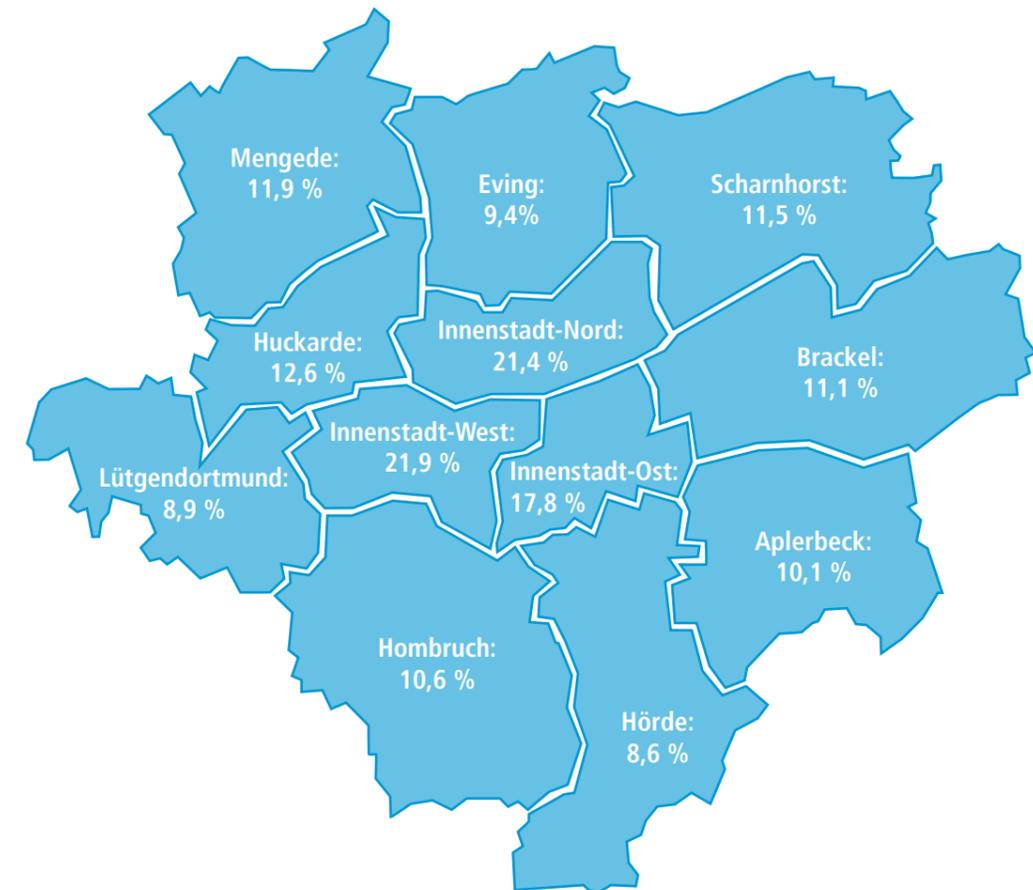
Abbildung 4: Einordnung des Dortmunder Fußverkehrsanteil am Modal Split



Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

⁵Vgl. Stadt Dortmund 2019: 51

Abbildung 5: Fußverkehrsanteil nach Stadtbezirken



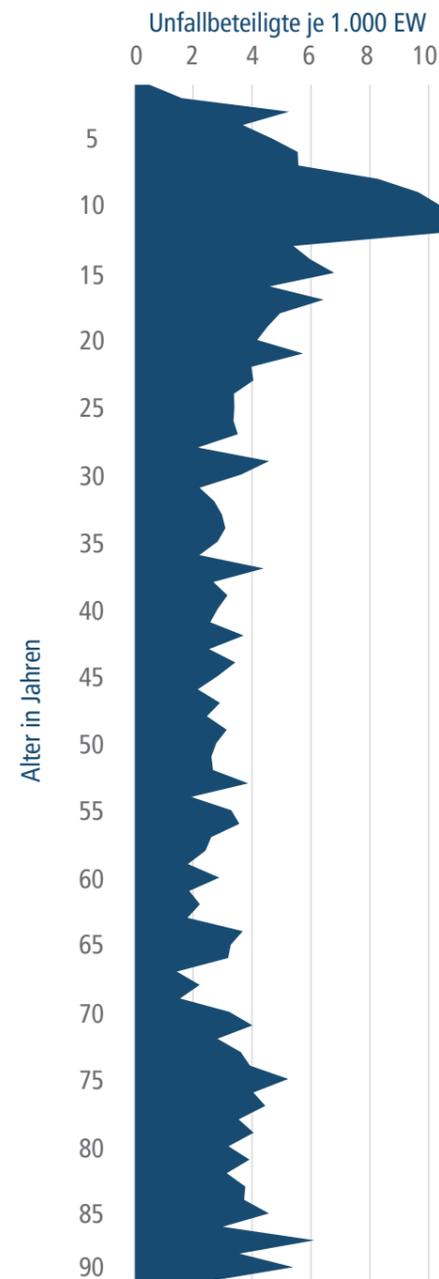
Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

netz und Qualitätsmängel, die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen, fehlende Barrierefreiheit oder ein wenig ansprechender Straßenraum. Unter Sicherheitsaspekten sind besonders Angsträume, z. B. Unterführungen oder schlecht beleuchtete Wege, die wahrgenommene Angst vor schnellen E-Scootern oder Radfahrenden auf Gehwegen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu nennen. Das Wetter, der notwendige Gepäcktransport, Reisezeitaspekte bzw. die Entfernung, das fehlende Image, und wenig Lobby und Öffentlichkeitsarbeit für das Zufußge-

hen sind weitere Faktoren, die das zu Fuß Gehen unattraktiv machen können. Weitere Einzelaspekte, wie z. B. Verkehrsgewohnheiten, mangelnde Mobilitätseigenständigkeit von Kindern, Traumatisierungen nach Unfällen und Mobilitätsbeeinträchtigungen können auf individueller Ebene die Entscheidung für das zu Fuß Gehen negativ beeinflussen.

Manche Aspekte sind nur mit sehr hohem Aufwand oder gar nicht änderbar, andere in gewissem Maße, wiederum andere aber leicht zu beeinflussen. Hier will die Stadt Dortmund ansetzen.

Abbildung 6: Unfallbeteiligte Fußgänger*innen nach Alter je 1.000 Einwohner*innen (2013-2018)



Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

Die Aktivposten: Hier wurde schon verbessert ...

Seit 2007 ist Dortmund Mitglied in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW). In den vergangenen Jahren wurden bereits einige Maßnahmen mit mittelbarem oder unmittelbarem Bezug zur Fußverkehrsförderung umgesetzt oder gestartet. Die flächendeckende und vollständige Umsetzung eines Tempo-30-Zonen-Ansatzes in der Mitte der 1990er-Jahre gehört z. B. ebenso dazu wie diverse Straßen- und Platzumgestaltungen. Eine fußgängerfreundliche Umgestaltung der City konnte erfolgreich umgesetzt werden, sodass die City gut als zu Fuß Gehender zu durchqueren ist. Der geplante Umbau des Boulevards Kampstraße wird dies demnächst noch vervollständigen. Ebenso gehören die großen Stadtentwicklungsprojekte dazu, wie PHOENIX West oder PHOENIX See, mit denen nicht zugängliche Bereiche geöffnet worden sind und eine hohe Qualität gerade auch für zu Fuß Gehende geschaffen wurde. Im Bereich der fußläufigen Grünverbindungen sind attraktive Fußwege auch abseits der Hauptverkehrsstraßen entstanden oder werden noch entstehen. Auch einige Stadtumbauprojekte und die Programme Soziale Stadt oder Aktive Zentren, haben zu einer höheren Fußverkehrsqualität vor allem in den Stadtbezirken beigetragen. Mit dem Einzelhandelskonzept konnten nahräumliche Einzelhandelsstrukturen sowie eine fußläufige Erreichbarkeit gesichert werden. Es wurden erfolgreich Maßnahmen zur Bordsteinabsenkung, zur Barrierefreiheit, zu Querungshilfen und zu Bushaltestellen angestoßen, wengleich hier weiterhin ein hoher Handlungsbedarf besteht. Ebenso wurden Maßnahmen der Verkehrssicherheit angestoßen, so z. B. die Förderung einer sicheren Mobilität von Schüler*innen (Schulwegprogramm So läuft das). Auch strukturelle und organisatorische Verbesserungen, wie z. B. die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fußgängerfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS), die Benennung eines Beauftragten für Nahmobilität sowie die Einführung eines Nahmobilitätsbeirats verdeutlichen, dass der Fußverkehr auch in Dortmund mehr und mehr an Bedeutung gewinnt.

... aber vieles ist noch zu tun.

Trotz alledem gibt es noch zu viele Dinge, die das Zufußgehen in Dortmund unattraktiv machen. Der hohe Parkdruck in vielen Nebenstraßen führt zu verengten Gehwegen (z. B. im Kaiserstraßen-, Klinik- oder Kreuzviertel) – an umfassenden Kontrollen und einem Problembewusstsein der Bürger*innen mangelt es. Häufig liegen die Gehwegbreiten hier unter den aktuellen Mindestanforderungen. Einmündungen und Kreuzungen im Anwohnerstraßennetz werden häufig durch parkende Fahrzeuge zugestellt. Dies führt oft dazu, dass abgesenkte Bordsteine nicht nutzbar sind. Zusätzlich führen die so entstehenden, schlechten Sichtbeziehungen zu Gefahrenpunkten für Personen auf den Gehwegen. Insbesondere Kinder sind aufgrund ihrer Körpergröße kaum sichtbar und können das Verkehrsgeschehen auf der Straße nur schlecht einsehen. Die starke Präsenz des ruhenden Kfz-Verkehrs vermindert zusätzlich die Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren. Schmale/fehlende Radwege sowie gemeinsame Führungen mit dem Radverkehr in innerörtlichen Lagen führen zusätzlich zu vermeidbaren Konfliktsituationen. Schmale Gehwege führen aber auch zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden.

Entlang von Hauptverkehrsstraßen wird die Aufenthaltsqualität durch die Lärmbelastung stark beeinträchtigt. Mehrspurige Straßen stellen große Barrieren innerhalb der Siedlungsbereiche dar. Das Queren einer mehrspurigen Straße ist oftmals nicht in einem Zug möglich, selbst an Stellen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen (z. B. Südwall, Ruhrallee, Burgwall). Das Warten auf Mittelinseln, die teilweise zusätzlich zu schmal sind, schafft mindestens ein unwohles Bauchgefühl bei den zu Fuß Gehenden.

Zu Fuß Gehende sind keine homogene Gruppe. Sie stellen unterschiedliche Ansprüche an die vorhandene Infrastruktur. Um eine gleichberechtigte Teilhabe aller sicherzustellen, sollten möglichst alle Anforderungen Berücksichtigung finden. So besteht insbesondere in den Bereichen Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und öffentliche Toiletten großer Handlungsbedarf.

Jährlich verunglücken in Dortmund durchschnittlich etwa 350 Fußgänger*innen im Verkehr – 3 davon tödlich, im Durchschnitt erleiden etwa 70 schwere Verletzungen. 85 % der nicht selbst verursachten Fußgängerunfälle werden durch Pkw verursacht, die meisten Unfälle passieren beim Abbiegen von Fahrzeugen sowie beim

Exkurs: Einflussfaktoren für das Zufußgehen

Nach einer Studie der TU Dresden für das Umweltbundesamt (TU Dresden: Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen; Forschungsstudie für das Umweltbundesamt, Dresden 2019) sind nach einer repräsentativen Befragung zur Aktiven Mobilität folgende Faktoren für das Zufußgehen eher **fördernde Einflussfaktoren**:

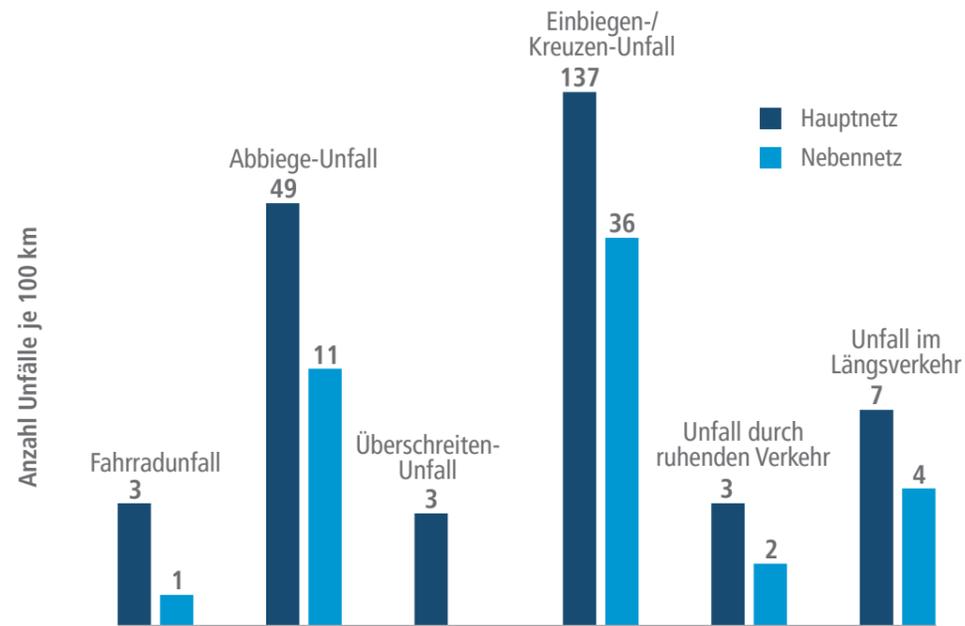
- positive Grundeinstellung zum Zufußgehen
- Sicherheit von Straßenräumen
- fußgängerfreundliche Wohnstraßen
- Umweltbewusstsein bei der Verkehrsmittelwahl
- verkehrssarme Straßenräume

- Fuß-komfortable Straßenräume im Quartier
- Mobilfunk/Internetzugang bei der Verkehrsmittelwahl

Deutlich **negativ** auf das wirken sich dagegen folgende **Faktoren** aus:

- Steigende Gehzeit zu nahräumlichen Aktivitätsorten
- Abnehmende städtebauliche Dichte des Wohnquartiers
- Steigende Gehzeit zu Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs
- Anzahl der Pkw im Haushalt

Abbildung 7: Fußgängerunfälle je 100 km Straßennetz



Quelle: Planersocietät; Haushaltsbefragung Dortmund 2019

Überschreiten der Fahrbahn durch Fußgänger. Besonderer Handlungsbedarf wird deshalb darin gesehen, die Sichtbeziehungen bei Querungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern sowie Querungshilfen im Hauptverkehrsstraßennetz auszubauen.

Besonders Kinder und Jugendliche sind überproportional von Fußgängerunfällen betroffen. Während in der Lebensmitte nur etwa 3 von 1.000 Dortmunder*innen zu Fuß verunglücken, steigt die Betroffenheit im Alter auf etwa 5 von 1.000 Personen.

3. Dortmund wird eine fußgängerfreundliche Stadt

Bis 2030 will Dortmund sich als fußgängerfreundliche Stadt etablieren. So soll den Dortmunder Bürger*innen sowie allen Touristen und Gästen der Stadt im Zusammenwirken mit den anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln eine stadt- und umweltverträgliche, sozial integrierende, sichere und kostengünstige Mobilität ermöglicht werden. Schritt für Schritt sollen Änderungen im Bestand umgesetzt werden, um die Aufenthalts- und Lebensqualität in Dortmund weiter zu steigern. Im Folgenden werden die Ziele bis 2030 vorgestellt, auf die sich die Stadt Dortmund geeinigt hat.

Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln

Die Dortmunder Innenstadt bietet mit ihrer kompakten Struktur einen guten Ausgangspunkt, um die fußläufige Erreichbarkeit zu sichern. Neben einer hohen Nutzungsdichte und -mischung ist die gute Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele und des ÖPNV von Bedeutung. Die Stadt Dortmund unterstützt und ermöglicht bei neuen Projektentwicklungen eine angemessene urbane Nutzungsdichte. Insbesondere wird auf eine fußläufige Erreichbarkeit der Zentren und Nahversorgungsstandorte sowie von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie von ÖPNV-Haltestellen hingearbeitet.

Die Stadt Dortmund wirkt auf städtebaulicher Ebene auf eine zur Straße hin orientierte Bebauung mit einer gut erreichbaren und lebendigen Erdgeschossenebene hin, um die Stadt für den Fußverkehr attraktiver zu machen. Neu- und Umbauvorhaben haben in diesem Zusammenhang immer auch das Ziel auch die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr im direkten Umfeld zu verbessern.

Ein guter und kurzer Fußweg zum Gebäude bekommt in der Bauleitplanung ein neues Gewicht. Das zeigt sich beispielsweise in der direkten Zugänglichkeit von Nahversorgern oder bei Abwägungen mit – auch straßenbegleitenden – Parkräumen und schließt verbindende Fußwege in Gewerbegebieten mit ein.

Erhöhung des Fußverkehrsanteils bis 2030

Der Fußverkehr soll im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsarten die Mobilität in Stadtbevölkerung gewährleisten. Der Anteil des Fußverkehrs soll von aktuell 19 % (2019) auf mindestens

21 % (2030) gesteigert werden. Das bedeutet rund 10 % mehr Fußwege. Insbesondere auf kurzen Wegen besteht noch erhebliches Potenzial für das Zufußgehen. So soll der Fußverkehr auf den Wegen bis 2 km meistgenutzte Verkehrsart werden.

Menschlichen Maßstab bei der Planung ansetzen

Der Mensch ist Maßstab für die weitere Stadt- und Verkehrsplanung in Dortmund. Hierzu findet eine Orientierung an den Geschwindigkeiten des Fuß- (5 km/h) und Radverkehrs (15 km/h) statt. Der Fußverkehr soll somit wieder erhöht und der öffentliche Raum seine sozialen und kulturellen Funktionen deutlich stärken. Der öffentliche Raum soll stärker zum lebendigen und attraktiven Ort der Begegnung werden.

Fußgänger*innen in Dortmund sollen mit der Infrastruktur zufrieden sein und sich als gleichwertige Mobilitätsteilnehmende fühlen. Hierfür wird der Fußverkehr bei allen Planungen angemessen berücksichtigt. Fußverkehr ist die Basis einer lebenswerten Stadt Dortmund.

Fußverkehr dient jedoch nicht nur dem Transport von A nach B. Qualitäten im öffentlichen Raum und Aufenthaltsqualitäten werden in erster Linie beim Zufußgehen wahrgenommen. Viele Aktivitäten zu Fuß erledigen zu können, ist eine besondere Qualität des städtischen Lebens. Fußgänger*innen tragen zur Belebung und zur Lebensqualität in der Stadt bei. Besonders auffallend sind dabei die Wege zur Ausbildungsstätte, zu den Kindertagesstätten und zur Versorgung. Von diesen Alltagswegen wird jeder vierte Weg zu Fuß zurückgelegt.⁶

⁶Vgl. Stadt Dortmund 2019: 66 f.

Abbildung 8: Blindenleitsystem - Dortmund



Quelle: Planersocietät

Soziale Teilhabe stärken und Barrierefreiheit umsetzen

Jede mobile Dortmunderin und jeder mobile Dortmunder geht zu Fuß. Viele Wege lassen sich ganz zu Fuß bewältigen, die übrigen werden in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln immer zumindest teilweise zu Fuß zurückgelegt. Dabei dauert der durchschnittliche Fußweg etwa 15min, multimodale Wege mit Fußverkehrsanteil dauern in der Regel länger.⁷ Das Zufußgehen erfüllt wichtige Mobilitätsfunktionen, ist kostenfrei und steht allen sozialen Gruppen zur Verfügung, die je nach Alter und eigenen Fähigkeiten sehr unterschiedliche Bedürfnisse haben. Besonders Kinder legen knapp die Hälfte ihrer Wege zu Fuß zurück. Knapp ein Fünftel der Wege von Jugendlichen und älteren Dortmunder*innen werden ebenfalls zu Fuß zurückgelegt.⁸ Insbesondere zu Fuß Gehende mit Einschränkungen (z. B. Gehhilfe, Kinderwagen, Seh- oder Höreinschränkungen) sind auf ein Netz aus barrierefreien Wegen angewiesen. Hierfür wird zukünftig das gesamte Fußwegenetz – das wichtige Alltags- und Grünroutennetz prioritär – barrierefrei entwickelt und gestaltet werden, soweit die Topografie diesem Ziel nicht entgegensteht.

Fußverkehr sicher machen – Stärkung der subjektiven und objektiven Sicherheit

Durch die Senkung der Unfallzahlen und die Stärkung eines rücksichtsvollen Miteinanders wird das Sicherheitsgefühl der Fußgänger*innen in Dortmund erhöht werden. In Anlehnung an die sogenannte Vision Zero, die zum Ziel hat Verkehrsunfalltote komplett zu vermeiden und die Zahl der Schwerverletzten im Verkehr deutlich zu senken, strebt Dortmund an, dass ab 2030 kein Mensch mehr bei Fußverkehrsunfällen stirbt. Die Zahl der getöteten zu Fuß Gehenden der letzten 5 Jahre soll von 16 auf Null reduziert, die Zahl der schwerverletzten zu Fuß Gehenden pro Jahr auf 45 halbiert werden. Dazu gilt die Maßgabe „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“. Die sichere Gestaltung des Straßenraums und Abwicklung des Verkehrs steht gemäß der Maßgabe vor einer möglichst schnellen oder leistungsfähigen Abwicklung. Ferner wird das Gehen so gestaltet, dass sich ein jeder sicher fühlt. Sei es beim Queren oder Laufen, tagsüber oder nachts, alleine oder mit vielen, jung oder alt und sommers wie winters. Ziel ist, dass das Gehen grundsätzlich als sichere und zuverlässigste Verkehrsart in den Köpfen verankert ist – Mobilitätsgarantie zu Fuß.

⁷Vgl. Stadt Dortmund 2019: 56 f.

⁸Vgl. Stadt Dortmund 2019: 75

Fußverkehr als wichtiges Element der Bewegungs- und Gesundheitsförderung etablieren

Mit der Förderung des Zufußgehens in der Dortmunder Bevölkerung soll ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet werden. Deshalb soll das Zufußgehen auch auf längeren Wegen als Teil einer aktiven Bewegung gefördert werden – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit (Wandern und Spazieren). Aktive Bewegung reduziert beispielsweise das Risiko für Herz-Kreislauf-Beschwerden, Bluthochdruck, Diabetes sowie bestimmte Krebsarten. Das Zufußgehen als selbstständige Mobilität soll schon im Kindesalter zur Selbstverständlichkeit werden.

Durch Fußwege abseits der asphaltierten Wege wird die Bewegungsfreudigkeit, aber auch die Bewegungsagilität gefördert; dazu werden neben mäandrierender Wegführung auch Naturmaterialität wie Steine, Gehölze und ähnliches eingesetzt. Waldwege bieten leicht begehbare und „Abenteurer“-Alternativen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln verbessern – Intermodalität fördern

Attraktive Alternativen zum Auto müssen geschaffen werden. Ein leistungsfähiger, in sich verknüpfter Umweltverbund nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ergänzen sich dabei gegenseitig. Der Fußverkehr nimmt als Zubringer zum öffentlichen Verkehr eine zentrale Funktion ein, welche die Stadt Dortmund stärken möchte.

Die Stadt Dortmund setzt sich gemeinsam mit DSW21, der DB und weiteren Akteuren des öffentlichen Personenverkehrs das Ziel, die Bewegung zu und die Haltestellen attraktiver zu gestalten und vorhandene Barrieren abzubauen. Ziel ist, dass Umstiegswege möglichst kurz gehalten und auf dem direkten zwischen den Verkehrsträgern und -mitteln sichere Querungen vorgehalten

werden. Fußwegeachsen zu Haltestellen werden in besonderem fußgängerfreundlichen gestaltet und direkte Sichtachsen zu den Haltestellen hergestellt, zum Beispiel durch vermehrten Einsatz von Buskaps. So wird erreicht, dass Fußwegedistanzen zum Nahverkehr kürzer werden – sowohl objektiv als auch in der Wahrnehmung.

Bei Neubauquartieren wird auf besonderen Maß auf eine Durchlässigkeit des Fußverkehrs in Anbindung mit weiteren Verkehrsmitteln geachtet. Die Stadt Dortmund strebt dabei – wo sinnvoll – einen konsequenten Ausbau des Nahverkehrs an und achtet über städtebauliche Instrumente auf sehr gute Verknüpfungspunkte.

Auskömmliche Finanzierung und qualifiziertes Personal für eine zügige Umsetzung bereitstellen

Für eine schnelle und stetige Förderung des Fußverkehrs und einer Verdopplung des Fußverkehrsanteils auf kurzen Wegestrecken bis 2030 muss zum einen Personal für die Maßnahmenumsetzung sowie das notwendige Kapital bereitgehalten werden. Dabei legt die Stadt Dortmund Wert auf eine stetige Abstimmung zwischen der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Geh- und Fußwegen. Auch private Akteure werden umfassend einbezogen.

Um den Nachholbedarf für die Fußverkehrsförderung aufzuholen möchte die Stadt Dortmund ein Etat veranschlagen, dass sich, kongruent zum nationalen Radverkehrsplan, an einem Budget nach Einwohner*innenzahl richtet. Ziel wäre es mit 1 €/pro Jahr und Kopf zu starten und diese Summe bis 2030 um jährlich einen Euro pro Kopf zu steigern, sodass 2030 10 € pro Jahr und Kopf für Maßnahmen der Fußverkehrsförderung zur Verfügung stehen. Dieser Etat ist dann für Personalkosten sowie Pflege, Bau, Unterhalt und Kommunikation zu verwenden.

4. Handlungsfelder im Fußverkehr

4.1 Geh- und Fußwegenetz – Infrastruktur mit Qualitätsstandards

Das straßenbegleitende Gehwegnetz und das eigenständige Fußwegenetz (z. B. in Grünbereichen) ist das engmaschigste Verkehrsnetz in Dortmund. Ergänzt durch Fußgängerzonen, in denen die Straßenraumgestaltung dem Fußverkehr angepasst ist, ist bei straßenbegleitenden Gehwegen ein Kompromiss mit anderen Verkehrsteilnehmenden im Netz zu finden. So weist die Fußverkehrsinfrastruktur große bauliche Unterschiede und teils Lücken auf. Wo das flächenhafte Queren durch räumliche Barrieren nicht ermöglicht werden kann, sollen Lücken durch ein regelmäßiges Angebot an geeigneten Quermöglichkeiten (z. B. Fußgängerbrücken über die B1) geschlossen werden. Barrieren in der Stadt Dortmund stellen Bahnlinien (z. B. Tremonia-Dorstfeld), Hauptverkehrsstraßen (z. B. B1, B236, Wall, Zillestraße), großflächiges Gewerbe (z. B. Glückaufstraße-Schlosserstraße) und Gewässer (z. B. Emscher im Verlauf Sölde) dar.

Durch die Festsetzung einheitlicher Standards für alle Gehwege – sowohl im Neubau als auch im Bestand – sollen attraktive und sichere Wege geschaffen werden, auf denen komfortabel und durchgängig gegangen wird. Dabei wird der Gehweg nicht nur als Raum der Fortbewegung begriffen, sondern auch als Multifunktionsraum – wie er heute schon genutzt wird. Querungen stellen im Netz dabei das verbindende Element dar. Sie werden ausreichend und sicher gestaltet, sodass durchgängige Wegenetze entstehen. Neben dem Netzgedanken werden im Fußverkehr daher Standards für Strecken und Querungsanlagen im Folgenden dargestellt. Die Standards dienen zudem der laufenden Abstimmung in allen (Verkehrs-)Bauvorhaben. Eine kontinuierliche Anpassung gemäß der Richtlinien ist notwendig, wengleich die gesetzten Standards als Mindestvoraussetzung für alle verkehrlichen Bauvorhaben der Stadt geprüft und umgesetzt werden sollen.

Angemessene Breitendimensionierung von Gehwegen

Gehwege sollten grundsätzlich so breit sein, dass sie zu Fuß Gehenden eine komfortable Fortbewegung und ein Nebeneinandergehen ermöglichen. Bei der Bemessung ist neben dem dynamischen Gehverhalten der zu Fuß Gehenden auch die Tatsache, dass sie oft Gepäck, Kinderwagen etc. mit sich führen, zu berücksichtigen. Wichtig ist zudem, den Platzbedarf von Rollstuhlfahrenden und Rad fahrenden Kindern zu beachten. Die Anforderungen an Gehwege in der Stadt können je nach gebauter Umgebung variieren. Die folgende Abbildung verdeutlicht die erforderlichen Breiten der Gehgasse sowie des Sonderbereiches (z. B. Sicherheitsstreifen etc.).

Maßnahmenprogramm: Fußverkehrs-Checks und Nahmobilitätskonzepte

Aufbauend auf den bereits durchgeführten Fußverkehrs-Check in Brackel (siehe Kap. 5) wird die Stadt Dortmund zukünftig Fußverkehrs-Checks in den anderen Stadtteilen umsetzen. Dabei kann zum Teil auf eine

Förderung durch das Land NRW aufgebaut werden. Zudem sollen Fußverkehrs- und Nahmobilitätskonzepte entwickelt werden, um auch auf der Stadtteilebene die Bedingungen für das Zufußgehen zu verbessern.

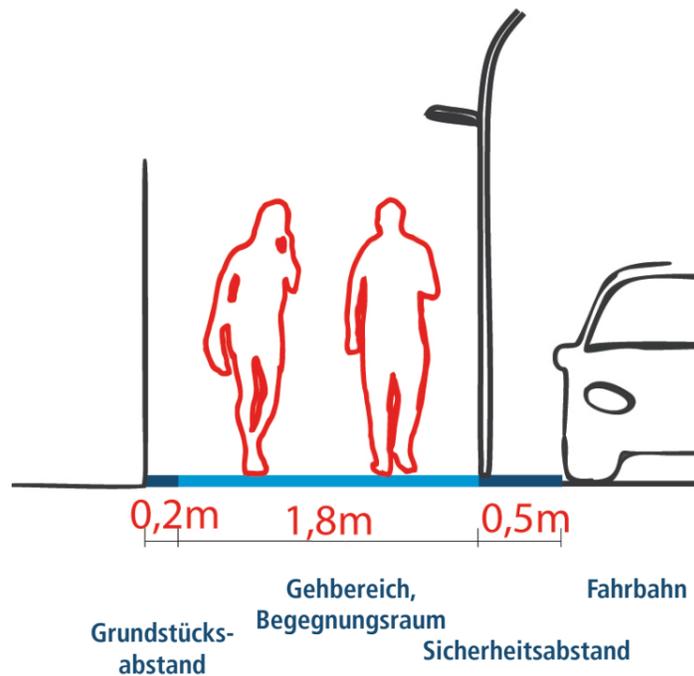
Wie viel Platz brauchen zu Fuß Gehende?

Der Platz, den zu Fuß Gehende brauchen, um bequem über den Gehweg zu gehen und sich begegnen zu können, wird durch die sogenannte Gehgasse definiert. Die Gehgasse leitet sich aus dem Flächenbedarf des Menschen zum Gehen und Begegnen ab. Eine Person nimmt in Bewegung etwa eine Breite von 80 cm ein und hält 20 cm Abstand zu entgegenkommenden Menschen. Folglich ist für die Begegnung zweier Menschen eine Gehgasse mit einer Breite von 1,80 m notwendig. Die Gehgasse ist grundsätzlich von allen Fremdnutzungen freizuhalten (Beleuchtungsmasten, Auslagen, Beschilderung, Poller etc.). Die lichte Höhe der Gehgasse beträgt 2,25 m, um auch großgewachsenen Menschen einen sicheren Weg zu garantieren. Wenn mehr Menschen zu Fuß unterwegs sind, muss die Gehgasse entsprechend breiter sein, um eine größere Anzahl an Begegnungen zu ermöglichen. In Bereichen mit überwiegend Fußverkehrsaufkommen sind Fußgängerzonen einzurichten. Grenzt eine Häuserwand, hohe Mauern oder

ähnliches an die Gehgasse, dann ist gemäß des Bewegungsabstands ein Sicherheitsabstand als sogenannter Oberstreifen mit 20 cm Breite einzurichten. Dieser Oberstreifen grenzt den Bewegungsraum der Gehgasse von den Hindernissen optisch und taktil ab. Bei niedrigen Einfriedungen (max. 50 cm), z. B. bei Vorgärten, kann der Oberstreifen entfallen. Eine Erweiterung des Oberstreifens zur Integration weiterer Nutzungen ist denkbar. Typische Beispiele dazu sind Geschäftsauslagen und Außengastronomie, aber auch Stromverteilerkästen. Zur Fahrbahn ist die Gehgasse durch den sogenannten Unterstreifen abzugrenzen. Je nach Geschwindigkeit und Anteil des Schwerlastverkehrs ist der Unterstreifen 30-50 cm breit. Wird am Gehwegrand geparkt, ist wegen der öffnenden Autotüren, analog zur Radwegeplanung, ein Sicherheitsabstand von 75 cm einzuhalten. Sonderbereiche für Elemente, wie Baumscheiben oder Radabstellanlagen, benötigen 2-2,50 m im Unterstreifen, Haltestellen je nach Fahrgastaufkommen und Ausstattung mindestens 2,50 m.

Abbildung 9: Modellkasten - Gehwegbreiten

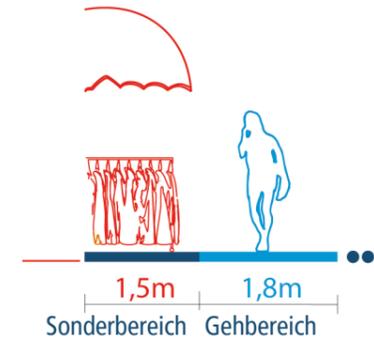
Quelle: Planersocietät; Rast - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006



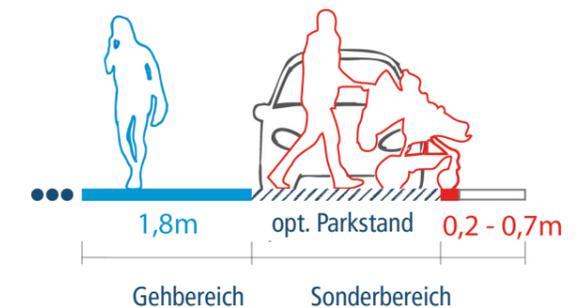
Die Regelbreiten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV: EFA und RAS06) zu Gehwegbreiten werden zugrunde gelegt und sind grundsätzlich bei Neubauprojekten und Neuplanungen einzuhalten. Kompro-

misse der Gehwegbreite im Querschnitt sind nur in Ausnahmefällen möglich, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind (Rücknahme von Stellplätzen, Reduzierung der Fahrspuren, Verkehrsberuhigung etc.).

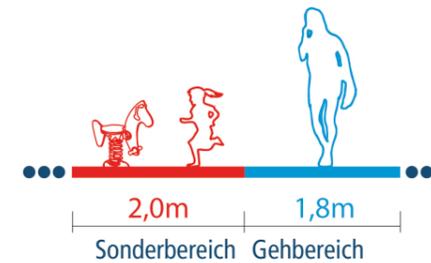
Auslagen und Vitrinen



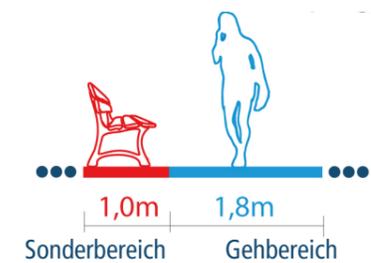
Gehwegnase



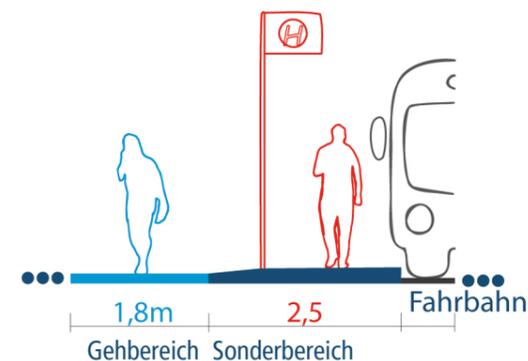
Spielgeräte



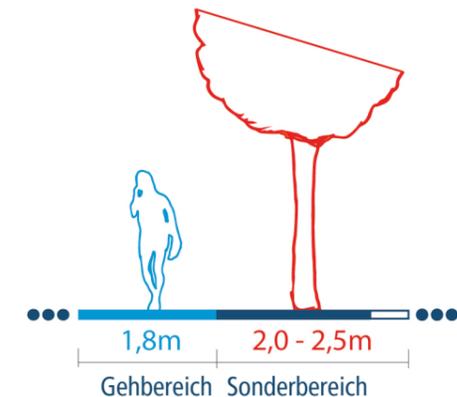
Ruhebank/ Kleinstspielgeräte



Haltestelle



Baumbepflanzung



Ausreichend breite Gehwege auch bei Nutzungskonflikten

In Bestandsquartieren und dort, wo es aufgrund von vielfältigen Ansprüchen zu Nutzungskonflikten kommt, sind für den Fußverkehr Mindestbreiten einzuhalten. Der Nahmobilitätsbeirat hat dazu Breiten definiert. Insbesondere in den städtischen Quartieren abseits der Hauptverkehrsstraßen ist dem Gehen eine besondere Priorität beizumessen. Hier ist das Ziel, freie Gehwegbereiche von 2,0 m Breite freizuhalten und nicht unverhältnismäßig zu unterschreiten. Bei zwingenden Unterschreitungen können diese punktuell erfolgen. Die Unterschreitungen können jedoch nicht zugunsten von Kfz (z. B. für Fahren, e-Laden, Beladen oder Parken) oder für Geschäftsauslagen (z. B. für Werbeauftragsteller) eingerichtet werden. Bei Unterschreitungen sollte eine Gehwegbreite von mindestens 1,50 m gewährleistet sein. Die Länge dieser punktuell reduzierten Gehwegbreite darf jedoch max. 5,00 m betragen. In Hauptverkehrsstraßen hat auch der Fußverkehr eine besondere Priorität, insbesondere gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr. Hauptverkehrsstraßen stellen oftmals auch für den Fußverkehr wichtige Geh-Achsen dar. Hier sind für den Fußverkehr wichtige Quell- und Zielpunkte (Einkaufsgelegenheiten, Schulen etc.). Hier sollte bei Geh-Achsen möglichst von 3,50 m ausgegangen werden. Aufenthaltsbereiche, wie Sitzgelegenheiten oder Spielelemente, können mit den entsprechenden Breitenzuschlägen im Ober- oder im Unterstreifen integriert werden. Besonders gut eignen sich auch punktuelle Gehwegaufweitungen, Pocket Parks oder andere städtebaulich bedingte Freiflächen. Bei eigenständigen Fußwegen, insbesondere bei anbaufreien wie in Parks, entfallen die Breitenzuschläge für Ober- und Unterstreifen. Jedoch ist in Hinblick auf ein ausreichendes Raumangebot zum Flanieren auf eine ausreichende Breite der Gehgasse zu achten. Bei Baustellen ist eine Gehwegbreite von unter 1,50 m nicht zu unterschreiten. Die Länge dieser reduzierten Gehwegbreite darf max. 50m betragen, ansonsten sind Begegnungsflächen einzurichten. Im Bedarfsfall sind beispielsweise zwei Fußgängerschutztunnel (jeweils 1,00 m Breite) einzurichten. Die sogenannte „lichte Höhe“, die gesichert dem Fußverkehrs als Raum freigehalten wird, beträgt 2,25 m. Entfallen Fußverkehrs-Querungen über Straßen, sind adäquate Ersatzmöglichkeiten im direkten Umfeld einzurichten.

Qualitätsziele für Querungsanlagen

Querungen finden immer dann statt, wenn zu Fuß Gehende eine Fahrbahn oder einen Radweg überlaufen muss. Dies kommt typischerweise an Kreuzungen und Einmündungen vor, jedoch auch auf Strecken, wenn beispielsweise die Ziele auf unterschiedlichen Straßenseiten liegen. Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Die Stadt Dortmund bemisst ihnen eine große Bedeutung bei, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Grundsätzlich gilt, dass alle Knotenpunkte bei vorhandenem Querungsbedarf durch zu Fuß Gehende mit Querungsanlagen für den Fußverkehr ausgestattet werden. Darüber hinaus sollte Fußgänger*innen die Möglichkeit gegeben werden, beliebig die Straße queren zu können. Liegen Knoten mit sicheren Querungsanlagen verhältnismäßig weit auseinander, wird die Möglichkeit einer sicheren Querungsmöglichkeit geprüft. Ergänzend werden Querungsanlagen geprüft, wenn der Querungsbedarf flächig oder punktuell stärker ist. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für die Auswahl und den Einsatz einer bestimmten Querungsmöglichkeit. Bei der Wahl der geeigneten Querungsmöglichkeit werden zudem Ausstattung und Nutzerakzeptanz berücksichtigt. In der öffentlichen Wahrnehmung sind die beiden Elemente des Fußgängerüberwegs (FGÜ, Zebrastrifen) und der Lichtsignalanlage (LSA, Ampel) am meisten verbreitet. Die Stadt Dortmund erreicht die Verbesserung der Querungen für den Fußverkehr grundsätzlich durch:

- Eine frühzeitige Freigabe der zu Fuß Gehenden ggü. dem bedingt verträglichen motorisierten Verkehr, um dessen Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Eine möglichst durchgängige Querung von Doppelfurten durch eine geeignete Signalsteuerung
- Eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr an geeigneten Knotenpunkten und Querungsstellen

- Die Verkürzung der Querungsstrecken
- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen
- Die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden durch eine übersichtliche und klare Gestaltung des Straßenraums mit gut einsehbaren Querungsstellen
- Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Die Nutzung von Fußgänger-LSA mit Zeitanzeige an stark frequentierten Punkten (auch an Knotenpunkten mit Umlaufzeiten > 60 Sekunden)
- Abbildung 10 stellt die Querungsanlagen nach baulicher Ausführung dar

Abbildung 10: Modellkasten - Querungen



Quelle: Planersocietät

Maßnahmenprogramm - Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen stellen für zu Fuß Gehende eine wichtige und sichere Quermöglichkeit dar. Zu Fuß Gehende sind wartzeitempfindlich. Deshalb sind Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Fußgänger*innen möglichst gering zu halten (< 40 Sekunden). Sind bei Lichtsignalanlagen Schutzinseln vorhanden, sollten zu Fuß Gehende möglichst ohne Halt auf der Schutzinsel in einem Zug die Fahrbahn queren können, besonders wenn diese untermaßig sind. Die Freigabezeiten sollten unter Berücksichtigung

ihrer Räumgeschwindigkeit ausreichend lang sein. Die Bemessungsgeschwindigkeit sollte für die Querung bei Grün verlängert werden, damit mehr Zeit zur Querung bleibt. Die Stadt Dortmund prüft bei jeder Erneuerung und Anpassung einer Lichtsignalanlage, ob Optimierungen hinsichtlich der Fußverkehrsfreundlichkeit möglich sind. Insbesondere der Wallring sollte fußgängerfreundlich überwunden werden. Ebenso gilt dies für alle Hauptstrecken und Grünrouten: Hier soll dem zu Fuß Gehenden deutlich

Vermeiden von Barrieren im Fußverkehrsnetz

Barrieren gibt es in Dortmund einige. Sowohl großräumige, wie z. B. die B 1 oder Bahndämme, als auch kleinräumige, wie z. B. fehlende Verbindungswege oder Baublöcke. Großräumige stellen dabei die größte Herausforderung dar, zumal sie auch starke Umwege erzeugen. Bahntrassen haben eine besonders hohe Trennwirkung. Hauptverkehrsstraßen wie der Wallring, die B 1 oder die B 54 haben nicht nur in anbaufreien Bereichen eine hohe Trennwirkung. Regelmäßige (möglichst barrierefreie und ebenerdige) Querungen für den Fuß- (und Rad)verkehr sind zu erhalten und zu erweitern. Natürliche Trennwirkungen, wie beispielsweise die Emscher, sollten ebenfalls regelmäßig gequert werden können (z. B. Tremonia-Dorstfeld). Große Gewerbebereiche oder Baukomplexe, wie die Kliniken im Klinikviertel, können ebenfalls Barrieren darstellen. Hier achtet die Stadt Dortmund schon heute darauf, Durchgänge für den Fußverkehr planerisch zu sichern und auch zukünftig zu erhalten. Kleinräumige Barrieren stellen zwar weniger Umwege dar, jedoch wird in solchen Bereichen das Potenzial des Fußverkehrs nicht genutzt.

Besonders in Stadtteilzentren, wie entlang der Stockumer Straße, des Brackeler Hellwegs oder der Evinger Straße, haben die Straßen eine hohe Trennwirkungen zwischen den Zielen der einzelnen Straßenseiten (Strategie Öffentlicher Raum).

Fußverkehr auch im Netz denken

Obwohl der Fußverkehr eher das Verkehrsmittel für kurze Wege ist, ist es möglich, die gelaufene Wegedistanz durch komfortable, schnelle und sichere Verbindungen zu steigern. Somit gewinnt auch im Fußverkehr die Entwicklung und Priorisierung von attraktiven Geh-Achsen an Bedeutung. Die Geh-Achsen verbinden dabei zum einen die wesentlichen Quell- und Zielorte, zum anderen ist eine besonders engmaschige Erschließung für Fußverkehr in und aus den Wohngebieten erforderlich, um dem Anspruch an „offene Netze“ gerecht zu werden.

Zu Fuß Gehende schnell, sicher und möglichst direkt zu führen ist die Funktion von Gehwegen, die in bebauten Gebieten eine hohe Feinmaschigkeit aufweisen sollen. Gehwege sind das verbindende Element zwischen Wohnraum, Versorgung, Mobilität und Erholung und haben einen hohen

Maßnahmenprogramm: Beleuchtete Fußgängerunterführungen

Die Stadt Dortmund beabsichtigt, die Beleuchtung von Fußgängerunterführungen zu verbessern. Unterführungen und Tunnel stellen sensible Wegeverbindungen im Fußverkehr dar. Um diese Verbindungen attraktiver zu gestalten, ist ein Maßnah-

menprogramm zur besseren Beleuchtung zu entwickeln und umzusetzen. Die vorhandene Beleuchtung soll dazu an dunklen Unterführungen ganztägig eingesetzt und fehlende Beleuchtung nachgerüstet werden.

Maßnahmenprogramm: Mehr Zebrastreifen für Dortmund

1.800 km Straße durchziehen Dortmund und viele von ihnen müssen gequert werden. Um dem Fußverkehr regelmäßige Quermöglichkeiten mit Vorrang zu geben, setzt die Stadt Dortmund vermehrt auf den Einsatz von Zebrastreifen. Besonders dann,

wenn ein Zebrastreifen gut ausgestattet ist, stellt er eine besonders sichere und komfortable Querungsanlage dar. Bis 2030 wird die Stadt Dortmund zwei Zebrastreifen pro Jahr einrichten.

Bündelungscharakter der Fußgänger*innen. Attraktive Geh-Achsen sind in erster Linie auf die Erreichbarkeit der Innenstadt auszurichten. Dabei sollen die Geh-Achsen auch der Erholung zu Fuß dienen, beispielsweise als Spazierwege, sowie eine attraktive Fußwegeverbindung sein. Die Verbindung sollte abseits der Hauptverkehrsstraßen führen, wo möglich sollten vorhandene Grünanlagen miteingebunden werden. Insbesondere Achsen mit Baumbestand sollten gepflegt, erhalten und vermehrt werden. Das „grüne Element“ stellt einen wichtigen Baustein bei der Entwicklung dieser Geh-Achsen dar. Dabei sind geplante Wegenetze, wie der begleitende Fußweg am RS1, und bestehende Wegenetze, wie beispielsweise Wanderwege und Erholungsorte, nach Möglichkeit zu integrieren. Da diese Verbindungen durch unterschiedliche Umfeld-Situationen führen werden (Wohngebiete, Grünanlagen, innenstadtnahe Quartiere ...), werden variierende

Ausbaustandards je nach örtlicher Situation zum Einsatz kommen.

In der kleinräumigen Erschließung wird zudem auf die Erreichbarkeit von Haltestellen geachtet. Haltestellen des leistungsfähigen Stadtbahnnetzes sind möglichst aus allen Richtungen für Fußgänger*innen erreichbar zu machen. Umwege sind auf Geh-Achsen möglichst zu vermeiden. Durch die hohe Umwege-Empfindlichkeit von zu Fuß Gehenden sind etwaige Maßnahmen zur angemessenen Verkürzung der Wegestrecken zu prüfen. Als Beispiele dazu gehören Brückenbauwerke, Öffnung von privaten Grundstücken für den öffentlichen Fußverkehr sowie Durchwegungen durch Baublöcke. Die Stadt Dortmund wird gezielt Barrieren für den Fußverkehr abbauen, vor allem an stark befahrenen Straßen. Die Geh-Achsen sind barrierefrei zu gestalten. Neben einer Beleuchtung – in Unterführungen nach Bedarf auch 24 Stunden – sind auf Geh-

Maßnahmenprogramm: Entwicklung und Einrichtung von zwei Geh-Achsen

Als ersten Schritt sind exemplarisch zwei zukünftige Geh-Achsen, die in Verbindung mit wesentlichen Großprojekten von noch zu entwickelnden Gebieten stehen, auszubauen.

Bei den zwei in Entwicklung befindlichen Großprojekten „Smart Rhino“ (ehemaliges Hoesch-Spundwand-Gelände) und „Hafenquartier“ (nördliche Speicherstraße) steht eine zukunftsweisende Mobilität besonders im Fokus der Entwürfe. Leistungsstarker öffentlicher Personennahverkehr, Attraktivierung von Fuß- und Radverkehr und Reduzierung des Flächenverbrauchs für den Kraftfahrzeugverkehr sind neben einer qualitativ hochwertigen Erscheinung des öffentlichen Raums begleitende Ziele der

Planungen. Bei beiden Gebieten handelt es sich um mischgenutzte Zukunftsquartiere, bei denen Wohnen, Büro und Digitalisierung begleitet von Freizeit, Bildung und Kultureinrichtungen im Vordergrund stehen. Im Speziellen wird eine Geh-Achse zwischen dem Hauptbahnhof / Stadtmitte und dem zukünftigen Hafenquartier an der Speicherstraße entwickelt und realisiert. Dabei ist auch das Projekt Umbau der Nordseite des Hauptbahnhofs eine besondere Chance, einen hochwertigen Ausgangspunkt zu schaffen. Die zweite Geh-Achse wird zwischen Hauptbahnhof / Stadtmitte und dem zukünftigen Smart-Rhino-Gelände entwickelt und realisiert.

Maßnahmenprogramm - Sitzen in den Bezirken

Die 12 Stadtbezirke in Dortmund sollen das Handlungsfeld „Sitzen“ thematisieren. Die Bürger*innen in Dortmund sollen dazu aufgerufen werden, Standorte für mögliche Sitzmöglichkeiten im Bezirk zu melden. Diese werden gesammelt und auf ihre

Umsetzbarkeit hin ausgewertet. In jedem Stadtbezirk sollen in einer ersten Stufe 10 neue Sitzmöglichkeiten entstehen. Mit den Bezirksvertretungen werden die Standorte abgestimmt.

Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten sind ein wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann.

Die Sitzmöglichkeiten sollten anhand der Netze entwickelt und in regelmäßigen Abständen (max. 200 m bis zur nächsten Sitzmöglichkeit) installiert werden. Dabei legt die Stadt Dortmund Wert auf hochwertige Sitzmöglichkeiten, die einen bestimmten Widererkennungswert haben. Gleichzeitig sollen differenzierte Sitzgelegenheiten angeboten werden. So können drehbare Sitzpoller, die es den Menschen ermöglichen, sich entgegen der Sonne hinzusetzen oder sich gegenseitig anzuschauen, zugleich auch zum Freihalten der Querungen von parkenden Autos dienen. Regelmäßige Sitzmöglichkeiten schaffen gleichzeitig Aufenthaltsorte im Quartier, an denen Menschen sich begegnen können. So wird aktiv zur Belebung der Straßen und zur Steigerung der sozialen Sicherheit beigetragen.

Bei der Installation der Sitzmöglichkeiten wird darauf geachtet, dass die Gehgasse weiterhin den gesetzten Breitenstandards entspricht (siehe Kap. 4.1). Bei Bedarf werden auch Flächen des ruhenden Verkehrs umgewidmet (z. B. mithilfe von Parklets). Auch Gastronomiebetriebe mit Außenbereich sollen zu Orten der Immobilität in Dortmund werden. Insbesondere Konflikte aufgrund der übermäßigen Reduzierung der Gehgasse durch Außenbereiche sollen durch regelmäßige Kontrollen verringert werden.

Spielelemente schaffen

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Hierfür

will die Stadt Dortmund vermehrt Spielelemente entlang der Hauptstrecken sowie auf wichtigen Schul- oder Kindergartenwegen schaffen. Auf diese Weise wird Dortmund beispielbar. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Spielelemente können häufig auch zum Sitzen genutzt werden und dienen somit auch als Orte der Immobilität.

Lärm- und Luftbelastung auf Straßen reduzieren

Durch eine langfristige Verlagerung von Wegen vom Kfz-Verkehr auf den Fuß- und Radverkehr kann die Luft- und Lärmbelastung insbesondere in den bebauten Gebieten in Dortmund reduziert werden. Neben einer Förderung der Nahmobilität setzt die Stadt Dortmund sich auch für die Umsetzung von restriktiven Maßnahmen im Kfz-Verkehr ein – zum Beispiel durch Geschwindigkeitsreduktionen, die Rücknahme von Fahrspuren oder Kfz-Parkplätzen.

Sauberkeit schafft Qualität

Das Gehen wird in seiner Wetterunabhängigkeit gestärkt. Daher legt die Stadt Dortmund Wert darauf, dass Fuß- und Gehwege, Querungsanlagen und Zuwege von Haltestellen von Laub sowie Schnee und Eis freigehalten werden. Ergänzend wird die regelmäßige Reinigung konsequent verfolgt. Graffiti-Schmierereien im öffentlichen Raum werden regelmäßig entfernt. Die Geh- und Fußwege werden regelmäßig überprüft und instandgehalten. Angestrebt wird eine Verbesserung der Sauerbarkeit, wozu eine Prüfung der finanziellen Mittel erforderlich ist.

Städtebaulich ansprechende Gestaltungen

Die Straßen und öffentlichen Einrichtungen in Dortmund sollen städtebaulich ansprechend und barrierefrei gestaltet werden, um das Zufußgehen zu vereinfachen. Abwechslungsreiche Wege tragen zu einer gedanklichen Verkürzung der Wegstrecke bei. Beschattung durch Bäume soll für ein angenehmes Klima vor allem in den Sommermonaten beitragen. Insbesondere auf eine Belebung der Erdgeschosse wird hingewirkt, um die soziale Sicherheit und Aufenthaltsqualität weiter zu steigern.

Stadtgrün fördern

Jede innerstädtische Grünfläche leistet einen wertvollen Beitrag zu einem gesunden Stadtklima. Ob Gärten oder Baumscheiben, begrünte Hin-

terhöfe oder Brachflächen, bepflanzte Fassaden oder Dächer – grüne Oasen reduzieren Umweltbelastungen und beeinflussen positiv das Klima.

Licht schaffen

Die Stadt Dortmund möchte die öffentlichen Räume beleuchten. Dabei dient die Beleuchtung der Erhöhung der sozialen Sicherheit in der Dunkelheit – insbesondere im Hauptstreckennetz sowie in Unterführungen. Gleichzeitig soll gezielte Beleuchtung als gestalterisches Element auf Plätzen und an öffentlichen Gebäuden genutzt werden.

Maßnahmenprogramm - 1.000 Bänke für Dortmund

Mit der Aktion „1.000 Bänke für Dortmund“ will die Stadt Dortmund um Bankspenden werben. Zusätzlich gilt: pro gespendeter Bank stellt die Stadt Dortmund eine weitere auf. Bürger*innen könnten

dabei die Standorte vorschlagen. Eine Spenderplakette kann auf Wunsch angebracht werden. Mit den Bezirksvertretungen werden auch hier die Aufstellorte abgestimmt.

Abbildung 12: Treppen am Dortmunder U-Turm



Quelle: Planersocietät

4.3 Verkehrssicherheit – zu Fuß, aber sicher!

Fußgänger*innen sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden: Sie verfügen weder über eine schützende Hülle noch tragen sie Protektoren. Nur wer sich zu Fuß unterwegs sicher fühlt, geht (gerne) und lässt seine Kinder eigenständig mobil sein. Insbesondere im Alter spielt auch die Angst vor Stürzen im öffentlichen Raum eine Rolle. Ziel der Stadt Dortmund ist es, das Zufußgehen als Basismobilität für alle zu ermöglichen.

Abbildung 13: Brüderweg Dortmund - Vorgezogene Seitenräume und Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät

Verkehrssicherheitsarbeit

Zu Fuß Gehende haben ein sehr hohes Verletzungsrisiko und sind besonders durch Überschreiten und abbiegende Fahrzeuge unfallgefährdet. Nichtsdestotrotz liegt im Fußverkehr die Dunkelziffer der Unfälle am höchsten, besonders von Alleinunfällen, sowie die Anzahl der Beinaheunfälle. Die Stadt Dortmund wird künftig ihre Planung an den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen ausrichten. Daher ist die Sicherheit im Fußverkehr verstärkt zu berücksichtigen und eng verzahnt mit den anderen Handlungsfeldern der Fußverkehrsstrategie. Die Ansprüche der Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit, zum Beispiel Schulkinder und Ältere, liegen den Planungen zugrunde

und werden gleichberechtigt abgewogen. Neben der regelmäßigen Einrichtung von Querungsanlagen, können Querungsanlagen gezielt mit geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen ausgestattet werden. Dies ist insbesondere bei Querungen in Bereichen mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus sinnvoll. Als Beispiele dafür sind Gehwegüberfahrten an Tempo-50-Hauptverkehrsstraßen in Zone-30-Wohngebieten, angepasste Kurvenradien und Fahrbahneinengungen zu nennen (Abb. 12). Verbesserte Ampelschaltungen und regelmäßige Querungsanlagen werden dabei die Anzahl der Überschreitunfälle verringern.

Die Stadt Dortmund prüft Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen, um eine verträglichere und konfliktfreiere Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu erreichen und die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen. Ferner gehen regelkonforme Sichtachsen vor den Erhalt von Parkplätzen.

Nutzungskonflikte minimieren

Nutzungskonflikte stellen auch ein Sicherheitsrisiko dar – sowohl objektiv als auch subjektiv. Die Stadt Dortmund versucht, Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden durch eine getrennte Führung zu vermeiden, oder setzt die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Maß herunter. So sind gemeinsame Geh- und Radwege nur dann das geeignete Mittel, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind oder die bauliche Breite und die tatsächliche Nutzung vereinbar sind.

Die Gehgasse wird von Fremdnutzungen und konfliktträchtigen Nutzungen freigehalten. Elektrokleinstfahrzeuge werden fahrend nicht auf Gehwegen geduldet. Gehgassen werden von jeglichen Gegenständen wie Verkaufstopper, abgestellten Fahrzeugen und ähnlichem freigehalten. Radwege werden, wo möglich, getrennt

geführt. Die Gehwegoberfläche ist rutschfest, hat eine Querneigungen von max. 2,5 % und ist gut berollbar – in Form von minimalen Fugen und Versätzen – zu gestalten.

Die Stadt Dortmund wird das Falschparken konsequenter verfolgen, um Querungsanlagen freizuhalten und die freie Sicht auf diese oder von diesen auf die Fahrbahn zu sichern. Kristallisieren sich neuralgische Punkte heraus, werden für diese zunächst kurzfristig Markierungen, mittel- bis langfristig bauliche Veränderungen umgesetzt. Die Überwachung und Ahndung solcher Querungsanlagen wird zunächst in sensiblen Umfeldern, wie beispielsweise Bildungseinrichtungen, verstärkt sowie in der Routine als konsequentes Instrument der Gefahrenabwehr genutzt.

Fehlende subjektive Sicherheit, also die gefühlte Sicherheit beim Gehen, kann die Mobilität im Fußverkehr einschränken. Die Anforderungen besonders betroffener Zielgruppen, wie Ältere oder Frauen, werden in die Planungen einbezogen und bestmöglich abgewogen. Der Verkehrsraum für den Fußverkehr ist dabei künftig stärker in Beleuchtungskonzeptionen, Zuwegung in Neubauvorhaben und ähnliches einzubeziehen.

Maßnahmenprogramm - 365 Tage sicheres Gehen

Der Gehweg, der Fußweg und die Plätze: all dies soll den Dortmunder*innen zuverlässig das ganze Jahr zur Benutzung stehen. Deshalb forciert die Stadt Dortmund eine ganzjährig sichere Benutzung von Gehwegen. Im Teilkonzept Verkehrssicherheit werden hierzu weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dargestellt. Als

Grundeigentümerin und Ordnungsinstanz sorgt sie für einen schnellen und ausreichenden Winterdienst, Laubkehrung und regelmäßige Reinigung. Der Grünschnitt wird konsequent verfolgt, sodass Sichtachsen und der lichte Raum freigehalten werden.

4.4 Verknüpfung im Umweltverbund – Fußverkehr in der intermodalen Wegekette

Der Fußverkehr ist das Verkehrsmittel der sogenannten „ersten und letzten Meile“, d. h. nahezu jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg, unabhängig vom gewählten Hauptverkehrsmittel. Besonders gewichtig sind diese „Meilen“ bei Wegen mit Bus und Bahn – Fußverkehr und öffentlicher Verkehr ergänzen einander. So sind in der subjektiven Wahrnehmung des Fahrerlebnisses mit Bus und Bahn die induzierten Fußwege von überwiegender Bedeutung.

Die Stadt Dortmund setzt sich gemeinsam mit der DSW21, der DB und weiteren Akteuren des öffentlichen Personenverkehrs das Ziel, die Zuwegung zu Haltestellen gezielt zu verbessern. Dazu gehört – neben der Einhaltung der Standards für Breiten, der Pflege und geringer Umwege – auch die Barrierefreiheit. Auch steigert die ansprechende städtebauliche Integration von Haltestellen mit direkter Zuwegung wesentlich deren subjektiv wahrgenommene Erreichbarkeit. Bei Querungsanlagen zu Haltestellen ist zwischen der Erreichbarkeit und Wartezeit für den Fußverkehr sowie der Beschleunigung von Bus und Bahn abzuwägen, ohne dass der Fußverkehr behindert

wird. Zudem ist ausreichend Raum anzubieten, um Ausstattungsmerkmale wie witterungsgeschützte Wartemöglichkeiten umzusetzen. Umsteigebeziehungen sind mitzudenken. Wenngleich die Stadt Dortmund sich zum Ziel gesetzt hat, dass mehr Bürger*innen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, so bleibt auch die fußläufige Erreichbarkeit von Parkplätzen und insbesondere der Parkbauten von Bedeutung. Neben der objektiv guten Erreichbarkeit, zum Beispiel kurze Wege zu den Zielorten, spielt auch die subjektiv gute Erreichbarkeit, zum Beispiel beleuchtete Tiefgaragenzugänge, eine wichtige Rolle.

Maßnahmenprogramm - Meine Haltestelle

Gemeinsam mit der DSW21 prüft die Stadt Dortmund im Rahmen des barrierefreien Umbaus von Haltestellen auch die Zuwegung zu den Haltestellen. Im Vordergrund stehen primär stark frequentierte Haltestellen im Stadtbahn- sowie Busbereich, die unter anderem im Hinblick auf Verknüpfungsmöglichkeiten attraktiv sind. Die Betrachtung erfolgt in einem Radius von circa

100 m. Sofern möglich, werden im direkten Haltestellenumfeld Querungsmöglichkeiten eingerichtet oder verbessert und das Umfeld der Haltestellen aufgewertet. Ergänzend wird geprüft, ob unbefestigte Pfade und Abkürzungen (sog. Desire-Lines) zu Haltestellen befestigt werden können oder eine Verlegung der Haltestelle sinnvoll ist.

Wegweisung

Mit dem „BVB Walk of Fame“ hat die Stadt Dortmund bereits einen thematischen Gehweg, der sowohl durch die Geschichte des Fußballvereins Borussia Dortmund führt als auch durch die Stadt Dortmund. Nicht zuletzt zieht der BVB immer

wieder Touristen in die Stadt, die eher auf eine Wegweisung angewiesen sind. Auch verfügt die Innenstadt Dortmund bereits über ein Grundleit-system. Eine Wegweisung ist besonders da sinnvoll, wo Sichtachsen und bauliche Maßnahmen nicht mehr

Abbildung 14: Wegweisung - Stadt Dortmund



Quelle: Planersocietät

Abbildung 15: Informationstafel - Stadt Dortmund



Quelle: Planersocietät

ausreichen, um sich zu orientieren. Während Apps die Fußwegenavigation zunehmend verbessern, kann diese oftmals nicht auf Wegebesonderheiten (wie stufenlose Alternativen oder Grünachsen) hinweisen. Informationen zur Wegweisung für zu Fuß Gehende stellen daher ein ergänzendes Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart dar. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen oder attraktiven Wege in der Stadt kennen oder ortsunkundig sind. Die Stadt Dortmund prüft auch in weiteren öffentlichen Räumen mit hohem Fußverkehrsaufkommen, wie zum Beispiel an Veranstaltungsorten wie den Westfalenhallen oder der Phoenixhalle, eine Wegweisung einzuführen.

Dabei werden verstärkt auch Ziele wie die „Nette Toilette“ eingebunden. Die Wegweisung kann neben Informationen zur Barrierefreiheit und Distanz/Dauer auch ortshistorische Informationen ergänzen. Die Wegweisung bezieht verstärkt eigenständige Fußwege mit ein. Ein geeignetes und zunehmend an Beliebtheit gewinnendes Mittel ist ein Liniennetzplan für den Fußverkehr. Entstanden als metrominuto in der Stadt Pontevedra, werden, ähnlich den Liniennetzplänen von Bus und Bahn, Routen des Fußverkehrs aufgezeigt und die Gehdistanzen angegeben. Statt Haltestellen werden Ziele wie Sehenswürdigkeiten abgebildet. So ein Plan kann beispielsweise online zur Verfügung gestellt werden, aber auch an Mobilstationen ausgehängt werden.

4.5 Gehen ist gesund – Der Fußverkehr zur Gesundheits- und Bewegungsförderung

„Wer rastet, der rostet“, sagt der Volksmund, oder auch: „Gehen ist gesund.“ Die Förderung des Zuzußgehens leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsförderung in der Stadt Dortmund. Wer sein Leben lang regelmäßig zu Fuß geht, bleibt auch im Alter mobil. Die Förderung des Zuzußgehens auf alltäglichen Wegen soll durch die Schaffung eines attraktiven Hauptstreckennetzes (siehe Kap. 4.1) erreicht werden. Zusätzlich soll das Zuzußgehen auch in der Freizeit – hier insbesondere auch über längere Wegestrecken – weiter gefördert werden. Neben der körperlichen Bewegung beim Zuzußgehen soll auch das Erholen insbesondere in ruhigen Wohnstraßen und Grünbereichen entwickelt werden.

Abbildung 16: Schuhe - Basis zum gesunden Gehen



Quelle: Planersocietät

Schaffung von Bewegungsrouten

Mit den zu entwickelnden Grünrouten wird eine gute erste Grundlage geschaffen, um das Zuzußgehen in der Freizeit – insbesondere in Form von Spaziergängen oder Wanderungen – weiter zu stärken. Die Grünrouten werden zu Bewegungs- oder Wanderrouten weiterentwickelt und verlaufen zu großen Teilen durch die bestehenden Grünzüge. Eine Verknüpfung mit regionalen Wanderrouten – wie beispielsweise dem Ruhrsteig oder dem Jakobsweg – wird sichergestellt. Die Bewegungsrouten werden mit Blick auf unterschiedliche Zielgruppen entwickelt und spezifisch mit Mobiliar und Wegweisung – zum Beispiel zu weiteren Freizeitzielen – ausgestattet.

Senioren oder Familien mit Kindern benötigen Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Altersspezifische Sport- und Spielgeräte werden in die Routen integriert. Bei Kindern führen Spiel und Bewegung im Freien zu einer Verbesserung von motorischen, sprachlichen und mathematischen Fertigkeiten und fördern Konzentration und Leistungsfähigkeit. Informationen zu bestehenden innerstädtischen Bewegungsrouten, zum Beispiel die Finnenbahnen, die Joggingrouten im Westpark und im Fredenbaumpark oder der Steinklippenweg, stellt die Stadt Dortmund unter anderem im Internet und auch in Form von Wegweisungen zur Verfügung.

Schaffung und Stärkung von Erholungsorten

Verknüpft werden die Bewegungsrouten mit zentralen Orten der Erholung und Ruhe, wobei auch die Bewegungsrouten selbst der Erholung dienen. Über das gesamte Stadtgebiet verteilt sollen attraktive Orte für Erholung geschaffen werden. An diesen Orten sollte ein Bezug zu den Naturräumen in Dortmund – ob Wald, Park, Wasser oder Felder – erlebbar sein, denn schon fünf bis zwanzig Minuten Aufenthaltsdauer im Grünen haben einen positiven Effekt auf Psyche und Körper. Abwechslung durch naturräumliche Gestaltung bietet ein angenehmes Mikroklima aus Lichtspiel, Schatten und Luft.

Zuzußgehen auch im Alltag gesund machen

Eine Vielzahl der alltäglichen Wege verläuft entlang von teilweise auch stark befahrenen Straßen – und damit durch mit Lärm und Luftschadstoffen belastete Räume. In diesen Bereichen soll das Zuzußgehen durch geeignete Maßnahmen weiter verbessert werden. Denn viele Alltagsziele wie Supermärkte, Schulen etc. werden durch solche Straßen erschlossen (beispielsweise das Max-Planck-Gymnasium an der Ardeystraße). Mit einzelnen Stationen, die zur Bewegung motivieren, werden Fußwege attraktiver. Das können beispielsweise wegbegleitende Spielelemente und „Trimm-Dich“-Angebote sein.

4.6 Fußverkehr geht vor – Kommunikation und Verhaltensänderung

Kommunikation und Verhaltensänderung sind Aufgaben, die die Mobilität insgesamt betreffen und deswegen im Rahmen des Masterplans Mobilität auf übergeordneter Ebene angesiedelt sind. Folgend werden trotzdem einige fußverkehrsspezifische Bausteine vorgestellt, die im Rahmen einer späteren Gesamtkommunikationsstrategie integriert werden.

Die Notwendigkeit, Bedeutung, Möglichkeiten und Chancen des Zuzußgehens werden häufig unterschätzt. Das Zuzußgehen soll in Dortmund zur Normalität werden und von Personen, die heute nur wenig Strecken zu Fuß gehen, als umweltfreundliche und gesunde Mobilitätsalternative wahrgenommen werden. Gleichzeitig soll auch stärker Rücksicht auf Fußgänger*innen genommen werden. Hierfür ist eine umfassende Kommunikationsstrategie vonnöten.

Zielgruppen definieren und Akteure gewinnen – gezieltes Mobilitätsmanagement

Ein wichtiger kommunikativer Baustein wird ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement darstellen. Wichtige Zielgruppen sind beispielsweise Kinder und Jugendliche – hier kann eine umweltfreundliche und gesunde Mobilitätskultur des Umweltverbundes bereits im Kindesalter etabliert werden. Auch Berufstätige sollen als wichtige Zielgruppe – insbesondere in der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr – durch betriebliches Mobilitätsmanagement zum Umstieg bewegt werden. Ältere Menschen sollen wieder an das Zuzußgehen herangeführt werden, um ihre Mobilität so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.

Die Kommunikation für das Zuzußgehen wird als Baustein eines umfassenden Mobilitätsmanagements verstanden. Je nach Zielgruppe werden unterschiedliche Inhalte gewählt, um für das Zuzußgehen zu motivieren und bestenfalls auch einen langfristigen Umstieg zu erreichen. Innerhalb der Zielgruppen werden Schlüsselakteure gewonnen, welche die Vorteile und Notwendigkeit des Zuzußgehens weitertragen und als Multiplikatoren wirken. Auch wichtige Akteure im Fußverkehr wie der Einzelhandel, Schulen, Seniorenheime oder Kindergärten sind als Akteure für eine aktive Fußverkehrsförderung zu gewinnen und miteinzubeziehen.

Besonders einflussstarke Merkmale für das Zufußgehen

Nach einer aktuellen Studie der TU Dresden, die auf einer Befragung von 1.135 Personen zur aktiven Mobilität beruht, hat eine positive Grundeinstellung zum Zufußgehen den positivsten Einfluss auf das Zufußgehen. Daher sind die Förderung eines positiven

Images sowie die Kampagnenarbeit zum Zufußgehen und zur Gesundheit sehr hilfreich. (Quelle: TU Dresden: Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen, Dresden 2018).

Bewusstseinsbildung und Fußverkehrswissen

Viele Mythen, Fehlinformationen und Irrglaube prägen die Nutzungskonflikte im Fußverkehr. Das Wissen bei den Dortmunder Bürger*innen zum Fußverkehr und das Bewusstsein für die Belange von zu Fuß Gehenden soll verbessert werden. Das Parken auf Gehwegen wird von den Autofahrer*innen häufig als selbstverständlich zulässig angesehen. In

§ 2 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) steht: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen.“ Das gilt auch für den ruhenden Verkehr, also für alle Fahrzeuge, die sich nicht im fließenden Verkehr befinden. Weil der Gehweg nicht zur Fahrbahn gehört, gilt ganz grundsätzlich: das Parken auf dem Gehweg ist nach StVO verboten. Diese Grundlage und die Auswirkungen des regelwidrigen Verhaltens auf zu Fuß Gehende sollten kommuniziert werden – beispielsweise durch Flyer, die an falschparkenden Fahrzeugen befestigt werden. Im nächsten Schritt erfolgen Sanktionen. Die unterschiedlichen Anforderungen und Zielkonflikte, die an Lichtsignalanlagen entstehen und nicht immer gelöst werden können, werden thematisiert, um gezielt für dieses Thema zu sensibilisieren.

Die gesetzten Standards der Stadt Dortmund sowie die angestrebte Marschrichtung zur konsequenten Förderung des Fußverkehrs auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs werden kommuniziert und in den Köpfen der Bürger*innen in Dortmund verankert. Dabei werden insbesondere die Gewinne, die alle Bürger*innen erlangen – insbesondere mehr Aufenthaltsqualität in den Quartieren – in den Vordergrund gestellt.

Öffentlichkeitsarbeit – für das Zufußgehen und ein harmonisches und rücksichtsvolles Miteinander in Dortmund werben

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Diese beiden Sätze stellen in §1 der StVO die Grundregeln des Straßenverkehrs auf. Zu Fuß Gehenden auf Dortmunder Straßen dürfte häufig das Gefühl, dass Rücksicht auf sie genommen wird, fehlen. Autos fahren zu schnell durch Stadtstraßen und verursachen so vermeidbaren Lärm und Abgase. Radfahrende nutzen Gehwege – auch entgegen der Fahrtrichtung. Ein Hauptanliegen der Stadt Dortmund ist es, ein harmonisches und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu erreichen.

Erfolgreiche Kampagnen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte werden in Dortmund eingeführt und Positivbeispiele aus Deutschland oder dem Ausland angepasst. Dabei soll zum einen dafür geworben werden, im Alltag sowie in der Freizeit mehr Wege zu Fuß zurückzulegen. Andererseits soll auch für ein Miteinander im Straßenverkehr geworben werden. Maßnahmen, die insbesondere zur Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs beitragen, sind öffentlichkeitswirksam zu begleiten und zu kommunizieren. Für eine Verbesserung des Miteinanders im Straßenverkehr sind die Vorteile einer Entschleunigung für andere Verkehrsteilnehmende zu kommunizieren und Rücksicht einzufordern. Zentrale Motive sind hier weniger Stau im Kfz-Verkehr und weniger Lärm- und Schadstoffemissionen in der Stadt. Hierbei wird eine Kampagne, die insgesamt

Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projektes - Emissionsfreie Innenstadt

Mit der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ ist auch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit verbunden. Unter dem Slogan „UmsteiGERN. Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“ sollen möglichst viele Dortmunder*innen motiviert werden, sich mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. In der

Kampagne ist auch das Thema Fußverkehr verankert. Dies kann als Startpunkt einer umfassenden Kampagne zur Förderung des Fußverkehrs genutzt werden.



für den Umweltverbund mit den Schwerpunkte Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr wirbt, angestrebt. Dazu bietet sich die Verstärkung der angelaufenen Umsteigern-Kampagne aus dem Programm Emissionsfreie Innenstadt an.

Digitale Angebote und Beteiligung auch im Fußverkehr stärken

Während des Erarbeitungsprozesses des Masterplans Mobilität wurde immer deutlicher, dass das Interesse der Dortmunder*innen am Fußverkehr und an einer Mitwirkung im Planungsprozess steigt. Das vorhandene Wissen und Engagement sollen auch zukünftig weiter genutzt werden. Erfolge kann das über ganz unterschiedliche Wege: von den Ideen- und Mängelmeldern über Informationsveranstaltungen bis hin zu diskursiven Elementen, z. B. in Form von strategischen Akteursgesprächen, Gestaltungsworkshops auf

Stadtbezirksebene, Planungsspaziergängen etc. Mobilitätseingeschränkte Personen sind vermehrt auf ein umfassend nutzbares Fußwegenetz angewiesen. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, zeitnah möglichst viele (Geo-)Daten zum Fußverkehr frei zur Verfügung zu stellen, um digitale Anwendungen des barrierefreien Routings zu fördern. Die Daten zum Fußverkehr, zum Beispiel zu Treppen, Steigungen, Belägen, Sitzgelegenheiten und Ähnlichem, werden kontinuierlich gepflegt und regelmäßig aktualisiert. Damit ist die Stadt beispielgebend im Ruhrgebiet.

Um Gehwege frei von Müll oder Verunreinigungen zu halten, gibt es in Dortmund bereits einen eigens dafür entwickelten Mängelmelder der EDG (Dreckpetze). Auch zur Meldung defekter Straßenbeleuchtungen gibt es eine eigens entwickelte App. Ziel ist, eine zentrale Anlaufstelle (mobile App, Homepage) für die Bürger*innen zu schaf-

Maßnahmenprogramm: Digitale Beteiligung Mängelmelder

Die Stadt Dortmund ist groß – das bedeutet einerseits einen großen Instandhaltungsaufwand, jedoch müssen die Mängel bekannt sein, um sie zu beheben. Online-basierte Mängelmelder bieten da eine neue Chance. Ein einfaches Anwendungsbeispiel ist die Störungsmeldung defekter Laternenbeleuchtung. Die bereits vorhandene Service-

stelle kann beispielsweise mit Hinweisstickern an Laternen und Social-Media-Posts in der dunklen Jahreszeit bekannt gemacht werden. Dieser Mängelmelder wird als eine gemeinsame Plattform mit dem Mängelmelder aus der Radverkehrsstrategie entwickelt. Die Strukturen in der Verwaltung zur Abarbeitung gehören dabei angepasst.

fen, bei der zentral alle Mängel gemeldet und automatisch an die richtige Stelle weitergeleitet werden. Eine aktuelle Anzeige zeigt den Stand der Mängelbearbeitung an. Beleuchtete Geh- und Fußwege stärken das subjektive Sicherheitsempfinden und vermindern die Gefahr von Unfällen und Stürzen. Viele attraktive Fußwege abseits der Bebauung sind in den Tagesrandzeiten nur schwach frequentiert und/

oder führen durch ökologisch wertvolle Bereiche, in denen eine dauerhafte Beleuchtung wegen der negativen Folgen für die Fauna vermieden werden muss. Als Lösungsansatz wird für solche sensiblen Bereiche der Einbau einer dynamischen Beleuchtung vorgesehen (ähnlich PHOENIX See), die sich nur bei tatsächlicher Nutzung aktiviert und sich nach kurzer Zeit wieder abschaltet.

5. Organisation verbessern und Ressourcen für die Fußverkehrsförderung schaffen

Fußverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe, daher ist eine übergreifende Zusammenarbeit notwendig. Während der*die Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt die Belange des Fußverkehrs nach außen und innen vertritt, bedarf es einer weitreichenden Verzahnung innerhalb der Verwaltung sowie einer ausreichenden Mittelausstattung.

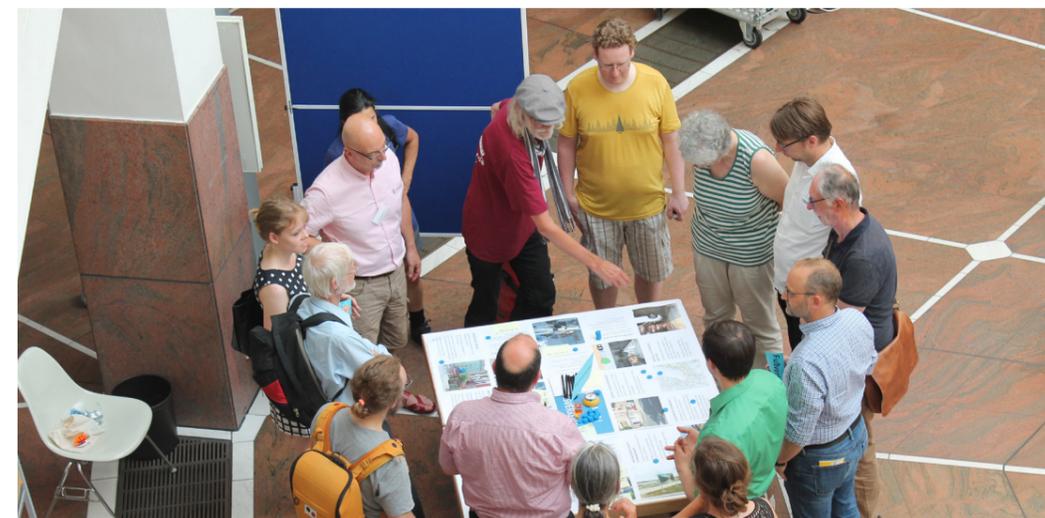
5.1 Organisation der Abstimmung

Beirat Nahmobilität, Fuß- und Radverkehrsbeauftragte

Um das Ziel eines wachsenden Fußverkehrsanteils am Modal Split zu erreichen, ist die richtige organisatorische Weichenstellung erforderlich. Dazu wird die Fußverkehrsförderung institutionell und strukturell ausgebaut, sowohl in der Verwaltung als auch in der Gremienarbeit. Ein guter Ausgangspunkt dafür ist der im Mai 2016 initiierte Beirat Nahmobilität der Stadt Dortmund. Dieses Gremium erörtert in seinen Sitzungen die grundsätzliche Gestaltung des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie größere Infrastrukturmaßnahmen. Dieser Beirat ist weiter zu stärken und sollte neben Radverkehrs- auch für Fußverkehrsbelange

im Sinne einer positiven Lobbyarbeit stärkere Impulse in der öffentlichen Diskussion setzen. Das Tiefbauamt wurde mit acht zusätzlichen Personalstellen in verschiedenen Fachabteilungen verstärkt, die den Schwerpunkt Fuß- und Radverkehrsförderung haben. Von diesen Personalstellen ist ein Großteil beim Fuß- und Radverkehrsbeauftragten angegliedert. Sie sind auch für die Bürgerschaft Ansprechpartner*innen und erreichen in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt für die Initiierung und mit den weiteren Organisationseinheiten im Tiefbauamt zur Umsetzung von Maßnahmen eine zielführende Fußverkehrsförderung.

Abbildung 17: Dialogveranstaltung - Masterplan Mobilität 2030



Quelle: Planersocietät

Prioritäten

Die Stadt Dortmund kann nicht von heute auf morgen komplett fußgängerfreundlich werden, jedoch jeden Tag einen Schritt weiter zu diesem Ziel kommen. Im Kern stehen dabei die folgenden Prämissen:

1. Durchgängiges Wegenetz
2. Regelmäßige, sichere Querungen
3. Ausreichende Gehgasse
4. Attraktive, auffindbare Sitz- und Spielmöglichkeiten
5. Fußverkehr 24/7 *365

1. Durchgängiges Wegenetz schaffen

Nur wenn ein durchgängiges Wegenetz geschaffen und unterhalten wird, kann sich auf das Fußwegenetz verlassen werden. Dies bedeutet einerseits die Sicherung der Basismobilität des Gehens, aber auch die benötigte Sicherheit, dass ich die Wege zu Fuß gehen kann. Fußgänger*innen sind besonders umwegeempfindlich, daher bietet ein durchgängiges und durchlässiges Wegenetz auch mehr Komfort. Vorrangiger Nachholbedarf ist hier im Bereich der Baustellen aufzuführen.

2. Regelmäßige, sichere Querungen anbieten

Das Queren der Fahrbahn stellt nicht nur das höchste Unfallrisiko für Fußgänger*innen dar, sondern auch die größte Barriere. Fehlen sichere, barrierefreie Querungen, ist das selbstständige Queren für viele zu Fuß Gehende nicht oder nur mühsam möglich. Hier entstehen die größten Nutzungshemmnisse im Fußverkehr. Vorrangiger Bedarf besteht an den Kreuzungen im Nebennetz – vor allem in Quartieren mit hohem Parkdruck.

3. Ausreichende Gehgasse freihalten

Auch Fußgänger*innen haben einen Raumanspruch zur Fortbewegung, insbesondere wenn diese auf Mobilitätshilfen angewiesen sind. Eine verlässliche, hindernisfreie Gehwegbreite ist daher Grundvoraussetzung für das Vorankommen. Höhere Gehwegbreiten stärken insbesondere den Gehkomfort und ermöglichen die Begegnung im öffentlichen Raum. Vorrangiger Handlungsdruck besteht in der Reduzierung der Konflikte mit dem ruhenden Verkehr.

4. Attraktive, auffindbare Sitz- und Spielmöglichkeiten

Den Fußverkehr macht auch der Aufenthalt im öffentlichen Raum aus. Wesentliche Elemente für einen Aufenthalt im öffentlichen Raum stellen Sitz- und Spielmöglichkeiten auf Plätzen, entlang von Wegen und in Grünanlagen dar. Belebte Stadträume stärken wesentlich den Charakter von attraktiven Städten. Vorrangiger Handlungsbedarf besteht in der verlässlichen, gepflegten Bereitstellung solcher Möglichkeiten.

5. Fußverkehr 24/7 *365

Nicht zuletzt ist daraus zu folgern, dass Fußverkehr als Basismobilität immer verfügbar sein muss. Dabei dürfen Tages- und Jahreszeiten keine Barriere darstellen – weder in der Wahrnehmung noch durch unzureichende Pflege (z. B. Winterdienst). Vorrangig ist hier eine kontinuierliche Pflege und Management der Fußverkehrsnetze zu verstärken.

Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen und Projekte mit hoher Bedeutung helfen dabei, zunächst die richtigen Prioritäten zu setzen, um die verfügbaren Ressourcen einzusetzen. Folgende Prioritäten werden gesetzt:

1. Freihalten von Kreuzungen und Straßen von falsch parkenden Kfz, sowohl mit baulichen Mitteln als auch durch verstärkte Kontrolle
2. Stärkung der Gehgasse durch Sortierung des Gehwegparkens und Prüfung von Auslägen
3. Einrichten von sicheren Querungen auf den Haupttrouten in der und in die Innenstadt, sowohl neuer Querungsanlagen als auch durch Verbesserung bestehender
4. Verstärkter Einsatz von Sitzgelegenheiten und Spielelementen sowie weiteren punktuellen Maßnahmen zur Stärkung des Aufenthalts
5. Intensivierung der Pflege des öffentlichen Raums, inkl. baulicher Unterhalt, Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst, Beleuchtung etc.

5.2 Erfolge messbar machen

Die Stadt Dortmund nimmt sich vor, ihre Erfolge zu messen und zu kommunizieren – unter dem Motto „Gutes tun und drüber reden“. Der Evaluation der Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung werden dabei qualitative und quantitative Maßstäbe unterlegt. Neben einer reinen Umsetzungsbilanz der Maßnahmen wird auch darauf geschaut, wie die Maßnahmen angenommen werden. Regelmäßige Meilensteine gewährleisten eine Kontinuität.

Um Informationen über den Fußverkehr zu gewinnen, ist es sinnvoll, zukünftig regelmäßige Zählungen durchzuführen. Neben bestehenden Methodiken aus der Passantenfrequenzzählung in Einzelhandelsbereichen sind auch Zählungen an Hotspots wie Querungen sinnvoll, um Prioritäten in der Verkehrsplanung abzuwägen und zu begründen. Die Verschneidung dieser Daten mit einer systematischen Erfassung von Gehwegbreiten liefert nicht nur eine Planungsgrundlage, um im Netz zu agieren, sondern kann auch über einen Zeitraum aufzeigen, wie ein gerechter Straßenquerschnitt beispielsweise in Stadtteilzentren aussehen könnte. Zählraten in Zeitreihen können eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl aufzeigen.

Ergänzend können Befragungen durchgeführt werden. Neben der regelmäßigen Haushaltsbefragung können auch kleine Schwerpunktbefragungen und Beobachtungen die Datengrundlage ergänzen. Über den Vergleich können so eine Veränderung des Fußverkehrsanteils abgebildet und Hemmnisse und Wünsche erfragt werden. Die Stadt Dortmund überprüft regelmäßig ihre Ziele, nicht nur auf die eigene Zielerreichung, sondern auch im Vergleich mit anderen Städten. Die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie stellt somit einen Prozess dar, der intern gelebt und nach außen getragen werden muss. Ein regelmäßiger Austausch mit anderen Städten zeigt Stärken und Schwächen im Umsetzungsprozess aus.

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|---|-------|
| Abbildung 1 | Fußverkehr trägt zum Beleben der Dortmunder Innenstadt bei | 5 |
| Abbildung 2 | Ablauf - Masterplanprozess | 6 |
| Abbildung 3 | Fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt innerhalb von 20 Minuten | 7 |
| Abbildung 4 | Einordnung der Dortmunder Verkehrsanteile | 8 |
| Abbildung 5 | Fußverkehrsanteil nach Stadtbezirken | 9 |
| Abbildung 6 | Unfallbeteiligte FußgängerInnen nach Alter je 1.000 EinwohnerInnen (2013-2018) | 10 |
| Abbildung 7 | Fußgängerunfälle je 100 km Straßennetz | 12 |
| Abbildung 8 | Blindenleitsystem - Dortmund | 14 |
| Abbildung 9 | Modellkasten - Gehwegbreiten | 18-19 |
| Abbildung 10 | Modellkasten - Querungen | 21 |
| Abbildung 11 | Aachen Premiumwege | 24 |
| Abbildung 12 | Treppen am Dortmunder U-Turm | 27 |
| Abbildung 13 | Brüderweg Dortmund - Vorgezogene Seitenräume und Gehwegüberfahrt | 28 |
| Abbildung 14 | Wegweisung - Stadt Dortmund | 31 |
| Abbildung 15 | Informationstafel - Stadt Dortmund | 31 |
| Abbildung 16 | Schuhe - Basis zum gesunden Gehen | 32 |
| Abbildung 17 | Dialogveranstaltung - Masterplan Mobilität 2030 | 37 |



Strategie Öffentlicher Raum

Teilkonzept Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr

Masterplan Mobilität Dortmund 2030

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild:
Frau Datsis: www.augenblickundklick.de

Inhalt

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Aufgabenstellung: Eine Strategie für den öffentlichen Raum in Dortmund | 5 |
| 2. | Der öffentliche Raum: Ausgangslage und Herausforderungen | 9 |
| 3. | Strategien zum Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund | 15 |
| 4. | Raumkategorien | 17 |
| 5. | Grundsätze, Programme und Maßnahmen für den öffentlichen Raum | 27 |
| 5.1 | Grundsätze und Programme | 28 |
| 5.2 | Maßnahmen | 45 |
| 5.2.1 | M1: Stadtplatzprogramm | 45 |
| 5.2.2 | M2: Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum | 46 |
| 5.2.3 | M3: Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren | 46 |
| 5.2.4 | M4: Verstärkte Kontrolle und Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum | 47 |
| 5.2.5 | M5: Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten | 48 |
| 5.2.6 | M6: Vorhandene Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken | 48 |
| 5.2.7 | M7: Fonds für Bürger*innenideen einrichten | 49 |
| 5.2.8 | M8: Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen | 49 |
| 5.3 | Maßnahmenübersicht | 50 |
| 5.3.1 | Maßnahmenübersicht | 50 |
| 5.3.2 | Maßnahmen und die Raumkategorien | 51 |
| 6 | Fazit und weitere Empfehlungen | 53 |
| | Abbildungsverzeichnis | 54 |
| | Tabellenverzeichnis | 54 |

1. Aufgabenstellung: Eine Strategie für den öffentlichen Raum in Dortmund

Dortmund möchte vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrswende den öffentlichen Raum aufwerten und so mehr Aufenthaltsqualitäten und mehr Raum für vielfältige Nutzungen schaffen. Der Masterplan Mobilität 2030 zeichnet mit seinen acht Zielfeldern einen Weg auf, wie eine zukunftsfeste und verträgliche Mobilitätsstrategie bis 2030 umgesetzt werden kann. Er umschreibt nicht nur rein verkehrsmittelbezogene Ziele, sondern zielt insbesondere auch auf die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Dortmund mit attraktiven öffentlichen Straßenräumen, Plätzen und Freiflächen. Das Zielfeld H. greift explizit die Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen auf. Aber auch zu vielen anderen Zielfeldern (u. a. A. Mobilität für alle, E. Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV oder F. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens) bestehen weitere Anknüpfungspunkte für die Strategie Öffentlicher Raum.

Im öffentlichen Raum zeigt sich das gesellschaftliche Zusammenleben, die Lebensqualität und die Kultur einer Stadt. Hier treffen unterschiedliche Interessen und Erwartungen, nicht nur aus dem Verkehrsbereich, aufeinander. Ob wir uns in einer Stadt wohlfühlen, hängt wesentlich von der Qualität des öffentlichen Raums ab. Dortmunds Straßen und Plätze werden zunehmend intensiver genutzt: Hier findet nicht nur Begegnung, Austausch und Kommunikation statt, hier verbringen wir unsere Freizeit, treiben Sport und gestalten den öffentlichen Raum selbst mit.

Das ist allerdings nicht immer so gewesen: In den vergangenen Jahren wurde der öffentliche Raum in Dortmund beinahe ausschließlich über seine Verkehrsfunktion wahrgenommen. Inzwischen hat sich der Blickwinkel geändert: die **Strategie Öffentlicher Raum** zielt darauf ab, ganzheitlich die Qualität des öffentlichen Raums und seiner unterschiedlichen Nutzungen in Dortmund zu erhöhen. Sie ist gemeinsam mit der **Strategie Ruhender Verkehr** erarbeitet worden; zusam-

men bilden sie das Teilkonzept Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr. Parallel wurden im Masterplan-Prozess in den Jahren 2019-2021 ebenfalls die Teilkonzepte Fußverkehr & Barrierefreiheit sowie Radverkehr & Verkehrssicherheit erarbeitet, die ebenfalls viele Schnittpunkte zur Strategie Öffentlicher Raum haben. Alle Teilkonzepte sind in einem intensiven Arbeitsprozess zusammen mit der Stadtgesellschaft entstanden. Der begleitende Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 hat sich engagiert in mehreren Sitzungen mit den Handlungsfeldern und den Strategien auseinandergesetzt und sie weiterentwickelt. In mehreren öffentlichen Dialogprozessen wurden die Bürgerschaft beteiligt und unterschiedliche Räume, Funktionen und Zielfelder zur Strategie mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Die Strategie Öffentlicher Raum ist in erster Linie ein Querschnittsthema mit vielfältigen Schnittmengen. Sie ist in einem integrierten Prozess mit fünf anderen Strategien (Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Ruhender Verkehr) des Masterplans Mobilität erarbeitet worden. Darüber hinaus steht die Strategie Öffentlicher Raum in engem Bezug zu weiteren Planwerken der Stadt Dortmund: Die Strategie kann auf bestehende Konzepte wie dem **Citykonzept 2030**, dem **Masterplan Erlebnis** sowie dem **Masterplan Kommunale Sicherheit** aufbauen. Diese beschäftigen sich vor allem aus den Blickwinkeln des Städtebaus, der Wirtschaftsförderung, der Sicherheit und Ordnung mit Teilthemen des öffentlichen Raums. Auch mit dem **Masterplan Inklusion**, der vor allem die Barrierefreiheit in den Fokus nimmt und ebenfalls derzeit vorbereitet wird, bestehen einige Schnittmengen. Der **Masterplan Plätze** befasst sich mit den innerstädtischen Plätzen und hat bereits Grundlagen und vor allem kurzfristige Maßnahmen zu diesen Plätzen in der Innenstadt aufgeführt. Er soll in einer zweiten Stufe weitergeführt werden. Hier sollte ein enger Bezug zwischen dem Strategie Öffentlicher Raum des Masterplans Mobilität 2030 hergestellt werden.

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät

Die vorliegende Strategie Öffentlicher Raum setzt seinen Fokus auf die Straßenräume, wobei ein Straßenraum mehr als nur die reine Verkehrsfläche verstanden wird. Vielmehr begreift die Strategie den Straßenraum als einen wichtigen öffentlichen Raum, der Aufenthalt, Begegnung, Kommunikation, Veranstaltungen, aber auch Bewegung, Spiel und Sport und natürlich auch den Verkehr umfasst. Die Strategie beschreibt eine Gesamtstrategie mit einheitlichen Leitlinien, die den öffentlichen Raum umfassend als Ort der Teilhabe und des Miteinanders begreift.

Die Mobilität der Menschen, das individuelle Fortbewegen, prägt die Gestaltung und Qualität von Städten maßgeblich. Daraus ergeben sich zahlreiche konkurrierende Flächenansprüche: Langsamer Verkehr kollidiert mit schnellem Verkehr; Aufenthalt, Interaktionen im urbanen Raum und der Transfer von Personen und Gütern müssen in Einklang gebracht, einseitig autoorientierte Straßenräume gerecht aufgeteilt und in ihrer Nutzung überdacht, Plätze und Freiräume 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. Letztendlich bildet im städtischen Kontext der Mensch mit seinen subjektiven Wünschen und Ansprüchen den Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums, nicht (mehr) die alleinige Transitfunktion mit Schwerpunkt auf den motorisierten Individualverkehr.

Vor diesem Hintergrund bildet die Strategie Öffentlicher Raum des Masterplans Mobilität 2030 die Klammer zur Berücksichtigung und Steuerung der verkehrlichen, sozialen, klimatischen und funktionalen Ansprüchen an den öffentlichen Raum und setzt Leitlinien und Impulse zur Steigerung der Aufenthaltsqualität – für ein lebenswertes und attraktives Dortmund.

Die Strategie Öffentlicher Raum im Kontext weiterer Planwerke

Das **Citykonzept 2030** steht als strategische Handlungsleitlinie für die Dortmunder Innenstadt („City“) und befasst sich mit der grundsätzlichen städtebaulichen Entwicklung mit dem Zielhorizont 2030. Es ist 2014 vom Rat der Stadt beschlossen worden. Neben Stadtgestaltung und Städtebau werden auch Themen wie Grün- und Freiraumgestaltung, Nutzung und Funktion der City sowie die Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raums angeschnitten.

Der **Masterplan Plätze** (2019) betrachtet die Platzstrukturen innerhalb des Dortmunder Wallrings sowie am Wall und formuliert in einer ersten Stufe kurzfristige Handlungsansätze wie auch strategische Empfehlungen zur Steigerung der Qualität und Attraktivität der öffentlichen Plätze in der Innenstadt.

Mit dem **Masterplan Erlebnis** (2017) strebt Dortmund die Erhöhung der Freizeit- und Erlebnisqualität für Bürger*innen und Gäste der Stadt an und beleuchtet dazu Themen wie die Entwicklung des Tourismus- und Eventsektors, die Herausbildung von Erlebnisräumen und die Stärkung des Nachtlebens.

Der **Masterplan Kommunale Sicherheit** (2019) identifiziert Schwachstellen, räumliche Handlungsschwerpunkte und Strategien zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und bezieht dabei städtebauliche Aspekte sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen in die kommunale Sicherheitsstrategie mit ein.

2. Der öffentliche Raum:

Ausgangslage und Herausforderungen

Das Bild einer Stadt ist geprägt von seinen historischen Phasen, die auch die Stadt- und Verkehrsplanung durchlaufen haben. So hat sich das Verständnis einer Straße – respektive des Straßenraums – über die Jahrzehnte gewandelt: Von einstigen Flaniermeilen und stadtgestalterischen Höhepunkten über reine Verkehrsstrassen und monofunktionale Räume des Autoverkehrs hin zu Orten, die das urbane öffentliche Leben als Ganzes abbilden und prägen. Straßen und Plätze überdauern in der Regel viele Jahrzehnte und Jahrhunderte. Wer sie heute plant und gestaltet, muss sich sehr genau fragen, welche Aufgaben sie für kommende Generationen erfüllen sollen. Antworten dazu liefern Ansätze, die den Menschen in den Mittelpunkt rücken.

In ähnlichem Kontext kann der Umgang mit vielen städtischen Plätzen gezeichnet werden. Waren diese seit jeher Orte des öffentlichen Lebens, verkamen sie zeitweise zu Parkplätzen und versiegelten Leerräumen ohne richtige Funktion. Städtebauliche Leitbilder entsprachen diesem Verständnis dahingehend, dass Funktionen getrennt, die Stadt entmischt und segregiert wurde, was sich wiederum im Niedergang öffentlicher Räume widerspiegelte und Verkehr über längere Distanzen mit sich brachte. Nachdem seit den 1970er Jahren eine langsame Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt stattfand, stehen mittlerweile Positionen im Mittelpunkt, die eine konsequente Durchsetzung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer*innen und die Berücksichtigung der Ansprüche aller Menschen – das sogenannte „menschliche Maß“ – als Planungsmaxime sehen.

Standortfaktor Öffentlicher Raum

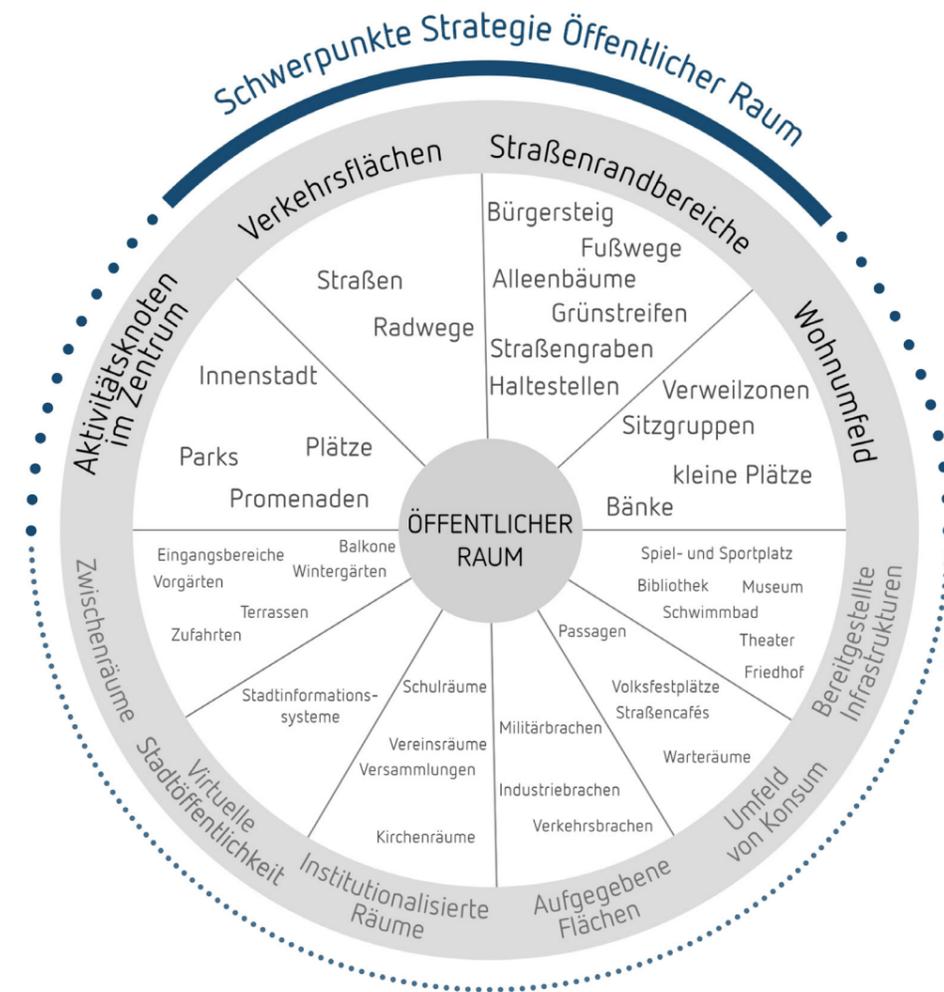
Der öffentliche Raum ist im Städtewettbewerb um Einwohner*innen, Arbeitskräfte, Kund*innen und Tourist*innen ein wichtiger Standort- und Attraktionsfaktor. Deshalb haben einige Städte (z. B. Wien, Berlin, Basel, Mannheim) Konzepte und Strategien für den öffentlichen Raum in den Blick genommen. Das Verständnis einer lebenswerten Stadt definiert sich zunehmend über die

Qualität des öffentlichen Raums und lebenswerte Quartiere. Stadträume werden als attraktiv und lebenswert wahrgenommen, wenn sich ein bedeutender Teil des Lebens im öffentlichen Raum, auf der Straße, abspielt, mit einladenden Fassaden und Erdgeschossen, vielfältiger Nutzungsmischung, attraktiven, kurzen Wegen und vielfältigen Mobilitäts Optionen. In solchen attraktiven öffentlichen Räumen treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander: Bedürfnisse von Anwohner*innen, Geschäftstreibenden, Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Personen sowie allen weiteren Verkehrsteilnehmer*innen müssen in Einklang gebracht werden. Grundlegend dabei ist, dass der öffentliche Raum nicht – bzw. nur schwerlich – vermehrt werden kann; mit dem vorhandenen Raum muss planerisch umgegangen werden. In diesem Kontext werden aktuell häufig Planungsansätze wie die „Umverteilung“ und „Rückgewinnung“ des öffentlichen Raums diskutiert. Neben der Steigerung der Lebensqualität wird vermehrt auch das Augenmerk auf die Klima- und Umweltfolgen gelegt, sodass Ansatzpunkte wie Klimaschutz und -anpassung sowie Gesundheitsförderung stärker Eingang in die Planung finden. Aus diesen Gründen bedeutet die Gestaltung von städtischen öffentlichen Räumen eine interdisziplinäre Aufgabe, und zwar unter verkehrsplanerischen, freiraumplanerischen, städtebaulichen, sozialen und nicht zuletzt klimatologischen Gesichtspunkten.

Was zählt überhaupt alles zum „öffentlichen Raum“?

Gegenstand der Strategie sind insbesondere die Aktivitätsknoten, Plätze, Verkehrsflächen und Straßenräume (inkl. deren Randbereiche) sowie das Wohnumfeld. Der öffentliche Raum ist jedoch weiter zu fassen und umfasst alle urbanen öffentlichen Freiräume, die grundsätzlich frei zugänglich und in der Regel in öffentlichem Eigentum sind (siehe nachfolgende Abbildung). Dabei ist zu beachten, dass der öffentliche Raum nicht isoliert von seiner Umgebung, vor allem Bebauung und Nutzung zu betrachten ist. Insbesondere die städtebauliche Situation wirkt essenziell auf die Nutzung und letztlich

Abbildung 2: Schwerpunkte Strategie - Öffentlicher Raum



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät

die Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Nicht explizit Gegenstand der Strategie sind eingeschränkt öffentliche und zugängliche oder bestimmten Sondernutzungen gewidmete Räume, z. B. Passagen oder Einkaufszentren.

Ein erweiterter Blick auf Räume, Flächen und Elemente zeigt ein umfassendes Bild: Öffentliche Räume sind vielfältig, unterschiedlich und weitaus mehr als allgemein gedacht. Sie wirken unmittelbar oder mittelbar prägend auf Menschen (vgl. Baukulturbericht 2020/21).

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Mehr Junge, mehr Alte. Dortmund wächst und wird vielfältiger, jünger und zugleich älter¹. Seit vielen Jahren zieht es junge Familien wieder in die städtischen Ballungsräume, so auch in Dortmund. Zugleich wird der Anteil der älteren Menschen weiterwachsen und der Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter sinken. Die Menschen, die heute vor der Rente stehen, sind gesünder und aktiver als jüngere Generationen. Die Zahl Hochbetagter (über 90) wird sich bis 2060 mehr als verdreifachen. Senior*innen sind mit zunehmendem Alter auf eine altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums angewiesen. Die Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe hängen unmittelbar von der Beschaffenheit des Wohnumfeldes ab. Öffentlich zugänglicher Orte und ein attraktiv gestalteter öffentlicher Raum beugen der Vereinsamung im Alter vor.

Der öffentliche Raum wird intensiver und vielfältiger genutzt. Seit mehreren Jahrzehnten ist in Deutschland ein Trend zu beobachten, dass die Deutschen einen immer größeren Teil ihrer Freizeit unter freiem Himmel verbringen. Das Schlagwort 'Mediterranisierung' fasst ein Sammelsurium an erkennbaren Phänomenen und deren Auswirkungen auf den öffentlichen Raum zusammen, die ihren Ursprung darin haben, dass sich das Freizeitverhalten wandelt und die Haushaltungsgrößen kleiner werden. Öffentliche Plätze und Grünflächen werden immer universeller genutzt. Mehr Außengastronomie, Public Viewings und Freiluftkinos sind Beispiele dafür. Während Kinder und Jugendliche sich zunehmend weniger im öffentlichen Raum bewegen, nehmen die sportlichen Aktivitäten, insbesondere von jungen oder älteren Erwachsenen im öffentlichen Raum zu. Diese Entwicklungen sind ein Zeugnis dafür, dass der öffentliche Raum als Treffpunkt und als Sammelplätze für unsere Gesellschaft einen größeren Stellenwert einnimmt. Zugleich gibt es einige Gruppen wie wohnungslose Menschen, die fast gänzlich auf den öffentlichen Raum angewiesen sind. Auch in Bezug auf eine flexiblere Verkehrsmittelnutzung (z. B. E-Scooter, Fahrradverleihsysteme) gewinnt der urbane öffentliche Raum zunehmend an Bedeutung.

Die Digitalisierung eröffnet Chancen, Leben und Arbeit anders zu organisieren. Ein neuer Trend macht sich bemerkbar, der insbesondere durch die Corona-Pandemie noch deutlich verstärkt werden könnte. Immer mehr Arbeitskräfte werden zum Teil in Home-Office arbeiten. Arbeitskräfte aus dem digitalen Bereich ziehen aufs Land, Breitband und ÖPNV-Anschluss vorausgesetzt. Arbeitszeiten werden flexibler. All das kann Einfluss auf die Nutzung der öffentlichen Räume nehmen. Reine Transit- und Verkehrsräume gehören der Vergangenheit an. Dies birgt auch große Chancen, die öffentlichen Räume mehr an der Lebensqualität für die ganze Gesellschaft zu orientieren.

Es gibt mehr Konflikte im Nachtleben. In Dortmund gehen in vielen Quartieren Wohnen, Freizeit, Ausgehen und Arbeit Hand in Hand. Gleichzeitig beanspruchen vor allem jene, die in begehrten und teuren Lagen wohnen, ein ruhiges Umfeld. Ein vitales Nachtleben macht aber für viele Menschen gerade erst die Attraktivität einer Großstadt aus und zieht sie dorthin. Ordnungsmäßig ist den Konflikten nur bedingt beizukommen. Die Kommunen stehen vor der Herausforderung, im Dialog mit allen Beteiligten einen tragfähigen Konsens auszuhandeln.

Die Regelungsdichte im öffentlichen Raum nimmt zu – gleichermaßen die Kommerzialisierung. Eine freie, individuelle Nutzung städtischer Räume wird vielfach und zunehmend durch kommunale wie private Regelungen, wie Nutzungsge- und -verbote eingeschränkt (siehe Foto vom PHOENIX See). Auch die Kommerzialisierung des öffentlichen Raums hat v. a. an attraktiven Orten und in zentralen Lagen deutlich zugenommen (als Beispiel sei die wachsende Außengastronomie am Alten Markt genannt), während Flächen ohne Konsumzwang zurückgehen. Dies behindert wichtige soziale Gewinne wie Treffen und Interaktion, Spiel und Sport, (sub-)kulturelle Angebote und Events oder Inklusion. Viele Menschen fühlen sich ausgegrenzt. Dies führt u. a. zur Vertreibung marginalisierter und vor allem einkommensschwachen Gruppen aus der

¹Insbesondere die Altersgruppen unter 6 Jahre, 18-40 Jahre sowie über 65 Jahre sind in den letzten zehn Jahren gewachsen. (Quelle: https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/ausunsererstadt/stadtportraet/statistik/bevoelkerung/index.html)

Abbildung 3: Verhaltensregeln am PHOENIX-See



Quelle: Planersocietät

Öffentlichkeit. Vor allem auch Kinder und Jugendliche können sich Räume nicht aneignen. In der Folge geht das öffentliche Leben zurück, Räume erscheinen unattraktiv und bedeutungslos, es wird weniger zu Fuß gegangen. Gleichwohl tragen Regeln auch zur Entwicklung und Verbesserung von öffentlichen Räumen bei, beispielsweise zur Umsetzung von Barrierefreiheit oder Wahrung der Verkehrssicherheit sowie subjektiven Sicherheit. Es gilt, ein ausgewogenes Maß an Freiraum und Flexibilität einerseits und Steuerungselementen andererseits zu etablieren.

Es entstehen immer mehr Flächenkonkurrenzen. Das Wachstum an Freiflächen hält oftmals mit dem Bevölkerungswachstum nicht mit, zudem gibt es mehr Ansprüche an den öffentlichen Raum, vom Aufenthalt über die sportliche Bewegung bis hin zum Parken. Es werden immer mehr Autos angemeldet. Circa die Hälfte davon parkt im öffentlichen Raum. Viele Innenstadtquartiere und -straßen sind dominiert vom ruhenden und fließenden Autoverkehr. Zudem kommen neue Mobilitätsformen auf dem Markt, die ebenfalls (mehr) Platz im öffentlichen Raum benötigen. Die urbane Mobilität entwickelt sich seit einigen Jahren in schnellem Tempo weiter – vor allem

im Bereich des Radverkehrs, hier sind vor allem der Durchbruch von E-Bikes und Pedelecs sowie größere Fahrradtypen wie Lastenräder zu nennen, aber auch mit neuen Mobilitätsformen im Bereich der sogenannten Mikromobilität, beispielsweise anhand von elektrischen Tretrollern, E-Skateboards und ähnlichen Fortbewegungsmitteln. Dazu entwickelt sich beispielsweise auch das Aufkommen an Liefer- und Logistikverkehren dynamisch; Logistik- und Mobilitätspunkte kommen hinzu. Zudem stehen Mensch und Natur immer stärker in Konkurrenz. Insbesondere in öffentlichen Grünanlagen wird durch Schäden oder intensive Nutzung durch den Menschen die Fauna beeinträchtigt. All dies sind deutliche Indikatoren dafür, dass der Platz im öffentlichen Raum neu gedacht und geordnet werden muss.

Stadt- und Verkehrsplanung muss verstärkt Gesundheitsaspekte berücksichtigen. Städte prägen im hohen Maße die Entwicklung der Gesellschaft und sie haben Einfluss auf die menschliche Gesundheit. Hohe Dichten, Lärm-, Luft- und Hitzebelastungen begünstigen Krankheiten. Die Prinzipien des Schutzes, der Vorsorge sowie der Förderung der menschlichen Gesundheit sind zentrale Rahmenbedingungen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Corona-Pandemielage in den letzten Monaten zeigt auf, dass der öffentliche Raum im Quartier wieder eine große Rolle einnimmt. Home-Office-Tendenzen werden dies noch weiter verstärken, Abstandsregelungen sind einzuhalten, so dass es mehr Platz benötigt. Es galt, über eine längere Zeit Gedränge z. B. in Fußgängerzonen, auf Plätzen oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermeiden. Dies hatte eine verstärkte Nutzung von Individualverkehrsmitteln, dem Pkw sowie dem Fahrrad, zur Folge. Um ein sicheres Zufußgehen, Flanieren, Verweilen auf Plätzen und Radfahren zu ermöglichen, bedarf es einer langfristigen Berücksichtigung derartiger Einflüsse und entsprechend mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr, aber auch in öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine gesunde, aktive Stadt baut auf Bewegungs- und Sportangeboten auf. Ungleichheiten in der öffentlichen Gesundheit werden so ausgeglichen und der soziale Zusammenhalt wächst. Ein attraktives Umfeld steigert die Bereitschaft zu Fuß zu gehen um bis zu 70 %

(Knoflacher, 1995). Damit lassen sich Erreichbarkeiten und die Einzugsbereiche zum Beispiel von Nahversorgern oder Haltestellen vergrößern.

Der öffentliche Raum muss sich dem Klimawandel stellen und anpassen. Weiterhin müssen auch Aspekte der Gesundheitsvorsorge durch die Entsiegelung von Flächen zur Vermeidung von gesundheitsgefährdenden stadtklimatischen Effekten (Hitzeinseln etc.) sowie der aktiven Gesundheitsförderung, beispielsweise durch Spiel- und Sportelemente, in die Gestaltung des öffentlichen Raums mit einfließen. Immer häufiger auftretende Extremwetterereignisse und Hitzestress haben signifikanten Einfluss auf die Gesundheit vieler Menschen, aber auch auf die Nutzung des öffentlichen Raums. Aspekte wie Verschattung, Entsiegelung und Durchlüftung erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit. Der Entstehung von Hitzeinseln einerseits und Hochwasserlagen andererseits gilt es entgegenzuwirken und die verkehrlichen Belastungen für den Stadtraum zu minimieren.

Stadtentwicklung, Städtebau und Mobilität müssen integrierter betrachtet werden. Erfolgte in den vergangenen Jahrzehnten oftmals eine Segmentierung der Stadt sowie korrespondierend die Fragmentierung von Verkehrsräumen, vereinen sich heute städtebauliche und verkehrsplanerische Leitmotive, wie eine funktionsdurchmischte, erlebbare und nachhaltige Stadt und eine Stadt der kurzen Wege, in der Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Vordergrund stehen. Diese Voraussetzungen implizieren und unterstützen die Aufwertung sowie zum Teil Rückgewinnung des öffentlichen Raums im Sinne einer hohen Lebens- und nachhaltigen Verkehrsqualität. Straßen sollen von außen nach innen, vom Straßenrand ausgehend zur Mitte hin geplant werden. Dies bedeutet, dass zunächst der Infrastruktur der Fuß-

gänger*innen und Radfahrer*innen, genügend Platz eingeräumt, damit diese sicher unterwegs sein können. Erst danach wird geschaut, welcher Rest des Platzes dem Autoverkehr noch eingeräumt werden kann. Räumliche und städtebauliche Strukturen (z. B. Sichtachsen, Fassaden und Gebäude) sowie der öffentliche Raum korrespondieren dabei. Der planerische Maßstab ist der Mensch: Dies äußert sich in der Maßstäblichkeit der Straßenräume, Plätze und auch baulichen Strukturen sowie weitgehend öffentlichen und einladenden Erdgeschossstrukturen. Diese Symbiose von Städtebau und Mobilität bestimmt in großem Maße die Attraktivität und Aufenthaltsqualität einer Stadt.

Es gibt einen verstärkten Wunsch nach stärkerer Beteiligung, Mitwirkung und Berücksichtigung der Interessen der Bürger*innen. Das sogenannte menschliche Maß bezieht sich zum einen auf die Wahrnehmung der (gebauten) Umwelt und somit die baulich-technische Komponente der Planung. Zum anderen wird die selbstbestimmte Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums im urbanen Kontext immer wichtiger. Vielen Menschen ist die direkte individuelle Lebensumgebung wichtig. Insbesondere wenn es um den Erhalt von Freiräumen in dichten Großstadträumen oder die Minimierung negativer Verkehrsfolgen wie Lärm- und Luftschadstoffemissionen geht, ist das Beteiligungsinteresse groß. Dies zeigt sich auch an lokalen Beispielen, wie die Diskussion um die Entwicklung des Dortmunder Hafens rund um die Speicherstraße im Kontext der Entwicklung der Nordstadt. Bereits vorhandene, erfolgreiche Beteiligungsformate sind weiter zu nutzen und zu entwickeln, um in vielschichtigen Planungsprozessen eine umfangreiche Beteiligung der betroffenen und interessierten Bürger*innen sicherzustellen.

3. Strategien zum Umgang

mit dem öffentlichen Raum in Dortmund

Diese Strategie verfolgt das grundlegende Ziel, die Lebensqualität in der Stadt Dortmund sowie die Aufenthaltsqualität im Einklang mit der Verkehrsqualität zu steigern. Dazu gibt das vom Rat der Stadt beschlossene Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030 mit dem Zielfeld H „Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen“ die Zielrichtung dieser Strategie wieder. Diese Zielsetzung muss im Kontext der zuvor genannten Rahmenbedingungen und Trends betrachtet werden. Die Basis zur Bewältigung dieser Herausforderungen und die Konkretisierung der grundlegenden Zielsetzung äußert sich in folgenden Leitlinien, die jeder Planung und Umgestaltung des heterogenen öffentlichen Raums in Dortmund zugrunde zu legen sind:

Abbildung 4: Leitlinien für den Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät

LEBENDIG: weltoffen, einladend und einschließend, urban, ästhetisch

Dortmund bietet Raum für alle Menschen – Stadtbürger*innen wie Gäste, Junge wie Alte, Menschen in Eile wie Menschen, die Verweilen. Dabei weist der öffentliche Raum eine hohe gestalterische Qualität auf und bestärkt Dortmund als moderne, urbane und weltoffene Stadt.

GERECHT: sozial gerecht, sicher, geschlechtergerecht, Teilhabe sichernd

Der öffentliche Raum in Dortmund ist für alle Menschen attraktiv – sie können sich jederzeit sicher und barrierefrei im öffentlichen Raum bewegen und aufhalten. Schwächere Verkehrsteilnehmer*innen und marginalisierte gesellschaftliche Gruppen werden in ihren Ansprüchen verstärkt berücksichtigt.

ÖKOLOGISCH: Klimaschutz und -anpassung berücksichtigend, grün, gesundheitsfördernd

Dortmund entwickelt sich grün – auf dem Weg zur Klimaneutralität werden im öffentlichen Raum die Ansprüche an Klimaschutz, -vorsorge und -anpassung, insbesondere zur Förderung klimaschonender Verkehrsmittel, besonders berücksichtigt.

PARTIZIPATIV: dialogorientiert, unbürokratisch, bildend, aktivierend, identitätsstiftend

Dortmund lernt mit und an seinen Bürger*innen. Sie sind die lokalen Expert*innen und gestalten den öffentlichen Raum in zentraler Rolle aktiv mit – von den kleinen, identitätsstiftenden Projekten im lokalen Wohnumfeld bis hin zu städtischen Großprojekten, die mit dem Rückhalt der Stadtgesellschaft vorangetrieben werden.

FLEXIBEL: niederschwellig, temporär, unfertig, baulich und sozial angepasst, lernend, spontan

Der öffentliche Raum in Dortmund zeichnet sich durch niederschwellige Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, Wandelbarkeit und Entwicklungsfähigkeit aus. Er steht den Menschen – wo möglich – auch zur individuellen und kreativen Gestaltung und Nutzung zur Verfügung. Altes wird angepackt, Neues wird ausprobiert, und, falls notwendig, wird verbessert und umgesteuert. So entwickelt sich Dortmund stetig weiter und neu.

Die Leitlinien gelten übergreifend für den Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund. Darüber hinaus ist der Raum selbstverständlich nicht einheitlich zu betrachten – Straßen und Plätze, Citybereiche und weniger verdichtete Stadtgebiete, wohnortnahe Strukturen und größere öffentliche Anlaufstellen müssen entsprechend ihrer Nutzungsanforderungen geplant und gestaltet werden, so dass nicht alle Leitlinien überall mit der gleichen Intensität verfolgt werden. Nachfolgend werden daher der öffentliche Raum anhand von Raumkategorien und der wesentlichen Anforderungen charakterisiert.

4. Raumkategorien

Die Stadt Dortmund ist ein Zusammenspiel von unterschiedlichen Stadt- und Straßenräumen. Diese Vielfalt ist vor allem aufgrund der jeweiligen historischen Epochen der Stadtentwicklung, der Umfeldnutzung und der zentralörtlichen Funktion der (öffentlichen) Räume entstanden. So hat der öffentliche Raum in einem gründerzeitlichen Quartier zum Teil andere Funktionen als der öffentliche Raum in einem aufgelockerten Einfamilienhausgebiet. Je nach Stadtraum gibt es unterschiedliche Bedeutungen des öffentlichen

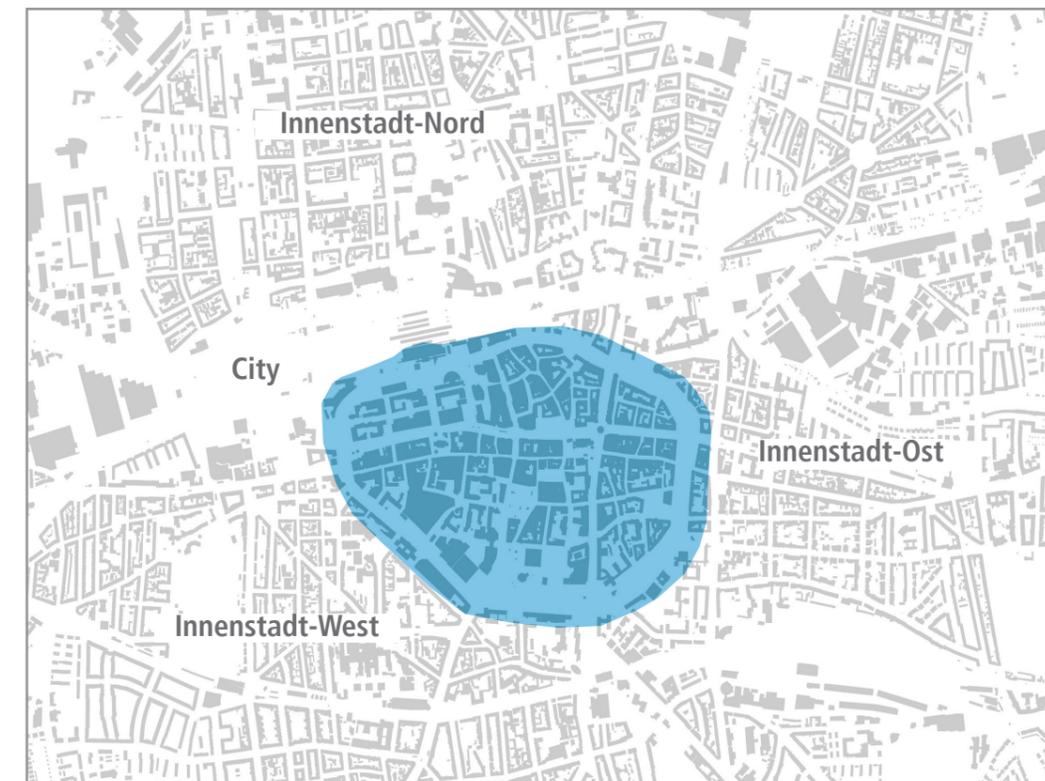
Raums sowie andere Handlungsbedarfe. Die nachfolgende Beschreibung von Raumkategorien ermöglicht es, die Vielfalt der öffentlichen Räume im Blick zu behalten sowie raumtypische Charakteristika, Ansprüche und Mängel zu identifizieren. Im Kapitel 5.3 sind in einer Tabelle die stadträumlichen Prototypen sowie die nachfolgenden Grundsätze und Maßnahmen aus Kapitel 5.1/5.2 miteinander verschnitten, sodass ein Überblick gegeben werden kann, in welchen Raumkategorien sich welche Maßnahmen anbieten.

City / Stadtzentrum

Die City in Dortmund wird räumlich anhand des ursprünglichen mittelalterlichen Stadtgebiets abgegrenzt, ist jedoch während und nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich zugunsten autogerechter Verkehrsräume und städtebaulicher Großstrukturen verändert worden. Daraus hat

sich die City jedoch zum zentralen Ankunfts- und Aufenthaltsort Dortmunds mit mittlerweile weitläufigen autofreien Bereichen, Gastronomie, Shopping- und Ausgelmöglichkeiten weiterentwickelt. Durch den anliegenden Hauptbahnhof wird sie unmittelbar erreicht und direkt intensiv wahr-

Abbildung 5: Stadtzentrum Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

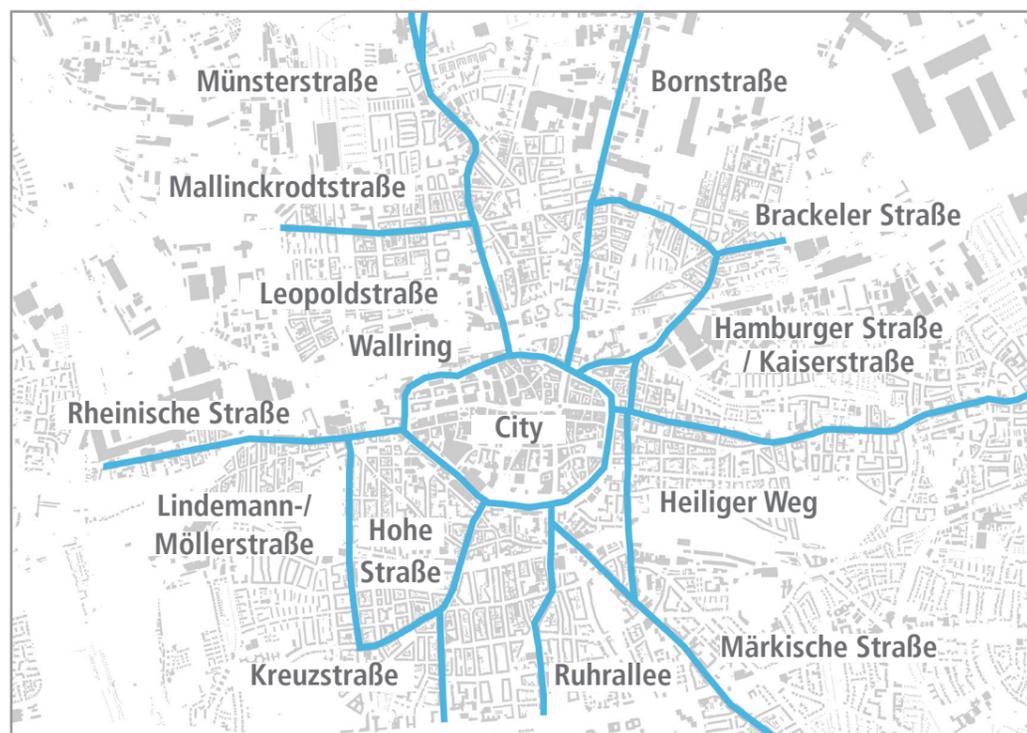
genommen. Entsprechend halten sich in der Regel überdurchschnittlich viele Menschen von außerhalb Dortmunds in der City auf. Ein wichtiger positiver erster Eindruck wird dabei jedoch nicht immer vermittelt. Dabei weisen viele öffentliche Räume gerade in Verbindung mit den umliegenden städtebaulichen Strukturen auf eine erhöhte Aufmerksamkeit hin (z. B. Vorplatz Opernhaus, Vorplatz Dortmunder U).

Der öffentliche Raum in der City weist in vielerlei Hinsicht Verbesserungspotenzial auf. Abseits stark genutzter Straßenräume und Plätze wie dem Westenhellweg oder dem Alten Markt, die entsprechend attraktive Erdgeschossnutzungen aufweisen, mangelt es an vielen Stellen an Qualität. Wichtige städtebauliche Situationen, Verbindungs- und Aufenthaltsbereiche sind teils durch im Erdgeschoss verschlossene Gebäude-

rückseiten oder Einfahrten von Tiefgaragen/Parkhäusern geprägt (bspw. weite Teile der Südseite der Kampstraße) und fördern so das Unwohlsein. Insbesondere der nördliche Citybereich ist zudem durch mangelhafte, nicht den Ansprüchen an eine urbane Nutzung entsprechende Straßenräume geprägt (z. B. Hansastraße, Bissenkamp). Grün und/oder besondere gestalterische Qualitäten weisen größere Teile des öffentlichen Raums in der City überwiegend nicht auf. Mit der Realisierung des „Boulevards Kampstraße“ steht jedoch ein wichtiges Projekt zur Aufwertung der zentralen Ost-West-Achse durch die City bevor; die Qualität und Wirkung dieser Maßnahme bleibt abzuwarten und kann ggf. im Rahmen dieser Strategie evaluiert und angepasst werden. Weitere strategische Ansätze zur Erhöhung der Qualität der City werden durch den Masterplan Plätze sowie das Citykonzept 2030 verfolgt.

Einfallstraßen und Tangentialen

Abbildung 6: Einfallstraßen und Tangentialen in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Aufgrund des ringförmigen Stadtzentrums prägen große aus allen Himmelsrichtungen auf das Zentrum zulaufende Einfallstraßen den Stadtraum Dortmunds. Dazu gezählt werden kann auch der Wallring selbst, der den Citybereich begrenzt. Dieser Raumtyp ist geprägt durch in der Regel mehrspurige, meist gradlinig verlaufende und insbesondere auf die Ansprüche des Kfz-Verkehrs ausgerichtete Straßenräume. Diese bieten einerseits eine schnelle Erreichbarkeit der City und der dortigen Parkmöglichkeiten mit dem Auto, andererseits durch die Verteilerfunktion des Wallrings und die dadurch vorhandene Verbindung all dieser Straßen jedoch auch wesentliche Routen, um den Innenstadtbereich zu durchfahren. Keine dieser Straßen weist eine zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur auf. Die Gehwege sind zumeist angemessen breit, zu Fuß Gehende werden jedoch an vielen Knotenpunkten benach-

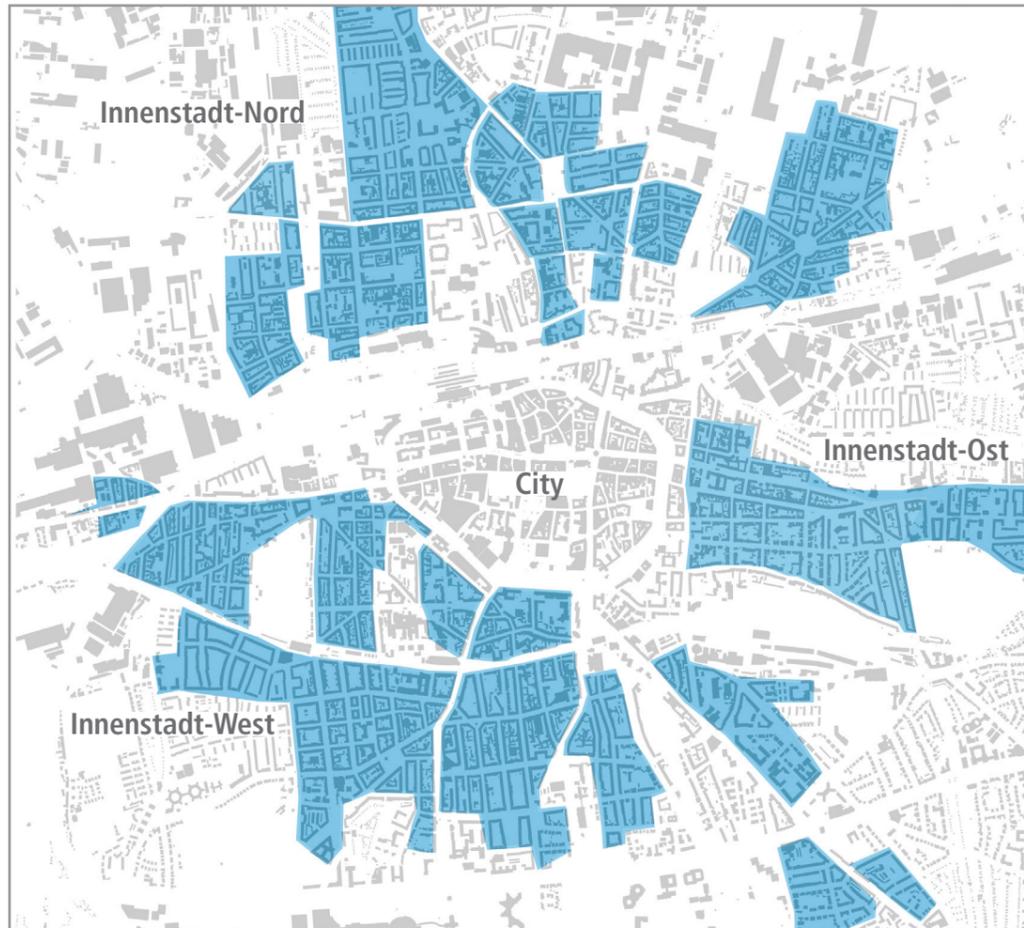
teiligt. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und weil der Gestaltung der Seitenräume dieser Straßen oftmals wenig Beachtung geschenkt wurde, stellen diese keine bevorzugten Räume zum Zuzußgehen oder Aufenthalt dar. Es wird deutlich, dass die Funktion dieser Straßen als (schnelle) Verbindung Vorrang genießt. Jedoch führen diese Straßen in der Regel durch die dicht bebauten undutzungsgemischten Innenstadtquartiere und somit durch den Wohn- und Aufenthaltsraum vieler dort lebender Menschen. Die Erdgeschossnutzung ist zudem überwiegend öffentlich und es grenzen häufig unmittelbar Einrichtungen der Nahversorgung oder Schulen an. Entsprechend müssen auch hier die Ansprüche der Nahmobilität sowie der Menschen vor Ort ein angemessenes Gewicht bei Gestaltung und Flächenverteilung erhalten.

Verdichtete Innenstadtquartiere (gründerzeitliche Blockrandbebauung)

Die verdichteten Innenstadtquartiere sind in der Regel durch mehrgeschossige Blockrandbebauung mit überwiegender Wohn- und einzelner öffentlicher Erdgeschossnutzung (v. a. in den Kreuzungsbereichen) geprägt. Im Verhältnis zur Stadtgröße machen sie in Dortmund einen recht geringen Teil aus, stellen jedoch überwiegend bevorzugte Wohnlagen dar, vor allem für Menschen, die die Vorzüge des urbanen Lebens schätzen. Aufgrund der städtebaulichen Struktur überlagern sich die Ansprüche in den weitgehend komprimierten Straßenräumen. Privater Freiraum ist durch die Dichte nur in geringem Maße vorhanden. Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sowie eine flächenüber-

mäßige Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs kennzeichnen die lokalen Wohn-, Erschließungs- und Geschäftsstraßen. Häufig nehmen diese eine Scharnierfunktion zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsraum wahr, da ein öffentliches städtisches Leben aufgrund der städtebaulichen Dichte und der Klientel besonders ausgeprägt ist. Damit einher geht auch meist ein hohes Bewusstsein der eigenen öffentlichen Umgebung, sodass hier Raum zum individuellen Gestalten sowie für temporäre und innovative Lösungen besonders in Frage kommt. Gleichzeitig sind bestehende Freiflächen innerhalb dieser Quartiere von hoher Bedeutung, u. a. für das Stadtklima und den Aufenthalt.

Abbildung 7: Verdichtete Innenstadtquartiere in Dortmund



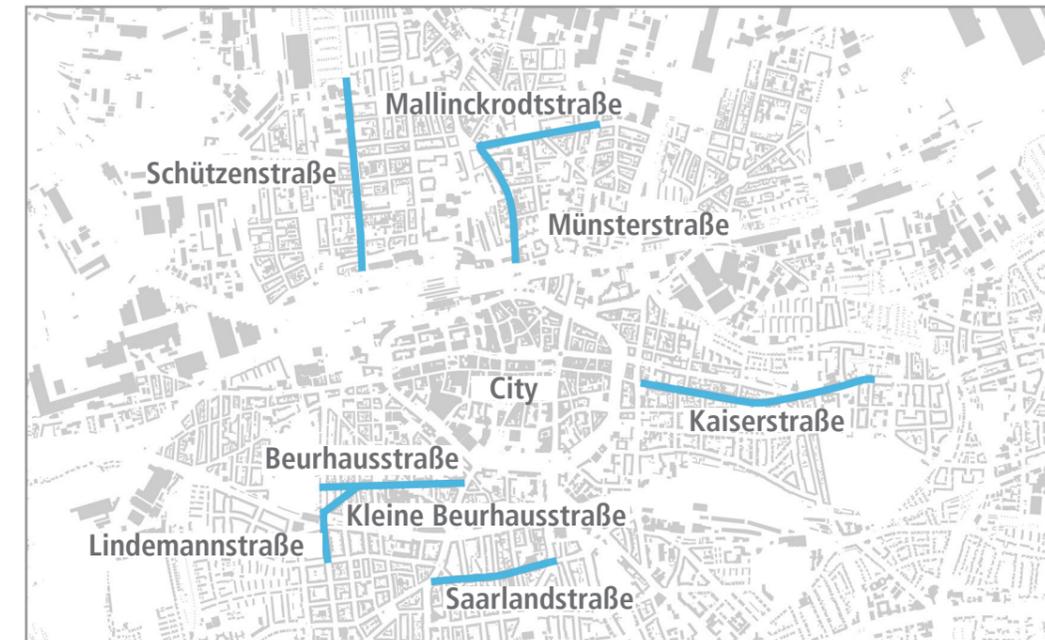
Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Innerstädtische Geschäftsstraßen

Vor allem die innerstädtischen Stadtbezirke weisen Straßen auf, die häufig aufgrund sich überlagernder Ansprüche – sowohl aus verkehrlicher Sicht (häufig Quell-, Ziel- und Transitverkehr) als auch als städtebaulicher Sicht mit intensiver öffentlicher Erdgeschossnutzung – eine besondere Rolle einnehmen. Einige dieser Straßen sind Teil des Vorrangstraßennetzes, zugleich werden sie stark durch die lokale Anwohnerschaft für die Nahversorgung, Gastronomiebesuche oder Treffen

genutzt. Insgesamt ergeben sich hier besonders belebte und vielfältig beanspruchte öffentliche Räume mit entsprechenden planerischen Herausforderungen. Die individuellen Straßencharakteristika erfordern eine entsprechend individuelle und intensive Betrachtung. Häufig finden sich hier zudem die sogenannten Scharnier-Räume. Die Flächenverteilung entspricht dabei häufig nicht den Ansprüchen aller Nutzer*innen dieser Straßen, zudem besteht an vielen Stellen ein erhöhter

Abbildung 8: Beispiele für innerstädtische Geschäftsstraßen in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

(flächiger) Querungsbedarf. Raumdominierender ruhender Pkw-Verkehr, ein hohes Lieferverkehrsaufkommen, quantitative und qualitative Mängel im Bereich der Radabstellanlagen sowie zum Teil ungeordnete Straßenmöblierung zählen zu wei-

teren Problempunkten. Vielfach finden sich lokale Initiativen, Gewerbetreibende und Anwohner*innen, die zur Qualität der Straße beitragen wollen.

Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in den Außenstadtbezirken

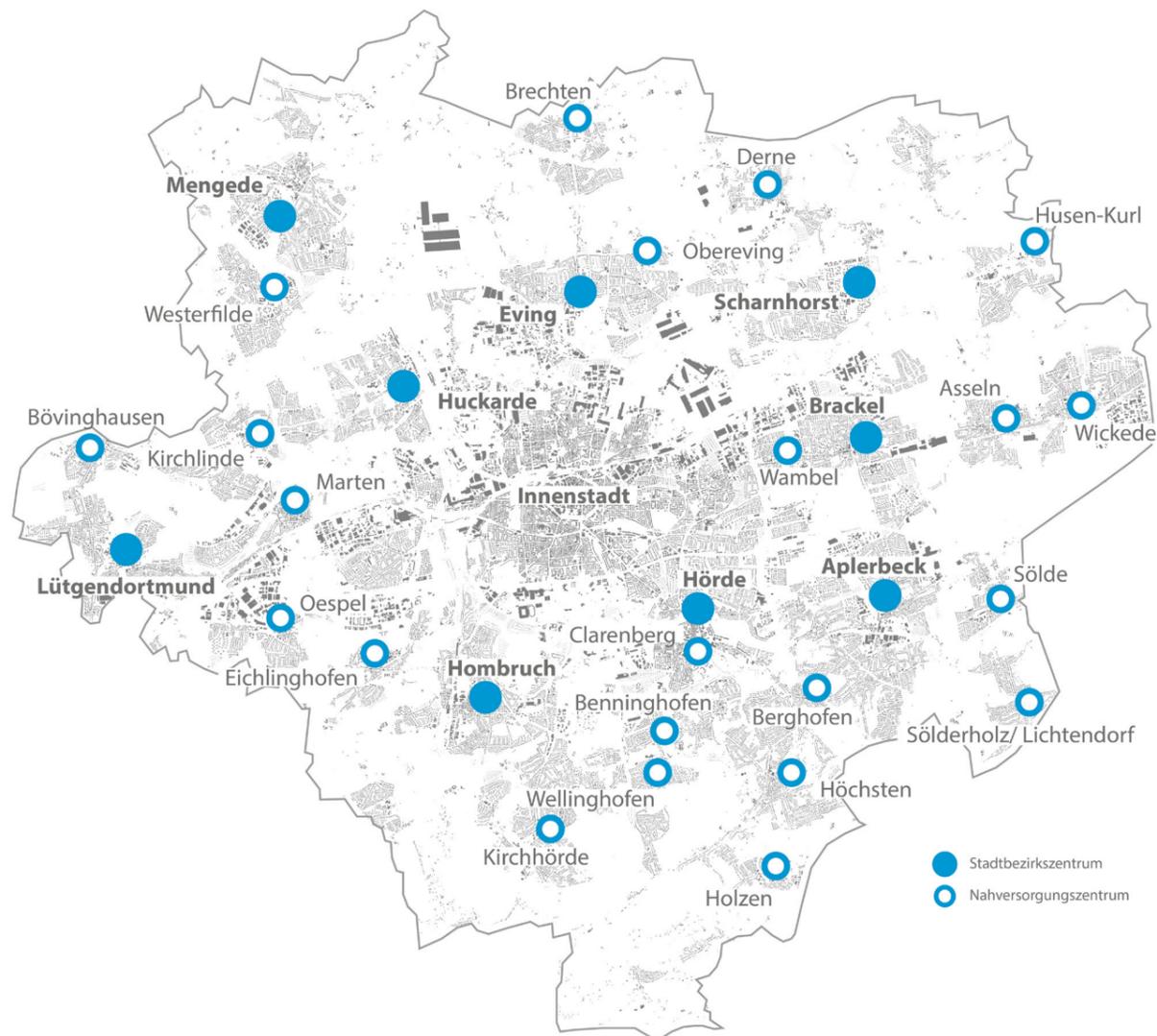
Die stadträumliche Struktur Dortmunds ist abseits der verdichteten Innenstadtbezirke geprägt von mehreren Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren, die relativ autark funktionieren und überwiegend eigenständige verkehrliche und städtebauliche Strukturen aufweisen. Der Masterplan Einzelhandel hat u. a. neun Stadtbezirkszentren sowie 22 Nahversorgungszentren in den Außenstadtbezirken definiert. Sie bilden eigene Zentren mit entsprechenden Funktionen und Infrastrukturen, teils mit eigenen Fußgängerzonen und überwiegender Mischnutzung. Viele dieser Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren weisen

individuelle (baulich-historisch-strukturelle) Charakteristika auf. Die Qualitäten der öffentlichen Räume sind unterschiedlich ausgeprägt. So existieren lebendige und in Teilen verkehrsberuhigte Zentren beispielsweise in Hörde und Hombruch, wohingegen Zentrumsbereiche wie Eving oder Brackel stärkere Probleme mit Durchgangsverkehr (siehe Brackeler Hellweg) und geringeren Aufenthaltsqualitäten haben oder ein Zentrum wie Scharnhorst mit den Vor- und Nachteilen seiner städtebaulichen Entstehungszeit umgehen muss. Entsprechend bedarf es individueller Einschätzungen und Ansätze, die Stadtbezirkszentren in ihrer

Attraktivität insbesondere auf lokaler Ebene zu stärken. Eine Ebene unterhalb der Stadtbezirkszentren bestehen weiterhin mehrere Stadtteilzentren, die verkehrlich wie städtebaulich divers einzuordnen sind und unterschiedliche räumliche Herausforderungen aufweisen. So existieren noch ältere, teils dörfliche Strukturen (Barop, z.T. Dorstfeld) genauso wie Stadtteilzentren, die sich in anderen Phasen städtebaulich entwickelt

haben und daher deutlich MIV-orientierte Raumstrukturen aufweisen (Kirchlinde, Kirchhörde). Die Stadtteilzentren weisen vor allem eine lokale Bedeutung hinsichtlich der Nahversorgung und sozialer Infrastrukturen auf. Auch hier gilt es, lokale Erfordernisse und Ansprüche zu identifizieren und die kleineren Zentren im Rahmen der lokalen Bedeutung zu stärken.

Abbildung 9: Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Einzelhandelskonzepts der Stadt Dortmund, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

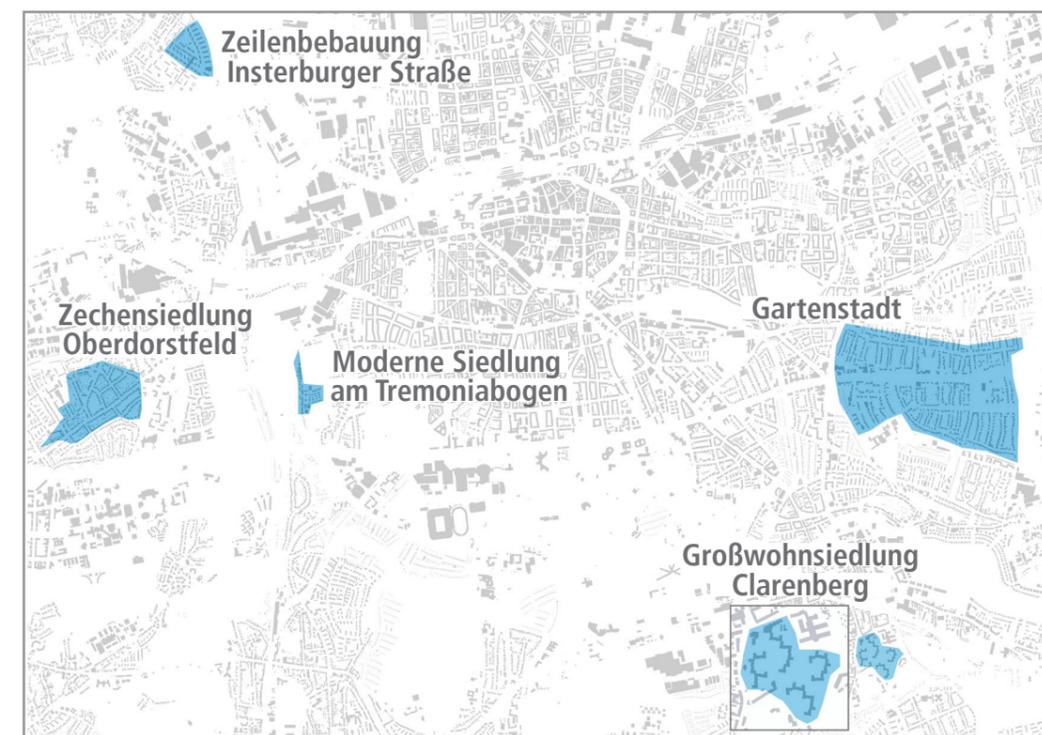
Wohnumfelder

Die Siedlungsentwicklung hat sich in Dortmund abseits der verdichteten Innenstadtbezirke und einiger Stadtbezirkszentren vor allem flächig vollzogen, mit zahlreichen Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen sowie – entsprechend der städtebaulichen Epoche – auch mehreren Großwohnsiedlungen. Einfamilienhaussiedlungen zeigen sich in der Regel durch aufgelockerte Bebauung und können sowohl integriert liegen als auch eigene Siedlungsgebiete darstellen.

Der öffentliche Raum spiegelt in der Regel die Entstehungszeit wider – bei neuen Siedlungen werden neben Tempo-30-Zonen auch vermehrt verkehrsberuhigte Bereiche angelegt. Reihenhaus- und Großwohnsiedlungen ist zumeist privater Freiraum zugeordnet; der öffentliche Raum ist häufig vernachlässigt und die (Wohn-)Straßen sind durch den Autoverkehr geprägt. Vor allem in

den Großwohnsiedlungen Dortmunds zeigt sich der – hier besonders bedeutsame – öffentliche Raum noch in Teilen vernachlässigt, auch wenn vor allem mit Hilfe von Städtebauförderprogrammen bereits einiges verbessert werden konnte. Die Schaffung gemeinschaftlicher, sozialer Aufenthaltsräume sowie attraktiverer Räume vor allem für den Fußverkehr sowie junge und insbesondere alte Menschen gehört in diesen Bereichen zu den wesentlichen Herausforderungen. Ansätze bestehen beispielsweise durch die vermehrte Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, sogenannter Spielstraßen, sowie die Aufwertung und Nutzbarmachung von Grün- und Freiflächen. Die nachstehende Karte zeigt beispielhaft unterschiedliche Siedlungsformen in Dortmund – von der Gartenstadt, über die Zechensiedlung, Einfamilienhaus- und Zeilenbau bis hin zur Großwohnsiedlung.

Abbildung 10: Beispiele für unterschiedliche Wohnumfelder in Dortmund



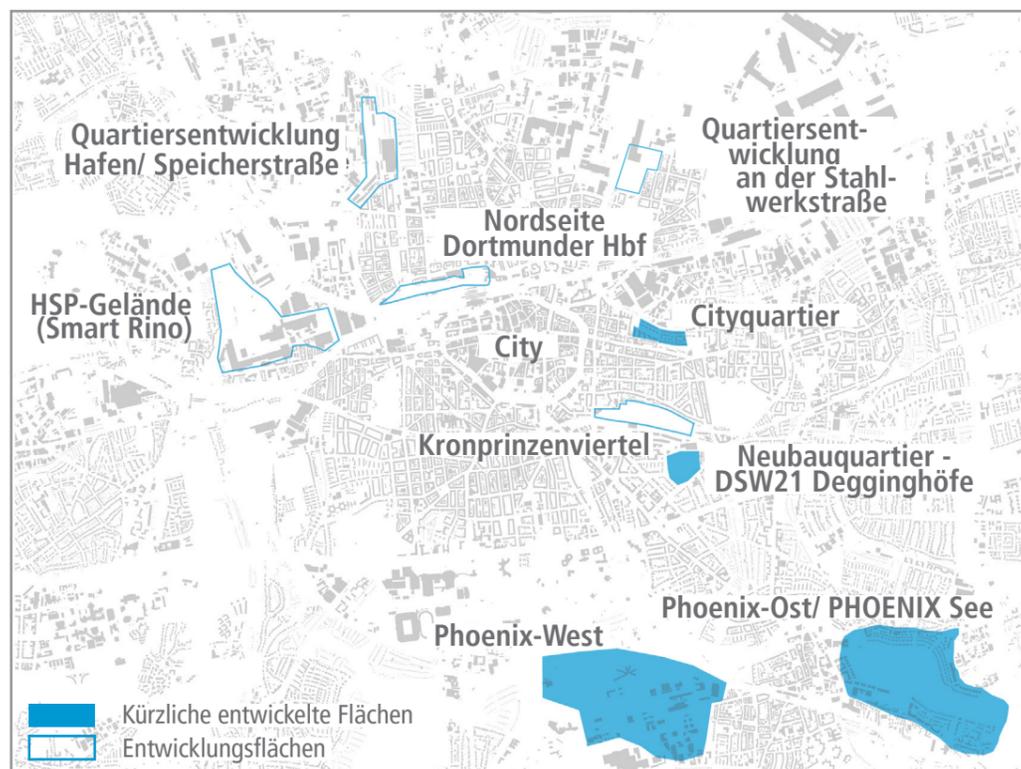
Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Öffentlicher Raum in Neubauquartieren

In Dortmund haben – auch im Rahmen des Strukturwandels – einige bedeutende städtebauliche Entwicklungen stattgefunden, bei denen zum Teil großflächig neue öffentlich nutzbare Räume entstanden sind, die durch die Menschen überwiegend positiv angenommen werden. Zu nennen ist hier insbesondere die Entwicklung von PHOENIX West und Ost (PHOENIX See). Weiterhin werden laufend größere Siedlungsflächen entwickelt. Dazu zählen beispielsweise das Gebiet Hohenbuschei oder der ehemalige Güterbahnhof Ost (Cityquartier), deren öffentliche Räume – trotz zum Teil moderner Straßenraumgestaltung – eher privaten Charakter behalten und die u. a. durch fehlende Funktionsmischung und städtebauli-

che Integration auch verkehrsräumlich isoliert wirken. Im Dortmunder Stadtgebiet bestehen weitere bedeutende Potenzialflächen, die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten entwickelt und unterschiedliche neue Nutzungen erhalten werden (z. B. HSP-Gelände, Hafen/Speicherstraße, Hauptbahnhof-Nordseite). Hier gilt es, die Aufteilung und Gestaltung des öffentlichen Raums bereits bei den Fragen der Stadtentwicklung, des Städtebaus und der verkehrlichen Anbindung vorausschauend und mit hohem Stellenwert einzubeziehen, aus Vergangenen zu lernen und so verkehrlich wie städtebaulich innovative und attraktive neue Quartiere zu schaffen.

Abbildung 11: Beispiele für Neubauquartiere im innerstädtischen Bereich in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Urbaner öffentlicher Freiraum

Dortmund verfügt über einen hohen nutzbaren Grünanteil an der öffentlichen Fläche. Große Parks, wie der Westfalenpark, Fredenbaumpark und Rombergpark, aber auch kleinere Grün-/Freiflächen werden immer wieder als qualitätsvolle öffentliche Räume sowie Verbindung zwischen städtischem (Verkehrs-)Leben und Freizeitraum wahrgenommen. Teilweise stellen sie auch eine Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radver-

kehr dar (z. B. Stadewäldchen, Dietrich-Keuning-Park, Kanaluferbereich). Es gilt, die Qualität dieser Freiräume zu sichern und sie im Bedarfsfall besser in das Fuß- und Radwegenetz zu integrieren. Im Rahmen der anstehenden städtebaulichen Großprojekte (z. B. HSP-Gelände, Hbf-Nordseite) sollten diese sowohl für das Stadtklima als auch für die Lebensqualität der Bevölkerung wichtigen Flächen weiter ausgebaut werden.

Abbildung 12: Beispiele für öffentlichen Freiraum in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

5. Grundsätze, Programme und Maßnahmen für den öffentlichen Raum

20 Grundsätze, 8 Maßnahmen

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein steter Prozess, der kleine wie große Projekte und Programme, die Berücksichtigung von Zielen und Grundsätzen im Tagesgeschäft von Straßenplanung und -bau sowie den kontinuierlichen Austausch mit der Stadtgesellschaft, insbesondere mit den Bürger*innen, umfasst.

Der öffentliche Raum wird jedoch nicht nur anhand von baulich-gestalterischen Maßnahmen aufgewertet, sondern auch anhand von effizienter Steuerung, neuen Planungsinstrumenten und organisatorischen Maßnahmen weiterentwickelt. Dazu werden Planungs- und Entwicklungsperspektiven aufgezeigt sowie Konzeptvorschläge angebracht, die der vielfältigen Nutzung des öffentlichen Raums auf unterschiedlichen Ebenen Rechnung tragen. Die Zuständigkeiten im Rahmen des breiten Themenfeldes Öffentlicher Raum sind innerhalb der Verwaltung auf unterschiedliche Ämter und Abteilungen verteilt, sodass die Strategie auch als Hilfestellung für ämterübergreifende einheitliche Entwicklungs- und Handlungsoptionen zur Verfügung stehen soll.

Viele Menschen in Dortmund zeigen ein hohes Bewusstsein und Verantwortung für das eigene Lebensumfeld, den öffentlichen Raum, in dem sie leben, sich bewegen und sich aufhalten. Dies zeigt sich sowohl in zahlreichen lokalen Initiativen und Ideen als auch bei den fortlaufenden Sitzungen des Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030, regelmäßigen Beteiligungen im Rahmen der Dialogveranstaltungen zum Masterplan Mobilität 2030 und zur Strategie Öffentlicher Raum. Viele Ideen sind bereits vorhanden; sie

sollen mit dieser Strategie einen Rahmen zur Artikulation und ggf. Umsetzung erhalten. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Menschen, mit lokalen Initiativen sowie mit vielen engagierten Dortmunder Institutionen z. B. aus den Bereichen der Bildung, Wissenschaft und Forschung steigert die Qualität des öffentlichen Raums und stärkt die Bindung zwischen der Stadt und ihrer Gesellschaft. Begleitend soll die Kommunikation des Werts des öffentlichen Raums für eine lebenswerte und attraktive Stadt insgesamt ein stärkeres Gewicht entfalten und positive Veränderungen entsprechend kommuniziert werden.

Dementsprechend beinhaltet die Strategie Öffentlicher Raum sowohl gestalterische Grundsätze, Programme und Maßnahmenansätze, aber auch Empfehlungen zur planerischen Qualifizierung und Steuerung öffentlicher Räume sowie – nicht zuletzt – kommunikative und partizipative Handlungsempfehlungen.

Das Kapitel untergliedert sich in drei Unterkapitel. Die in Kapitel 5.1 aufgeführten Grundsätze und Programme enthalten zum Teil Maßnahmenansätze, die eine konkrete Umsetzung und Anwendung des Grundsatzes aufzeigen und zu den konkreten Handlungsempfehlungen der Strategie zählen. Darüber hinaus werden in Kapitel 5.2 acht konkrete Maßnahmen angeführt, die als herausstehende Projekte die Umsetzung und Ausgestaltung der Strategie Öffentlicher Raum verdeutlichen und zudem an bestehende Konzepte und Maßnahmen anknüpfen. Das Kapitel 5.3 zeigt als Überblick, in welchen Raumkategorien (vgl. Kap. 4) die Grundsätze und Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

5.1 Grundsätze und Programme

5.1.1 G1: Straßenräume neu denken: Flächenneuverteilung zur Attraktivierung des öffentlichen Raums

Auf Straßen und Plätzen findet das öffentliche Leben statt. Ihre Gestaltung bestimmt, wie intensiv diese Räume durch die Menschen genutzt werden. Ist eine Straße als eine Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert der Autoverkehr mit Lärm, Abgasen und entsprechendem Flächenanspruch. Kaum jemand möchte sich in solchen Straßen aufhalten, die Aufenthaltsqualität ist in der Regel gering. Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel findet nicht statt; wenige Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wirkt eine Straße jedoch einladend für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben, das Quartier und die Stadt gewinnen an Attraktivität. Mit der Gestaltung der öffentlichen Räume

werden Rahmen gesetzt, Grenzen gesteckt und zugleich Möglichkeiten eröffnet. Die Anforderungen an die Aufenthalts-, Verkehrs- und Gestaltungsqualität sind je nach Raumkategorie sehr unterschiedlich (vgl. Kap. 4). Daher können hier keine generellen Entwurfsansprüche für die Straßenraumgestaltung in der ganzen Stadt formuliert werden. Gemeinsam ist jedoch, dass im Rahmen von Neugestaltungen von Straßen und Plätzen bauliche und gestalterische Anreize für ein aktives Straßenleben und für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Angebote) in den Mittelpunkt gestellt werden müssen. Wichtige Themen bei der Flächenneuverteilung sind weiterhin die Hitzereduzierung, CO₂- und Feinstaubbindung, Erhöhung der Biodiversität sowie die Gesundheitsfürsorge. Dies sollte eben-

Abbildung 13: Positivbeispiel der Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg



Quelle: ARGUS Hamburg

falls mitberücksichtigt werden (z. B. durch die Anlage von Straßenbäumen). Dadurch wird aus dem Verkehrsraum wieder Stadtraum und es entstehen „Städte für Menschen“, wie der weltweit erfolgreiche dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl es beschreibt. Lebenswerte Stadt- und Straßenräume, Quartiere und Stadtteilzentren, die zum Verweilen und Flanieren anregen, stärken darüber hinaus die psychische Gesundheit und die gesellschaftliche Teilhabe.

Die Stadt Dortmund wird neben den städtebaulichen und verkehrlichen Ausgangsbedingungen sowie den Anforderungen der jeweiligen Raumkategorien diese Prinzipien grundsätzlich bei der Neu- und Umgestaltung von Straßen aufgreifen und berücksichtigen. Zugleich verdeutlichen auch die nachfolgenden Grundsätze und Maßnahmenansätze diese Entwicklungsrichtung und sind Teil des Neudenkens von öffentlichen Räumen. Gegenläufige Vorstellungen müssen ausgehandelt und transparent kommuniziert werden, um einen variablen und vielfältigen öffentlichen Raum zu begründen und zu stärken. Dabei sollte bei der Konzeption, aber auch bei einer Umsetzungskontrolle in einer Checkliste geschaut werden, welche der nachfolgenden Grundsätze wie aufgegriffen und in den straßenräumlichen Entwurf integriert werden konnten.

Zukünftig ist den Straßenrandbereichen gegenüber der Fahrbahnfläche mehr Raum zuzuweisen. Nach der gültigen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sollte das **Prinzip der städtebaulichen Bemessung** angewandt werden.

5.1.2 G2: Scharniere zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsraum (weiter-)entwickeln

Insbesondere in den Innenstadtbezirken Dortmunds haben sich zentrale öffentliche Räume herausgebildet, die von mehreren konkurrierenden Nutzungsansprüchen geprägt sind, die sich in der Regel in einer mehr oder weniger gut funktionierenden Koexistenz von transitdominiertem Verkehr und attraktivem Aufenthaltsraum auszeichnen. Die Attraktivität ergibt sich hier nicht zwingend aus der Gestaltung oder Raumaufteilung, sondern vielmehr aus der Nutzung, die die Menschen diesem Raum zukommen lassen.

Die Aufteilung des Straßenraums in Seitenräume und Fahrbahn soll in einem städtebaulich **angemessenen Verhältnis** von 30:40:30 erfolgen. Das heißt, jeweils mindestens 30 % eines Querschnittes soll jeweils für die Randbereiche (Seitenbereiche, Gehwege, Grün- und Aufenthaltsbereiche) und bis zu 40 % der eigentlichen Fahrbahnfläche zuzuordnen sein. Zudem gilt das Prinzip des Planens „von außen nach innen“ (also von den Seitenbereichen zur Fahrbahn und nicht umgekehrt). Die städtebauliche Bemessung ist bei Neu- und Umplanung stärker anzuwenden, auch um mehr Flächen dem Aufenthalt sowie dem Fuß- und Radverkehr zuzubilligen. Auch sollte in Dortmund zukünftig über **Flächenumverteilungen** im öffentlichen Straßenraum verstärkt diskutiert werden. Dies muss im Einzelfall erfolgen, die Zielrichtung ist jedoch durch den Masterplan Mobilität 2030 vorgegeben. Im Sinne einer konkreten Anwendung können **als umzugestaltende Straßenquerschnitte beispielsweise der Brackeler Hellweg sowie die Saarlandstraße** benannt werden.

Die nachfolgend angeführten weiteren Grundsätze und Maßnahmenansätze sollen den vielfältigen Nutzungen wie Nutzenden der Straßen Rechnung tragen und neben der grundsätzlichen Straßenraumgestaltung als Planungsinstrumente zur Verfügung stehen. Dabei sind vor allem die großen und kleinen Plätze (Maßnahme 1), die Zwischenräume und Scharniere (Grundsatz 2) sowie die Mikrofreiräume (Grundsatz 3) in den Fokus zu stellen.

Diese Räume sind vor allem als Alltagsorte und Quartierstreffpunkte wichtig und haben eine besondere Funktion innerhalb von Dortmund. Häufig stellen sie bereits bekannte und stadtpflegende Orte dar.

Aufgrund der sich überlagernden Nutzungsansprüche muss an diesen Scharnieren im Besonderen das Miteinander sowohl der Verkehrs- als auch der Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Diese Thematik wurde auch im Arbeitskreis des

Masterplans Mobilität stärker diskutiert. Dabei stehen häufig weniger große Gestaltungsnotwendigkeiten an, vielmehr sollen anhand von Einzelbeobachtungen, Akteursgesprächen/Workshops etc. und den Ansprüchen der Nutzenden jeweils einzelfallspezifisch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion geplant und umgesetzt werden. Dies kann z. B. als umfangreichere Maßnahme eine stärkere Trennung des Kfz- und Radverkehrs von den Aufenthaltsbereichen, eine Abbindung des Kfz-Verkehrs auf einer Straßenseite oder eine Flächenumverteilung nach sich ziehen. Kurzfristige Handlungsansätze können eine verbesserte Möblierung des öffentlichen Raums (z. B. Spielelemente, Bereitstellung von Müllbehältnissen oder öffentlichen WC), eine Reduzierung der Parkstände im Umfeld, eine Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs oder deutlichere Markierungen (auch künstlerischer Art, die die Besonderheit des Ortes unterstreichen) sein.

Konkrete Ideen zur Anwendung werden für die folgenden besonderen Scharnierräume aufgezeigt, die Potenzial zur Stärkung und Weiterentwicklung aufweisen:

Die Möllerbrücke. Vielfältig und stark beanspruchter öffentlicher Raum, der sowohl von Durchgangsverkehr sowie Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln als auch als beliebter Aufenthaltsort vieler überwiegend junger Menschen geprägt ist. Hier zeigt sich eine ungünstige Raumaufteilung anhand von unterdimensionierten Seitenräumen, ungenutztem Raum zwischen den Richtungsfahrbahnen sowie Optimierungspotenzial bei der Führung des Radverkehrs und Gestaltung der Bushaltespositionen. Als Maßnahmenansatz empfiehlt sich die grundlegende und partizipative Beschäftigung mit dem Raum Möllerbrücke, als dessen Ergebnis eine Flächenneuaufteilung unter Berücksichtigung der vielen verschiedenen Interessen stehen könnte.

Das Umfeld des Bergmann-Kiosks am Hohen Wall oder einige andere Straßenabschnitte z. B. **an der Rheinischen Straße im Umfeld des Dortmunder U.** Hier können eine bessere Trennung vom fließenden Rad- und Kfz-Verkehr bei gleichzeitigem Erhalt der Wahrnehmbarkeit sowie eine Entwicklung des rückseitigen Raums des Bergmann-Kiosks und der zusätzlichen Bereitstellung/Aufwertung von Bereichen zum verstärkten Aufenthalt oder Außengastronomie Maßnahmenansätze darstellen.

Der Raum Saarlandstraße/Alter Mühlenweg. Mit der Basis der sich etablierenden Gastronomie zeigt dieser Bereich zunehmendes Potenzial als (Quartiers-)Treffpunkt, sodass hier zu Maßnahmenansätzen vor allem eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs und eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung zählen.

Der zentrale Abschnitt der Mallinckrodtstraße zwischen Münsterstraße und Bornstraße. Dem vielfältigen öffentlichen Leben an diesem Straßenabschnitt stehen schmale Seitenräume, teils ungeordnetes öffentliches Grün und Parken entgegen, sodass auch hier insbesondere dem Fußverkehr mehr Raum zugestanden werden sowie der Straßenraum aufgeräumt werden sollte.

Grundsätzlich zeigt sich vor allem an diesen Scharnierräumen im Besonderen, dass die Stadt lebendig ist, sich Menschen hier gern aufhalten und so zu einem in der Regel gewünschten urbanen Flair beitragen. Daher gilt es, diese Räume zu wahren, sich entwickeln zu lassen und bei (absehbaren) negativen Auswirkungen planerisch einzuschreiten.

5.1.3 G3: Mehr Mikrofreiräume schaffen

Die dritte Ebene ist noch kleinteiliger in den Straßenräumen zu verorten. Mikrofreiräume sind elementarer Bestandteil des öffentlichen Raums

in dicht bebauten Innenstadtkvartieren, in denen sowohl die Konkurrenz um den Platz, die Siedlungs- und Verkehrsfläche und damit der Anteil

Abbildung 14: Mikrofreiräume neu definieren:



Straßenbereich „Eiserne Hand“ in Frankfurt am Main vor der Umgestaltung (unwirtliche Resträume als nicht nutzbarer öffentlicher Raum)



Nach der Umgestaltung des Straßenraumes: Neudefinierter Mikrofreiraum

Quelle: Planersocietät

Abbildung 15: Cool Street - Stadt Wien



Quelle: Uta Bauer

versiegelter Fläche am höchsten ist. Dies hat nicht nur Einfluss auf die Attraktivität und Wahrnehmung auf den öffentlichen Raum, sondern insbesondere auch auf stadtklimatische Verhältnisse. Daher sollten stets Möglichkeiten gesucht werden, die Anzahl an Mikrofreiräumen insbesondere in den Innenstadtbzirken zu erhöhen.

Definiert werden können Mikrofreiräume als kleine **begrünte und gestaltete „Stadtoasen“** zum Verweilen, spontanen kurzen Treffen oder Aufenthalt, Ruhen oder auch Spielen. Ein weiterer positiver Effekt sind mikroklimatische Entlastungen. Entstehen können sie schon durch kleine, recht unaufwändige Eingriffe, beispielsweise durch die Umwandlung eines Parkstandes zu einer kleinen Fläche mit Sitz- und/oder Spielgelegenheit, Bepflanzung, in Abhängig von der Umgebungsnutzung als Erweiterung oder Neuanlage von Außengastronomie oder auch ein kleines, besonders gepflegtes Blumenbeet. Bürgerschaftliches Engagement im Rahmen dieser Maßnahme sollte eine besondere Aufmerksamkeit und größtmögliche Unterstützung durch die Stadt Dortmund erfahren. Ein bekanntes Beispiel für einen solchen Mikrofreiraum ist der Drei-Bäume-Park im Unionviertel (Kreuzung Lange Straße /

Kurze Straße), der mittlerweile Anerkennung über das Quartier hinaus erlangt hat. Aus dem Grundsatz lassen sich folgende Ideen zur Anwendung ableiten:

Parklets: Ein Pilotprojekt für einen Mikrofreiraum kann die Einrichtung von Parklets darstellen. Einzelne Parkstände werden durch einfache Maßnahmen (Holzmöblierung, Sitzgruppe, Pflanzen und Beete) in kleine Aufenthaltsräume, Treffpunkte und Stadtoasen umgewandelt. Vorzugsweise sollte ein Pilotprojekt in der zentralen Nordstadt umgesetzt werden, wo die Motorisierungsrate in Dortmund am geringsten ist und der Anteil der autofreien Haushalte überwiegt. Dort besteht großes Potenzial, mit einfachen Mitteln den öffentlichen Raum aufzuwerten, und darüber hinaus das Interesse zur Mitwirkung aus der Bürgerschaft und Vereinen/Initiativen. Ein weiterer konkreter Ansatzpunkt für Mikrofreiräume könnte das Nahmobilitätskonzept im Rahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt im Klinikviertel liefern (z. B. Wilhelmplatz / Ecke Humboldtstraße).

Saisonale grüne Straßen, Sommerstraßen und Cool Streets im Hinblick auf die Gestaltung des Straßenraums: Unter Sommerstraßen

ist die temporäre Umnutzung eines Straßenraums in den Sommermonaten zu verstehen. Zufahrten mit dem Kfz sind entweder gar nicht mehr, nur zum Be- und Entladen oder nur als Anlieger gestattet. Auch Parkplätze können entfallen, was angesichts der geringeren Parkplatznachfrage in den Urlaubszeiten in der Regel ohne größere Widerstände möglich ist. Stattdessen nehmen Sommerstraßen vorübergehend den Charakter einer Fußgängerzone oder Spielstraße an, in der die Bevölkerung verweilen oder entspannen kann. In Stockholm (seit 2015) oder in München (Saisonale Stadträume)² wird der Ansatz der Sommerstraßen bereits erfolgreich in den innenstadtnahen Gründerzeitquartieren umgesetzt. Die Stadt Wien hat im Sommer 2019 erstmals in drei Bezirken sogenannte Coole Straßen eingerichtet.

Der Ansatz setzt ähnlich wie die Sommerstraße auf mehr Straßengrün sowie Möglichkeiten zum Aufenthalt und Spielen, aber insbesondere auch auf die Versorgung mit Wasser. Für den Kfz-Verkehr gilt ein Fahr- und Parkverbot. Im Straßenraum werden Rollrasen und Sprühduschen zur Kühlung angebracht. Aufgrund des Erfolgs der Maßnahme wurden im Sommer 18 temporär und vier dauerhaft umgestaltete Coole Straßen eingerichtet. Hier sollte Dortmund in den nächsten Jahren aufbauend auf den Umsetzungserfahrungen anderer Städte über weitere Projekte Erfahrungen sammeln und bürgerschaftliches Engagement unterstützen. Dazu können Pilotprojekte durch Programme z. B. im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt oder Nordwärts beitragen.

5.1.4 G4: Klimaschutz bei jeder Planung mitdenken und Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas konsequent umsetzen

Günstige stadtklimatische Bedingungen erhöhen nicht nur die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen, die in der Stadt leben, sondern wirken auch den Folgen von durch den Klimawandel begünstigten Extremwetterlagen entgegen, beispielsweise bei Starkregenereignissen oder Hitzeperioden. Daher ist bereits in der Planungsphase einer jeden Sanierung oder Neugestaltung darauf zu achten, übermäßiger Versiegelung entgegenzuwirken, Frischluftschneisen freizuhalten und eine ausreichende Verschattung zu gewährleisten. Konkret werden folgende Ideen zur Anwendung empfohlen:

- **Erhöhung des grünen Anteils in verdichteten Innenstadträumen**, z. B. mittels Pflanzstreifen, Baum-Neupflanzungen, dezentraler Blumenbeete und Wiesen, neuer Park- oder Mikrofreiraumstrukturen (Programm für 1.000 neue Straßenbäume)
- **Wasserflächen, Springbrunnen und Trinkbrunnen** können ebenfalls vermehrt angeboten werden. Vor allem fließendes Wasser trägt zur Abkühlung bei.

Ziel sollte sein, dass die Zahl der Brunnen und Wasserflächen im öffentlichen Raum steigt

- **Erhalt von Kaltluftinseln und Frischluftschneisen** im Zuge neuer städtebaulicher Planungen und Projekte
- **Potenzialanalyse** und Umsetzung von Maßnahmen **zur Verbesserung des Mikroklimas um, an, auf oder in öffentlichen Gebäuden und Räumen** (Verwaltungsgebäude, Stadtbahnstationen und Bushaltestellen)
- **Verstärkte Förderung privater Fassaden-, Dach-, Vorgarten- oder (Innen-)Hofbegrünung**

Auch hier sollten die Ansätze aufbauend auf den Studien und Erfahrungen anderer Städte bei jeder Planungsmaßnahme und Umgestaltung der Stadt Dortmund mitgedacht und umgesetzt werden. Ebenfalls können temporäre Maßnahmen bspw. in den Sommermonaten umgesetzt werden – siehe das Beispiel der Coolen Straßen in Wien (siehe Abbildung 15).

²In einem kurzen Filmbeitrag wird der Ansatz der saisonalen Stadträume sehr gut vorgestellt: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Parklets.html>

5.1.5 G5: Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Raum und Gebäuden prüfen und optimieren

Öffentliche Räume nehmen in Kombination mit städtebaulich markanten Strukturen hinsichtlich der Nutzungs- und Qualitätsansprüche meist eine besondere Funktion ein. Hier stehen die städtebauliche Struktur des direkten Umfelds, meist bestimmt von einem prägenden, ggf. historischen Solitärgebäude, häufig mit oberzentraler Funktion, in direkter Korrespondenz mit dem umgebenden öffentlichen Raum; meist steht dieser in direkter Beziehung zum Gebäude (z. B. Theater/Oper, große Schulen, Museen, Kulturzentren, Bahnhöfe). Einige Kriterien müssen hier besonders beachtet und ins Zentrum von Planungen gerückt werden – dazu zählt insbesondere die Nutzung des Gebäudes, die Architektur und die Repräsentativität von Gebäude und Raum, der auch durch viele Gäste der Stadt beansprucht wird. Es besteht bei einigen dieser besonderen Räume in

Dortmund das Potenzial, diese im Rahmen der genannten Herausforderungen zu stärken und weiterzuentwickeln. Beispielhaft für eine solche räumliche Situation ist der Vorplatz des Hauptbahnhofs. Es gilt, diese Plätze – auch für die vielen auswärtigen Menschen in diesen Bereichen – einladend, offen und mit hoher Qualitätsansprüchen zu gestalten. Auch auf lokaler Ebene können öffentliche Gebäude und anliegende Straßenräume sowie (Vor-)Plätze stärker fokussiert werden. Als Beispiel könnte der Straßenraum im Bereich des Kulturzentrums Balou entsprechend individuell als Kultur-Freiraum gestaltet werden. So kann sowohl die Wirkung des Gebäudes als auch die Wirkung des öffentlichen Raums gestärkt werden, was sich positiv auf die Gesamtstadt und ihr Image auch außerhalb auswirkt.

Abbildung 16: Krieterstraße in Hamburg im Schulumfeld (Öffnung der Funktion des öffentlichen Gebäudes mit in den Straßenraum)



Quelle: ARGUS Hamburg

5.1.6 G6: Gebäudebezogene Freiflächen in dicht bebauten Stadtgebieten zur Entlastung des öffentlichen Raums fördern

In dicht bebauten Innenstadtbereichen sind gebäudebezogene Freiflächen, wie entsiegelte Hinterhöfe, von besonderer Bedeutung für Stadtklima und Lebensqualität und sind Bestandteil einer attraktiven Wohnlage. Durch Fördermöglichkeiten und Informationen können Haus- und Wohnungseigentümer*innen aktiviert werden,

Vor- und Innenhöfe, Fassaden und Dachflächen zu begrünen. Weiterhin sollte verstärkt darauf geachtet werden, ob auch kleinere Freiräume und Grüninseln im öffentlichen Raum entstehen oder verstärkt werden können, beispielsweise durch kleinteilige Entsiegelungsmaßnahmen in großzügigen Kreuzungsbereichen, an Flächen des

ruhenden Verkehrs oder durch eine Aufwertung bestehender kleinteiliger Grünstrukturen. Als Potenzialflächen können der Kreuzungsbereich Düsseldorfstraße / Kronprinzenstraße, der Verlauf der Markgrafen- und Landgrafenstraße, der Bereich Brunnenstraße / Flensburger Straße in der Nordstadt oder auch der Bereich Wellinghofer Straße / Burgunderstraße in Hörde angeführt

werden. Eine weitere positive verkehrliche Folge dieser Maßnahmen kann die Einsehbarkeit von entsprechenden Kreuzungsbereichen darstellen.

Dieser Grundsatz sollte vor allem anlassbezogen bei Sanierungen, Ausbesserungen, Beseitigung von Unfallschäden etc. stets mitgedacht und geprüft werden.

5.1.7 G7: Orientierung im öffentlichen Raum erleichtern

Anhand einfacher Orientierung erkennen Menschen nicht nur Wegeverbindungen, sondern auch Funktionen eines Raums. So ist zum einen die klassische Fuß- und Radwegweisung gemeint (siehe auch die Fußverkehrsstrategie und Radverkehrsstrategie), zum anderen kann jedoch auch die baulich-räumliche Gestaltung eine bessere Orientierung vermitteln: So können beispielsweise Sicht- und Laufachsen wie auch Verweilbereiche herausgebildet werden und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert werden.

Positiv kann diesbezüglich beispielsweise der Mehmet-Kubasik-Platz in der Nordstadt im Bereich Münster-/Mallinckrodtstraße genannt werden, der in seiner Struktur klar und übersichtlich gestaltet ist, gleichzeitig viele Wegeverbindungen ermöglicht und dennoch in gewissem Maß von den anliegenden stark befahrenen Straßen abgrenzt. Negativ fällt hier beispielsweise der Platzbereich Alter Mühlenweg / Saarlandstraße ins Auge, wo vor allem die unsortierte Möblierung und der legale wie illegale ruhende Verkehr die Orientierung stark behindert; auch der Dietrich-Keuning-Park kann aus Sicht der Orientierung negativ angeführt werden. Folgende Einzelelemente können zur Verbesserung der Orientierung eingesetzt werden:

- „klassische“ Fuß- und Radwegweisung mittels Beschilderung o. Ä.
- Markierungen, Bodenbeläge
- Grünelemente
- Möblierung
- Beleuchtung

Auch kann der Platzzusammenhang über den eigentlichen Aufenthaltsbereich über die Fahrbahn hinaus verdeutlicht werden (wie z. B. beim Opernplatz in Duisburg) und durch einen anderen Fahrbahnbelag oder einen Farbasphalt deutlich gemacht werden.

Zudem sollten, ähnlich wie beim englischen Ansatz des Street-Clutterings, die öffentlichen Räume „aufgeräumt“ werden und somit für Fußgänger besser nutzbar sein. Dazu gehört z. B. eine direkte Wegeführung, ein Freihalten eines Gehbereichs von Schildern, Müllcontainern etc. Hier könnte ein bewusstes „Aufräumen“ oder eine gewisse Sortierung von Möblierungen eine verbesserte Orientierung und damit auch Attraktivierung des Zufußgehens bringen.

Die Anwendung kann in den folgenden Räumen empfohlen werden:

- Beispielhafte **Aufwertung einer Platzsituation** (wie z. B. **Alter Mühlenweg/ Saarlandstraße** oder **Borsigplatz**) oder einer Laufachse (z. B. der **Dietrich-Keuning-Park** oder Premiumfußwegeroute durch das **Stadewäldchen**) **hinsichtlich der Orientierung**. Darauf aufbauend und daraus lernen, sollte dieser Aspekt zukünftig auch bei weiteren Umgestaltungsprojekten jeweils mitberücksichtigt werden.

5.1.8 G8: Sicherheitsempfinden steigern: Angsträume beseitigen und verhindern

Eine freie und sichere Nutzbarkeit ist eine Grundbedingung für den Aufenthalt im öffentlichen Raum sowie für das Zurücklegen von Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Zur sicheren Nutzbarkeit zählt neben der messbaren Verkehrssicherheit auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Menschen. Erfahrungen sowie das Echo aus der Dortmunder Bevölkerung zeigen, dass dieses nicht überall gleichermaßen hoch ausgeprägt ist. Die Gestaltung des öffentlichen Raums kann oftmals diffuse, manchmal nicht objektiv nachweisbare Unsicherheitsgefühle verstärken oder begünstigen. Nicht einsehbare Bereiche, schwach ausgeleuchtete, ungenutzte Straßenzüge, fehlende Orientierung oder mangelnde Pflege sind einige dieser ungünstigen Faktoren. Dazu gesellen sich häufig sozialräumliche Konflikte. Diese Situationen treffen auch auf einige Räume in Dortmund zu. Entscheidender Faktor für ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl ist letztlich die Belegung des öffentlichen Raums, die soziale Überwachung, in der Regel nicht jedoch die technische, kollektiv-restriktive Überwachung bspw. mittels Videoaufzeichnung. Für eine Nutzung des öffentlichen Raums, die allen Menschen offensteht und ein Miteinander fördert, sollten folgende planerische

Aspekte stets erfüllt werden:

- Schaffung von ausreichend und differenzierten Platzangeboten insbesondere dort, wo unterschiedliche soziale Gruppen im öffentlichen Raum aufeinandertreffen
- Stärkung der Orientierung im öffentlichen Raum
- Sicherstellung einer angemessenen Beleuchtung öffentlicher Räume, mit effizienter Ausleuchtung, jedoch nicht ausgrenzend
- Nutzung von intelligenten dynamischen Beleuchtungsmöglichkeiten
- planerische Förderung von Funktionsmischung, attraktiven Erdgeschosszonen und sanften Übergängen vom privaten zum öffentlichen Raum

Zentrale Anknüpfungspunkte und Synergien ergeben sich durch den Masterplan Kommunale Sicherheit, der ebenfalls Präventionsmaßnahmen durch stadtplanerische Intervention anführt.

5.1.9 G9: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum konsequent umsetzen

Eine Stadt ist nur dann lebenswert, wenn alle Menschen sie nutzen können – vom kleinen Kind bis zur betagten Person, von der Anwohnerin bis zum Touristen. Die Erfüllung der Mobilitätsansprüche aller Menschen bedeutet letztlich die umgesetzte Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Barrieren sind vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, wie Borde, Schwellen oder Stadtmöblierung, sondern können auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren sein, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Das Ziel muss es daher sein, den öffentlichen Raum bestmöglich nach dem Prinzip des für Alle zu gestalten, wohlwissend ob der Herausforderung dieses allumfassenden Anspruches. Daher gilt als grundsätzlicher Minimalanspruch bei der Gestaltung das Zwei-Sinne-Prinzip.

- Ein öffentlicher Raum muss gleichermaßen gut von einer 8-Jährigen wie einem 80-Jährigen genutzt werden können
- Minimalanspruch Zwei-Sinne-Prinzip: Informationen müssen mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören oder Tasten erreichen
- Die im Detail im Strategie Barrierefreiheit ausgeführten weiteren technische Anforderungen sind umzusetzen (siehe **Strategie Barrierefreiheit**)

5.1.10 G10: Längeres Verweilen, Spiel- und Sportangebote im öffentlichen Raum fördern

Abbildung 17: Pop-Up-Spielstraße in Dortmund



Quelle: Planersocietät

Dem Wunsch nach einer vermehrten Nutzung der Straße als Aufenthaltsraum durch viele Menschen kann in der stärkeren Bereitstellung vielfältiger Aufenthaltsmöglichkeiten unterstützt werden. Toiletten und Sitzgelegenheiten machen es Älteren und Menschen mit eingeschränkter Mobilität leichter, am öffentlichen Leben teilzuhaben. Aber auch Erwerbspersonen wollen zum Beispiel ihre Mittagspause im Freien verbringen und Kinder nutzen Sitz- und Sportangebote zum Verweilen und Spielen. Um diese Ansprüche standortadäquat zu fördern, kommen vor allem folgende Optionen infrage:

- Mehr Sitzgelegenheiten sowie z. T. auch altersgerechte Bänke/ Sitze
- kommunikationsfördernde Sitzelemente/ -gruppen
- flexible und/oder temporäre Möblierungselemente

- Kontrolle und Pflege vorhandener Möblierung, Evaluation und nutzer*innengerechte Ausbauplanung
- Unterstützung von privatem Engagement (z. B. eine privat initiierte = eine städtisch initiierte Sitzgelegenheit)

Ziel der Stadt Dortmund ist es, Sitzangebote im öffentlichen Raum weiter zu ergänzen. Dazu können neben den klassischen Bänken auch unkonventionelle Angebote dienen, wie z. B. das Mäuerchen, Sitzmöglichkeiten, die auch zum Spielen einladen, oder Sitzpoller, die auch Falschparker*innen verhindern wie auch private Sitzmöglichkeiten von Händler*innen, die abends wieder eingeräumt werden können.

Gleichzeitig muss der öffentliche Raum in seiner Qualität vor allem auch für junge Menschen, Kinder und Jugendliche, an Bedeutung gewinnen. Die Zahl der unter 18-Jährigen in Dortmund wächst. Es gilt, Bewegungsmangel vorzubeugen, durch planerische Ansätze Gesundheitsförderung zu betreiben und Kindern die Lust auf den Aufenthalt im Freien sowie zur spielerischen Bewegung und Zurücklegung von Wegen zu vermitteln.

Die Stadt Dortmund hat zur Realisierung einer kinder-, jugend- und familienfreundlichen Umwelt die Spielleitplanung auf der Ebene der Stadtbezirke eingeführt. Dies ist weiterzuführen und vor dem Hintergrund auch der stärkeren Berücksichtigung des öffentlichen Raums zu verstärken. Spielangebote, auch kleinerer Art, könnten z. T. mit sehr einfachen Mitteln in den öffentlichen Raum

integriert werden und so u. a. zu mehr Bewegung von Kindern und Jugendlichen führen.

Besonders wichtig sind dabei Schul- und Kita-Umfelder sowie kinderreiche Stadtteile, die stadtweit gleichermaßen attraktiv sein müssen. Auch in der City besteht weiteres Potenzial zur Weiterentwicklung der vorhandenen Angebote für Kinder und Jugendliche. Dortmund positioniert sich so als kinderfreundliche und inklusive Stadt, bei der Outdoor-Spiel- und Sportaktivitäten für Alle zur Normalität werden. Maßnahmenansätze reichen von der punktuellen Möblierung des öffentlichen Raums vor allem auf Schulwegen bis hin zu größeren Aufenthaltsbereichen, mehr Spielinseln bspw. in der City – und ganz allgemein der Selbstverständlichkeit einer kindgerecht partizipativen Planung.

5.1.11 G11: Kunst im öffentlichen Raum fördern und sichtbar machen

Kunst ist oftmals ein Ausdruck von Freiheit und hat das Potenzial, Räume stark aufzuwerten. Auch in Dortmund zeigt sich dies vereinzelt etwa in der Wahrnehmung des Unionviertels oder durch die prägenden, im öffentlichen Raum aufgestellten Flügelnashörner, die einen Wiedererkennungswert schaffen. So werden die lokale Identität, Unverwechselbarkeit und Erlebbarkeit von öffentlichen Räumen und Kunst gesteigert und zugleich freischaffende künstlerische Arbeiten wertgeschätzt. Dazu gehört ein breites künstlerisches Spektrum vom Kunsthandwerk über bildende und darstellende bis hin zu medialer Kunst, von temporären über wiederkehrende bis hin zu permanenten Installationen, Aktionen etc. – Kunst kann vielfältig in den öffentlichen Raum integriert werden, diese und diesen sichtbar machen. Essenziell ist auch die Schnittstelle zu privaten oder öffentlichen angrenzenden Gebäuden und zu städtebaulichen Strukturen, beispielsweise zur Nutzung von Fassaden oder die Zusammenarbeit mit Institutionen, Museen, (Hoch-)Schulen (z. B. dem Fachbereich Design der FH Dortmund) etc. Folgende konkrete Handlungsoptionen können genannt werden:

- Bei Neu- oder Umgestaltung von Straßenräumen und Plätzen wird Kunst im öffentlichen Raum frühzeitig mitgedacht und Chancen und Einsatzmöglichkeiten entsprechend der Funktion und des Umfeldes des Raums geprüft (z. B. durch Vorhaltung von Technik)
- Ermöglichung temporärer Kunstinstallationen niederschwellig (z. B. durch Studierende) und an ungewöhnlichen Orten (z. B. Eingangs-/Vorplatzbereiche von Stadtbahnstationen)
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit lokalen Akteur*innen aus dem kunst-kulturellen Bereich sowie der Stabstelle für Kunst im öffentlichen Raum; einfache Ermöglichung unbürokratischer temporärer Aktionen und von Alltagskunst an Alltagsorten

Abbildung 18: Eines von zahlreichen geflügelten Nashörnern im öffentlichen Raum in Dortmund



Quelle: Planersocietät 2021

5.1.12 G12: Mobilitätsbedürfnisse in Veranstaltungskonzepten berücksichtigen

Die Nachfrage nach Veranstaltungen unter freiem Himmel ist groß; insbesondere im Citybereich, aber auch in den Stadtbezirken finden zahlreiche Events und Festivals statt. Ebenso wächst jedoch die Bedeutung des öffentlichen Raums zum Aufenthalt auch ohne Konsumpflicht. Dies kann Konflikte mit der Verkehrsqualität des Raums, aber auch anderen Ansprüchen an den Raum hervorrufen. Daraus ergeben sich weitere Fragestellungen: Wie können die Mobilitätsbedürfnisse (z. B. Radabstellanlagen, Fahrraddurchlässigkeit) auch bei intensiver Nutzung der Räume gesichert werden? Wie können auch Ruhebereiche erhalten bleiben? Sind Aufenthalts- und Verkehrsbereiche gekennzeichnet oder wahrnehmbar? Diese und

weitere Mobilitätsaspekte sollten in der Konzeption von Veranstaltungen vor allem im Citybereich stets mitgeprüft werden, um die unterschiedlichen Nutzungen verträglich zu gestalten. Angewendet werden kann dieser Grundsatz aber auch beispielsweise bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Umfelds des Dortmunder U, des Hafens oder beim Umbau der Kampstraße, bei welcher eine entsprechende Nutzungskonzeption (bspw. im Sinne einer Zonierung von Verkehr/Aufenthalt oder konsumpflichtige/konsumfreie Aufenthaltsbereiche) sinnvoll sein kann. Darüber hinaus kann so die Erreichbarkeit von Veranstaltungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gefördert werden.

5.1.13 G13: Attraktivierung des öffentlichen Raums zur Nachtzeit und Förderung positiver Entwicklungen im Nachtleben

Dortmund möchte sich als Kreativ- und Nightlife-Standort besser positionieren und Szeneviertel ausbauen (vgl. u. a. Masterplan Erlebnis 2019). Der öffentliche Raum nimmt im urbanen Bereich insbesondere auch zu Nachtzeiten eine zentrale Rolle ein. Vor allem in den Wochenendnächten wird dieser in bestimmten Bereichen stark genutzt, auch wenn in Dortmund aufgrund fehlender Ausgehviertel bzw. fehlender Quartiere mit einer dominierenden Nightlife-Funktion die Nutzung weniger räumlich konzentriert erfolgt als bspw. in Bochum oder Düsseldorf. Nächtlich stärker frequentierte Orte finden sich vor allem in der nördlichen City rund um die Brückstraße sowie in Teilen der südwestlichen Innenstadt (Kreuzviertel, Rheinische Straße) und der Nordstadt. Neben weiteren Hindernissen v. a. im ordnungsrechtlichen Bereich ist diese fehlende räumliche Konzentration ein wesentlicher Grund dafür, dass das Nachtleben in Dortmund als stark ausbaufähig eingeschätzt wird.

Eine gezielte Attraktivierung von bestimmten Räumen kann in Kombination mit städtebaulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen dafür sorgen, Dortmund auch nachts lebenswert und attraktiv zu gestalten. Dazu zählt ebenfalls, den öffentlichen Raum auch in der Nacht für den Fuß- und Radverkehr attraktiv zu machen sowie negative Auswirkungen durch den Autoverkehr, die im Besonderen nachts auftreten, zu verhindern.

Die räumliche Gestaltung und Ermöglichung der Entwicklung von Nachtleben dürfen jedoch keine neuen Konflikte hervorrufen, bspw. in Bezug auf Lärmbelästigung oder Verkehrssicherheit. So müssen einerseits negative Folgen einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Raums in den Nachtzeiten vermieden und verhindert werden und andererseits für positive Entwicklungen ein entsprechender Rahmen geschaffen werden.

Dazu müssen geeignete Räume identifiziert und in diesen dann die Entwicklung des Nachtlebens ermöglicht und gezielt gefördert werden. Wichtig ist dabei: Nachtleben kann sich nur über einen Bottom-up-Ansatz entwickeln, sodass seitens der Stadt die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen – auch räumlich – im Mittelpunkt steht. Dies beinhaltet insbesondere folgende Aspekte:

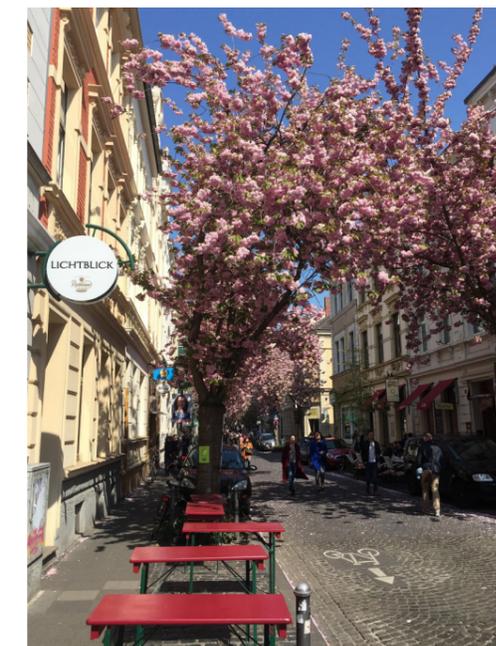
- Identifizierung und Sicherung von geeigneten Räumen für die Entwicklung von Nachtleben, Ermöglichung entsprechender Entwicklungen in diesen Räumen. Potenziale ergeben sich in Teilen der City, im Umfeld des Dortmunder U, an der Speicherstraße und an weiteren Orten im Umfeld des Hafens oder auf Phoenix West
- Schaffung bzw. Sicherung von städtebaulichen Rahmenbedingungen
- vereinfachte Ermöglichung von temporären Nutzungen im öffentlichen Raum, spontane Veranstaltungen sowie weitere Nutzungen aus dem Bereich der Nighttime-Economy
- Bereitstellung bzw. Ausweitung entsprechender Möblierung (Müllbehälter, WC, angemessene Beleuchtung etc.) in entsprechenden Fokusräumen
- ggf. temporäre (nächtliche) Einschränkung des MIV, Stärkung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr (die nächtlich dominierende Verkehrsart) sowie Ausweitung des nächtlichen ÖPNV

5.1.14 G14: Mehrfachnutzung prüfen und ermöglichen, verträgliche Nutzungen kombinieren

Viele Stadträume werden monofunktional genutzt. Sie sind beispielsweise 24 Stunden, sieben Tage die Woche Parkplatz, obwohl die dazugehörige Einrichtung abends schließt. Sie sind nach Geschäftsschluss abgeriegelt und nicht mehr nutzbar, obwohl möglicherweise Potenziale zur weiteren Nutzung bestehen. Zum Teil sind dies jedoch auch Flächen, die rechtlich an bestimmte Nutzungen gebunden oder sensibel sind, wie z. B. Schulhöfe. Parkplätze können hingegen umgewidmet und beispielsweise im Sommer auch für Außengastronomie genutzt werden. Hier unterstützen bspw. die Städte Köln und Bonn diese flexible Lösung durch Ad-hoc-Programme (siehe Abbildung 19).

Durch Mehrfachnutzung von Flächen – wo möglich – müssen keine neuen Flächen oder auch größere finanzielle Aufwendungen in Anspruch genommen werden, um beispielsweise urbane Fitnessräume einzurichten, Treffpunkte zu etablieren oder Pop-up-Gastronomie zu ermöglichen. In einem ersten Schritt könnte die Schaffung einer Übersicht über bestehende öffentliche und private Einrichtungen und Grundstücke, die für diese Maßnahme in Frage kommen, insbesondere Schulen, Sport- und Schwimmanlagen, Parkplätze und Grundstücke städtischer Verwaltungseinrichtungen sowie bei Kooperationsbereitschaft auch Parkplatzanlagen von größeren Einzelhandelsbetrieben, insbesondere Supermärkten, erstellt werden. Anschließend werden eine Potenzialanalyse durchgeführt, ein Kataster mit entsprechenden Flächen eingerichtet und angepasste Konzepte zur Mehrfachnutzung erstellt. Diese beinhalten vor allem die Klärung von Zuständigkeiten, der

Abbildung 19: Nutzung von Parkplatzflächen im Sommer für Außengastronomie, Stadt Bonn



Quelle: tippingpoint

Bereitstellung, Pflege und Reinigung der Flächen, Organisation sowie ggf. die Durchführung von geringfügigen baulichen oder technischen Maßnahmen.

Als Positivbeispiel kann in Dortmund die Berswordthalle genannt werden, die auch nach Geschäftsschluss der städtischen Institutionen unter anderem als Außenbereich einer Gastronomie genutzt wird.

5.1.15 G15: Pflege des öffentlichen Raums intensivieren: Sauberkeit und Winterdienst im Fokus

Das Erscheinungsbild öffentlicher Räume wird wesentlich durch die Instandhaltung und Pflege geprägt. Manche öffentlichen Räume wirken vernachlässigt und unaufgeräumt (z. B. der Vorplatz des S-Bahnhofs in Brackel). Eine mangelnde Sauberkeit kann einerseits aus sozialen Phänomenen, andererseits aber auch aus gestalterischen Defiziten, unzureichenden Müllbehältnissen oder

nicht ausreichenden Reinigungszyklen resultieren. Infolgedessen meiden einige Menschen diese Räume, die Räume wirken unsicher und es festigt sich ein negatives Image. Das Vorhalten einer dem Raum und seiner Nutzung angemessenen Anzahl und Ausgestaltung an Müllbehältnissen ist ein zentraler Punkt. Der Rat der Stadt Dortmund hat 2017 beschlossen, die Entsorgung

Dortmund GmbH (EDG) zur weiteren Verbesserung des Stadtbildes zu beauftragen. Zudem soll ein eigenständiger Aktionsplan „Saubere Stadt – Stadtbildpflege“ erstellt werden.

Darüber hinaus zählt zur Pflege und Instandhaltung nicht nur die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Raums und seiner Möblierung, sondern auch der Winterdienst. Mangelt es daran,

können daraus weniger Fußwege oder Aktivitäten im Freien resultieren; die Stadt wirkt vor allem in den kalten, dunklen Monaten vielerorts verlassen und ungemütlich. Es gilt strategisch, mehr Aufmerksamkeit auf Pflege, Instandhaltung und Winterdienst für Plätze und Wege zu legen und dazu ausreichende finanzielle oder personelle Ressourcen bereitzustellen.

5.1.16 G16: Kooperationen zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren stärken

Viele städtebauliche Entwicklungen in Dortmund erfolgen durch private Akteure auf der Grundlage städtischer Vorgaben, Satzungen und Verträge sowie in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachämtern. Dabei bietet sich die Möglichkeit, formell wie informell die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums in diese Prozesse einzubringen bzw. zu intensivieren. So können auf Basis von vertraglichen Regelungen (städtebauliche Verträge, Durchführungsverträge etc.) Gestaltungs- wie auch Mobilitätsangebote von privater Seite eingerichtet bzw. unterstützt werden. Erste Ansätze werden hier bereits umgesetzt – beispielsweise im Rahmen der Einrichtung von Leihfahrradstationen, Radabstellanlagen, der

barrierefreien Ausgestaltung von Bushaltestellen und weiterem. Ein verstärkter Einbezug von privaten Entwicklern sowohl in die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten als auch in die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist anzustreben.

Ebenfalls können über die verstärkte Nutzung des Instruments der städtebaulichen Ideenwettbewerbe (wie bspw. für die Nordseite des Hauptbahnhofs) und den sich daraus ergebenden Zielsetzungen und Vorgaben für die privaten Projektentwickler mehr Freiflächen sowie mehr Qualität im öffentlichen Raum gesichert werden.

5.1.17 G17: Bewusstseinsbildung: Vernetzungs- und Vermittlungsarbeit zum öffentlichen Raum verstärken, positive Effekte verdeutlichen

Der öffentliche Raum betrifft viele Menschen im Alltag und spielt bei Alltagsthemen insbesondere im Rahmen von verkehrlichen Themen eine große Rolle – sei es aufgrund von Einschränkungen durch falschparkende Pkw, fehlende Sauberkeit oder Beleuchtung oder eine ungemütliche Warte-/Aufenthaltssituation an einer Straße. Zugleich wird auf Veränderungen meist sensibel reagiert. Im Rahmen der Kommunikation von Maßnahmen sollte die Stadt Dortmund die Bedeutung des öffentlichen Raums für die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Menschen, vor allem der Anwohner*innen, verstärkt in den Mittelpunkt stellen und die positiven Folgen von Veränderungen stärker betonen – beispielsweise, dass der Abbau eines Pkw-Parkstandes im Gegenzug die Abstellmöglichkeit für acht Fahrräder plus eine

neue Baumpflanzung plus eine Sitzbank bieten kann. Gleichzeitig soll die Möglichkeit der Mitarbeit und Mitgestaltung lokaler Akteur*innen, wie auch im Rahmen anderer Maßnahmen dieser Strategie betont, verstärkt werden, um so die Ansprüche sowie die Akzeptanz der Menschen zu erreichen. Das Bewusstsein kann zudem dahingehend gestärkt werden, dass die Zusammenarbeit mit Schulen und Hochschuleinrichtungen in Dortmund intensiviert wird. Von kleinen, praxisorientierten Projekten bis hin zu Studienarbeiten sollte der öffentliche Raum und seine Bedeutung für ein attraktives Dortmund in den Fokus gerückt werden. Von diesem gegenseitigen Austausch profitieren letztlich beide Seiten und die Stadt und ihre Bürger*innen wachsen an- und miteinander.

5.1.18 G18: Leitlinien „Partizipation bei der Gestaltung des öffentlichen Raums“

Als Bestandteil und erster Output eines stärkeren Bewusstseins für den öffentlichen Raum können Leitlinien zur „Partizipation im öffentlichen Raum in Dortmund“ entwickelt werden. Diese dienen sowohl der Stadt als auch ihrer Bürger*innen dazu, eine Beteiligung an Umgestaltungs- und Umnutzungsprojekten mit entsprechenden Qualitätsstandards zu garantieren. Die Stadt Dortmund pflegt in vielen Bereichen und bei vielen Planungsprojekten bereits einen intensiven Austausch mit ihren Bürger*innen. Hier sind insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung von öffentlichen Räumen noch weitere Beteiligungsoptionen möglich, die auch dazu beitragen, dass die Ziele des Konzeptes vermittelt werden können.

Als konkreter Maßnahmenansatz wird daher vorgeschlagen, einen verwaltungsinternen Leitfaden zu erstellen, der u. a. die Erfordernisse, Rahmenbedingungen, Zeitpunkte und geeignete wie innovative Methoden zur Beteiligung der Bürger*innen bei kleinen und großen städtischen Projekten des öffentlichen Raumes aufzeigt und ämterübergreifend zur Verfügung steht. Auch die

gewachsenen Anforderungen und Ziele der Inklusion könnten hier integriert werden. Auf diese Weise können Kommunikationsdefizite vermieden und die Qualität der Beteiligung der Bürgerschaft weiter erhöht werden. Den Bürger*innen in Dortmund kann so zudem kommuniziert werden, dass die Planung und Gestaltung mit und durch die Menschen eine zentrale Rolle für die Stadt in der Gestaltung Dortmunds spielt. Bestandteile des Leitfadens können u. a. folgende Ansätze sein:

- Planungsspaziergänge
- Planungsradtouren
- Fußverkehrs- und Stadtraumchecks
- Temporäre Maßnahmen und Gestaltungen, Reallabore
- Workshops mit Gestaltungscharakter
- Aufsuchende Beteiligung
- Individuelle Online-Beteiligungsplattformen
- Zielgruppenspezifische Formate
- ...

5.1.19 G19: Möglichkeitsräume in neuen und bestehenden Stadtteilen einplanen und zivilgesellschaftliches Engagement für den öffentlichen Raum aufgreifen

Möglichkeitsräume sind öffentliche Flächen, die aufgrund räumlicher Gegebenheiten sich dazu eignen, sie den lokalen Anwohner*innen für die individuelle und nachhaltige Gestaltung bereitzustellen. So können sich Identitäten in Quartieren entwickeln und festigen, die Bindung der Menschen an den Stadtraum wird verstärkt, die lokalen verkehrlichen Ansprüche werden wahrgenommen und umgesetzt. Diese Möglichkeitsräume können sowohl in Bestandsquartieren, wo im Rahmen der Dichte und Nutzungsansprüche möglich, als auch in neuen Straßenräumen und Quartieren (z. B. HSP-Gelände, Hafen) entstehen. Beispiele dafür sind individualisierte gemeinschaftliche Radabstellanlagen, eine Bücher- oder Lebensmitteltauschstelle oder ein lokaler Mikrofreiraum wie eine Gemeinschaftsgartenfläche.

Von städtischer Seite können geeignete Flächen identifiziert und kommuniziert werden, u. a. können so Straßenparkstände des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Umnutzung bereitgestellt werden. Die Städte Frankfurt, Berlin oder Bremen haben z. B. temporäre Spielstraßen eingerichtet, die auf der Grundlage von Anwohnerinitiativen oder im Umfeld von Jugend- oder Kinderzentren tageweise (z. B. Dienstagsnachmittags, Sonntags) für das Kinderspielen freigehalten werden. Diese können mittlerweile auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung umgesetzt und mit einem einfachen Antragsverfahren unterstützt werden. In Dortmund gibt es bereits viele Beispiele, dass Bürger*innen den öffentlichen Raum freiwillig, selbstorganisiert und ehrenamtlich sowie ohne Gewinnabsichten gestalten und pflegen möchten.

So gibt es beispielsweise mit den „Urbanisten“ oder auch mit der Nachbarschaftsinitiative KAI-SERN besondere Initiativen für den öffentlichen Raum in Dortmund; eine vernachlässigte Freifläche an der Ecke Heroldstraße/Alsenstraße in der Nordstadt ist von engagierten Bürger*innen zu einem Gemeinschaftsgarten aufgewertet worden. Diese vielfältigen Aktivitäten sind ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

im öffentlichen Raum. Sie fördern den sozialen Austausch und die Identifikation mit der eigenen Straße und dem Stadtteil. Damit unterstützen sie die inhaltlichen Strategien der Stadt Dortmund. Daher greift die Stadt Dortmund dieses zivilgesellschaftliche Engagement auf, unterstützt es unter anderem mit Informationen und Erleichterungen bei Bewilligungen.

5.1.20 G20: Temporäre Outdoor-Zwischennutzungen unterstützen

Viele Räume in Dortmund werden entweder nicht gleichermaßen stark genutzt (z. B. aus Gründen der Jahreszeit oder des Veranstaltungskalenders) oder befinden sich noch vor der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung. Vor allem letztere Flächen stellen im Kontext des Strukturwandels ein besonderes Merkmal der Stadt Dortmund dar und üben in der Regel einen besonderen Reiz auf Menschen aus. Unter der Einhaltung von Rahmenbedingungen kann in diesen Räumen die Möglichkeit gegeben werden, Zwischennutzungen einzurichten, die klaren Regeln unterliegen – unter anderem müssen sie temporärer Natur und entsprechend wieder rückgängig zu machen sein sowie keine weiteren negativen Folgen hervorrufen. Beispielhaft können die Städte Bremen und Halle (Saale) genannt werden. Beide Städte bieten ihren Bewohner*innen die Möglichkeit, kurzfristig in einem beschleunigten und vereinfachten Genehmigungsverfahren und kostenlos Freiluft-Veranstaltungen anzumelden. Sie können bis 24 Stunden vor Veranstaltungsbeginn bei der jeweiligen zuständigen Behörde der Stadt über ein bereitgestelltes Onlineformular eingereicht werden. Die Dauer der Veranstaltung darf den zeitlichen Rahmen von 24 Stunden nicht überschreiten. Innerhalb des Stadtgebiets in Halle sind

die Veranstaltungen nur an dafür vorgesehenen Orten (Grill- und Lagerfeuerplätze) möglich. Die Stadt Bremen legt sogenannte Ausschlusszonen fest (bspw. Grüngürtel, Wallanlage). Um das vereinfachte Genehmigungsverfahren durchführen zu können, müssen u. a. folgende Punkte und Auflagen von den Veranstalter*innen beachtet werden:

- Kein kommerzieller Nutzen (z. B. Eintritt, Getränkeverkauf)
- Der*die Veranstalter*in haftet, Festlegung mind. einer Kontaktperson
- keine verkehrlichen Zusatzmaßnahmen notwendig (z. B. Sperrungen für den MIV)
- Abfälle, Verunreinigungen oder Beschädigungen müssen bis spätestens 24 Stunden nach der Veranstaltung, z. T. bis 10 Uhr des Folgetags der Veranstaltung beseitigt sein
- Vermeidung von Lärmbelästigungen
- Weitere städtenspezifische Anforderungen

5.2 Maßnahmen

Über die im vorangegangenen Kapitel formulierten Grundsätze hinaus werden zusätzlich acht konkrete Maßnahmen genannt, die die im voranstehenden Kapitel formulierten Grundsätze und Maßnahmenansätze ergänzen und an verschie-

denen Stellen und auf unterschiedlichen Ebenen in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont die konkrete Umsetzung der Strategie einleiten. Zudem wird hier an bestehende Konzepte und Maßnahmen der Stadt angeknüpft.

5.2.1 M1: Stadtplatzprogramm

Mit dem Masterplan Plätze (2019) hat die Stadt Dortmund bereits ein Programm initiiert, bei dem in einem ersten Schritt die Plätze und Räume der City analysiert und kurzfristige Maßnahmen zur Aufwertung aufgezeigt wurden. Dies soll u. a. zur Attraktivität der City beitragen und das Erscheinungsbild verbessern. Die behandelten Plätze sind von unterschiedlicher Nutzung und Gestaltung (u. a. im Umfeld von Verkehrsanlagen) und sind über ein engmaschiges Fußwegenetz verbunden. Besonders hervorzuheben ist die ämterübergreifende Mitwirkung und Konzeption an der ersten Stufe des Masterplans Plätze.

Es ist geplant, den Masterplan Plätze in einer zweiten Stufe ggf. auch unter Einbeziehung der Stadtteile weiterzuführen. Ein Masterplan Plätze als Stadtplatzprogramm für die City sowie auch für die Stadtbezirke ist insgesamt für die Stadtentwicklung wichtig. Die Nachfrage zur Aneignung und Nutzung von öffentlichen Plätzen steigt. Die Nutzung von Plätzen wird seitens der Stadtplanung seit Jahren verfolgt. Kommerzielle Nutzungen wie Veranstaltungen, Märkte und Gastronomie machen die Stadt lebendig. Gleichzeitig dürfen Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang auch in zentralen Lagen nicht verlorengehen. Aufenthalts- und Erlebnisbereiche, die Verknüpfung dieser, aber auch die Mobilitätsbedürfnisse müssen dabei berücksichtigt werden. Die Stadt sollte daher auf eine ausgewogene, auf den jeweiligen Ort abgestimmte Nutzung und Gestaltung von Plätzen achten.

Es wird vorgeschlagen, bis 2030 weitere Plätze im ganzen Stadtgebiet zu analysieren, qualifizieren und einer attraktiven, nutzungsgerechten Gestaltung zuzuführen. Es gibt eine Vielzahl und Vielfalt von Plätzen, beispielhaft für das Stadtplatzprogramm stehen diese: Vinckeplatz, Sonnenplatz (Innenstadt-West), Robert-Koch-Platz (Innenstadt-Ost), „Kleiner Borsigplatz“ (Innenstadt-Nord), Ortsmitte Husen (Stadtbezirk Scharnhorst). Auch der Bayerische Platz im Stadtbezirk Eving, ehemaliger Marktplatz und heutiger Parkplatz, soll zukünftig durch Baum- und Parkinseln sowie eine Spiellandschaft aufgewertet werden. Schon heute können beispielsweise der Aplerbecker Markt- platz oder auch der Nordmarkt positiv angeführt werden.

Dazu ist das Stadtplatzprogramm auch finanziell ausreichend auszustatten. Häufig sind sowohl lokale, wohnortnahe Platzstrukturen, als auch größere Plätze in den Stadtbezirks- oder Stadtteilzentren erneuerungsbedürftig (z. B. durch veraltetes Mobiliar, mangelnde Barrierefreiheit, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten, Nutzung als Pkw-Parkplatz etc.). Anhand der Leitlinien dieser Strategie, ihrer Anforderungen, die sich z. B. aus der Zuordnung zu den Raumkategorien ergeben, sowie aufbauend auf die im Masterplan Plätze bereits genannten Rahmenbedingungen und Ansätze (z. B. Vereinheitlichung von Mobiliar, Pflege etc.) sind die zu betrachtenden Plätze zu identifizieren und in einem Handlungskonzept („Stadtplatzprogramm“) weiterzuentwickeln und zu gestalten.

5.2.2 M2: Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum

Die Stadt Dortmund untersucht und evaluiert anhand von Quartiersanalysen in regelmäßigen Abständen kleinräumige Quartiere, um negative Entwicklungen zu untersuchen und Handlungsoptionen herauszuarbeiten. Es sollte angestrebt werden, dieses Instrument auf weitere Quartiere auszuweiten, auch, um frühzeitig Verdrängungsprozesse und veränderte verkehrliche Ansprüche an das Wohnumfeld zu erkennen. Im Rahmen einer wachsenden und sich heterogen entwickelnden Bevölkerung ist es essenziell, die unterschiedlichen Bedürfnisse und Wünsche, insbesondere die der Bevölkerungsgruppen, die sich in der Regel gar nicht oder kaum artikulieren, wahrzunehmen und bei der Quartiersgestaltung zu berücksichtigen. Hieraus sollten verstärkt auch Maßnahmen zur Gestaltung des lokalen öffentlichen Raums abgeleitet und ermittelt werden. Für besonders problembelastete Gebiete gibt es das Instrument der Integrierten Handlungskonzepte (InHK), die vom Amt für Stadterneue-

rung erstellt werden und Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln sind. Die Konzepte enthalten unter anderem konkrete Maßnahmen im öffentlichen Raum wie beispielsweise Straßen- oder Platzgestaltungen, welche mit umfassenden Beteiligungsprozessen geplant, finanziert und umgesetzt werden. Die InHKs befassen sich standardmäßig mit den größeren Anforderungen an Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Mobilität. Ältere InHKs sind zum Thema Elektromobilität nachzuschärfen. Hier sollten verstärkt Nutzungs- und Aktivitätsbeobachtungen, Bewertungen zur Wahrnehmung des öffentlichen Raums sowie zu den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung in die Quartiersanalyse aufgenommen und in Form von Projekten für den öffentlichen Raum umgesetzt werden. In der Umsetzung wird konkret empfohlen, bei allen aktuellen und geplanten Quartiersanalysen das Themenfeld öffentlicher Raum miteinfließen zu lassen.

5.2.3 M3: Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren

In der letzten Zeit haben in Dortmund einige markante Stadtraumtransformationen stattgefunden, beispielsweise die Entwicklung von Phoenix West und Ost, Hohenbuschei oder das Cityquartier am alten Ostbahnhof. Aktuell und zukünftig stehen weitere großflächige Entwicklungen in der Stadt an, z. B. die Speicherstraße, im Bereich Stahlwerkstraße sowie das Projekt Smart Rhino (ehem. HSP-Gelände).

Die in den vergangenen Jahren entstandenen Strukturen und Räume sollen dahingehend untersucht werden, wie die entsprechenden Räume im Zusammenspiel mit den neuen städtebaulichen Strukturen angenommen und genutzt werden. Zudem kann auch der öffentliche Raum von „klassischen“ Neubau-Wohn- und Mischquartieren, die in der jüngeren Zeit in Dortmund umgesetzt wurden, auf ihre Nutzung und Akzeptanz untersucht werden. Daraus können Ableitungen und Handlungsoptionen für den Umgang mit dem öffentlichen Raum bei neuen Projekten, wie die genannten, getroffen werden und Qualitätsstei-

gerungen resultieren. Darauf aufbauend können Entwicklungspläne, Gestaltungsleitpläne oder Maßnahmen für den öffentlichen Raum auch in Bestandsgebieten abgeleitet werden. Folgende Indikatoren sollten bei der Evaluation im Vordergrund stehen:

- Die verkehrliche Nutzung des öffentlichen Raums
- Die Dimensionierung des öffentlichen Raums: Verhältnismäßigkeit von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen und von der Flächenverteilung
- das Zusammenspiel von öffentlichem Raum und baulichen Strukturen: Können ggf. Konsequenzen für andere Strukturen/ Dichten/Nutzungsmischungen/ etc. gezogen werden?
- Gestaltungselemente: Was bewährt sich, was wird in den untersuchten Räumen vermisst?

Auf dieser Grundlage werden in den kommenden Jahren sukzessive 3-4 verschiedenartige Entwicklungsprojekte mit Blick auf den öffentlichen

Raum evaluiert und die Erkenntnisse in neue Projekte eingebracht.

5.2.4 M4: Verstärkte Kontrolle und Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum

Abbildung 20: Freihalten von Kreuzungsbereichen Frankfurt



Quelle: Planersocietät

Der Kfz-Verkehr, und insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr, stellt für viele öffentliche Räume in Dortmund die dominanteste Nutzung dar. So wird durch den ruhenden Kfz-Verkehr nicht nur die tatsächliche wie subjektive Dominanz des Autos verstärkt, andere Verkehrsteilnehmer*innen in ihrer Mobilität eingeschränkt und Verkehrssicherheitsrisiken hervorgerufen, sondern es bleibt auch ein Großteil des öffentlichen Raums unter- bzw. ungenutzt.

Das Auto an sich ist bereits ein sehr flächenineffizientes Verkehrsmittel, braucht es doch am meisten Platz bei begrenzter Transportkapazität und geringer Auslastung. Ein Pkw mit vier bis fünf Sitzplätzen ist je Fahrt im Durchschnitt lediglich mit 1,2 Personen belegt und ein Stellplatz nimmt 12,5 m² Stellfläche plus 12,5 m² Verkehrsfläche in Anspruch. Gerade beim Parken drückt sich diese Ineffizienz im Besonderen aus, da jedes Auto im Durchschnitt fast 23 Stunden am Tag steht und so wertvollen öffentlichen Raum besetzt.

Es ist das Ziel, so viel Raum wie möglich zurückzugewinnen und für Zwecke zur Verfügung zu stellen, die den Menschen unmittelbar nützen. Dazu muss der Platz für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum verknappt und effizienter genutzt werden sowie der ruhende Verkehr sukzessiv aus dem Straßenraum in (designierte) Parkbauten verlagert werden. Zudem ist das Parken im öffentlichen Raum stärker zu reglementieren und die Einhaltung der Regeln zu kontrollieren. Auch soll, u. a. aus Sicherheitsgründen sowie um die sichtbare Dominanz der Pkw zu reduzieren, das Befahren, Halten oder Parken an Einmündungsbereichen und Kreuzungen verhindert werden (siehe Foto). Durch die Strategie Öffentlicher Raum soll verstärkt die Reduzierung von Parkständen in der Fläche betont werden und noch einmal stärkeres Gewicht bei Maßnahmen im Parkraummanagement erhalten. Weitere Maßnahmen dazu sind in der Strategie Ruhender Verkehr ausgeführt.

5.2.5 M5: Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten

Viele öffentliche Räume, vor allem die oft knapp bemessenen Seitenräume an Straßen mit überwiegend öffentlichem Erdgeschoss (vgl. Raumkategorie „Geschäftsstraße“), weisen häufig zahlreiche Elemente der Stadt- bzw. Straßenmöblierung auf. Dadurch wird die Nutzung insbesondere für zu Fuß Gehende und mobilitäts-eingeschränkte Menschen erschwert und der zur Verfügung stehende Raum deutlich minimiert. Einige dieser Elemente sind kaum verzichtbar, beispielsweise Infrastrukturelemente wie Laternen, Stromkästen etc., andere bieten auch einen Mehrwert für die Menschen, wie z. B. Sitzmöglichkeiten oder Geschäftsauslagen. An vielen Stellen gibt es jedoch ein Übermaß an festen wie flexiblen Aufstellern, Aufbauten und Ähnlichem, wodurch es dem Raum an Klarheit und Übersichtlichkeit fehlt; Orientierung und Aufenthaltsqualität gehen zurück.

5.2.6 M6: Vorhandene Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken

Im Rahmen der Gestaltung des öffentlichen Raums sind vorhandene Schnittstellen zwischen Bürgerschaft und Verwaltung von hoher Bedeutung. Neben der grundsätzlichen Offenheit aller Ämter gegenüber Anregungen der Bürgerschaft, gibt es zentrale Anlaufstellen wie das Stadtbezirksmarketing und die Bezirksverwaltungsstellen in jedem Stadtbezirk, die Aktionsraumbeauftragten in den Aktionsräumen sowie Quartiersmanagements in Programmgebieten der Stadterneuerung. Die Anlaufstellen bedienen unterschiedliche Themen und sind für die Bürger*innen eingerichtet.

Zahlreiche Fachbereiche der Stadtverwaltung sind aktuell auf dem Weg, Ihre Vor-Ort-Präsenz auszubauen. Die Gestaltung der Verkehrswende, der Umgang mit Klimaschutzziele, das Schaffen von Wohnraum sowie soziale Herausforderungen in den Quartieren benötigen eine Nähe zur Bewohnerschaft und ein zwischen Bewohner*innen, Politik und Verwaltung abgestimmtes Handeln. Im Rahmen dieser Maßnahme wird ein Konzept zur Etablierung der Vor-Ort-Strukturen entwickelt.

Durch die Erarbeitung von Grundsätzen wird in gewissem Maß Ordnung hergestellt, ohne Funktionen einzuschränken. Dazu gehört, analog zur Fußverkehrsstrategie, das Freihalten einer Mindest-Gehwegbreite (Ziel 2,0 m, an Geschäftsstraßen auch mehr), das „Aufräumen“ an Straßen mit veralteter Möblierung (beispielsweise durch mittlerweile deplatzierte Hochbeete/Kübel etc.), sowie die Definition einer einheitlichen, gleichermaßen hochwertigen und kosteneffizienten Gestaltungssprache. Über systematisierte Entscheidungskriterien wird die Gestaltung des öffentlichen Raums beurteilt und umgesetzt. In einem weiteren Schritt kann das Konzept auch für private Investitionen im öffentlichen/halböffentlichen Raum als Leitfaden dienen und beispielsweise einen „Katalog“ an geeigneten Ausstattungselementen und Typen bereitstellen.

Ziel ist der Aufbau von nahezu flächendeckenden Strukturen von Quartiersmanagements analog zu den existierenden Quartiersmanagements der Stadterneuerung. Zukünftig wird die Rolle der Anlaufstelle Quartiersmanagement auch für Aktionen der Stadtverwaltung z. B. bei Bürgerbeteiligungen gestärkt, um in der Bürgerschaft noch stärker wahrgenommen zu werden. Dazu bedarf es einer Intensivierung auf der strategischen und operativen Ebene. Im Zuge einer grundsätzlich gesamtstädtischen Konzeptentwicklung werden eine Aufgabenerweiterung und das räumliche Einsatzfeld der Quartiersmanagements ergänzt. Dabei werden diese Aspekte berücksichtigt:

- Auskunft und Informationen zu Gestaltungs- und Veranstaltungsmöglichkeiten von Bürger*innen im lokalen öffentlichen Raum
- Stärkung und Stabilisierung der Nachbarschaften auf strategischer und operativer Ebene durch intensiveren Austausch zwischen der Fachverwaltung und den

Bürger*innen als dauerhafte Installierung

- Auskunft zwischen Bürgerschaft und Stadtverwaltung zu kommunalen Planungen und die Unterstützung verschiedener Dialogformate
- Kontaktvermittlung zu weiteren Themen in die Fachverwaltung
- Dauerhafte und intensive Kontaktaufnahme zur Nachbarschaft und Streuung der Information über

Fonds für Ideen der Bürgerschaft (siehe M7)

- Unterstützung bei der Umsetzung kleiner Ideen zur Ausstattung, Möblierung und zu Aktivitäten im öffentlichen Raum mit Hilfe des Fonds für Bürger*innenideen (siehe M7)
- Unterstützung/Koordination von lokalen Veranstaltungen, Aktionen, Aushängen etc.

5.2.7 M7: Fonds für Bürger*innenideen einrichten

Im Rahmen von Integrierten Handlungskonzepten (InHK) werden aus Städtebaufördermitteln bereits Fonds für die Realisierung von Ideen aus der Bürgerschaft und für kleine lokale Maßnahmen bereitgestellt. Einige Städte wie Köln, Kiel, Leipzig, Aachen (vgl. ExWoSt-Forschungsfeld Aktive Mobilität) sowie die Dortmunder Nordstadt haben auch mit Quartierfonds zu Projekten der Aktiven Mobilität oder zur Umgestaltung des öffentlichen Raums gute Erfahrungen machen können. Die Bezirksvertretungen und das Stadtbezirksmarketing haben eigene Haushaltsmittel zur Verfügung, die sie im Rahmen ihrer Zuständigkeit verwenden können.

Unabhängig von den vorgenannten Budgets wird in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Maßnahme M6 ein Fonds speziell für die Realisierung von Ideen der Bürger*innen eingerichtet, der vom lokalen Quartiersmanagement organisiert werden soll. Eine vom Quartiersmanagement

geleitete Jury soll dann über die Verwendung der Fonds-Mittel entscheiden. Die Jury kann analog der Stadterneuerungsfonds beispielsweise aus der Bezirkspolitik, lokalen Akteursgruppen und Initiativen bestehen. Bei dem Entscheidungsprozess erfolgt die Abstimmung mit der jeweiligen Fachverwaltung und den Bezirksvertretungen. Das Ziel dabei ist, dass die Menschen, die nah vor Ort sind, mit in die Verantwortung eintreten können, ihr Umfeld zu attraktivieren und dabei unterstützt werden sollen. Dies ist vor allem für die Umsetzung von kleineren Maßnahmen im Quartier gedacht, die die Gestaltung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums stärken und die die Mobilität der Menschen verbessern. Auch die Stärkung der Nachbarschaften z.B. durch Förderung von künstlerischen und sozialen Aktivitäten und die Beschaffung von kleinem Mobiliar gehört zu den Ideen. Die Realisierung erfolgt in Abstimmung mit den Bezirksvertretungen und der Stadtverwaltung.

5.2.8 M8: Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen

Die Stadt Dortmund hat in der Vergangenheit einige attraktive große wie kleine Veranstaltungsformate im öffentlichen Raum initiiert, unterstützt oder begleitet, z. B. das Stilleben Ruhrschnellweg, das E-Bike-Festival und zahlreiche weitere teils wiederkehrende Veranstaltungen und Events. Häufig wird dabei ein Bezug zur Mobilitäts- und Raumentwicklung deutlich. Im Jahr 2022 wird ein Stilleben auf einem Teil des Wallrings diese Reihe fortsetzen. Dieser Weg wird fortgeführt und insbesondere auch im Sinne der Kommunikation

von umgesetzten Maßnahmen sowie im Rahmen von Pilotprojekten oder Testläufen genutzt. Dies können Großformate wie auch lokale Veranstaltungen sein. Insbesondere auf kleinräumiger Ebene werden Veranstaltungen im öffentlichen Raum sowohl von Event- als auch von Informationscharakter unterstützt und erfolgreiche bestehende Formate werden fortgeführt. Dies geht auch mit temporären Umnutzungen insbesondere von Verkehrsraum einher. Somit können Veranstaltung auch als Reallabore genutzt werden.

5.3 Maßnahmenübersicht

5.3.1 Maßnahmenübersicht

Aufgrund des besonders interdisziplinären Charakters dieser Strategie sind bei der Ausgestaltung und Umsetzung diverse Fachämter beteiligt bzw. federführend zuständig. Hier gilt es, eine konstruktive Zusammenarbeit und effektive interne Abstimmung sowohl bezüglich der Einzelmaßnahmen, als auch bezüglich der Anwendung von Maßnahmenbausteinen im Kontext von anderen

kleinen oder großen Projekten weiterzuführen. Es wird neben der Umsetzungskontrolle zudem auch die Prioritätensetzung laufend überprüft. Die Vorschläge zur Prioritätensetzung ergeben sich aus den Zielen des Masterplans Mobilität 2030 sowie Einschätzungen zum jeweiligen Beitrag zur Zielerreichung und zum Handlungs- und Problemdruck.

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

| Nr. | Maßnahmen (M) der Strategie Öffentlicher Raum |
|------------------|--|
| Maßnahmen | |
| M1 | Stadtplatzprogramm |
| M2 | Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum |
| M3 | Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren |
| M4 | Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs im Straßenraum |
| M5 | Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten |
| M6 | Vorhandene Schnittstellen zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken |
| M7 | Fonds für Ideen der Bürgerschaft |
| M8 | Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen |

Quelle: Planersocietät

5.3.2 Maßnahmen und die Raumkategorien

Nicht alle Maßnahmen betreffen alle Stadträume gleichermaßen. Die nachfolgende Tabelle verschneidet die Maßnahmen mit den Raumkategorien.

Tabelle 2: Maßnahmen und die Raumkategorien



| Maßnahmen | City/ Stadtzentrum | Einfallstraßen | Verdichtete Innenstadtquartiere (gründerzeitliche Blockrandbebauung) | Innerstädtische Geschäftsstraßen | Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in den Außenstadtbezirken | Wohnumfelder | Öffentlicher Raum in Neubauquartieren | Urbane öffentliche Freiräume |
|---|--------------------|----------------|--|----------------------------------|---|--------------|---------------------------------------|------------------------------|
| M1 Stadtplatzprogramm | Dark Blue | Medium Blue | Light Blue | Dark Blue | Dark Blue | Light Blue | Grey | Grey |
| M2 Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum | Grey | Light Blue | Medium Blue | Medium Blue | Medium Blue | Light Blue | Grey | Light Blue |
| M3 Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren | Light Blue | Grey | Light Blue | Light Blue | Light Blue | Light Blue | Dark Blue | Grey |
| M4 Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs im Straßenraum | Dark Blue | Light Blue | Medium Blue | Dark Blue | Dark Blue | Light Blue | Light Blue | Grey |
| M5 Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum | Dark Blue | Medium Blue | Medium Blue | Dark Blue | Dark Blue | Light Blue | Dark Blue | Medium Blue |
| M6 Vorhandene Schnittstellen zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken | Light Blue | Grey | Light Blue | Dark Blue | Dark Blue | Light Blue | Light Blue | Light Blue |
| M7 Fonds für Ideen der Bürgerschaft | Light Blue | Grey | Medium Blue | Medium Blue | Dark Blue | Light Blue | Light Blue | Light Blue |
| M8 Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen | Dark Blue | Light Blue | Medium Blue | Medium Blue | Dark Blue | Light Blue | Light Blue | Medium Blue |

6. Fazit und weitere Empfehlungen

Der Masterplan Mobilität 2030 legt mit der vorliegenden Strategie Öffentlicher Raum einen besonderen Fokus auf die Attraktivierung des Straßenraums mit hohen Aufenthalts- und Nahmobilitätsqualitäten sowie einer gerechteren Flächenverteilung. Hier wurde sowohl von den Bezirksvertretungen als auch vom begleitenden Arbeitskreis ein hoher Handlungsbedarf gesehen. Die vorliegende Strategie wurde zusammen mit der Stadtverwaltung und mehreren Akteuren von 2019 bis 2021 erarbeitet und soll zusammen mit der Strategie Ruhender Verkehr 2022 politisch beraten werden.

Die Strategie und die erarbeiteten Maßnahmen sind eng verknüpft mit dem Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030 sowie den weiteren Teilkonzepten. Damit kann vor allem das Zielfeld H des Masterplans Mobilität 2030 Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen weiter konkretisiert werden. Dortmund hat erkannt, dass der öffentliche Raum ein wichtiger Standort- und Attraktivitätsfaktor im Städtewettbewerb, aber auch ein wesentlicher Beitrag zu einer lebenswerten Stadt ist.

Dortmund nimmt mit der vorliegenden querschnittsorientierten Gesamtstrategie zum öffentlichen Raum, die verkehrliche, städtebauliche, soziale und klimatische Funktionen berücksichtigt, eine Vorreiterrolle im deutschsprachigen Raum ein. Wichtig dabei ist, dass mit der Strategie nicht allein Handlungsansätze, Konzepte und Maßnahmen definiert werden, sondern dass in den nächsten Jahren vielfältige Veränderungen vorgenommen werden, die die Menschen in Dortmund und die Besucher*innen der Stadt wahrnehmen. Dazu zählen auch die Intensität

und Qualität der Partizipation zur Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Möglichkeiten, die sich konkret über das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ ergeben, und die positiven Erfahrungen, die damit gemacht werden, können mit der hier vorliegenden Strategie auch für die Gesamtstadt genutzt werden.

Auch wenn die Strategie Öffentlicher Raum aus dem Prozess des Masterplans Mobilität hervorgegangen ist und die Betreuung der Erstellung im Rahmen der Mobilitätsplanung erfolgte, ist die Strategie und viele ihrer Handlungsfelder als ein querschnittsorientiertes Thema anzusehen. Die Schwerpunkte der weiterführenden und konkretisierten Planung sowie der Umsetzung können und müssen den unterschiedlichen Ämtern zugeordnet werden. Daher sind eine abgestimmte Strategie sowie ein koordinierter, ämterübergreifender Austausch wichtige Grundlagen. Hier sollten auch die organisatorischen und strukturellen Voraussetzungen sowie die personellen Ressourcen bereitgestellt werden.

Zudem wird vorgeschlagen, im vorgesehenen Evaluationskonzept des Masterplans Mobilität 2030 die Umsetzung der Maßnahmen sowie deren Wirksamkeit zu prüfen, um ggf. zur Zielerreichung nachsteuern zu können.

Insgesamt ist die nun vorliegende Strategie nicht als abgeschlossenes, statisches Dokument zu verstehen, sondern als Einstieg in einen kontinuierlichen Prozess. Durch die Bearbeitung von weiteren Teilkonzepten des Masterplans Mobilität 2030 kann dieser Gedanke fortgeführt und flexibel ausgestaltet werden.

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 1 | Ablauf - Masterplanprozess | 6 |
| Abbildung 2 | Schwerpunkte Strategie - Öffentlicher Raum | 10 |
| Abbildung 3 | Verhaltensregeln am PHOENIX-See | 12 |
| Abbildung 4 | Leitlinien für den Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund | 15 |
| Abbildung 5 | Stadtzentrum Dortmund | 17 |
| Abbildung 6 | Einfallstraßen und Tangentialen in Dortmund | 18 |
| Abbildung 7 | Verdichtete Innenstadtquartiere in Dortmund | 20 |
| Abbildung 8 | Beispiele für innerstädtische Geschäftsstraßen in Dortmund | 21 |
| Abbildung 9 | Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in Dortmund | 22 |
| Abbildung 10 | Beispiele für unterschiedliche Wohnumfelder in Dortmund | 23 |
| Abbildung 11 | Beispiele für Neubauquartiere im innerstädtischen Bereich in Dortmund | 24 |
| Abbildung 12 | Beispiele für öffentlichen Freiraum in Dortmund | 25 |
| Abbildung 13 | Positivbeispiel der Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg | 28 |
| Abbildung 14 | Mikrofreiräume neu definieren | 31 |
| Abbildung 15 | Cool Street - Stadt Wien | 32 |
| Abbildung 16 | Krieterstraße in Hamburg vor dem Schulumfeld | 34 |
| Abbildung 17 | Pop-Up-Spielstraße in Dortmund | 37 |
| Abbildung 18 | Eines von zahlreichen geflügelten Nashörnern im öffentlichen Raum in Dortmund | 39 |
| Abbildung 19 | Nutzung von Parkplatzflächen im Sommer für Außengastronomie, Stadt Bonn | 41 |
| Abbildung 20 | Freihalten von Kreuzungsbereichen Frankfurt | 47 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------|----------------------------------|----|
| Tabelle 1 | Maßnahmenübersicht | 50 |
| Tabelle 2 | Maßnahmen und die Raumkategorien | 51 |



Parkraumstrategie

Teilkonzept Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr

Masterplan Mobilität Dortmund 2030



IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Sebastian Hopp

Inhalt

| | | |
|-----|--|-----------|
| 1. | Parkraumstrategie – Ein Baustein für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung | 5 |
| 2. | Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf | 9 |
| 3. | Parken in Dortmund – Ein Städtevergleich | 15 |
| 4. | Eingeleitete Schritte zur Parkraumbewirtschaftung | 19 |
| 5. | Ziele & Bausteine des Parkraummanagements: | |
| | Parkraum managen, nicht verwalten | 21 |
| 5.1 | Ziele des Parkraummanagements | 21 |
| 5.2 | Bausteine des strategischen Parkraummanagements | 22 |
| 6. | Handlungsfelder und Maßnahmenansätze | 25 |
| 6.1 | Aufbau einer Datenbasis zum Parken | 25 |
| 6.2 | Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte | 26 |
| 6.3 | Parkraummanagement nach Raumkategorien | 28 |
| 6.4 | Behindertenparkplätze und weitere Sonderstellplätze | 37 |
| 6.5 | Ausbau und Erneuerung des Parkleitsystems | 39 |
| 6.6 | Park+Ride sowie intermodale Schnittstellen | 41 |
| 6.7 | Parkraumüberwachung | 44 |
| 6.8 | Parken im Zeitalter der Digitalisierung: Nutzung neuer Möglichkeiten | 46 |
| 6.9 | Begleitende Kommunikationsoffensive zum Thema Parken | 47 |
| 7. | Fazit - Spielräume nutzen und Vorteile herausstellen | 51 |
| | Abbildungsverzeichnis | 55 |
| | Tabellenverzeichnis | 55 |

1. Parkraumstrategie – Ein Baustein für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Die vorliegende Parkraumstrategie ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche nachhaltige Mobilitätsentwicklung und für die Verwirklichung der Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Der Masterplan Mobilität 2030 zeichnet mit seinen acht Zielfeldern einen Weg auf, wie eine zukunfts-feste und verträgliche Mobilitätsentwicklung bis 2030 umgesetzt werden kann. Die Stadt Dortmund hat das Thema ruhender Verkehr als wichtiges Handlungsfeld und Steuerungsinstrument einer Verkehrswende erkannt und setzt zukünftig auf eine kommunikative und zeitsparende Umsetzung. Diese Strategie ist im Rahmen des Teilkonzeptes „Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr“ in den vergangenen beiden Jahren von der Planersocietät in einem intensiven Arbeitsprozess zusammen mit der Stadtgesellschaft erarbeitet und diskutiert worden. Der begleitende Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 hat sich in mehreren Sitzungen engagiert mit den

Handlungsfeldern und der Strategie auseinandergesetzt und sie weiterentwickelt. In einem Workshop mit Vertreter*innen der Bezirkspolitik und den zuständigen Ämtern wurde die Parkraumstrategie reflektiert und die Themen der Ämter sowie Stadtbezirke mit einbezogen. In öffentlichen Dialogprozessen mit der Bevölkerung wurden die unterschiedlichen Ansätze und Themen der Strategie ebenfalls weiterentwickelt und diskutiert. Entstanden ist eine Parkraumstrategie, die zusammen mit der Strategie für den öffentlichen Raum das Teilkonzept „Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr“ darstellt und darüber hinaus vielfältige Schnittstellen zu den anderen Teilkonzepten (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr & Verkehrssicherheit) aufweist. Das Thema Fahrradparken wird in der parallel erarbeiteten Radverkehrsstrategie innerhalb des Teilkonzeptes Radverkehr & Verkehrssicherheit aufgegriffen und dargelegt.

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



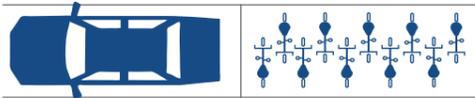
Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät / Stadt Dortmund

Parkraummanagement – Ein Instrument zur Stärkung der Lebensqualität in Dortmund

Die Steuerung der Parkraumnutzung mittels unterschiedlicher Maßnahmen wird als Parkraummanagement bezeichnet (genaue Definition siehe Kap. 5). Mit dem Management des ruhenden Verkehrs (Parken) haben die Kommunen ein wirkungsvolles Instrument in der Hand, um nicht nur Einfluss auf den ruhenden Verkehr zu nehmen, sie können auch dazu beitragen, Verkehrsabläufe

Abbildung 2: Autos sind Platzverschwender

Wo ein Auto steht, finden zehn Fahrräder Platz.

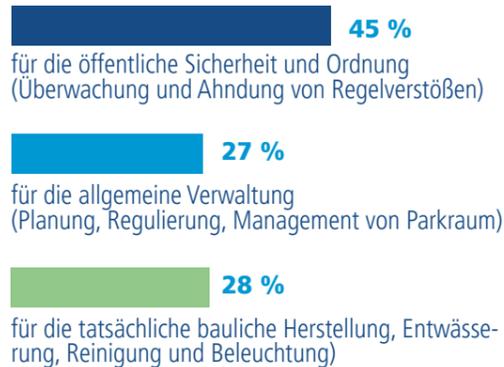


Quelle: Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 4

Abbildung 3: Parkplätze kosten Geld

In Berlin belaufen sich die Bereitstellungskosten für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand auf circa 220 Euro pro Jahr.

Anteile nach Kostengruppen

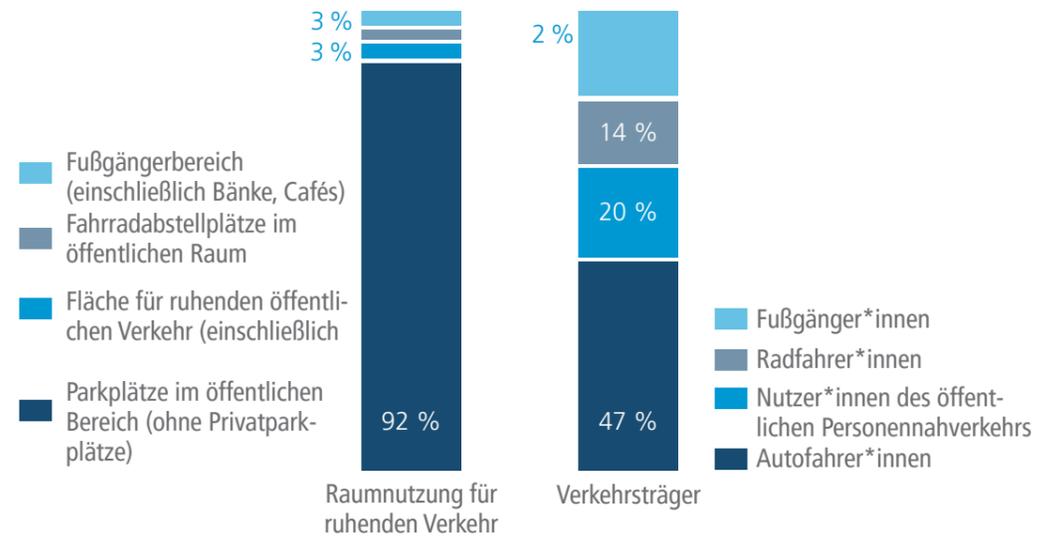


Quelle: Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 3

insgesamt zu ordnen und zielgerichtet zu lenken. Eine zielgerichtete Parkraumstrategie kann die Verkehrsverhältnisse nachhaltig verbessern: Sie soll die Nachfrage nach Parkplätzen lenken und die Verkehrsbelastung in der Stadt Dortmund reduzieren. Sie macht öffentlichen Raum verfügbar, unterstützt den lokalen Handel und reduziert Parkplatzsuchverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr insgesamt. Sie sorgt für bessere Luft, erhöht die Sicherheit und ermöglicht es, öffentlichen Raum wiederzugewinnen. Gleichzeitig fördert sie im Zusammenwirken mit Angebots- und Optimierungsmaßnahmen die Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), verbessert die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr und unterstützt die Stadtplanung in dem Ziel, Dortmund lebenswerter und attraktiver zu machen. Zukünftig wird die Digitalisierung das Parken stark verändern und effizienter gestalten. Von der Stellplatzsuche über die Bezahlung bis zur Überwachung können zahlreiche Vorgänge digitalisiert abgewickelt werden. Private Stellplätze können einfach per App gebucht werden. Im öffentlichen Raum können Verfügbarkeitsprognosen Fahrzeuge künftig zum nächsten Parkstand lenken.

Ein flächendeckendes Parkraummanagement greift steuernd in eine ungleiche Verteilung des öffentlichen Raums ein und ist unverzichtbar für eine gesunde, lebenswerte Stadtentwicklung. Nichtsdestotrotz bleibt das Thema Parkraummanagement auch ein kontroverses Thema. Bei der Einführung von Parkgebühren oder dem Rückbau von Parkplätzen entsteht viel Konfliktpotenzial in Kommunen. Sachliche Argumente und eine emotionale Vermittlung der positiven Effekte von Parkraummanagement können hier zu mehr Akzeptanz führen. Parkraummanagement schafft letztlich Platz für die Verkehrswende: Das macht die Städte lebenswerter; für Aufenthalt, Bewegung, Fuß- und Radverkehr kann mehr Platz zur Verfügung gestellt werden. Viele Städte haben das erkannt und in den vergangenen Jahren konsequente Strategien zum Parken in der Stadt entwickelt und umgesetzt (z. B. Wien, München, Zürich, Stuttgart).

Abbildung 4: Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz (Österreich)



Quelle: Austrian Mobility Research 2011 und Stadt Graz 2013

Die vorliegende Parkraumstrategie baut auf einer zielorientierten Analyse auf, die u. a. auch einen Städtevergleich von Dortmund mit anderen Großstädten beinhaltet. Aufbauend darauf wurden mehrere Handlungsfelder abgeleitet, die zum Teil gesamtstädtisch oder spezifisch für einzelne Raumkategorien gebildet wurden. Zu diesen

Handlungsfeldern werden jeweils Grundsätze und Maßnahmen erarbeitet, die mit guten Beispielen aus vergleichbaren Städten untermauert werden. Abschließend werden Prioritäten bei den Maßnahmen aufgeführt und für einige Zusammenhänge die erforderlichen personellen Ressourcen dargestellt.

Abbildung 5: Wirkung der Parkraumbewirtschaftung in Wien (Österreich)



Die Stadt Wien reduziert mit Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie durch das 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV die durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche auf ein Drittel.

Quelle: Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 5

2. Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf

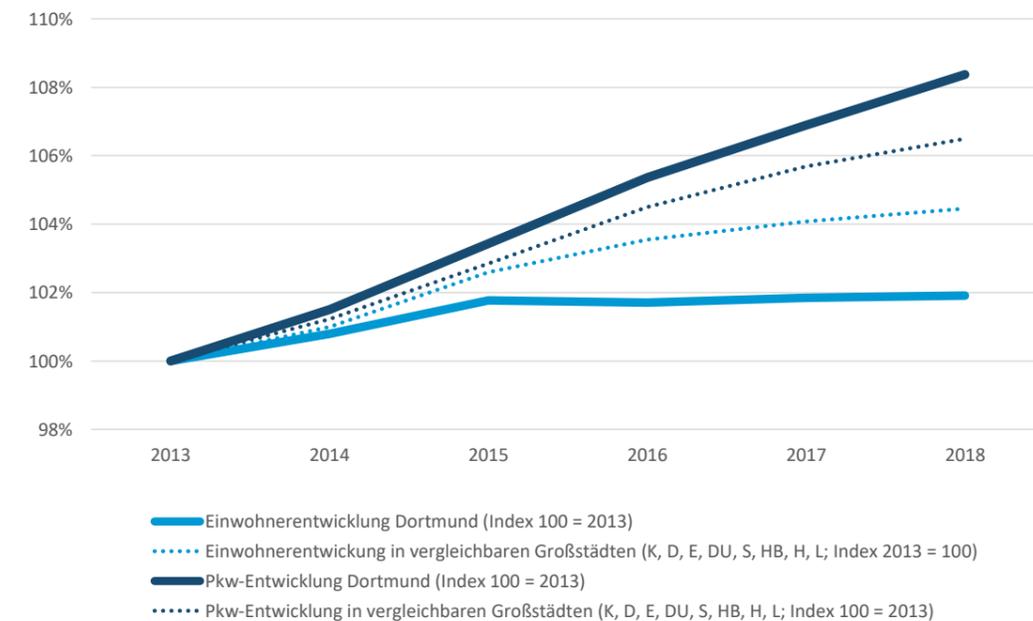
Aktuelle Trends und Herausforderungen zum Parken im öffentlichen Raum

Steigende Kfz-Zulassungszahlen in Deutschland und Dortmund verdeutlichen ein Problem: Der Fahrzeugbestand wächst jedes Jahr. Immer mehr Autos sind auf unseren Straßen unterwegs bzw. müssen irgendwo abgestellt werden. Bundesweit sind von 2000 und 2017 jährlich ca. 1 Million Autos hinzu gekommen (Kraftfahrtbundesamt 2019). Während der Fahrzeugbestand jedes Jahr

wächst, weist die tatsächliche Unterwegszeit mit rund 80 Minuten am Tag eine hohe Konstanz auf (MiD 2018, S. 26).

Auch in Dortmund hat die Zahl der Pkw allein von 2013 bis 2018 um ca. 22.800 Pkw bzw. rund 8,6 % zugenommen. Gleichzeitig nahm die Bevölkerungszahl nur um 1,9 % zu, sodass die relative Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner*innen um rund 6 % zugenommen hat. Die Abfrage in anderen

Abbildung 6: Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Dortmund im Vergleich zu ähnlichen Großstädten (siehe Kap. 3) zwischen 2013-2018 (Indexwert 2013 = 100)



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von Daten des KBA 2019 und Einwohnerdaten Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Großstädten, die mit Dortmund vergleichbar sind (Köln, Düsseldorf, Essen, Duisburg, Stuttgart, Bremen, Hannover und Leipzig) zeigt, dass zwar auch dort die Anzahl der Pkw um durchschnittlich 6,6 % zugenommen hat (Bevölkerungszahl +4,6 %), die Schere zwischen Bevölkerungs- und

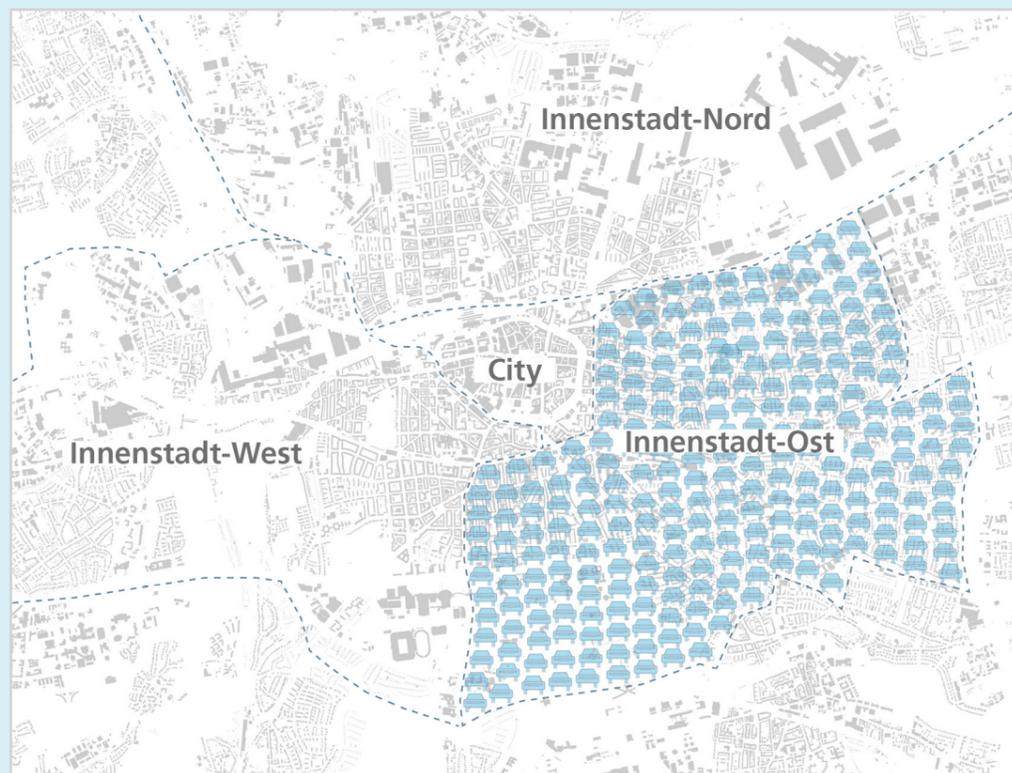
Pkw-Wachstum in Dortmund aber am weitesten aufgegangen ist (siehe Abbildung 6). Dortmund lag Ende 2018 mit 286.460 zugelassenen Pkw und einer Bevölkerungszahl von 602.566 Einwohner*innen bei einer Pkw-Dichte von 475 Pkw/ 1.000 Einwohner*innen.

Der ganze Bezirk Innenstadt-Ost als Parkplatz von Dortmund?

Schätzungsweise 1.127 ha, so groß wie die gesamte Fläche des Bezirkes Innenstadt-Ost, ist die Fläche, die allein für die in Dortmund zugelassenen Pkw vorgehalten wird (Annahme der Gutachter: für jeden zugelassenen Pkw werden ca. 3,1 Stellplätze an den unterschiedlichen Orten in der Stadt (zu

Hause, an der Arbeitsstelle, am Einkaufszentrum, am Fitnesscenter, am Kino, im Straßenraum etc.) bereitgestellt). Schätzungen gehen davon aus, dass in Dortmund beispielsweise rund neun Mal mehr Fläche für Parkstände im Straßenraum als für Spielplätze bereitgestellt werden.

Abbildung 7: Innenstadt-Ost dient als Parkplatz für Dortmund



Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund 2019

Die Verkehrswende braucht Platz

Die Autos werden, egal aus welchem Segment sie stammen, immer breiter und länger. Waren Neuwagen 1990 im Durchschnitt 1,68 m breit, waren es 2017 schon 1,80 m Breite (CAR-Institut der Universität Essen-Duisburg 2018). Auch die Länge der Pkw vergrößerte sich stetig. Der VW

Golf VII ist z. B. mit 4,205 m um 0,50 m länger als das Ursprungsmodell.¹ In diesem Zusammenhang steht auch das Segment der Sport Utility Vehicles (SUV), in dem insbesondere große und breite Fahrzeuge hervorgebracht werden. Im SUV-Segment stieg die Anzahl allein zwischen 2014 und 2020 von 1,2 Mio. auf 3,8 Mio. zugelassene Fahr-

¹ <https://www.swr.de/abgasalarm/die-entwicklung-des-autos-immer-schwerer-immer-laenger/-/id=20052596/did=20661148/nid=20052596/xcofu9/index.html>

zeuge. Hinzu kommen für denselben Zeitraum Steigerungen im Segment der Geländewagen von 1,5 Mio. auf 2,6 Mio. Nach Daten des Kraftfahrtbundesamtes waren im September 2020 rund 32 % der in Deutschland neu zugelassenen Pkw SUV oder Geländewagen. Diese Gruppe machte im Jahr 2000 noch einen Anteil von knapp 3 % aus (Handelsblatt 2012).² Das stete Größenwachstum der Fahrzeuge, die Orientierung zu grundsätzlich größeren Fahrzeugklassen und die damit einhergehende Flächeninanspruchnahme verstärkt somit die nachfolgenden Probleme.

Pkw-Dichte in den Stadtbezirken

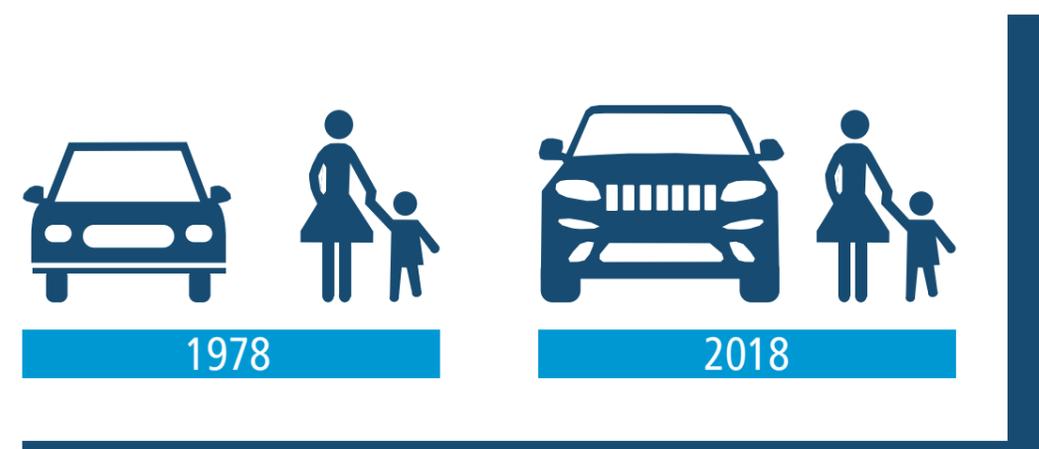
Die Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019 zeigt, dass sich die Pkw-Zahlen in den verschiedenen Dortmunder Stadtbezirken unterschiedlich darstellen. Insbesondere die innerstädtischen Bezirke weisen im Vergleich zur Gesamtstadt und den äußeren Stadtbezirken deutlich geringere Pkw-Zahlen pro Haushalt auf. Insgesamt sind in Dortmund ca. 17 % der Haushalte autofrei. Diese Zahl ist insbesondere in den innerstädtischen Bezirken (Innenstadt-Nord >50 %, Innenstadt-West rund 30 % und Innenstadt-Ost ca. 20 %) nochmal höher.

Tabelle 1: Pkw-Dichte in den Stadtbezirken

| Stadtbezirk | Pkw pro Haushalt |
|-----------------|------------------|
| Aplerbeck | 1,5 |
| Brackel | 1,3 |
| Eving | 1,4 |
| Hombruch | 1,3 |
| Hörde | 1,3 |
| Huckarde | 1,4 |
| Innenstadt-Nord | 0,6 |
| Innenstadt-Ost | 1,0 |
| Innenstadt-West | 0,9 |
| Lütgendortmund | 1,4 |
| Mengede | 1,3 |
| Scharnhorst | 1,3 |

Quelle: Mobilitätsbefragung der Stadt Dortmund 2019

Abbildung 8: Größenverhältnisse im Straßenraum



Quelle: Planersocietät in Anlehnung an Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 1; Volkswagen AG 2020: Die glorreichen Sieben. Golf I: 1974-1983

² <https://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/neuwagen-trends-suv-verdraengt-stufenheck/623994.html?ticket=ST-617999-gUDUt76Ra7umPu69Ty1-ap3>

Innerstädtische Räume mit und ohne Autos

Die Fläche, die der ruhende Kfz-Verkehr in vielen Straßen einnimmt, und die Dominanz des ruhenden Verkehrs für die Straßenräume wird häufig erst erkennbar, wenn

die Autos einmal nicht da sind – wie zum Beispiel bei der Evakuierung im Rahmen der Bombenentschärfung im Klinikviertel im Januar 2020.

Abbildung 9: Innerstädtische Räume mit und ohne Autos (Evakuierung in Dortmund 2020)



Quelle: Planersocietät 2020

Handlungsbedarf

Mit dem Parkdruck steigt also auch der Handlungsdruck in vielen Bereichen. Sei es durch steigende Pkw-Zulassungszahlen, größere Fahrzeuge oder zunehmende Beschwerden aufgrund von falsch bzw. hindernd parkenden Fahrzeugen. Das Straßenparken ist weit verbreitet und wird auch bei vorhandenen Garagen oder Stellplätzen im privaten Raum z. T. bevorzugt – trotz mehr Pkw und weniger Platz im öffentlichen Straßenraum, durch die Konkurrenz um Flächen weiter steigt. Umnutzung und Zweckentfremdung von Garagen nehmen ebenfalls weiter zu. Im Kreuzviertel werden mindestens 13 % der Garagen nicht zum Abstellen von Autos genutzt,

stattdessen werden sie für Motorräder, als Lager, für Fahrräder, Sonstiges oder einfach gar nicht genutzt.³

Dies führt dazu, dass in vielen Stadtbereichen von Dortmund die Nachfrage nach Parkplätzen den vorhandenen Raum übersteigt. Damit nehmen insbesondere in gewachsenen Stadträumen, in denen nicht immer private Stellplätze vorhanden sind, die Nutzungskonflikte zwischen den Flächenansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie dem Bedarf an Parkplätzen weiter zu. Vermehrt regelwidriges Parken verstärkt diese Nutzungskonflikte. Besonders gravierend ist außerdem die Verschlechterung der Verkehrssicherheit durch

³ Helmer, Johannes (2018): Verfügbarkeit und Nutzung von privaten Stellplätzen in einem hochverdichteten, innerstädtischen Quartier. Bachelorarbeit an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund.

fehlende Sichtachsen an Querungen oder schlecht einsehbare Kreuzungsbereiche einzuschätzen. Rund ein Fünftel (ca. 18 %) der Unfälle von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind nach einer aktuellen Studie der Unfallforscher der Versicherer (UDV) auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen (UDV 2020).⁴ Falschparken (auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe) erhöht das Unfallrisiko erheblich und beeinträchtigt auch den fließenden Verkehr. Letzterer Umstand gilt auch für das Rettungswesen (insb. Feuerwehr und Krankenwagen), das durch falsch parkende Fahrzeuge in der Ausführung der Arbeit behindert wird.

Der empfundene Mangel an Parkplätzen bzw. die Erwartungshaltung, diese kostenfrei in unmittelbarer Wohnort- und Zielnähe vorzufinden, führt zu einer grundsätzlich angespannten Stimmung im städtischen Verkehrsgeschehen, die sich auch auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs niederschlägt. Die jahrzehntelange Duldung vieler ordnungswidriger Parkroutinen und unregelmäßige Kontrollen, gepaart mit fehlendem Wissen über geltende Regelungen auf Seiten der Pkw-Fahrenden, führen zu bewusstem und unbewusstem Fehlverhalten, Unverständnis, geringer Einsicht und zunehmender Aggressivität bei Sanktionierungen. Darüber hinaus führen die vergleichsweise geringen Bußgelder in Verbindung mit einer geringen Kontrolldichte dazu, dass keine regelkonformen Verhaltensänderungen erzielt werden. Autofahrer*innen nehmen so häufig eher Sanktionen in Kauf, statt regelmäßig Parkgebühren zu zahlen.

Der durch die steigenden Bevölkerungszahlen entstandene Druck auf die Wohnungsmärkte der Großstädte lässt sowohl Miet- als auch Bodenpreise steigen und verdeutlicht die Notwendigkeit, dem öffentlichen Raum eine wirtschaftliche

Bedeutung beizumessen. Weiterhin verschärft sich das Problem durch die Nachverdichtung in Form von Dachgeschossausbau, die Hinterhofbebauung sowie die Bebauung von Baulücken. Insbesondere (zu) geringe Parkgebühren bzw. kostenfreie Parkmöglichkeiten sind kontraproduktiv, da der öffentliche Raum ein knappes und kaum erweiterbares Gut ist. Aufgrund der hohen und weiter steigenden Nachfrage nach öffentlichem Raum, muss gerade das flächenintensive Parken bepreist und z. T. (in den privaten Raum) verdrängt werden, damit auch andere Nutzungen Chancen auf angemessenen Platz haben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der zunehmende ruhende Kfz-Verkehr, dessen Anstieg durch die steigenden Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen beschleunigt wird, die Städte vor große Herausforderungen stellt. Dies gilt besonders in einem Umfeld steigender Miet- und Bodenpreise. Handlungsbedarfe bestehen somit aufgrund der folgenden Umstände:

- Hoher Parkdruck, Parksuchverkehr und Parkfehlverhalten in innerstädtischen Bereichen
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten, insbesondere mit den nahmobilen Verkehrsmitteln
- Benachteiligung von allen anderen Nutzungsformen im öffentlichen Raum
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit
- Unzureichende Kontrollen des ruhenden Verkehrs
- Falsches/fehlendes Wissen zum Thema ruhender Verkehr in der Bevölkerung, woraus fehlendes Unrechtsbewusstsein sowie fehlende Zahlungsbereitschaft resultieren
- Überholtes Anspruchsdenken an kostenloses Parken direkt vor der Tür
- Fehl- oder Nicht-Nutzung von privaten Parkflächen (Garagen & Hinterhöfe etc.) aus Bequemlichkeit und da kostenloses Parken häufig im Straßenraum möglich ist

⁴ <https://m.udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/unfallrisiko-parken-fuer-fussgaenger-und-radfahrer>, abgerufen am 28.9.2020

3. Parken in Dortmund – Ein Städtevergleich

Wo steht Dortmund beim ruhenden Kfz-Verkehr im Vergleich zu anderen Städten? Zur besseren Einordnung und um eine Vergleichsgrundlage zu erhalten, wurden verschiedene Kenndaten (v. a. für den Innenstadtbereich) aus vergleichbaren Großstädten abgefragt und recherchiert. Anschließend wurden die Werte zur besseren Vergleichbarkeit auf Referenzwerte (z. B. Bevölkerungszahl, Fläche oder Verkaufsfläche) bezogen und gegenübergestellt. Die Auswahl der Vergleichsstädte erfolgte zusammen mit der Stadtverwaltung Dortmund und orientierte sich daran, mit der Bandbreite einerseits bestimmte Analogien zwischen den Städten zu berücksichtigen und andererseits auch gewisse Spezifika herausarbeiten zu können. Das betrifft unter anderem die Bevölkerungszahl, die regionalen Verflechtungen der Städte und den bisherigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Mit Köln, Düsseldorf, Essen und Duisburg wurden vier Großstädte aus Nordrhein-Westfalen und mit Stuttgart, Bremen, Hannover und Leipzig vier weitere Großstädte aus anderen Bundesländern einbezogen.

Über die Spezifika und Analogien hinaus wurden für den Städtevergleich möglichst gut vergleichbare Kennwerte entwickelt und die ausgewählten Vergleichsstädte zum Beispiel hinsichtlich der Anzahl an Parkmöglichkeiten in verschiedenen Stadtbereichen, der jeweiligen Gebührenhöhen und dem zur Verfügung stehenden Kontrollpersonal untersucht. Neben einer gutachterlichen Recherche sind die erhobenen Daten in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Städten geprüft worden. Eine Übersicht ausgewählter Kennwerte zeigt Tabelle 2. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die verschiedenen Städte unterschiedlich groß sind und die jeweiligen Innenstädte und Citybereiche unterschiedliche Größen aufweisen. In der Untersuchung wurde durch individuelle Anpassungen auf diese Umstände eingegangen, um ein möglichst vergleichbares Bild zu erhalten.

Dortmund verfügt im citynahen Bereich über knapp 11.100 Parkplätze, wovon ca. 9.100 in Parkhäusern und Tiefgaragen untergebracht (82 %) und der Rest Straßenparkplätze (18 %) sind. 8.000 der insgesamt verfügbaren Parkplätze liegen innerhalb des Wallringes oder am Wallring.

Rund 3.100 Parkplätze befinden sich in weiteren citynahen Parkbauten, die fußläufig zur City liegen. Die Parkplatzanzahl in Parkbauten in der City ist in Dortmund bezogen auf die Verkaufsfläche mit 35 Stellplätzen pro 1.000 qm Verkaufsfläche eher etwas geringer als in den anderen Großstädten. Der Anteil der Straßenparkplätze in der Dortmunder City nimmt mit 18 % (2.000 Stellplätze) an der Gesamtzahl der City-Parkplätze einen relativ hohen Wert ein. So verfügt Stuttgart beispielsweise nur über 339 Straßenparkplätze im City-Bereich (entspricht 5 % bei einer Gesamtzahl von 7.100 Stellplätzen innerhalb des Cityringes). Stuttgart will im Zuge des Projektes „Lebenswerte Stadt für alle“ zukünftig alle regulären Straßenparkplätze innerhalb der City abschaffen (bis auf Behindertenparkstände und Lieferzonen).

Aus dem Städtevergleich abzuleiten ist, dass Dortmund sich hinsichtlich der Gebührenhöhe in den Parkbauten (1,61 € pro Stunde) im mittleren Feld bewegt, während die Gebührenhöhe beim Straßenparken (1,50 € pro Stunde) im unteren Viertel des Städtevergleichs liegt. Nur in Duisburg werden mit 0,75 € pro Stunde weniger Gebühren für das Straßenparken fällig. Stuttgart, Köln und Düsseldorf stehen in diesem Zusammenhang an der Spitze (mit jeweils min. 2,90 € pro Stunde). Besonders auffällig ist, dass in Dortmund das Parken im Straßenraum günstiger ist als das Parken in Parkbauten, was dazu führt, dass auch aus finanziellen Aspekten bevorzugt im Straßenraum geparkt wird. Aus dem Städtevergleich geht außerdem hervor, dass die Mehrzahl der Vergleichsstädte über deutlich flächendeckendere Parkraumbewirtschaftung verfügen als Dortmund. Die fehlende Flächendeckung der Dortmunder Parkraumbewirtschaftung führt dazu, dass in unmittelbarer Nähe zur Dortmunder Innenstadt nach wie vor kostenfreier Parkraum zu finden ist und dadurch Fehlsteuerungen sowohl in der Verkehrsmittelwahl als auch zu Ungunsten der Parkbauten verursacht wird.

Auch die Bewirtschaftungszeiträume (in Dortmund: 7-19 Uhr, in Vergleichsstädten: in der Regel 9-20 oder sogar 23 Uhr (Köln)) gehen zum Teil deutlich über den aktuellen Dortmunder Stand hinaus, um z. B. die Geschäftszeiten des Einzel-

Tabelle 2: Übersicht Städtevergleich (ausgewählte Kennwerte für die Innenstadt)

| | | | | | | | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Parkplätze in Parkbauten (City + citynah) | 20.000 Düsseldorf | 14.000 Köln | 12.800 Essen | 10.800 Hannover | 10.500 Stuttgart | 10.200 Leipzig | 10.100 Bremen | 9.100 Dortmund | 5.700 Duisburg |
| Parkplätze Innenstadt in Parkbauten je 1.000 Einwohner | 32 Düsseldorf | 22 Essen | 20 Hannover | 18 Bremen | 18 Leipzig | 17 Stuttgart | 16 Dortmund | 13 Köln | 12 Duisburg |
| Parkplätze in Parkbauten (nur City) | 13.100 Düsseldorf | 9.900 Köln | 8.600 Essen | 8.600 Hannover | 7.100 Stuttgart | 6.000 Dortmund | 5.100 Bremen | 4.900 Duisburg | 4.500 Leipzig |
| Parkplätze in Parkbauten pro 1.000m ² Verkaufsfläche | 72 Bremen | 66 Essen | 58 Düsseldorf | 52 Leipzig | 44 Köln | 44 Duisburg | 43 Hannover | 35 Dortmund | 29 Stuttgart |
| Straßenparkplätze (z. B. City inkl. Wallring) | 5.000 Hannover | 4.520 Bremen | 4.250 Duisburg | 2.000 Dortmund | 1.250 Essen | 340 Stuttgart | 300 Leipzig | | |
| Ø-Gebühr Straßenparken pro h (Citylage) | 4,00 € Stuttgart | 3,00 € Köln | 2,90 € Düsseldorf | 2,30 € Essen | 2,00 € Leipzig | 2,00 € Bremen | 1,80 € Hannover | 1,50 € Dortmund | 0,75 € Duisburg |
| Ø-Gebühr Parkbauten pro h (Citylage) | 2,67 € Stuttgart | 2,28 € Düsseldorf | 2,19 € Köln | 1,93 € Leipzig | 1,61 € Dortmund | 1,48 € Bremen | 1,47 € Duisburg | 1,28 € Hannover | |
| Differenz zwischen den Parkgebühren pro h | 1,33 € Stuttgart | 1,10 € Essen | 0,81 € Köln | 0,62 € Düsseldorf | 0,52 € Bremen | 0,52 € Hannover | 0,07 € Leipzig | -0,11 € Dortmund | -0,72 € Duisburg |
| Bewirtschaftete Fläche in km ² | 16,72 € Köln | 13,86 € Stuttgart | 2,06 € Bremen | 1,96 € Dortmund | 1,60 € Duisburg | 0,67 € Hannover | | | |
| Personalstellen Überwachung ruhender Verkehr | 240 Köln | 205 Stuttgart | 154 Düsseldorf | 69 Leipzig | 59 Essen | 49 Duisburg | 36 Dortmund | 35 Hannover | 25 Bremen |
| Personalstellen je 1.000 Einwohner*innen | 0,32 Stuttgart | 0,25 Düsseldorf | 0,22 Köln | 0,12 Leipzig | 0,10 Duisburg | 0,10 Essen | 0,07 Hannover | 0,06 Dortmund | 0,04 Bremen |

Quelle: Erhebungen Planersocietät 2018 & 2019

Preisvergleich: Parkgebühren und Ticketpreise im ÖPNV

Tabelle 3: Preisvergleich - Parkgebühren und ÖPNV-Ticketpreis

| | Einzelpreis | Gesamtpreis |
|--|---------------------------|-------------|
| 4 Stunden innerstädtisches Parken | 1,50 Euro/Stunde | 6,00 Euro |
| 24-Stunden-Ticket vier Personen (Familie) | 17,70 Euro | 17,70 Euro |
| 4er-Ticket für Erwachsene | 10,70 Euro | 10,70 Euro |
| 4er-Ticket für Erwachsene und 4er-Ticket für Kinder | 10,70 Euro bzw. 6,00 Euro | 16,70 Euro |
| 24-Stunden-Ticket zwei Personen (Paare) | 10,70 Euro | 10,70 Euro |
| Zwei Erwachsene und zwei Kinder Einzeltickets für Hin- und Rückfahrt | 2,90 Euro bzw. 1,70 Euro | 18,40 Euro |

Quelle: DSW21 Tickets und Preise für Bus & Bahn 2020

Abbildung 10: Preisentwicklung - ÖPNV-Tickets und Parkgebühren (Stadt Dortmund)



Quelle: Erhebungen Planersocietät 2020

Zusammenfassende Ergebnisse des Städtevergleichs sind:

- Es sind nach Auswertungen der Parkraumauslastung auch zu Spitzenzeiten sowohl in der Dortmunder City als auch in den Vergleichsstädten ausreichende Kapazitäten vorhanden (insg. 11.100 Parkplätze in Dortmund, davon 9.100 in Parkbauten). Mit 35 Parkplätzen in Parkbauten pro 1.000 qm Verkaufsfläche weist Dortmund im Vergleich zu anderen Großstädten eher moderate Werte auf.
- Die Entgelthöhe der Dortmunder Parkgebühren ist eher niedrig und erscheint im Vergleich entwicklungsfähig (vor allem beim Straßenparken).
- Das ungünstige Verhältnis zwischen den Gebühren in Parkbauten und den günstigeren Gebühren beim Straßenparken verursacht eine Fehlsteuerung, die das Straßenparken begünstigt und zu Parksuchverkehren führt.
- Weiterhin müssen die bisherigen Denkmuster hinterfragt und korrigiert werden, dass kostenloses Parken vor der Haustür nicht als selbstverständlich angesehen wird.
- Ebenso verursachen innenstadtnahe, kostenfreie Parkplätze in fußläufiger Erreichbarkeit der City eine Fehlsteuerung. Hier haben andere Großstädte einen deutlich flächendeckenderen Ansatz bei der Parkraumbewirtschaftung.
- Es gibt in Dortmund zu wenig Personalstellen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs, auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Nimmt man den Städtevergleich als Maßstab, sind die Zahlen in Dortmund mindestens zu verdoppeln und eher zu verdreifachen.
- Die geringen Parkgebühren im Vergleich zum ÖPNV-Ticket führen dazu, dass das Auto bevorzugt wird und es bereits ab zwei Personen teurer ist, mit Bus und Bahn in die Stadt zu fahren.

handels besser abdecken zu können. Auffällig ist in Dortmund zudem die geringe Personalausstattung bei der Überwachung des Parkraums. Hier stellt Dortmund mit 51 Personalstellen (2019: 36) fast das Schlusslicht der Vergleichsstädte (0,06 Stellen pro 1.000 Einwohner*innen), während Köln mit 240 Stellen die höchste Personalausstattung aufweist (bezogen auf die Zahl der Einwohnenden liegt Stuttgart mit 0,32 Stellen pro 1.000 Einwohner*innen vorn). Des Weiteren

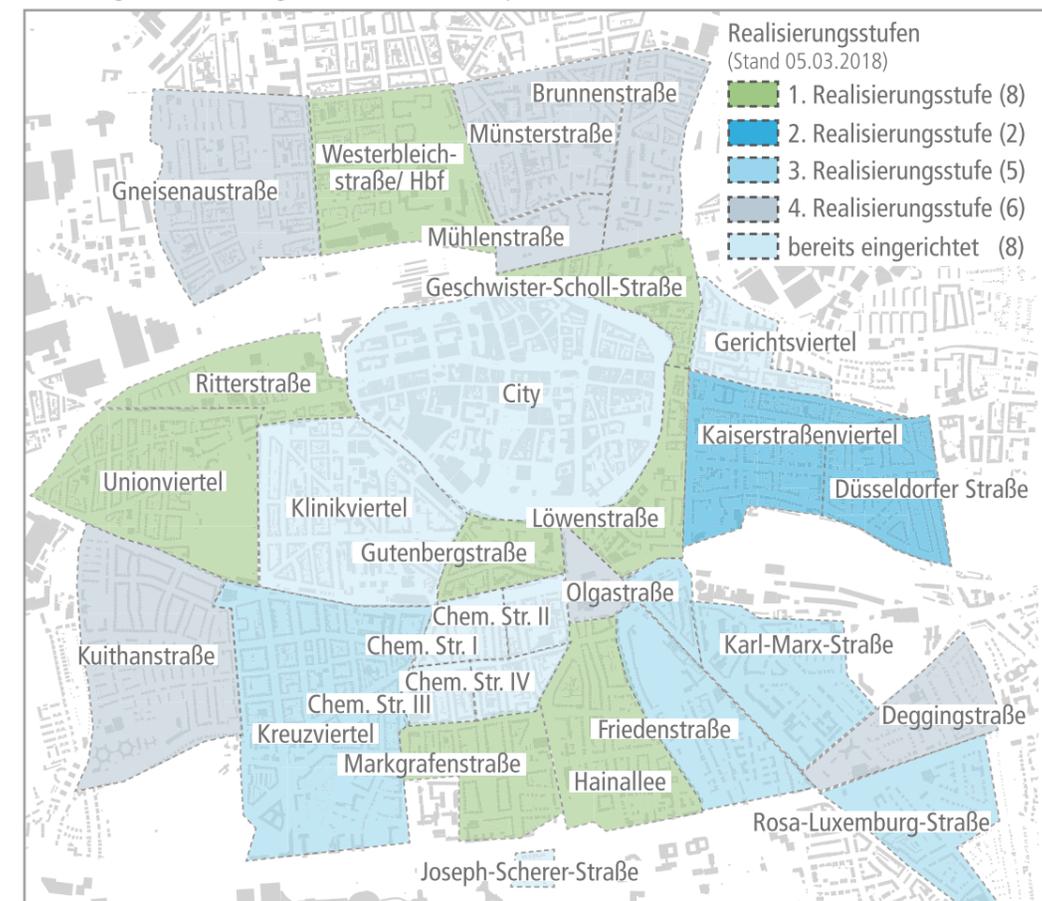
wird deutlich, dass aufgrund der vergleichsweise geringen Parkgebühren die Verhältnismäßigkeit zwischen den Kosten für Park- und ÖPNV-Tickets zu einer Fehlsteuerung führt. So kostet das Parken im Parkhaus der Thier-Galerie für 4 Stunden 6,00 Euro, während für ein 24-Stunden-Tagesticket für Bus und Bahn für 2 Personen 10,70 Euro bezahlt werden muss (siehe Preisvergleich Parkgebühren und Ticketpreise im ÖPNV).

4. Eingeleitete Schritte zur Parkraumbewirtschaftung

Die Fläche der bestehenden Bewohnerparkzonen nimmt in Dortmund 196 ha ein (City, Klinikviertel, Gerichtsviertel, Chemnitzer Straße, Josef-Scherer-Straße, Hörde). Köln dagegen weist eine bewirtschaftete Fläche von 1.672 ha, Düsseldorf von 1.119 ha, Duisburg von 344 ha und Bremen von 206 ha auf. Die im Dezember 2017 vom Rat beschlossene Umsetzung weiterer Bewohnerparkzonen im innenstadtnahen Bereich (siehe Abbildung 11) stellt einen ersten Schritt zu einer flächendeckenderen Bewirtschaftung dar, ist aber bis heute nur zu Teilen umgesetzt. Hiermit würde die bewirtschaftete Fläche auf 721 ha vergrößert. Die Umsetzung der Bewohnerparkzonen soll

sukzessive erfolgen. Ziel des Ratsbeschlusses ist, mindestens zwei bis drei Bewohnerparkzonen pro Jahr umzusetzen. Mit der Umsetzung sollen eine Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie ein Ausbau der Personalstellen zur Parkraumüberwachung einhergehen. Die grundsätzliche Erhöhung der Personalstellen für die Überwachung des ruhenden Verkehrs von 36 auf 51 ist Mitte 2019 angestoßen worden. Diese Personalanhebung reicht jedoch zur Sicherstellung der Einhaltung der Parkregeln bei weitem nicht aus. Der Vergleich mit anderen Großstädten (siehe Kap. 3, z. B. Stuttgart, Köln) zeigt, dass noch eine deutliche Aufstockung erforderlich ist.

Abbildung 11: Realisierungsstufen der Bewohnerparkzonen in Innenstadtnähe



Quelle: Planersocietät in Anlehnung an Stadt Dortmund; Ratsbeschluss aus Dezember 2017; Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund 2019

Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Die verstärkte Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität bei Straßenumbaumaßnahmen soll zukünftig dazu führen, dass Parkplätze im Straßenraum zugunsten von mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr wegfallen können, um so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität maßgeblich zu erhöhen. Ein erstes Beispiel hierzu sind die Radverkehrsplanungen im Bereich des Ost- und Schwanenwalls: Hier wird zugunsten einer attraktiven Radwegeverbindung am Wall auf 215 Parkplätze verzichtet. Dieser Ansatz soll in den kommenden Jahren bei weiteren Projekten weiterverfolgt werden.

Erneuerung und Digitalisierung des Parkleitsystems Innenstadt

Im Zusammenhang mit den Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung wurde die Digitalisierung des Parkleitsystems beschlossen, die über die BMVI-Förderrichtlinie zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme gefördert werden wird.

Hier sollen dynamische Routinginformationen und Kapazitätsanzeigen errichtet und die bestehende Beschilderung erneuert werden. Darüber hinaus sollen LED-Tafeln zur Verkehrsinformation im Außenbereich (z. B. Gottesacker, Schulte-Röding, Hafen, Westfalendamm) eingebunden werden. Die angesprochenen P+R-Anlagen werden dazu mit bilanzierenden Kassen-Schranken-Systemen und LED-Informationstafeln ausgestattet. Die städtischen P+R-Anlagen sind außerdem in das Marketingkonzept UmsteiGERN eingebunden, das den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds bewirbt sowie auf das Angebot der vorhandenen P+R-Parkplätze aufmerksam macht.

Ergänzend zu infrastrukturellen Maßnahmen hat die Stadt Dortmund auf Grundlage der BauO NRW zum 01.03.2019 eine kommunale Stellplatzsatzung erlassen, die auf Dortmund zugeschnittene Vorgaben zur Anzahl und Qualität notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben macht.

5. Ziele & Bausteine des Parkraummanagements:

Parkraum managen, nicht verwalten

Unter Parkraummanagement ist „die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen“ zu verstehen.⁵ Unter Berücksichtigung verschiedener Parameter kann auf die lokalen Bedingungen im jeweiligen Bereich der Stadt eingegangen werden (z. B. Parkdauer, Zeitpunkt des Parkvorgangs, zeitliche oder

monetäre Bewirtschaftung, Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge oder Halter*innen). Wesentlich ist, dass Parkraummanagement kein Katalog restriktiver Maßnahmen ist, sondern als Instrument einer integrierten Mobilitätsplanung die verkehrspolitischen Ziele einer Kommune unterstützen und maßgeblich positiv prägen kann.

5.1 Ziele des Parkraummanagements

Parkraummanagement hat das wesentliche Ziel, das Angebot und die Nachfrage von Park- bzw. Stellplätzen im privaten und öffentlichen Raum zu beeinflussen. Die Planung steht vor der Aufgabe, den motorisierten Verkehr entlang der Zielstellungen des Masterplans Mobilität 2030 zu steuern und das städtische Mobilitätsgeschehen aktiv zu gestalten. Die weiteren Ziele, die mit dem Parkraummanagement verfolgt werden, sind vielschichtig. Zum einen geht es darum, die Abwicklung eines geordneten Parkens bei begrenztem Raum zu gewährleisten. Zum anderen soll darauf hingewirkt werden, dass Konflikte zu anderen Nutzungen und Verkehrsarten abgebaut werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird. Zu diesen Aspekten tragen beispielsweise die Verteilung von Parkdruck, die Ordnung des Parkraums, die Erhöhung der Effizienz vorhandener Parkmöglichkeiten sowie die stadtverträgliche Abwicklung des Parkens bei. Darüber hinaus dient das Parkraummanagement im Zuge einer integrierten Mobilitätsplanung dazu, den Umstieg vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel zu fördern.

Grundsätzlich lässt sich das System Parkraummanagement in Angebotssteuerung, Informationssysteme und Steuerung durch Parkraumbewirtschaftung unterteilen. Neben der grundsätzlichen Unterteilung sind außerdem der Standort sowie die Art von Parkmöglichkeiten weitere essenzielle Aspekte. Das Parkraumangebot in einer Stadt lässt sich nach Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen sowie privaten Stellplätzen unterscheiden.

Ziele des Parkraummanagements in Dortmund

Parkraummanagement ist als Baustein einer integrierten Mobilitätsplanung anzusehen und unterstützt die Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Dazu gehören insbesondere die verträgliche Abwicklung des Parkens, die Reduzierung des Flächenbedarfs und der Abbau von Konflikten mit anderen Nutzungen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Stärkung der Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum. Zudem soll das Parkraummanagement den vorhandenen Parkraum effizienter ausnutzen, Parksuchverkehr vermeiden, den Parkdruck mindern und dabei helfen, Flächen gerechter unter den Nutzer*innengruppen aufzuteilen. Insgesamt soll das Parkraummanagement auch zu einer Reduzierung der individuellen Kfz-Nutzung beitragen.

Das Parkraummanagement soll gesamtstädtisch erfolgen und politisch verankert werden. Kleinstädtisch begrenzte Lösungen sollen vermieden und die umzusetzenden Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden. Die Parkraumstrategie ist ein wichtiger Teil des Masterplans Mobilität 2030 und soll mit einem politischen Beschluss legitimiert werden. Auf dieser Basis können Veränderungen erfolgreich kommuniziert und umgesetzt werden. Nachfolgend werden die Einflussmöglichkeiten der Kommune als einzelne Bausteine des strategischen Parkraummanagements dargestellt (siehe Abbildung 12).

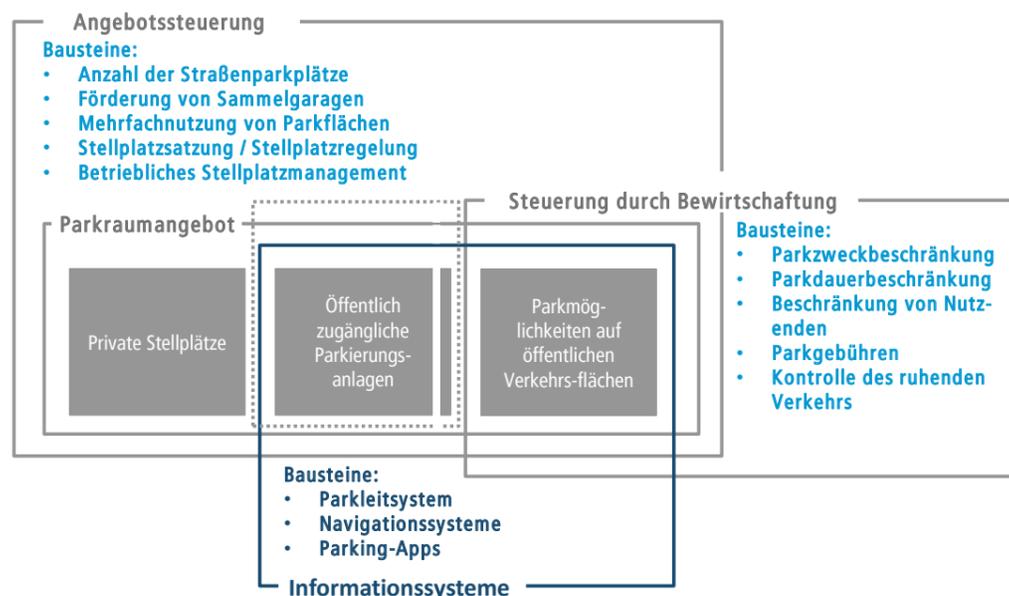
⁵ AGORA 2018: Öffentlicher Raum ist mehr Wert, S. 11

5.2 Bausteine des strategischen Parkraummanagements

Grundsätzlich besteht Parkraummanagement aus drei Handlungsfeldern: Der Angebotssteuerung, den Informationssystemen und der Parkraumbewirtschaftung, also der Beschränkung, Bepreisung und Überwachung des Parkraums. Durch Menge und Art der Parkraumbereitstellung, also des Angebotes, kann maßgeblich auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden. Kostenlose Parkplätze induzieren motorisierten Individualverkehr. Andere Verkehrsmittel werden

hingegen attraktiver, wenn öffentlich zugängliche Parkplätze in der Zahl reduziert oder kostenpflichtig werden. Durch die in Abbildung 12 ersichtlichen Bausteine kann das Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen beeinflusst und gesteuert werden. Nachfolgend werden die einzelnen Bausteine erläutert, gegliedert nach den Bereichen Angebotssteuerung, Parkraumbewirtschaftung und Informationssysteme.⁶ (vgl. Aichinger, Klein-Hitpaß 2020: 20ff).

Abbildung 12: Einflussebenen der Kommune im System des Parkraummanagements



Quelle: Planersocietät nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2004: Leitfaden für Parkraummanagement S. 2

Angebotssteuerung

Die Angebotssteuerung des Parkens ist ein wichtiges Handlungsfeld, gerade wenn es darum geht, Flächen umzuwidmen oder Verkehr zu steuern. Nach dem Straßen- und Straßenverkehrsrecht darf grundsätzlich überall auf der Fahrbahn geparkt werden, wo es nicht ausdrücklich verboten ist, mit der Ausnahme von verkehrsberuhigten Bereichen. Trotzdem gibt es bestimmte Einschränkungen

und Regeln, deren Grenzen zunehmend weniger berücksichtigt werden. Parken gehört zwar zum Gemeingebrauch, die Nutzung der Straße als Parkraum wird allerdings vermehrt auch regelwidrig sowie gefährdend (z. B. auf Rad- und Gehwegen, an Kreuzungen und Einmündungen) betrieben. Den wenigsten Autofahrer*innen ist beispielsweise bewusst, dass Gehwegparken nur erlaubt ist, wenn es ausdrücklich ausgewiesen ist.

Kommunen haben hier Handlungskompetenz und können beispielsweise **die Anzahl der Parkmöglichkeiten** im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen durch verkehrsrechtliche Maßnahmen steuern. Für eine Reduzierung des verfügbaren Parkraums ist beispielsweise die Anordnung von Parkverboten möglich. Grundlage für Parkverbote ist i. d. R. eine stichhaltige Begründung der Maßnahme (z. B. über Gründe der Verkehrssicherheit).

Sammelgaragen hingegen erhöhen oder ersetzen das Angebot an Parkraum und können beispielsweise eine Reaktion auf die Verknappung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum darstellen. Je nach Ausgestaltung der Sammelgarage (z. B. beschränkt zugänglich, öffentlich zugänglich, nutzungszugeordnet) können die Parkmöglichkeiten den unterschiedlichen Räumen (öffentlich, halböffentlich, privat) zugeordnet sein. Essenzieller Aspekt von Sammelgaragen ist, dass durch die Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum in die Sammelgarage und begleitende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum (z. B. Ordnung des ruhenden Verkehrs, Einrichtung von Parkverboten) Flächen zurückgewonnen und umverteilt werden können. Zu beachten ist zudem, dass die Entfernung von der Sammelgarage zum Ziel sowie die geringeren Kosten zur Nutzung der Sammelgarage im Verhältnis zum Parken im Straßenraum entscheidende Elemente zur Akzeptanz darstellen.

Eine Mehrfachnutzung vorhandener Parkflächen ist insbesondere in Bereichen mit Nutzungsüberlagerungen sinnvoll. Parkmöglichkeiten von Unternehmen, Supermärkten, Discountern und ähnlichen Nutzungen werden i. d. R. zu den Geschäftszeiten benötigt. Bewohner*innen hingegen benötigen Parkmöglichkeiten vor allem in den Abend- und Nachtzeiten. Dieser Diskrepanz kann begegnet werden, indem Bewohner*innen berechtigt werden, die freien Parkmöglichkeiten ab und bis zu einer bestimmten Uhrzeit zu nutzen (ggf. gegen ein Entgelt). So besteht die Möglichkeit, die Parkraumnachfrage im besonders nachfrageintensiven Zeitraum der Nacht besser zu verteilen. Dieser Baustein ist i. d. R. nur indirekt umsetzbar, da die Kommune die Mehrfachnutzung zwischen den Parteien nur anregen und nicht vorgeben kann.

Durch **eine kommunale Stellplatzsatzung** kann die Kommune Angebotssteuerung durch Stellplatzregelungen im privaten und halböffentlichen Raum betreiben (in Dortmund bereits umgesetzt). Wichtig ist hier, dass Stellplatzsatzungen direkten Einfluss auf die Stellplatzanzahl und -beschaffenheit nur im Neu- bzw. wesentlichen Umbau nehmen können. Im Bestand ist der Einfluss hingegen auf bauliche Änderung oder Änderung der Nutzung beschränkt. Eine kommunale Stellplatzsatzung kann in Nordrhein-Westfalen auf Grundlage der in der BauO NRW integrierten Satzungsermächtigung von der Kommune individuell erlassen und so auf die eigenen verkehrspolitischen Ziele zugeschnitten werden. Sie regelt einerseits die Mindestanzahl an notwendigen Stellplätzen für ein Bauvorhaben. Andererseits kann die Herstellung von (zusätzlichen) Stellplätzen begrenzt oder untersagt werden. Essenziell bei der Ausgestaltung einer kommunalen Stellplatzsatzung ist insbesondere, ein praktikables Verhältnis zwischen notwendig herzustellenden Stellplätzen und dem Konzept von Kfz-Alternativen herbeizuführen. Zu geringe Stellplatzzahlen für Neubauten können den ruhenden Verkehr in den konfliktträchtigen öffentlichen Raum verlagern. Dies kann durch Parkraumbewirtschaftung im Umfeld abgemildert werden.

Einen weiteren indirekten Baustein der Angebotssteuerung stellt **das betriebliche Stellplatzmanagement** dar. Der Einflussbereich liegt hier bei Parkmöglichkeiten im halböffentlichen oder privaten Raum. Indirekt ist der Einfluss deshalb, weil die Kommune nur darauf hinwirken kann, dass entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. Führt der Betrieb, das Unternehmen oder das Einzelhandelsgeschäft selbst Parkraummanagementmaßnahmen ein (z. B. Verknappung des Parkraums, Sammelgaragen etc.), stellt dies eine Angebotssteuerung dar. Weitere Parkraummanagementmaßnahmen (z. B. Parkgebühren, Beschränkung der Parkdauer etc.), die von Betrieben, Unternehmen oder Einzelhandel eingeführt werden können, betreffen den Bereich der Steuerung durch Bewirtschaftung (siehe nachfolgend).

Parkraumbewirtschaftung

Beschränkungen verschiedener Modalitäten des Parkens sind ein Teil der Steuerung durch

⁶ Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, S. 7

Parkraumbewirtschaftung. Als Beschränkungsmodalitäten sind neben dem Parkzweck auch die Parkdauer oder die Beschränkung auf bestimmte Nutzer*innen zu nennen.

Ein Beispiel für die Beschränkung **des Parkzwecks** ist die Ladezone, in der das Halten und Parken nur für Ladezwecke gestattet ist. Diese Beschränkung kann auch mit einer tageszeitlichen Komponente versehen werden, um so eine Mehrfachnutzung des Parkraums zu ermöglichen.

Eine Beschränkung **der Parkdauer** wird entweder über eine Höchstparkdauer, die mittels Parkscheibe nachgehalten wird, oder durch eine an Parkgebühren gekoppelte Höchstparkdauer geregelt. Hierdurch sollen eine stete Fluktuation auf den Parkständen im öffentlichen Raum erzeugt und Langzeitparkende aus dem betreffenden Gebiet herausgehalten werden.

Bewohnerparken stellt ein Beispiel für eine Beschränkung auf **bestimmte Nutzer*innen** dar. Hier besteht die Möglichkeit, einen Teil der zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten der Bewohner*innen bestimmter Quartiere vorzuhalten, wobei kein Anspruch auf eine freie Parkmöglichkeit besteht, sondern in der Regel die Erlaubnis, unabhängig von den für Gebietsfremde geltenden Parkregelungen (Parkdauer, Parkgebühren, ggf. Parkzweck) zu parken, erteilt wird. Eine weitere Form der Beschränkung auf bestimmte Nutzer*innen ist die Ausweisung von Parkmöglichkeiten für elektrifizierte Fahrzeuge und/oder Carsharing-Fahrzeuge. Für diese Nutzer*innengruppen können an bestimmten (ggf. privilegierten) Standorten reservierte Stellplätze ausgewiesen werden, um die Nutzung dieser Fahrzeugarten zu fördern.

Zur Bewirtschaftung von Parkraum durch Gebühren bestehen vielfältige Ausgestaltungsmöglichkeiten: in der Höhe der Gebühren, in den Bewirtschaftungszeiträumen oder auch in der maximal zulässigen Parkdauer. Parkraumbewirtschaftung wird seit den 1950er Jahren in den Städten eingesetzt. Während die Kommunen in den ersten Phasen eher reaktiv und losgelöst von der Verkehrspolitik agierten, setzt heutige Verkehrspolitik die Parkraumbewirtschaftung im Einklang mit den Zielen der Stadt- und Verkehrsplanung ein, u. a. durch verkehrsrechtliche Anordnungen

und Umgestaltungen. Parkgebühren werden in der Regel in verdichteten Bereichen mit hohem Parkdruck erhoben und dienen insbesondere dazu, Parkdruck zu lenken (z. B. in Richtung von Parkbauten), die Effizienz zu erhöhen und dem öffentlichen Raum einen Wert beizumessen. Eine monetäre Parkraumbewirtschaftung verbessert die Zugänglichkeit von Parkplätzen für Kunden, Besuchenden und Lieferanten sowie beim Bewohnerparken v. a. die Parkraumverfügbarkeit für Bewohner*innen in dicht besiedelten innerstädtischen Wohngebieten. Gleichzeitig dämpft es den Pkw-Zielverkehr von Berufs- und Ausbildungspendelnden.

Eine Kontrolle der eingeführten Regelungen für den ruhenden Verkehr ist als Baustein des strategischen Parkraummanagements Grundvoraussetzung einer funktionierenden Parkraumkonzeption und betrifft sowohl die Kontrolle der Angebotssteuerung (z. B. bei der Nutzungsberechtigung bestimmter Parkmöglichkeiten) als auch die Kontrolle der Steuerung durch Bewirtschaftung (z. B. bei der Überprüfung der Parkgebühren). Die Wirksamkeit des aufgestellten Konzepts ist in hohem Maße abhängig vom geleisteten Kontrollaufwand.

Informationssysteme bieten die Möglichkeit, beispielsweise durch Parkleitsysteme Parksuchverkehre zu lenken und die Nachfrage gezielt auf Parkhäuser auszurichten. Neben technischen Informationssystemen, wie beispielsweise einem innerstädtischen Parkleitsystem oder einem Veranstaltungs- und P+R-Leitsystem, kommen zukünftig noch neue Möglichkeiten der dynamischen Bepreisung und das leichtere Auffinden von Parkplätzen durch Parking-Apps auf den Markt. Hier können neben den Chancen auch neue Risiken entstehen. So sollten die technologischen und digitalen Dienste in ein flächendeckendes Parkraummanagement integriert werden. Dadurch besteht die Möglichkeit, dass sie einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

6. Handlungsfelder und Maßnahmenansätze

Die gesamtstädtische Parkraumstrategie für Dortmund gliedert sich in acht Handlungsfelder, die einerseits gesamtstädtisch gelten, andererseits aber auch angepasst an die unterschiedlichen Voraussetzungen der Gebiete differenziert zu betrachten sind.

6.1 Aufbau einer Datenbasis zum Parken

Grundlage für ein passgenaues Parkraummanagement ist eine gute Datenbasis. Dies gilt vor allem für das Angebot an und die Nachfrage von Parkplätzen sowie für die Auslastung von Parkbauten und P+R-Standorten im Stadtgebiet. Diese sollte möglichst aktuell gehalten werden und auch eine Echtzeitauswertung ermöglichen.

Mit dem Aufbau der Datenbasis soll kurzfristig eine möglichst vollständige Echtzeitdatenbasis über verfügbare Parkmöglichkeiten und deren Auslastung in Parkbauten sowie an P+R-Standorten etabliert werden. Langfristig sind Echtzeitdaten auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßenraum interessant (z. B. für Bereiche wie die City und die angrenzenden Bewohnerparkgebiete), allerdings ist damit erhöhter technischer, baulicher und finanzieller Aufwand verbunden.

Hier können Digitalisierungsprojekte eine Lösungsmöglichkeit bieten, so dass Nutzer*innen in Echtzeit über freie Parkkapazitäten informiert werden können (siehe z. B. die PARCO-App⁷). Für passende Parkraumkonzepte müssen zudem Daten zur Parkraumauslastung u. Ä. erhoben und bereitgestellt werden. Eine gute Datenbasis hilft, Debatten über vermeintlich fehlende Parkplätze zu versachlichen und ersichtlich zu machen, welche Auswirkungen geplante Maßnahmen auf die Anzahl und Auslastung der verfügbaren Parkmöglichkeiten in den jeweiligen Bereichen haben. Darüber hinaus soll durch die Hinterlegung der jeweiligen Bewirtschaftungs- und Nutzungsform auch ein Überblick über die Verhältnisse zwischen den unterschiedlichen Parkregelungen möglich werden.

Maßnahmen zur Datenbasis zum Parken:

- Aufbau einer Datenstruktur zur Integration vorhandener Parkmöglichkeiten (städtische Parkbauten & P+R-Anlagen) sowie dauerhafte Unterhaltung und Pflege
- Ausweitung und Fortführung von Digitalisierungsprojekten...
- zur Echtzeitinformationen zu Parkmöglichkeiten (z. B. im Rahmen der PARCO-App)
- zur Digitalisierung des Parkleitsystems mit ergänzender Prüfung von digitalen Möglichkeiten zur Parkraumüberwachung

⁷ <https://parco-app.de/> (letzter Zugriff 19.11.2020)

6.2 Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte

Zwischen Städtebau und Parken bestehen enge Wechselwirkungen. Bauliche Anlagen verursachen ihrer Nutzung entsprechend Verkehre und lösen somit auch Parkbedarfe aus. Um diesem Zusammenhang gerecht zu werden, hat die Stadt Dortmund im Zuge der Novelle der BauO NRW (2019) zum 01.03.2019 eine kommunale Stellplatzsatzung erlassen, welche die Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Stellplätze⁸ und Fahrradabstellplätze⁹, bestimmte Minderungsmöglichkeiten bei guter ÖPNV-Anbindung sowie die Ablösung in unterschiedlichen Gebieten der Stadt regelt. Damit hat die Stadt ein wichtiges Steuerungsinstrument für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens genutzt und Stellplatzfragen bei Neubauvorhaben geregelt. Sie gilt bei der Errichtung von neuen baulichen Anlagen sowie bei wesentlichen Nutzungsänderungen.

Die Stellplatzsatzung ist hinsichtlich ihrer Wirkungen und Praktikabilität zu überprüfen und soll dementsprechend evaluiert werden. Dabei können auch Rückschlüsse auf die bisherige Inanspruchnahme der verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten gezogen werden. Zentraler Bestandteil einer Überarbeitung und Anpassung der kommunalen Stellplatzsatzung ist die derzeitige Richtzahlentabelle. Hier ist durch die Ermittlung passender Richtwerte eine Präzisierung der derzeit hinterlegten Spannweiten anzustreben. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, bestimmte Mobilitätsmaßnahmen der Bauherrschaft in die Ermittlung der notwendigen Stellplätze einzubeziehen. Hier können mit den Mobilitätszielen der Stadt Dortmund übereinstimmende Maßnahmen hinterlegt werden, welche die notwendige Stellplatzanzahl für Pkw reduzieren und im Gegenzug

Abbildung 13: Seestadt Aspern - Wien (Österreich)



Quelle: Planersocietät 2017

⁸ z. B. Vorgaben zur Vorbereitung der Elektrifizierung von Stellplätzen

⁹ weitreichende Vorgaben zur Qualität von Fahrradabstellplätzen

zur Förderung der Alternativen zum Kfz beitragen (z. B. Einbezug Carsharing, Förderung ÖPNV oder Maßnahmen zur Qualifizierung von Radabstellanlagen; siehe hierzu auch Radverkehrsstrategie Kap. 4.3 & 4.5).

Unabhängig von der kommunalen Stellplatzsatzung besteht die Möglichkeit, bei Planungen, die Auswirkung auf die Anzahl und Ausgestaltung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum haben, räumlich privilegierte Ausweisungen von Parkmöglichkeiten für Carsharing-Fahrzeuge

sowie für elektrifizierte Fahrzeuge (in Verbindung mit einer Lademöglichkeit) vorzunehmen. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung von Fahrradverleihstationen möglich. Diese Punkte gelten vor allem für besonders hoch frequentierte Bereiche des Stadtgebiets (z. B. Innenstadt, Hauptbahnhof, Stadion, Westfalenhallen etc.). Bei größeren städtebaulichen Projekten (z. B. Smart Rhino, Hbf Nord) können über städtebauliche Verträge Regelungen zu den Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten aufgenommen werden.

Maßnahmen Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte:

- Evaluation der kommunalen Stellplatzsatzung und ggf. Anpassung und Überarbeitung der Richtzahlentabelle nach den Evaluationsergebnissen
- Entwicklung und Umsetzung von spezifischen Mobilitätskonzepten bei größeren Neubauprojekten im Rahmen von städtebaulichen Verträgen/Bebauungsplanverfahren
- Privilegierte Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing und E-Fahrzeuge
- Prüfung der Ablösebeträge für notwendige Stellplätze und deren Verwendung für mobilitätsbezogene Maßnahmen (transparente Darlegung der verwendeten Mittel)

6.3 Parkraummanagement nach Raumkategorien

Das Parkraummanagement muss, wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, an die unterschiedlichen lokalen Handlungserfordernisse und Bedingungen innerhalb der Stadt angepasst werden. Es wurden sechs verschiedene Raumkategorien definiert und jeweils auf den jeweiligen Raum angepasste Maßnahmen des Parkraummanagements formuliert:

1. City (inkl. Wallring)
2. Innenstadtnahe Gebiete
3. Stadtbezirkszentren
4. Gebiete mit hohem Zielverkehr
5. Gewerbe-/ Sondergebiete mit hohem Parkdruck
6. Neubau- und Bestandswohngebiete

Grundlegend für das Parkraummanagement in Dortmund sind die in Kapitel 5 dargelegten Bausteine. Als Prämissen des Parkraummanagements werden die folgenden Aspekte zugrunde gelegt:

- Generelle Ausweitung der durch Parkraummanagement erfassten Bereiche in Dortmund (Anlehnung an bestehende Konzeption zum Bewohnerparken und Einbezug weiterer Bereiche, beispielweise Stadtbezirkszentren, Gewerbegebiete u. Ä.)
- Überprüfung und Anpassung der Bewirtschaftungszeiträume sowie möglichst einheitliche Gestaltung in den verschiedenen Raumkategorien
- Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum (Prämisse: straßenbegleitendes Parken teurer als Parken in innerstädtischen und innenstadtnahen Parkbauten)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Konzeption einer umfassenden Kommunikationsstrategie als Öffentlichkeitsinformation

Diese Prämissen wurden gemeinsam in einem Workshop mit den Bezirksbürgermeister*innen entwickelt und unter Mithilfe des Arbeitskreises Mobilität der Stadt Dortmund geschärft. Wichtig ist, dass das Parkraummanagement als Handlungsfeld aktiv angegangen wird und transparent die Ziele der Maßnahmen vermittelt werden. Hier ist eine klare gemeinsame Linie von Politik und Verwaltung unverzichtbar.

Raumkategorie City (inkl. Wallring)

Die City (Gebiet innerhalb des Walls sowie der Wallring selbst) stellt einen hoch verdichteten Raum mit vielfältigen Nutzungsansprüchen, daraus resultierenden, ebenso vielfältigen Konflikten und sehr hohem gesellschaftlichen Wert dar. Unterschiedliche Nutzer*innen (z. B. Besucher*innen der Innenstadt, Bewohner*innen, deren Besuch, Lieferdienste und Arbeitnehmer*innen) sind in diesem Raum präsent und beanspruchen die zu Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten. Ziele der Verkehrspolitik in diesem Raum sind – neben der Sicherung der Erreichbarkeit – die Schaffung von Aufenthaltsqualität, die Verlagerung von Parkdruck in die Parkbauten, ein hoher Umschlag auf den im öffentlichen Raum zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung der Lieferverkehre. Außerdem soll vermittelt werden, dass die Funktion des öffentlichen Raums nicht vordergründig auf das Abstellen von Autos ausgelegt ist.

Derzeit bestehen im City-Bereich ca. 8.000 öffentlich zugängliche Parkstände (Straßenparken und in Parkbauten), die vor allem in den Parkbauten auch in Spitzenzeiten i. d. R. nicht voll ausgelastet sind. Problematisch ist vor allem, dass die Gebühren im öffentlichen Straßenraum (1,50 €/h) niedriger sind als in den Parkbauten (Ø von 1,61 €/h). Die Parkgebühren im öffentlichen Raum

von Dortmund wurden seit 1992 nicht mehr erhöht. Im Gegensatz dazu wird beispielsweise der Preis für ÖPNV-Tickets (Einzelfahrt derzeit: 2,90 €) regelmäßig an die Kostenentwicklung und Inflationsmechanismen angepasst. Daraus re-

sultiert eine Fehlsteuerung, da einerseits das Auto Kostenvorteile gegenüber dem ÖPNV genießt und andererseits die niedrigen Preise für Parkmöglichkeiten im Straßenraum Parksuchverkehr in die Straßen des erweiterten City-Bereichs ziehen.

Für den City-Bereich werden folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement vorgeschlagen:

- Gebührenanhebung des Straßenparkens (Erhöhung auf 2,50 €/h), jedenfalls über dem Niveau der Parkbauten; danach turnusmäßige Anpassung (z. B. im Zweijahresrhythmus) angelehnt an die ÖV-Ticketsteigerungen
- Prüfung einer pilothaften Umsetzung einer Dynamisierung der Parkgebühren in Parkbauten der DoPark (d. h. zu unterschiedlichen Zeiten und je nach Nachfrage werden unterschiedliche Gebühren erhoben)¹⁰
- Für eine fußgängerfreundliche Innenstadt: Attraktivierung des öffentlichen Raums für den Fuß- und Radverkehr auch durch Inkaufnahme der Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum. Innerhalb des Wallrings sollen diese im Zeitraum von 10 Jahren schrittweise von ca. 2.000 Parkplätzen auf 1.000 Parkplätze im Straßenraum (nur noch Kurzzeitparken und Be- und Entladen) reduziert werden. Entscheidender Aspekt hierbei soll die Qualifizierung freiwerdender Flächen sein (z. B. als Aufenthalts-, Erholungs- oder Grünfläche; in Anlehnung an die Radverkehrsstrategie Kap. 4.3 & 4.5 ist auch die Umwandlung in – zunächst – temporäre Fahrrad bzw. Lastenradständer zielführend). Als Pilotprojekt ist die Radwall-Umgestaltung am Ostwall zu sehen. Dabei wird ein besonders qualifiziertes Radangebot geschaffen, wofür rd. 215 Kfz-Parkstände entfallen müssen
- Verschiebung der Bewirtschaftungszeiträume in der City (inkl. Wallring); kostenpflichtig von bislang 7-19 Uhr (Mo-Sa) auf 7-21 Uhr (Mo-So.); Beibehaltung der Begrenzung der Höchstparkdauer beim Straßenparken auf 1 Stunde innerhalb des Wallrings
- Ordnung des ruhenden Verkehrs; Markierung der legalen Parkmöglichkeiten und Ausweitung von Liefer-/Ladezonen; Vereinheitlichung der geltenden Regelungen zur jeweiligen Nutzung (zeitlich & nach Nutzer*innen)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Begleitende Kommunikationsarbeit zu den Parkraummanagementmaßnahmen (vgl. Kap. 6.9)

¹⁰ Zahlreiche gewerbliche Parkhausbetriebe setzen bereits auf eine dynamische Preisgestaltung in ihren Parkhäusern (z. B. Apcoa in Stuttgart). Datenanalysen ermitteln Durchschnittswerte, die in der Vergangenheit erreicht wurden und finden heraus, inwieweit die derzeitige Belegung des Parkplatzes davon abweicht. Liegt sie unter dem, was sonst um diese Uhrzeit oder an diesem Wochentag erreicht wird, kann der Parkhausbetrieb seine Parkgebühren reduzieren. Fahren gerade besonders viele Pkw in die Parkgarage, können die Kosten angehoben werden. Die Algorithmen analysieren zusätzlich die Preise von Konkurrenten in der Nähe und schlagen entsprechende Reaktionen darauf vor.

Exkurs: Projekt Lebenswerte Stadt für alle – Stuttgart

Mit dem Projekt Lebenswerte Stadt für alle, das ein Bündnis aus 22 Bürgerinitiativen, Verbänden und Parteien initiiert hat, setzt die Landeshauptstadt Stuttgart innerhalb des Cityrings den Wegfall aller ebenerdigen Parkplätze im Straßenraum um. In Stuttgart wird zukünftig das gesamte Parken in der City über Parkhäuser und Tiefgaragen abgewickelt. Die innerstädtische Fußgängerzone soll ausgeweitet werden, zusätzliche Radwegeverbindungen umgesetzt werden. Die bisher noch vorhandenen 230 Parkplätze im

Straßenraum sollen zurückgebaut werden und die gesamte City fußgängerfreundlich sowie mit einem einheitlichen Tempo 20 befahrbar sein. Nur noch Behindertenparkstände sollen im öffentlichen Straßenraum zugelassen werden. Statt Autoparkplätze werden Fahrradstellplätze, Sitzmöglichkeiten, Bäume und Spielelemente im Straßenraum angeboten und so die gesamte City zu einer Flaniermeile (vgl. Stadt Stuttgart 2017: Zielbeschluss. Eine lebenswerte Stadt für alle).

Raumkategorie innenstadtnahe Gebiete

Die innenstadtnahen Gebiete unterliegen ähnlichen Eigenschaften wie der City-Bereich (inkl. Wallring), weisen aber vom Parkverhalten andere Nutzer*innengruppen auf. Die Gebiete sind ebenfalls hoch verdichtet und resultierend aus der Bauungsstruktur sind die Straßen oftmals schmal

bzw. wirken durch den ruhenden Verkehr schmal. Es bestehen vielfältige Nutzungsansprüche, woraus sich im öffentlichen Raum Konflikte der Verkehrsarten ergeben. Die prägenden Nutzer*innengruppen, die den Parkraum beanspruchen, sind neben den Bewohner*innen Innenstadtbesucher*innen, Arbeitnehmer*innen, Besuch der

Exkurs: Gebühren Bewohnerparken

Die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis richten sich nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) und betragen in Dortmund zur Zeit 30,70 € jährlich. Es ist geplant, die Länder zu ermächtigen, die Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen oder diesen Kommunen selbst zu überlassen. Das Präsidium des Deutschen Städtetages empfahl 2015 eine Anhebung auf bis zu 200 € pro Jahr. Im internationalen Vergleich ist sogar das noch gering (Amsterdam 535 €, Stockholm 827 €). Wichtig wäre bei einer kommunalen Festlegung, dass der wirtschaftliche Wert oder sonstige Nutzen der Parkmöglichkeit und die verkehrspolitischen

Zielsetzungen berücksichtigt werden. Indikatoren sind z. B. die Bodenrichtwerte (entspräche Kosten¹¹ von ca. 250-500 € pro Jahr), die Herstellungs- und Bewirtschaftungskosten¹² (entspräche Kosten von ca. 220 € pro Jahr), Vergleiche mit der Miete in Sammelgaragen oder Parkhäusern (50-100 € pro Monat) oder die Sondernutzungsgebühren¹³ (entspräche Kosten von ca. 4-18 € pro Tag). Wichtig wäre, dass die kommunalen Spielräume vor dem Hintergrund ihrer verkehrspolitischen Wirkung genutzt werden. Daher wäre ein Preis, der in etwa 1 € pro Tag entspricht (dem Signalpreis für die Diskussionen im ÖPNV: 365 €-Ticket im Jahr) nachvollziehbar. (vgl. DIFU Berichte 3-2020: S.4)

¹¹ Rechnerische Jahresmiete bei 4 % p.a., Kaufpreisfaktor 25

¹² Bauliche Herstellungskosten inkl. Bewirtschaftung (z. B. Reinigung, Winterdienst, usw.)

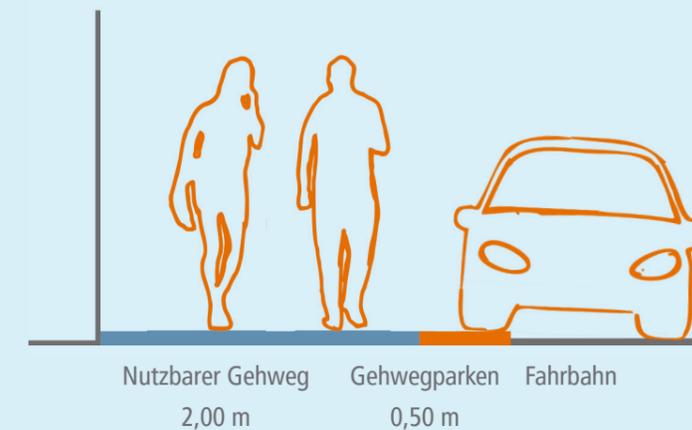
¹³ z. B. für einen Marktstand in der Größe eines Parkplatzes

Exkurs: Faires Parken

Gehwegparken ist in Dortmund allgegenwärtig. Insbesondere in verdichteten Gebieten mit viel Bestandsbebauung, aber auch in weniger dicht besiedelten Bereichen mit schmalen Straßen führt es regelmäßig zu eingeschränkt nutzbaren Gehwegen. Das Parken auf Gehwegen ist grundsätzlich nicht erlaubt. Nur bei expliziter Freigabe darf dieser zu Parkzwecken genutzt werden.

Das Modell „Faires Parken“ aus Karlsruhe ermöglicht eine Legalisierung des Gehwegparkens auf Antrag unter eng gesteckten Rahmenbedingungen. Die Beachtung der Nutzung von Gehwegen unter bestimmten Voraussetzungen zu Parkzwecken bewirkt eine Ordnung des Parkraums sowie die Kontrolle und Sicherung ausreichend breiter Gehwegflächen.

Abbildung 14: Gehwegparken



Darstellung und Quelle: Planersocietät

Bewohner*innen und Lieferdienste. Im Gegensatz zum Bereich der City (inkl. Wallring) ist der Anteil der Bewohner*innen sowie der Arbeitnehmer*innen deutlich größer, was dazu führt, dass die Ansprüche an den Parkraum andere sind. In den innenstadtnahen Gebieten wird der vorhandene Parkraum i. d. R. deutlich länger genutzt als im Bereich der City (inkl. Wallring), da sogenannte Langzeitparkende (Parkzeit regelmäßig > 6 h) die innenstadtnahen Gebiete prägen. Verkehrspolitische Ziele für diese Bereiche der Stadt sind das Zurückgewinnen von Bewegungsraum für den Fuß- und Radverkehr, das Erreichen sicherer Bedingungen für den gemeinsamen Fluss von

Kfz- und Radverkehr, die Vorhaltung von Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen und deren Besuch, die Verlagerung von ruhendem Verkehr in Parkbauten, die Vermeidung von Parksuchverkehr und darüber hinaus die Konfliktminimierung zwischen den Verkehrsarten.

Aktuell bestehen in einigen Quartieren im Innenstadtbereich, konkret im Klinik- und im Gerichtsviertel, im Bereich der Chemnitzer Straße sowie an der Joseph-Scherer-Straße Bewohnerparkzonen. Zur Erweiterung dieser bereits eingerichteten Bewohnerparkzonen sieht ein bestehender Ratsbeschluss vor, in vier Realisierungsstufen

Maßnahmen zum Parkraummanagement in innenstadtnahen Gebieten sind:

- Im direkten Umfeld der City (z. B. Teile der Bornstraße, Hamburger Straße, Heiliger Weg) Einbeziehung der noch nicht bewirtschafteten Straßen in die Gebührenpflicht
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in den innenstadtnahen Gebieten (Bereich zwischen Mallinckrodtstraße im Norden, Kuithanstraße im Westen, B1 im Süden und Achse Klönnestraße – Franziskanerstraße im Osten, vgl. Abb. 4); die bewirtschaftete Fläche soll von 196 ha auf 721 ha vergrößert werden. Zügigere Umsetzung der grundsätzlich beschlossenen Bewohnerparkzonen bis 2025; im Zusammenhang mit Bewirtschaftungsmaßnahmen für „Gebietsfremde“; Ziel: Umsetzung von mindestens 3 - 5 Bewohnerparkzonen pro Jahr
- Erhöhung der Gebühr für den Bewohnerparkausweis in Dortmund im Rahmen der Landesermächtigungen bei Orientierung an der verkehrspolitischen Wirkung (z. B. schrittweise Erhöhung der Gebühr auf 365 €)
- Laufende Evaluation der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und auch in neuen Quartieren; mittelfristige Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung in neuen Quartieren (z. B. Kronprinzenviertel, ehem. Güterbahnhof Ost)
- Ordnung des ruhenden Verkehrs: Definition von freizuhaltenen Mindest-Gehwegbreiten (z. B. mindestens 2,00 m) weiterentwickeln, Markierung der legalen Parkmöglichkeiten, Prüfung der Möglichkeit Kfz-Parkstände – ggf. zunächst temporär – für Fahrrad- bzw. Lastenradstände zu nutzen (siehe Radverkehrsstrategie Kap. 4.3 & 4.5)
- Prüfung der Errichtung von Quartiersgaragen: Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z. B. nächtliche Nutzung von firmeneigenen Parkplätzen oder Parkmöglichkeiten von Nahversorgern u. a. für Bewohner*innen)
- Mittelfristig sollten in den hochverdichteten Innenstadtwohngebieten zusammen mit der Bevölkerung Entmotorisierungsstrategien für Haushalte entwickelt werden, um insbesondere die Haushalte anzusprechen, die eine geringe Autonutzung aufweisen oder weniger auf das Auto angewiesen sind (konzertierte Angebote für Carsharing; Umtausch- und Belohnungsaktionen ...)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7), verbunden mit einer Kommunikationsstrategie (siehe 6.9) und im Zusammenhang mit der Umsetzung der Bewohnerparkzonen

weitere Bereiche im Umfeld der Innenstadt mit Bewohnerparkregelungen zu versehen (siehe Abbildung 4). Durch die begleitende Einführung einer ergänzenden Parkraumbewirtschaftung in den jeweiligen Gebieten soll u. a. dem Umstand entgegengewirkt werden, dass es bereits im Nahbereich (300 m Entfernung) der City kostenfreie Parkmöglichkeiten gibt. Dadurch kann verhindert werden, dass unerwünschter Parksuchverkehr in diese Bereiche gezogen wird.

Die Umsetzung der gewünschten Bewohnerparkzonen ist Bestandteil des Maßnahmenpakets für die innenstadtnahen Gebiete. Es wird empfohlen, die Umsetzung zu beschleunigen und mindestens drei bis fünf Bewohnerparkzonen pro Jahr einzurichten, die durch weitere Bewirtschaftungsmaßnahmen für gebietsfremde Langzeitparkende sowie eine Ordnung des ruhenden Verkehrs ergänzt werden müssen. Die Bewirtschaftung soll in monetärer Form erfolgen und sich, was Gebüh-

renhöhe und Bewirtschaftungszeiträume betrifft, an den Regelungen für das Straßenparken in der City orientieren.

Raumkategorie Stadtbezirkszentren

Die äußeren Stadtbezirkszentren (Aplerbeck, Brackel, Eving, Hombruch, Hörde, Huckarde, Lütgendortmund, Mengede, Scharnhorst) haben eine hohe Bedeutung als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Arbeitsstandort. Zum Teil gilt dies auch für einzelne Nahversorgungszentren. Dementsprechend sind sie auch Orte mit erhöhter Parkraumnachfrage. Gleichzeitig sind es oftmals verdichtete Räume, in denen es zu Überlagerungen verschiedener Ansprüche an den öffentlichen Raum kommt. Neben dem ruhenden Verkehr sind das Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten sowie Ansprüche an Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Die Stadtbezirkszentren haben insbesondere für den jeweiligen Stadtbezirk und die dort lebende Bevölkerung eine hohe Bedeutung. Als verkehrspolitische Ziele sind die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten, die Schaffung von Aufenthaltsqualität, die Reduzierung (kurzer) MIV-Fahrten in die Stadtbezirkszentren sowie die Verlagerung von ruhendem Verkehr in Parkbauten und die Generierung von Fluktuation auf Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum vordergründig.

Derzeit bestehen monetäre Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen flächendeckend nur im Stadtbezirkszentrum Hörde. Hinzu kommen dortige Bewohnerparkregelungen. In anderen Stadtbezirkszentren (z. B. Hombruch, Brackel und Mengede) gibt es nur vereinzelt Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Ähnlich wie in Hörde gilt es, für jedes Stadtbezirkszentrum ein Parkraumbewirtschaftungskonzept zu erarbeiten und durch die Bezirksvertretung beschließen zu lassen. Erforderlich sind dazu spezifische Parkraumerhebungen, die aufzeigen, ob es freie Parkraumreserven gibt, wie hoch der Parkdruck ist und welche Nutzer*innengruppen in den Stadtteilzentren die Parkplätze nutzen. Zudem sollten für jedes Stadtteilzentrum individuelle Parkraumkonzepte erarbeitet werden, die Aussagen zur zeitlichen oder monetären Parkraumbewirtschaftung sowie zur Bevorrechtigung von bestimmten Gruppen (z. B. Bewohner*innen etc.) geben.

Raumkategorie Gebiete mit hohem Zielverkehr

In Dortmund existieren viele Gebiete mit hohem Zielverkehr. Allen voran ist das Umfeld des Messe- und Veranstaltungsbereichs Westfalenhallen/Stadion zu nennen. Darüber hinaus sind Westfalenpark, aber auch Berufskollegstandorte, die Technische Universität, die Fachhochschul-

Folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement werden in den Stadtbezirkszentren vorgeschlagen:

- Individuelle Parkraumerhebungen und Parkraumkonzepte mit dem Ziel einer zeitlichen und finanziellen Parkraumbewirtschaftung für die Stadtbezirkszentren (ggf. auch einzelne Nahversorgungszentren) zur Abgrenzung der Bewirtschaftungserfordernisse sowie als Datenbasis für die Diskussionen mit der Bevölkerung sowie dem lokalen Einzelhandel)
- Schaffung von Bewohnerparkzonen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs: Definition von Mindest-Gehwegbreiten (Ziel: mind. 2,0 m), Markierung legaler Parkmöglichkeiten
- Prüfung der Errichtung von Quartiersgaragen, der Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z. B. nächtliche Nutzung von firmeneigenen Parkplätzen oder Parkmöglichkeiten von Nahversorgern u. a. für Bewohner*innen)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.9)

standorte, der Flughafen, der Rombergpark, der PHOENIX-See, PHOENIX West, der Fredenbaumpark oder zukünftig auch der Hafengebiete einzubeziehen. Diese Ziele sind durch alltägliche (z. B. Berufskollegs, TU, Fachhochschule) oder punktuelle (z. B. bei Veranstaltungen) Nutzungen sowie Freizeitnutzungen geprägt, die mit hohem Konfliktpotenzial und ebenso hohem Kontrollbedarf einhergehen. Die konkurrierenden Nutzer*innengruppen sind (Veranstaltungs-) Besucher*innen, Mitarbeiter*innen und die ansässigen Bewohner*innen sowie deren Besuch. Die Größe des betroffenen Bereichs unterscheidet sich zwischen den unterschiedlichen Nutzungen deutlich. Der Einfluss der Westfalenhallen und des Stadions ist beispielweise in einem sehr großen Umkreis spürbar, wohingegen sich der Einflussbereich der Berufsschulstandorte zumeist auf wenige Straßen begrenzt. Verkehrspolitische Ziele für die Gebiete mit hohem Zielverkehr sind die

Sicherung der Erreichbarkeit, eine verträgliche Abwicklung und Lenkung des ruhenden Verkehrs sowie die damit einhergehende Reduzierung von Parksuchverkehr und möglichst geringe Verlagerungen in umliegende Gebiete. Darüber hinaus ist eine Reduzierung des MIV-Anteils der (Veranstaltungs-)Besucher*innen erstrebenswert.

Für einige der genannten Gebiete besteht derzeit keine Bewirtschaftung, andere werden zu bestimmten Zeiten (z. B. bei Veranstaltungen) bewirtschaftet. Für die Gebiete mit hohem Zielverkehr sollte das Instrument des Parkraummanagements angewandt werden. Hierzu ist mit den jeweils betroffenen Akteuren eine enge Abstimmung erforderlich, um individuell ausgestaltete Lösungen für die jeweils gegebene Problemstellung zu finden und umzusetzen.

Folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement in Gebieten mit hohem Zielverkehr werden vorgeschlagen:

- Lenkung des ruhenden Verkehrs im Umfeld von Veranstaltungen; Optimierung und Digitalisierung der Parkleitsysteme zum Veranstaltungsparken
- Individuelle Parkraumerhebungen und Parkraumkonzepte mit dem Ziel einer zeitlichen und finanziellen Parkraumbewirtschaftung für Bereiche mit hohem Zielverkehr (zur Abgrenzung der Bewirtschaftungserfordernisse sowie als Datenbasis für die Diskussionen mit der Bevölkerung, Veranstalter*innen und weiteren beteiligten Akteur*innen)
- Kooperation mit der Veranstaltungsbranche und weiteren beteiligten Akteur*innen; Offensive Bewerbung von Alternativen zur Anreise mit dem Pkw; Berücksichtigung von ÖPNV-Integration bei Veranstaltungstickets sowie an die Veranstaltungszeiten angepasste ÖPNV-Bedienung
- Einführung von Bewohnerparkbereichen im Umfeld von verkehrsaufkommensstarken Zielen
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.9)

Raumkategorie Gewerbe- / Sondergebiete mit hohem Parkdruck

In Gewerbegebieten erheben Arbeitnehmer*innen, Kundschaft sowie der Wirtschaftsverkehr, bestehend aus Schwerverkehr und Lieferdiensten, Anspruch auf Parkraum. Die meisten Gewerbegebiete sind monofunktional ausgerichtet und haben eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Dortmund. In wachsenden Fallzahlen besteht Konfliktpotenzial mit angrenzenden Gebieten (i. d. R. Wohngebiete), welches insbesondere durch den Langzeitparkbedarf der Arbeitnehmer*innen zustande kommt. Als verkehrspolitische Ziele sind neben der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, eine Reduzierung des MIV-Anteils sowie möglichst keine Verlagerung von ruhendem Verkehr in umliegende Gebiete zu nennen.

Ein aktuelles Beispiel dazu, welche Konflikte aufgelöst werden können, stellen die Diskussionen über die aneinandergrenzenden Bereiche der südlichen Gartenstadt und der Stadtkrone Ost oder auch Kirchderne dar. Parkraummanagement sollte daher auch für Gewerbegebiete mit hohem Parkdruck betrieben werden. Hierzu ist eine enge Zusammenarbeit mit den jeweils ansässigen Betrieben und Unternehmen anzustreben. Im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement kann hier nicht nur im öffentlichen Raum Einfluss genommen werden, sondern auch im privaten Raum (Eigeninitiative von Betrieben und Unternehmen) Parkraummanagement betrieben werden. Darüber hinaus sind Bewohner*innen aus umliegenden Gebieten ebenfalls in ein Konzept einzubeziehen.

Folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement in Gewerbe- /Sondergebieten mit hohem Parkdruck werden vorgeschlagen:

- Lenkung des ruhenden Verkehrs mit Hinweis auf zentrale Parkplätze in den Gebieten
- Freihalten von angrenzenden (Wohn-) Gebieten; Bewohnerparkregelungen und Parkraumbewirtschaftung prüfen und ggf. umsetzen
- Kooperation mit Betrieben und Unternehmen; Mehrfachnutzung privater Parkmöglichkeiten; gemeinsam betriebene Quartiersgaragen, Erwirken von Eigeninitiativen zum Parkraummanagement bei den Betrieben und Unternehmen
- Stadt Dortmund agiert als Vorbild: Bewirtschaftung des Parkens für Arbeitnehmer*innen und Besuchende bei stadteigenen Grundstücken (Verwaltung, Schule, Kultureinrichtungen etc.); Förderung von Kfz-Alternativen
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.9)

Raumkategorie Neubau- und Bestandswohngebiete

Neubau- und Bestandswohngebiete sind Lebensmittelpunkte der jeweiligen Bewohner*innen. Diese sind hier – ergänzt um Besucher*innen und in begrenztem Umfang Lieferdienste – die Hauptnutzer*innen des vorhandenen Parkraums. Räumliche Eigenschaften bestehen in oftmals begrenzten Straßenräumen, hohen Ansprüchen

an die Aufenthaltsqualität sowie vor allem in Neubaugebieten in meist homogener Einwohnerschaft. Viele Menschen in den Neubaugebieten haben einen ähnlichen Lebenszyklus (z. B. Familiengründungphase). Das bedeutet, dass auch ein ähnlicher Verlauf bei den Pkw-Besitzzahlen in den Neubaugebieten festzustellen ist. Die verkehrspolitischen Ziele in Neubau- und Bestandswohngebieten stehen in einem engen Zusammenhang

mit städtebaulichen Zielsetzungen (Flächenspar-samkeit, geringe Flächenversiegelung, bezahl-bares Wohnen). Dazu soll Nachverdichtung im Be-stand der Ausweisung von neuen Bauflächen im Stadtgebiet vorgelagert sein, um die Neuversie-gelung von Flächen im Stadtgebiet insgesamt zu reduzieren. Aus verkehrspolitischer Sicht ist eine

hohe Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den privaten Raum zu erzeugen. Außerdem ist die Reduzierung des MIV-Aufkommens über die Schaffung von Alternativen zu fördern und die Verlagerung von ruhendem Verkehr in umliegen-de Gebiete zu verhindern.

Empfohlene Parkraummanagementmaßnahmen in Neubau- und Bestandswohngebieten:

Für Neubaugebiete:

- Evaluation der kommunalen Stellplatz-satzung (siehe 6.2)
- Schaffung zentraler Parkmöglichkeiten an Eingangsbereichen zum Umgang mit den sich verändernden Anforderungen in homogenen Neubaugebieten, zur Be-schränkung des Straßenraumparkens
- Einbezug von Carsharing (Schaffung von Carsharing-Standorten)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraum-managementmaßnahmen (siehe 6.9)

Für Bestandsgebiete:

- Ordnung des ruhenden Verkehrs; Be-rücksichtigung der Mindest-Gehweg-breite (Ziel: mind. 2,0 m); Prüfung der Möglichkeit zur Einführung von legalem Gehwegparken; Markierung der lega-len Parkmöglichkeiten; Freihaltung von Sichtachsen
- Einbezug von Carsharing (Schaffung von Carsharing-Standorten)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraum-managementmaßnahmen (siehe 6.9)

6.4 Behindertenparkplätze und weitere Sonderstellplätze

Öffentliche Parkbauten und Parkplatzflächen in Dortmund weisen i. d. R. einen gewissen Anteil an Behindertenparkplätzen aus, um ein für mobili-tätseingeschränkte Personen angepasstes Ange-bot an Parkplätzen vorzuhalten. Diese Parkplätze sind einerseits in ihren Abmessungen an die erhöhten Platzbedarfe (z. B. durch einen Rollstuhl) von Mobilitätseingeschränkten ausgerichtet. Andererseits sind sie zumeist so angeordnet, dass ein möglichst kurzer Weg zum jeweiligen Ziel (z. B. Eingang eines Gebäudes, Bahnsteig, etc.) ermöglicht wird. Allgemein gültiges Planungsprin-zip ist in diesen Zusammenhang das Ausweisen eines Anteiles von ca. 3 % der Gesamtanzahl der Parkplätze als Behindertenparkplätze. Dadurch wird i. d. R. zwar ein Überangebot erzeugt, aber das ist sinnvoll, um im Bedarfsfall erhöhten Suchaufwand sowie längere Wege für mobilitäts-

eingeschränkte Personen zu verhindern bzw. zu minimieren. Parkplätze können nach der neuen StVO vom 28.04.2020 mit einem Zusatzzeichen gekenn-zeichnet werden. Damit können Parkplätze für bestimmte Fahrzeugarten (z. B. elektrisch betrie-bene Fahrzeuge oder Carsharing-Fahrzeuge) be-schränkt werden. Es sind z. B. in Dortmund schon im Zusammenhang mit Ladestationen einige Parkplätze für E-Fahrzeuge ausgewiesen worden. Intention ist die Unterstützung der neuen nach-haltigeren Antriebsart bzw. eines geteilten Pkw-Besitzes durch die Ausweisung der betreffenden Stellplätze in privilegierten Lagen sowie die (an-teilige oder befristete) Befreiung von Parkgebüh-ren. In Parkbauten können außerdem Frauen- und Familienparkplätze ausgewiesen werden. Diese Möglichkeit wird in vielen Dortmunder Parkbau-

Abbildung 15: E-Parkplatz - St.Leon-Rot



Quelle: Planersocietät 2019

ten genutzt. Durch die Nähe zu den Ausgängen der Parkbauten bzw. die Nähe zum Ziel (z. B. Eingang eines Geschäfts) werden notwendige Wegelängen reduziert und so die subjektive Sicherheit erhöht. Die Stadt Dortmund gibt darüber hinaus sogenannte Handwerkerparkausweise aus, durch die Kraftfahrzeuge von Handwerksbetrieben oder handwerksähnlichen Betrieben im eingeschränkten Halteverbot, in Halteverbotszonen und auf öffentlichen Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht geparkt werden können. An Parkuhren sowie im Bereich von Parkscheinautomaten kann gebüh-

renfrei und ohne Beachtung der Höchstparkdauer geparkt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, Bewohnerparkbereiche zu nutzen. Die als Ausnahmegenehmigung angelegten Handwerkerparkausweise dürfen nur genutzt werden, wenn in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit zur Verfügung steht. Diese sind außerdem auf die Dauer des Arbeitseinsatzes begrenzt. Auch ambulante soziale Dienste können einen Handwerkerparkausweis beantragen. Dieser muss bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden.

Im Bereich der Behindertenstellplätze und sonstiger Sonderstellplätze werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Beibehaltung des Planungsprinzips zur Ausweisung von mind. 3 % der gesamten Stellplätze als Behindertenstellplätze (bei Neuanlage bzw. Vergrößerung von Parkbauten)
- Sukzessiver Ausbau von Behindertenparkplätzen in bestehenden Parkbauten bis zum Erreichen von 3 % der Gesamtzahl der Parkplätze
- Nutzung der Möglichkeit, privilegierte Stellplätze für E-Fahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge auszuweisen
- Einbezug von Gebührenabweichungen für E-Fahrzeuge (z. B. während des Lavvorgangs) und Carsharing-Fahrzeuge
- Mit fortschreitender Anzahl an E-Fahrzeugen: sukzessives Zurückfahren der eingerichteten Privilegien für E-Fahrzeuge (festzumachen anhand der Anteile im Dortmunder Fahrzeugbestand)
- Ausweisung von Frauen- und Familienparkplätzen bei der Herstellung von öffentlichen Parkbauten
- Weiterführung der Handwerkerparkausweise und Prüfung der Möglichkeit, gewerblichen Mietern einen mit dem Bewohnerparkausweis vergleichbaren Parkausweis zur Verfügung zu stellen

6.5 Ausbau und Erneuerung des Parkleitsystems

Ein modernes und dynamisches innerstädtisches Parkleitsystem trägt dazu bei, Parksuchverkehr zu bündeln, zu lenken und diesen insgesamt zu reduzieren. Neben der guten Sichtbarkeit im Straßenraum und der einfachen Lesbarkeit im fließenden Verkehr ist darüber hinaus von übergeordneter Bedeutung, dass vorhandene Parkplatzkapazitäten möglichst aktuell und zuverlässig angezeigt werden.

Die Erneuerung und Erweiterung des Parkleitsystems wird bereits als Maßnahme des Masterplans Nachhaltige Mobilität vom Bund gefördert und soll bis 2022 umgesetzt werden. Hier wird das System erneuert und digitalisiert. Darüber hinaus wird mit dem Verkehrs- und Parkleitsystem rund um das Veranstaltungsgelände der Westfallenhallen bis 2024 ein separates System aufgebaut, welches in der Lage sein wird, mit dem Parkleit-

system der Innenstadt zu kommunizieren. Die Integration von Park-and-Ride-Parkplätzen (siehe 4.6) wird Nutzer*innen aus den Außenstadtbezirken sowie auswärtige Besucher*innen über freie Parkstände informieren.

Ziele des Vorhabens „Ausbau und Erneuerung des Parkleitsystems Innenstadt“ sind eine effizientere Gestaltung des Verkehrsflusses sowie eine optimierte Verteilung des ruhenden Verkehrs. Im Zuge einer grundhaften Erneuerung der bestehenden Infrastruktur des Parkleitsystems werden moderne Anzeige- und Informationssysteme zur zielgerichteten Lenkung des Verkehrs eingesetzt und das Parkleitsystem um zusätzliche, bereits vorhandene Parkhäuser und Schilderstandorte erweitert. Die vorhandene Infrastruktur kann durch dynamische LCD-Modulbeschilderungen und LED-Leittechnik ersetzt werden und somit

Abbildung 16: Altes Parkleitsystem - Stadt Dortmund



Quelle: Planersocietät 2020

Maßnahmen im Bereich des Parkleitsystems:

- Umsetzung der Erneuerung und Erweiterung des Parkleitsystems bis 2022 (Maßnahme des Masterplans Nachhaltige Mobilität; gefördert vom Bund)
- Aufbau eines Verkehrs- und Parkleitsystems für den Veranstaltungsbereich der Westfalenhallen und Umgebung bis 2024
- Einrichtung und Nutzung einer Schnittstelle zwischen den beiden Parkleitsystemen zur Nutzung von Synergien
- Kontinuierliche Evaluation der Wirkung und Anpassungsmöglichkeiten der Parkleitsysteme
- Synergien mit den Maßnahmen zur Datenbereitstellung und Digitalisierung prüfen
- Prüfung einer Hinterlegung von aktuellen Parkpreisen im Parkleitsystem (insb. im Vergleich zu den Preisen im öffentlichen Straßenraum)

einen innovativen Bestandteil des neuen Parkleitsystems Innenstadt darstellen.

Durch eine frühzeitige Beeinflussung mittels LED-Informationssystemen können an den innerstädtischen Haupteinfallstraßen und im Außenbereich eine umweltschonende Lenkung der Verkehre und eine Attraktivitätssteigerung des P+R-Parkplatzangebotes erreicht werden. Im innerstädtischen Bereich führt die verbrauchs- und auslastungsoptimierte Lenkung zu einer bedarfsgerechten Zuweisung der knappen Infrastrukturkapazitäten. Durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger und die dynamische Nutzungsempfehlung kann der Anteil umweltschonender Verkehrswege erhöht werden.

Ein wesentlicher Aspekt des neuen Parkleitsystems ist die Darstellung der vollständigen innerstädtischen Parkplatzkapazität und die damit verbundene Anbindung der neu ins System hinzukommenden, vorhandenen Parkhäuser CineStar, St. Johannes Hospital und Klinikum Dortmund. Neben den innerstädtischen Parkhäusern sollen erstmals die peripher liegenden Park+Ride-Parkplatzanlagen in das Parkleitsystem integriert werden. Dies betrifft die Standorte an den Hauptmagistralen mit entsprechender hoher Parkplatzkapazität und attraktiver ÖPNV-Anbindung. Dazu zählen die Anlagen Hafen (220 Parkplätze), Schulte Rödding (294 Parkplätze), Gottesacker (324 Parkplätze) und Westfalenhallen/Remydamm (900 Parkplätze).

Die dynamischen Parkplatzbelegungszahlen können über eine vierstellige LCD-Anzeige abgebildet werden. Es ist zu prüfen, ob die LCD-Beschildeung zusätzlich um statische Wegweiser ergänzt werden kann, um die Verkehrsteilnehmenden im System zu halten. Die im Innen- und Außenbereich liegenden Informationstafeln dienen einer frühzeitigen Verkehrslenkung und -information der Verkehrsteilnehmenden. Durch die LED-Technik steht dem städtischen Verkehrsmanagement ein flexibles Anzeigesystem zur Verfügung, das den Parksuchverkehr frühzeitig auf besondere Verkehrsereignisse oder Kapazitätsengpässe aufmerksam machen kann.

Diese Maßnahme zur Erneuerung des Parkleitsystems wird bereits vom Tiefbauamt der Stadt Dortmund umgesetzt. Sie ist kontinuierlich auf ihre Umsetzung, Wirkungen und Aktualität zu überprüfen, ggf. anzupassen und weiter zu ergänzen. Die Möglichkeit, bereits vor Fahrtantritt auf der städtischen Homepage im Internet die Verfügbarkeit freier Parkplätze abzufragen, ist weiter auszubauen und ggf. im Zuge der Maßnahmen zur Datenbereitstellung (siehe 6.1) und zur Digitalisierung (siehe 6.8) im Mobilitätsdaten-Marktplatz zu bündeln, zu veröffentlichen und bereitzustellen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, neben der dynamischen Anzeige von vorhandenen Parkplatzkapazitäten möglicherweise auch aktuelle Parkpreise im Parkleitsystem (z. B. als Gegenüberstellung zum Parken im Straßenraum) zu hinterlegen und die Steuerungswirkung so zu verstärken.

6.6 Park+Ride und intermodale Schnittstellen

Intermodalität bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke. Im Bereich des ruhenden Verkehrs betrifft dies vor allem den Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV oder den Radverkehr und die Mikromobilität (z. B. E-Tretroller). Intermodale Schnittstellen im Radverkehr werden im Rahmen der Radverkehrsstrategie thematisiert. Im Rahmen der Parkraumstrategie wird das Thema Park+Ride (P+R), also den Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV, beleuchtet. Dieser erfolgt bestenfalls außerhalb der verdichteten Bereiche einer Stadt und im Umfeld größerer Straßeninfrastrukturen sowie Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs. Dadurch soll erreicht werden, dass Kraftfahrzeuge außerhalb der innerstädtischen Bereiche abgestellt werden und somit keinen Parkbedarf in den ohnehin bereits überlasteten Bereichen hervorrufen. Der letzte Teil des Weges wird dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Dortmund verfügt derzeit über 3.300 offiziell gelistete P+R-Parkplätze, das ist im Verhältnis zu anderen Großstädten relativ wenig (Köln ca. 5.400, Düsseldorf ca. 4.000, Leipzig ca. 3.900, Bremen ca. 3.300, Essen ca. 1.000). Einige Städte weisen sehr hohe P+R-Parkplatzzahlen aus, von denen eine Vielzahl allerdings auch in der umliegenden Region liegen (z. B. Stuttgart ca. 12.000, Hannover ca. 5.800).

Die Park+Ride-Kapazitäten sollen im Zusammenwirken mit einer flächendeckenden Parkraumbe-wirtschaftung in den zentralen Bereichen in den nächsten Jahren weiter ausgebaut und attraktiviert werden. Neben einem Ausbau der P+R-Parkplätze im Stadtgebiet wird es vor allem darauf ankommen, zusammen mit anderen Kommunen sowie regionalen Akteuren (u. a. RVR, Kreis Unna, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis, Kreis Soest) auch die P+R-Anlagen in der Region auszuwei-

Abbildung 17: Park+Ride am Gottesacker - Dortmund



Quelle: Stadt Dortmund, Roland Gorecki 2020

Maßnahmen im Bereich P+R sowie intermodaler Schnittstellen:

- Erneuerung & Erweiterung der P+R-Anlage am Remydamm
- Evaluierung & Fortschreibung des P+R-Konzeptes von 2004
- Ausweitung der Neubau-, Ausbau- und Qualifizierungsvorhaben an P+R-Standorten (z. B. S Dortmund-Kley)
- Einführung von Kombi-Tickets P+R & Mobilitätsalternative (z. B. max. 5,00 € für Parken sowie Hin- & Rückfahrt zwischen P+R-Anlage und Innenstadt; Gruppentickets)
- Schaffung von Kontrollmöglichkeiten (z. B. Schrankensysteme) und Echtzeitinformationen über die Auslastung der P+R-Anlagen
- Abstimmung über ein P+R-Konzept an den SPNV-Haltepunkten mit den Umlandgemeinden

ten. Dies soll ein wesentlicher Baustein in einem eigenen Teilkonzept des Masterplans Mobilität werden.

Die Stadt Dortmund plant, angelehnt an die Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems (siehe 6.5), zunächst den zahlenmäßigen Parkplatzausbau sowie die Einbeziehung der P+R-Parkplätze an der Ruhrallee (Remydamm) bzw. des Parkplatzes D1 am Westfalenpark sowie der P+R-Anlagen am Hauptfriedhof, am Sunderweg und im Bereich Schulte-Rödding in das Parkleitsystem. Dazu gehört auch die digitale Ausstattung der P+R-Standorte (siehe 6.5), der die Einbindung von Echtzeitdaten für über das Parkleitsystem hinausgehende digitale Strukturen ermöglicht (z. B. Verkehrssapps, Verkehrsinformationssysteme etc.). Darüber hinaus soll als Umstiegsanreiz auch die Zeitersparnis dargestellt werden, die bei der Nutzung von Mobilitätsalternativen zu bestimmten innerstädtischen Zielen entsteht. Da Fremdnutzung von P+R-Anlagen vermehrt vorgekommen ist, wird diese zukünftig durch die Errichtung von Schrankensystemen ausgeschlossen. Reguläre P+R-Nutzer können dann mit ihrem gültigen Fahrausweis die Anlagen kostenfrei für 24h nutzen, wohingegen für andere Nutzer sowie bei einer Standzeit von über 24h eine Parkgebühr fällig wird. Des Weiteren sah das P+R- und B+R-Konzept von 2006 vor die P+R-Anlage in Dortmund-Kley auf 32 Stellplätze auszubauen und Schrankensysteme an P+R-

Standorten einzusetzen. Diese Planungen sind auf den Weg gebracht und der Bau bereits ausgeschrieben worden (begleitet und finanziert durch das Projekt Emissionsfreie Innenstadt).

An diese bestehenden Planungen knüpft die Parkraumstrategie an und sieht eine Ausweitung der Ausbau- und Qualifizierungsvorhaben an den bestehenden P+R-Standorten vor. In Anlehnung an den Aufbau einer Datenbasis zum Parken (siehe 6.1) ist die sukzessive Ausstattung der weiteren P+R-Standorte mit digitalen Erhebungs- und Auswertungssystemen und digitalen Schnittstellen zur weiteren Verwendung der erhobenen Daten sinnvoll. Bestandteil des Ausbaus sollten außerdem weitere Ausstattungselemente des Umweltverbunds sein. Dazu gehören z. B. Stationen des Fahrradverleihsystems, hochwertige Fahrradabstellanlagen, eine gute Radverkehrsanbindung der P+R-Standorte (siehe **Fahrradverkehrsstrategie**) sowie Angebote der Mikromobilität (z. B. Tretroller). Zur Förderung der Nutzung der P+R-Standorte sieht die Stadt Dortmund ein Marketingkonzept für städtische P+R-Anlagen vor, die den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds auf dem Weg in die Innenstadt in Verbindung mit den bestehenden P+R-Anlagen bewirbt. Der geplante Umstiegsanreiz durch Informationen zur Zeitersparnis durch einen Umstieg auf eine Mobilitätsalternative sollte auch im Bereich weiterer P+R-Anlagen geprüft werden. Darauf aufbauend ist die Verknüpfung

des P+R-Konzepts mit den weiterführenden Verkehrsmitteln essenziell. Die angestrebte Kombination von ÖPNV-Tickets mit der Möglichkeit, den P+R-Parkplatz kostenfrei zu nutzen, sollte sowohl für ÖPNV-Ticket-Abonnent*innen als auch für einzelne bzw. spontane Nutzungen der öffentlichen Verkehrsangebote möglich sein. Orientierung zur

Bepreisung ist die Prämisse, dass ein verknüpftes Ticket (Nutzung P+R-Anlage & Hin- und Rückfahrt zwischen P+R-Anlage und Innenstadt) günstiger ist als ein zweistündiges Parken in der City. Die Kontrolle der P+R-Anlagen muss entweder durch das Ordnungsamt oder durch die Beschränkung der P+R-Anlagen erfolgen.

6.7 Parkraumüberwachung

Eine kontinuierliche, möglichst flächendeckende Parkraumüberwachung ist für den kurz-, mittel- und langfristigen Erfolg der Parkraumstrategie essenziell. Sie erhöht die Akzeptanz und verringert Regelverstöße. Der Städtevergleich (siehe Kap. 3) zeigt, dass Dortmund im Bereich der Personalstellen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs sowohl bezüglich der absoluten Zahlen (36 Planstellen) als auch hinsichtlich der mit den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzten Zahlen (0,06 Planstellen pro 1.000 Einwohner*innen) deutlichen Nachholbedarf hat. Die Schere spreizt sich noch mehr, da viele Großstädte in den vergangenen Jahren die Personalstellen im Ordnungsamt erhöht haben. Der angekündigte Stellenausbau des Ordnungsamtes auf 51 Planstellen ist mittlerweile vollzogen, kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Auch mit dieser Personalaufstockung bleibt Dortmund im hinteren Feld des Städtevergleichs. Es gilt, angesichts der angedachten Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.3) das Personal zur Parkraumüberwachung sukzessive weiter zu erhöhen.

Der Städtevergleich macht deutlich, dass eine Personalausstattung von rund 140 Planstellen im Außendienst des ruhenden Verkehrs notwendig wäre, um auf eine in etwa vergleichbare Personalausstattung wie Köln oder Düsseldorf zu kommen. Eine Erhöhung der Personaldecke im Ordnungsamt ist insbesondere deshalb erforder-

lich, da die Umsetzung der geplanten Maßnahmen (weitere Umsetzung Bewohnerparkzonen, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Stadtteilzentren, Kontrollbedarfe in Gewerbegebieten) sowie straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (u. a. das Freihalten von Gehwegen und Radwegen etc.) weiteren Personalbedarf erwarten lassen. Der Ausbau der Parkraumüberwachung muss zwar finanziert werden, wirkt sich unter der Annahme, dass sich Planstellen in der Verkehrsüberwachung annähernd selbst tragen, aber kaum negativ auf den Kommunalhaushalt aus. Mit dem Ausbau der Parkraumüberwachung sind auch damit einhergehende Kommunikationsmaßnahmen auszubauen und zielorientiert einzusetzen.

Neben einem zahlenmäßigen Ausbau des Überwachungspersonals im Außendienst sind parallel auch die Kapazitäten des Innendienstes und der Führungsstruktur gleichermaßen anzupassen. Neben den notwendigen Budgets für zusätzliche Planstellen sind außerdem auch zur Qualifizierung der Mitarbeiter*innen finanzielle Mittel vorzusehen. Dies gilt einerseits für den Umgang mit Konflikten während der Überwachung und andererseits im Bereich der Verkehrssicherheit und der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen. Zudem müsste die räumliche Unterbringung der Verkehrsüberwachung mit in die Überlegungen einbezogen werden, da der Ausbau der vorge-

nannten Personaldimensionen mit den aktuellen räumlichen Kapazitäten nicht möglich sein wird. Hier müssten entweder am aktuellen Standort weitere Kapazitäten geschaffen oder ein anderer geeigneter Standort innerhalb des Wallrings gefunden werden. Des Weiteren bedarf es angesichts der vielfältigen neuen Überwachungsbereiche und -aufgaben einer Neukonzeption von Überwachungsrouuten, -frequenzen und -zeiträumen. Auch die Entwicklung von arhythmischen Überwachungsrouuten ist ein bedeutender Aspekt zur Ausweitung der Parkraumüberwachung, sodass zum Beispiel Falschparken in innenstadtnahen Quartieren auch nach Feierabend

oder an Wochenenden kontrolliert wird oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von schwachen Verkehrsteilnehmenden vor Schulbeginn bereits Schulwege auf Parkverstöße hin kontrolliert werden.

Ein entscheidender Aspekt, den Parkraumüberwachung aufgrund fehlender gesetzlicher Legitimation und einem damit einhergehenden unverhältnismäßigem Aufwand derzeit nicht überprüfen kann, ist die Zweckentfremdung vieler Garagen (siehe Kap. 2 Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf). Dieses Problem ist auf kommunaler Ebene derzeit nicht zufriedenstellend lösbar.

Maßnahmen im Bereich Parkraumüberwachung:

- Sukzessiver Ausbau der Planstellen auf zunächst 90 Stellen bis 2025
- Konzeption neuer Überwachungsrouuten, -frequenzen und -zeiträume (auch arhythmisch)
- Anregung zur Prüfung von Einsatzmöglichkeiten von Digitalisierungsansätzen
- zur Parkraumüberwachung (siehe 6.8)
- Entwicklung von Maßnahmen gegen die Zweckentfremdung von privaten Garagen und Stellplätzen
- Begleitende Kommunikationsmaßnahmen zum Ausbau der Parkraumüberwachung (siehe 6.9)

6.8 Parken im Zeitalter der Digitalisierung: Nutzung neuer Möglichkeiten

Die Nutzung digitaler Möglichkeiten im Themenfeld ruhender Verkehr ist eng mit dem Aufbau einer Datenbasis „Parkmöglichkeiten“ (siehe 6.1) verbunden. Durch deren Aufbau und die sukzessive Erweiterung ergeben sich vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Ein bedeutender Punkt ist die Auswertungs- und Bereitstellungsmöglichkeit von Echtzeitinformationen zu Parkmöglichkeiten und deren Auslastung. Die generierten Daten können einerseits für städtische Planungszwecke und andererseits für öffentliche Informationszwecke verwendet werden. Erster Schritt ist die umfassende Aufnahme der städtischen Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser und Parkplätze) sowie der P+R-Anlagen in die digitale Datenstruktur. Hieran können weitergehende Planungen ausgerichtet und Informationen an die Verkehrsteilnehmenden kommuniziert werden (z. B. Verkehrsinformationstafeln, lokales Radio, Mobilitätsportal, Mobilitäts-App etc.). In einem zweiten Schritt sollten ausgehend von der Innenstadt kontinuierlich auch Straßenparkbereiche, in denen eine Park-

raumbewirtschaftung erfolgt, digital erfasst und zu Planungs- und Informationszwecken genutzt werden. Dies wurde bereits in einem ersten Pilotprojekt in der Straße Bissenkamp in Dortmund umgesetzt. Die Zusammenstellung der digital erfassten Daten sollte in einem Mobilitätsportal erfolgen, in dem alle relevanten Daten und Informationen zur Mobilität in Dortmund zusammengetragen werden. Ausgehend von der Zusammenstellung der digital erfassten Daten ist die Einrichtung von Schnittstellen zu Apps, die aus dem alltäglichen Gebrauch bekannt sind (HERE, Google Maps, Navigations-Apps der Autohersteller), essenziell zur Entwicklung einer breiten Lenkung und Reduzierung von Parksuchverkehren. Darüber hinaus soll das Mobilitätsportal auch die Bereiche des Handyparkens aufführen, die es angesichts der digitalen Möglichkeiten ebenfalls auszuweiten gilt. Zudem besteht hinsichtlich der Mehrfachnutzung von Stellplätzen die Möglichkeit, hier ungenutzte Stellplätze anzubieten (stunden-, tage, wochenweise).

Maßnahmen zur Nutzung digitaler Möglichkeiten:

- Nutzung der Datengrundlagen zu Planungszwecken
- Integration von Informationen über Parkmöglichkeiten und deren Echtzeitauslastung in einem umfassenden Mobilitätsportal
- Einrichtung von Schnittstellen zur Weiterverwendung der Daten
- Ausweitung des Handyparkens
- Einbindung eines Portals für mehrfach nutzbare Parkplätze

6.9 Begleitende Kommunikationsoffensive zum Thema Parken

Parken ist ein hochsensibles und verkehrspolitisch umstrittenes Thema. Kommunale Erfolge in der Umsetzung von Parkraumstrategien sind nicht zuletzt auf eine angemessene Kommunikation des Themas zurückzuführen. Daher ist eine begleitende Kommunikation zur Parkraumstrategie unerlässlich.

Eine begleitende Kommunikationsoffensive zum Thema Parken gilt es von städtischer Seite aus koordiniert und strukturiert zu konzipieren sowie anzugehen. Dazu sind finanzielle Mittel für Kampagnen und Flyer, eine professionelle

Begleitung und vor allem personelle Ressourcen bereitzustellen. Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Ämter (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Tiefbauamt, Ordnungsamt) sowie einer verantwortlichen Koordinierungsstelle.

Offizieller Auftakt der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema ruhender Verkehr sollte eine öffentlichkeitswirksame Positionierung der Verwaltungs- und Stadtspitze sein. Diese könnte ähnlich wie bei der Emissionsfreien Innenstadt (Kampagne UmsteiGERN) auch über Botschafter*innen und persönliche Statements laufen. Um das Thema

Es gibt mehrere Ziele für die Kommunikation rund um das Thema Parken:

- Sensibilisierung für das Thema (Aufzeigen von Fakten und Daten, Entkräften von typischen Gegenargumenten, Aufzeigen von Nutzungskonflikten und insbesondere von Verkehrssicherheitsproblemen, die vor allem schwächere Verkehrsteilnehmende – Kinder, Senior*innen, Mobilitätseingeschränkte – treffen
- Parkraummanagement aktiv statt reaktiv kommunizieren: Bürger*innen müssen über die Wirkungen von Fehlverhalten beim Parken aufgeklärt werden. Grundsatz dabei: erst Kommunikation, dann erst Ahndung: Das kann helfen, z. B. jahrzehntelange Duldung von regelwidrigem Parken (z. B. Gehwegparken) anzugehen
- Abstimmung und Vermittlung umzusetzender Maßnahmen mit Akteur*innen und Betroffenen:
 1. Koordinierte Kommunikation zwischen den Ämtern und auf allen Ebenen der Verwaltung: Parkraumstrategie muss von den Spitzen der Verwaltung getragen werden
 2. Eine möglichst breite und gesicherte Unterstützung seitens der Politik wäre vorteilhaft. Die Politik sollte entsprechend früh in die Planungen einbezogen werden
 3. Bürger*innen können ggf. in die Erstellung von Parkraumkonzepten mit einbezogen werden. Dabei müssen jedoch Vorgaben und Ziele des Masterplans Mobilität 2030 klar gesetzt und kommuniziert werden, zum Beispiel die Mindestbreite von Gehwegen oder Abstandsregeln an Einmündungen und Kreuzungen
- Die Parkraumstrategie sollte einerseits bei den direkt Betroffenen kommuniziert werden, andererseits, wenn es um die City geht, auch in der Gesamtstadt sowie im Umland, speziell mit Blick auf Einkaufsverkehr
- Einbeziehung des Themas Parken im Gesamtzusammenhang des Masterplans Mobilität 2030

Leitlinien und Inhalte bei der Kommunikationsoffensive zum Parken:

- Die Kommunikationskampagne sollte darüber aufklären, dass der Status quo des Parkens heute in vielen Fällen rechtswidrig ist. Das sorgt für viele Probleme (z. B. Sicherheitsprobleme, Probleme für Rettungsfahrzeuge, Einschränkungen für den Fußverkehr, Beeinträchtigungen für Kinder oder mobilitätsbeeinträchtigte Personen). Diese Probleme sind vielen Menschen in Dortmund überhaupt nicht bewusst, was häufig eine der Ursachen für das Fehlverhalten ist.
- Argumentationsleitend sollte die Verkehrssicherheit sowie das Notfall- und Rettungswesen sein. Beide Aspekte werden in der Bevölkerung breit akzeptiert; die Probleme sind durch Studien gut untermauert sowie mit pressewirksamen Aktionen (z. B. in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr) auch gut zu vermitteln.
- Parken sollte verstärkt als (lösbares!) Problem der Halter*innen und weniger als Problem der Allgemeinheit kommuniziert werden. Nicht jede*r Autofahrer*in kann in unmittelbarer Nähe zum Ziel einen kostenfreien Stellplatz erwarten.
- Positive Kommunikation der Vorteile des Parkraummanagements: Durch Parkraummanagement können mehr Platz, mehr Sicherheit, weniger Parksuchverkehre, mehr (bewirtschaftete) Kundenparkplätze für Gastronomie und Einzelhandel sowie ein höherer Umschlag auf den Stellplätzen ermöglicht werden.
- Lösungsorientierte Kommunikation in Richtung der Autofahrer*innen: Parken wird weiterhin möglich sein, aber eben anders: ggf. mit Gebühren und nicht direkt am Ziel.

in der Stadtgesellschaft zu etablieren, sollten die soziale Kanäle der Stadt bespielt und zugleich eine Website aufgebaut werden, die grundlegende thematische Inhalte, aktuelle Entwicklungen rund um das Thema Parken sowie Darstellungen bestimmter Elemente der Parkraumstrategie beinhalten. Neben Informationen sollten weiterführende Studien, anschauliche Positivbeispiele sowie aktuelle Projekte der Stadt Dortmund Bestandteil der Website sein. Die Erstellung einer aufklärenden Broschüre mit positiven Aussagen zum Thema ruhender Verkehr sollte ebenfalls Teil der Kommunikationsoffensive sein und analog zur Erarbeitung der Website erstellt und mit vergleichbaren Inhalten versehen werden. Anknüpfungspunkt hierzu kann die Kampagne zur Emissionsfreien Innenstadt darstellen, die nach ihrem Ablauf mit weiteren Inhalten aus dem Gesamtzusammenhang Masterplan Mobilität und somit auch der Parkraumstrategie weitergeführt werden

sollte. Die Verbreitung sollte flächendeckend über gedruckte und digitale Medien erfolgen.

Neben der generellen Kommunikationsarbeit zum Thema ruhender Verkehr sollten insbesondere die einzelnen Maßnahmen von Öffentlichkeits- und Informationsarbeit begleitet werden. Eine direkte Ansprache der betroffenen Zielgruppen und Akteur*innen soll dazu beitragen, insbesondere kritische Stimmen letztlich als Verbündete zu gewinnen. Neben transparenten Beteiligungsformaten sind hierzu projektbezogene Informationen auf der angesprochenen Website, den Social-Media-Kanälen der Stadt und in Form von Flyern sinnvoll. Ein Beispiel für eine transparente Kommunikation kann die Darstellung der Verwendung der durch die Parkraumbewirtschaftung und die Stellplatzablöse (siehe 6.2) generierten Gelder sein. Diese sollten dann möglichst vor Ort zur Verbesserung der Erreichbarkeit oder ähnlichen

Maßnahmen verwendet werden (siehe hierzu auch die Radverkehrsstrategie, Kap. 5).

Genau bedacht werden sollte auch der Zeitplan für die Kommunikationskampagne. Da das Thema Parken schon aktuell in Dortmund strittig ist und in der Vergangenheit auch immer wieder medial angeheizt wurde, sollte die Kampagne möglichst schon vor einer finalen Entscheidung zum Thema im Rat gestartet werden. So wird möglichen Kritiker*innen frühzeitig der Wind aus den Segeln

genommen und zugleich die Diskussion versachlicht.

Ebenfalls Teil der Kommunikationsoffensive ist die Begleitung von Aktionen wie die temporäre Umnutzung von Parkständen (siehe Kap. 2 Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf), die Konzeptionierung von Parklet-Pilotprojekten oder die Teilnahme an Projekten wie „Neues Leben auf Parkständen“.

Bestandteile Kommunikationsoffensive:

- Aufklärungsarbeit über den aktuellen Status Quo anhand von Verkehrssicherheitsaspekten
- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze
- Aufbau einer Website zum Thema ruhender Verkehr (durchaus auch mit Bezug zu Digitalisierungsmaßnahmen)
- Erstellung einer Informationsbroschüre zum Thema ruhender Verkehr
- Nutzung der Social-Media-Kanäle der Stadt
- Maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Transparente Beteiligung der Öffentlichkeit
- Initiierung, Begleitung und Ausrichtung von Aktionen zum Thema ruhender Verkehr

7. Fazit - Spielräume nutzen

und Vorteile herausstellen

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. Kommunale Zielsetzungen werden in diesem strategischen Plan gesetzt und mit den erforderlichen politischen Beschlüssen verankert.

Als Grundstein für einen neuen Umgang mit dem Thema Parken werden der Dortmunder Bevölkerung Fakten und Hintergründe des Parkens verständlich vermittelt. Dadurch besteht die Möglichkeit, größeres Verständnis und breitere Akzeptanz für die Maßnahmen der Parkraumstrategie zu generieren. Außerdem können so bereits erste Anstöße für ein Umdenken in der alltäglichen Verkehrsmittelwahl sowie des Parkverhaltens ge-

geben werden und die Menschen werden offener für eine ausgewogene Befassung mit dem Thema ruhender Verkehr. Angehängt an aktuelle Trends, hin zu mehr Klimaschutz und zu einer Mobilitätswende, steht der neue Umgang mit dem Parken auf einer stärker werdenden gesellschaftlichen Basis und hat hier vielfältige Anknüpfungspunkte.

Der neue Umgang mit dem Thema Parken 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 konsequente Freihaltung der für zu Fuß Gehende und Radfahrer*innen vorgesehenen Flächen unterstützt wird. Zufußgehen und Radfahren wird so sicherer und gleichzeitig attraktiver, was durch die ausgeweiteten Kontrollen unterstützt wird. Die in den weiteren Strategien zum Masterplan Mobilität 2030 erarbeiteten Maßnahmen greifen die erzielten Ergebnisse auf und entwickeln sie durch anknüpfende bzw. unterstützende Maßnahmen weiter.

Abbildung 18: Umgestalteter Straßenraum - Lange Straße Dortmund



Quelle: Planersocietät

Der neue Umgang mit dem Thema Parken schafft zusätzlichen Platz im öffentlichen Raum, da parkende Fahrzeuge aus dem öffentlichen Straßenraum auf privaten Grund, in Parkbauten oder auf temporär ungenutzte Stellplätze verlagert werden können. So können neben Flächen für den Umweltverbund auch Flächen für Spiel und Aufenthalt, Grünstrukturen oder Gastronomie zurückgewonnen werden. Das macht die Stadt attraktiver und trägt zu einem Zugewinn an Lebensqualität bei. Auch hier greifen die parallel ausgearbeiteten Strategien des Masterplan Mobilität 2030 die erzielten Ergebnisse im öffentlichen Raum auf und entwickeln sie durch anknüpfende bzw. unterstützende Maßnahmen weiter (siehe insbesondere die Strategie Öffentlicher Raum).

Der neue Umgang mit dem Thema Parken verringert die Kfz-Belastungen der Straßen im Dortmunder Stadtgebiet, da einerseits durch eine effiziente Lenkung des ruhenden Verkehrs Parksuchverkehr reduziert und andererseits durch die Herstellung von preislicher Verhältnismäßigkeit sowie weiterer Attraktivierung von Alternativen die Kfz-Nutzung insgesamt verringert wird. Darüber hinaus ermöglichen die individuellen Bewirtschaftungsmodelle zusammen mit dem überarbeiteten Parkleitsystem, dass auf das Kfz angewiesene Personen einfach und schnell einen Parkplatz finden. Dazu trägt auch die Nutzung neu geschaffener oder ausgebauter digitaler Angebote bei.

Vom neuen Umgang mit dem Thema Parken profitieren letztlich alle. Schwächere Verkehrsteilnehmende haben mehr Platz und bewegen sich sicherer im Verkehr, Bewohner*innen finden im Umfeld der Wohnung legale Parkmöglichkeiten, Händler*innen und Gastronom*innen gewinnen durch die Fluktuation auf den Parkplätzen sowie durch die gestiegene Aufenthaltsqualität Kund*innen, die Lebensqualität in der Stadt steigt ebenso wie die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehrsgeschehen.

Parkraummanagement im Verbund mit den Angebotsverbesserungen des Masterplans

Die Umsetzung der Parkraumstrategie für die nächsten 5 bis 10 Jahre ist ämterübergreifend und in enger Abstimmung mit der Politik anzugehen. Sie bedeutet ein Stück weit eine Neupositionierung und setzt entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen voraus. Als Push-Maßnahme erzeugt die Ausweitung des Parkraummanagements eine Reduzierung der Privilegien des Autoverkehrs. Das ist zwar zumindest auf den ersten Blick unpopulär, erzeugt aber Handlungsspielräume und durch deren Nutzung letztlich auch Akzeptanz. Durch die Kombination mit den ebenfalls anzugehenden Pull-Maßnahmen können positive Sichtweisen auf die Zusammenhänge des Parkraummanagements innerhalb der Bevölkerung generiert werden. Verbesserungen im ÖPNV, neue Radwege und Radabstellanlagen, vereinfachte Parkregelungen, Mobilitätsmanagement etc. – das alles erleichtert nicht nur die Einführung des Parkraummanagements, es macht auch die Vorteile besser sichtbar. Die gleichzeitige Einführung von Push- und Pull-Maßnahmen bringt das optimale Ergebnis. In der Kommunikation ist wichtig, dass die Parkgebühren zumindest teilweise dazu verwendet werden, die Kosten für das Parkraummanagement selbst (z. B. Personal, Infrastruktur, Technologie, ...) sowie für direkte Pull-Maßnahmen (Fuß- und Radverkehrsförderung, ÖV-Attraktivierung, etc.) zu decken. Wenn dies transparent gemacht und professionell kommuniziert wird, kann die Bevölkerung direkt die Vorteile des Parkraummanagements erkennen.

Organisatorisch und politisch verankern

Die Parkraumstrategie wird verwaltungsintern begleitet. Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hält die Sachstände nach und informiert darüber regelmäßig die politischen Gremien. Ein Steuerungskreis aus Verwaltung, Politik und den stadtgesellschaftlichen Gruppen sollte die Neuausrichtung zum Parken ebenfalls begleiten und vertreten. Mit dem Beginn der neuen Legislaturperiode nach den Kommunalwahlen

2020 könnte der bestehende Arbeitskreis Masterplan Mobilität bzw. eine Unterarbeitsgruppe des Arbeitskreises diese Aufgabe übernehmen und die Umsetzung begleiten und kontrollieren. Mit dieser Rückendeckung ist es für Verwaltung und Politik einfacher, auf Widerstände einzugehen und Gegenwind auszuhalten.

Transparent und professionell kommunizieren

Kommunikation ist bei der Transformation des Stadtverkehrs eine erfolgskritische Daueraufgabe. Eine Kommunikationsstrategie wird hier mit aufgeführt und sollte begleitend umgesetzt werden. Sie sollte ein eigenes Budget und eine eigene personelle Zuständigkeit erhalten. Vorbild

im Zusammenwirken zwischen Maßnahmen und Kommunikation könnte das Projekt Emissionsfreie Innenstadt sein, das derzeit umgesetzt wird. Zugleich ist Kommunikation auch bei jeder konkreten Umsetzung von Maßnahmen in der Beteiligung der Bevölkerung erforderlich. So können die Verluste, die die Verkehrswende für den*die Einzelne*n möglicherweise mit sich bringen, mit neu gewonnenen positiven Auswirkungen für viele Andere begründet und somit leichter vermittelt werden, z. B. der Wegfall eines kostenfreien Parkplatzes vor der Haustür verbunden mit Zugewinn an Gehwegbreite. Auch die Gewinne für die ganze Bevölkerung können so verdeutlicht werden.

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 1 | Ablauf - Masterplanprozess | 5 |
| Abbildung 2 | Autos sind Platzverschwender | 6 |
| Abbildung 3 | Parkplätze kosten Geld | 6 |
| Abbildung 4 | Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz (Österreich)n | 7 |
| Abbildung 5 | Wirkung der Parkraumbewirtschaftung in Wien (Östereich) | 7 |
| Abbildung 6 | Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Dortmund im Vergleich zu ähnlichen Großstädten (siehe Kap. 3) zwischen 2013-2018 (Indexwert 2013 = 100) | 9 |
| Abbildung 7 | Innenstadt-Ost dient als Parkplatz für Dortmund EinwohnerInnen | 10 |
| Abbildung 8 | Größenverhältnisse im Straßenraum | 11 |
| Abbildung 9 | Innerstädtische Räume mit und ohne Autos (Evakuierung in Dortmund 2020) | 12 |
| Abbildung 10 | Preisentwicklung - ÖPNV-Tickets und Parkgebühren (Stadt Dortmund) | 17 |
| Abbildung 11 | Realisierungsstufen der Bewohnerparkzonen in Innenstadtnähe | 19 |
| Abbildung 12 | Einflussebenen der Kommune im System des Parkraummanagements | 22 |
| Abbildung 13 | Seestadt Aspern - Wien (Österreich) | 26 |
| Abbildung 14 | Gehwegparken | 31 |
| Abbildung 15 | E-Parkplatz - St.Leon-Rot | 37 |
| Abbildung 16 | Altes Parkleitsystem - Stadt Dortmund | 39 |
| Abbildung 17 | Park+Ride am Gottesacker - Dortmund | 41 |
| Abbildung 18 | Umgestalteter Straßenraum - Langestraße Dortmund | 51 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabelle 1 | Pkw-Dichte in den Stadtbezirken | 11 |
| Tabelle 2 | Übersicht Städtevergleich (ausgewählte Kennwerte für die Innenstadt) | 16 |
| Tabelle 3 | Preisvergleich - Parkgebühren und ÖPNV-Ticketpreis | 17 |

DORTMUND ÜBERRASCHT. **DICH.**



Verkehrssicherheitsstrategie

Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit

Masterplan Mobilität Dortmund 2030

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Inhalt

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Dortmund macht's sicher | 5 |
| 2. | Status quo: Wir müssen handeln | 7 |
| 2.1 | Jeder Verkehrsunfall ist einer zu viel | 7 |
| 2.2 | Verkehrssicherheitsarbeit - Viele machen mit | 21 |
| 3. | Das Ziel und die Vision: Was wir erreichen wollen | 23 |
| 4. | Handlungsfelder und Maßnahmen: Sicher vorgehen | 27 |
| 4.1 | Handlungsfeld Mensch – Sicherheitsstärkendes Verkehrsverhalten | 27 |
| 4.2 | Handlungsfeld Straße - Sicherheitsverstärkende Verkehrsinfrastruktur | 32 |
| 4.3 | Kommunikation und Verhaltensänderung | 41 |
| 4.4 | Digitalisierung und Datennutzung zur Unfallprävention | 45 |
| 4.5 | Handlungsfeld Fahrzeugsicherheit | 47 |
| 5. | Organisation und Evaluation der Verkehrssicherheit: Wir schaffen die Grundlagen und kontrollieren unsere Erfolge | 49 |
| 5.1 | Organisation und Finanzierung | 49 |
| | Abbildungsverzeichnis | 52 |
| | Tabellenverzeichnis | 52 |

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Roland Gorecki

1. Dortmund macht's sicher

Fast 70 Unfälle passieren am Tag in Dortmund und täglich werden durchschnittlich sechs Personen im Dortmunder Straßenverkehr verletzt. Wie kann die Verkehrssicherheit erhöht werden und wie können die Menschen in Dortmund vor Unfällen im Straßenverkehr besser geschützt werden? Die vorliegende Verkehrssicherheitsstrategie ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche nachhaltige Mobilitätsentwicklung und für die Verwirklichung der Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Der Masterplan Mobilität 2030 zeichnet mit seinem in Stufe I entwickelten Leitbild und Zielkonzept einen gangbaren Weg auf, wie eine zukunftsfeste und sichere Mobilitätsentwicklung bis 2030 umgesetzt werden kann. Die Stadt Dortmund hat das Thema Verkehrssicherheit als wichtiges Handlungsfeld für eine Verkehrswende aufgegriffen und zeichnet dazu mit dieser Verkehrssicherheitsstrategie einen Weg auf. Diese Strategie ist im Rahmen des Teilkonzeptes „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ in den vergangenen beiden Jahren von der Planersocietät in einem intensiven Arbeitsprozess zusammen

mit der Stadtgesellschaft erarbeitet und diskutiert worden. Der begleitende Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität hat sich in mehreren Sitzungen engagiert mit den Handlungsfeldern und der Strategie auseinandergesetzt und sie weiterentwickelt. In öffentlichen Dialogprozessen wurden die unterschiedlichen Ansätze und Themen der Strategie ebenfalls reflektiert und weiterentwickelt. Entstanden ist eine Verkehrssicherheitsstrategie, die zusammen mit der Radverkehrsstrategie das Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ darstellt und darüber hinaus vielfältige Schnittstellen zu den parallel erarbeiteten Teilkonzepten (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr) aufweist.

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

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät/ Stadt Dortmund

Aufgrund der Pandemie ist die Zahl der Unfälle im vergangenen Jahr 2020 deutlich gesunken. Dies ist aber eher ein Sonderfall. Die Auswertungen in den letzten Jahren von 2013-2018 zeigt, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden (ca. 2.000 pro Jahr) und die Zahl der Getöteten und Verletzten (ca. 2.300 pro Jahr) in Dortmund stagnieren stagniert. Die Unfälle mit Verunglückten im Radverkehr nahm sogar zu. Das von Verkehrsunfällen ausgehende menschliche Leid und die hohen gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kosten (fast 70 Mio. € im Jahr 2018¹) erfordern ein konsequentes Umdenken. Hier sind neue Lösungswege zu beschreiten, um bis 2030 die Vision einer nachhaltigen und spür- wie messbar sichereren Mobilität in Dortmund zu erreichen.

Dafür braucht es ein ganzheitliches Vorgehen, kreative Ideen und ein gesamtgesellschaftliches Engagement. Der Rahmen dafür wurde in der ersten Stufe des Masterplans Mobilität 2030 mit dem Beschluss des Zielkonzeptes festgehalten. Der Leitgedanke ist die sogenannte „Vision Zero“ des Verkehrssicherheitsprogrammes NRW 2020, nach dem das Straßenverkehrssystem langfristig so gestaltet wird, dass möglichst keine Menschen tödlich oder schwer verletzt werden. Dieser Ansatz ist international akzeptiert und erfolgreich wie das Beispiel der Stadt Helsinki zeigt, die 2019 erstmals keine getöteten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen vermeldete.

¹ Nach Angaben der Polizeistatistik.

2. Status quo: Wir müssen handeln

Um ein Bild vom Status quo der Verkehrssicherheit zu erhalten und zu bewerten, was bereits umgesetzt wurde, wurden die gesamtstädtischen Unfalldaten von Dortmund in den Jahren 2013 bis einschließlich 2018 ausgewertet. Anschließend wurde ein Städtevergleich vorgenommen, um das Unfallgeschehen in Dortmund ins Verhältnis zu anderen deutschen Großstädten zu setzen². Zudem wird die bestehende Verkehrssicherheitsarbeit der Dortmunder Akteure skizziert.

Die Verkehrssicherheitsarbeit umfasst dabei sowohl Prävention als auch Repression. Während die objektive Verkehrssicherheitsarbeit oftmals am Unfallgeschehen gemessen wird, ist die subjektive Verkehrssicherheit schwer zu quantifizieren. Polizeilich nicht erfasste Unfälle, Beinaheunfälle, Angstgefühle und präventive Vorkehrungen werden nicht zentral statistisch erfasst und sind somit schwer messbar.³

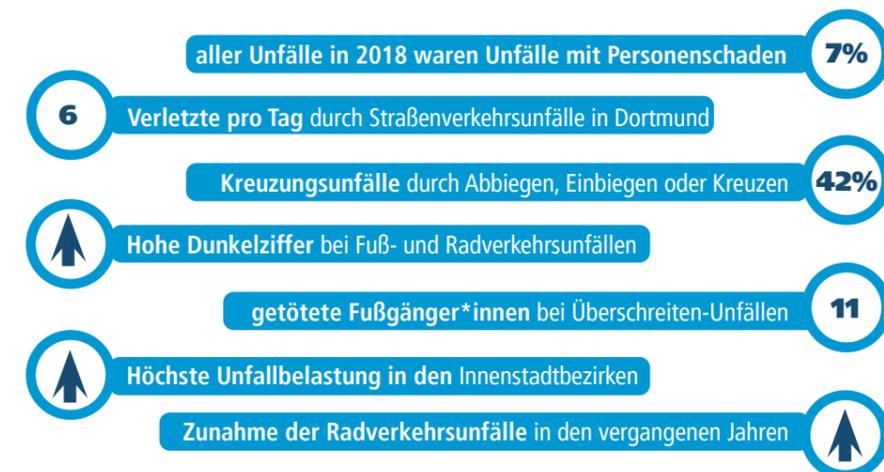
2.1 Jeder Verkehrsunfall ist einer zu viel

Allgemeine Unfallstatistik

Der Verkehrsbereich der Stadt Dortmund beziffert allein 2018 die Anzahl der gesamten Verkehrsunfälle auf 24.577 Unfälle. Zur Auswertung des Unfallgeschehens der Stadt Dortmund wurden die Unfalldaten der Dortmunder Polizei aus den Jahren 2013 bis einschließlich 2018 vertiefter untersucht. Aktuellere Unfalldaten waren zum Zeitpunkt der Analyse nicht verfügbar. Insgesamt umfasst der Datensatz 12.759 Straßenverkehrsunfälle im Stadtgebiet, die polizeilich erfasst wurden. 11.185 der Unfälle stellen Unfälle mit Sachschaden dar, von einer hohen Dunkelziffer nicht

polizeilich erfasster Unfälle zumeist mit Sachschaden ist jedoch auszugehen⁴. In den sechs untersuchten Jahren kam es zu 43 Verkehrstoten, 1.583 Personen wurden schwerverletzt und 11.133 Personen erlitten leichte Verletzungen (siehe Tabelle 1). Die geringe Anzahl von 1.667 Unfällen ohne Personenschaden (14 % der gesamten Unfälle), lässt vermuten, dass bei Unfällen mit geringem Sachschaden häufig die Polizei nicht hinzugerufen wurde. Auch werden Alleinunfälle, zum Beispiel bei Sturz mit dem Fahrrad oder Stolpern mit Sturz zu Fuß, nicht erfasst, da zu jenen Unfällen in der Regel keine Polizei gerufen wird.

Abbildung 2: Ausgewählte Zahlen und Besonderheiten aus der Unfallstatistik (2013-2018)



Darstellung: Planersocietät

² Es werden die polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle im Dortmunder Stadtgebiet ohne Unfälle auf Bundesautobahnen untersucht.

³ Die Dunkelziffer der Unfälle ist besonders im Fuß- und Radverkehr hoch. In Deutschland werden durchschnittlich nur die Hälfte aller schweren Radverkehrsunfälle polizeilich erfasst und nahezu kein Unfall, der keinen Arztbesuch zur Folge hat. Sowohl im Fuß als auch im Radverkehr werden nahezu keine Alleinunfälle polizeilich erfasst.

⁴ Destatis gibt an, dass bundesweit bei 12 % aller Unfälle Personen zu Schaden kommen, IT.NRW geht von 80 % für NRW aus, der Verkehrsbericht der Stadt Dortmund von 2018 gibt 7 % aller Unfälle mit Personenschaden an, bei den polizeilichen Unfalldaten der Stadt Dortmund sind 86 % aller Unfälle mit Personenschaden.

Tabelle 1: Erfasste Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Dortmund (2013-2018)

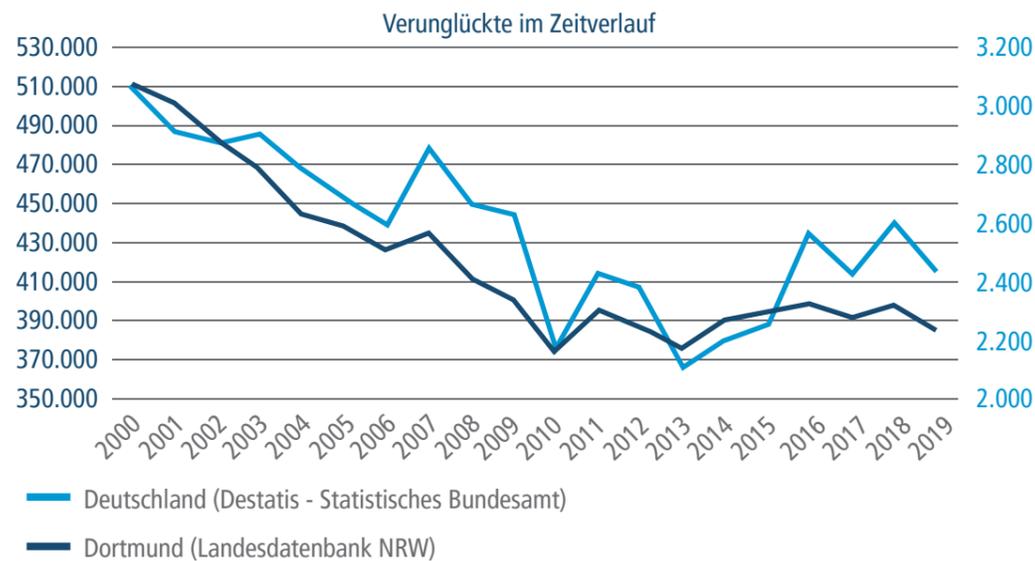
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2013-2018 | Ø 2013-2018 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------------|
| Anzahl der Unfälle | 2.005 | 1.928 | 1.876 | 2.060 | 1.982 | 2.001 | 11.852 | 1.975 |
| Getötete | 7 | 12 | 7 | 7 | 5 | 5 | 43 | 7 |
| Schwerverletzt | 255 | 279 | 251 | 292 | 231 | 275 | 1.583 | 264 |
| Leichtverletzt | 1.658 | 1.721 | 1.774 | 2.001 | 1.960 | 2.019 | 11.133 | 1.856 |
| Verletzte Personen gesamt | 1.920 | 2.012 | 2.032 | 2.300 | 2.196 | 2.299 | 12.759 | 2.127 |

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Bei einer separaten Betrachtung der Jahre 2013 bis 2018 ist ein leichter Anstieg sowohl bei der Anzahl der Schwerverletzten (Ø 3 %/ Jahr) als auch bei der Anzahl der Leichtverletzten (Ø 4 %/ Jahr) zu erkennen. Lediglich bei den Verkehrstoten zeichnet sich ein leichter Rückgang von sieben Getöteten im Jahr 2013 auf fünf Ge-

tötete im Jahr 2018 ab. Das Jahr 2014 sticht hier jedoch mit zwölf Verkehrstoten deutlich heraus. Auch unter Einbeziehung der Bevölkerungsentwicklung steigt die Anzahl der Leichtverletzten pro 1.000 Einwohner*innen von 2013 bis 2018 leicht von 2,84 auf 3,35 an (siehe Tabelle 2). Die Anzahl der Schwerverletzten je 1.000 Einwoh-

Abbildung 3: Unfälle mit Personenschaden je 1.000 Einwohner



Quelle: Destatis (Statistisches Bundesamt); Landesdatenbank NRW

Tabelle 2: Unfälle mit Personenschaden je 1.000 Einwohner (2013-2018)

| Je 1.000 Einwohner | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Getötete | | 0,012 | 0,020 | 0,012 | 0,008 | 0,012 |
| Schwerverletzt | | 0,437 | 0,474 | 0,421 | 0,486 | 0,384 | 0,456 |
| Leichtverletzt | | 2,841 | 2,921 | 2,974 | 3,329 | 3,257 | 3,351 |

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

ner*innen stagniert weitestgehend. Ein leichter Rückgang bei der Zahl der Getöteten lässt sich auch unter Einbeziehung der Bevölkerungszahlen bestätigen⁵. Insgesamt sind die Verunglücktenzahlen in Deutschland und Dortmund in den vergangenen Jahrzehnten gesunken, allerdings ist seit dem Jahr 2013 in Dortmund wieder ein Anstieg zu verzeichnen, während sie bundesweit in etwa stagnieren.

Unfallkennzahlen im Städtevergleich

Um die Unfallkennzahlen in Dortmund besser einordnen zu können, ist ein Vergleich mit anderen Städten sinnvoll. Nicht nur in der Struktur und Größe ähnlich, sondern auch räumlich nah zu Dortmund sind die beiden Ruhrgebietsstädte Duisburg und Essen. Dortmund weist dabei im Vergleich bei den Getöteten und den Leichtverletzten sowohl absolut als auch im Verhältnis eine höhere Anzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschaden auf, insbesondere bei den Getöteten. Bei den Schwerverletzten liegt Dortmund absolut im Mittelfeld, relativ zu den Einwohnenden sogar knapp unterhalb von Duisburg und Essen. Insgesamt ist jedoch in Dortmund die Zahl der

Verunglückten am höchsten.

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten liegt die Stadt Dortmund sowohl absolut als auch bezogen auf die Einwohnerzahl unter dem Durchschnitt. Wird jedoch Tagesbevölkerung gewertet, also die Wohnbevölkerung inkl. dem in Dortmund eher geringem Pendler*innenüberschuss, so ist das Unfallaufkommen in der Stadt Dortmund im Verhältnis hoch.

Untersuchungen aus anderen Städten belegen zudem, dass die Stadt Dortmund bei einem Anstieg des Radverkehrs auch mit einem Anstieg der Radverkehrsunfälle rechnen muss. Hier sollten besonders lange Zeitreihen hinzugezogen werden.

Obwohl die Stadt Dortmund im Verlauf schon die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle senken konnte, zeigt die Betrachtung der finnischen Hauptstadt Helsinki erheblich deutliche Verbesserungsmöglichkeit auf. Die konsequente Ausrichtung von Helsinki auf die Vision Zero führte dazu, dass keine Zufußgehenden oder Radfahrenden 2019 gestorben sind⁶.

Best-Practice-Beispiel München:

Die Stadt München hat ihr Unfallgeschehen umfangreich im Rahmen eines Verkehrssicherheitskonzepts aufbereitet (Ende 2016). Die detaillierte Unfallanalyse ermöglicht Rückschlüsse auf die Unfallursachen. Darauf aufbauend hat die Stadt ihre

Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt. In Bezug auf die Einwohnerzahl verunglücken in München weniger Personen als in Dortmund, besonders groß wird der Unterschied mit Blick auf die Tagesbevölkerung.

⁵ Insgesamt sind die Fallzahlen der Getöteten gering, sodass die statistische Aussagekraft eingeschränkt ist.

⁶ <https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/berlin-kann-sich-beispiel-an-finnland-nehmen-keine-toten-fussgaenger-und-radfahrer-2019-in-helsinki/25558478.html>

Abbildung 4: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden in Dortmund - Räumliche Verteilung



Legende:
 ● getötet
 ● schwerverletzt
 ● leichtverletzt

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Räumliche Verteilung der Unfälle

Jedes Jahr kommen auf Dortmunder Stadtgebiet durchschnittlich 2.127 Personen bei Unfällen zu Schaden. Insgesamt sind Unfälle in der Stadt Dortmund flächendeckend vorhanden: Zum Teil lässt sich an der räumlichen Verteilung der Unfälle wichtige Hauptverkehrsstraßen (z. B. B1, Hellweg) erkennen. 57 % der Unfälle ereignete sich auf dem Hauptverkehrsstraßennetz (bei einem Anteil von 18 % der Netzlänge). 42 % der Unfälle ereigneten sich im Nebenstraßennetz (bei einem Anteil von 82% der Netzlänge)⁷. Diese Aufteilung ist sowohl bei den Unfällen mit Schwerverunglückten (Tote und Schwerverletzte) als auch bei den Unfällen mit Leichtverletzten zu erkennen (siehe Tabelle 3).

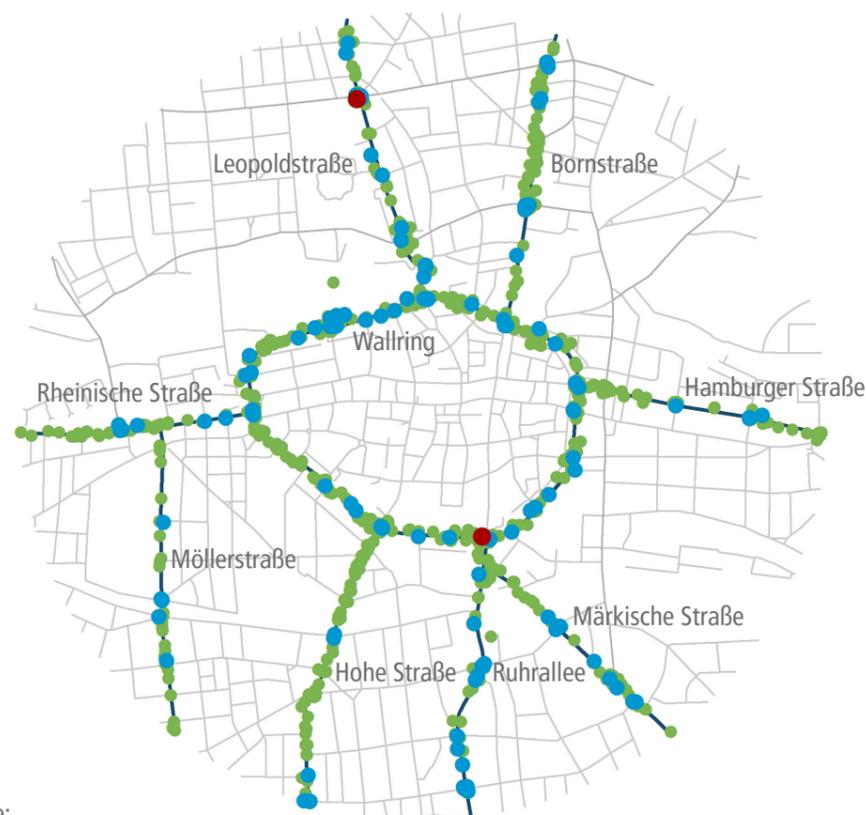
⁷ Die Straßentypen sind gemäß der Unfallstatistik aufgegliedert worden. Als Hauptstraßennetz werden somit alle klassifizierte Straßen (B, L, K) gefasst. Das Hauptstraßennetz ohne Autobahnen umfasst 355,7 km (18 %), das Nebenstraßennetz 1582,2 km (82 %).

Abbildung 5: Straßenverkehrsunfälle in Dortmund - Räumliche Hotspots



Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Abbildung 6: Straßenverkehrsunfälle auf Einfallstraßen und am Wall



Legende:
 ● getötet
 ● schwerverletzt
 ● leichtverletzt

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Auf den Haupteinfallstraßen und dem Wall (im 1,5-km-Radius von der Stadtmitte aus) fanden von 2013 bis 2018 1.362 Unfälle auf 10,8 km Straßenlänge statt. Das macht 11 % der stadtweiten Unfälle aus. Innerhalb des 1,5-km-Radius entfallen mehr als die Hälfte der Unfälle auf die genannten Straßen, obwohl diese lediglich 10 % der gesamten Straßenlänge im 1,5-km-Radius ausmachen.

Bei einer Betrachtung von Unfällen mit verunglückten Personen nach Unfalltypen stechen insbesondere drei Unfalltypen heraus:

- Die Mehrheit der Unfälle ereignete sich – mit 26 % aller verzeichneten Unfälle – im Längsverkehr.
- Die Unfalltypen Einbiegen-/ Kreuzen-Unfall und Abbiege-Unfall stellten ca. 20 % der Unfälle dar.
- Bei 14 % der Unfälle war Überschreiten die Ursache.
- Mit 12 % bzw. 6 % stellten die Unfalltypen Fahrradunfall und Unfall durch ruhenden Verkehr die seltenste Ursache bei den Unfällen mit Personenschaden dar⁸.

⁸ Laut UDV (2020) gibt es eine besonders hohe Dunkelziffer bei Unfällen mit dem ruhenden Verkehr. Ein Forschungsprojekt ergab, dass ca. 20 % der Rad- und Fußverkehrsunfälle innerorts in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr stehen.

Tabelle 3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltypen (2013-2018)

| Nach Unfalltypen | Getötet | Schwerverletzt | Leichtverletzt | Gesamt |
|-------------------------------|---------------|----------------|----------------|--------|
| | Gesamt | 16 | 427 | 1.651 |
| Fahrradunfall | - | 7 | 25 | 32 |
| Abbiege-Unfall | 2 | 72 | 270 | 344 |
| Einbiegen-/ Kreuzen-Unfall | - | 1 | 14 | 15 |
| Überschreiten-Unfall | 11 | 256 | 787 | 1.054 |
| Unfall durch ruhenden Verkehr | - | 4 | 35 | 39 |
| Unfall im Längsverkehr | - | 14 | 68 | 82 |
| Sonstiger Unfall | 3 | 73 | 452 | 528 |

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Im Betrachtungszeitraum (2013-2018) kam es zu 2.380 Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung. In den sechs Jahren kamen dabei 16 Fußgänger*innen zu Tode, 453 Personen wurden schwerverletzt und 1.911 Personen erlitten leichte Verletzungen. Besonders auffällig im Fußverkehr sind die sogenannten Überschreiten-Unfälle (Unfälle beim Queren der Fahrbahn), die knapp die Hälfte aller

Unfälle ausmachen. Insbesondere die Zahl der Getöteten mit 11 Personen sticht hier deutlich heraus. Abgesehen von insgesamt 344 Abbiege-Unfällen mit zwei Toten weisen die übrigen Unfall-typen eher geringe Werte auf (siehe Tabelle 4: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltypen).

Tabelle 4: Unfälle mit Personenschaden nach Straßennetz (2013-2018)

| | schwerverunglückt | | Leichtverletzt | | Gesamt | |
|------------------|-------------------|------|----------------|------|---------|------|
| | Absolut | In % | Absolut | In % | Absolut | In % |
| Hauptnetz | 931 | 57 | 6.404 | 58 | 7.335 | 57 |
| Nebennetz | 695 | 43 | 4.729 | 42 | 5.424 | 43 |
| Gesamt | 1626 | 100 | 11.133 | 100 | 12.759 | 100 |

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Abbildung 7: Straßenverkehrsunfälle in Dortmund – Schwerpunkte Fußverkehrsbeteiligung



Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung verteilen sich zwar auch auf das gesamte Stadtgebiet, aber es lassen sich Unfalloberhäufungen im Bereich der Innenstadtbezirke und in den einzelnen Stadtteilzentren insbesondere an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen verorten (siehe Abbildung 4).

In der Innenstadt ereigneten sich viele Fußverkehrsunfälle im Bereich des Hauptbahnhofes, am Borsigplatz und an den Kreuzungen Ruhrallee/ Saarlandstraße, Bornstraße/ Heiligegartenstraße/ Jägerstraße sowie am Ostwall (siehe Abbildung 4). Zusätzlich fallen mit vermehrten Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung auf: die Einfallstraßen in die Stadt wie die Hamburger Straße und deren Weiterführung als Hellweg Richtung Osten (z. B. Hellweg Ortszentrum Brackel), Mengede-Mitte, die Evinger Straße in Höhe der Haltestelle Zeche Minister.

Die Überschreiten-Unfälle lassen sich im Citybereich, überwiegend am Hauptbahnhof und entlang des Königswalls, Burgwalls und Ostwalls erkennen sowie außerhalb der City an der Saarlandstraße.

Abbiege-Unfälle ereignen sich insbesondere an den Kreuzungen Ruhrallee/ Saarlandstraße, Bornstraße/ Heiligegartenstraße/ Jägerstraße und Ostwall/ Olpe/ Arndtstraße (siehe Abbildung 4).

Die Auswertung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Straßentypen zeigt sich im Vergleich zu den Gesamtunfällen einen höheren Anteil im Nebenstraßennetz (57 %). Die Unfälle mit Schwerverletzten verteilen sich etwa gleich auf das Hauptstraßennetz und Nebenstraßennetz. Bei den Unfällen mit Todesfolge zeigt sich auch hier, dass sich diese mit 63 % überwiegend im Hauptstraßennetz ereigneten. Ursachen hierfür sind insbesondere die höheren Geschwindigkeiten auf dem Hauptverkehrsstraßennetz.

Abbildung 8: Straßenverkehrsunfälle in Dortmund – Schwerpunkte Radverkehrsbeteiligung



Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Von 2013 bis 2018 gab es insgesamt 2.353 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und somit ähnlich viele wie im Fußverkehr. Neun Personen sind tödlich verunglückt. 354 Personen wurden schwerverletzt und 1.990 Personen leichtverletzt.

Anders als im Fußverkehr ereigneten sich Radverkehrsunfälle überwiegend im Bereich der Innenstadt (siehe Abbildung 8). Lediglich in einzelnen Stadtzentren, wie Mengede, Derne, Aplerbeck, Hörde und Brackel, lassen sich Unfalhäufungen in Kreuzungsbereichen erkennen. Im Bereich der Innenstadt sind die Unionstraße, die Hohe Straße, die Bornstraße sowie die Kreuzungen Rheinische Straße/ Hoher Wall und Hamburger Straße/ Weißenburger Straße Bereiche mit vermehrten Unfallzahlen.

Bei der Betrachtung der verschiedenen Unfalltypen fallen bei den Radverkehrsunfällen die hohe Anzahl an Einbiegen/ Kreuzen-Unfällen (716 Unfälle) sowie die 516 Abbiege-Unfälle auf. Zu jeweils drei Verkehrstoten kam es jedoch bei den Unfalltypen Abbiege-Unfall und Fahrnfall. Der Unfalltyp Fahrnfall weist hier bei einer Anzahl von 238 Unfällen mit drei Unfalldoten einen besonders hohen Wert auf (siehe Tabelle 5).

Die Entwicklung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Dortmund von 2013 bis 2018 zeigt sowohl bei der Zahl der Leichtverletzten als auch bei der Zahl der Schwerverletzten einen Anstieg. Während es im Jahr 2013 noch 49 Personen mit schweren Verletzungen gab, waren es 2018 dann 83 (knapp 60 % Anstieg). Damit liegt Dortmund deutlich über der bundesweiten Zunahme von schwerverletzten Radfahrer*innen im selben Zeitraum (ca. 18 %). Die Zahl der Leichtverletzten stieg um knapp 70 % von 280 im Jahr 2013 auf 406 im Jahr 2018. Zum Vergleich stieg die Menge der Leichtverletzten im Bundesdurchschnitt zwischen 2013 und 2018 um 26 % an.

Um einen Anteil der Verletzten von allen Radfahrer*innen zu untersuchen, wird die Steigerung des Radverkehrsaufkommens miteinbezogen. Mit der Zunahme des Radverkehrs steigen die Unfallzahlen der verunglückten Radfahrer*innen besonders bei den Leichtverletzten an. Folglich ist die Gefahr für den einzelnen Radfahrenden, bei einem Unfall verletzt zu werden, zwischen 2013 und 2018 nicht geringer geworden.

Tabelle 5: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltypen (2013-2018)

| | Getötet | Schwerverletzt | Leichtverletzt | Gesamt |
|-------------------------------|---------|----------------|----------------|--------|
| Gesamt | 9 | 354 | 1.990 | 2.353 |
| Nach Unfalltypen | | | | |
| Fahrradunfall | 3 | 72 | 163 | 238 |
| Abbiege-Unfall | 3 | 66 | 477 | 516 |
| Einbiegen-/ Kreuzen-Unfall | 1 | 93 | 622 | 716 |
| Überschreiten-Unfall | - | 12 | 39 | 51 |
| Unfall durch ruhenden Verkehr | 1 | 17 | 168 | 186 |
| Unfall im Längsverkehr | - | 27 | 162 | 189 |
| Sonstiger Unfall | 1 | 67 | 359 | 457 |

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der Stadt Dortmund 2013-2018

Die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist mit 58 % im Nebenstraßennetz und 42 % im Hauptstraßennetz vergleichbar mit dem Fußverkehr. Im Radverkehr ereigneten sich jedoch fast 80 % der Unfälle mit Todesfolge im Nebenstraßennetz und nicht wie häufig angenommen im Hauptstraßennetz. Ebenso ist die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten, mit 58 % bzw. 53 %, im Nebenstraßennetz höher als im Hauptstraßennetz.

Unfälle nach Altersgruppen

Personenschäden durch Straßenverkehrsunfälle sind nicht in allen Altersgruppen gleich verteilt, besonders bei Differenzierung nach Verkehrsmitteln. So sind junge Erwachsene besonders gefährdet, im Straßenverkehr umzukommen, sowohl im Kfz als auch zu Fuß; zudem verunglücken sie häufiger bei Dunkelheit. Verhältnismäßig viele Ältere sterben bei Radunfällen im Nebennetz. Auch bei den Erwachsenen sterben mehr Personen im Nebennetz als im Hauptnetz. Insgesamt zeigt sich, dass Fußgänger*innen mehr Schutz bedürfen. In allen Altersklassen sind fatale

und schwere Unfälle besonders bei Fußgänger*innen zu verzeichnen. Dennoch zeichnet sich in der Lebensmitte – nicht zuletzt wegen der deutlich höheren Verkehrsleistung – eine erhöhte Unfallhäufigkeit mit dem Kfz heraus. Auffällig bleibt auch, dass bei Dunkelheit mehr Unfälle im Hauptnetz als im Nebennetz passieren.

Verkehrsunfälle in Dortmund

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in Dortmund jedes Jahr nicht nur zahlreiche Menschen bei Straßenverkehrsunfällen schwer verletzt, sondern auch einige wenige getötet werden. Im Verhältnis zur Verkehrsleistung sind besonders Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gefährdet, bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet zu werden; speziell gilt das für Kinder und Personen im höheren Alter. Während im Hauptstraßennetz Dortmund die meisten schweren und tödlichen Unfälle passieren, gilt es besonders den Radverkehr auf Hauptstraßen und den Fußverkehr verstärkt im Nebennetz zu schützen. Unfallhäufigkeiten kristallisieren sich besonders an den Hauptverkehrsachsen in die Innenstadt heraus.

2.2 Verkehrssicherheitsarbeit – Viele machen mit

Eine verbesserte Verkehrssicherheitsarbeit bedarf einer koordinierten Zusammenarbeit vieler Personen und Institutionen. Deshalb wurde zunächst geschaut, wie die Verkehrssicherheitsarbeit bislang in Dortmund organisiert ist. Hierin sind viele Akteur*innen einbezogen. Dabei zeigt sich, dass diese teils gut miteinander vernetzt sind, teils die Strukturen und Arbeiten anderer Akteur*innen untereinander jedoch unbekannt sind. Die in Abbildung 10 aufgelisteten Agierenden stellen daher auch nur die wesentlichen, dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt bekannten, Handelnden der Verkehrssicherheitsarbeit dar.

In der Stadtverwaltung agieren unterschiedliche Ämter und Abteilungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei werden unterschiedliche Aufgaben wahrgenommen. Am Eindeutigsten ist die Tätigkeit des Ordnungsamts im Bereich der Verkehrsüberwachung. Ämter wie das Tiefbauamt und das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt arbeiten einerseits im Bereich der Planung und des Baus fehlerverzeihender Infrastruktur, andererseits entschärfen sie baulich Unfallschwerpunkte. Die Straßenverkehrsbehörde agiert insbesondere im Bereich der verkehrsrechtlichen Anordnungen und sitzt der Unfallkommission vor. Weitere Äm-

Tabelle 6: Agierende in der Verkehrssicherheitsarbeit

| | |
|----------------------------|---|
| Stadt Dortmund | Tiefbauamt |
| | Straßenverkehrsbehörde (Planung; Rad- und Fußverkehrsbeauftragte) |
| | Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Mobilitätsplanung) |
| | Ordnungsamt (insb. Verkehrsüberwachung) |
| | Gesundheitsamt |
| Öffentliche Akteure | Fachbereich Schulen |
| | FABIDO |
| | Polizei NRW – Polizeipräsidium Dortmund |
| | Verkehrsbeauftragte der Grundschulen DSW21 |
| Vereine | Deutscher Kinderschutzbund Dortmund e.V. |
| | Stadteltern Dortmund |
| | ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. |
| | ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. |
| | VCD - Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Dortmund-Unna e.V. Deutsche Verkehrswacht Verkehrswacht Dortmund e. V. |
| Gremien | Dortmunder Sicherheitskonferenz |
| | Unfallkommission |
| | Kinderunfallkommission |
| | Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen Runder Tisch ADFC |
| Sonstige | Fahrschulen |

Quelle: Planersocietät

ter, wie das Gesundheitsamt und der Fachbereich Schule, sprechen mit ihrer Verkehrssicherheitsarbeit besondere Zielgruppen an.

Städtische Tochtergesellschaften, wie FABIDO und DSW21, engagieren sich ebenfalls für ihre Zielgruppen und in ihren Tätigkeitsfeldern, wie beispielsweise dem sicheren Nahverkehr. Die Polizei ist einerseits für die Präventionsarbeit, wie Verkehrserziehung, zuständig, andererseits sind sie für die Repression zuständig. Insbesondere im Bereich der Verkehrserziehung sind weitere Akteure tätig. Dazu zählen beispielsweise die Verkehrswacht, die Fahrschulen und die Akteure an (Grund)Schulen durch Schul- und Elternvertretungen. Vereine wie der ADFC und VCD agieren in ihrem Selbstzweck im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit. Der Kinderschutzbund hat einen eigenen runden Tisch zur Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder eingerichtet. Der BVB ist einerseits im Bereich Mobilität durch die Herausforderungen an Spieltagen aktiv, andererseits engagiert sich projektorientiert auch die BVB-Stiftung im Bereich Verkehrserziehung. Große Arbeitgeber in Dortmund, wie beispielsweise Wilo, Tedi und Ikea, haben eigene Mobilitätskonzepte, in denen auch

die Verkehrssicherheit Berücksichtigung findet. Zentrale Programme, die in den vergangenen Jahren in der Stadt Dortmund durchgeführt wurden, sowie die vier zentralen Gremien werden ebenfalls in Abbildung 10 dargestellt. Hier zeigen sich die vielen unterschiedliche Akteurskonstellationen: es gibt keine*n Akteur*in, der*die an jedem Programm bzw. in jedem Gremium beteiligt ist.

Insgesamt zeigt sich, dass die Akteur*innen in Dortmund nicht zentral vernetzt und koordiniert sind. Während einige Tätigkeiten seit langem etabliert sind und klare Zuständigkeiten haben, z. B. die Verkehrspuppenbühne durch die Polizei, fehlt es in anderen Bereichen an Zuständigkeiten und Kontinuität. Als Beispiel dafür ist die Erstellung der Schulwegepläne zu benennen. Durchgeführte Impulsveranstaltungen, wie die Dortmunder Konferenz zur Verkehrssicherheitsarbeit, werden nicht fortgesetzt, sodass das Engagement der Teilnehmer*innen stockt und somit der Nutzen gering bleibt. Fehlende Ressourcen, sowohl in der Prävention als auch in der Repression (Ordnungsamt und Polizei), erschweren eine stringente Verkehrssicherheitsarbeit der aktiven Akteur*innen.

3. Das Ziel und die Vision:

Was wir erreichen wollen

Leitbild

Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit ist ein Grundrecht, welches den Maßstab für das Handeln der Stadt Dortmund in der Verkehrssicherheit darstellt. Aus dieser Grundüberzeugung entsteht der Anspruch, Todesfälle im Straßenverkehr zu vermeiden und die Anzahl der Verletzten so weit wie möglich zu senken. Dieser als Vision Zero bekannte und erprobte Ansatz ist das Leitbild für die Verkehrssicherheitsarbeit. Es gilt, dass die Verkehrssicherheit grundsätzlich vor Leistungsfähigkeit des Verkehrs geht. Der öffentliche Raum und die Teilnahme am Verkehr müssen für alle Menschen sicher sein. Gleichzeitig sind besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer*innen zu schützen, weil sie das höchste Unfall- und Verletzungsrisiko aufweisen. Die Stadt Dortmund richtet deswegen

ihre Planung an der Sicherheit von den besonders schutzbedürftigen Verteilnehmer*innen aus, wie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen⁹, junge und alte Menschen und Mobilitätseingeschränkte. Ist ein Verkehrsraum für diese sicher nutzbar, sind alle Dortmunder*innen sicher unterwegs. Damit wird auch der wichtige Aspekt der sozialen Teilhabe in der Verkehrssicherheitsarbeit verankert, da sozial schwächere Bevölkerungsgruppen besonders geschützt werden und ohne Einschränkung mobil sein können. Die Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, weil sie vom Verhalten aller Akteur*innen abhängt. Behörden, Politik und Zivilgesellschaft sind gemeinsam gefordert, auf die Stärkung einer nachhaltigen Verkehrssicherheits- und Mobilitätskultur hinzuwirken und Verstöße dagegen nicht zu tolerieren.

Abbildung 9: Strategische Ziele der Verkehrssicherheitsstrategie



Darstellung: Planersocietät

Strategische Ziele

Die strategischen Ziele leiten sich aus dem Leitbild ab und greifen die Ziele aus der ersten Zielphase des Masterplans Mobilität auf.

Sicherheit für alle – Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen ist die Maxime in der Planung. Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen werden besonders berücksichtigt und vorrangig gegenüber dem motorisierten Verkehr behandelt.

Dies geschieht, weil schwächere Verkehrsteilnehmer*innen besonderen Schutz im Verkehrsraum benötigen, weil sie bei Unfällen gefährdeter sind, verletzt zu werden. Zugleich haben sie z. B. auf Grund mangelnder Erfahrung oder körperlicher oder geistiger Einschränkungen ein höheres Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden. Jeder Mensch gehört – zumindest zeitweise – zu den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen und profitiert vom besonderen Schutz dieser Gruppen. Die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen muss die Sicherheit (auch) der schwächeren Verkehr-

⁹ Unter Fußgänger*innen und Radfahrer*innen fallen in dieser Strategie weitere nahmobile Verkehrsteilnehmer*innen, wie z. B. Inline-Skater*innen, Nutzer*innen von Scootern und anderen Elektrokleinstfahrzeugen oder Lauftradfahrer*innen.

steilnehmer*innen immer gewährleisten. Die Einbindung der verschiedenen Akteur*innen, die die Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen vertreten, ist die Grundvoraussetzung zum Erreichen dieses Ziels.

Null-Toleranz-Strategie bei Verkehrssicherheitsverstößen

Eine Vielzahl von Verkehrsverstößen senkt deutlich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen. Die Palette reicht von verstellten Sichtbeziehungen durch falschparkende Fahrzeuge an Kreuzungen über Geisterradler*innen auf der falschen Straßenseite bis hin zu Geschwindigkeitsüberschreitungen und das Missachten von Ampeln und Zebrastreifen. Ziel ist es, auch vermeintlich kleine und unbedeutende Delikte zu ahnden und die Wahrscheinlichkeit der Ahndung deutlich zu erhöhen. Dazu ist es erforderlich, auch über lange Zeit eingeschlifene Verhaltensweisen wie das Falschparken konsequent zu ahnden. Neben einer hohen Anzahl an Kontrollen wird dazu eine zielgerichtete Kommunikation angestrebt, welche den Menschen die Konsequenzen und Gefahren ihres Handelns verdeutlicht und erwünschtes Verhalten aufzeigt.

Einbindung aller Agierender – Schaffung einer nachhaltigen Sicherheitskultur

Die Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur des Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme ist ein weiteres wesentliches Ziel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Eine stärkere Rücksichtnahme führt zu einer Verhinderung von Unfällen und zur Minderung von Unfallfolgen. Da ein Großteil aller Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen ist, gewinnt dieses Ziel an Bedeutung. Der Bereich Prävention in der Verkehrssicherheitsarbeit ist deswegen deutlich zu stärken, z. B. durch eine vermehrte Verkehrserziehung und -aufklärung, auch über Gefahren und gefährliche Verhaltensweisen. Da es für einen Erfolg auf das Mitwirken aller Verkehrsteilnehmer*innen ankommt, wird angestrebt so viele unterschiedliche Akteur*innen wie möglich in den Prozess einzubinden und die Arbeit zentral zu koordinieren.

Objektive Sicherheit

Wichtigstes Ziel ist die messbare Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Angestrebt wird eine Verringerung der Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten um 70 % als Zwischenmar-

Abbildung 10: Verunglückte im Zeitverlauf und zukünftige Daten



Quelle: Destatis (Statistisches Bundesamt); Landesdatenbank NRW

Exkurs: Healthy Streets

Der Ansatz für „Gesunde Straßen“ aus dem Jahr 2017 ist Grundlage der Mobilitätsstrategie der Stadt London. Durch eine einladende Straßengestaltung soll es leichter werden, den Pkw seltener zu nutzen und mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad („Aktive Mobilität“) oder dem ÖPNV zurückzulegen. Diese Verkehrsformen sollen künftig gegenüber dem MIV Priorität erhalten. Lädt die Straßengestaltung zu mehr aktiver Bewegung ein, werden Gesundheitsbelastungen verringert, die Luftqualität verbessert, Staus reduziert und Quartiere grüner

bzw. attraktiver. Langfristig sollen sich alle Bewohner*innen Londons jeden Tag mindestens 20 Minuten aktiv bewegen.

Für die Verwirklichung dieses Ansatzes wurden u. a. eine Umsetzungshilfe („Toolkit“) und ein Indikatorenset (inkl. „Self-Assessment-Tool“) entwickelt. Ein eigenes Excel-Tool testet, wie ein Straßenentwurf im Hinblick auf die Indikatoren zu bewerten ist. In Zukunft soll das gesamte Straßenbudget an den festgelegten Indikatoren ausgerichtet werden.

ke bis 2030 und eine Reduzierung der entstehenden Unfallkosten, wie es zu Beispiel auch die Region Hannover¹⁰ oder die Stadt Aachen (50 % Reduktion in Aachen¹¹) anstreben. Entscheidend ist, dass im Jahr 2030 keine Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Dortmund bei Verkehrsunfällen sterben (siehe Exkurs: Helsinki und Oslo) und die Anzahl der Verletzten bei Verkehrsunfällen bis 2030 um 70% gesenkt wird (Referenzjahr 2019).

Subjektive Sicherheit

Das zweite Ziel ist es, die subjektive, also empfundene Sicherheit, im Straßenverkehr zu erhöhen. Viele Menschen schränken sich durch die empfundene Unsicherheit in ihrer Mobilität und der Wahl ihrer Verkehrsmittel ein. Dies wird zum Beispiel bei der aktuellen Mobilitätsbefragung deutlich, in der viele Menschen angeben, nicht Fahrrad zu fahren, weil sie das Radfahren für zu unsicher halten. Aber auch die eigenständigen Bewegungsradien von Kindern und Jugendlichen sowie Menschen mit Beeinträchtigungen leiden unter dem Eindruck fehlender Verkehrssicherheit. Ziel ist es, eine deutliche Verbesserung des Sicherheitsgefühls bis 2030 zu erreichen, welches z. B. mit der nächsten Mobilitätsbefragung erhoben werden kann.

Sichere Infrastruktur - Einheit von Bau und Betrieb

Angestrebt wird die Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken durch Schaffung einer verkehrssicheren Infrastruktur, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Synergien bestehen dabei mit dem Ansatz der „Healthy Streets“, der einen attraktiven, sicheren und bewegungsfördernden öffentlichen Raum vorschlägt. Dazu trägt wesentlich auch die Entschleunigung des Verkehrsgeschehens durch angemessene Geschwindigkeiten bei, die sich nicht mehr an der starren 50 km/h-Regelung innerorts orientiert, sondern flexibel auf die lokalen Rahmenbedingungen und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen reagiert. Zum Schutz der Verkehrsteilnehmer*innen zu Fuß und auf dem Fahrrad ist eine deutliche Senkung der Geschwindigkeiten erforderlich. Wichtig ist die Einheit von Bau und Betrieb. Ein klar strukturierter und einfach zu erfassender Verkehrsraum verdeutlicht die Verkehrsregelung, erhöht die Regelakzeptanz und fördert das regelkonforme Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen. Dies gilt zum Beispiel für deutliche Querungsstellen des Fußverkehrs, geringere Fahrbahnquerschnitte für ein niedrigeres Tempo, eindeutig markierte Parkplätze oder verständliche Knotenpunktgestaltungen.

¹⁰ https://mobilnetzwerk.de/assets/MNW_Strategie-und-Handlungskonzept.pdf

¹¹ http://www.aachen.de/De/stadt_buerger/verkehr_strasse/_materialien_verkehr_strasse/verkehrskonzepte/vp/Straegie2030/15-06-11-Plakat-Verkehrssicherheit.pdf

4. Handlungsfelder und Maßnahmen:

Wie wollen wir vorgehen

Die Handlungsfelder und Maßnahmenansätze basieren auf der Verkehrsunfallanalyse und den Zielen zur Verkehrssicherheit. Wir brauchen ein Umdenken und eine konkrete Agenda in der Verkehrssicherheit. Ziel ist eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie, die auf einem gesellschaftlichen Netzwerk, auf mehr Agieren statt Reagieren und eine klare Prioritätensetzung aufbaut. Folgende Handlungsfelder sind dazu definiert worden, die unterschiedliche Facetten abdecken:

- Handlungsfeld Mensch – sicherheitsstärkendes Verkehrsverhalten,
- Handlungsfeld Straße – sicherheitsverstärkende Verkehrsinfrastruktur,

- Digitalisierung und Datennutzung zur Unfallprävention,
- Kommunikation und Verhaltensänderung,
- Handlungsfeld Fahrzeugsicherheit.

Nur ein umfassender Ansatz kann zu einer dauerhaften Senkung der Zahlen der Verletzten und Getöteten führen. Dazu werden neben den klassischen Handlungsfeldern Mensch und Infrastruktur auch Aspekte zur Nutzung von Daten und des technischen Fortschritts und zur Kommunikation aufgegriffen. Die Handlungsfelder ergänzen und bedingen sich inhaltlich, sodass eine umfassende parallele Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich ist.

4.1 Handlungsfeld Mensch – Sicherheitsstärkendes Verkehrsverhalten

Der überwiegende Teil aller Unfälle geschieht aufgrund menschlicher Fehler. Deswegen ist der Mensch der wichtigste Ansatzpunkt, um Unfälle und das Risiko von Verletzungen zu verringern. Menschen sind in ihrem Denken und Handeln sehr unterschiedlich, was Alter, Erfahrung, Überzeugungen und körperliche Fähigkeiten angeht. Entsprechend vielfältig müssen die Antworten in diesem Handlungsfeld sein, um auf alle Zielgruppen eingehen zu können. Der Fokus liegt dabei auf dem Schutz besonders gefährdeter Menschen: Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Kinder, Fahranfänger*innen, Ältere sowie körperlich und geistig beeinträchtigte und behinderte Menschen.

Prävention, Verkehrsverhaltensbildung und Verkehrserziehung

Das erwünschte Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen ist partnerschaftlich und von Rücksichtnahme geprägt. Ziel der Stadt Dortmund ist es, auf ein positives Klima im Straßenverkehr hinzuwirken, um Unfälle zu verhindern. Entscheidend ist dafür, alle Menschen vom Kindergarten

bis in das hohe Alter immer wieder mit Informationen, Schulungsangeboten und Rückmeldungen zum eigenen Verhalten zu versorgen. Erforderlich ist es, die Perspektiven der anderen Verkehrsteilnehmer*innen, deren mögliche Restriktionen und Sicherheitsbedürfnisse zu vermitteln (schlechte Sicht aus Kfz, Angst beim Überholtwerden bei Radfahrer*innen etc.).

Als mögliche Zielgruppen für eine integrierte Ansprache werden nach Verkehrsmitteln Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Mikromobilitätsnutzer*innen und Kfz-Fahrer*innen identifiziert. Diese Zielgruppen sind gleichzeitig in Lebensphasen aufzuteilen. Während in der Lebensmitte wesentlich stärker das Kfz genutzt wird, erlernen Kinder zunächst das Gehen und Radfahren. Im Alter wird beispielsweise die Nutzung von Mobilitätshilfen erlernt und auf veränderte Fähigkeiten zur Teilnahme am Verkehr reagiert werden. Sind diese sich teils auch wandelnden Mobilitäts- und Sicherheitsansprüche bekannt, kann dort gezielt die Verkehrssicherheitsarbeit ansetzen.

Maßnahme: Führerschein gegen Ticket

Die DSW21 bietet bereits an, dass der Führerschein bei freiwilliger Abgabe gegen zwei kostenlose Monatstickets getauscht werden kann. Dieses Programm soll fortgeführt, weiterentwickelt, breiter kommuniziert und stärker beworben werden sowie bei Bedarf mit Schulungen zur Benutzung des Nah-

verkehrs verbunden werden. Viele weitere Städte, Kreise und Nahverkehrsbetriebe bieten diese Aktion in ganz Deutschland an. Dabei kann der Führerschein für ein Nahverkehrsabonnement bis zu einem halben Jahr getauscht werden.

Zielgruppe Ältere

Ältere Menschen zu schützen und ihnen ein sicheres Umfeld zu geben, ist selbstverständliche Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit. Ältere Menschen in Dortmund sind relativ häufig als ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen zu Fuß unterwegs. Deswegen haben sie ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei Unfällen, welches durch die abnehmende körperliche Fitness weiter gesteigert wird. Die altersbedingt zurückgehenden körperlichen Fähigkeiten steigern außerdem das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden (Gehör, Sicht, Gleichgewicht, Beweglichkeit etc.). Fundamental für das Verständnis der Probleme ist eine Befragung älterer Menschen zu jenen Verkehrsräumen, in denen sie Unfälle, Beinaheunfälle und Konflikte erlebt haben.

Methoden wie Sicherheitsaudits oder Begehungen liefern die Basis für die bauliche und regulatorische Verbesserung der Straßenraums und geben Hinweise für notwendige Schulungen und Trainings älterer Menschen. So sollten zielgerichtete Trainingsangebote für die Nutzung von Pedelecs oder Rollatoren angeboten werden. Hier steigen der Verkauf und die Nutzung seit Jahren massiv an. Weiterhin ist ein Angebot für freiwillige Gesundheitschecks und Fahrsicherheitschecks anzubieten, in Zusammenarbeit mit Mediziner*innen, Optiker*innen, Hörgerätekustiker*innen und Fahrschulen. Mit einer Bewerbung und Bezuschussung durch die Stadt kann die Reichweite dieser Angebote deutlich erhöht und sicherheitsrelevante körperliche Einschränkungen können frühzeitig erkannt werden.

Zielgruppe Kinder und Jugendliche sowie schulische Verkehrssicherheitsarbeit

Kinder und Jugendliche haben eine geringere Erfahrung im Umgang mit dem Straßenverkehr und sind häufig als ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs. Auf Ihnen liegt deswegen ebenfalls ein besonderer Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Eine intensive Verkehrssicherheitsschulung in verschiedenen Altersklassen gehört bereits heute zum festen Inventar in der Präventionsarbeit. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, dass jedes Kind in der Grundschule und in der weiterführenden Schule zu Gefahren und Verhaltensweisen im Straßenverkehr geschult wird. Sprachliche Barrieren werden dabei überwunden, um auch Kinder und Eltern mit noch geringen Deutschkenntnissen zu erreichen. Ebenso werden die Fahrradprüfung und der dazugehörige vorbereitende Unterricht in der Grundschule für jedes Kind garantiert. Die Fortführung von laufenden Projekten – wie "so läuft das" – wird langfristig sichergestellt.

Schulwegpläne werden in Zusammenarbeit mit den Schulen und Eltern (Schulpflegschaft) für jede Schule erstellt und vor Ort mit den Kindern eingeübt. Diese Pläne werden an aktuelle Ereignisse (Baustellen, Sperrungen) angepasst und mindestens alle 5 Jahre aktualisiert. An Gefahrenstellen werden Sicherheitsaudits auch unter Einbindung von Kindern vor Ort nach dem erfolgreichen Heidelberger Vorbild durchgeführt. Dazu schafft die Stadt eindeutige Zuständigkeiten.

Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

Der überwiegende Teil der mobilen Menschen im Erwachsenenalter ist berufstätig. Arbeitgeber*innen können einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit leisten. Sie haben einen guten Zugriff auf ihre Mitarbeiter*innen und agieren im Sinne der Gesundheit ihrer Arbeitskräfte. Nicht zuletzt machen Dienstreisen und Arbeitswege einen wesentlichen Anteil der Verkehrsleistung aus.

Die Stadt Dortmund und ihre Tochtergesellschaften gehen beispielhaft voran. So werden digitale und analoge Informationsmaterialien bereitgestellt, die über typische Risiken aufklären und Strategien für ein partnerschaftliches Verhalten

im Verkehr und die Vermeidung von Unfällen aufzeigen. Darüber hinaus werden Schulungen und Trainings (z. B. Fahrsicherheitstrainings) angeboten bzw. Angebote, wie zum Beispiel von der Berufsgenossenschaft, aktiv genutzt. Die Nutzung von Dienstwagen und Dienstfahrrädern sollte mit entsprechenden Schulungen gekoppelt werden. Ermutigt und beraten von der Stadt Dortmund folgen weitere Arbeitgeber*innen. Als übergreifende Strategie wird angestrebt, dass mehr Mitarbeiter*innen den Umweltverbund nutzen, da insbesondere die Anfahrt mit Bussen und Bahnen deutlich sicherer ist als mit dem privaten Pkw. Über Jobtickets, Dienstfahrräder mit Infrastruktur und Anreize für den Verzicht auf Dienstwagen kann die Verkehrsmittelwahl gesteuert werden.

Exkurs: Sicherheitsaudits Heidelberg

Die Stadt Heidelberg legt bereits seit längerem einen Fokus auf eine kinderfreundliche Stadt. In diesem Rahmen wurden unter anderen die regelmäßigen Sicherheitsaudits eingeführt, bei denen potenzielle Gefahrenstellen untersucht werden. Dazu werden innerhalb von zwei Jahren syste-

matisch alle Stadtteile betrachtet. Bestandteil der Sicherheitsaudits sind neben Vor-Ort-Begehungen auch Bürgervorschläge und Befragungen zu Schul- und Freizeitwegen der Kinder. Die Stadt setzt die Maßnahmen und eine begleitende Verkehrssicherheitsarbeit konsequent um.

Abbildung 11: Befragung der Schulkinder zu Schul- und Freizeitwegen



Quelle: Stadt Heidelberg 2016

Exkurs: WILLO-Campus

Die Dortmunder Firma Wilo hat ihren Firmenstandort in Hörde umgebaut. Dabei wurde die öffentliche Straße, die das Firmengelände bislang zerschnitt, um das Firmengelände herum gelegt. Die bisherige Straße ist stattdessen nur noch für eine Buslinie, den Fuß- und Radverkehr und vereinzelte Betriebs-

verkehre freigegeben. Der Anlieferverkehr wird weitestgehend über öffentliche Straßen geführt, innerbetrieblicher Verkehr minimiert. So können Unfälle mit Beteiligung betrieblicher Verkehre minimiert werden.

Die Beschaffung besonders sicherer Fahrzeuge wird als Baustein im Handlungsfeld Fahrzeuge aufgegriffen.

Polizeiliche Präventionsarbeit

Die Polizei ist einer der wichtigsten Akteure in der Verkehrssicherheitsbildung. Zahlreiche Angebote zur Prävention von Verkehrsunfällen und zur Sensibilisierung werden von ihr für verschiedene Zielgruppen angeboten: von der Verkehrspuppenbühne für Kleinkinder über Aufklärungskampagnen vor Discos bis hin zu Auffrischkursen für Ältere. Dieses Angebot ist von sehr hohem Wert, weil es direkten Praxisbezug hat und professionell organisiert ist. Die erforderlichen Ressourcen dafür sind nach Möglichkeit zu erhalten und den Schlüssel für die Sockelstellen aufzustocken, um die Präventionsarbeit quantitativ und qualitativ auszuweiten.

Die Polizei Münster hat im Rahmen der dortigen Verkehrssicherheitsstrategie die bestehende Präventionsarbeit erweitert. Am prominentesten ist das Projekt „Pass op“, bei dem ein polizeilicher „Mahn“-Brief an auffällige Verkehrsteil-

nehmer*innen verschickt wird¹². Diese und andere Arten der Gefährderansprachen ergänzen repressive Maßnahmen (Kontrollen) und können mit geringem Aufwand zu einer Verhaltensänderung bei den angeschriebenen Personen führen. Für Kinder werden in Münster verkehrspädagogische Gespräche nach verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten angeboten, um Eltern und Kinder zu unterstützen.

Verstärkte Kontrolle für ein rücksichtsvolles Verhalten

Viele Verkehrsunfälle geschehen, weil Menschen bewusst oder unbewusst die Regeln brechen. Die oben genannten Präventionsmaßnahmen können dieses Verhalten nicht komplett verhindern. Erforderlich ist deswegen eine flächendeckende Kontrolle des Verkehrsgeschehens aller Verkehrsteilnehmer*innen. Für eine nachhaltige Verhaltensänderung ist die Chance entscheidend, bei einem Fehlverhalten erappt zu werden. Dafür sind deutlich höhere Ressourcen bei der Polizei und der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes erforderlich.

Infobox: Präventionsarbeit der Polizei Dortmund

- Verkehrspuppenbühne für Kindergartenkinder,
- Fahrradschule an Grundschulen,
- Vorträge in Schulen und Ausbildungsstätten (junge Leute),
- Projekt Crash-Kurs NRW (junge Leute),
- Aktionen in Diskotheken (junge Leute),
- Auffrischungsveranstaltungen (Senior*innen).

¹² <https://www.wn.de/Muenster/2012/06/Pass-opp-Verkehrssuender-werden-gewarnt-Warnbrief-von-der-Polizei>

Im Fokus muss die Verbesserung der Sicherheit besonders der schwächeren Verkehrsteilnehmer* stehen. Dazu sind zum Beispiel Schwerpunkte bei der Kontrolle von Überholabständen und der unerlaubten Handynutzung, dem Einhalten der Höchstgeschwindigkeit und der Beachtung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beim Abbiegen (Schulterblick) sinnvoll. Aber auch gezielte Kontrollen von Betäubungsmitteln bei Radfahrer*innen, wie es in Münster praktiziert wird, und das Einschränken des Geisterradelns sind sinnvoll.

Die Präsenz der Ordnungsbehörden auf dem Fahrrad (Fahrradstaffel der Polizei) und zu Fuß schafft Vertrauen, verbessert die Ansprechbarkeit für die Bevölkerung und ist deutlich auszubauen. Dabei gilt es, die Bevölkerung über die geltenden Regeln aufzuklären. Besonders im ruhenden Verkehr müssen jahrzehntelang etablierte Praktiken

des Parkens auf Geh- und Radwegen und in sicherheitskritischen Kreuzungsbereichen aufgebrochen und konsequent geahndet werden (Siehe Strategie Ruhender Verkehr). Das Ordnungsamt nutzt aktiv die Möglichkeiten eines erhöhten Regelsatzes bei Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung beispielsweise durch Parken an Einmündungen und Überquerungen und legt ausreichende Gehwegbreiten zugrunde (Gehgasse mindestens 1,80 m, Gehweg mindestens 2,50 m Breite (Siehe Strategie Fußverkehr).

Synergien ergeben sich mit dem Emissionsschutz in Hinblick auf den Kfz-Verkehr. Weniger Geschwindigkeitsüberschreitungen und unnötige Beschleunigungsvorgänge reduzieren Lärm und Abgase in der Stadt, was allen Bewohner*innen zu Gute kommt.

4.2 Handlungsfeld Straße - Sicherheitsverstärkende Verkehrsinfrastruktur

Das Wissen um sinnvolle bauliche Veränderungen ist vielfach vorhanden. Aber die Umsetzung geschieht oft erst, nachdem Unfälle passiert sind. Die Stadt Dortmund will diese Vorgehensweise umkehren, um aktiv und präventiv den Verkehrsraum sicherer zu gestalten. Bis 2030 werden die Anstrengungen für eine unfallverzeihende Infrastruktur verstärkt, die sicher und leicht verständlich ist und auch die schwachen Verkehrsteilnehmer*innen zuverlässig schützt. Die Einheit von Bau und Betrieb ist Grundprinzip der baulichen Gestaltung.

Weitere Sicherheitsfaktoren sind die Beleuchtung, die Pflege und Instandhaltung des Straßenraums. Die Stadt Dortmund führt daher neben der Regelverkehrsschau auch verstärkt thematische Verkehrsschauen, z. B. Nachtverkehrsschauen, und Verkehrsschauen aus besonderem Anlass, z. B. zu Netzänderungen, durch. Die Stadt prüft, inwieweit ergänzende Schauen an langfristigen Baustellen durchgeführt werden können (siehe dazu Abschnitt „Sichere Verkehrsführung an Baustellen“).

Stadtverträgliche Geschwindigkeitsniveaus prüfen und einführen

Niedrige Geschwindigkeiten retten Leben und verhindern Unfälle. Kfz-Fahrer*innen, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und alle anderen

Menschen im Straßenraum profitieren von der Entschleunigung. Die gegenseitige Kommunikation und Rücksichtnahme wird verbessert und die Orientierung im Straßenraum vereinfacht. Verkehrsteilnehmer*innen haben mehr Zeit, aufeinander zu reagieren und sich selbst zu orientieren, was zu einem geringeren Unfallrisiko führt. Gleichzeitig werden Brems- und Reaktionswege kürzer und die Kollisionsenergie und damit die Verletzungsschwere bei einem Aufprall reduziert. Da besonders Kollisionen mit und zwischen Kfz für schwere Verletzungen und Sachschäden sorgen, ist die Senkung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs die effektivste Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Trotz der strengen Vorgaben der StVO werden zukünftig die Möglichkeiten genutzt, das Temponiveau auch auf Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h zu senken. Fehlende Radwege, sensible Einrichtungen oder Emissionsschutz, wie an der Ruhrallee, sind dafür gewichtige Gründe. Ergänzend überprüft die Stadtverwaltung das heutige Vorbehaltsstraßennetz in Hinblick auf die notwendige Netzstruktur. Gleichzeitig ist eine weitere Reduktion z. B. auf Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) in den Innenstadtbereichen zu prüfen, wo viele Geschäfte sind und besonders viele Fußgänger*innen die Fahrbahn queren und ein hohes Unfallrisiko besteht. Dies sind z. B. Orts-

Maßnahme: Radverkehr im Mischverkehr = Tempo 30

Die Stadt Dortmund setzt auf eine angemessene Radverkehrsinfrastruktur auch an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Wo eine eigenständige Radverkehrsführung nicht zeitnah umsetzbar ist, wird die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal Tempo 30 geprüft,

um Unfallrisiko und Unfallschwere wesentlich zu reduzieren. Durch eine zu erwartende Verringerung der Unfallschwere, aber auch der Unfallohäufigkeit sind so neben der höheren Verkehrssicherheit auch weniger Störungen zu erwarten.

teilzentren und innerstädtische Geschäftsstraßen wie die Saarlandstraße, Kreuzstraße oder Teile der Mallinckrodtstraße. Zugleich sind Temposenkungen bei einem gehäuftem Auftreten von Beinaheunfällen zu prüfen, um Konfliktsituationen zu entschärfen. Bestehende sichere Querungen sollten in ausreichenden Abständen für Mobilitätseingeschränkte erhalten bleiben. Zukünftige Anpassungen der StVO, die die Umsetzung von Tempo 30 erleichtern, werden genutzt.

Zu prüfen ist perspektivisch ein Geschwindigkeitskonzept für die Gesamtstadt, das eine flächige Analyse der Geschwindigkeitsniveaus und Unfälle zum Ziel hat. Die Stadt Dortmund beobachtet deswegen weiter intensiv die Fortentwicklung der straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen. Die Spielräume, die sich durch mögliche weitere Novellierungen der StVO in Hinblick auf Tempo 30 (oder weniger) innerorts ergeben, sollen möglichst ausgenutzt werden. So könnten zukünftig z. B. Geschwindigkeitskonzepte für die Innenstadtbezirke entwickelt werden, da diese durch das hohe Verkehrsaufkommen besonders belastet und konfliktbehaftet sind. Von einer niedrigeren Geschwindigkeit profitieren alle Verkehrsteilnehmer*innen; sie stellt einen wichtigen Baustein für gesunde Straßen dar.

Strecken und Straßenraumgestaltung – Einheit von Bau- und Betrieb

Die Einheit von Bau und Betrieb für einen sicheren Verkehrsraum bedeutet, dass die Verkehrsteilnehmer*innen den Straßenraum und die geltenden Regelungen intuitiv erfassen und mögliche Gefahren früh erkennen und darauf reagieren können. Bereiche mit hoher Sensibilität – Schulen, soziale Einrichtungen, Versorgungsbereiche, Wohnquartiere – werden so gestaltet, dass die Verkehrsteilnehmer*innen sich möglichst rücksichtsvoll und vorsichtig verhalten. Die erforderlichen niedrigen Tempolimits werden so besser akzeptiert und eingehalten. Auch Durchfahrtsbeschränkungen werden durch den Umbau des öffentlichen Raums verdeutlicht (z. B. durch verengte Portale und Aufpflasterungen). Die Verringerung von Straßenquerschnitten und der Wegfall von Fahrstreifen senkt das Geschwindigkeitsniveau und schafft mehr Platz für eine

sichere Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche mit Tempo 20 werden ebenfalls baulich stärker ausgestaltet (z. B. niveaugleiche Flächen), um die Kraftfahrzeugführer*innen zu sensibilisieren und das Tempo zu reduzieren. Neue Verkehrskonzepte und Mischverkehrsflächen wie Shared Space werden an geeigneten Straßen umgesetzt, wo zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht durch eine Überzahl des Kfz-Verkehrs an den Rand gedrängt werden. Auch hier sind passende bauliche Ausgestaltungen für eine klare Erkennbarkeit der Mischnutzung erforderlich. Als Beispiel ist hier der Umbau der Saarlandstraße aufzuführen.

Für einen ungestörten Betrieb sind regelmäßige Streckenkontrollen durchzuführen. Die Stadt Dortmund richtet ausreichende Ressourcen ein, um aufgedeckte Mängel, wie Schlaglöcher oder verblasste Markierungen, kurzfristig beheben zu können. Die Straßenwärter*innen werden regelmäßig geschult, um die Sicherheitsstandards der Stadt umzusetzen.

Sichere Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Der Mangel an sicheren Geh- und Radwegen trägt zum Entstehen von Fuß- und Radverkehrsunfällen bei. Sichere und zusammenhängende Rad- und Fußroutennetze ohne bedeutende Netzlücken vermeiden Konflikte, schaffen subjektiv und objektiv Sicherheit und erhöhen die Attraktivität (Siehe Strategien für den Fuß- und Radverkehr). Für einen hohen Standard setzt sich die Stadt Dortmund zur verbindlichen Planung aller Geh- und Radwege bei Neubauvorhaben nach den Empfehlungen der FGSV (EFA und ERA) zum Ziel. Mindestmaße sind zu vermeiden, weil sie zu einer Vielzahl von Konflikten führen. Erforderlich sind angemessen breite Rad- und Gehwege, die mit baulichen Maßnahmen und Kontrollen von geparkten Fahrzeugen freigehalten werden (siehe Kapitel 4.1). Eine Besonderheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist die Umwege-Empfindlichkeit, die auch unter Verkehrssicherheitsaspekten berücksichtigt werden muss. Angelegte Querungen und Wege sollten deswegen immer die kürzeste Verbindung darstellen.

Für den Fußverkehr sind deswegen schwerpunktmäßig mehr sichere Querungsstellen zu schaffen, um die verbreiteten Überschreit- und Querungsunfälle zu verringern. Bei flächigem Querungsbedarf ist mit geringen Geschwindigkeiten und/oder Mittelstreifen zu reagieren. Im Sinne der Barrierefreiheit (**Siehe Strategie Barrierefreiheit**) sind gesicherte Querungsanlagen (Ampeln oder Zebrastreifen) weiter regelmäßig vorzuhalten. Alle Gehwege müssen außerdem ausnahmslos breit genug sein, um von Fußgänger*innen im Begegnungsverkehr genutzt werden zu können, andernfalls ist der Fußverkehr im Mischverkehr im Sinne von verkehrsberuhigten Bereichen zu führen.

Im Radverkehr werden innovative Lösungen eingesetzt, wie die sogenannten Protected Bikelanes oder geschützte Radwege, die im Bestand häufig auf ehemaligen Kfz-Fahrspuren oder Parkstreifen angelegt werden können. Diese Radwege weisen größere Abstände zur Fahrbahn und zu geparkten Autos auf und sorgen so für eine größere gefühlte und messbare Sicherheit. Ein weiterer Schwerpunkt sind Zweirichtungsradwege, die nur nach intensiver Prüfung eingesetzt werden sollen, weil sie ein sehr hohes Unfallaufkommen aufweisen.

Bessere Sichtbeziehungen

Die Stadt Dortmund verpflichtet sich, bessere Sichtbeziehungen als Grundbedingung für sichere Knotenpunkte zu schaffen. Bei schlechten Sichtbeziehungen sind besonders Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gefährdet, weil diese, wegen ihrer schmalen Silhouette, relativ unvermittelt hinter Hindernissen erscheinen. Für bessere Sichtbeziehungen ist ein Wegfall von Parkplätzen im Umfeld von Kreuzungen und Querungsstellen

erforderlich. Der bisher mindestens freizuhaltende Bereich von 5 m (§ 12 Abs. 3 StVO) an Kreuzungen und Querungen reicht im Regelfall nicht für eine gute Sichtbeziehungen aus (seit April 2020 sind 8 m sind freizuhalten, wenn ein baulicher Radweg vorhanden ist).

Von hoher Bedeutung für gute Sichtbeziehungen ist auch die Positionierung von Stadtmobiliar. In Dortmund sind hier zum Beispiel die Werbetafeln zu nennen, von denen einige Sichtachsen einschränken. Spätestens im Zuge der nächsten Vergabe der Werbetafeln sind die Standorte in Hinblick auf Sichtbeziehungen und verbleibende Wegebreiten zu überprüfen, besonders kritische Standorte, zum Beispiel am unfallträchtigen Wall, sollten kurzfristig geprüft werden.

Gegen die zur Gewohnheit gewordenen falschparkenden Fahrzeugen auf und direkt an Kreuzungen und Querungen, besonders in den innenstadtnahen Quartieren, wird konsequent durchgegriffen, um die akute Einschränkung der Verkehrssicherheit abzustellen. An bekannten Schwerpunkten werden vermehrt bauliche Sicherungen, z. B. geeignetes Stadtmobiliar wie Poller oder Fahrradbügel, gegen Falschparker an Kreuzungen eingesetzt. Eine verbesserte Ausleuchtung von Seitenräumen erhöht die Wahrnehmbarkeit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in den Tagesrandzeiten.

Auch die Gestaltung und Pflege von Grünanlagen mit Wirkung auf die Sichtbeziehungen wird kritisch überprüft und angepasst. Die Stadt Dortmund arbeitet ämterübergreifend zusammen, um das Begleitgrün der Straßenräume zu verbessern. So wird Wert auf attraktive Grünbeete gelegt, die

Maßnahmenprogramm: Strategische Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten

Ein großer Teil der innerstädtischen Unfälle ereignet sich an Knotenpunkten, Einmündungen, Einfahrten und Querungen. Von den kreuzenden Verkehrsströmen geht ein hohes Konfliktrisiko aus. Ein Maßnahmenprogramm wird eingerichtet, um diese

Unfallsschwerpunkte strategisch zu entschärfen. Ein erster Schritt dazu ist die bereits flächig durchgeführte Rotmarkierung von Radverkehrsfurten an Knotenpunkten.

Exkurs: Beispielbares Quartier Ellerbek/ Wellingdorf in Kiel im Rahmen von ExWoSt

In Kiel wurden unter anderem die Einrichtung von zwei beispielbaren Straßen/ Plätzen und die Optimierung von Kreuzungssituationen im Rahmen eines Forschungsprojektes gefördert (ExWoSt ist ein Forschungsprogramm des Bundes und steht für „Experimenteller Wohn- und Städtebau“). Bereits durch das Aufstellen von Fahrradanhängern als Durchfahrtssperren, zeigte sich in zwei Straßenzügen ein Zugewinn an Aufenthaltsqualität. An einer Stelle entstand ein kleiner Quartiersplatz durch die schmalere Gestaltung der Fahrbahnflächen an einer

Kreuzung. An anderer Stelle wurde der Durchgangsverkehr zugunsten einer Spielfläche für Kinder unterbunden.

Des Weiteren werden in Kiel vermehrt Kreuzungssituation verbessert. Querungsdistanzen werden verkürzt und Querungen barrierefrei gestaltet. Neu eingebaute Fahrradbügel mit Reflektoren erhöhen die Aufmerksamkeit und verhindern das Gehwegparken. Grundlage dieser kinderfreundlichen Umgestaltungen ist u. a. ein umfassendes Kinderwegekonzept.

zugleich der Verkehrssicherheit dienen. Grünbeete in Kurvenbereichen werden durch das Grünflächenamt so bepflanzt und gepflegt, dass die Beete Leitfunktion haben und keine Sichtbeziehungen verdecken. In Kurvenbereichen bedeutet dies, dass die Begrünung inkl. Kübel/ Beeteinfassung nicht höher als 50 cm von der Fahrbahn aus hochwachsen. Beete, die in Kurvenbereichen an sichere Querungen heranführen sollen, werden ausreichend dicht bepflanzt, damit keine Trampelpfade entstehen.

Getrennte Signalisierung

Über eine getrennte Signalisierung werden sich kreuzende Verkehrsströme getrennt und die Sicherheit aller Verkehrsströme stark erhöht. Häufige Rechtsabbiegerunfälle zwischen Kfz und Fußgänger*innen bzw. Radfahrer*innen können so vermieden werden. Auch das Risiko für gefährliche Linksabbiegerunfälle zwischen Kfz wird so stark reduziert. Die Stadt Dortmund setzt sich zum Ziel, an allen signalisierten Knotenpunkten, welche die räumlichen Voraussetzungen bieten, getrennte Signalisierungen einzurichten. Leistungsfähigkeitseinschränkungen für den Kfz-Verkehr sind gemäß des Leitsatzes Sicherheit vor Leistungsfähigkeit hinzunehmen.

Bei der Prüfung wird noch stärker darauf geachtet, dass die Freigabezeiten und Wartezeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sich nicht

maßgeblich verschlechtern, um Rotlichtverstöße zu verhindern. Die Bestätigung der Anforderungen mit der Kennzeichnung „Warte“ behält die Stadt Dortmund bei. In Bochum gebräuchlichen Countdown-Ampeln, die die Wartezeiten anzeigen, werden an Stellen mit vielen Rotlichtverstößen eingesetzt. Wo eine Trennung der Ampelphasen nicht möglich ist, werden vorgezogene Grünphasen und getrennte Aufstellbereiche für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet. Zusätzlich werden sogenannte Tote-Winkel-Spiegel und weitere Sicherungsmaßnahmen, wie z. B. „geschützte Kreuzungen“ oder „Bikeflash-Warnblinker“ dort erprobt, wo keine Trennung der Abbiegeströme möglich ist. Die vermehrte Kontrolle des Einhaltens des Rotsignals an Ampeln durch Kfz-Verkehr und Radverkehr ist anzustreben (z. B. Wall, Höhe Elisabethstraße). Auch die Verdeutlichung von Ampeln durch Haltelinien für Einbiegende, wie z. B. an der Ruhrallee, Höhe Südbad, wird für andere Standorte geprüft.

Sichere Querungen

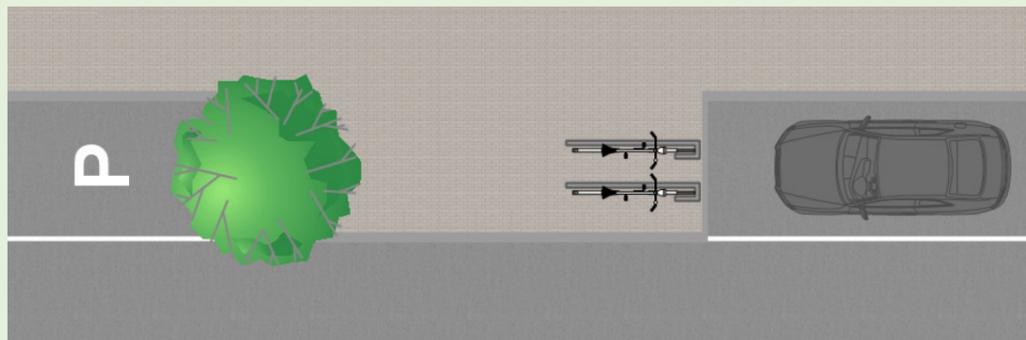
An nicht signalisierten und Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten werden aufgepflasterte Radfurten und Gehwegüberfahrten entlang der bevorrechtigten Straßen geprüft, um den Kfz-Verkehr für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu sensibilisieren. Dies ist zum Beispiel im unfallgefährdeten Bereich der Ausfahrten des Westcenters in Richtung Hafen (Übelgönne/ Unionstraße)

Maßnahmenprogramm: Gehwegnasen

Die Gehwegnase, auch Gehwegvorstreckung genannt, dient dazu, Fußgänger*innen von Gehwegen, die hinter Kfz-Parkstreifen sowie Liefer- oder Grünstreifen liegen, an die Fahrbahn heranzuführen. Dadurch wird der Zugang zum Straßenraum und auch die Sichtbarkeit zwischen Fußgänger*innen und fahrenden Autos verbessert. Durch die Verkürzung der Fahrbahnquerung sinkt zudem der Konfliktbereich. Außerdem können Kreuzungsbereiche besser baulich von Falschparkern freigehalten werden. Gehwegnasen sind mit weiteren Querungen kombinierbar.

Die Stadt Dortmund baut im Nebennetz systematisch Gehwegnasen aus. Ausgehend von Quartierszentren der Innenstadtbezirke (z. B. Kaiserstraße, Schützenstraße, Saarlandstraße) sowie von Schulzentren aus, werden die wichtigsten Achsen für Fußgänger*innen sicherer gestaltet. Gestalterische Ideen – wie das Stuttgarter Rechteck mit Raum für Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten und einem temporären Aufstellbereich für Mülltonnen werden umgesetzt (Siehe Strategie Fußverkehr und Öffentlicher Raum).

Abbildung 12: Schematische Darstellung - Gehwegnase



Darstellung: Planersocietät

vorzusehen. Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie ist bereits eine Maßnahme zur Schaffung von Zebrastreifen enthalten. Für die Einrichtung dieser ist eine Prüfung im Einzelfall nach der StVO erforderlich.

Beleuchtung – Infrastruktureller Baustein für objektive und subjektive Sicherheit

Der „Masterplan Kommunale Sicherheit“ der Stadt Dortmund stellt die Beleuchtung als einen wesentlichen Sicherheitsfaktor heraus: „Es darf nicht dem Zufall oder dem jeweilig Planenden überlassen sein, ob eine Beleuchtung auch die Bedürfnisse der nicht motorisierten Bürger*innen

berücksichtigt“ (S. 48). Kritisiert wird die Ausrichtung der Beleuchtung auf die Fahrbahnen und nicht auf die Seitenräume – das sorgt für subjektive Unsicherheit. Stolperfallen, Unrat, aber auch weitere Faktoren der Unsicherheit, wie Hundekot, können bei schwachen Lichtverhältnissen nicht erkannt werden. Objektiv sicherheitsrelevante Aspekte, wie erschwerte Sichtbeziehungen, Orientierung und Einsehbarkeit werden ebenfalls durch fehlende oder fehlerhafte Beleuchtung beeinträchtigt.

Die Stadt Dortmund prüft systematisch ihre kommunalen Beleuchtungsplanungen. Im Be-

Exkurs: Gestaltung Bahnhofsvorplatz - Bochum

Die Stadt Bochum hat den stark frequentierten Übergang zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt/Huestraße mit Hilfe der Signalisierung und Furtgestaltung sicher und attraktiv für Fußgänger*innen gestaltet. Die überbreite, rot markierte Furt bietet zu

Fuß Gehenden ausreichend Platz und verdeutlicht das hohe Fußverkehrsaufkommen auch für den Kfz-Verkehr. Die Signalisierung bietet Fußgänger*innen ausreichende Querungszeiten.

Abbildung 13: Ausreichend Platz für zu Fuß Gehende am Bahnhofsvorplatz in Bochum



Quelle: Planersocietät 2020

stand werden neben dem Auswechseln von alten Leuchtmitteln auch Prüfungen zur Ergänzung von Beleuchtung vorgenommen. Räumlich identitätsstiftende Beleuchtung, zum Beispiel wie beim Umbau Kampstraße vorgesehen, wird als fester Bestandteil von Neuplanungen berücksichtigt. Eigenständige Fuß- und Radwege werden – möglichst umweltverträglich – insbesondere auf Alltagsrouten beleuchtet.

Sichere Verkehrsführung an Baustellen

Bei der Verkehrsführung an Baustellen werden derzeit noch zu wenig die Belange des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt. Zukünftig werden Baustellenführungen zuerst nach den Belangen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aus-

gerichtet. Für die sichere Basismobilität werden an Baustellen ausreichend breite Gehwege garantiert. Eine Mischung mit dem Radverkehr wird nur angeordnet, wenn dafür mindestens 2,5 m lichte Breite zur Verfügung stehen. Radverkehrsführungen werden in Baustellen in der Regel mit temporären Markierungen fortgeführt, dafür werden Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs genutzt. Wenn aus Platzgründen kein Angebot für den Radverkehr möglich ist, erfolgt eine ordnungsgemäße Einfädelung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird im beengten Baustellenbereich auf 20 km/h oder 30 km/h gesenkt, um das Kollisionsrisiko zu senken.

Exkurs: Pop-up-Radwege in Corona-Zeiten

Berlin hat zahlreiche sogenannte Pop-up-Radwege (temporäre Radwege) angelegt, die während der Corona-Krise mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr schafften. Die temporäre Markierungen wurden innerhalb weniger Tage auf bestehende Fahrstreifen aufgebracht und – wenn möglich – mit

Baken zur Fahrbahn gesichert. So konnten in einem kurzen Zeitraum dutzende Kilometer Radwege geschaffen und Netzlücken geschlossen werden. Eine Überführung in dauerhafte Radverkehrswege ist vorgesehen.

Abbildung 14: Pop-Up-Radwege (Berlin)



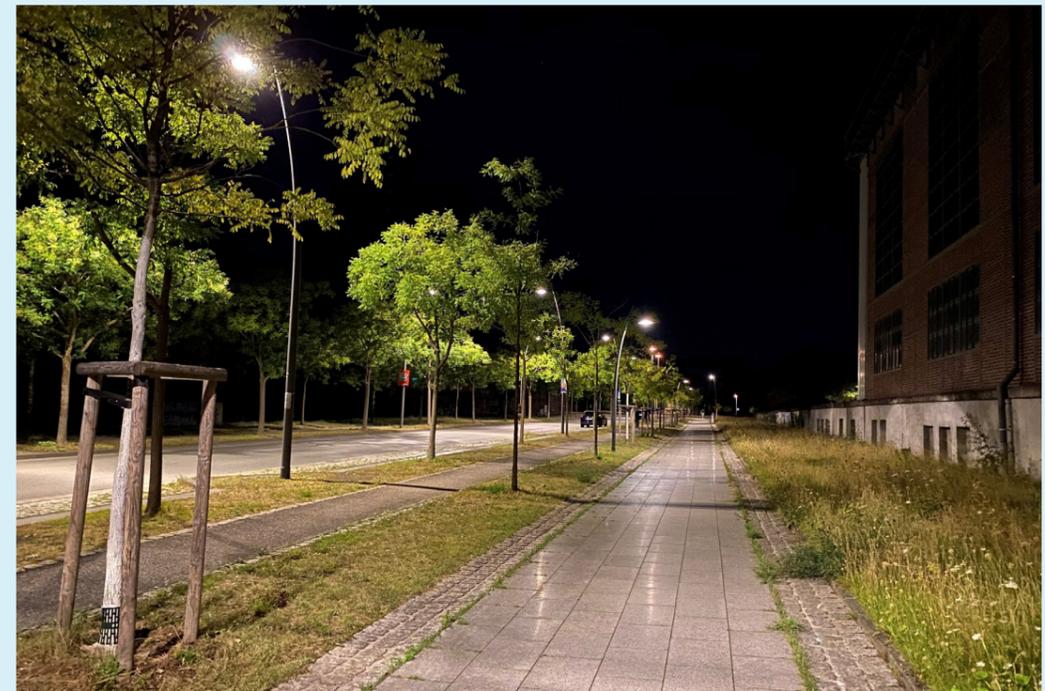
Quelle: Planersocietät 2020

Infobox: Beleuchtungskonzept PHOENIX-West

Um die Seitenräume der Konrad-Adenauer-Allee ausreichend auszuleuchten, wurde für den Geh- und Radweg zusätzliche Beleuchtung installiert. So wird sichergestellt, dass einerseits für den Kfz-Verkehr die Straßenführung rechtzeitig erkennbar ist. Andererseits wird im Seitenraum – auch in Zusam-

menhang mit der Alleebepflanzung – langfristig eine gute Ausleuchtung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gewährleistet. Das Beleuchtungskonzept für den Fuß- und Radverkehr setzt sich in guter Qualität auf eigenständigen Trassen und Plätzen in PHOENIX-West fort.

Abbildung 15: Straßenbeleuchtung - PHOENIX-West (Dortmund)



Quelle: Planersocietät 2020

Exkurs: Zebrastreifenprogramm Berlin

Seit 2001 baut die Stadt Berlin systematisch die Anzahl der Zebrastreifen aus, sodass die Anzahl mittlerweile mehr als verdoppelt werden konnte. Während zunächst jährlich 1 Millionen Euro zum Ausbau zur Verfügung standen, können nun aus dem Bauprogramm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen jährlich rund

3,5 Millionen Euro zum Ausbau von Zebrastreifen, Gehwegnasen und Mittelinseln abgerufen werden. Die Stadt Berlin reizt dabei die Einsatzbereiche für Zebrastreifen aus. Es gibt eine Kontaktstelle zum Einreichen von Standortvorschlägen aus der Bevölkerung.

Weitere Gestaltungsansätze für die Verkehrssicherheit

Dortmund wird innovativ und erprobt neue bauliche Ansätze für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine Ausweitung der temporären Sperren gegen die Raserszene, wie sie z. B. am Ostwall während der Corona-Krise genutzt wurden, können auch an anderen Straßen zum Einsatz kommen. Sie sind zugleich temporäres Experimentierfeld für den späteren Umbau von Fahrstreifen zu Radwegen (Protected Bikelanes).

Auch mit niederschweligen baulichen Maßnahmen kann die Verkehrssicherheit verbessert werden. Nicht überfahrbare Mittelmarkierungen bzw. Leitschwellen verhindern das gefährliche Fehlverhalten bei Abbiegeverboten. Vor allen sensiblen Einrichtungen und in stark vom Fußverkehr frequentierten Bereichen bringt die Stadt Dortmund regelmäßig Dialogdisplays an, um so ein Verständnis für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schaffen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu senken. Auf einen (zweiwöchigen) Einsatz von Dialogdisplays sollten Geschwindigkeitskontrollen folgen.

4.3 Kommunikation und Verhaltensänderung

Die Kommunikation zur Sensibilisierung und zur Verhaltensänderung im Bereich der Verkehrssicherheit ist ein Baustein im Gesamtkommunikationskonzept des Masterplans Mobilität. Um die Reichweite und Wiedererkennbarkeit der Kommunikationsmaßnahmen zu erhöhen, ist ein gemeinsamer Ansatz sinnvoll. Dieses Handlungsfeld konzentriert sich deswegen auf die zentralen Ansätze, die herausragende Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben.

Die Menschen beteiligen

Die Dortmunderinnen und Dortmunder kennen ihre Stadt sehr gut. Sie verfügen über einen großen Erfahrungsschatz zu möglichen Gefahrenpunkten und haben viele gute Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dieses Wissen soll stärker genutzt werden. Bei Workshopveranstaltungen für die Gesamtstadt und die Stadtbezirke können alle Interessierten aktiv an der Verbesserung vor Ort teilnehmen und mit den Vertreter*innen der Fachbehörden und der Politik diskutieren. Mögliche Themen sind zum Beispiel die Sicherheit im Fußverkehr, die Sicherheit von einzelnen Zielgruppen (Schüler*innen, Senior*innen etc.) und die Diskussion konkreter Verbesserungsvorschläge. Durch ergänzende, gemeinsame Begehungen mit den Fachbehörden können kritische Stellen und Maßnahmen vor Ort diskutiert werden. Parallel wird ein Online-Dialogprozess gestartet, der das Einreichen von Ideen und die Weitergabe von Informationen ermöglicht (siehe Kapitel 4.4). Online können räumlich spezialisierte Informationen wie Beinaheunfälle oder Alleinunfälle eingetragen werden.

Es wird angestrebt, dass eine regelmäßige Dokumentation der Beteiligungsprozesse und der daraus entwickelten Maßnahmen stattfindet. Die Informationen sollen online und in Berichtsform zur Verfügung gestellt werden. Zentrale Stelle für die Beteiligungsprozesse stellt die Ombudsstelle

für Bürgerinteressen und -initiativen dar. Um Beteiligungsprozesse transparenter und auffindbarer zu gestalten, könnte stadtweit eine übergeordnete Plattform für Beteiligung eingerichtet werden.

Kampagnen für mehr Wissen und ein besseres Miteinander im Straßenverkehr

Eine eigene Kampagne für die Verkehrssicherheit fügt sich gut in die Gesamtkommunikationskampagne der Emissionsfreien Innenstadt ein, kann und muss aber eigene Schwerpunkte setzen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Kampagnenarbeit der Stadt Aachen, die im Rahmen des Aktionsplans Verkehrssicherheit ein breit gefächertes Angebot von Informationsangeboten über die verschiedenen Kommunikationskanäle der Stadt bereitstellt¹³.

Wichtig ist, in Dortmund viel aggressiver das Sicherheitsargument in der Kommunikation von Maßnahmen zu nutzen. Viel zu häufig steht, besonders bei Sicherheitsverbesserungen für die gefährdeten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, in der öffentlichen Wahrnehmung der Verlust von Parkplätzen, Grünzeiten oder Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr im Vordergrund. Diese Darstellung ist durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit umzudrehen.

Landeskampagnen und Kampagnen von weiteren Akteuren, z. B. der Verkehrswacht, werden durch die Stadt Dortmund gestützt und wo sinnvoll in die Arbeit vor Ort aktiv einbezogen (z. B. Banner „Brems dich! Schule hat begonnen“). Aus Öffentlichkeitskampagnen anderer Städte, wie zum Beispiel „Fahr runter“ aus Bremen, werden gute Ansätze übernommen.

¹³ http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrssicherheit/01_Aktionsplan_Verkehrssicherheit/03_Oeffentlichkeitsarbeit/index.html

Maßnahme: Illumination von Bahnunterführungen

Bahnunterführungen sind typische Bereiche subjektiver Unsicherheit. Künstlerische Gestaltung kann einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung solcher Räume sein. Insbesondere eine gute Beleuchtung – sowohl tagsüber als auch nachts – hilft, die Sicherheit zu erhöhen. Während Dortmund bereits an einigen Unterführungen mit farbenfroher Gestaltung vorangeht, zum Beispiel an der Brinkhoffstraße, fehlt oftmals Beleuchtung. Die Stadt Dortmund

übernimmt bei Unterführungen in kommunaler Trägerschaft eine Vorreiterrolle in der Gestaltung ein und fordert nachdrücklich andere Träger (z. B. die DB) auf, ihre Unterführungen angemessen zu beleuchten. Kurzfristig prüft die Stadt Dortmund, an welchen Unterführungen tagsüber die Beleuchtung eingeschaltet bleiben sollte (z. B. Unterführung am Segen/ Rombergpark).

Abbildung 16: Illumination der Bahnunterführungen (Brinkhoffstraße - Dortmund)



Quelle: Planersocietät 2019

Inszenierungen für die Verkehrssicherheit

Zur Verdeutlichung der Potenziale, die sich durch eine integrierte Verkehrssicherheitsarbeit für die Stadt ergeben, werden gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen Akteur*innen Aktionen im Stadtraum inszeniert. Denkbar sind temporäre Umnutzungen für die Verkehrssicherheit, z. B. mit Pop-up-Geh- und -Radwegen oder temporären Sperren von Fahrbahnen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Die Zusammenarbeit mit der Kreativszene eröffnet dabei neue Perspektiven, bringt neue Ideen und erreicht weitere Bevölkerungskreise. Vor allem die positive Besetzung und Ausgestaltung des temporären Raums ist wichtig, um alternative Nutzungen zu demonstrieren und zu skizzieren, welche Vorteile solch ein verkehrssicherer Raum bietet. Künstlerische Installationen, z. B. Lichtkunst in Angsträumen, können die subjektive Sicherheit erhöhen und dem öffentlichen Raum ein freundlicheres Antlitz verleihen. Es bestehen hierbei starke Synergien zur Strategie für den öffentlichen Raum.

Menschen auf Augenhöhe ansprechen

Das Thema Verkehrssicherheit ist für viele Menschen nicht direkt greifbar. Eine gezielte Ansprache ist erforderlich, um die Konsequenzen gefährlichen Verhaltens und positive Strategien zur Unfallvermeidung zu vermitteln. Außerhalb von Schule und Fahrschule sind erhebliche Anstrengungen und verschiedene Angebote notwendig, um die Stadtgesellschaft in all ihren Facetten zu erreichen und eine lebenslange Ansprache zu gewährleisten. Eine aufsuchende Beteiligung und die Einbindung zivilgesellschaftlicher Akteure ist dafür unerlässlich. Basisangebote können Informationsstände auf Marktplätzen oder bei Veranstaltungen sein. Besonders sind interaktive Elemente zu empfehlen, wie Simulatoren, mit denen eigene Erfahrungen gesammelt und die Grenzen der eigenen Fähigkeiten aufgezeigt werden können. Die gezielte präventive Gefährderansprachen durch die Polizei findet z. B. bei der Tuningszene schon heute statt und sollte auf Basis empirischer Daten ausgeweitet werden (z. B. in Berufsschulen etc.).

Durch die Einbindung von Arbeitgeber*innen, Krankenkassen und Berufsgenossenschaften kann eine große Zahl von berufstätigen Menschen erreicht werden. Das Interesse dieser Akteure an der Vermeidung von Verkehrsunfällen ist besonders hoch, da Ausfallzeiten und hohe Behandlungskosten eingespart werden können. Ganz gezielt sind auch migrantische und sozial schwache Gruppen anzusprechen, bei denen eine größere Distanz zur Verwaltung und hohe Kommunikationsbarrieren vorliegen können. Einzubeziehen sind auch Institutionen wie Schulen, Seniorenheime und medizinische Einrichtungen mit einem hohen Anteil besonders gefährdeter Personengruppen. Für einen anhaltenden Erfolg ist ein möglichst breites Spektrum von Akteur*innen und eine Vernetzung untereinander nötig.

Die Stadt Dortmund will darauf hinwirken, dass der lokale Radiosender 91.2 die die Blitzerwarnungen abschafft. Die Blitzerwarnungen können als „Freifahrtschein“ für andere Streckenabschnitte interpretiert werden und die Geschwindigkeitsüberwachung verliert ihre Warn- und Kontrollfunktion. Hingegen kann die Radiostation aktiv in die Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt einbezogen werden und beispielsweise zu besonderen Ereignissen wie dem Schulanfang präventiv und informativ unterstützen.

Dienstleister und Bauherren sensibilisieren

Die Stadt Dortmund führt viele Tätigkeiten nicht selbst aus; stattdessen werden beauftragte Firmen, städtische Gesellschaften oder Private tätig. Die Stadt Dortmund sensibilisiert über die Verkehrssicherungspflicht hinaus über Anforderungen an eine aktive Verkehrssicherheitsarbeit. So werden an Baustellen, bei Veranstaltungen, bei der Einrichtung von Außenanlagen oder ähnlichem keine Verkehrssicherheitsverstöße geduldet und konsequent geahndet.

Maßnahme: Sichere Baustellen

Besonderer Fokus wird auf die sichere Einrichtung von Baustellen gelegt. Dabei geht der Schutz von Fuß- und Radverkehr vor die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs und den Erhalt von Stellplätzen. Dienstleister zur Einrichtung von Baustellen werden angewiesen, bei der Konzeption und dem Aufbau die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen und ggf. ergänzende Maßnahmen wie Absperrungen im Umfeld durchzuführen. Die Stadt Dortmund unter-

stützt bei der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung im Genehmigungsverfahren und kontrolliert die eingerichteten Baustellen regelmäßig. Die Verkehrsüberwachung ahndet verstärkt und konsequent bei Verkehrssicherheitsverstößen in Baustellenbereichen. Diese Maßnahme hat starke Synergien mit den Strategien zum Fußverkehr und Radverkehr.

Abbildung 17: Falschparken in einer gesicherten Baustellenführung



Quelle: Planersocietät 2020

4.4 Digitalisierung und Datennutzung zur Unfallprävention

Prämisse

Die fortschreitende Digitalisierung kann und soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Ganz deutlich wird dies im Bereich des erzielten Fortschritts bei den digitalen Sicherheitssystemen von Fahrzeugen (siehe Kapitel 4.5). Weniger ersichtlich, aber mindestens genauso wichtig ist die Analyse von Verkehrsunfällen, das Erkennen von Mustern und die Entwicklung von Maßnahmen, die Verkehrsunfälle vermeiden können. Dazu sollen neue Formen der Datengewinnung und Datenverarbeitung genutzt werden, um Muster von Unfällen frühzeitig zu erkennen, räumliche Schwerpunkte noch genauer einzugrenzen und Unfälle zu vermeiden. Dazu müssen alle Akteur*innen, die über Daten verfügen, vernetzt werden. Das langfristige Ziel ist es, verschiedene Quellen und Plattformen zu verknüpfen und die Daten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit neu zu nutzen.

Verbesserung der Datenbasis zum Verkehrsgeschehen

Zur Verbesserung der Datenbasis zu Unfällen muss das Unfallgeschehen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen deutlich besser erforscht werden. Besonders die hohe Dunkelziffer von polizeilich nicht erfassten Alleinunfällen und Stürzen, die oft in einem direkten Zusammenhang mit der Qualität der Verkehrsinfrastruktur stehen,

gilt es durch verbesserte Datengrundlagen aufzudecken. Nur so kann die Infrastruktur schnell an kritischen Stellen entschärft werden. Dazu wäre eine anonyme Datenbank aufzubauen, in der anonymisierte, aber räumlich präzise Unfallmeldungen der Krankenkassen, Berufsgenossenschaften, Unfallchirurgien und Notaufnahmen einzupflegen wären. Mit den derzeitigen Bestimmungen zum Datenschutz, erscheint das nicht realisierbar. Einzig greifbar können Angaben zu beinahe Unfällen und aus ihren Augen gefährlichen Stellen von Bürger*innen sein, die freiwillig gegeben werden (siehe Strategie Fußverkehr Maßnahmenprogramm „Digitale Beteiligung Mängelmelder“).

Durch die Nutzung der Schwarmintelligenz und die digitale Nutzbarmachung ist eine deutlich sensiblere Erfassung und auch die räumliche Eingrenzung potenzieller Unfälle möglich, als es die nachträgliche Unfalluntersuchung erlaubt (Unfallkommission/ polizeiliche Arbeit/ ggf. Bestandsicherheitsaudits). Zu prüfen ist ebenfalls, ob Daten für die Unfallanalyse nutzbar sind, die sich aus der Nutzung von App-Angeboten generieren lassen, wie sie mit allgemeinen Navigationsapps vorhanden oder speziell für den Radverkehr geplant sind. Hier ließen sich z. B. Daten zu Geschwindigkeitsübertretungen generieren. Weiterhin ist es erforderlich, die Unfalldaten der Polizei in anonymisierter Form über eine elektronische

Exkurs: Dunkelzifferstudie zu Fahrradunfällen in Münster

Die Dunkelziffer bei Alleinunfällen zu bestimmen ist nur mittels umfangreicher Forschung möglich. Die Stadt Münster hat dies von 2009 bis 2010 mittels einer anonymen Befragung der Unfallkrankenhäuser bewerkstelligt. 68 % der Unfälle von Patient*innen, die sich wegen eines Fahrradunfalls in die Notaufnahmen begaben, waren nicht polizeilich erfasst

worden. Bei stationären Krankenhausbehandlungen (schwere Verletzungen) waren in Münster sogar nur 25 % der Unfälle polizeilich erfasst worden. Weiterhin ist davon auszugehen, dass noch mehr verunfallte Radfahrer*innen sich bei niedergelassenen Ärzt*innen behandeln lassen, was die Quote der nicht erfassten Unfälle weiter erhöht.

Schnittstelle besser zugänglich zu machen, um sie in der Verwaltung zur Verbesserung der Infrastruktur nutzen zu können.

Verbesserte Datenanalyse für ein präventives Vorgehen

Die Vielzahl an Daten, die durch die Digitalisierung erfasst werden, muss für die Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Mögliche Gefahrenpunkte sind frühzeitig zu identifizieren und zu verbessern, statt nur bestehende Unfallschwerpunkte im Sinne des Ministerialerlasses zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung zu untersuchen. Erforderlich ist eine regelmäßige und detaillierte Analyse der Unfalldaten und der zusätzlichen neuen Datenquellen. Bei einer kurzfristigen Änderung des Unfallgeschehens, z. B. durch mehr Radfahrer*innen oder geänderte Verkehrsführungen, kann schneller eingegriffen werden. Die Berücksichtigung von Beinaheunfällen hilft, die Gefährlichkeit und Dunkelziffer gegenüber den polizeilich gemeldeten Unfällen einzuschätzen. Durch eine vertiefte Datenanalyse ist außerdem eine bessere räumliche und zeitliche Eingrenzung der Gefahrenstellen und der betroffenen Gruppen möglich. Dies ermöglicht einerseits die gezielte Beobachtung zur Analyse möglicher Unfallursachen und andererseits eine bessere Kontrolle durch Polizei und Ordnungsamt. Weiterhin können besonders gefährdete Zielgruppen, z. B. Schulkinder, herausgefiltert oder neu identifiziert werden.

Ein weiterer präventiver Ansatz ist die Nutzung von digitalen Modellen, die z. B. anhand von Knotenpunktgestaltungen, Ampelschaltungen und Verkehrsaufkommen mögliche Unfallstellen im Straßennetz herausfiltern können. Bestehende Ansätze, z. B. der TU Dortmund, können hierfür übernommen werden.

Erforderlich ist in allen Bereichen das Zusammenwirken aller Akteur*innen, um die verschiedenen Daten zu kombinieren und ein abgestimmtes Vorgehen zu erreichen.

Verbesserungen von Organisation und Infrastruktur

Die verstärkte Überwachung von potenziell unfallauffälligen Bereichen und die gezielte Präventionsarbeit vor Ort mit unfallgefährdeten Zielgruppen werden durch die Datenanalyse deutlich vereinfacht (Schnittstellen zu den Handlungsfeldern Mensch und Straße). Auch die Zusammenarbeit der Akteur*innen in der Verkehrssicherheit wird mit dem verbesserten (digitalen) Austausch vereinfacht und die knappen Ressourcen gemeinsam maximal genutzt. Auf infrastruktureller Ebene sind weitere Anpassungen denkbar, wie z. B. die intelligente Anpassung der Signalisierung und Verkehrssteuerung zur Vermeidung von Unfällen zu Brennpunktzeiten. Auch eine zeitlich und räumlich dynamische Steuerung der Verkehrsströme und Geschwindigkeiten zur Unfallprävention, z. B. vor dem Schulbeginn, ist als Teil der digitalen Verkehrssicherheitsarbeit umzusetzen.

Mittelbar kann auch die weitere Nutzung von mobilem Arbeiten, Homeoffice, Telefon- und Videokonferenzen und der Ausbau digitaler Serviceangebote zu einer Senkung der Verkehrsunfälle führen. Durch die Einsparung von (Kfz-)Fahrten kann das Verkehrsaufkommen und damit das Unfallrisiko verringert werden. Die Stadt Dortmund und ihre Tochtergesellschaften gehen als Vorbild voran und nutzen die in der Corona-Krise gemachten Erfahrungen für eine konsequente Digitalisierungskampagne.

4.5 Handlungsfeld Fahrzeugsicherheit

Aktive und passive Sicherheitstechnik in Kraftfahrzeugen hat einen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit der Insass*innen und Unfallgegnert*innen. Passive Sicherheitseinrichtungen in Fahrzeugen, wie Sicherheitsgurt, Sicherheitszellen, Airbags, haben in der Vergangenheit in Verbindung mit aktiven Sicherheitssystemen (ABS, ESP etc.) zu einer deutlichen Senkung der Zahlen von Toten und Verletzten im Zusammenhang mit Kfz-Unfällen geführt. Weitergehende Ansätze zur Verringerung der Unfallfolgen für nicht geschützte Verkehrsteilnehmer*innen – zu Fuß Gehende und Radfahrende – wurden in der Vergangenheit eingeführt und gewinnen z. B. bei Zulassungsvorschriften und Crashtests an Bedeutung¹⁴ (Gestaltung der Fahrzeugfront, Fußgängerairbag etc.). Dies ist besonders wichtig, da ein großer Teil der verletzten und getöteten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bei Unfällen mit Pkw und Lkw verunglücken. Mit der zunehmenden Einführung von aktiven Assistenzsystemen – als Vorläufer autonomer Fahrzeuge – kommen außerdem vermehrt technische Lösungen zur Unfallvermeidung zwischen Fahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen zum Einsatz (Notbremsassistenten, Fußgänger- und Radfahrererkennung etc.).

Kommunale Handlungsoptionen

Problematisch ist aus kommunaler Perspektive, dass die Entwicklung der Sicherheitssysteme und ihre Nutzung in Fahrzeugen kaum beeinflusst werden kann. Die Entscheidungen zur Fahrzeugtechnik werden im Wesentlichen auf EU- und Bundesebene getroffen. Trotz des geringen kommunalen Spielraums ist das Thema höchst relevant, weil es neben den anderen Säulen ein hohes Potenzial zur Unfallvermeidung und Minderung der Unfallfolgen bietet. Die Stadt Dortmund verpflichtet sich deswegen, in ihren eigenen Flotten und denen ihrer Tochtergesellschaften (DSW, EDG etc.) möglichst sichere Fahrzeuge mit dem neuesten Stand aktiver und passiver Sicherheitstechnik einzusetzen oder diese – falls technisch möglich – nachzurüsten. Dies geschieht derzeit z. B. mit der laufenden Ausstattung von Fahrzeugen der EDG mit Abbiegeassistenten, die potenzielle tödliche Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Radfahrer*innen verhindern sollen. Diese Vorreiterrolle von Stadt und Tochtergesellschaften wird öffentlichkeitswirksam kommuniziert, um Gewerbebetriebe und Privatleute zum Nachahmen anzuregen. Bei öffentlichen Ausschreibungen (z. B. für ÖPNV-Leistungen) wird stets geprüft, ob eine vertragliche Verpflichtung der Auftragnehmer zur Nutzung sicherer Fahrzeuge mit Mindeststandards möglich ist (z. B. Abbiegeassistent und Notbremsassistent).

Exkurs: Beitrag der Fahrzeugsicherheit zum Unfallgeschehen

Die meisten polizeilich erfassten Unfälle im Fuß- und Radverkehr ereignen sich unter Beteiligung des Kfz-Verkehrs. Im Radverkehr sind es mehr als 2/3 aller Unfälle, im Fußverkehr sogar mehr als 3/4, an denen Kfz beteiligt sind. Deswegen kommt einer

Fußverkehr: 1.796/ 2.175 (83 %) der polizeilich erfassten Unfälle mit Pkw-Beteiligung (geringe Anteile mit anderen Kfz).

Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit der Fahrzeuge eine bedeutende Rolle zu, um die weitestgehend ungeschützten Verkehrsteilnehmenden besser zu schützen, Unfälle zu vermeiden und Unfallfolgen zu abzumildern.

Radverkehr: 1.561/ 2.225 (70 %) der polizeilich erfassten Unfälle mit Pkw-Beteiligung (geringe Anteile mit anderen Kfz).

¹⁴ Kriterien zum Schutz zu Fuß Gehender beim europaweit gültigen NCAP-Crashtest: <https://www.euroncap.com/de/fahrzeug-sicherheit/die-bedeutung-der-bewertungen/schutz-von-ungeschuetzten-verkehrsteilnehmern-vru/>

Maßnahme: Schilder frei und rein

Die Stadt Dortmund sorgt für eine gute Sichtbarkeit der Schilder zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Moderne Assistenzsysteme, wie Verkehrszeichenassistenten, erkennen diese Schilder insbesondere bei Nacht nur, wenn diese ausreichend erkennbar sind. Verunreinigte, grünbelegte oder zugewachsene

Schilder können nicht erkannt werden – auch nicht vom menschlichen Auge. Dazu ist die Bereitstellung weiterer Ressourcen erforderlich. Die Umsetzung kann z. B. als Fortführung und Ausweitung der bestehenden Rahmenverträge mit externen Dienstleister*innen geschehen.

Ausblick auf die weitere technische Entwicklung

Derzeit ist noch nicht abzusehen, wie und in welchem Tempo sich der weitere technischen Fortschritt bei den Fahrzeugen zukünftig auf die Verkehrssicherheit auswirkt und welche disziplinierende Wirkung für den Straßenverkehr ausgeht. Mit der schrittweisen Einführung des autonomen Fahrens ist einerseits eine Abnahme der Unfälle zu erhoffen, weil die technischen Sicherungssysteme schneller und zuverlässiger arbeiten, als menschliche Fahrer*innen. Andererseits könnten autonome Fahrzeuge in stark

nutzungsgemischten Bereichen (Shared-Space, verkehrsberuhigte Bereiche) Komplikationen verursachen, wenn die Systeme mit der Vielzahl verschiedener Nutzer*innen überfordert sind. Unklar ist auch, ob die sog. Vehicle-2-X-Communication, also der Datenaustausch z. B. zwischen Fahrzeugen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden kann. Ziel der Stadt Dortmund ist es, die technische Entwicklung zu verfolgen und die entstehenden Potenziale, sobald möglich, für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu nutzen.

5. Organisation und Evaluation: Wir schaffen die Grundlagen und kontrollieren unsere Erfolge

„Kommunale Sicherheit kann nur gelingen, wenn alle Ordnungspartner eng vernetzt zusammenarbeiten.“ Dieser Satz aus dem Masterplan Kommunale Sicherheit (2019: 51) zeigt, dass Verkehrssicherheit nur durch eine akteursübergreifende Zusammenarbeit erhöht werden kann. So obliegt es dem Rat der Stadt Dortmund, klare

Aufgaben und Ziele für die Verkehrssicherheitsarbeit zu bestimmen. Die verschiedenen Ausschüsse der Stadt und die Dezernate sind nicht nur dafür zuständig, das Thema Verkehrssicherheit inhaltlich zu bearbeiten, sondern die Zuständigkeiten in und zwischen den Ämtern klar zu regeln.

5.1 Organisation und Finanzierung

Organisation

Die Organisation der Verkehrssicherheit mit ihren unterschiedlichen Akteur*innen bedarf in Dortmund einer Verbesserung der Strukturierung und Vernetzung. Essenziell ist das Verknüpfen der Akteure aus Verwaltung, Polizei, Verbänden und Zivilgesellschaft, die in der Regel geringe oder keine Kenntnis der Aktivitäten der anderen Akteur*innen haben. Ein hochrangiges Gremium

ist als Beirat Verkehrssicherheit/Runder Tisch Verkehrssicherheit mit Entscheidungskompetenz für die Verkehrssicherheit oder mindestens Vorschlagskompetenz für die politischen Gremien einzurichten. Die Sitzungen finden für eine enge inhaltliche Abstimmung quartalsweise statt. Die Protokolle werden im Anschluss veröffentlicht. Das Spektrum der Teilnehmer*innen soll möglichst groß sein, um die Verkehrssicherheit aus

Abbildung 18: Dialogveranstaltung



Quelle: Planersocietät 2019

ihrer Nische als Fachthema zu heben. Verkehrssicherheit zu schaffen ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Zu diesem Zweck wird ein Netzwerk geschaffen, dass die klassischen (Fach)akteur*innen mit Partner*innen aus Kultur, Wirtschaft und Kreativszene projektbasiert zusammenbringt. Bürger*innen und Presse können im Rahmen von regelmäßigen Bürger*innensprechstunden zur Verkehrssicherheit unter Federführung der Straßenverkehrsbehörde z. B. vor jeder Sitzung des Arbeitskreises Verkehrssicherheit beteiligt und angehört werden.

Vorgeschlagene Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrssicherheit sind:

- Vertretung der politischen Fraktionen im Rat,
- Polizei: Prävention, Repression,
- Leitungsebene und Sachbearbeitung der Fachverwaltung/ Verkehrssicherheitsauditor*innen:
 - Tiefbauamt:
 - Fuß- und Radverkehrsbeauftragte, Straßenverkehrsbehörde, Verkehrstechnik,
 - Stadtplanung- und Bauordnungsamt:
 - Mobilitätsplanung,
 - Ordnungsamt/ Verkehrsüberwachung, Sozialamt/ Schulbehörde, DSW21,
- Verkehrswacht,
- Unfallchirurg*innen/ Krankenhäuser/ Rettungsdienst (Feuerwehr),
- Krankenkassen/ Unfallversicherungen/ Berufsgenossenschaften,
- Lehrer*innen, Erzieher*innen,
- Interessenvertretungen und Verbände: ADAC, ADFC, VCD, FUSS e. V., Aufbruch Fahrrad, Elternvertretung, Vertretung von Älteren (z. B. aus Seniorenbeirat), Vertretung von Menschen mit Beeinträchtigungen (z. B. aus Behindertenpolitischem Netzwerk),
- TU Dortmund:
 - Verkehrsplanung/ Unfallforschung, Didaktik.

Unfallkommission

In die zusätzlich bestehende Unfallkommission sollten neben den ständigen Mitgliedern der Straßenverkehrsbehörde (im Tiefbauamt), den Straßenbaulastträgern, dem Ordnungsamt und

der Polizei auch dauerhaft Planer*innen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes hinzugezogen werden, um mittel- bis langfristig eine fehlerverziehende Infrastruktur in der Gesamtstadt zu etablieren. Die Beteiligung der DSW21 sollte fortgeführt werden. Neben regelmäßigen Verkehrsschauen werden auch Evaluierungen umgesetzter Maßnahmen durchgeführt.

Anpassungen der Verkehrssicherheitsstrategie, beispielsweise durch sich ändernde externe Faktoren, sollten aus der Unfallkommission, dem Arbeitskreis Verkehrssicherheit, dem Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün und der Verwaltung heraus vorgeschlagen werden. Der Dortmunder Lenkungsreis Sicherheitskonferenz ist von der Verkehrssicherheitsstrategie sowie etwaigen Änderungen zu unterrichten.

Ergänzung der Personalressourcen

Auf fachlicher Ebene ist ein Ausbau des Personals und der Kompetenzen der Verwaltung vorgesehen. Dazu soll die Anzahl der Auditorinnen und Auditoren für die Verkehrssicherheit auf 2-3 erhöht werden, damit ein*e Ansprechpartner*in zur Verfügung steht, die*der Neuplanungen und Bestand auditieren kann. Ebenfalls sind erweiterte personelle Ressourcen für die aufsuchende Verkehrssicherheitsarbeit und die Koordination ehrenamtlicher Partner*innen erforderlich, welche die zielgruppenspezifische Kommunikation und Schulung übernehmen. Diese Personen übernehmen ebenfalls die Kommunikations- und Kampagnenarbeit. Schlussendlich ist die bereits eingeleitete Aufstockung des Personalbestandes für die Verkehrsüberwachung dringend fortzuführen, um verkehrsunsicheres Verhalten, vor allem im ruhenden Verkehr, zeitnah ahnden und einen hohen Kontrolldruck aufbauen zu können.

Finanzierung

Die Ausgaben für die Verkehrssicherheit müssen deutlich erhöht werden. Dies gilt sowohl für die Aufstockung der Planstellen für die Verkehrssicherheitsarbeit als auch für bauliche Maßnahmen und die Kommunikationsarbeit. Bei den allermeisten baulichen Maßnahmen bestehen starke Synergien mit dem Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Deswegen ist ein geringerer Mittelaufschlag erforderlich. Dies bedingt aber die enge Abstimmung der Maßnahmen und Förderungs- und Finanzierungspfade mit den

entsprechenden Vorhaben. Die aufzuwendende Summe für die Verkehrssicherheitsarbeit kann sich grob an den Unfallkosten orientieren. Im Grundsatz gilt, dass Investitionen in die Unfallprävention sich volkswirtschaftlich rentieren, weil sie hohe Unfallkosten und Folgekosten einsparen. So könnten zur Unfallprävention z. B. jährlich ca. 10 % der volkswirtschaftlichen Unfallkosten von Dortmunder Verkehrsunfällen mit Personenschäden in angesetzt werden, was ca. 7 Mio. € p. a. entspricht. Finanzielle Synergien können zum Beispiel beim Neubau und der Umgestaltung von Gehwegen, Radwegen und Straßen entstehen, wenn gleichzeitig Verbesserungen für die Verkehrssicherheit implementiert werden. Werden die vorgeschlagenen Summen nach Entstehung der Kosten eingesetzt, so sind rund 30 % für den Fußverkehr und 16 % für den Radverkehr aufzuwenden, wobei bezogen auf die Verkehrsleistung die Kosten deutlich höher liegen¹⁵. Neben Fördermitteln, z. B. auch im Rahmen kombinierter Maßnahmen wie Radwegbau, sind Kooperationen beispielsweise mit den Berufsgenossenschaften, Versicherern oder Krankenkassen sinnvoll.

Prioritäten

Eine Prioritätensetzung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist erforderlich, da nicht alle Handlungsfelder und Maßnahmen zeitgleich bearbeitet werden können. Im Fokus steht dabei die prioritäre Verbesserung der Verkehrssicherheit von Zielgruppen und den Nutzer*innen von Verkehrsmitteln, die aufgrund ihrer Vulnerabilität besonderen Schutz benötigen.

Priorität 1: Schulwegesicherheit

Schulkinder sind eine besonders gefährdete und schützenswerte Zielgruppe. Ihr Schutz durch organisatorische und bauliche Maßnahmen genießt deshalb die oberste Priorität.

Priorität 2: Gehwegnasenprogramm

Gehwegnasen sichern das Queren von Fahrbahnen und sind besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende hilfreich z. B. Schulkinder oder ältere Menschen mit eingeschränkten Sehfähigkeiten. Als wirksames Mittel gegen die

gefährlichen Überschreiten-Unfällen, die für ungeschützte Verkehrsteilnehmende oft schwerwiegende Unfallfolgen haben, sollten Gehwegnasen mit hoher Priorität umgesetzt werden.

Priorität 3: Radwegeprogramm

Mit dem Anstieg des Radverkehrs ist ein Anstieg der Anzahl der Unfälle im Radverkehr eingetreten. Um diese Entwicklung zu brechen und die ungeschützte Radfahrenden besser zu schützen, ist es von hoher Wichtigkeit hier möglichst schnell entgegenzuwirken. Der sichere Ausbau von Radwegen und den zugehörigen Knotenpunkten ist deswegen kurzfristig und mit hoher Priorität anzustreben.

Priorität 4: Sichere Kreuzungen auf Haupteinfallstraßen

Hauptverkehrsstraßen, besonders zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt, sind Schwerpunkte des Unfallgeschehens für fast alle Verkehrsarten. Eine Sicherung der Knotenpunkte ist deswegen wichtig, um ein für alle Verkehrsteilnehmende sicheres Verkehrsnetz zu schaffen.

Priorität 5: Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und des Miteinanders

Ergänzend zu den Prioritäten mit baulichem Schwerpunkt ist auf eine positive Verhaltensänderung im Straßenverkehr zur Vermeidung von Konflikten hinzuwirken. Das menschliche Verhalten ist als wichtige Determinante für die Entstehung von Unfällen identifiziert worden. Für einen Erfolg aller vorher genannten Maßnahmen ist parallel also auch die Verhaltensänderung zu forcieren.

Auch personell müssen Prioritäten gesetzt werden, um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in Dortmund zu erreichen. Dazu werden folgende Schritte vorgeschlagen:

- Mehr Verkehrssicherheitsauditor*innen ausbilden und einsetzen,
- Aufsuchende Verkehrssicherheitsberater*innen einsetzen,
- Personal für die Verkehrsüberwachung beim Ordnungsamt (und der Polizei) aufstocken.

¹⁵ Der Ansatz „safety-by-numbers“ konnte in deutschen Städten bislang nicht nachgewiesen werden. Will die Stadt Dortmund also den Radverkehrsanteil erhöhen, so ist mit einem Anstieg der Radverkehrsunfälle zu rechnen, wobei gezielt und frühzeitig dagegen agiert werden kann.

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1 | Ablauf - Masterplanprozess | 5 |
| Abbildung 2 | Ausgewählte Zahlen und Besonderheiten aus der Unfallstatistik | 7 |
| Abbildung 3 | Unfälle mit Personenschaden je 1.000 Einwohner | 8 |
| Abbildung 4 | Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden in Dortmund - Räumliche Verteilung | 11 |
| Abbildung 5 | Straßenverkehrsunfälle in Dortmund - Räumliche Hotspots | 12 |
| Abbildung 6 | Straßenverkehrsunfälle auf Einfallstraßen und am Wall | 14 |
| Abbildung 7 | Straßenverkehrsunfälle in Dortmund – Schwerpunkte Fußverkehrsbeteiligung | 16 |
| Abbildung 8 | Straßenverkehrsunfälle in Dortmund – Schwerpunkte Radverkehrsbeteiligung | 18 |
| Abbildung 9 | Strategische Ziele der Verkehrssicherheitsstrategie | 23 |
| Abbildung 10 | Verunglückte im Zeitverlauf und zukünftige Daten | 24 |
| Abbildung 11 | Befragung der Schulkinder zu Schul- und Freizeitwegen | 29 |
| Abbildung 12 | Schematische Darstellung - Gehwegnase | 36 |
| Abbildung 13 | Ausreichend Platz für zu Fuß Gehende am Bahnhofsvorplatz in Bochum | 37 |
| Abbildung 14 | Pop-Up-Radwege (Berlin) | 38 |
| Abbildung 15 | Straßenbeleuchtung - PHOENIX-West (Dortmund) | 39 |
| Abbildung 16 | Illumination der Bahnunterführungen an der Brinkhoffstraße (Dortmund) | 42 |
| Abbildung 17 | Falschparken in einer gesicherten Baustellenführung | 44 |
| Abbildung 18 | Dialogveranstaltung | 49 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabelle 1 | Erfasste Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Dortmund von 2013-2018 | 8 |
| Tabelle 2 | Unfälle mit Personenschaden je 1.000 Einwohner | 9 |
| Tabelle 3 | Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltypen (2013-2018) | 15 |
| Tabelle 4 | Unfälle mit Personenschaden nach Straßennetz | 15 |
| Tabelle 5 | Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltypen | 20 |
| Tabelle 6 | Agierende in der Verkehrssicherheitsarbeit | 21 |

