

Masterplan Mobilität Dortmund 2004



Impressum

Herausgeberin:

Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Stadtrat Ullrich Sierau, Umwelt- und Planungsdezernent (verantwortlich)

Redaktion:

Andreas Meißner, Winfried Sagolla, Antje Pott (Stadtplanungsamt)
Dr. Wolfgang Haller, Dr. Johannes Lange (Schnüll, Haller und Partner)
Gabriele Kotzke (raum + prozess)

Fotos:

Dortmund-Agentur
Stadtplanungsamt
Schnüll, Haller + Partner
Hans Blosssey

Kommunikationskonzept und Produktion:

Dortmund-Agentur in Zusammenarbeit
mit Fortmann.Rohleder Grafik.Design

Druck:

Druckerei Schmidt, Lünen 6/04

Masterplan Mobilität Dortmund 2004

Inhalt

Präambel	
Zusammenfassung	
1. Ausgangssituation und Zielvorstellungen	13
1.1 Die verkehrliche Entwicklung in Dortmund	13
1.1.1 Räumliche Entwicklung und Strukturwandel	13
1.1.2 Motorisierter Individualverkehr und das Straßennetz	14
1.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr und das Schienennetz	15
1.1.4 Entwicklung des Güterverkehrs und des Hafens	15
1.1.5 Entwicklung des Flugverkehrs und des Flughafens	16
1.1.6 Verkehrsverhalten	17
1.2 Aufgaben und Umsetzung des Masterplans	18
1.2.1 Aufgaben des Masterplans	18
1.2.2 Der Planungsprozess des Masterplans	19
1.2.3 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum Masterplan Mobilität	21
1.2.4 Zusammenhang Masterplan Mobilität und Flächennutzungsplan	22
1.3 Das Leitbild	23
2. Aktuelle Planungen und Maßnahmen	29
2.1 Bestehende Verkehrskonzepte	29
2.1.1 Tempo-30-Zonen-Konzept	29
2.1.2 Verkehrskonzept Veranstaltungsbereich	29
2.1.3 Parkraumkonzept	30
2.1.4 Maßnahmenplan Radverkehr	30
2.1.5 Entwicklung des Hauptbahnhofs	31
2.2 Städtebauliche Projekte	31
2.3 Die Infrastrukturmaßnahmen des Masterplans Mobilität	33
2.3.1 Maßnahmenauswahl und -umfang	33
2.3.2 Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr	33
2.3.3 Maßnahmen im ÖPNV	42
3. Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Jahr 2015	42
3.1 Verkehrsmodell und Szenarien	49
3.1.1 Verkehrsmodell Dortmund	49
3.1.2 Szenarien	50
3.1.3 Netzbezogene Ergebnisse	54
3.1.4 Zusammenfassung	55
3.2 Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV und im Kraftfahrzeugverkehr	56
3.2.1 Methodik und Vorgehensweise	56
3.2.2 Ergebnisse	57

3.3	Weitere Planungskonzepte	60
3.3.1	Planungskonzept Fußgängerverkehr	60
3.3.2	Planungskonzept Radverkehr	62
3.3.3	Planungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr	69
3.3.4	Planungskonzept Kraftfahrzeugverkehr	71
3.3.5	Planungskonzept Wirtschaftsverkehr	74
3.3.6	Planungskonzept Verkehrsmanagement	77
3.3.7	Planungskonzept Mobilitätsmanagement	80
3.3.8	Planungskonzept Verkehrssicherheit	90
3.3.9	Planungskonzept Straßenraumgestaltung	94
4.	Integriertes Handlungskonzept	97
4.1	Straßennetz	98
4.2	ÖPNV	99
4.3	Radverkehr	100
4.4	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	101
4.5	Wirtschaftsverkehr	102
4.6	Mobilitätsmanagement	102
4.7	Verkehrsmanagement	103
4.8	Verkehrssicherheit	103
4.9	Straßenraumgestaltung	104
4.10	Bezug der Handlungskonzepte zum Leitbild des Masterplans	104
5.	Schlüsselmaßnahmen	107
5.1	Methodisches Vorgehen	107
5.2	Wichtige Maßnahmen aus den Handlungsfeldern	108
5.3	Zusammenstellung der Schlüsselmaßnahmen	110
5.4	Generelle Einschätzung des Ergebnisses	111
6.	Fazit und Ausblick	113
	Anhang	115

Präambel

Im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes für das Stadtgebiet Dortmund hat der Rat der Stadt Dortmund am 14.12.2000 auch die Erarbeitung von integrierten teilträumlichen Stadtbezirkentwicklungskonzepten und Masterplänen zu einzelnen Themen befürwortet. Diese beiden gesetzlich nicht normierten Planwerke sollen den formalen Flächennutzungsplanprozess begleiten und in geeigneter Weise den Dialog zwischen fachlich oder räumlich berührten Fachleuten und Interessengruppen sicherstellen. Insofern kann ein Masterplan flexibel auf die Bedürfnisse von Akteuren und auf festgestellte Handlungserfordernisse eingehen. Ein Masterplan ist ein Plan für Projekte und Perspektiven. Er baut Brücken und schafft Integration. Er beschreibt Möglichkeitsräume, Akteure und ihre Interaktionsfähigkeiten sowie sog. Win-Win-Situationen zwischen verschiedenen Akteuren. Er enthält die Aufforderung an die Stadtgesellschaft zum Mitmachen bei der Zukunftsgestaltung der Stadt.

Bei der Arbeit an der positiven Zukunft der Stadt Dortmund werden die unterschiedlichen Aktivitäten verschiedenster Akteure im Rahmen eines Masterplanes für das neue Dortmund gebündelt. Hierbei ist ein wesentliches Leitbild die Entwicklung Dortmunds als Oberzentrum in der Metropolregion Rhein-Ruhr und die weiterhin erfolgreiche Fortführung des Strukturwandels nicht nur im Bereich der Wirtschaft, sondern auch im Hinblick auf die räumliche Situation und die Nutzungsstruktur in der Stadt. Daher kommen Beiträge aus den verschiedenen Bereichen der Daseinsvorsorge wie Wohnen, Arbeiten, Soziales, Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Städtebau.

Die Steuerung dieser Bereiche ist ureigene Aufgabe der Stadt und der verantwortlichen Entscheidungsträger. Daher wurden im Planungs- und Umweltdezernat seit dem Jahr 2001 insgesamt fünf Masterpläne zu den Themen Umwelt, Mobilität, Einzelhandel, Wirtschaftsflächen und Wohnen auf den Weg gebracht. Diese Masterpläne unterscheiden sich in ihrer Thematik und den beteiligten Akteuren, aber auch hinsichtlich des Erarbeitungsprozesses. Gemeinsam ist ihnen, dass sie dialogorientiert erarbeitet

wurden und nach Art und Inhalt nicht durch Gesetze festgelegt sind. Allerdings stellen Sie auch den Zusammenhang zur gesetzlichen Norm her, wenn es um die Behandlung einzelner Themen geht. Insofern ergänzen und flankieren Masterpläne das formelle Flächennutzungsplanverfahren.

Darüber hinaus bieten die Masterpläne eine hervorragende Plattform für die Herstellung von Öffentlichkeit in der Stadtgesellschaft. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des in der Stadt Dortmund laufenden Agendaprozesses. Angesprochen werden die verschiedenen Akteure aus Politik und Fachwelt, aus Institutionen und Verwaltung sowie aus der interessierten Bürgerschaft. Der Prozess bei der Bearbeitung eines Masterplans führt zu einer Kultur des Diskurses und zur Konsensfindung. Er schafft Transparenz und Verständigung.

Damit wird die städtische Politik zu den einzelnen Fachthemen auf eine breite Basis gestellt. Das Dortmunder Modell der Masterpläne ist mittlerweile weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt und anerkannt. Insofern ist es nur konsequent, den Masterplanprozess in Dortmund fortzuführen.

Zusammenfassung

Mit Beschluss vom 05.04.2001 hat der Rat der Stadt Dortmund die Verwaltung beauftragt, parallel und in enger Abstimmung mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes einen **Masterplan Mobilität** als Grundlage für die Verkehrsplanung der nächsten 15–20 Jahre zu entwickeln. Die Erarbeitung ist unter Berücksichtigung der in der Agenda 21 formulierten Nachhaltigkeitsprinzipien erfolgt. Über die Infrastruktursicherung und -planung hinaus hat sie die Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationsstrategien zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse einbezogen.

Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des Masterplan Mobilität erfolgte unter Hinzuziehung eines Gutachters und unter Beteiligung aller im Verkehrsbereich relevanten gesellschaftlichen Gruppen. Dem knapp 30 Personen umfassenden begleitenden Arbeitskreis gehörten Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen und öffentlichen Einrichtungen, der drei Ratsfraktionen sowie der Fachverwaltung und eine externe Moderatorin an. Der Arbeitsprozess hat sich über zwei Jahre erstreckt. Neben den 15 Arbeitskreissitzungen hat es eine öffentliche Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung sowie drei öffentliche Diskussionsabende zu grundsätzlichen verkehrlichen Themen gegeben.

Mit dem Masterplan Mobilität hat die Stadt Dortmund neue und innovative Wege in der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung beschritten. Der aufwändige Planungsprozess, der inzwischen bundesweit Anerkennung findet, war erfolgreich und hat zu einem in Verkehrsfragen in Dortmund bislang nicht erreichten Konsens geführt. Trotz der naturgemäß gerade im Verkehrsbereich besonders starken Konfliktlagen sind die im Abschlussbericht dokumentierten Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge vom Arbeitskreis einstimmig verabschiedet worden.

Wesentliche Inhalte und Ergebnisse

Der Masterplan Mobilität bietet einen umfassenden Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung der nächsten 15–20 Jahre. Er ist die strategische Konzeption der Verkehrsplanung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Er muss künftig

durch Stadtteilverkehrskonzepte ergänzt werden. Der Masterplan Mobilität formuliert ein verkehrliches Leitbild mit Werte- und Handlungszielen und beschreibt die wesentlichen aktuellen Verkehrsplanungen, Einzelkonzepte und Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Straßen- und Schienennetzes. Bestehende Beschlusslagen sind übernommen worden.

Ergebnis des Masterplan Mobilität ist ein integriertes, verkehrsartenübergreifendes Handlungskonzept mit Maßnahmen in den neun Handlungsfeldern: Straßennetz, ÖPNV, Radverkehr, ruhender Verkehr, Straßenraumgestaltung, Güterverkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit.

Der Masterplan Mobilität sieht auch in Zukunft einen erheblichen Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Straßennetz, ÖPNV-Netz und Radverkehrsnetz vor. Dies ist vor dem Hintergrund des Zielszenarios des Flächennutzungsplanes gerechtfertigt. Er setzt weitere Schwerpunkte auf die qualitative Verbesserung der Verkehrssysteme in den Bereichen Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung. Diese qualitativen Verbesserungen sollen ergänzt werden durch ein umfangreiches Beratungsangebot im Rahmen des verkehrsartenübergreifenden Mobilitätsmanagements.

Für jedes Handlungsfeld sind Schlüsselmaßnahmen vorgeschlagen worden. Die empfohlenen Maßnahmen sind geeignet, die Bedingungen für den Stadtverkehr in Dortmund für alle Nutzergruppen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Generell stehen alle Maßnahmen unter dem Vorbehalt weiterer Beschlüsse und der Finanzierungssicherheit. So ist beispielsweise für die aus verkehrspolitischer Sicht durchaus sinnvolle Einrichtung einer Mobilitätszentrale gegenwärtig keine ausreichende Finanzierung durch Dritte erkennbar. Eine Finanzierung durch die Stadt Dortmund scheidet angesichts der Haushaltslage aus.

Der Masterplanprozess soll fortgeführt werden. In Kontrollszenarien soll künftig geprüft werden, wie die Prioritäten in der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze zu setzen sind, wenn die Entwicklung der Stadt Dortmund vom Zielszenario des Flächennutzungsplanes abweicht. Der Masterplan Mobilität bedarf deshalb der regelmäßigen Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Entwicklungen. Als ein Element dieses Prozesses soll eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt werden.

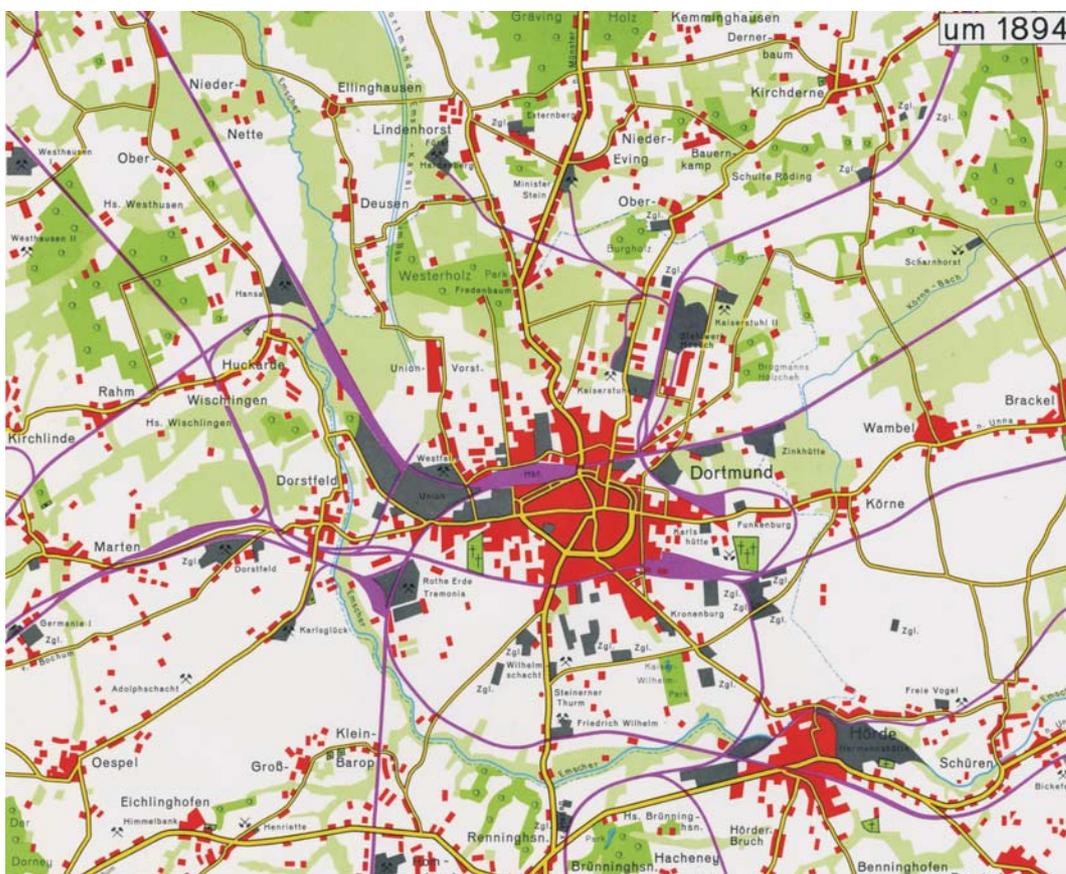
1. Ausgangssituation und Zielvorstellungen

1.1 Die verkehrliche Entwicklung in Dortmund

Einen Überblick über die gesamte verkehrliche Entwicklung der letzten 150 Jahre zu geben, würde den Rahmen dieser Publikation sprengen. Auf einzelne bedeutende Aspekte, die auch heute noch entscheidende Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklungsplanung haben, soll trotzdem kurz eingegangen werden. Schwerpunkt hierbei ist die Entwicklung der letzten 10 bis 15 Jahre, um den Anlass für den Masterplan Mobilität zu verdeutlichen.

1.1.1 Räumliche Entwicklung und Strukturwandel

Die heutige Stadtstruktur von Dortmund und die wesentlichen Verkehrsachsen sind durch das rasante und weitgehend ungeordnete Wachstum in der Phase der industriellen Revolution in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geprägt. Die räumliche Entwicklung der Stadt steht in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrssysteme. Der Bau der Eisenbahn in Dortmund ab 1847 ist ebenso eng mit dem



Dortmund um 1894

wirtschaftlichen Aufschwung verbunden wie die Eröffnung des Hafens 1899. Ab den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts begann das Zeitalter des Automobils und das Straßennetz wurde entsprechend daraufhin ausgebaut.

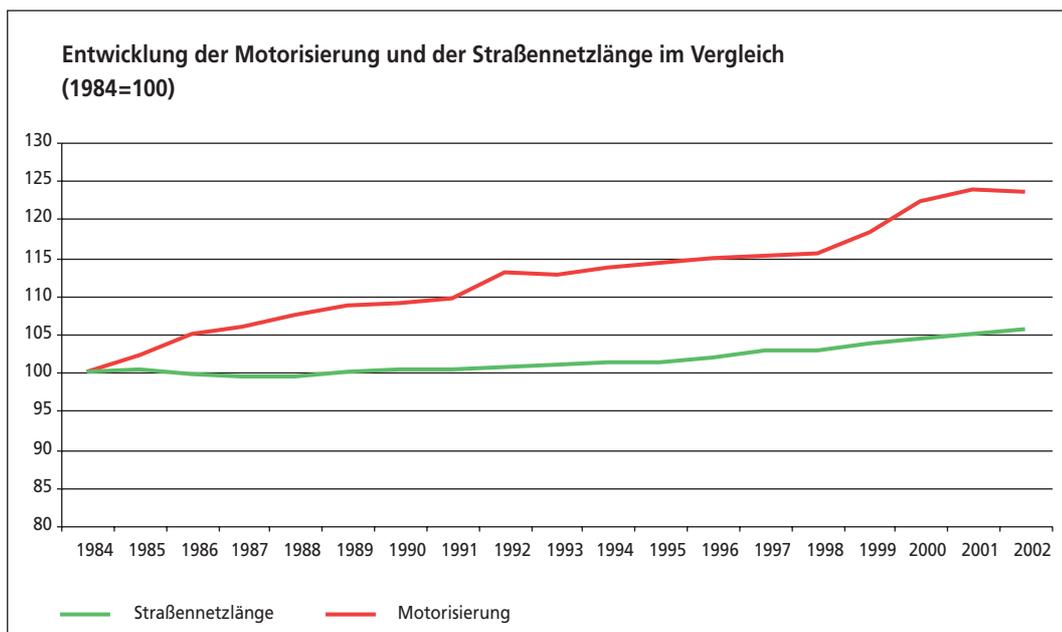
Durch den Wegfall der Kohle- und Stahlproduktion in den letzten 15 Jahren und die Aufgabe von Militärstandorten im Stadtgebiet entstanden Konversionsflächen, auf denen neue Nutzungen angesiedelt werden konnten und auch in Zukunft noch angesiedelt werden. Diese Flächen erzeugen eine hohe Dynamik in den städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen, auf die planerisch reagiert werden muss (vgl. auch Kap. 2.2). In erster Linie geht es hier um die Erschließung und Anbindung der neu zu entwickelnden Flächen an das bestehende Verkehrsnetz. Es entsteht darüber hinaus eine Neuverteilung der Arbeitsplätze und Wohnstandorte im Stadtgebiet, die eine veränderte Verkehrsnachfrage nach sich ziehen.

1.1.2 Motorisierter Individualverkehr und das Straßennetz

Der Ausbau des (Fern-)Straßennetzes wurde mit der Verbreitung des Pkw als Massentransportmittel erforderlich. Schon 1925 enthält das Verkehrskonzept des Siedlungsver-

bandes Ruhr die wesentlichen Straßenzüge in Nord-Süd und Ost-West-Richtung. Ein Teil davon (wie z.B. die B236n als NS X) sind heute weitestgehend realisiert, andere sind aufgrund nicht eingetretener Bevölkerungsprognosen und veränderter verkehrlicher Zielsetzungen verworfen worden. Heute ist Dortmund mit der A1, A2, A45 sowie die A42, A44 und die B1/A40 hervorragend an das überregionale und regionale Straßennetz angebunden. Das gesamte Straßennetz innerhalb des Stadtgebietes umfasst eine Länge von ca. 1.780 km (31.12.2002).

Deutlich wird die notwendige Entwicklung des Straßennetzes an der Motorisierung. Kamen im Jahre 1938 noch 37 Pkw auf 1000 Einwohner, waren es 1964 schon 159 Pkw und 1985 392 Pkw. Zum 31.12.2001 waren schon knapp 278.000 Pkw in Dortmund gemeldet, das sind 473 Pkw/1000 EW. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt (519 Pkw/1000 EW) ist dies sehr niedrig, bedeutet aber gegenüber 1985 eine Steigerung um über 20%. Aus diesem Grund und der Zunahme der Personen über 18 Jahre an der Gesamtbevölkerung sowie der Anzahl der Führerscheinbesitzer wird die Anzahl der zugelassenen Pkw bis zum Jahr 2015 vermutlich auf ca. 295.000 steigen.



Entwicklung der Motorisierung und der Straßennetzlänge



Straßenbahn vor dem Dortmunder Hauptbahnhof um 1920

1.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr und das Schienennetz

Wichtigster Faktor für die industrielle Entwicklung war der Eisenbahnbau, der mit der 1847 eröffneten Köln-Mindener-Eisenbahn und der 1849 eröffneten Bergisch-Märkischen Bahn seinen Anfang hatte. Bereits 1880 war das heute vorhandene Schienennetz weitgehend realisiert.

Für den öffentlichen Personenverkehr entstand 1881 als erstes öffentliches Nahverkehrsmittel die Straßenbahn. Zunächst als Pferdebahn und ab 1894 als Straßenbahn, deren Motor mit Strom aus einer Oberleitung angetrieben wurde. Es entstand schon früh ein weit verzweigtes Straßenbahnnetz, welches ab 1925 durch Busse ergänzt wurde.

Heute gibt es in der Stadt Dortmund ein rd. 100 km langes Schienennetz für den regionalen Schienenverkehr mit 44 RB- und S-Bahn-Haltestellen. Über 12 Nahverkehrsstrecken ist die umliegende Region insgesamt gut an das Oberzentrum Dortmund angebunden. Das kommunale Schienennetz der Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken hat derzeit eine Länge von rd. 75 km. Drei Strecken durchmessen das gesamte Stadtgebiet und sind in den drei zentralen Knotenpunktbahnhöfen Kampstraße, Stadtgarten und Reinoldikirche miteinander verknüpft.

Die Verkehrsnachfrage im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (Stadtbahnen und Linienbusse der DSW) hat in den vergangenen 15 Jahren um über 40 Mio. auf rd. 116,7 Mio. Fahrgäste/Jahr (2002) zugenommen. Im Vergleich zur Motorisierung

(+20 %, s.o.) beträgt die Steigerung gegenüber dem Jahr 1985 fast 63 %. Für die positive Entwicklung des ÖPNV sind die sehr gute Angebotsstruktur im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), die in dem Betrachtungszeitraum stark verbesserten Tarifangebote (z.B. Ticket 2000, Semesterticket, Schoko-Ticket) und die in den letzten Jahren verstärkten intermodalen Zusatzangebote (Car-Sharing, Bike&Ride, Combi-Car) verantwortlich.

Die Auswirkungen des zukünftigen wirtschaftlichen Strukturwandels werden für die ÖPNV-Nachfrage ohne eine zielorientierte Beeinflussung durch Maßnahmen der Stadt- u. Verkehrsplanung tendenziell nachteilig sein. Gründe sind:

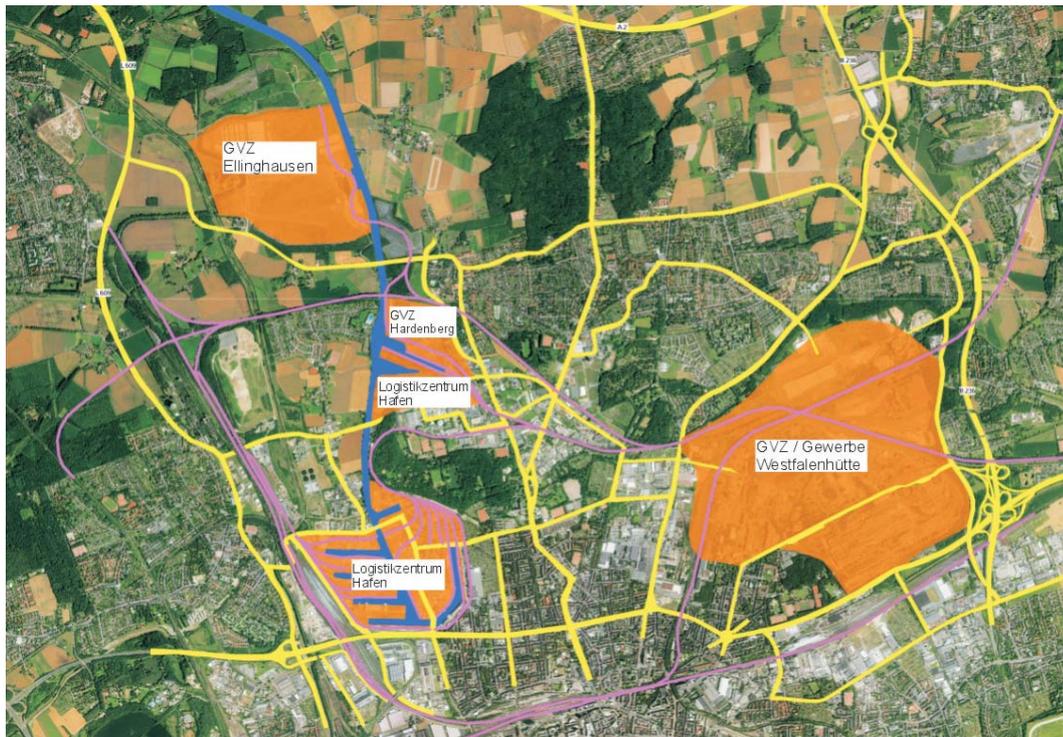
- die abnehmende Siedlungsdichte,
- die Individualisierung der räumlichen und zeitlichen Verteilung von Aktivitäten,
- komplexere Aktivitätsketten.

Allein um den Status quo zu halten, wird daher in Zukunft eine noch stärkere Förderung des Umweltverbundes gegenüber dem Kfz erforderlich werden.

1.1.4 Entwicklung des Güterverkehrs und des Hafens

Die gravierendsten und am stärksten durch den Strukturwandel bedingten Veränderungen der Verkehrsnachfrage sind in Dortmund beim Güterumschlag im Hafen zu beobachten. Der Dortmunder Hafen wurde 1899 als Endpunkt des Dortmund-Ems-Kanals eröffnet und diente ursprünglich vorrangig dem Umschlag von heimischer Kohle, von Eisenerzimporten sowie von Baustoffen und Rohstahlerzeugnissen. Später erlangte der Umschlag von Eisenschrott zunehmende Bedeutung. Mit der sukzessiven Stilllegung der insgesamt sieben Dortmunder Hochöfen in den Jahren 1997 bis 2002 brachen die Erzimporte vollständig weg. Vorübergehend gelang es der in städtischem Besitz befindlichen Dortmunder Hafen AG, durch den verstärkten Umschlag von Importkohle für die Kohlekraftwerke in der Region die Mengenverluste wieder auszugleichen. Dennoch ist eine Neuausrichtung der Hafenaktivitäten unumgänglich.

Mit dem Bau der Containerumschlaganlage im Hafen im Jahre 1989 wurden die Weichen dafür gestellt. Mit der 1998 fertiggestellten



GVZ-Standorte in Dortmund

zweiten Erweiterung erreicht das Containerterminal Dortmund (CTD) eine Umschlagkapazität von ca. 100.000 Ladungseinheiten pro Jahr.

Mitte der 90er Jahre entwickelte die Stadt Dortmund gemeinsam mit dem Kreis Unna und der Stadt Hamm das Konzept des zentralen Güterverkehrszentrums östliches Ruhrgebiet, in dem der Dortmunder Hafen eine zentrale Bedeutung für den Container-Umschlag zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße zugewiesen bekam (vgl. Abb. 3).

1.1.5 Entwicklung des Flugverkehrs und des Flughafens

Der damalige Verkehrslandeplatz im Ortsteil Wickede mit einer 650 m langen Graspiste, auf dem lediglich Sichtflüge mit kleineren Motorflugzeugen bis 3.000 kg, Drehflüglern, Motorseglern und Segelflugzeugen durchgeführt wurden, entwickelte sich zu einem wichtigen deutschen Regionalflughafen, dessen Infrastruktur auch Instrumentenflüge bei schlechten Witterungsverhältnissen erlaubt.

Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. Januar 2000 verfügt der

Flughafen nunmehr über eine 2.000 m lange Start- und Landebahn. Diese Start- und Landebahnlänge erlaubt den Einsatz von Flugzeugen bis zu einer Größenordnung der Boeing B737 und Airbus A319/320/321.

Die Passagierzahlen sind in den letzten Jahren stark angestiegen. Zählte der damalige Verkehrslandeplatz im Jahre 1990 noch etwa 228.000 Passagiere bei insgesamt ca. 41.000 Flugbewegungen, wurden im Jahr 2001 bei etwa 50.000 Flugbewegungen schon über 1.000.000 Passagiere befördert (vgl. Abb. auf der nächsten Seite). Diese Anzahl an Fluggästen konnte der Flughafen auch in den Jahren 2002 und 2003 halten.

Auch die Verkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren den steigenden Bedürfnissen und internationalen Standards angepasst. Seit Ende 2000 verfügt der Flughafen über ein modernes Abfertigungsgelände, rd. 3500 Parkplätze für den Individualverkehr und eine verbesserte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.

Im Rahmen der Fortschreibung des Stadtbahn-Betriebskonzeptes wird eine direkte

schienegebundene Erschließung des Flughafens geprüft (Ausfädelung aus der U47 in Höhe des Hauptfriedhofs).

Die Kfz- Erschließung wird durch eine zusätzliche Autobahnanschlussstelle an der Stadtgrenze Dortmund, Unna, Holzwickede erheblich verbessert. Das Planfeststellungsverfahren hierzu ist eingeleitet.

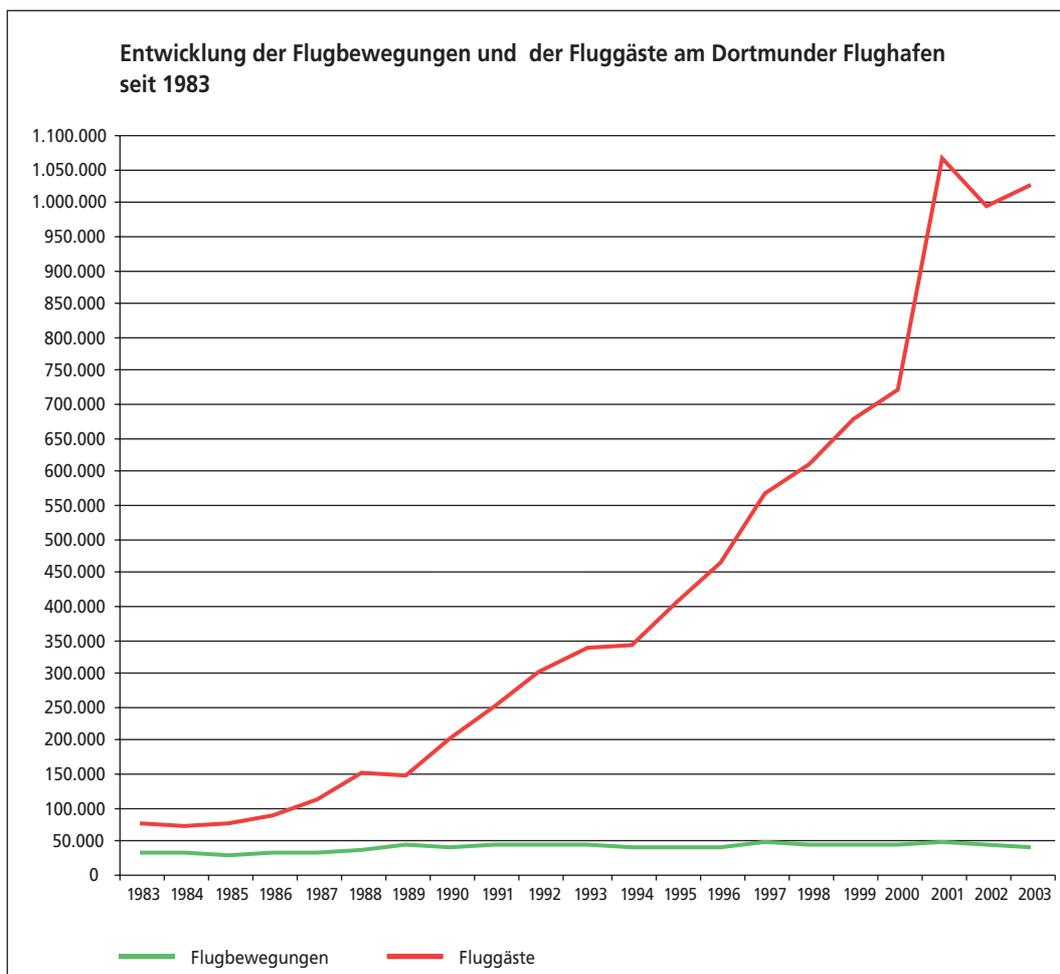
1.1.6 Verkehrsverhalten

Während die absoluten Kfz-Verkehrsmengen und ÖPNV-Beförderungszahlen in der Zeitspanne von 15 Jahren noch deutliche Veränderungen erkennen lassen, bewegten sich die Anteile der Verkehrsträger am Dortmunder Verkehrsmarkt nur um wenige Prozentpunkte. Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen aus den Jahren 1988 und 1998.

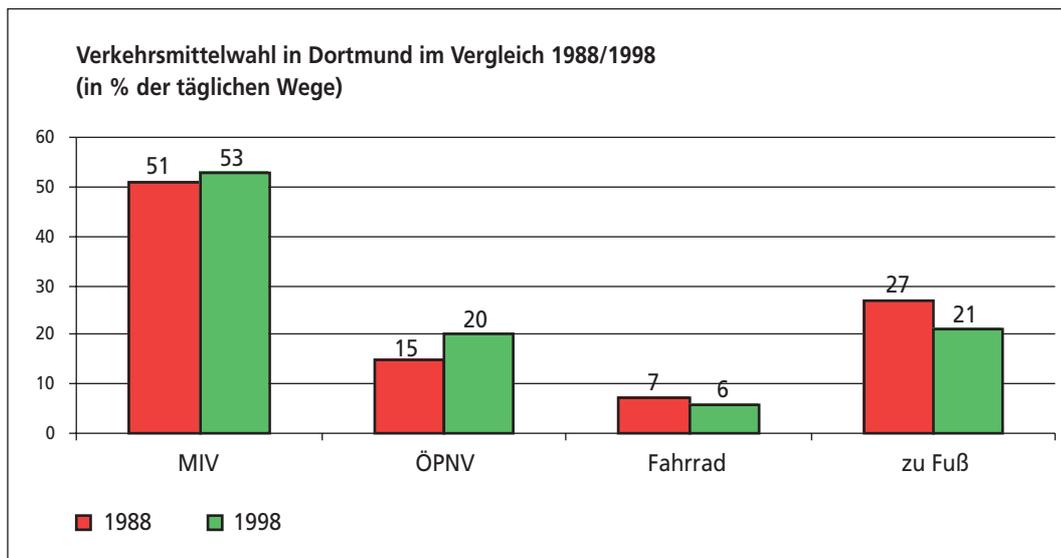
Der ÖPNV konnte um 5% zulegen, der Kfz-Verkehr stieg um 2%. Dies ging zu Lasten der nichtmotorisierten Fahrten und Wege, die zusammen um 7% abnahmen. Ohne wirkungsvolle Maßnahmen zur Attraktivierung der Nahmobilität und der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist eine weiterhin deutliche Abnahme des Fußgängerverkehrsanteils zu erwarten.

Zusammenfassung

Der wirtschaftliche Strukturwandel der letzten rd. 15 Jahre hat eine Reihe dynamischer Veränderungsprozesse in den räumlichen und zeitlichen Strukturen der Verkehrsnachfrage ausgelöst, die bei oberflächlicher Betrachtung der verkehrserzeugenden Strukturgrößen und der Verkehrsnachfrage zunächst nicht sichtbar werden. Neben der teilräumlichen Verkehrsplanung, deren



Entwicklung der Flugbewegungen und der Fluggäste am Dortmunder Flughafen seit 1983



Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Dortmund

derzeitige und künftige Hauptaufgabe die Erschließung und Anbindung von Konversionsflächen sein wird, benötigt die Stadt Dortmund daher eine gesamtstädtische verkehrliche Rahmenplanung, die die Effekte des Strukturwandels in integrierten stadt- u. verkehrsplanerischen Handlungskonzepten aufgreift und lenkend eingreift.

1.2 Aufgaben und Umsetzung des Masterplans

1.2.1 Aufgaben des Masterplans

Der Masterplan Mobilität ist ein verkehrsartenübergreifender Gesamtplan, der grundsätzlich alle für die Mobilität relevanten Bereiche umfasst. Er beschreibt die Ziele der Verkehrsplanung in Dortmund für die nächsten 15 bis 20 Jahre und benennt die wesentlichen Handlungsfelder der künftigen Verkehrsplanung. Neben den klassischen Handlungsfeldern, wie beispielsweise der Netzplanung oder der Verkehrssicherheitsarbeit werden auch innovative Aspekte wie das verkehrsartenübergreifende Mobilitätsmanagement betrachtet.

Stadtentwicklung und die Verkehrsplanung müssen eng miteinander verknüpft und abgestimmt sein. Der Masterplan Mobilität ist deshalb unmittelbar mit dem Flächennut-

zungsplan verbunden und ist somit das strategische, programmatische Konzept der Verkehrsplanung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Er ersetzt nicht die Verkehrsplanung auf der Ebene der Stadtbezirke, sondern liefert für diese den Rahmen und beschreibt die programmatischen Handlungsfelder.

Der Masterplan Mobilität greift die laufenden verkehrlichen Planungen und Programme sowie die Ratsbeschlüsse der Stadt Dortmund auf. Diese werden nicht komplett neu bewertet, Prioritäten und Realisierungszeiträume werden aber im Einzelfall überprüft, um den sich wandelnden Anforderungen gerecht zu werden. Der Masterplan Mobilität verknüpft und koordiniert die auf unterschiedlichen Ebenen laufenden Planungen der Stadt.

Der Masterplan Mobilität ist in Dortmund parallel zum Flächennutzungsplan aufgestellt worden. Es ist deshalb folgerichtig, dass er zunächst auf den Flächennutzungsplan abgestimmt ist. Im Gegensatz zur Verkehrsplanung kennt die Flächennutzungsplanung aber keine Prognoseszenarien für unterschiedliche denkbare Entwicklungen, sondern beinhaltet eine Flächenbevorratung. Eine planerische „Bevorratung“ verkehrlichen Handlungsalternativen ist zwar durchaus auch möglich und kann auch sinn-

voll sein, der Masterplan Mobilität erfordert aber ergänzende Szenarien, um auch bei strukturellen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sachgerechte Handlungskonzepte aufzeigen zu können. Die Bearbeitung der Kontrollszenarien (vgl. Kap. 3.1) ist deshalb ein notwendiger Bestandteil des Masterplan Mobilität.

Eine kontinuierliche Aktualisierung und Fortschreibung des Masterplan Mobilität ist unerlässlich, da die Anforderungen an die Mobilität eine starke Dynamik aufweisen. Grundlage hierfür müssen eine Überprüfung der Prognosegrundlagen und eine Evaluierung der verkehrlichen Wirkungen vor dem Hintergrund des verkehrlichen Leitbildes sein.

1.2.2 Der Planungsprozess des Masterplans Verkehrsentwicklung und Mobilität sind seit langem ein Themenfeld stark polarisierter gesellschaftlicher Positionen. Nachdem viele Planungen am Widerstand Betroffener gescheitert sind, wurde im Themenfeld Verkehrsentwicklung und Mobilität frühzeitig die Notwendigkeit zur Beteiligung und Konsensbildung erkannt. Neue Beteiligungsverfahren – sogenannte kooperative Planungsprozesse – mit begleitenden Veranstaltungen haben sich dabei auf der Ebene der gesamtstädtischen Mobilitätsplanung bewährt.

Kooperative Planungsprozesse haben das Ziel, einen Konsens zwischen Externen und Verwaltung zu erarbeiten, der dann als Empfehlung in den Abstimmungs- und Entscheidungsprozess der politischen Gremien mit eingeht.

Der Planungsprozess für den Masterplan Mobilität umfasste drei Ebenen:

- den Arbeitskreis Masterplan Mobilität
- die verwaltungsinterne Vorbereitungsgruppe
- öffentliche Vortragsveranstaltungen „Mobilität im Dialog“.

Der Arbeitskreis Masterplan Mobilität

Der Arbeitskreis setzte sich aus rund 30 Personen zusammen. Dazu gehörten Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen und öffentlichen Einrichtungen, die sich



Podium der Veranstaltung „Mobilität im Dialog“ am 25.11.2002

schwerpunktmäßig mit Fragen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung beschäftigen – sogenannten Schlüsselpersonen. Sie wurden ergänzt durch Vertreter der drei Ratsfraktionen (SPD, CDU und Bündnis 90/Grüne) sowie sechs Vertreterinnen und Vertreter der Fachverwaltung, den Gutachtern und der Moderation (vgl. Tab. 1) Diese wurden auf Vorschlag der Stadt Dortmund in Abstimmung mit den Gutachtern und der Prozessberatung/Moderation eingeladen. Im Rahmen der konstituierenden Sitzung wurde die Zusammensetzung nochmals überprüft und bestätigt. Der Arbeitskreis tagte in der Regel in einem Rhythmus von 4–8 Wochen.

Der Konsensfindungsprozess begann mit einer gemeinsamen Zielformulierung – zusammengeführt im Leitbild für den Masterplan Mobilität –, setzte sich fort in der Analyse bestehender Maßnahmen für die Stadtbezirke, um dann in die Diskussion um Szenarien, Maßnahmen und Handlungskonzepte überzugehen. Er endete in der gemeinsamen Auswahl von Schlüsselmaßnahmen. Nach insgesamt 15 Sitzungen¹ liegt nunmehr ein vom Arbeitskreis einstimmig verabschiedeter Masterplan Mobilität als Gesamtpaket vor.

Konsensbildungsprozesse verlangen von allen Beteiligten die Bereitschaft, die eigene Position im Interesse eines gemeinsamen Ganzen in Frage zu stellen und aufeinander zuzugehen. Hier sind im Arbeitskreis mutige Schritte getan worden. In besonders kontroversen Einzelfällen, bei denen im Rahmen

¹ Die Termine der Arbeitskreissitzungen und die entsprechende Teilnehmerzahl ist der Anlage 1 im Anhang zu entnehmen.

Tab. 1 Mitwirkende im begleitenden Arbeitskreis Masterplan Mobilität

Verbände/Institutionen/Initiativen	Mitglieder/Vertreter(in)
ADAC-Westfalen	Dr. Peter Meintz
ADFC	Werner Blanke, Jürgen Fenecker
Arbeitskreis „Der behinderte Mensch in Dortmund“	Gusti Steiner
BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland	Thomas Quittek
Dortmunder Stadtwerke AG	Dr. Heinz-Josef Pohlmann
Einzelhandelsverband Westfalen-Mitte	Andreas Peppel, Wilhelm Mohrenstecher
Handwerkskammer Dortmund	Siegfried Riemann
IHK zu Dortmund	Wulf-Christian Ehrich
Jugendring Dortmund	Reiner Spangenberg
Lokale Agenda, AK Nachhaltige Mobilität	Dominik Vinbruck
Polizeipräsidium	Thomas Sparla, Erich Sievert
Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen	Dr. Matthias Albrecht
Seniorenbeirat	Dr. Friedrich-Wilhelm Hillnhütter Horst-Erhard Knoll
Stadtelternrat/Schulpflegschaft	Eva Reber, Herr Herzog
Ver.di - Bezirk Dortmund	Dietlind Wallbruch, Michael Bürger
VCD - Verkehrsclub Deutschland	Stefan Malcher
Vertreter der Ratsfraktionen	
B90/Die Grünen im Rathaus	RM Heide Kröger-Brenner
CDU-Ratsfraktion	Norbert Weikert (sB im AUSW)
SPD-Ratsfraktion	RM Angela Schilling, RM Monika Lührs, RM Helmut Harnisch, Norbert Schilff
Stadt Dortmund	
Umwelt- und Planungsdezernent	Stadtrat Ullrich Sierau
Stadtplanungsamt, Abt. für Verkehrsplanung	Winfried Sagolla, Andreas Meißner Antje Pott, Dr. Bert Leerkamp
Amt für Tiefbau und Straßenverkehr	Hubert Keune, Thomas Kampmann
Stadtbahnbauamt	Kristin Knitt
Wirtschafts- und Beschäftigungs- förderung Dortmund	Susanne Fohr, Dr. Utz Ingo Küpper
Gutachter	
Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner	Dr. Wolfgang Haller Dr. Johannes Lange
Moderation	
Büro raum + prozess	Gabriele Kotzke

der Diskussion keine gemeinsame Lösung gefunden werden konnte, hat es Abstimmungen mit Minderheitsvoten gegeben. Trotz der Zustimmung zum vorliegenden Masterplanergebnis behielten die Vertreter der Minderheitsvoten sich vor, bei diesen Maßnahmen im Zuge der Umsetzung und weiteren Präzisierung der Handlungskonzepte erneut Diskussionsbedarf anzumelden.

Die Vorbereitungsgruppe

Die Abfolge und die Inhalte der Sitzungen des Arbeitskreises wurden von einer verwaltungsinternen Vorbereitungsrunde entwickelt.

Diese setzte sich zusammen aus Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes als federführender Dienststelle, leitenden Mitarbeitern des Tiefbauamtes und des Stadtbahnbauamtes, den Gutachtern und der Prozessberatung/Moderation. Die Vorbereitungsgruppe tagte vor jedem Arbeitskreis. Sie hatte die Aufgabe, den Planungs- und Beteiligungsprozess konzeptionell voranzutreiben, die nächste Sitzung inhaltlich und in ihrem Ablauf vorzubereiten, die interne Abstimmung einzuleiten sowie die notwendige Verknüpfung mit dem Flächennutzungsplan (und den Stadtteilkonzepten) zu gewährleisten.

Die Bewertung des Prozesses

In der Abschlusssitzung des Arbeitskreises wurde der Planungsprozess von den Arbeitskreismitgliedern insgesamt positiv bewertet. In den nachfolgenden Äußerungen von einzelnen Mitgliedern spiegeln sich die Einschätzungen beispielhaft wider:

- Der Umgang der Teilnehmer miteinander war fair, auch wenn es viele anstrengende Diskussionen gegeben hat.
- Der Prozess hat dazu geführt, dass das Schubladendenken abgebaut werden konnte.
- Die externe Moderation war unterstützend und für den Prozess sehr vorteilhaft.
- Die Kontinuität in der Mitwirkung zeige das Interesse, weshalb der Arbeitskreis auch im Rahmen der Umsetzung jährlich einmal weiter beteiligt werden sollte.

Die letzte Äußerung wurde vom gesamten Arbeitskreis unterstützt.

1.2.3 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum Masterplan Mobilität

Die Erstellung des Masterplans Mobilität sollte nicht nur vom Arbeitskreis fachlich begleitet werden, sondern zeitgleich hat eine weitreichende Bürgerinformation stattgefunden. Ziel dieser Bürgerinformationen war es, einerseits den Prozess und das Verfahren den Bürgerinnen und Bürgern deutlich zu machen und verkehrliche Themen in der Öffentlichkeit zu diskutieren, aber auch Möglichkeiten zu bieten, mit denen sich der Bürger in den Prozess einbringen konnte. Mit diesem Bericht¹ wird diese Bürgerbeteiligung fortgesetzt. Folgende Teilbausteine der Öffentlichkeitsarbeit sind bislang umgesetzt worden:

Auftaktveranstaltung

Am 26. April 2001 hat die Auftaktveranstaltung zum Masterplan Mobilität im Rathaus stattgefunden. Ca. 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Verbänden, Initiativen und Politik diskutierten ihre Ansprüche an die Aufstellung eines Masterplans Mobilität mit der Verwaltung. Die Anforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft für die Erarbeitung von Verkehrsentwicklungsplänen wurden durch drei Kurzreferate von Dr.-Ing. Andreas Witte (ISB, RWTH Aachen), Klaus Spiekermann (Spiekermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung) und Dr. Herbert Kemming (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) den Zuhörerinnen und Zuhörern vorgestellt. Sämtliche Beiträge sind in der Dokumentation der Auftaktveranstaltung in der Reihe Dortmunder Berichte veröffentlicht worden. Die Teilnehmerliste der Veranstaltung findet sich als Anlage 2 im Anhang.

Öffentliche Vortragsreihe „Mobilität im Dialog“

Zur Vertiefung einzelner verkehrlicher Themen und zur Information der Öffentlichkeit ist die Vortragsreihe „Mobilität im Dialog“ ins Leben gerufen worden. Zu den Leitthemen:

- Standort Dortmund – Anforderungen an die Verkehrssysteme
- Stadtentwicklung und Verkehr
- Vernetzung der Verkehrsträger

hat jeweils eine Veranstaltung stattgefunden, zu denen renommierte Referenten aus Wissenschaft und Praxis gewonnen werden konnten. Ankündigungsplakate und Infor-

mationsblätter sind zu den Themen, Referenten und Terminen erstellt worden und konnten im Internet nachgelesen werden. Die Besucherzahlen lagen bei ca. 40 Personen pro Abend. Die genaue Auflistung der Referatsthemen sind der Anlage 1 im Anhang zu entnehmen.

Infofaltblatt

Über den Verlauf des Planungsprozesses, die Zusammensetzung des Arbeitskreises, das verabschiedete Leitbild und erste Daten zum Verkehrsverhalten berichtet ein im September 2002 veröffentlichtes Faltpapier für die Bürgerinnen und Bürger.

Internet und Anfragen per Email

Entweder über die zentrale Leitseite zum Thema Verkehr der Stadt Dortmund (www.dortmund.de/verkehr) oder über die Homepage des Stadtplanungsamtes (www.dortmund.de/stadtplanungsamt) kann die Internetseite zum Masterplan Mobilität erreicht werden. An dieser Stelle sind Beschreibungen zum Prozess, die Teilnehmer des Arbeitskreises und das Leitbild beschrieben. Die Vorträge der Veranstaltungen „Mobilität im Dialog“ können dort als Datei heruntergeladen werden. Darüber hinaus ist vielfach von der Möglichkeit Gebrauch gemacht worden, zusätzliche Informationen im Stadtplanungsamt nachzufragen. Auch in Zukunft werden hier der Bericht, die einzelnen Pläne oder aktuelle Informationen zum weiteren Prozess zu finden sein.

Abschlussveranstaltung

Am 5. November 2003 fand die öffentliche Abschlussveranstaltung zum Masterplan Mobilität im Rathaus statt. Vor ca. 80 Besucherinnen und Besuchern berichtete die Moderatorin Frau Kotzke über den Prozess, der Gutachter stellte das integrierte Handlungskonzept vor und einzelne Mitglieder aus dem Arbeitskreis bewerteten das Ergebnis aus ihrer Sicht. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Arbeitskreises begrüßten das einstimmige Ergebnis, lobten den Prozess und machten deutlich, dass mit dem Bericht und dem Beschluss des Rates über den Masterplan Mobilität dieser nicht abgeschlossen sein kann, sondern dauerhaft fortgesetzt werden muss. Auch die Teilnehmerliste dieser Veranstaltung ist als Anlage 3 dem Anhang beigefügt.



Faltblatt über den Planungsprozess des Masterplans Mobilität

1.2.4 Zusammenhang Masterplan Mobilität und Flächennutzungsplan

Der Ratsauftrag zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität enthielt u.a. auch die Forderung nach einer engen Abstimmung mit dem in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan.

Allerdings ist der Masterplan Mobilität mehr als ein verkehrlicher Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan, da er sich über die Trassenfreihaltung für Straßen- und Schienenprojekte hinaus mit dem gesamten Spektrum der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung beschäftigt.

Die konkrete Verknüpfung mit dem F-Plan geschah an zwei Stellen:

- Die Grundlage für die Modellrechnungen (vgl. Kap. 3.1) ist das F-Plan Zielkonzept, welches im September 2002 vom Rat für die nachfolgende Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürger beschlossen worden ist. Die dort zugrundegelegten Einwohner- und Beschäftigtenzielwerte für das Jahr 2015 und die Verteilung auf die entsprechenden geplanten Wohn- und Gewerbegebiete ist bei der Erstellung der für die Modellrechnung notwendigen Verkehrsnachfragematrizen berücksichtigt worden.
 - Die Ergebnisse der Modellrechnungen sind vom Gutachter und Arbeitskreis bewertet und im Arbeitskreis diskutiert worden (vgl. Kap. 3.2). Das Ergebnis ist als Empfehlung des Arbeitskreises an die Verwaltung zur Erstellung des F-Plan-Offenlegungsentwurfes weitergeleitet worden. Die Empfehlung hatte im Rahmen der Abwägung aufgrund des breiten Konsenses im Arbeitskreis eine hohe Bedeutung.
- **Strukturpolitischer Aspekt:**
Stärkung des Standortes Dortmund – Die Verkehrsplanung muss den Strukturwandel aktiv unterstützen
 - **Verkehrlicher Aspekt:**
Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit Mobilitätsalternativen auf allen Wegen; aber auch: Erhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes
 - **Sozialer Aspekt:**
Chancengleichheit bei der Verkehrsteilnahme
Umsetzung des gesetzlichen Auftrags zur Barrierefreiheit;
Kinder- und altengerechter Verkehr

Werteziele

Die Werteziele orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und unterliegen einem gesellschaftlichen Wandel.

1.3 Das Leitbild

Die Entwicklung eines Planungsleitbildes hat eine zentrale Position innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung, da damit die grundsätzlichen Ziele der Planung abgesteckt werden. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig ein Maßstab für die Bewertung von Maßnahmewirkungen. Obwohl die Definition der Planungsziele verständlicherweise am Anfang der Bearbeitung steht, begleitete die Diskussion des Planungsleitbildes den gesamten Bearbeitungsprozess, da zumindest eine Feinkorrektur infolge der immer intensiveren Beschäftigung mit dem Thema und der Rückkoppelung mit den Ergebnissen der Maßnahmenuntersuchungen unumgänglich war.

Als Ergebnis von Befragungen und Diskussionen ist im Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität ein nach **Wertezielen** und **Handlungszielen** unterteiltes Leitbild erarbeitet worden. Die Ebene der Werteziele beinhaltet dabei die übergeordneten gesellschaftlichen Ziele, während die Handlungsziele sich eher mit konkreten Zielen der Stadtverkehrsplanung befassen. Das Dortmunder Leitbild setzt folgende inhaltliche Schwerpunkte:

Das Thema **Sicherheit** spielt in zweierlei Hinsicht eine wichtige Rolle. Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein grundsätzliches Werteziel, mit dem viele Maßnahmen der Verkehrsplanung begründet werden. Ein anderer Aspekt, dem immer mehr Bedeutung zugekommen ist, ist die Verbesserung der **sozialen** Sicherheit der Verkehrsanlagen. Hierbei sind beispielsweise der Verzicht auf Unterführungen, die Schaffung von öffentlichen Verkehrsangeboten während der Nachtzeit, die Beleuchtung von Rad- und Gehwegen oder die Anlage von Frauenparkplätzen denkbare Maßnahmen. Unter der Überschrift **Sicherheit und Unversehrtheit** sind die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – „Sicher unterwegs“ – sowie die Sicherheit und Unversehrtheit im öffentlichen Raum – „Unterwegs sicher“ - zusammengefasst.

Ein besonderes Gewicht wird auf eine qualitätsvolle und gleichberechtigte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel gelegt. Unter der Überschrift **Nutzerorientierte Verkehrssysteme** werden die entsprechenden Werteziele zusammengefasst:

Leitbild Masterplan Mobilität Dortmund

Werteziele

Sicherheit und Unversehrtheit

- ▶ Sicher unterwegs: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- ▶ Unterwegs sicher: Sicherheit und Unversehrtheit im öffentlichen Raum

Nutzerorientierte Verkehrssysteme

- ▶ Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer
- ▶ Mobilitätsalternativen auf allen Wegen
- ▶ Kinder- und altengerechter Verkehr
- ▶ Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben

Stärkung Dortmunds

- ▶ Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsträger in Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan 2015
- ▶ Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen einer nachhaltigen Entwicklung (Agenda 21)
- ▶ Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten

Informiertheit

- ▶ Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Risikobereitschaft)
- ▶ Verbesserung des „Images“ des Umweltverbundes
- ▶ Kostenwahrheit im Verkehr

Planungsorientierte Handlungsziele

Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung

- ▶ Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- ▶ Stadt der kurzen Wege
- ▶ Stärkung der Stadtteilzentren
- ▶ Mischung verträglicher Nutzungen

Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes

- ▶ Förderung des ÖPNV-Angebotes in Stadt und Region
- ▶ Förderung des Radfahrens
- ▶ Förderung des Zu-Fuß-Gehens

Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

- ▶ Verbesserungen im Straßennetz
- ▶ Verbesserung in der Qualität des Verkehrsablaufes

Funktionsgerechter und stadtrträglicher Wirtschaftsverkehr

- ▶ Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport
- ▶ Förderung von Kooperationen im Wirtschaftsverkehr (GVZ, City-Logistik)

Vernetzung der Verkehrssysteme

- ▶ Verkehrsartenübergreifendes Verkehrsmanagement
- ▶ Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen

Attraktivierung des Stadtraumes

- ▶ Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume
- ▶ Wohnumfeldverbesserung

Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer bedeutet, dass alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt berücksichtigt werden sollen. Es müssen für alle Gruppen angemessene verkehrliche Angebote vorgesehen werden. Daraus lässt sich die Forderung nach **Mobilitätsalternativen auf allen Wegen** ableiten. Das bedeutet, dass jede beliebige Quell-Ziel-Beziehung nicht nur mit individuellen Verkehrsmitteln, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln abwickelbar sein sollte. Dies ist besonders für Kinder und ältere Mitbürger, denen individuelle Verkehrsmittel aus verschiedenen Gründen nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, wichtig.

Aus dem Ziel eines **kinder- und altengerechten Verkehrs** ergeben sich Forderungen an die Verkehrsanlagen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Eine weitere, häufig nicht ausreichend berücksichtigte Nutzergruppe sind mobilitätseingeschränkte Bürger. Die Erreichung einer **barrierefreien Teilhabe am öffentlichen Leben** dieser Gruppe wird in starkem Maße von ihren Mobilitätschancen bestimmt. Durch das neue Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen wird die Umsetzung dieses Zieles zur gesetzlichen Verpflichtung.

Verschiedene Ziele der Stadtentwicklung finden sich unter dem Oberbegriff **Stärkung Dortmunds**. Das heute besiedelte Stadtgebiet ist verkehrlich gut erschlossen. Das Ziel der **Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsträger in Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan 2015** überträgt diese Verhältnisse auf neue Siedlungsflächen sowie die städtebaulichen Entwicklungsbereiche.

Die auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Jahr 1992 in Rio de Janeiro formulierten Ziele zur Verbesserung der Umweltqualität (Agenda21) werden auch in der Stadt Dortmund in besonderem Maße verfolgt. Die Stadt ist Mitglied im „Klimabündnis der europäischen Städte mit den Indianervölkern Amazoniens“ und hat sich damit zu einer Reduzierung der CO²-Emissionen um 50 % bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Stand des Jahres 1987 verpflichtet. Gerade im Bereich des Verkehrs kann mit einer Reduzie-

rung des Schadstoffausstoßes zum Erreichen dieses Zieles beigetragen werden. Im Leitbild werden diese Aktivitäten unter dem Titel **Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen einer nachhaltigen Entwicklung (Agenda 21)** zusammengefasst.

Das Ziel **Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten** beschreibt Aktivitäten, die die Nutzung von Straßen- und Platzräumen für Aufenthalt und Kinderspiel, für Fußgänger und auch für Radfahrer verbessern oder überhaupt erst ermöglichen. Defizite sind dabei oft gestaltungsbedingt, häufig stehen die genannten Nutzungen aber auch in Konkurrenz zu den bisher als wichtiger eingeschätzten Ansprüchen des ruhenden Verkehrs.

Unter dem Oberbegriff **Informiertheit** werden Ziele zusammengefasst, die mit dem Verkehrsteilnehmer als Nutzer der verschiedenen Mobilitätsalternativen und seinen Kenntnissen und Einschätzungen darüber zu tun haben. Dies beinhaltet, dass das eigene **Verkehrsverhalten** reflektiert und zu den Möglichkeiten, die andere Gruppen bezüglich des Verkehrsverhaltens haben, in Beziehung gesetzt wird. Jeder Einzelne sollte im Sinne der Verkehrsvermeidung ein Bewusstsein für die Notwendigkeit seiner Wege sowie die Verkehrsmittelwahl jedes einzelnen Weges entwickeln. Auch das Verhalten hinsichtlich einer Gefährdung seiner selbst oder anderer ist in diese Überlegungen einzubeziehen.

Um den Verkehrsteilnehmer bei der Verkehrsmittelwahl vor eine echte Auswahl zu stellen, reicht das Anbieten von Mobilitätsalternativen (s.o.) allein nicht aus. Auf Grund der Sozialisierung vieler Menschen als vorrangige Nutzer des Kraftfahrzeugs ist eine **Verbesserung des „Images“ des Umweltverbundes**, in Dortmund vor allem des Radverkehrs, erforderlich. Ein weiterer Schritt dazu ist eine Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen, die eine einseitige Ausrichtung auf die Kraftfahrzeugnutzung von vorneherein verhindern hilft.

Als weiteres Ziel ist die **Kostenwahrheit im Verkehr** zu nennen, die einerseits die volkswirtschaftlichen Folgekosten der Mobilitätsalternativen betrifft – hier werden die

Kosten des Kraftfahrzeugverkehrs zumeist unterschätzt, da sie den Steuerzahler nur indirekt treffen. Als zweites ist der betriebswirtschaftliche bzw. personenbezogene Aspekt der Kostenwahrheit zu berücksichtigen. Auch hier wird die Summe der finanziellen Aufwandes für ein Kraftfahrzeug häufig unterschätzt, während die sofort anfallenden Kosten z.B. für einen ÖPNV-Fahrschein überproportional teuer erscheinen. Ferner zwingt die schlechte Finanzlage aller öffentlichen Haushalte bei der Planung zu einer ständigen Hinterfragung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses – insbesondere bei Infrastrukturmaßnahmen – und zu einer Prioritätenreihung auch innerhalb der als sinnvoll erachteten Maßnahmen.

Planungsorientierte Handlungsziele

Auf der Ebene der Handlungsziele werden die o.g. übergeordneten Ziele der Ebene der Werteziele in planerische Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt. Die Handlungsfelder gliedern sich wie folgt:

- Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung
- Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
- Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr
- Vernetzung der Verkehrssysteme
- Attraktivierung des Stadtraumes

Die **Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung** bedeutet keine Einschränkung der Mobilität. Sie ergibt sich aus einer planerisch beeinflussten Verkürzung von Wegen und der Vermeidung einzelner Abschnitte von Wegekettten. Positive Effekte ergeben sich dabei aus der geringeren Verkehrsleistung jedes einzelnen Kraftfahrzeugs. Im Bereich des ÖPNV sind geringere Verkehrsleistungen durch Angebotseinschränkungen zu erzielen, die auf Grund geringerer Auslastungen und damit verbundener Unwirtschaftlichkeit erforderlich werden können.

Zur Verkehrsvermeidung ist die **Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung** notwendig. Entscheidungen über die Ausweisung von neuen Siedlungsflächen prägen die künftige Siedlungsstruktur grundlegend. Hierdurch entstehen neue und in der Regel

längere Wege, die täglich zurückgelegt werden müssen und zusätzliche Belastungen für die Straßen oder neue Anforderungen an den ÖPNV stellen. Wesentliches Kriterium bei der Ausweisung neuer Siedlungsflächen sollte neben der Straßenanbindung auch die ÖPNV-Anbindung sein. Die vorrangige Ausweisung neuer Siedlungsbereiche im Zuge bestehender ÖPNV-Strecken ist hierbei anzustreben. In Folge der parallelen Abwicklung und der Verknüpfung der Planungsprozesse des F-Plans und des Masterplans Mobilität sind die Chancen zur Umsetzung dieses Zielles in Dortmund gut. Zudem hat die Innenentwicklung in Form der städtebaulichen Entwicklungsbereiche auf umgenutzten Industriebrachflächen einen vergleichsweise großen Stellenwert.

Zur Schaffung verkehrsvermeidender Raumstrukturen durch Funktionsmischung – auch als **Stadt der kurzen Wege** bezeichnet – gehören die dezentrale Verbesserung der Arbeitsplatzsituation ebenso wie die Stärkung der Einkaufs- und Freizeitsituation im näheren Wohnumfeld. Die **Mischung verträglicher Nutzungen** von Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstrukturen führt im Idealfall zu einer Verkürzung der täglichen Wege, auch wenn die neuere Forschung zeigt, dass die dabei zu erwartenden Effekte infolge der Individualität der Menschen relativ gering sind.

Ein weiterer Beitrag ist in der **Stärkung der Stadtteilzentren** zu sehen. Dadurch werden Wege in die Innenstadt, aber auch zu den großen Sondergebietsflächen des Einzelhandels seltener erforderlich bzw. weniger attraktiv.

Die **Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes** wird durch eine Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht. Dazu ist es notwendig, **den Umweltverbund, d. h. den ÖPNV, das Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen zu stärken und zu fördern**. Um spürbare Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den Umweltverbund zu erreichen, müsste allerdings parallel hierzu ein restriktiver Ausbau bzw. ein Umbau der Straßenverkehrsanlagen betrieben werden. Dies ist in Dortmund derzeit nicht der Fall.

Die **Verbesserungen des Angebotes im ÖPNV** müssen **Stadt und Region** gleichermaßen erfassen. Voraussetzung hierfür ist eine Integration der öffentlichen Verkehre in Stadt und Region und der Aufbau einer differenzierten Bedienung.

Besonders in den kurzen Entfernungsbereichen (bis etwa 5 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Etwa 50 % der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug finden in diesem Entfernungsbereich statt. Der Radverkehr hat in Dortmund traditionell einen geringen Stellenwert, obwohl seit einigen Jahren verstärkt in die Radverkehrsinfrastruktur investiert wird. Ansätze zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs sind insbesondere in den Stadtteilzentren und auf Wohnquartiersebene in Verbindung mit Maßnahmen der Straßenraumgestaltung zu sehen. Ein weiterer Konflikt besteht in vielen Anliegerstraßen in innenstadtnahen Altbauquartieren zwischen dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr und dem Fußgängerverkehr.

Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Hier ist der **Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes** in Verbindung mit einer verträglichen Abwicklung das Planungsziel des Handlungsfeldes.

Verbesserungen im Straßennetz sind häufig eine Voraussetzung zur verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs. In Dortmund liegt der Schwerpunkt des Straßenneubaus im Ausbau von Bundesfernstraßen sowie in der Verlängerung bzw. Fertigstellung anbaufreier und siedlungsferner Hauptverkehrsstraßen, die der Entlastung des städtischen Straßennetzes dienen sollen.

Zur **Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes** im vorhandenen Straßennetz sind betriebliche Maßnahmen – z.B. die Optimierung der Lichtsignalsteuerung - häufig die bessere Alternative zu baulichen Maßnahmen, insbesondere aufgrund des beschränkten zur Verfügung stehenden Raumes.

Die **Sicherstellung eines funktionsgerechten Wirtschaftsverkehrs** ist ein wesentlicher Teil-

aspekt zur Stärkung der oberzentralen Funktion der Stadt Dortmund. Für den Wirtschaftsverkehr sind allerdings **gleichzeitig stadtverträgliche Routen** festzulegen. Neben dem Straßengüterverkehr sind die in Dortmund vielfältigen Möglichkeiten der **Einbeziehung der Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn** in den Wirtschaftsverkehr zu fördern. Gleiches gilt für **verkehrsträgerübergreifende Kooperationen im Wirtschaftsverkehr**.

Ein wesentlicher Punkt bei der verträglichen Abwicklung des nicht vermeidbaren Verkehrs ist die stärkere Optimierung und **Vernetzung der einzelnen Verkehrssysteme** untereinander. Die Möglichkeiten eines **verkehrsartenübergreifenden Verkehrsmanagements** sind zu prüfen. Dabei ist angesichts der Siedlungsstruktur des östlichen Ruhrgebiets auch der interkommunale Aspekt solcher Systeme zu beachten.

In den Werteziele werden Mobilitätsalternativen auf allen Wegen sowie andernorts die Informiertheit über diese Angebote gefordert. Dies bedingt eine Möglichkeit zur **Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen**. Hierzu muss die Mobilitätsberatung in Dortmund auf- und ausgebaut werden.

Verkehrsplanung in Städten ist immer auch unter stadtplanerischen und stadtgestalterischen Aspekten zu betreiben: Straßenbau ist Städtebau. Dem trägt das Leitbild mit dem Handlungsfeld **Attraktivierung des Stadtraumes** Rechnung. Als Schwerpunkte werden die **Wohnumfeldverbesserung** und die **städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen** genannt.

Ziel der Wohnumfeldverbesserung muss eine flächenhafte Verkehrsberuhigung sein. Im Bereich der Tempo-30-Zonen ist in Dortmund mit der abgeschlossenen Umsetzung des entsprechenden Programms eine flächenhafte Ausdehnung dieses Elements der Verkehrsberuhigung erreicht. Ebenso notwendig ist aber das Einbeziehen der Hauptverkehrsstraßen in Konzepte zur Verkehrsberuhigung, da sich dort nachweisbar die Probleme sowohl im Bereich der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit als auch der straßenräumlichen Gestaltung verdichten.

Fazit

Das in allgemeine, gesellschaftlich anerkannte Werteziele und stadt- und verkehrsplanerische Handlungsziele gegliederte Leitbild der künftigen verkehrlichen Entwicklung Dortmunds unterstützt den Strukturwandel der Stadt und trägt zur Stärkung des Standortes Dortmund bei. Der maßvolle Ausbau des Straßennetzes und die Weiterentwicklung der ÖPNV-Netze tragen dem Rechnung. Gleichzeitig geht es künftig aber um den Ausbau der Mobilitätsalternativen und hier insbesondere um die Stärkung des Radverkehrs. Die Chancengleichheit der Verkehrsteilnahme für alle Gruppen der Bevölkerung ist ein wesentliches Ziel der künftigen Verkehrsplanung in Dortmund.

2. Aktuelle Planungen und Maßnahmen

2.1 Bestehende Verkehrskonzepte

Der Masterplan Mobilität deckt alle Verkehrsbereiche ab. Nicht alle Themenfelder bedurften jedoch einer Neubearbeitung, weil hierfür schon Ratsbeschlüsse vorliegen oder diese Themen in anderen Zusammenhängen derzeit intensiv diskutiert werden.

Folgende teilräumliche bzw. sachliche Verkehrskonzepte sind nach wie vor aktuell und als Bestandteil in den Masterplan Mobilität zu übernehmen:

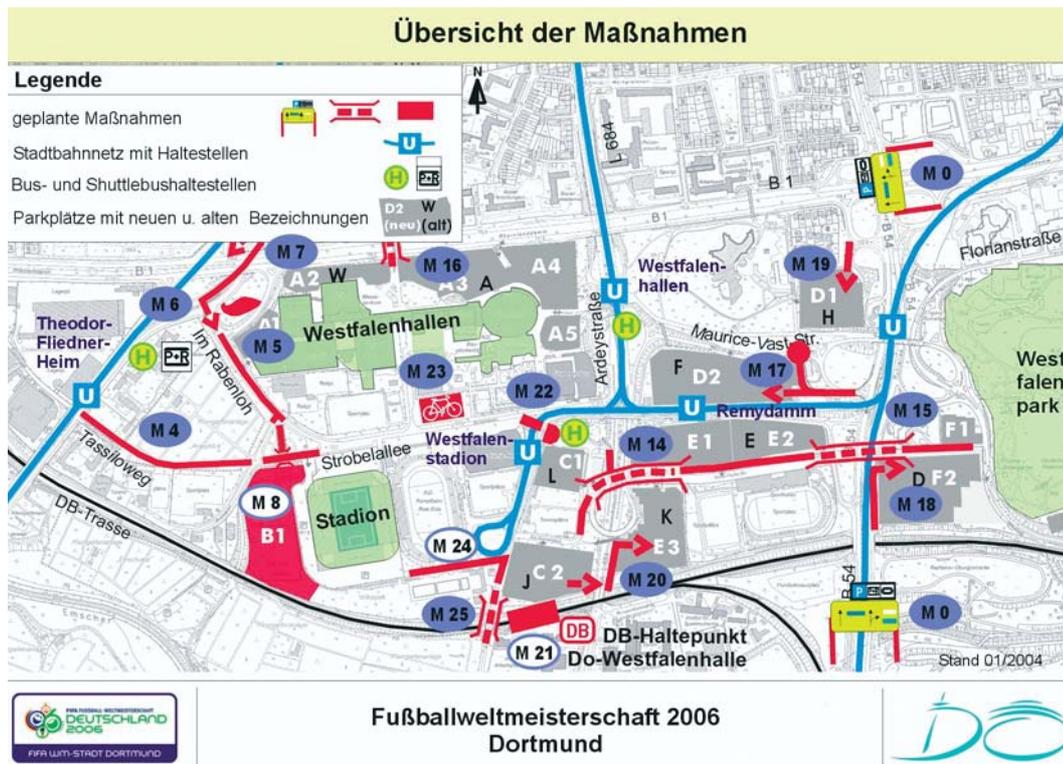
- das Tempo-30-Zonen-Konzept,
- das Verkehrskonzept Veranstaltungsbereich,
- der Maßnahmenplan Radverkehr,
- das Parkraumkonzept,
- Entwicklung des Hauptbahnhofs

2.1.1 Tempo-30-Zonen-Konzept

Das Tempo-30-Zonen-Konzept der Stadt Dortmund ist seit Ende 1995 **vollständig** und **flächendeckend** umgesetzt. Dortmund verfügt heute über rd. 330 Tempo-30-Zonen. Rd. 900 km Straßenlänge, d. h. gut 50% des gesamten Straßennetzes befinden sich in Tempo-30-Zonen. Zuwächse ergeben sich nur noch infolge der Aufschließung neuer Baugebiete und aufgrund kleiner – lokal gewünschter – Arrondierungen vorhandener Tempo-30-Zonen. Die Tempo-30-Zonen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

2.1.2 Verkehrskonzept Veranstaltungsbereich

Insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Westfalenhallen und des Stadions kommt es vor und nach Großveranstaltungen zeitlich befristet zu z. T. erheblichen Verkehrsstörungen. Vor diesem Hintergrund und anlässlich der WM 2006 ist das Verkehrskonzept Veranstaltungsbereich mit zeitlichem Vorlauf und unter Einbeziehung externer Gutachter grundlegend überarbeitet worden. Es enthält neben Maßnahmen zur besseren Organisation und Beschickung der Stellplatzanlagen (bessere Wegeführung, Anpassung des Leitsystems, zusätzliche Kassierer u. a.) und ergänzende Infrastrukturmaßnahmen (Ausweitung der Stellplatzkapazität, zusätzliche Fußgängerbrücke, Umbau DB-Haltepunkt und Stadtbahnhaltestelle, Umbau Hohe Straße u. a. m.) auch die Einführung einer



Übersicht über die geplanten Maßnahmen im Umfeld des Veranstaltungsbereiches zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006

Verkehrszentralen, die nach 2006 bei Bedarf sukzessiv ihre Steuerungsfunktionen über den Veranstaltungsbereich hinaus ausdehnen soll. Ein Teil der Maßnahme ist bereits umgesetzt, u. a. auch der Bus-Shuttle zwischen Universität und Fußballstadion bei Heimspielen des BVB.

2.1.3 Parkraumkonzept

Die Stadt Dortmund verfügt über ein differenziertes Parkraumkonzept. Es besteht aus den Bausteinen:

- Parkraumbewirtschaftung (City, City-„Kragen“, Nebenzentren, Veranstaltungsbereich, Syburg)
- Parkleitsystem (City, Veranstaltungsbereich)
- teilräumliche Parkraumkonzepte (City-Kragen, Nebenzentren)
- Ablösesatzung (gesamtes Stadtgebiet, gestaffelt)
- räumlich begrenzte Verzichtssatzungen (Eving, Brückstraßenviertel, Ceag)
- P+R- / B+R-Konzept

Einer grundsätzlichen Neubearbeitung bedurfte es mit Ausnahme des P+R- / B+R-

Konzeptes und des Veranstaltungsbereiches (s. o.) nicht. Anpassungen erfolgen außerhalb der strategischen Planung des Masterplan Mobilität aufgrund lokaler Notwendigkeiten. Das P+R / B+R-Konzept ist parallel zum Masterplan grundlegend neu bearbeitet worden. Es wird den Gremien gesondert zur Beratung vorgelegt (vgl. auch Kap. 3.3.3).

In den City-Randgebieten, dem sog. „City-Kragen“ wird die Parkregelung in den kommenden Jahren überprüft. Zum Abbau des Parkdruckes soll die Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum dort, wo möglich, ergänzt werden durch ein Angebot von Quartiersgaragen. Das Parkraumkonzept Syburg ist z. Zt. in der Neubearbeitung.

2.1.4 Maßnahmenplan Radverkehr

Das Radverkehrsnetz der Stadt Dortmund ist im Rahmen dieses Masterplans grundlegend neu bearbeitet worden. Der Radverkehrsplan von 1992 wird durch den neuen Netzplan ersetzt (s. Plan 8 im Anhang). Das am 23.05.2002 vom Rat verabschiedete Maßnahmenprogramm zum Radverkehr ist voll-

ständig in der neuen Netzplanung aufgegangen (siehe Kap. 3.3.2). Schwerpunkt des Maßnahmenplans ist, mit den relativ geringen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln möglichst viel Netzwirkung zu erzielen („Lückenschlussprogramm“). Es ist somit sehr stark am Bestand und an den (baulichen) Umsetzungsmöglichkeiten orientiert. Das Programm ist bereits in Teilen realisiert. Es ist nunmehr Bestandteil der neu konzipierten Radverkehrsplanung und wird weiter umgesetzt.

2.1.5 Entwicklung des Hauptbahnhofs

Der Dortmunder Hauptbahnhof soll zu einer modernen Bahnstation umgebaut werden, die der Bedeutung als einem der wichtigsten deutschen Knotenpunkte im Fern- und Regionalverkehr mit weit über 100.000 Benutzern pro Tag gerecht wird und eine optimale Verknüpfung zum leistungsfähigen Dortmunder Stadtbahnsystem bietet. Durch die Einrichtung einer Mobilitätszentrale und einer Fahrradstation soll das multimodale Verkehrsangebot komplettiert werden.

Die Verbindung der Bahnstation mit einem umfangreichen und hochwertigen Einzelhandelsangebot (bis zu 36.000 qm Verkaufsfläche), verschiedensten Unterhaltungsangeboten (bis zu 35.000 qm) sowie Gastronomie und Dienstleistung (ca. 10.000 qm) in einem Multi-Themen-Center („3do“) oberhalb der Gleisanlagen soll die oberzentrale Einzelhandelsfunktion der Stadt nachhaltig stärken und gleichzeitig zu einer Verklammerung der durch die weitläufigen Bahnanlagen getrennten Stadtviertel Innenstadt und Nordstadt beitragen. In diesem Kontext sollen auch die Bahnhofsvorplätze neu gestaltet werden. Das Projekt ist der wichtigste Baustein des City-Konzeptes. Zusammen mit der Reaktivierung des Geländes der ehemaligen Thier-Brauerei südlich des Westenhellwegs soll eine neue Einkaufsachse in Nord-Süd-Richtung entstehen, die gemeinsam mit der Umgestaltung der Kampstraße und einer Aufwertung der Katharinenstraße zu einer neuen Qualität des Einkaufs- und Freizeitstandortes Dortmund beitragen wird.

2.2 Städtebauliche Projekte

Die künftige Verkehrsentwicklung in Dortmund wird wesentlich durch die nachfolgend beschriebene Reaktivierung/Umnutzung ehemals großindustriell genutzter Areale bestimmt.

Phoenix-West und -Ost

Phoenix-West und Phoenix-Ost sind zwei ehemalige Standorte von Stahlwerken, Hochöfen und Kokerei in zentraler und städtebaulich integrierter Lage im direkten Umfeld des zukünftigen Emscherlandschaftsparks südlich der Dortmunder Innenstadt. Zwischen ihnen liegt der gewachsene Ortskern von Hörde.

Phoenix West soll als Standortschwerpunkt Mikrosystemtechnik der Informations- und der Kommunikationswirtschaft entwickelt werden. Es ist vorgesehen, freizeitwirtschaftliche Nutzungen in das Konzept zu integrieren. Insgesamt sollen auf der 110 ha großen Fläche bis zu 10.000 Menschen Arbeit finden.

Auf dem 96 ha großen Areal von Phoenix-Ost soll ein Stadtsee – der Phoenixsee – entstehen, an dessen Nordufer der Emscherlandschaftspark vorbeiführt. Rund um diese Gewässerlandschaft werden Flächen schwerpunktmäßig für Wohnen am Wasser (als Teil des Emscherlandschaftsparks), aber auch für attraktive Büro- und Dienstleistungsbetriebe, freizeitorientierte Nutzungen und Hotel- und Gastronomiebetriebe entwickelt.



Entwurf des geplanten Phönixsees

Alter Flughafen

Bei dem Standort „Alter Flughafen“ in Brackel handelt es sich um das ehemalige Gelände „Napier Barracks“ der Britischen Rheinarmee. Nach Aufgabe der militärischen Nutzung besteht nun die Chance, diese ehemals isolierten Flächen für die Stadtentwicklung zurückzugewinnen. Der Entwicklungsbereich umfasst eine Gesamtfläche von rd. 160 ha. Zielsetzung ist es, einen hochwertigen Standort für Wohnen und Sport- und Freizeitnutzungen zu entwickeln.

Hafen und Kanalschiene

Der Dortmunder Hafen verfügt in 10 Hafenbecken über eine Wasserfläche von 34,5 Hektar und über rund 90 Hektar Industrie- und Gewerbeflächen. Durch seine Lage direkt an der Dortmunder Innenstadt sowie mit der direkten Anbindung an die A 45 und einem eigenen Stadtbahn-Haltepunkt ist der Hafen ein hochwertiger Gewerbestandort mit dem Potenzial, über die eigentliche Hafennutzung hinausgehende Nutzungen (Freizeit, Gastronomie) zu entwickeln.

Weitere Flächen wie das Güterverteilzentrum Ellinghausen und die ehemalige Westfalenhütte sind mit dem Hafen über Schiene und Straße verbunden. Die Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und Lkw werden im Hafen zu einer güterverkehrslogistischen Drehscheibe verknüpft. Das Container-Terminal am Ostufer des Kanalhafens nutzt eine Fläche von 4,3 Hektar und verfügt über Erweiterungsmöglichkeiten.

Der Dortmund-Ems-Kanal verläuft auf den ersten acht Kilometern auf Dortmunder Gebiet. Er soll in mehreren Schritten ausgebaut werden. In den nächsten Jahren wird mit der Erneuerung der Querungsbauwerke wie Brücken und Düker begonnen. Langfristig ist eine Vergrößerung des Kanalquerschnitts vorgesehen.

Dortmunder U

Die Brau und Brunnen AG hat die Entscheidung getroffen, den ehemaligen Brauereistandort („Dortmunder U“, ca. 7,4 ha) als neuen Standort für die Konzernverwaltung zu entwickeln und diesen damit zum Kristallisationspunkt für die Entstehung eines neuen und modernen Viertels mit einem

Nutzungsmix aus Büro- und Dienstleistungseinrichtungen, Wohnen, Gesundheits- und Ärztehaus, Gastronomie, cityergänzendem Einzelhandel und Hotel zu machen.

Das der Planung zugrunde liegende Konzept zeichnet sich durch die Anbindung an die City mit einem städtischen Platz zwischen U-Turm und Wallring mit öffentlichen Funktionen, die Abkröpfung der Brinkhoffstraße und die Direktanbindung an den Wallring, das Schaffen verkehrsfreier Oasen im Innern und das Anknüpfen des Grundstückes an das bestehende innerstädtische Wegenetz aus.

Westfalenhütte

Das größte Flächenpotenzial im Stadtgebiet (rd. 500 ha), das zur Reaktivierung ansteht, ist das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte. Die weitgehende Aufgabe der industriellen Nutzung (v.a. Stahlwerk, Kokerei) bietet die Chance, eine Fläche zu entwickeln, die über Jahrzehnte für die Erweiterung der nördlichen Innenstadt nicht zur Verfügung stand. Die Westfalenhütte wird auch in Zukunft zu großen Teilen Flächen für Industrie- und Gewerbeflächen umfassen, dabei wird im nördlichen Bereich Logistikkonzentration, während die südlichen Flächen produzierendem Gewerbe und höherwertigen Gewerbebetrieben vorbehalten bleibt. Die Erschließung dieses Gebietes bietet die Chance, verkehrliche Entlastungen bspw. für den Borsigplatz zu erreichen.

Güterverkehrszentrum Ellinghausen

Im Rahmen der Konzeption eines innerhalb der Region dezentralisierten Güterverteilzentrums im östlichen Ruhrgebiet wird zur Zeit in Dortmund auf der Haldenfläche in Ellinghausen (ehemals LEP-VI-Fläche) ein Güterverkehrszentrum (GVZ) entwickelt.

Die vorhandenen ehemaligen Industrie- und Lagerflächen der Thyssen Krupp Stahl AG und der Deutschen Steinkohle werden zu diesem Zweck aufbereitet, erschlossen und mit Logistikunternehmen und logistikaffinen Betrieben besiedelt. Für diesen Zweck ist der Standort gut an das Straßen- und Schienennetz angebunden. Darüber hinaus wird mit der Lage am Dortmund-Ems-Kanal die Option für einen Kanalanschluss offengehalten.

2.3 Die Infrastrukturmaßnahmen des Masterplan Mobilität

2.3.1 Maßnahmenauswahl und -umfang

Die Auswahl der im Masterplan Mobilität zu untersuchenden Infrastrukturmaßnahmen erfolgte als mehrstufiges Verfahren im Planungsprozess. Bereits im Ratsbeschluss zur Aufstellung des Masterplan Mobilität war festgelegt worden, dass bereits beschlossene, aber noch nicht umgesetzte Maßnahmen durch den Masterplan Mobilität nicht in Frage gestellt werden sollten, sondern als gesetzt anzusehen waren. Daher konnte zu Beginn des Verfahrens auf eine Liste feststehender Vorhaben zurückgegriffen werden, darunter einige Maßnahmen an Bundesfernstraßen und DB-Strecken außerhalb der kommunalen Planungshoheit.

In einem zweiten Schritt wurden weitere Planungen und Planungsideen aus der Verwaltung aufgenommen. Insbesondere im Bereich neuer Stadtbahnstrecken sollte die Möglichkeit genutzt werden, alle denkbaren – teilweise nur alternativ zu realisierenden – Planungsideen zumindest grob auf ihren Verkehrswert abzu prüfen.

Eine dritte Gruppe von Maßnahmen wurde im Rahmen des Planungsprozesses durch Planungswünsche aus den Bezirken ergänzt. Dies geschah in insgesamt vier Arbeitskreissitzungen, die jeweils Situationsanalysen mit einer Beschreibung der Mängel und möglicher Lösungen für drei benachbarte Stadtbezirke zum Thema hatten.

Nach Abschluss dieser ersten Phase zeigte es sich, dass neben den feststehenden Maßnahmen ein weites Spektrum weiterer Maßnahmen zur Untersuchung anstand, das sich durch teilweise sehr große Unterschiede im Planungsstand und in der Realisierungswahrscheinlichkeit hinsichtlich des Planungshorizontes 2015 auszeichnete. Zudem hätte die Untersuchung aller Maßnahmen vor allem im ÖPNV zu einer Vielzahl von Netzvarianten geführt, die im vorgesehenen Rahmen nicht alle untersucht werden konnten. Daher musste eine Differenzierung in Maßnahmen, die bis 2015 wahrscheinlich zu realisieren wären und in Maßnahmen, bei denen dies absehbar nicht der Fall wäre, erfolgen. Auch

diese Einteilung wurde im Arbeitskreis auf der Basis eines Vorschlages der Gutachter und der Verwaltung vorgenommen.

2.3.2 Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr

Die Aufstellung der Maßnahmen erfolgt unterteilt nach Maßnahmen außerhalb und innerhalb der kommunalen Planungshoheit. Neben der Benennung und Beschreibung der Maßnahmen wird der aktuelle Planungsstand, der Rückschlüsse auf Realisierungswahrscheinlichkeit und -zeitraum ermöglicht, angegeben. Die feststehenden Maßnahmen sind besonders gekennzeichnet. Eine Sonderstellung nehmen die bereits in Bau befindlichen oder während der Bearbeitungszeit des Masterplan Mobilität fertiggestellten Maßnahmen ein. Sie werden in der Modellrechnung als Maßnahme des Prognosenetzes eingestuft, da sie im Analysenetz mit Stand 2002 nicht enthalten sind.

Für die Auswahl der zu untersuchenden Maßnahmen spielte die Realisierbarkeit innerhalb des Planungshorizontes im Kraftfahrzeugverkehr eine zunächst nachrangige Rolle. Das Ziel der Untersuchung lag darin, die verkehrlich ungeeigneten Maßnahmen zu ermitteln, um sie dann per Beschluss auch langfristig nicht mehr weiter zu verfolgen. Dazu mussten aber möglichst alle Maßnahmen untersucht werden, auch wenn einigen im Arbeitskreis mehrheitlich von vorneherein jegliche Realisierungschance abgesprochen wurden. Daher wurden nur zwei Maßnahmen ohne Masterplan-Relevanz aus der Untersuchung ausgeschlossen. Die Maßnahmen aus den Tabellen 2–7 finden sich grafisch dargestellt in den Plänen 1 und 2 im Anhang.

Tab. 2:
Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr im Bau bzw. fertiggestellt

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
1	Ap	Neubau der B 236n bis Stadtgrenze Schwerte	Netzschluss zur Anschlussstelle Schwerte der A1	im Bau, geplante Fertigstellung 2006/2007
2	Ap	Umbau des Knotenpunktes Gottesacker an der B1	Beseitigung eines plan- gleichen Knotenpunk- tes	fertiggestellt
3	Scha	Beseitigung des Bahnübergangs Kurler Straße	Erhöhung der Ver- kehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit im Kraftfahrzeug- verkehr	im Bau
4	Hom	Verlängerung der Straße Luisenglück bis zur Harkortstraße	Maßnahme in Verbin- dung mit Neubau des Lidl-Kauflandmarktes auf der Fläche der ehemaligen Hoesch- Röhrenwerke; Netz- schluss zwischen Stockumer Straße und Kieferstraße	fertiggestellt
5	Mg	Sechsstreifiger Aus- bau der A2 zwischen dem AK DO-Nordost und der Anschluss- stelle DO-Mengede	Vollendung des sechs- streifigen Ausbaus der A2 zwischen Oberhau- sen und Kamen	im Bau, Fertigstel- lung 2006

Tab. 3:
Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr an Bundesfernstraßen und Landesstraßen
ohne kommunale Planungshoheit

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
6	Bra	Neubau der L 556n von der OW IIIa bis Aplerbecker Straße	Entlastung des Ortskerns Asseln	Planfeststellungsbeschluss liegt vor; Baubeginn 2004
7	Bra	Neue Anschlussstelle A44/Oelpfad/B1 (Holzwickede)	Verbesserung der Erschließung des Flughafens und Maßnahme zur Kompensation der prognostizierten Flughafenentwicklung; Anschluss der Ostumgehung von Holzwickede an B1/A44	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2004
8	Bra	Verlängerung der OW IIIa von Asselburgstraße bis Dortmunder Straße	Entlastung des Hellwegs (Ortsdurchfahrten Asseln und Wickede), Fortsetzung auf Unnaraner Gebiet	Ratsbeschlüsse liegen von Unna, Holzwickede und Dortmund vor; angemeldet zum IGVP NRW
9	InO	Neubau des A 40-Tunnels unter der B1 und Umbau B1	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B1, Hochstufung zur Autobahn; Heutige B1 als integrierte innerstädtische Hauptverkehrsstraße	Einstufung im BVWP: „Vordringlichen Bedarf“; Planfeststellungsverfahren soll in 2004 eingeleitet werden
10	Ap, InW	6-streifiger Ausbau B1 zwischen B236 und Anschlussstelle Holzwickede (A44) sowie zwischen AK Dortmund-West und Wittekindstraße	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B1,	Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt zwischen AK Dortmund-West und Wittekindstraße liegt vor; Baubeginn 2004
11	Scha	Vollausbau der Anschlussstelle Lanstrop der A2	Bessere Verteilung des überörtlichen Quell- und Zielverkehrs für Lünen und den Stadtbezirk Scharnhorst	Planung der Stadt Lünen, Zustimmung von Dortmund ist sicher, Durchführung: Bund

 Feststehende Maßnahme

 Weitere Maßnahme

 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 4:
Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken
Aplerbeck, Hombruch und Hörde

Nr.	Stadt- bezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
12	Ap	Anbindung der Marsbruchstraße an den Knotenpunkt Gottesacker	für planfreien Ausbau der B1/A40 erforderlich; Vollanbindung der Marsbruchstraße; z.Zt. nur als B1-Abfahrt angebunden	In Entwurfsphase; Ratsbeschluss liegt vor
13	Ap	Umgestaltung des Ortskerns mit Verkehrsberuhigung	Aufwertung des Ortszentrums und des zentralen Geschäftsbereiches	Im Bebauungsplan ist „Fußgängerbereich“ festgesetzt; Änderung in Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich vorgesehen; Änderungsverfahren ist eingeleitet
14	Ap	Südostumgehung des Ortskerns Applerbeck	Entlastung des Ortskerns von Durchgangsverkehr	Vorhaben aus dem F-Plan 1985, wird im Rahmen dieser Untersuchung überprüft
15	Ap	Umbau der Berghofer Straße nach Fertigstellung B236n bis Stadtgrenze Schwerte	Funktionsänderung nach Wegfall des überörtlichen Durchgangsverkehrs soll gestalterisch genutzt werden.	langfristiges Planungsziel
16	Hö	Neubau/Reaktivierung der Hochofenstraße	Bestandteil der Erschließung von Phoenix-West; für die Erschließung der Entwicklungsflächen erforderlich	im Bau
17	Hö	Anbindung der Felicitasstraße an die Hochofenstraße	Bestandteil der Erschließung von Phoenix-West; für die Erschließung der Entwicklungsflächen erforderlich	Ratsbeschluss über Verkehrskonzept für Phoenix-West und Ost
18	Hö	Südspange Hörde auf Bahntrasse zwischen Phoenix-West und Berghofer Straße	Option im Zusammenhang mit Entwicklung Phoenix-West-Ost zur Entlastung der Hörder Bahnhofstraße	Ratsbeschluss über Verkehrskonzept für Phoenix-West und Ost
19	Hö	Verlängerung der Kohlensiepenstraße bis zur Schüruferstraße	Bestandteil der Erschließung von Phoenix-Ost; als Lückenschluss in der äußeren Erschließung des Phoenix-Sees für den Kraftfahrzeugverkehr erforderlich	Ratsbeschluss: Notwendigkeit ist zu überprüfen
20	Hö	Umbau bzw. Umgestaltung der Faßstraße	Starke Trennwirkung der vierspurigen Straße steht der Erweiterung des Zentrums Hörde bis zum Phoenix-See entgegen	Option im Zusammenhang mit Phoenix-Ost/ Attraktivierung des Zentrums Hörde

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
21	Hö	Ostumgehung Hörde-Zentrum	Lösung für die Aufrechterhaltung der verkehrlichen Funktion bei Umbau der Faßstraße (Maßnahme Nr. 20)	Option im Zusammenhang mit Phoenix-Ost/ Attraktivierung des Zentrums Hörde
22	Hö	Ausbau Hacheneyer Straße (Verkehrskonzept Zoo)	Zweite Erschließung für den Zoo: nicht Masterplan-relevant, keine Bedeutung für gesamtstädtisches Netz!	Gutachten Verkehrskonzept Zoo liegt vor
23	Hom	Verlängerung Vogelpothsweg bis Gardenkamp und Ausbau Gardenkamp bis Stockumer Straße	Anbindung des Bereichs Universität/Technologiepark an die Stockumer Straße, Entlastung der Ortsdurchfahrt Barop	Über B-Pläne gesichert, Baubeginn nach 2006
24	Hom	Umbau der Stockumer Straße in der Ortsdurchfahrt Eichlinghofen	Keine Netzwirkung, städtebauliche Attraktivierung; Erhöhung der Verkehrssicherheit	Bestandteil des Ratsbeschlusses über den Rückbau der Universitätsstraße; finanziell nicht gesichert
25a	Hom	Rückbau der Uni-Südtangente	Planungsthese: Straße verkehrlich nicht erforderlich	Ratsbeschluss vom 09.07.1992 sieht Rückbau der vorhandenen Straße vor.
25b	Hom	Erhalt der Uni-Südtangente und Anbindung an verlängerten Vogelpothsweg	Alternative zu Maßnahme Nr. 25a	Sicherung des Status Quo, Rücknahme des Rückbau-Beschlusses erforderlich
25c	Hom	Verlängerung der Uni-Südtangente bis Krückenweg	Weitergehende Alternative zu Maßnahme Nr. 25b; Ziel: Entlastung der Stockumer Straße und von Hombruch	Politische Forderung, im Zielkonzept F-Plan in der Diskussion, wird im Rahmen dieser Untersuchung überprüft
26	Hom	Beseitigung der Bahnübergänge Harkortstraße und Menglinghauser Straße	Erhöhung der Sicherheit, Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Straßen	DB-Maßnahmen, kurzfristig nur Verlegung des S-Bahn-Haltepunkts Kruckel an die Menglinghauser Straße

 Feststehende Maßnahme

 Weitere Maßnahme

 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 5:
Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken
Innenstadt- Nord, -West und -Ost

Nr.	Stadt- bezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
27	InN	Erschließung Gelände Westfalenhütte/ Anbindung Springorumknoten	Erschließung der Konversionsfläche und Anbindung an B 236n (Springorumknoten) sowie Brackeler Straße; für die Erschließung der Entwicklungsflächen erforderlich	Grundnetz für die Erschließung der Konversionsfläche mit Anbindung an die B236n unterstellt, detaillierte Ausarbeitung beginnt mit dem geplanten städtebaulichen Qualifizierungsverfahren
28	InO	Verlängerung der Semerteichstraße im Abschnitt B1/ Westfalendamm bis Im Defdahl	Planfreier Anschluss an den neuen B1-Tunnel; Entlastung Vosskuhle	Wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den B1-Tunnel mitbehandelt; das Verfahren soll noch in 2004 eingeleitet werden
29	InO	Verlängerung der Semerteichstraße im Abschnitt Lange Reihe bis Körner Hellweg	Entlastung der östlichen Innenstadt vom Durchgangsverkehr zur B1 (Von-der-Goltz-Str.; Düsseldorfer Str.)	über Bebauungsplan gesichert, Ausbaupläne liegen vor, Baubeginn voraussichtlich 2005
30	InO	Fortführung der Semerteichstraße vom Körner Hellweg über bestehende Straße und Thyssen-Klönne-Gelände zur Weißenburger Straße	Alternativstrecke zur Entlastung des Straßenzuges Im Spähenfelde/ Brackeler Straße bis zum Borsigplatz	Konzeptphase
31	InW	Verlängerung der NS IX von Kortental bis Emil-Figge-Straße einschließlich Anbindung an die B1	Netzschluss der NS IX zwischen A2 und B1, Entlastung der Ortslage Dorstfeld; zusätzlicher Anschluss der Universität an die B1	Planrecht vorhanden, Realisierung im Zusammenhang mit 6-streifigem Ausbau der B 1 zwischen AK Dortmund-West und Wittekindstraße

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme,	Begründung/Ziel	Planungsstand
32	InW	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Dorstfeld (Arminiusstraße – Wittener Straße)	Funktionsänderung nach Entlastung durch NS IX soll gestalterisch umgesetzt werden	bereits realisiert
33	InW	Umgestaltung des Knotenpunktes Westentor	Neuordnung der Verkehrsanlagen nach Abschluss des Stadtbahnbaus	steht in Zusammenhang mit Entwicklung des Geländes "Dortmunder U"; evtl. vorzeitiges Abkröpfen der Brinkhoffstraße; Vorentwürfe liegen vor
34	InW	Umgestaltung Kampstraße nach Wegfall der Straßenbahn	Reduzierung auf Erschließungsfunktion im Kraftfahrzeugverkehr; städtebauliche Attraktivierung	Entwurf liegt vor; Realisierung nach 2007
35	InW	Umbau Hohe Straße zwischen Saarlandstraße und Wallring	Verbesserung der Situation im Radverkehr, Fußgängerverkehr und der Straßenraumgestalt unter Erhalt der Funktion für den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr	Ausbaubeschluss liegt vor; Baubeginn in 2005 vorgesehen (WM-Maßnahme)

 Feststehende Maßnahme

 Weitere Maßnahme

 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 6:
Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken Huckarde, Lütgendortmund und Mengede

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
36	Hu	Umbau/Entlastung des Knotenpunktes Kirchlinger Straße/ Frohlinger Straße	Trotz einer Vielzahl diskutierter Lösungsansätze zur Verlagerung von einzelnen Strömen (Teilumfahrung des Knotenpunktes, neuer Anschluss OW IIIa an Wischlinger Weg) sowie zum Ausbau des Knotenpunktes (mit Unterfahmung der Kirchlinger Straße) bisher keine Lösung in Sicht	Gemäß AUSW-Beschluss werden die Maßnahmen nicht weiterverfolgt
37	Hu	Anbindung OW IIIa/ Bärenbruch (Kreisverkehr)	Verbesserung der Verkehrsabläufe erwartet	Bereits in Varianten untersucht: Nur Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und hohe Kosten; wird im Rahmen dieser Untersuchung erneut überprüft
38	Hu	Anbindung OW IIIa/ Wischlinger Weg	Maßnahme zur Entlastung des Knotenpunktes Kirchlinger Straße/ Frohlinger Straße	Verkehrsuntersuchung liegt vor. Geringe verkehrliche Wirkung; wird im Rahmen dieser Untersuchung erneut überprüft
39	Lüdo	Umbau der Provinzialstraße auf zwei Fahrstreifen	Primärziel: Schaffung von Radverkehrsanlagen und Erhöhung der Verkehrssicherheit	Beschluss des AUSW zum Umbau liegt vor; Realisierung ab 2005
40	Mg	Nordumgehung Bodelschwingh in Verlängerung der A 42	Alternative zu Maßnahme 41: Entlastung des Stadteile Mengede, Nette und Bodelschwingh	Forderung aus der Ortspolitik; wird im Rahmen dieser Untersuchung überprüft
41	Mg	Durchbindung der Straßen Kammerstück und Auf dem Heiken	Alternative zu Maßnahme 40: Entlastung des Stadteile Mengede, Nette und Bodelschwingh	Forderung aus der Ortspolitik; wird im Rahmen dieser Untersuchung überprüft
42	Mg	Umgehung der Siedlung Langenacker über das Gebiet des Kraftwerks Knepper	Entlastung der Siedlung Langenacker Erschließung des geplanten Gewerbegebietes	gesetzt, Realisierung unklar
43	Mg	Verbindung zwischen dem Bahnhof Mengede und der Strünkedestraße	Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs Mengede; steht im Zusammenhang mit einer baulichen Nutzung des DB-eigenen Brachgeländes am Bahnhof Mengede	Planerisches Fernziel

 Feststehende Maßnahme

 Weitere Maßnahme

 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 7:
Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken
Brackel, Eving und Scharnhorst

Nr.	Stadt- bezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
44	Bra	Umbau des Asselner Hellweges	Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahn im Ortskern Asseln, Verbesserung des Betriebsablaufes im ÖPNV, Erhöhung der Verkehrssicherheit	Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, Baubeginn in 2004 vorgesehen
45	Bra	Verlängerung des Osterschleppweges bis Aplerbecker Straße	Alternative zu Nordumgehung Asseln/Wickede (Maßnahme 8), kürzere Neubaustrecke	wird im Rahmen dieser Untersuchung überprüft
46	Bra	Umbau des Brackeler Hellweges mit zweigleisigem Ausbau der Stadtbahn	Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahn westlich des Ortskerns Asseln, Verbesserung des Betriebsablaufes im ÖPNV, Erhöhung der Verkehrssicherheit	Langfristiges Planungsziel
47	Ev	Verlegung der Lindenhorster Straße	Entlastung des Stadtteils vom Durchgangsverkehr, insbesondere Schwerverkehr, Erschließung des GVZ Fürst-Hardenberg	Planrecht vorhanden, erster Bauabschnitt in Bau, Fertigstellung bis 2007
48	Ev	Ausbau und teilweiser Neubau einer Ost-West-Verbindung ("Gewerbestraße") der GE- /GI-Gebiete im Grenzbereich Eving/Innenstadt-Nord;	Verlängerung der Erschließung Westfalenhütte über Hildastraße, Schaffung einer durchgängigen Verbindung zwischen Hafen und Westfalenhütte/B236 für den Schwerverkehr	Konzeptphase
49	Scha	Neubau der Gneisenauallee	Erschließung des umgenutzten Zechengeländes und Entlastung der Altenderner Straße	Bebauungsplan in Aufstellung, voraussichtliche Rechtskraft Frühjahr 2004; östlicher Teilabschnitt fertiggestellt
50	Scha	Beseitigung des Bahnüberganges Husener Straße; verbunden damit Verlegung Husener Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Leistungsfähigkeit in Kraftfahrzeugverkehr	Planfeststellungsverfahren eingeleitet, UVP in Vorbereitung

 Feststehende
Maßnahme

 Weitere
Maßnahme

 Nicht untersuchte
Maßnahme

2.3.3 Maßnahmen im ÖPNV

Im ÖPNV lassen sich hinsichtlich der Verbesserung der Infrastruktur vier Maßnahmengruppen unterscheiden:

- Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken des Regionalverkehrs (S-Bahn, RB, RE)
- Neu und Ausbaumaßnahmen am Schienennetz der DSW
- Neu und Ausbaumaßnahmen an der H-Bahn
- Maßnahmen im Zusammenhang mit Haltepunkten (Neueinrichtung, Verlegung, Modernisierung)

Im ÖPNV wurde die Vorauswahl der zu untersuchenden Maßnahmen anhand der Realisierungschancen im Prognosezeitraum durchgeführt. Unter Einbeziehung der fachlichen Kenntnisse der Vertreter der DSW und des Stadtbahnbauamtes wurden im Arbeitskreis diejenigen Maßnahmen in die Gruppe der erst nach 2015 zu realisierenden Maßnahmen eingestuft, die

- die Realisierung anderer Neubaumaßnahmen bedingen (z.B. die Stadtbahnverlängerung nach Bövinghausen),
- in einer Rangfolge gleichartiger Maßnahmen weit hinten stehen (z.B. S-Bahn-Haltepunkte) oder
- aus heutiger Sicht nicht einmal ansatzweise bewertet werden können, da sie städtebauliche Entwicklungen voraussetzen, die ebenfalls noch ungewiss sind (z.B. die ÖV-Erschließung der Westfalenhütte über die Trasse der Dortmunder Eisenbahn).

Die Zusammenstellung der Maßnahmen in den folgenden Tabellen ist nach den o.g. Maßnahmengruppen und in zweiter Hinsicht nach feststehenden Maßnahmen, weiteren zu untersuchenden Maßnahmen und nicht zu untersuchenden Maßnahmen gegliedert.

Die Zusammenstellung zeigt, dass die Gruppe der Maßnahmen an Schienenstrecken der DSW mit 21 die größte Anzahl aufweist, davon allein 15 Maßnahmen mit Streckenverlängerungen (Verlängerungen in Stufen werden als einzelne Maßnahmen gerechnet). In dieser Gruppe musste das Kriterium der Realisierungschance aus zeitlichen wie finanziellen Gründen zu einer Beschränkung auf die fünf feststehenden Maßnahmen und auf

acht weitere zu untersuchende führen. Die nicht untersuchten Maßnahmen befinden sich zum großen Teil erst auf dem Stand von Planungsideen, die gleichwohl im derzeit parallel in Bearbeitung befindlichen Stadtbahn-Betriebkonzept einer Bewertung unterzogen werden und somit durch die Nichtbehandlung im Masterplan Mobilität nicht verworfen werden.

Im Bereich der regionalen Schienenstrecken werden Aus- bzw. Neubaumaßnahmen an der S1 und S4 untersucht, während die direkte Schienenanbindung des Flughafens durch den Regionalverkehr nicht weiter verfolgt wird.

Verlängerungen der H-Bahn wurden bisher immer unter dem Aspekt der auf zwei weitere Haltepunkte begrenzten Ausbaumöglichkeiten betrachtet.

Die Maßnahmen an Haltepunkten beziehen sich ausschließlich auf Haltepunkte an S-Bahn-Strecken bzw. Strecken des Regionalverkehrs. Da hier bereits zehn feststehende Maßnahmen gesetzt sind, deren Finanzierung aber nicht einmal gesichert ist, werden nur zwei weitere Maßnahmen aufgenommen, darunter ein Haltepunkt an einer ebenfalls als weitere Maßnahme eingestuften S-Bahn-Ausbaustrecke.

Die Beseitigung von Bahnübergängen dient vor allem dem Kraftfahrzeugverkehr, daher wird hier keine eigene Bewertung vorgenommen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die Maßnahmen im ÖPNV – insbesondere am Streckennetz der DSW – auf Grundlage der Realisierungswahrscheinlichkeit und gemäß dem im Leitbild verankerten Werteziel der Kostenwahrheit im Verkehr auf ein realistisches Maß beschränkt wurden, ohne sich damit langfristige Optionen zu verbauen.

Die Maßnahmen aus den Tabellen 8–13 finden sich grafisch dargestellt in den Plänen 3 und 4 im Anhang.

Tab. 8:
Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: im Bau befindliche Maßnahmen

Nr.	Stadt-bezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
1	Hom	H-Bahn-Verlängerung zum TechnologieZentrum Dortmund	Herstellung einer leistungsfähigen ÖV-Anbindung des Technologieparks	fertiggestellt und in Betrieb genommen
2	InO	Stadtbahntunnel Lippestraße bis östlich Reinoldikirche, mit Bahnhof Ostentor	Abschluss der Verlegung der Stadtbahn in Tunnellage im Citybereich	im Bau; Inbetriebnahme 2007
3	Scha	Beseitigung BÜ Kurler Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit, höhere Geschwindigkeiten im Bahnbetrieb möglich	im Bau

Tab. 9:
Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken des Regionalverkehrs (S-Bahn, RB,RE)

Nr.	Stadt-bezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
4	Lüdo	Weiterführung der S 4 von Lütgendortmund Richtung Herne, gleichzeitig Stilllegung der Emschertalbahn	Einbeziehung der Strecke in das S-Bahn-Netz	Positive NKU, Land hat Finanzierungszusage signalisiert, Defizitverteilung im VRR offen.
5	Hom	Regionalstadtbahn-betrieb RB 52	Bessere Flächenerschließung	Langfristige Option
6	InN	Verlängerung S1 bis neu zu bauendem S-Bahn-Halt Brüggmannplatz	neuer S-Bahnhaltepunkt zur Verbesserung der Innenstadterschließung und zur besseren Verteilung der Verkehre auf Tunnel I und Tunnel II;	Planungsziel, Realisierung offen
7	Scha	Verlängerung S1 nach Kamen mit Haltepunkt Bf. Scharnhorst	Durchbindung der S 1 nach Hamm	Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen erforderlich; nicht in den BVWP 2003 aufgenommen worden;
8	Bra	Schienenanbindung des Flughafens durch Anschluss über KBS 431 (RE19/RB59)	Schienenanbindung des Flughafens	Planskizzen liegen vor; wird derzeit nicht weiterverfolgt
9	InW	Trassensicherung Netzschluss Gbf Dortmunder Feld und Turmbahnhof Dorstfeld (S)	Ermöglichung weiterer Linienverknüpfungen im S-Bahn-Netz	Planungsüberlegungen zum ITF II

 Feststehende Maßnahme

 Weitere Maßnahme

 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 10:
Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen
des Schienenstreckennetzes der DSW

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
10	Ap	Niveaufreier Abzweig der U47 aus der B1 in die Marsbruchstraße inkl. Umbau bis Stadtkrone-Ost	Beseitigung der plangleichen Kreuzung B1/Stadtbahn	Vorplanung liegt vor
11	Bra	Umbau des Asselner Hellweges mit zweigleisigem Ausbau der Straßenbahn im Ortskern Asseln und betrieblichen Beschleunigungsmaßnahmen	Verbesserung und Flexibilisierung des Betriebs	Planfeststellungsbeschluss liegt vor; Baubeginn 2004
12	Hö	Verlängerung der Stadtbahnlinie U 49 von Hacheneß Richtung Wellinghofen	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtteils	positive standardisierte Bewertung liegt vor
13	Hu	Neubau einer Stadtbahnlinie bis Kirchlinde (Ausschleifung aus U 47, tlw. Mitbenutzung der Trasse der Emschertalbahn)	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtteils	im ÖPNV-Ausbauplan: vordringlicher Bedarf; Positive Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor; Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet;
14	InN	Stadtbahnanbindung des Borsigplatzviertels	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtteils	Planfeststellungsbeschluss für die Anbindung an den Ost-West-Tunnel liegt vor; Weiterer Streckenausbau zwischen Weißenburger Straße und Borsigplatz / Hoesch-Westfalenhütte zeitlich noch offen;
15	Ap	Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnstrecke in der Marsbruchstraße	Verbesserung und Flexibilisierung des Betriebs	Vorplanung fertig. Wegen fehlender Grundstücksverfügbarkeit derzeit kein Ausbau möglich
16	Ap	Verlängerung U 47 Aplerbeck bis DB-Haltepunkt Aplerbeck	Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Regionalverkehr der DB (KBS 431)	langfristige Option, Verkehrsuntersuchung und Vorentwurf liegen vor
17	Ap	Straßenbahn nach Schüren als Ausfädelung aus der Straßenbahnstrecke und unter Nutzung des bestehenden Industriegleises	Vorschlag aus in Bearbeitung befindlichem Stadtbahn-Betriebskonzept; Erschließung von bisher mit dem ÖPNV unterversorgter Gebiete	Trassenuntersuchungen; die DSW hat die Verkehrssicherungspflicht für die ehemalige DE-Trasse zwecks späterer Nutzung übernommen; wird im Stadtbahnbetriebskonzept untersucht.
18	Bra	Umbau des Brackeler Hellweges in Brackel mit zweigleisigem Ausbau der Straßenbahn und betrieblichen Beschleunigungsmaßnahmen	Verbesserung und Flexibilisierung des Betriebs	langfristiges Planungsziel
19	Hö/Ap	Stadtbahn aus U49 über Phoenix-West – Bf. Hörde (DB-Gleise) nach Berghofen	Verbesserte ÖPNV-Erschließung von Phoenix-West; (Alternative: Maßnahmen 36/37 plus Buserschließung)	Wird im Stadtbahn-Betriebskonzept gemäß AUSW-Beschluss untersucht

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
20	Hom	Verlängerung der Stadtbahnlinie U 46 in die Ardeystraße und Einschleifung in regionales Schienennetz	Maßnahme des Stadtbahn-Betriebskonzeptes	Im KARO-Gutachten untersucht. Es liegen Entwürfe vor, standardisierte Bewertung fehlt, noch kein Verfahren begonnen;
21	InN	Führung der Stadtbahn in das Gelände der Westfalenhütte	Erschließung der Konversionsfläche	Planung im Zusammenhang mit der Nachnutzung des Stahlwerkareals durchzuführen; wird im Stadtbahn-Betriebskonzept untersucht;
22	InW	Verbindungstunnel U Reinoldikirche – U Hauptbahnhof	bietet direkte Anbindung von Reinoldikirche zum Hbf; ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Dortmunder Hbfs zu sehen	Konzeptphase, wird im Stadtbahn-Betriebskonzept näher untersucht;
23	Ap	weitere Verlängerung der U 47 von Aplerbeck Bf bis DB-Haltpunkt Aplerbeck-Süd	Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Regionalverkehr der DB (KBS 433)	langfristige Option, Verkehrsuntersuchung und Vorentwurf liegen vor;
24	Bra	Verlängerung der U47 zum Flughafen	Schienenanbindung des Flughafens	Vorplanung liegt vor; Untersuchung im Stadtbahn-Betriebskonzept
25	Bra	Führung der Straßenbahn nach Wickede-Nord (über Dollersweg)	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtteils	Untersuchung im Stadtbahn-Betriebskonzept
26	Hö	Verlängerung der U41 über Clarenberg hinaus bis Benninghofen/Loh bzw. Höchsten	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtteils	Planungsidee, Untersuchung im Stadtbahn-Betriebskonzept
27	Hu	Verlängerung der Stadtbahnlinie von Kirchlinde nach Bövinghausen	Direkter ÖV-Anschluss von Bövinghausen; Verknüpfung mit der (künftigen) S-Bahn	Planungsidee, wird derzeit nicht weiterverfolgt
28	InO	Weitere Erschließung der Westfalenhütte durch Ausschleifung aus der Straßenbahnstrecke nach Wickede	Zweite Schienenerschließung der Konversionsfläche	Planungsidee, Trassierung und Anschluss an vorhandene Strecken offen
29	InW	Straßenbahnanbindung von Dorstfeld nach Dorstfeld-Süd über Wittener Straße (bis Technologiepark)	Einbeziehung des Bereichs Universität/Technologiepark in das Stadtbahnnetz	Planungsidee, Untersuchung im Stadtbahn-Betriebskonzept
30	Scha	Verlängerung U 42 nach Lanstrop	Planung im Zusammenhang mit einer Regionalstadtbahn nach Bergkamen	Gutachten für Regionalstadtbahn in Bearbeitung

 Feststehende Maßnahme

 Weitere Maßnahme

 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 11:
 Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen
 der H-Bahn

Nr.	Stadt- bezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
31	Hom	Verlängerung H-Bahn zum Park- haus Barop (Ver- knüpfungspunkt S5/U42)	Anbindung des Bereichs Universität/Technologie- park an den Stadtbahn- netz und die S5	Abhängig von Wirtschaft- lichkeit des Gesamtsystems und der anstehenden Streckenverlängerung zum Technologiepark
32	Lüdo	Verlängerung H-Bahn zum Weißen Feld	Erschließung des Erweiterungsgebietes des Technologieparks	Abhängig von Wirtschaft- lichkeit des Gesamtsystems und der anstehenden Streckenverlängerung zum Technologiepark
33	Lüdo	Verlängerung H-Bahn zum gepl. S-Bahn-Haltepunkt Technologiepark (Hauert)	Weitere Anbindung an S1	Abhängig von Wirtschaft- lichkeit des Gesamtsystems und der anstehenden Streckenverlängerungen

 Feststehende
Maßnahme

 Weitere
Maßnahme

 Nicht untersuchte
Maßnahme

Tab. 12:
Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit Haltepunkten (Neueinrichtung, Verlegung, Modernisierung)

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
34	Ap	Attraktivierung des DB-Haltepunktes Aplerbeck	Teil des Landesprogramms „100 Bahnhöfe für NRW“	Plangenehmigung liegt vor, Finanzierung ist nicht gesichert. Realisierung nicht vor 2008
35	Hö	Umbau Bf. Hörde einschließlich Bus-Umsteiganlage	Verbesserung der Verknüpfung Regionalverkehr der DB mit dem Busverkehr	Umbaupläne für Bahnhof liegen vor, Finanzierung ist nicht gesichert. Realisierung nicht vor 2008. Umbau Hörder Bahnhofstraße (Busanlagen) ist offen
36	Hö	DB-Haltepunkt Phoenix-West	Bestandteil der Erschließung von Phoenix-West; für die Erschließung der Entwicklungsflächen erforderlich (Alternative: Erschließung durch Stadtbahn (Maßnahme 19))	Planung im Zusammenhang mit der Erschließung des Geländes Phoenix-West
37	Hö	DB-Haltepunkt Phoenix-Ost	Alternative zur Erschließung Berg-hofens durch die Stadtbahn (Maßnahme 19)	Planungsidee im Zusammenhang mit der Erschließung des Geländes Phoenix-Ost
38	Hom	Verlegung des S5-Haltepunkts Kruckel an die Menglinghauser Straße	Verlegung aus der heutigen Randlage an zentraler gelegenen Standort (Menglinghauser Straße)	Grundsatzbeschluss ist im AUSW erfolgt; Planfeststellungsverfahren erforderlich, Baubeginn nicht vor 2008
39	Hom	Neubau des S5-Haltepunkts Hombruch	Bestandteil des S-Bahn-Ausbauprogramms; Aufteilung der Funktionen: Haltepunkt Hombruch nahe am Stadtteilzentrum, Haltepunkt Barop Umsteigepunkt zur Stadtbahn und zum Bus	Bestandteil des S-Bahn-Ausbauprogramms; Verlegung auf die Südseite der Harkortstraße; Entwurf der Stadt Dortmund liegt vor; derzeit keine Finanzierungsmöglichkeit
40	Hom	Verlegung des S5-Haltepunkts Barop	Bestandteil des S-Bahn-Ausbauprogramms; Aufteilung der Funktionen: Haltepunkt Hombruch nahe am Stadtteilzentrum, Haltepunkt Barop Umsteigepunkt zur Stadtbahn und zum Busverkehr	Bestandteil des S-Bahn-Ausbauprogramms; Verlegung auf die Nordseite der Stockumer Straße; Entwurf der Stadt Dortmund liegt vor; derzeit keine Finanzierungsmöglichkeit
41	Hom	Neubau des S5-Haltepunkts Dortmund-West	Dient u.a. zur Erschließung des Veranstaltungsbereiches und zur Verknüpfung mit Regionalverkehr DB und S 4	Prinzipskizzen liegen für zwei-, drei- und viergleisigen Haltepunkt vor; Entscheidung über den Umfang des Ausbaus ist noch nicht getroffen worden; Fertigstellung bis 2006 geplant (WM)
42	Hom/Lüdo	zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt Technologiepark	Verbesserung der Erschließung des Bereiches Universität/Technologiepark von Westen	Prinzipskizzen liegen vor; Finanzierung nicht gesichert
43	InO	Neubau S-Bahn-Haltepunkt Kronprinzenstraße	Verbesserung der Erschließung des Bezirks Innenstadt-Ost	DB muss Kostenkalkulation und Planung vorlegen. Verkehrswert ist nachgewiesen. Aufgabenträger VRR trägt Planung mit. Finanzierung aber noch offen.

Fortsetzung nächste Seite

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
44	Ap	Zusätzlicher DB-Haltepunkt Holtingsweg/ Tunnelweg	Verbesserte Erschließung des umliegenden Wohnquartiers, keine Verknüpfung mit anderem ÖPNV	Verkehrswert-Untersuchung erforderlich
45	InO	S-Bahn-Haltepunkt Im Spähenfelde	Maßnahme im Zuge des S-Bahn-Ausbaus nach Hamm	Von Ausbau S-Bahn (Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen) nach Hamm abhängig
46	Ap	zusätzlicher DB-Haltepunkt Erlenbachstraße	Verbesserte Erschließung des umliegenden Wohnquartiers	Verkehrswert-Untersuchung erforderlich
47	Ap	Attraktivierung des DB-Haltespunktes Aplerbeck-Süd mit Anbindung an die Wittbräucker Straße	z. Zt. schlechter Zustand	keine aktuellen Planungen der DB AG
48	Hu	Zusätzlicher Haltepunkt der RE3 „Zeche Hansa“	Erschließung des Gewerbegebietes und des Freizeitstandortes „Kokerei Hansa“	Planungs idee

Feststehende Maßnahme
 Weitere Maßnahme
 Nicht untersuchte Maßnahme

Tab. 13:
Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Beseitigung von Bahnübergängen

Nr.	Stadtbezirk	Maßnahme	Begründung/Ziel	Planungsstand
49	Scha	Beseitigung BÜ Husener Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit, höhere Geschwindigkeiten im Bahnbetrieb möglich	Planfeststellungsverfahren läuft, UVP in Vorbereitung
50	Hom	Beseitigung des BÜ Menglinghauser Straße in Kruckel	Erhöhung der Verkehrssicherheit, höhere Geschwindigkeiten im Bahnbetrieb möglich	wird derzeit nicht weiterverfolgt
51	Hom	Beseitigung des BÜ Harkortstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit, höhere Geschwindigkeiten im Bahnbetrieb möglich	wird derzeit nicht weiterverfolgt

Feststehende Maßnahme
 Weitere Maßnahme
 Nicht untersuchte Maßnahme

3. Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Jahr 2015

3.1 Verkehrsmodell und Szenarien

3.1.1 Verkehrsmodell Dortmund

Das Verkehrsmodell Dortmund dient zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Infrastrukturmaßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr und im ÖPNV. Während im Kraftfahrzeugverkehr damit im wesentlichen Veränderungen im Netz (Neubau, Ausbau, Rückbau sowie Sperrung von Strecken) abgebildet werden, werden im ÖPNV neben Netzänderungen auch Änderungen in der Bedienung der Linien (Takt, Umsteigebeziehungen u.v.m.) einbezogen.

Die Erstellung des Modells gliedert sich in die Arbeitsschritte Verkehrserzeugung und Verkehrsumlegung. Im Verkehrsmodell Dortmund werden diese Arbeitsschritte auch in der Bearbeitung getrennt. Während die Verkehrserzeugung im Büro IVV, Aachen erarbeitet wurde, sind die Verkehrsumlegungen durch das Stadtplanungsamt Dortmund und die Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner vorgenommen und ausgewertet worden.

Verkehrserzeugung

Im ersten Bearbeitungsschritt zur Verkehrserzeugung wird die **Fahrtennachfrage** als Abbild aller aushäusigen Aktivitäten für verhaltenshomogene Nutzergruppen (z. B. Erwerbstätige mit Pkw, Schüler) errechnet. Diese sind dadurch charakterisiert, dass hinsichtlich des Verkehrsverhaltens innerhalb der Gruppen nur geringe, zwischen den einzelnen Gruppen jedoch deutliche Unterschiede bestehen.

Grundlage der Berechnung sind

- Strukturdaten (Sie umfassen Einwohner, Beschäftigte, Erwerbstätige, Schul- und Studienplätze sowie den Pkw-Bestand)
- bekannte Verhaltensweisen hinsichtlich Mobilität, Reisezweck und Verkehrsmittelgebundenheit,
- allgemeine Erkenntnisse zu Aktivitätsmustern und Aktivitätsabfolgen der verhaltenshomogenen Gruppen sowie
- Kenngrößen des Verkehrsangebotes im Kraftfahrzeugverkehr und im ÖPNV

Im zweiten Bearbeitungsschritt wird die **Stärke der Verkehrsbeziehungen zwischen einzelnen Bereichen der Stadt** ermittelt.

Dazu werden den Fahrten je nach Reisezweck, Verkehrsmittelsituation und Entfernungsabhängigkeit Quelle-Ziel-Beziehungen zugeordnet. Die Abbildung erfolgt auf der Ebene von Verkehrsbezirken. Das Stadtgebiet wird dabei in 456 Bezirke (= "Verkehrszellen") aufgeteilt; zudem werden weitere rd. 270 Bezirke im Umland einbezogen, um auch den Quell- und Zielverkehr des Stadtgebiets zu berücksichtigen.

Anschließend wird die Personengruppe der Wahlfreien (ihnen steht sowohl ein Kraftfahrzeug wie der ÖPNV zur Verfügung) auf die Verkehrsmittel verteilt. Die jeweilige Addition aller Fahrten ergibt die erste Nachfragematrix im Kraftfahrzeugverkehr sowie im ÖPNV.

Verkehrsumlegung

Diese Matrix wird auf das jeweilige Netzmodell umgelegt, d.h. die Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen den Verkehrsbezirken werden je nach Auslastung der in Frage kommenden Routen im Netz verteilt. Das Netzmodell enthält die Daten des Verkehrsangebotes. Es besteht aus

- den Verkehrsbezirken,
- den Strecken des Straßen- bzw. Schienennetzes einschließlich der Anbindungen der Verkehrsbezirke,
- aus Knotenpunkten bzw. Haltestellen und
- aus den ÖPNV-Linien mit ihren Fahrplänen.

Während sich die Strecken im Netz des Kraftfahrzeugverkehrs nur durch ihre Kapazität und die angesetzte Geschwindigkeit unterscheiden, setzt sich das Netz im ÖPNV aus verkehrsmittelspezifischen Teilnetzen für die S-Bahn, den Regionalverkehr der DB, die Schienenstrecken der DSW und den Linienbus (Stadt- und Regionalbusse) zusammen, die an Umsteigepunkten verknüpft sind. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass maßnahmenbedingte Änderungen im Schienennetz immer auch Auswirkungen auf das ergänzende Busnetz haben. Für die untersuchten Maßnahmen wird das Busnetz jeweils den neuen Erfordernissen angepasst. In vielen Fällen werden die Auswirkungen im Busnetz auch in der Bewertung berücksichtigt (s.u.).

Die Eichung sowohl des Verkehrsnachfragemodells als auch des Netzmodells an den realen Verkehrsverhältnissen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gute Qualität der Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung. Hierzu sind die von der Stadt Dortmund laufend durchgeführten Verkehrszählergebnisse verwendet worden. Zunächst gilt es den Analysezustand möglichst exakt modellhaft nachzubilden. Wenn das erreicht ist, können später im Rahmen von Szenario-Betrachtungen auch die Prognosezustände dargestellt werden.

3.1.2 Szenarien

Szenarienbildung im Masterplan Mobilität

Die Szenarientechnik hat sich in den letzten Jahren in der Verkehrsplanung als das die künftige Verkehrsentwicklung am zutreffendsten beschreibende Prognoseverfahren allgemein durchgesetzt. Klassische Verkehrsprognosen, wie sie in früheren Generalverkehrsplanungen üblich waren, haben auf der Basis der Vorhersage der das Verkehrsgeschehen beeinflussenden Kenngrößen versucht, die wahrscheinliche Entwicklung zu beschreiben. Demgegenüber zeigen Prognoseszenarien stärker kommunale Handlungs- und Entwicklungsspielräume auf, indem sie die Abhängigkeit der verkehrlichen Entwicklung von mehr oder weniger beeinflussbaren Größen darstellen. Prognoseszenarien beschreiben Zukunftsbilder, die in der Regel zwar unterschiedlich wahrscheinlich sind, die aber denkbare und auch realistische Entwicklungsmöglichkeiten darstellen. Auch Prognoseszenarien greifen aber auf Einzelprognosen zurück. Insbesondere muss die Entwicklung der Strukturgrößen als eine wesentliche lokale Einflussgröße der Verkehrsentwicklung vorab eingeschätzt werden.

Während die früher verwendeten Szenarien inhaltlich überwiegend Verschiebungen im klassischen Modal-Split (= nur motorisierter Verkehr) zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes darstellten, rücken seit einigen Jahren städtebauliche Entwicklungsszenarien mit Berücksichtigung der künftigen demographischen Entwicklung in den Mittelpunkt des Interesses. Dies gilt vor allem für die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge und die Überalterung der Bevöl-

kerung. In Dortmund soll diese Untersuchung anhand von Kontrollszenarien mit veränderten Strukturdaten erfolgen.

Die Inhalte der Prognoseszenarien im Rahmen des Masterplan Mobilität wurden im Planungsprozess auf der Basis von Vorgaben der Flächennutzungsplanung und einem Gutachtervorschlag zum Umgang mit den vielfältigen Infrastrukturplanungen festgelegt. Die Durchführung der Prognoseberechnungen erfolgte durch das Büro IVV, Aachen, das schon vorher auf diesem Gebiet für die Stadt Dortmund tätig war. Dort wurden neben den lokalen Einflüssen auch die bundesweiten Entwicklungen auf der Basis der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung einbezogen. Der Prognosehorizont liegt im Jahr 2015.

Szenarien sind zunächst wertfreie, in sich geschlossene Zukunftsperspektiven. Sie dienen dazu, Entwicklungsmöglichkeiten und Handlungsspielräume aufzuzeigen. Dabei können siedlungsstrukturelle und verkehrliche Entwicklungen getrennt betrachtet oder miteinander verknüpft werden. Zur Beurteilung der Auswirkungen der verkehrlichen Einflussgrößen werden häufig Szenarien mit extremen Annahmen betrachtet, um die maximale Bandbreite der möglichen Entwicklung zu untersuchen. Inhaltlich bedeutet dies auf der einen Seite eine Orientierung auf die bisherige Entwicklung ("Trend-Fortschreibung": Alles läuft weiter wie bisher); dies bedeutet in der Regel eine Parallelförderung des MIV und des ÖPNV. In einem Alternativszenario wird der Anteil des Umweltverbundes höher angesetzt. Die siedlungsstrukturellen Entwicklungen werden zumeist unabhängig betrachtet.

Zielszenario der Siedlungsentwicklung

Im Masterplan Mobilität wird im Prinzip ähnlich vorgegangen (vgl. Schaubild auf der nächsten Seite). Hinsichtlich der Entwicklung der Siedlungsstruktur wird vorab ein Zielszenario definiert, das den Zusammenhang zwischen dem Masterplan Mobilität und dem Flächennutzungsplan verdeutlicht, indem es die Annahmen zur demographischen Entwicklung und zur Siedlungsentwicklung in die Verkehrsplanung überträgt. Dabei wird u.a. eine gegenüber heute fast konstante Einwohnerzahl unterstellt.

Den Annahmen zur Siedlungsentwicklung liegt das Zielkonzept des Flächennutzungsplans aus dem Sommer 2002 zu Grunde. Alle dort aufgeführten Wohnbauflächen werden in die Verkehrsplanung einbezogen, allerdings mit unterschiedlichen Realisierungsstufen bezogen auf den Prognosehorizont. Zudem wird auch eine Innenverdichtung in geeigneten bestehenden Wohnquartieren berücksichtigt.

Die prognostizierte Einwohnerzahl des Flächennutzungsplans beträgt 580.000, für die Arbeitsplätze wird von einem Anstieg um 14.000 auf 251.000 ausgegangen.

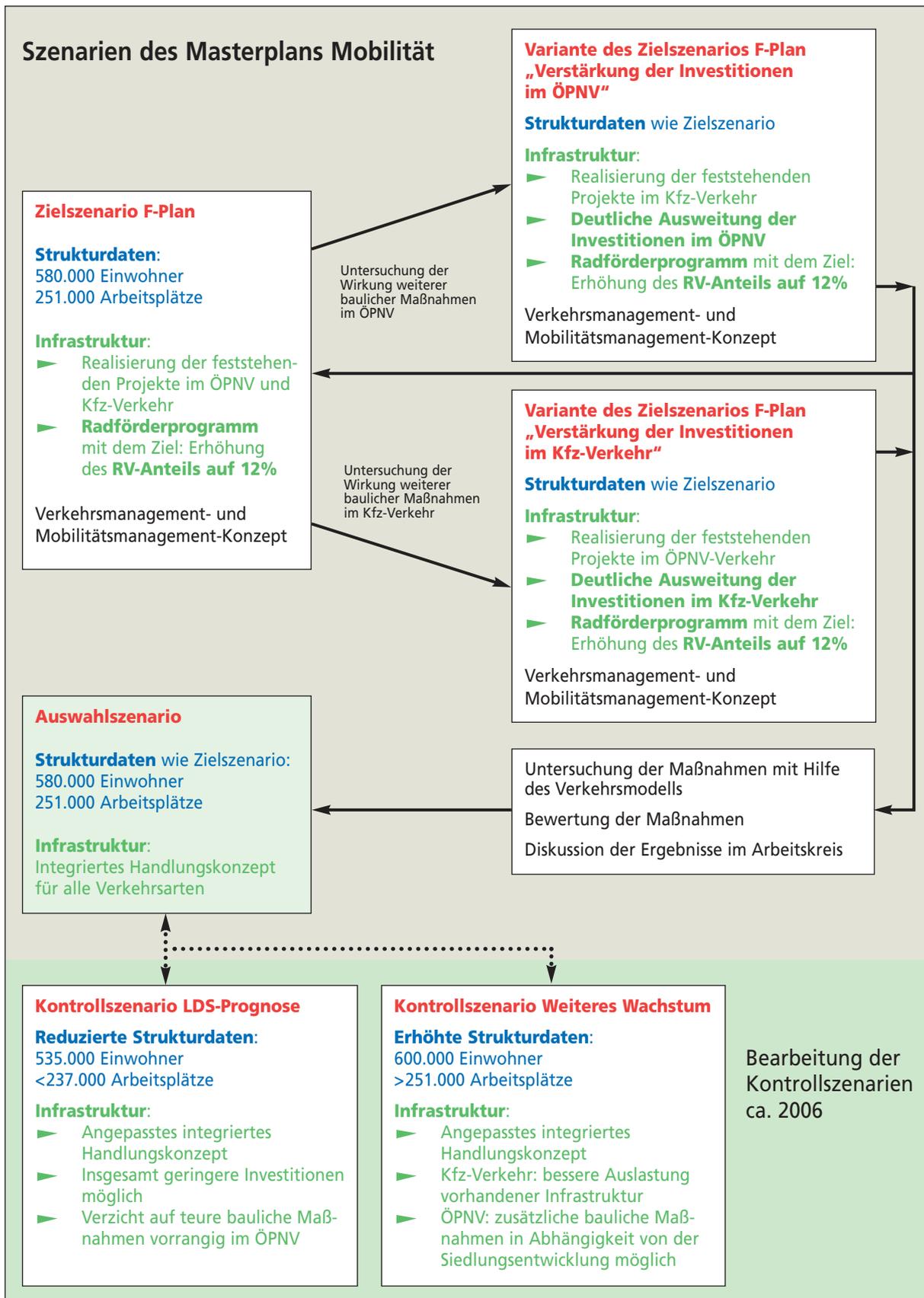
Alle neuen Gewerbe-, Industrie- und Sonderflächen des Flächennutzungsplans werden mit durchschnittlichen bzw. aus laufenden Planungen bekannten Arbeitsplatzzielzahlen, die mit der Beschäftigungsprognose abgeglichen wurden, einbezogen. Insgesamt ergeben sich bei konstanter Einwohnerzahl eine Reduzierung der Siedlungsdichte im Innenbereich und eine Randwanderung innerhalb der Stadtgrenzen.

Kontrollszenarien der Siedlungsentwicklung

Die Untersuchung alternativer Entwicklungen, die insbesondere den allgemeinen Trend des Bevölkerungsrückgangs in den Städten des Ruhrgebiets, wie er z.B. in der Prognose des Landesamtes für Daten und Statistik NRW (LDS) dargestellt wird, berücksichtigen, sind ebenfalls vorgesehen. Zur Zeit werden dafür ein Szenario „LDS-Prognose“, in dem die in dieser Prognose enthaltene Einwohnerzahl von 535.000 unterstellt wird, sowie ein Szenario „Weiteres Wachstum“, in dem von einem Anstieg der Einwohnerzahl auf 600.000 ausgegangen wird, diskutiert. Die Kontrollszenarien konnten aus Zeitgründen jedoch nicht innerhalb der Bearbeitung des Masterplan Mobilität untersucht werden. Die Bearbeitung ist - mit dann entsprechend verschobenem Prognosehorizont - in ca. drei Jahren vorgesehen.

Zielszenarien der verkehrlichen Entwicklung

Für die verkehrliche Entwicklung wird - nicht zuletzt auf Grund einer oft umstrittenen Datenbasis in der Analyse - auf die Formulierung von Zielgrößen für die Verkehrsmittelwahl verzichtet. Die Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich in Abhän-



Ablauf der Bearbeitung und Inhalt der Szenarien

gigkeit vom jeweiligen Angebot (Verkehrsnetze; im ÖPNV zusätzlich das Fahrtenangebot) als Ergebnis des Arbeitsschrittes Verkehrserzeugung.

Einem Szenario muss für die Maßnahmenuntersuchung mit dem Verkehrsmodell mindestens ein definierter Infrastruktur-Planfall als verkehrliches Angebot (Straßennetz und Netz/Angebot des ÖPNV) zugeordnet werden. Die dem Zielszenario F-Plan zugeordneten Netze enthalten neben dem jeweiligen Analysenetz mit Stand Mitte 2002 die feststehenden Maßnahmen (vgl. Kap 2.2) im Kraftfahrzeugverkehr und im ÖPNV (Pläne 1 und 3 im Anhang). Insofern entspricht diese Vorgehensweise einem Trend-Szenario.

Als weitere Maßnahmen des Zielszenario werden die Radverkehrsförderung sowie die Förderung der Maßnahmen im Verkehrsmanagement und im Mobilitätsmanagement angesetzt.

Im Radverkehr ist die Festlegung eines Zielwertes für die Verkehrsmittelwahl erforderlich, da er verfahrensbedingt bei der Berechnung der Verkehrsnachfrage vorab mit einem Anteil festgelegt und dann getrennt weiterbearbeitet wird. Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen lag im Jahre 1998 bei 6 %. Insofern war die Notwendigkeit einer Förderung des Radverkehrs, die auch mit entsprechenden Zielen im Leitbild verankert ist, im Planungsprozess unstrittig. Umstritten war allerdings der Zielwert und seine Bewertung hinsichtlich der Situation in vergleichbaren Städten. Letztlich wurde ein Anteil von 12 % an allen Wegen im Jahre 2015 als Zielwert festgelegt.

Weitere Szenarien der Verkehrsentwicklung
Bei konstanten Bedingungen in der Siedlungsstruktur können Varianten des Szenarios F-Plan nur hinsichtlich der Verkehrsentwicklung untersucht werden. Im kommunalen Bereich wird die Verkehrsentwicklung durch Netz- und Angebotsvarianten im Kraftfahrzeugverkehr und im ÖPNV beeinflusst.

Auf der Basis der bereits im Szenario F-Plan enthaltenen Netzmaßnahmen werden wei-

tere Maßnahmen untersucht. Dabei wird von einer Ausrichtung der zusätzlich möglichen Investitionen

- auf den ÖPNV einerseits und
- auf den Kraftfahrzeugverkehr andererseits ausgegangen. Es werden demnach in den Szenarien „Verstärkung der Investitionen im ÖPNV“ sowie „Verstärkung der Investitionen im Kraftfahrzeugverkehr“² zusätzlich zu den feststehenden Maßnahmen die geplanten und bis 2015 für realisierbar erachteten Maßnahmen (weitere Maßnahmen, vgl. Kap 2.3) im ÖPNV und im Kraftfahrzeugverkehr (vgl. Pläne 2 und 4 im Anhang) berücksichtigt. Für den Bereich des ÖPNV wird dafür eine eigene Nachfragematrix erstellt, in der die Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes bei der Verkehrserzeugung in den entsprechenden Bezirken berücksichtigt werden. Im Kraftfahrzeugverkehr werden sich die ergänzten Maßnahmen nicht in einem höheren Verkehrsaufkommen – erst recht nicht auf einzelne Bezirke bezogen – auswirken, sondern lediglich eine Verlagerung vorhandener Verkehrsströme bewirken. Die Erstellung einer eigenen Matrix für das Verstärkungsszenario im Kraftfahrzeugverkehr ist daher entbehrlich.

In beiden Varianten werden die Radverkehrsförderung sowie die Förderung der Maßnahmen im Verkehrsmanagement und im Mobilitätsmanagement in vollem Umfang angesetzt.

Auf der Basis dieser drei Szenarien wurden die Maßnahmen modelltechnisch untersucht. Die Ergebnisse wurden bewertet und mit dem Arbeitskreis ausführlich diskutiert. Die Empfehlung des Arbeitskreises für den Masterplan Mobilität geht dann in das Auswahlscenario ein, das hinsichtlich der Strukturdaten dem Zielszenario entspricht. Die Infrastruktur des Auswahlscenario ist Teil des „Integrierten Handlungskonzeptes“, das neben den Empfehlungen zu Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr und im ÖPNV Handlungskonzepte im Radverkehr, im Güterverkehr, im Mobilitätsmanagement, im Verkehrsmanagement, zur Verkehrssicherheit und zur Straßenraumgestaltung umfasst.

2 Im Folgenden werden diese Szenarien als „Verstärkung ÖPNV“ und „Verstärkung Kraftfahrzeugverkehr“ bezeichnet.

Berücksichtigung lokaler Maßnahmenvarianten in den Netzen

In einigen Fällen sind Maßnahmen nur alternativ zu betrachten, weil sie grundsätzlich ähnliche verkehrliche Wirkungen haben und daher nur die am besten geeignete Alternative realisiert werden muss. In diesen Fällen wurden die alternativen Maßnahmen zum Teil im Szenario F-Plan und einem Verstärkungsszenario, in anderen Fällen aber nur in einem Szenario – dann als Untervarianten – untersucht. Die betroffenen Maßnahmen im Einzelnen:

Für die **Ortsumgehung Asseln-Wickede** wurde die Verlängerung der OW IIIa (Nordvariante) im Szenario F-Plan, die Verlängerung des Osterschleppweges bis zur Asselburgstraße (Südvariante) im Szenario Verstärkung Kraftfahrzeugverkehr untersucht. In diesem speziellen Fall wurde also das Netz des Szenarios F-Plan nicht komplett in das Szenario Verstärkung im Kraftfahrzeugverkehr übernommen.

Für die **Uni-Südtangente** ergaben sich drei Varianten: Im Szenario F-Plan wurde der Rückbau bis zum Meitnerweg angesetzt; die Varianten „Bestand plus Anbindung an den verlängerten Vogelpothsweg“ und „Verlängerung bis zum Krückenweg“ wurden alternativ im Szenario Verstärkung Kraftfahrzeugverkehr untersucht.

Im Stadtbezirk Mengede wurden die alternativ zu betrachtenden Maßnahmen **Ortsumgehung Bodelschwingh** und **Durchbindung Kammerstück – Auf dem Heiken** beide alternativ im Szenario Verstärkung Kraftfahrzeugverkehr untersucht.

Im ÖPNV wurde die Erschließung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche **Phoenix-West und -Ost** in Varianten untersucht. Gemäß dem Planungsstand im Frühjahr 2002 wurde die Erschließung durch zwei DB-Haltpunkte und eine ergänzende Buserschließung in Phoenix-West als seinerzeit feststehende Maßnahme im Szenario F-Plan untersucht. Die Erschließung der Gebiete durch eine Stadtbahn als Ausschleifung aus der Strecke der U49 wurde im Szenario Verstärkung ÖPNV angesetzt; hier wurden die DB-Haltpunkte im Gegensatz zum Szenario F-Plan nicht berücksichtigt und somit vom Szenario F-Plan als Grundlage abgewichen.

3.1.3 Netzbezogene Ergebnisse

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Prognose wird zum einen durch die kommunal beeinflussbaren Rahmenbedingungen wie Strukturdaten, Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot beeinflusst. Ein weiterer Einfluss ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung als Ergebnis verkehrspolitischer Rahmenbedingungen. So wird z. B. die Entwicklung des Durchgangsverkehrs durch Dortmund ausschließlich durch die allgemeine Verkehrsentwicklung bestimmt.

Das Büro IVV, Aachen, hat hierzu die allgemeine Verkehrsentwicklung auf der Basis der Szenarien der Bundesverkehrswegeplanung 2003 (BVWP 2003) ermittelt. Ausgehend von Annahmen zur Strukturentwicklung, zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur zukünftigen Infrastruktur sowie zu Nutzerkosten wurden vier Szenarien der Verkehrsentwicklung im BVWP 2003 betrachtet. Das Szenario „Integration“ wurde dabei als das wahrscheinlichste angenommen und im weiteren für die regionalen und überregionalen Verkehrsbeziehungen unterstellt. Es zeichnet sich durch folgenden Annahmen bzw. Ergebnisse aus:

- Moderate preispolitische Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
- Reduktion der Umweltbelastungen
- Mobilitätssicherung
- + 16 % Verkehrsleistung Personenverkehr MIV
- + 58 % Verkehrsleistung Güterverkehr (Straße)
- Überproportionales Wachstum Fernverkehr (Schiene und Straße)
- - 2 % CO₂-Emissionen
- + 15 % Pkw-Nutzerkosten (Verteuerung der Kraftstoffe)
- - 4 % Lkw-Nutzerkosten (Produktivitätssteigerungen – Lkw-Straßengebühren)
- Kommunale Verkehrspolitik (Restriktive Parkraumpolitik, Förderung ÖPNV + Rad)

Verkehrsentwicklung in Dortmund

Die größten Veränderungen in der Verkehrsentwicklung in Dortmund insgesamt ergeben sich in der Verkehrsmittelwahl, die durch die vorab festgelegte Steigerung des Radverkehrsanteils von 6 % auf 12 % maßgeblich beeinflusst wird. Dieser Zugewinn führt zu Abnahmen beim Fußgängerverkehr

(-3 %-Punkte), beim Kraftfahrzeugverkehr (-2 %-Punkte) sowie – trotz einiger Ausbaumaßnahmen – beim ÖPNV (-1 %-Punkt).

Im Szenario ÖPNV-Verstärkung kann der ÖPNV durch die dort angesetzten weiteren Ausbaumaßnahmen seinen heutigen Anteil von 20 % halten. Die Maßnahmen im ÖPNV dienen demnach vor allem zur Sicherung des Status Quo; andernfalls würden höhere Rückgänge auftreten.

Das Gesamtverkehrsvolumen der Dortmunder Bevölkerung nimmt um 1,6 % zu; bei minimaler Abnahme der Bevölkerung bedeutet dies also einen geringen Mobilitätswachstum. Die Fahrtenanzahl im ÖPNV insgesamt wächst um 6 % im Szenario F-Plan und um 10 % im Szenario ÖPNV-Verstärkung. Der Zuwachs ergibt sich aber vor allem aus höheren Einpendlerzahlen in Folge der Zunahme der Arbeitsplätze. Dies wird auch durch die überproportionale Zunahme der Verkehrsleistung im ÖPNV (21 % im Szenario F-Plan und 25 % im Szenario ÖPNV-Verstärkung) verdeutlicht; der Zuwachs betrifft also vor allem längere Strecken. Als weitere

Begründung für diesen Effekt ist die Binnenwanderung der Dortmunder Bevölkerung aus den zentralen Wohngebieten zum Stadtrand zu nennen.

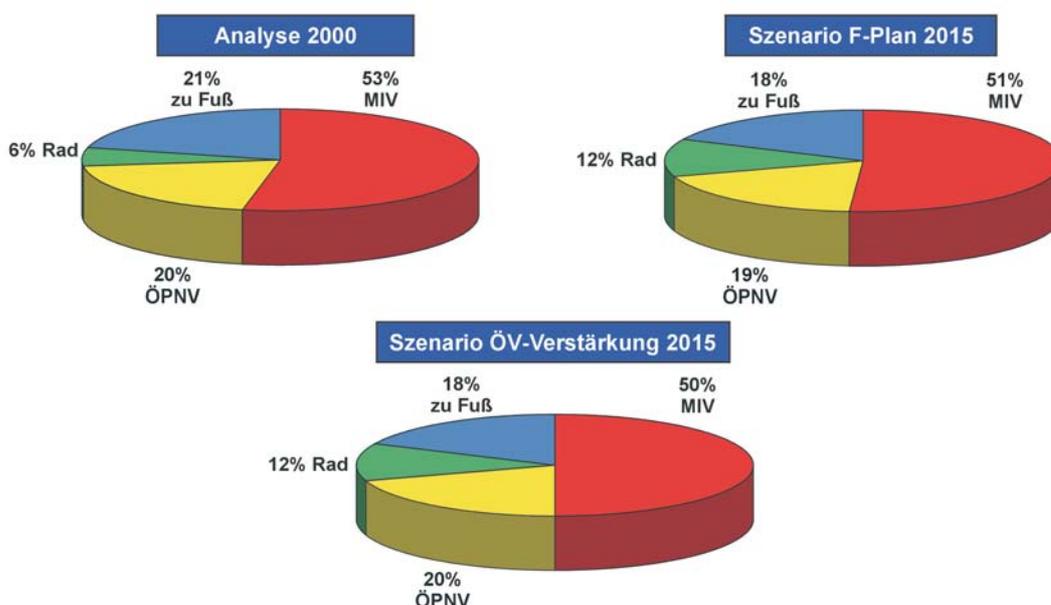
Vergleichbare und ebenso zu begründende Daten ergeben sich auch für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Zunahme an Dortmundbezogenen Fahrten ist mit 1,5 % im Szenario F-Plan und mit 0,8 % im Szenario ÖPNV-Verstärkung gering, die Verkehrsleistung steigt jedoch um 5,6 %.

3.1.4 Zusammenfassung

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wird ein **Zielszenario der Siedlungsentwicklung** – basierend auf den Festlegungen des Flächennutzungsplans (Szenario F-Plan) – untersucht.

Neben dem dazugehörigen **Zielszenario der Verkehrsentwicklung** – Umsetzung aller feststehenden Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz und im ÖPNV – sind zwei **weitere Szenarien der verkehrlichen Entwicklung** untersucht worden:

Mobilität der Dortmunder Bürgerinnen und Bürger



Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in den Prognoseszenarien (Quelle: IVV, Aachen)

- Szenario **Verstärkung Kraftfahrzeugverkehr** mit vielen weiteren und zum Teil alternativ zu betrachtenden Straßenbauprojekten und
- Szenario **Verstärkung ÖPNV** mit allen weiteren, bis 2015 realisierbaren Projekten im ÖPNV.

Der angesetzte **Zuwachs im Radverkehr** um 6 %-Punkte führt zu **Abnahmen im Fußgängerverkehr** (um 3 %-Punkte), im **Kraftfahrzeugverkehr** (um 2 %-Punkte) und im **ÖPNV** (um 1 %-Punkt).

Bei einem **geringen generellen Mobilitätswachstum** wächst die **Fahrtenanzahl im ÖPNV** insgesamt, dieser Zuwachs resultiert aber vor allem aus **höheren Einpendlerzahlen**.

Höhere mittlere Wegelängen für den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV führen zu einem überproportionalen **Anstieg der Verkehrsleistung**.

3.2 Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV und im Kraftfahrzeugverkehr

3.2.1 Methodik und Vorgehensweise

Die Bewertung der untersuchten Maßnahmen im ÖPNV und im Kraftfahrzeugverkehr erfolgt mit dem Verkehrsmodell der Stadt Dortmund. Die Ergebnisse dienen zur Formulierung zweistufiger Empfehlungen: In erster Linie soll der Verkehrswert jeder Maßnahme hinsichtlich der Aufnahme in den Flächennutzungsplan festgestellt werden. Ergänzend werden Empfehlungen des Masterplans formuliert, die Aussagen über

- die **Priorität der Maßnahme** im Vergleich mit anderen Maßnahmen,
- **parallel erforderliche Maßnahmen** (z.B. Maßnahmenpakete Ausbau/Rückbau im Kraftfahrzeugverkehr) oder
- **andere besondere Randbedingungen** enthalten.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt hier **ausschließlich verkehrlich**. Dieser Arbeitsschritt führt dazu, den weiteren Untersuchungsaufwand auf diejenigen Maßnahmen zu konzentrieren, die zumindest verkehrlich positive Wirkungen erwarten lassen. Zudem liegen für die meisten Maßnahmen, die ja

zumeist seit längerem in der Diskussion sind, Erkenntnisse oder zumindest Einschätzungen zu anderen Kriterien, wie Naturhaushalt und Landschaft, Siedlungsstruktur und Städtebau oder Kosten und Realisierung vor, die im weiteren Verfahren einzubeziehen sind.

Die Bewertungsmaßstäbe unterscheiden sich im ÖPNV und im Kraftfahrzeugverkehr. Die Bewertung kann anhand der Zielerreichung der in der Tabellen 2 bis 13 (vgl. Kap 2.3) genannten Ziele nachvollzogen werden.

Im **Öffentlichen Personennahverkehr** sind diese Ziele zumeist sehr allgemein gehalten. Hier wird zunächst untersucht, inwieweit Neu- und Ausbaumaßnahmen – also Verbesserungen im Angebot – Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV im engeren Einzugsgebiet der Maßnahmen haben. Dazu wird das Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet auf Verkehrsbezirksebene analysiert und es werden die Daten für die Planfälle Analyse, Szenario F-Plan und ggf. Szenario Verstärkung ÖPNV gegenübergestellt. Als zweites Kriterium dient die absolute Belastung der Verkehrsanlage im Vergleich zum Analyseangebot:

- S-Bahn Strecken: Vergleich zur bisherigen Bedienung mit RB/RE
- Stadtbahnstrecken, H-Bahn: Vergleich mit der bisherigen Busbedienung des Bereiches, Analyse der Umsteigebeziehungen: neu/Verlagerung
- Neue Haltepunkte: Analyse der Ein-/Aussteiger: Verlagerung/Neuverkehr, Auswirkungen auf die Streckenbelastung

Eine vergleichende Bewertung zweier Maßnahmen findet in einem Fall statt: Die Erschließung des Phoenix-Geländes – vor allem des westlichen Teils – wird alternativ mit einer Erschließung durch je einen DB-Haltepunkt und ein ergänzendes Busnetz sowie mit einer Stadtbahnerschließung untersucht. Alle anderen Maßnahmen werden mit der Analysesituation verglichen.

Eine Bewertung der Aufhebung von Bahnübergängen kann mit dem Verkehrsmodell nicht erfolgen.

Im **Kraftfahrzeugverkehr** sind die Ziele, die mit den Maßnahmen verfolgt werden, präziser definiert; insbesondere werden vielfach

die zu entlastenden Strecken explizit benannt. Hier kann das Verkehrsmodell die Zielerreichung in der Prognosesituation gut wiedergeben. Es sei noch einmal an die methodisch bedingte Notwendigkeit erinnert, **alle** Maßnahmen im Straßennetz zunächst zu untersuchen, um dann eine Prioritätenreihung der weiteren Maßnahmen zu erstellen mit der Erwartung, einige Maßnahmen auf eine Realisierung nach 2015 zu verschieben oder ggf. endgültig zu verwerfen. Für die feststehenden Maßnahmen wurden die Ergebnisse ebenfalls aufbereitet, dienen aber nicht dazu die bereits getroffene Grundsatzentscheidung für die Maßnahmen in Frage zu stellen.

3.2.2 Ergebnisse

Für die schnelle Übersicht werden die Maßnahmen und die Empfehlungen des Arbeitskreises in den Tabellen 14 und 15 zusammengefasst. Die in der ausführlichen Tabelle (Kap. 2.3) noch aufgeführten, in Bau befindlichen Maßnahmen werden hier nicht berücksichtigt. Eine grafische Übersicht über die Empfehlung enthalten die **Pläne 5 und 6 im Anhang**.

Es zeigt sich, dass im **ÖPNV** nur eine Maßnahme auf Grund der Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung ausscheidet: Der DB-Haltepunkt Tunnelweg läge in einer Entfernung von ca. 1000 m sehr nah am Haltepunkt Aplerbeck Süd und erschlosse in seinem Umfeld nur relativ dünn besiedelte Wohngebiete; eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV erfolgt dort nicht.

Alle anderen Maßnahmen werden in das Planungskonzept für den ÖPNV übernommen, das zusätzlich Maßnahmen im Park+Ride und Bike+Ride diskutiert. Sie stellen zugleich das Handlungskonzept ÖPNV-Netz dar.

Für die ÖPNV-Anbindung von Phoenix-West steht eine vertiefte Untersuchung durch das in Erarbeitung befindliche Stadtbahn-Betriebskonzept noch aus. Empfohlen wird vom Arbeitskreis, eine Stadtbahntrasse auf dem Gelände Phoenix-West als Option zu sichern. Aus Sicht der Verwaltung ist die Wahrung der Option ohne zeichnerische

Darstellung im Flächennutzungsplan möglich. In den textlichen Erläuterungen kann dargestellt werden, dass die potenzielle Trasse dieser Schienenverbindung bis auf weiteres freigehalten wird.

Da das Gelände jedoch sukzessive in nächster Zukunft bebaut bzw. einer neuen Nutzung zugeführt werden wird, ist vorerst eine Erschließung mit dem Bus vorzusehen.

Im **Kraftfahrzeugverkehr** haben sich sieben Maßnahmen als ungeeignet erwiesen, die in sie gesetzten Ziele zu erfüllen. In sechs Fällen hat dies den Verzicht auf eine Darstellung im F-Plan zur Folge. Auffallend ist dabei dass sich im Bereich Bodelschwingh/Nette beide alternative Ansätze zur Entlastung des vorhandenen Straßennetzes als nicht sinnvoll erwiesen haben.

Die **Südostumgehung Aplerbeck** wird nicht weiter verfolgt da sie keine nennenswerte weitere Entlastung des Ortskerns bewirkt und nur zur Entlastung von parallelen Anwohner- und Sammelstraßen führt.

Die **Verlängerung des Osterschleppweges** sollte eine Alternative zur Verlängerung der OWIIa nördlich Asseln – Wickede sein. Im Gegensatz zu dieser Maßnahme führt sie aber zu keiner spürbaren Entlastung des Hellweges in den Ortskernen. Dies liegt auch am fehlenden Netzschluss östlich von Wickede. Als Ortsumgehung für Asseln und Wickede soll daher die OWIIa (L 663n) realisiert werden (Ratsbeschluss vom 24.07.2003).

Die **Ortsumgehung Bodelschwingh** bewirkt keine Entlastung für Mengede/Oestrich und weist ein angesichts der erforderlichen Bauten schlechtes Verhältnis von Aufwand zu Wirkung auf.

Die **Durchbindung der Straßen Kammerstück und Auf dem Heiken** kann zwar den Straßenzug Haberlandstraße/Hansemannstraße leicht entlasten, führt aber in der südlichen Weiterführung zu unerwünschtem Mehrverkehr mit dem Ziel Gewerbegebiet Oestrich. Auch hier ist ein schlechtes Verhältnis von Aufwand zu Wirkung zu verzeichnen.³

³ Eine nachträgliche Untersuchung der beiden Varianten Umgehung Bodelschwingh und Durchbindung Kammerstück / Auf dem Heiken mit einer Sperrung der Haberlandstraße in Höhe der S-Bahn-Unterführung zeigt, dass die Ortsumgehung Bodelschwingh inkl. der Sperrung ebenfalls keine Entlastung für die Haberlandstraße bringt. Die Durchbindung Kammerstück-Auf dem Heiken führt in Verbindung mit der angesprochenen Sperrung in Teilabschnitten zu einer deutlichen Entlastung, bewirkt aber im Zu- und Ablauf (v.a. Im Odemsloh, Bodelschwinger Str.) zusätzliche Belastungen. In der Summe sind die Wirkungen nicht positiv, so dass auch diese Lösung nicht weiterzuverfolgen ist.

Tab. 14: Zusammenfassung der Empfehlungen für die Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV

Maßnahmen im Schienennetz	Behandlung im Flächen-nutzungsplan (F-Plan)	Zusätzliche Empfehlung/Hinweise des Arbeitskreises Masterplan Mobilität
Verlängerung der U 46 in die Ardeystraße und Einschleifung in das regionale Schienennetz	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Straßenbahn nach Schüren als Ausfädelung aus der Straßenbahnstrecke und unter Nutzung des bestehenden Industriegleises	Nördliche Trasse im Bereich Schüren: Darstellung im F-Plan. Reststrecke: weiterer Untersuchungsbedarf	Verbesserte Querungsmöglichkeit nach Realisierung des B1-Tunnels auch für Linienbusse
DB-Haltepunkt Phoenix-West	Nicht F-Plan-relevant	Offenhalten der Option des DB-Haltespunktes
DB-Haltepunkt Phoenix-Ost	Nicht F-Plan-relevant	Offenhalten der Option des DB-Haltespunktes
Stadtbahn aus U49 über Phoenix-West und Bf. Hörde (DB-Gleise) nach Berghofen	Darstellung der Stadtbahntrasse im F-Plan ⁴ - Option des DB-Haltespunktes offenhalten	keine Umsetzung beider Varianten
Verlängerung H-Bahn bis Parkhaus Barop	Darstellung im F-Plan	keine gesicherte Erkenntnis über Prioritäten
Verlängerung H-Bahn bis Weißes Feld	Darstellung im F-Plan	keine gesicherte Erkenntnis über Prioritäten
Verlängerung U47 Aplerbeck bis Bf. Aplerbeck	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Verlängerung S1 nach Kamen-(Hamm) inkl. neuer S-Bahn-Haltespunkte Brügmannplatz, Spähenfelde und Aufwertung HP Scharnhorst	Darstellung im F-Plan	sehr sinnvolle Maßnahme mit hoher Priorität
Straßenbahn-/Stadtbahnverlängerung Westfalenhütte	Darstellung im F-Plan	langfristige Entwicklung offen halten
Verbindungsgleis U Reinoldikirche – U Hbf	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Stadtbahn Kirchlinde	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Verlängerung Stadtbahn U49 nach Wellinghofen	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Verlängerung S4 bis Herne; teilweise Ersatz für Emschertalbahn	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Umbau, Verlegung oder Neueinrichtung diverser S-Bahn- bzw. DB Haltespunkte: - Technologiepark - Barop Parkhaus/ Hombruch - Dortmund-West (S5, RB) - Kruckel, - Kronprinzenstraße	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen (gilt für alle)
DB-Haltespunkt Tunnelweg	Keine Darstellung im F-Plan	Kein ausreichender Verkehrswert: Daher keine Darstellung im F-Plan mehr!

⁴ Dieser Empfehlung des Arbeitskreises ist im F-Plan-Entwurf nicht gefolgt worden, da es möglich ist, die Option einer Stadtbahnbindung auch ohne Darstellung im F-Plan zu sichern (vgl. auch S. 57).

Tab. 15: Zusammenfassung der Empfehlungen für die Infrastrukturmaßnahmen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr

Maßnahmen im Straßennetz	Behandlung im F-Plan	Zusätzliche Empfehlung/ Hinweise des Arbeitskreises Masterplan Mobilität
Verlängerung der OWIIIa Neubau L556n (Westumgehung Asseln)	Darstellung der Nordvariante im F-Plan	Querung der OWIIIa soll in Nord-Süd-Richtung erhalten bleiben. (Durchlässigkeit) Kapazitätsbeschränkung auf dem Hellweg
Verlängerung NS IX	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Verlängerung Vogelpothsweg bis Gardenkamp	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Uni-Südtangente bis Vogelpothsweg/ Am Gardenkamp	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Erschließung Westfalenhütte	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Gewerbestraße in Eving	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Verlängerte Semerteichstraße	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Vollausbau AS Lanstrop an der A2	Maßnahme außerhalb des Stadtgebiets	weiter verfolgen
Anschluss Oelpfad an A44	Maßnahme außerhalb des Stadtgebiets	weiter verfolgen
Spange Zeche-Norm-Straße	Maßnahme außerhalb des Stadtgebiets	weiter verfolgen
Umbau Berghofer Straße nach Fertigstellung B236n	nicht F-Plan-relevant	Rückbau unter Berücksichtigung des ÖPNV und des Radverkehrs
Umbau Faßstraße/Umgehung Hörde-Zentrum	nicht F-Plan-relevant	Langfristige verkehrliche Überprüfung des städtebaulichen Konzeptes erforderlich
Umbau Asselner Hellweg (Westabschnitt)	nicht F-Plan-relevant	weiter verfolgen
Verbindung Mengede-Bf.–Strünkedestr.	Ggf. Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Umgehung Langenacker	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Umbau Provinzialstraße	nicht F-Plan-relevant	weiter verfolgen
Maßnahme Phoenix West: Hochofenstraße, Felicitasstraße, KP Nortkirchenstr.	Darstellung im F-Plan	Für die Standortentwicklung weiterverfolgen
Südspange Hörde	Darstellung im F-Plan	Priorität für einen attraktiven ÖPNV zur Einsparung der Südspange
Verlängerung Kohlensiepenstraße bis Schüruferstraße	Darstellung im F-Plan ⁵	Langfristige verkehrliche Überprüfung des städtebaulichen Konzeptes erforderlich; Gesamtkonzept Hörde
Umgestaltung Ortskern Aplerbeck	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Anbindung Marsbruchstraße an KP Gottesacker	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Verlegung BÜ Husener Straße	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Hohe Straße Umgestaltung	nicht F-Plan-relevant	Abstimmung im AK ergab: 6 Personen für dreistreifigen Ausbau; 7 Personen für vierstreifigen Ausbau, Rest Enthaltung
Tunnel B1 Ost	nicht F-Plan-relevant	weiter verfolgen
Ausbau B1 sechsspurig	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Ausbau A2 sechsspurig zwischen AS DO-Mengede und AK DO-Nord	Darstellung im F-Plan	weiter verfolgen
Südostumgehung des Ortskerns von Aplerbeck	Herausnahme der Trasse aus dem F-Plan	mehrheitliche Empfehlung
Verlängerung des Osterschleppweges bis Aplerbecker Str. (Südvariante OU Asseln-Wickede) als Alternative zur OWIIIa	Keine Darstellung im F-Plan	Die Darstellung der Nordvariante (Verlängerung OWIIIa) soll beibehalten werden (mehrheitliche Empfehlung). Daher Entfall dieser Maßnahme
Nordumgehung Bodelschwingh	Keine Darstellung im F-Plan	nicht weiter verfolgen
Durchbindung Kammerstück/ Auf dem Heiken	Keine Darstellung im F-Plan	nicht weiter verfolgen
Verlängerung der Uni-Südtangente bis Krückenweg	Herausnahme aus dem F-Plan-Zielkonzept, keine Darstellung	Maßnahmen für die Stockumer Str. prüfen: z.B. ÖPNV-Beschleunigung; Integrationsmaßnahmen; Nutzungsverlagerungen; Einbahnstraßenregelung Am Surck ändern?
Anbindung OWIIIa Wischlinger Weg	Keine Darstellung im F-Plan	mehrheitliche Empfehlung
Anbindung OWIIIa/Bärenbruch als Kreisverkehr	Nicht F-Plan-relevant	nicht weiter verfolgen

⁵ Im F-Plan-Entwurf zur 2. Offenlegung wird von der Verwaltung empfohlen, die Verlängerung der Kohlensiepenstraße nicht im F-Plan darzustellen und die Notwendigkeit im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens detailliert zu untersuchen.

Die **Verlängerung der Uni-Südtangente** führt zu einer nicht erwünschten Entlastung der B1, zu einer weiteren Entlastung der Straße An der Palmweide aber nur zu abschnittweisen und relativ geringen Entlastungen der Stockumer Straße und der Straße Am Gardenkamp. Diese insgesamt geringen positiven Wirkungen müssen mit einer hohen Belastung anderer Bereiche erkauft werden. Die Ergebnisse entsprechen denen früherer Untersuchungen.

Die **Anbindung der OWilla an den Wischlinger Weg** führt zu geringen Entlastungen des Knotenpunktes Frohlinger Straße/Bärenbruch, bewirkt aber eine Mehrbelastung der Rahmer Straße im Jungferntal. Die Entlastung auf Kosten zusätzlicher Belastungen ist hier ebenfalls nicht zu empfehlen.

Durch die Umgestaltung der **Anbindung der OWilla an den Bärenbruch** zu einem Kreisverkehr ist kein Gewinn an Leistungsfähigkeit oder im Verkehrsablauf zu erwarten; es ergeben sich somit keine positiven Wirkungen.

Alle anderen Maßnahmen werden in das Planungskonzept für den Kraftfahrzeugverkehr übernommen, das zusätzlich Maßnahmen im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr diskutiert. Sie stellen zugleich das Handlungskonzept Straßennetz dar.

3.3 Weitere Planungskonzepte

3.3.1 Planungskonzept Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr kann im Maßstab des Masterplan Mobilität, d.h. der strategischen Planung für das gesamte Stadtgebiet, nicht flächenhaft berücksichtigt werden, da die Wege, die Quell-Ziel-Beziehungen und die Zuordnung zu Verkehrsanlagen nur kleinräumig zu betrachten und zu berücksichtigen sind. Die Belange des Fußgängerverkehrs spielen eher auf Quartiers- oder Straßenraumebene eine Rolle. Gleichzeitig treten Fußwege auch als erster oder letzter Teil von Wegeketten, d.h. zwischen der Quelle/dem Ziel und der Abstellanlage des Kraftfahrzeugs/Fahrrades oder der Haltestelle des Busses auf. Besonders verdichtet und mengenmäßig relevant sind Fußwege in der Innenstadt, d.h. der Fußgängerzone und in den Stadteilzentren zu beobachten.

Der Anteil der Fußwege an allen Wegen ist deutschlandweit seit Jahren rückläufig. Dies hängt zum einen mit der Siedlungsstruktur, also dem Trend, weg von der Stadt an den Stadtrand oder aufs Land zu ziehen, zusammen. Auch die Konzentration bei den Handelseinrichtungen trägt dazu bei: Einkäufe zu Fuß sind allenfalls noch beim Bäcker oder Kiosk möglich, alle anderen Besorgungen erfordern zumindest die Nutzung des Fahrrades. Als drittes ist sicher auch die Tendenz, alles schneller erledigen zu wollen – oder zu müssen –, zu nennen. Daher können Maßnahmen im Fußgängerverkehr nur dazu dienen, die verbliebenen Wege zu erleichtern und ggf. sicherer zu machen.

Trotz dieser negativen Randbedingungen sollten im Fußgängerverkehr Anstrengungen unternommen werden, um den Fußgängeranteil am Modal Split möglichst nicht weiter sinken zu lassen.

Maßnahmen zu Gunsten des Fußgängers finden sich in vielen anderen Handlungskonzepten, wie z.B. der Verkehrssicherheit, dem Radverkehr, der Straßenraumgestaltung sowie dem Mobilitätsmanagement. Trotzdem sollen hier die Anforderungen, die der Fußgänger an seine Verkehrsanlagen stellt, zusammengefasst dargestellt werden.

Die beschriebenen Maßnahmen sind prinzipiell stadtweit gültig und einzusetzen, unterliegen aber im Zweifel einer Einzelfallprüfung.

Einhaltung der Mindestbreite für Gehwege: nach den gängigen Regelwerken (EAE, EAHV, EFA) soll die nutzbare Breite von Gehwegen auch bei Einschränkungen durch Leuchten, sonstige Einbauten oder die Mitbenutzung des Gehweges durch den ruhenden Verkehr nicht weniger als 1,50 m betragen. Dieser Wert wird in vielen Straßen in innenstadtnahen Altbauquartieren unterschritten, vor allem durch zu starke Inanspruchnahme des Gehweges durch Schräg- oder Senkrechtparken. Ein weiteres Problem sind schmale gemeinsame Geh- und Radwege, die oft zusätzlich mit Einbauten bis hin zu Bushaltestellen versehen sind. Diese Mängel sollten zu Gunsten einer Gleichbehandlung der Fußgänger geändert werden.

Querungsmöglichkeiten an Einmündungen im Anwohnerstraßennetz

Straßenecken an Einmündungen oder Kreuzungen im Anwohnerstraßennetz sind häufig durch parkenden Kraftfahrzeuge zugestellt. Ein weiterer Mangel für radfahrende Kinder und alle Mobilitätseingeschränkte sind zusätzlich fehlende Bordabsenkungen in diesem Bereich. Hier sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Queren überhaupt und sicher – d.h. mit ausreichenden Sichtverhältnissen – zu ermöglichen.

Generelle Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (Strecke)

An Stellen mit konzentriertem Querungsbedarf sind entweder Mittelinseln mit einer ausreichenden Breite (2,50 m) oder Fußgänger-Lichtsignalanlagen einzurichten. Die Wartezeit an Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte trotz Einbindung der Anlage in Grüne Wellen oder Steuerungsprogramme der benachbarten Knotenpunkte möglichst kurz gehalten werden, um der Rotläufer-Problematik vorzubeugen. Insbesondere in der Nebenverkehrszeit können Anforderungen durch Fußgänger kurzfristig und ohne Einbußen der Leistungsfähigkeit im Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigt werden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger an Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen

An großen Knotenpunkten sind die Belange der Fußgänger gemäß den entsprechenden Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen. Insbesondere sollte die Grünzeit für geradeaus laufende Fußgänger gleichzeitig oder sogar eine Sekunde vor der der rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge beginnen.



Beispiel für eine Querungshilfe

Falls eine Querung eines Knotenpunktarmes in Teilfurten erforderlich wird, sollten die Teilfurten zumindest in einer Richtung so freigegeben werden, dass ein Queren in einem Zug erfolgen kann.

Grünzeiten für Fußgänger sind in jedem Umlauf für alle Furten vorzusehen. Die noch vorhandenen Anforderungen für Fußgänger führen zu unnötig langen Wartezeiten bei verspäteter Aktivierung und sind daher abzubauen.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger in Straßen- und Platzräumen

Neben der ausreichenden Flächenverfügbarkeit für den Aufenthalt in Straßen- und Platzräumen, der der Erholung, sozialen Kontakten oder dem bewegungsorientierten Gehen/Laufen (z.B. Kinderspiel) dient, ist auch eine ansprechende Gestaltung wichtig (vgl. Kapitel 3.3.9 Straßenraumgestaltung).

Erhöhung der sozialen Sicherheit für Fußgänger (Beleuchtung, Leiteinrichtungen für Blinde, Maßnahmen für Mobilitätseingeschränkte)

Eine ausreichende Beleuchtung der Fußgängerverkehrsanlagen ist flächenhaft erforderlich. Leiteinrichtungen für Blinde sind insbesondere im ÖPNV an Haltestellen und ihren Zuwegen erforderlich. Weitergehende Maßnahmen für Mobilitätseingeschränkte (z. B. zur Überwindung von Höhenunterschieden) werden auf Grund der aktuellen Gesetzgebung in deutlich stärkerem Maße als bisher eingesetzt werden müssen.

3.3.2 Planungskonzept Radverkehr

Im Leitbild des Masterplan Mobilität wird die **Förderung des Radverkehrs** als Planungsorientiertes Handlungsziel unter dem Oberziel „Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes“ berücksichtigt. Als Teil des Umweltverbundes ist der Radverkehr zudem eine Mobilitätsalternative zum Kraftfahrzeugverkehr: Im Bereich der Werteziele werden unter dem Oberziel **„Nutzerorientierte Verkehrssysteme“ Mobilitätsalternativen auf allen Wegen** gefordert; im Bereich der Planungsorientierten Handlungsziele wird eine Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen angestrebt.

Die Zusammensetzung der Anteile der Verkehrsmittel im Umweltverbund zeigt, dass der Radverkehr mit rd. 6 % gegenüber dem ÖPNV mit gut 20 % und dem Fußverkehr mit 21 % einen vergleichsweise geringen Anteil aufweist. Im Vergleich mit anderen Städten und auch unter Berücksichtigung der Dortmunder Siedlungsstruktur und Topographie ist es der einzige Bereich im Sektor „Umweltverbund“, der erhebliches Steigerungspotenzial aufweist. Die im Masterplan Mobilität angestrebte Aufwertung des Radverkehrs zu einer echten Mobilitätsalternative, die u.a. in der angesetzten Zielvorstellung einer **Steigerung des Radverkehrsanteils auf 12 %** seinen Niederschlag findet, **bedarf der Umsetzung eines Programms zur Radverkehrsförderung, das im Umfang deutlich über das derzeitige Programm hinausgehen muss.**

Bedingungen zum Erreichen dieses Ziels sind ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz,

- Servicestellen rund ums Rad, wie sie für das Auto selbstverständlich sind sowie
- ein fahrradfreundliches Klima in Politik und Gesellschaft, um Mitbürgerinnen und Mitbürger für den Umstieg aufs Fahrrad zu gewinnen.

Das Handlungskonzept Radverkehr baut dabei auf den bisherigen Dortmunder Aktivitäten auf, deren Schwerpunkt auf der Einrichtung neuer oder verbesserter Radverkehrsanlagen lag. Die wesentliche Neuerung des Konzeptes ist die Festlegung eines Radverkehrsnetzes als Grundlage für die weitere Verbesserung der Infrastruktur.

Radverkehrsnetz

Grundlagen der Netzplanung

Das Radverkehrsnetz unterscheidet in Beziehungen auf der Planungsebene der Gesamtstadt und in Beziehungen auf Stadtbezirks- bzw. Ortsteilebene. Die gesamtstädtische Planungsebene weist grundsätzlich als Ziele die Stadtbezirke aus. Auf Grund der Stadtgröße und der dezentralen Struktur einiger Bezirke am Stadtrand ist es sinnvoll, die Ortsteilzentren als Siedlungsschwerpunkte 3. Stufe einzubeziehen. Eine Differenzierung nach Bedeutsamkeit ist nur schwer möglich. Es sind daher **alle** im F-Plan ausgewiesenen Ortsteilzentren einbezogen worden. Zudem werden als Sonderziele die Universität und der Veranstaltungsbereich Westfalahalle/ Westfalenstadion berücksichtigt.

Bei der Zusammenstellung der Beziehungen zwischen diesen Zielen (Plan 7 im Anhang) sind neben der radialen Ausrichtung auf die Innenstadt auch wichtige tangentielle Beziehungen zu berücksichtigen. Radiale Beziehungen ergeben sich zum Teil als Abfolge von Teilstrecken, z.B. die Achse Brechten – Eving – Innenstadt. Hier überlagern sich die Beziehungen auf der Planungsebene der Gesamtstadt und auf der Stadtbezirks- bzw. Ortsteilebene.

Alle Ziele werden im Sinne einer Angebotsplanung an Haupttrouten zumindest angeschlossen, daher ist eine Differenzierung hinsichtlich der Bedeutung der Verbindung nicht erforderlich. Beziehungen zwischen nicht benachbarten Zielen, deren geringere Bedeutung sich aus der nachrangigen Bedeutung des Quell- oder Zielbereichs oder der für den Radverkehr sehr großen Entfernung ableiten lässt, werden allerdings nicht dargestellt.

Weiterhin werden die Beziehungen über die Stadtgrenze hinaus berücksichtigt. Diese Beziehungen werden weitgehend durch das „Radverkehrsnetz NRW“ abgedeckt, das Routen für den überörtlichen Radverkehr ausweist.

Elemente des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz im Rahmen des Masterplan Mobilität (vgl. Plan 8 im Anhang) unterscheidet drei Kategorien von Radverkehrsstrecken:

- Haupttrouten
- Nebenrouten
- Freizeittrouten

Haupttrouten

Die Haupttrouten stellen die Umlegung der Beziehungen der gesamtstädtischen Planungsebene auf das reale Netz dar. Das Haupttroutennetz ist zugleich das der Wegweisung zu Grunde liegende Netz. Das vorgeschlagene Haupttroutennetz basiert auf den geplanten Routen des bisherigen Wegweisungskonzeptes des Tiefbauamtes der Stadt Dortmund, das um die dort nicht vorgesehenen Ziele erweitert wurde. In dieses Netz ist wiederum das „Radverkehrsnetz NRW“ für den überörtlichen Radverkehr integriert, das vor allem direkt geführte radiale Routen zum Stadtzentrum umfasst. Im Haupttroutennetz sind einige zukünftige Routenverlagerungen dargestellt, die nach Umsetzung von Straßenbauvorhaben des Masterplans Mobilität erfolgen können.

Nebenrouten

Nebenrouten des Radverkehrsnetzes ergänzen das Haupttroutennetz, das notwendigerweise eine große Maschenweite haben muss, zu einem dicht vermaschten Netz. Sie dienen der Erschließung und Anbindung wichtiger Quellen und Ziele des Radverkehrs auf Ortsteilebene. Diese Quellen und Ziele wurden für das Stadtgebiet erhoben und kartiert, können aber hier nicht dargestellt werden.

Das Netz der Nebenrouten besteht zumeist aus zum Radfahren geeigneten Straßen des Sammel- und Anliegerstraßennetzes, enthält aber auch zum Radfahren weniger geeignete Hauptverkehrsstraßen in Ortsteilzentren, die der Radverkehr aber zum Erreichen wichtiger Ziele trotzdem nutzen muss (Beispiel: die Hellwegschiene von Körne bis Wickede).

In das Netz der Nebenrouten werden auch Alternativrouten zu solchen Haupttrouten einbezogen, die auf Grund geringerer sozialer Sicherheit bei Dunkelheit oder fehlendem Winterdienst nicht ganzjährig zu befahren sind.

Freizeitrouten

Freizeitrouten werden im Plan Radverkehrsnetz zwar dargestellt, sie sind im Rahmen der Netzplanung jedoch keine eigene Kategorie. Für das bewegungsorientierte Freizeitradeln ist jeder geeignete Weg als potenzielle Route nutzbar; Darstellungen dieses Netzes sind aber einer Radwegekarte vorbehalten. Beim ziel- und damit routenorientierten Radfahren sind Ziele mit vorwiegender Attraktivität für Freizeitnutzung nicht anders zu bewerten als sonstige Ziele (z. B. der Veranstaltungsbereich). Eine Mischung aus beiden Arten sind die vorhandenen und ausgeschilderten Routen (z.B. „Rund um Hombruch“), bei denen aber ebenfalls das bewegungsorientierte Radfahren dominiert.

In das Netz aufzunehmen sind daher nur die Routen zu Freizeitzielen, ggf. empfohlene Durchfahrtrouten – z.B. bei Parks, Gehölzen usw. – sowie die überregionalen Radwandertrouten wie die Dortmund-Ems-Kanal-Route und ähnliche.

Berücksichtigung des Maßnahmenplans Radverkehr

Die Ausbaumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur sind in den letzten Jahren auf den Ausbau der radialen Haupttrouten konzentriert worden. Der „Maßnahmenplan Radverkehr“ war/ist primär ein Lückenschlussprogramm zur Komplettierung der Verbin-

dungen City-Nebenzentren, überwiegend geführt entlang von Hauptverkehrsstraßen. Bei der Festlegung der Haupttrouten des Dortmunder Netzes im Rahmen des Masterplans Mobilität wurden allerdings teilweise bewusst Routen abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes gewählt und damit von einer parallel verlaufenden Route des Maßnahmenplans Radverkehr abgewichen.

Das hier vorgeschlagene Netz berücksichtigt alle Strecken des Maßnahmenplans Radverkehr zumindest als Nebenroute. Da die geplanten Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen das Radfahren dort häufig erst ermöglichen, sind diese Maßnahmen durchweg weiter erforderlich. Allerdings werden auf neuen Haupttrouten weitere Maßnahmen hinzukommen, um dort ggf. auftretende Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. Als Beispiel für eine zusätzlich vorgeschlagene Hauptroute ohne Radverkehrsanlagen ist die Berghofer Straße zu nennen. Der Maßnahmenplan Radverkehr ist hinsichtlich der neuen Haupttrouten zu aktualisieren.

Umsetzung des Radverkehrsnetzes

Die **Haupttrouten** stellen das Netz der Radwegweisung dar. Die Wegweisung ist bereits teilweise umgesetzt und wird Schritt für Schritt im weiteren Stadtgebiet ergänzt. Auf einzelnen Abschnitten ergibt sich Handlungsbedarf hinsichtlich der Radverkehrsanlagen; für das der Wegweisung bisher zu Grunde liegende Netz sind die entsprechenden Bereiche bekannt, für die neu aufgenommenen Strecken sind sie noch zu benennen.

Das Netz der **Nebenrouten** enthält weitgehend zum Radfahren geeignete Straßen des Sammel- und Anwohnerstraßennetzes. Die enthaltenen Hauptverkehrsstraßen müssen auf ihre Eignung zum Radfahren und die Möglichkeit der Anlage von Radverkehrsanlagen überprüft werden. Einige Strecken sind bereits im bisherigen Maßnahmenplan Radverkehr enthalten, bei anderen wie dem östlichen Hellweg sind Verbesserungen für den Radverkehr allenfalls abschnittsweise möglich. Ansonsten sind alle Strecken des Nebenroutennetzes bei zukünftigen Bau- oder Umgestaltungsmaßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs zu gestalten und ggf. vorrangig zu behandeln.



Neue Landeswegweisung für den Radverkehr

Eine weitere Anwendung des gesamten Radverkehrsnetzes ist bei der Einrichtung eines interaktiven Routenplaners im Rahmen der Mobilitätsberatung gegeben. Hier ist im Routensuchalgorithmus für den Radverkehr das Radverkehrsnetz als Basisnetz zu hinterlegen. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Einspeisung des Dortmunder Radverkehrsnetzes in den vor kurzem eingerichteten landesweiten Radroutenplaner (www.radroutenplaner.nrw.de).

Ausbau des Radverkehrsnetzes

Genereller Ausbaustandard

Für den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes wird die Festlegung eines Katalogs von Standard-Elementen und Musterlösungen in Anlehnung an die entsprechenden Richtlinien (ERA95) für Strecken und Knotenpunkte empfohlen. Dieser Katalog sollte sowohl beim Neubau als auch bei der Sanierung Anwendung finden. Die in Dortmund verwendeten Elemente der Strecke Radweg, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind als prinzipiell gleichwertige Elemente mit speziellen Einsatzbereichen anzusehen, deren Einsatz von lokalen Präferenzen sowie der Machbarkeit abhängen. Hinweise zu Elementen an Knotenpunkten finden sich in den weiteren Ausführungen.

Ein übergeordneter Gesichtspunkt ist die Ermittlung und Entschärfung von Unfall- und Gefahrenpunkten.

Bau/Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen und Netzergänzungen

Da die generelle Nutzbarkeit aller in Tempo-30 Zonen liegenden Straßen für den Radverkehr unterstellt werden kann, konzentriert sich die Einrichtung bzw. Verbesserung von Radverkehrsanlagen auf das Vorbehaltsnetz. Hier sind Radverkehrsanlagen erforderlich

- aus funktionalen Gründen [als Hauptrouuten bzw. als (Dunkelheits-, Winter-) Alternative zu Hauptrouuten im Nebennetz und in Grünzügen]:
 - an Straßen mit gesamtstädtischer Verbindungsfunktion
 - an stadtteilverbindenden Straßen
 - zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadtteilzentren
- aus Gründen der Verkehrssicherheit an für den Radverkehr sicherheitstechnisch pro-



Schmale vierspurige Fahrbahn mit Mitbenutzung durch den Radverkehr

blematischen Straßen wie z.B. vierspurigen Straßen (z.B. Straßenzug Grüne Straße – Steinstraße – Heiligegartenstraße usw., Hohe Straße, Heiliger Weg, Abschnitte der Mallinckrodtstraße).

Zusätzlich sind Radverbindungen in Grünzügen als Freizeitradwege oder stadtteilverbindende Radwege vorzusehen. Hier sind die Strecken des Radverkehrsnetzes vorrangig zu behandeln.

Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen

An bestehenden Radverkehrsanlagen sind Mängel hinsichtlich Oberfläche, Breite, Markierung, Führung an Grundstückszufahrten oder Bordsteinabsenkungen zu ermitteln und gemäß o.g. Katalog zu beseitigen.

Weitere Punkte sind:

- die Verbesserung/Ermöglichung der Seitenraumnutzung für Radfahrer durch Neuorganisation Fußgänger/Radfahrer/Parken
- die Überprüfung und ggf. Verbreiterung vom Radverkehr regelmäßig – z.B. LSA-steuerungsbedingt – genutzter Inseln sowie
- die Überprüfung der Notwendigkeit bzw. ggf. Ertüchtigung von Umlaufschranken („Drängelgitter“) für die Nutzung durch Radfahrer

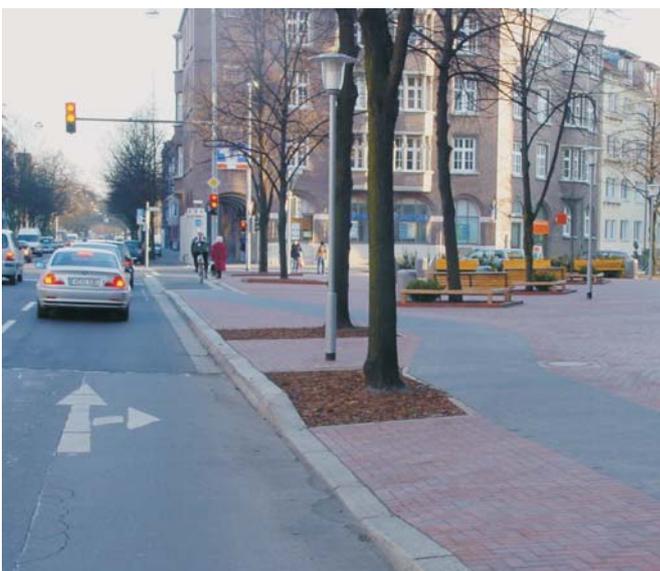
Nutzbarkeit sonstiger Straßen

Ein wesentlicher Fortschritt für die Nutzbarkeit des Nebennetzes ist die flächenhafte Öffnung von Einbahnstraßen (Überprüfung steht vor dem Abschluss). Daneben profitieren Radfahrer von der Öffnung kurzer Verbindungen von Hauptstraßen ins Nebennetz, durch die die Erreichbarkeit von Alternativrouten verbessert wird, sowie von radfahrerfreundlichen Verkehrsberuhigungselementen.

Fahrradstraßen sind vorzugsweise im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs anzulegen, wobei die Haupttrouten allerdings weitge-

hend an Straßen des Vorbehaltsnetzes verlaufen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen trägt nach bisherigen Erkenntnissen vor allem durch ihre Symbolkraft zu einem positiven Fahrradklima bei, hat für die betroffenen Nutzer aber eher geringe Auswirkungen.

Für die Nutzbarkeit von Fußgängerzonen (Innenstadt und Stadtbezirkzentren) durch Radfahrer ist neben der Erreichbarkeit von außen die Durchquerbarkeit wichtig; entsprechende Radverkehrsachsen sind zu prüfen. Die generelle Erlaubnis der Nutzung durch Radfahrer abends und nachts ist in Dortmund bereits realisiert.



Umgestaltung von Dreiecksinseln zu Rechtsabbiegespuren

Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

In der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten – insbesondere mit Lichtsignalsteuerung – sind in kraftfahrzeugorientierten Straßennetzen die größten Defizite für den Radverkehr auszumachen. Da auch der Radverkehr an Knotenpunkten hohe Zeitverluste erleidet, wird die Wertigkeit des Radverkehrs im Verhältnis zum Kraftfahrzeugverkehr in der Qualität seiner Berücksichtigung an Knotenpunkten besonders deutlich.

Für die Situation in Dortmund wurden durch die Gutachter und den Arbeitskreis zahlreiche Anregungen zur besseren Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten zusammengetragen. Es sind zu nennen:

- die Umsetzung der bewährten Maßnahmen zum direkten Linksabbiegen, z.B. vorgezogene Aufstellräume zum Einbiegen, indirektes Abbiegen,
- die direkte Führung auch des Radverkehrs an großen Plätzen und Knotenpunkten (keine Teilfurtensignalisierung),
- Radverkehrsanlagen an Knotenpunktfahrten ohne Radweg zur Umfahrung gestauter Kraftfahrzeuge: Radfahrstreifen/Schutzstreifen bzw. Auffangradwege,
- Überprüfung der Erfordernis freier Rechtsabbieger und Dreiecksinseln, ggf. Umbau; bei Erhalt der Dreiecksinsel Einrichtung und Sicherung der Vorfahrt für geradeausfahrende Radfahrer,
- Bevorrechtigung des Radverkehrs auf Fahrradachsen beim Kreuzen von Anliegerstraßen,
- Bordsteinabsenkungen an allen Knotenpunkten, auch ohne Radverkehrsanlage.

Für den Neu- und Umbau von Knotenpunkten wird die Berücksichtigung dieser Maßnahmen in der Entwurfsplanung empfohlen.

Service für den Radverkehr

Unter dem Begriff „Service für den Radverkehr“ werden Angebote in kommunaler Verantwortung bzw. Veranlassung für den Radverkehr zusammengefasst:

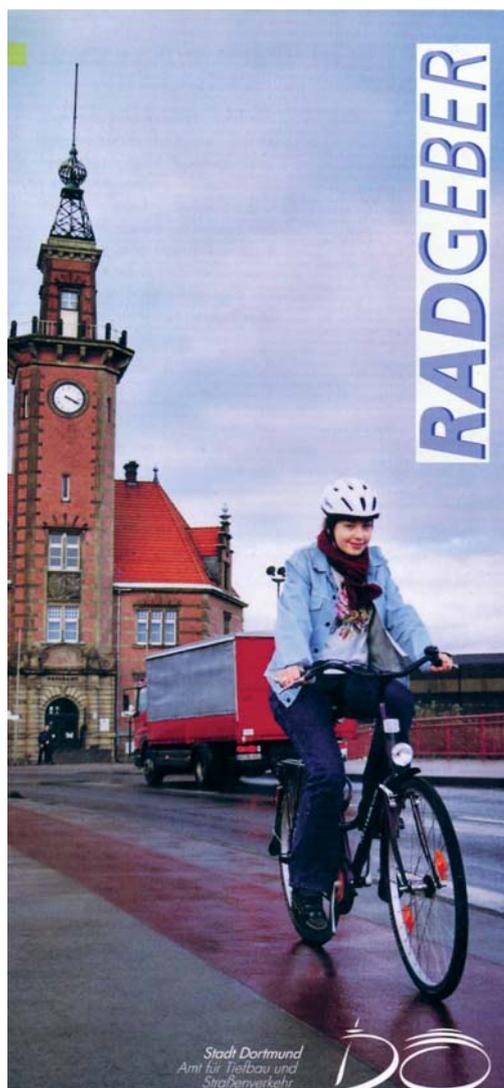
- Die Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof,
- die Einrichtung und ggf. Verbesserung (Größe, Überdachung) von Abstellanlagen
 - am Rand von Fußgängerzonen, ggf. auch in Fußgängerzonen,
 - in Stadtteilzentren,
 - in innenstadtnahen Wohnquartieren (auch private Fahrradparkhäuser, -boxen),
 - als Bike+Ride-Anlagen an S-Bahnstationen (heute 3 Anlagen) und Stadtbahnstationen (heute 23 Anlagen),
 - an öffentlichen Gebäuden und Freizeiteinrichtungen,
 - an Schulen,
- die Verbesserung der Mitnahmemöglichkeit von Rädern im Nahverkehr bei den Stadtwerken (Platz im Fahrzeug/Preis) sowie
- die Umsetzung der Wegweisung entsprechend dem Hauptroutennetz

Fahrradklima

Der Begriff Fahrradklima spiegelt die Bedeutung, aber auch die Wahrnehmung der Rolle des Radverkehrs im Verkehrsgeschehen und der öffentlichen bzw. veröffentlichten Meinung wieder. Neben der Qualität des Radverkehrsnetzes und der Serviceeinrichtungen sind die Öffentlichkeitsarbeit sowie der „Rückenwind“ aus der Kommunalpolitik wesentliche Faktoren für ein günstiges Fahrradklima.

Öffentlichkeitsarbeit, Kommunales Marketing

Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr wird in Dortmund bisher ausschließlich durch das Tiefbauamt/ den Fahrradbeauftragten sowie den ADFC und den VCD geleistet. Das Tiefbauamt hat das Faltpapier „Radgeber“ herausgegeben und bringt regelmäßig Presseveröffentlichungen zu neuen Radverkehrsmaßnahmen. Letzteres kann zukünftig auf einer qualitativ und quantitativ höheren



Öffentlichkeitsmaterial des Fahrradbeauftragten

Basis an realisierten Projekten fortgeführt werden. Das gute Angebot an Kartenmaterial ist fortzuschreiben.

Beispiele aus „fahrradfreundlichen Städten“ in NRW zeigen, dass die Durchführung von Fahrradaktionen (-tage, -wochen), oft auch angelehnt an andere traditionelle Veranstaltungen, gute Breitenwirkung für die vermehrte Fahrradnutzung haben. Ein Ansatz dazu ist in der Aktion des ADFC „Mit dem Fahrrad zum Dortmunder Herbst“ zu sehen. Hier sind in Zusammenarbeit der Verwaltung mit den Verbänden, des lokalen Fahrradhandels und der Presse verstärkte Aktivitäten sinnvoll.

Die an anderer Stelle ausführlicher beschriebenen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und -erziehung an Schulen sind gleichzeitig eine Werbemaßnahme für das Radfahren zur Schule und in der Freizeit. Im Radfahren ungeübte Erwachsene werden durch die Radfahrerausbildung des ADFC für das Radfahren gewonnen.

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements soll Radverkehrsförderung als Beratung und Förderung fahrradfreundlicher Firmen und Geschäfte sowie als Förderung der intermodalen Nutzung in Zusammenarbeit mit ÖPNV-Anbietern betrieben werden.

Insgesamt ist eine Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, bisher nicht radfahrende Bürgerinnen und Bürger aller Altersgruppen neu zu gewinnen, erforderlich.

Politische Festlegungen zu Gunsten des Radverkehrs

Kommunale Aktivitäten zur Radverkehrsförderung sind auf vielfache Unterstützung aus der Kommunalpolitik angewiesen:

Die unabdingbare Voraussetzung ist eine den Erfordernissen entsprechende finanzielle Grundausstattung des Radförderprogramms, die die Finanzierung aller o.g. Maßnahmen sicherstellt. Angesichts der knappen finanziellen Ressourcen in allen kommunalen Haushalten bedeutet dies eine Weichenstellung zu Gunsten dieses Verkehrsmittels, da in der Regel eine Umverteilung von bisher stärker geförderten Verkehrsmitteln erforderlich werden wird. Die Erfahrungen zeigen, dass Radverkehrsförderung einen „langen Atem“ braucht, daher ist eine Planungssicherheit über mehrere Jahre erforderlich.



Mit dem Fahrrad zum Dortmunder Herbst

Als Fahrradstafette ausgelegt sind die geführten Radtouren des ADFC Dortmund zur größten Verbrauchermesse Westfalens, dem Dortmunder Herbst. Wie aus dem Terminplan zu entnehmen ist, gibt es täglich wechselnde Startorte sowohl in den Nachbarstädten als auch in den Dortmunder Vororten.

Die Messe Westfalahallen Dortmund GmbH und der ADFC Dortmund wollen die Chance des Dortmunder Herbstes im Spätsommer nutzen und in einer noch nicht da gewesenen Aktion Jung und Alt aus nach und fern zum Besuch der Messe einladen.



Aktion des ADFC Dortmund zum „Dortmunder Herbst“

Eine konsequente Umsetzung eines Radverkehrsförderprogramms beinhaltet ggf. auch eine politische Unterstützung für Einschränkungen des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs aufgrund von Radverkehrsmaßnahmen. Hier ist immer eine Prüfung im Einzelfall erforderlich, die aber unter großzügiger Ausschöpfung von Ermessensspielräumen erfolgen muss. Als weitere kommunalpolitische Maßnahme ist die Ergänzung der Stellplatzsatzung um Festlegungen für den Radverkehr (Anzahl und Ausführung der Stellplätze) zu nennen.

Besonders öffentlichkeitswirksam sind positive Lösungen für den Radverkehr bei Projekten, die in der öffentlichen Diskussion einen hohen Stellenwert haben (sogenannte Leuchtturmprojekte).

Zur Darstellung der veränderten Bedeutung des Radverkehrs nach innen und außen dient u.a. die Mitgliedschaft in der **Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS)**. Die Aufnahme in die AGFS ist möglichst kurzfristig anzustreben. Der Effekt liegt vorrangig im Profit von der Gesamt-Aufmerksamkeit und der Öffentlichkeitsarbeit für dieses Projekt; finanzielle Vorteile ergeben sich nicht.

3.3.3 Planungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr

Das Planungskonzept des Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV) im Rahmen des Masterplans Mobilität besteht weitgehend aus den oben stehenden Untersuchungen zum Schienennetz der DB und der DSW (vergleiche Ziffern 2.3 und 3.2 und die zusammengefasste Empfehlung in Plan 5 im Anhang) sowie zu P+R und B+R. Für weitere Maßnahmen hinsichtlich Linienbusbetrieb und – netz, Haltestellen, Serviceeinrichtungen usw. werden im Nahverkehrsplan 2004/2005 Untersuchungen vorgenommen und Handlungskonzepte entwickelt.

P+R- / B+R-Konzept

Ausgangssituation, Grundlagen

Das zuletzt vor 13 Jahren aktualisierte P+R-Konzept für Dortmund wird den Anforderungen des heutigen Planungs- und Wissensstandes aus mehreren Gründen nicht mehr gerecht:

- Unabhängig von lokalen Entwicklungen hat sich seit 1990 eine grundsätzliche Änderung in der Bewertung von P+R-Angeboten innerhalb der Verkehrsplanung vollzogen; die anfänglich überaus positive Einschätzung ist einem differenzierteren Bild gewichen.
- In der Vergangenheit ist das Thema B+R vielfach unterschätzt und in den Programmen vernachlässigt worden.
- Aufgrund der Einführung des Busnetzes 2000 durch die Dortmunder Stadtwerke im Jahr 1998 und der Einführung des Integrierten Taktfahrplan 2 (ITF 2) im Regionalverkehr sind zahlreiche Bedienungs- und Erschließungslücken geschlossen worden. Der kombinierte Verkehr musste deshalb neu bewertet werden.

Das Dortmunder P+R-/B+R-Konzept wurde daher grundlegend überarbeitet. Es basiert auf neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie der Auswertung einer vom Stadtplanungsamt durchgeführten eigenen Befragung von Städten mit über 300.000 Einwohnern in Deutschland.

Umfassend behandelt wird auch der Bereich des B+R, der bisher nicht systematisch innerhalb des P+R-Konzeptes Dortmund erfasst wurde. Nunmehr werden beide Formen des kombinierten Verkehrs als gleichrangig angesehen. Die bei B+R erzielbaren positiven Effekte sind bei weitaus geringeren Kosten ähnlich günstig wie bei P+R.

Zur Zeit existieren 2647 P+R-Stellplätze im Stadtgebiet. Hiervon entfallen jedoch alleine 1.125 Stellplätze auf drei Großanlagen, die nicht durchgängig zur Verfügung stehen. Insgesamt sind in Dortmund 26 P+R-Anlagen vorhanden. Hinzu kommen 12 weitere Anlagen, die nicht als offizielle P+R-Anlagen beschildert sind, aber überwiegend so genutzt werden.

Im Bereich des B+R existieren in Dortmund derzeit 1.004 Abstellmöglichkeiten mit Rahmenanschlussmöglichkeit in 41 Anlagen. Hiervon sind 26 Anlagen zusätzlich überdacht.

Die P+R/B+R-Untersuchung wird in einer gesonderten Vorlage in die Gremien eingebracht.

Im **Ergebnis** sind in Dortmund **insgesamt 3.045 P+R- Stellplätze erforderlich**, gegenüber den existierenden 1.663 durchgehend nutzbaren Abstellmöglichkeiten. Damit ergibt sich ein **Bedarf von 1.382 Plätzen**.

Bei **B+R** besteht ein **Bedarf von 2.429 Abstellmöglichkeiten** im Stadtgebiet. Hiervon sind gegenwärtig 1.004 Stellmöglichkeiten vorhanden. Teilweise sind Standorte mit Überkapazitäten vorhanden, so dass sich ein **weiterer Bedarf von 1.291 zu schaffenden B+R-Abstellmöglichkeiten** ergibt.

In der Anlage findet sich der Plan 9 mit den vorhandenen und geplanten Abstellanlagen aus dem P+R-Konzept.

Dringend verbesserungsbedürftig ist die **Hinweisbeschilderung** zu den Stationen und das **Marketing**. Zahlreiche Anlagen werden von den Kunden nicht ausreichend wahrgenommen.

Schlussfolgerungen

P+R leistet einen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt vom Pkw-Verkehr. Bei Beachtung der Grundsätze bei der Standortwahl und Dimensionierung der Anlagen sind zahlreiche günstige Effekte erzielbar, ohne dass negative Folgen für den ÖPNV auftreten.

Das B+R steht in seiner Bedeutung für die Entlastung der Innenstadt dem P+R in nichts nach und verspricht ähnliche Effekte. Dies ist umso bemerkenswerter, als der Mitteleinsatz selbst für hochwertige Fahrradabstellanlagen deutlich geringer ist, als bei P+R. Beide Formen des kombinierten Verkehrs ergänzen sich in ihrem Einsatzbereich, so dass bei konsequenter Umsetzung des Konzeptes ein Beitrag zur Entlastung Dortmunds vom motorisiertem Individualverkehr geleistet wird.

3.3.4 Planungskonzept Kraftfahrzeugverkehr

Im Kraftfahrzeugverkehr gibt es zwei Handlungsfelder der kommunalen Verkehrsentwicklung: das Straßennetz des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs und den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr.

Straßennetz

Das Planungskonzept für den Straßenverkehr im Rahmen des Masterplan Mobilität besteht weitgehend aus den obenstehenden Untersuchungen zum Straßennetz (vergleiche Ziffern 2.3 und 3.2). Auf eine erneute Darstellung und Erläuterung der Ergebnisse der Bewertung (Ziffer 3.2) wird an dieser Stelle verzichtet. Die grafische Darstellung der Empfehlung findet sich im Plan 6 im Anhang.

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Eine intensivere Beschäftigung mit dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr war im Arbeitsprogramm des Masterplans Mobilität nicht vorgesehen. Im Zuge des Planungsprozesses zeigte sich aber, dass andere Themenbereiche wie Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit die Einbeziehung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs insbesondere in Wohngebieten erforderten, da dieser großen Einfluss auf die Situation der Fußgänger, der Radfahrer und den Aufenthalt im Straßenraum hat. Zudem ist die Erreichung zahlreicher Ziele des Leitbildes vom Umgang mit dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr abhängig. Daher wurde seitens der Gutachter ein Planungskonzept eingebracht, aus dem im Rahmen des Planungsprozesses ein Handlungskonzept entwickelt wurde.

Als Bereiche, in denen die Unterbringung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs als problematisch erachtet wird, sind

- die Innenstadt,
 - der Innenstadtrand mit seinen Altbauquartieren und
 - die Stadtbezirkszentren,
- zu nennen.

Innenstadt

In der Innenstadt ist die heutige Stellplatzanzahl ausreichend, da in der Regel nicht einmal alle vorhandenen Parkieranlagen

ausgelastet sind. Zudem werden im Zuge neuer Bauvorhaben zusätzliche Stellplätze errichtet. So sind allein im Bahnhofsbereich (3do) bis zu 2.000 neue Stellplätze geplant. Da diese Stellplätze i.d.R. keinen entsprechenden Zuwachs an Fahrten insgesamt, sondern in erster Linie eine Verlagerung der Ziele zur Folge haben werden, ist langfristig, bezogen auf die gesamte Innenstadt, eine geringere Auslastung zu erwarten. Eine Ausweitung des öffentlichen Parkraumes ist daher nicht zu empfehlen. Das Steuerungsinstrument des Parkleitsystems ist als Bestandteil des Verkehrsmanagements bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.



Beispiel für zugeparkten Gehweg

Innenstadtrand/Altbauquartiere

In den innenstadtnahen Altbauquartieren ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs ein zentrales Problem. Trotz vergleichsweise geringer Motorisierung der dort lebenden Bevölkerung kann die Nachfrage der Anwohner nach Parkraum nicht im Straßenraum befriedigt werden. Untersuchungen in anderen Städten zeigen, dass die abgestellten Fahrzeuge relativ wenig genutzt werden. Deutlich weniger als die Hälfte der Fahrzeuge werden an einem normalen Werktag überhaupt bewegt.

Parkraumbewirtschaftung mit der Privilegierung des Bewohnerparkens reicht in der Regel nicht aus, da die Probleme auch nachts auftreten, wenn keine Fremdarker im Quartier sind. Daher wird die Parkraumlizenzierung von den Bürgern durchaus kritisch gesehen. So wurde nach Durchführung des Modellversuchs „Chemnitzer Straße“ eine zunächst geplante Ausweitung den Innenstadtrand (City-Kragen) zunächst ausgesetzt, da außer den Kosten und dem Verwaltungsaufwand auch eine begrenzte Akzeptanz dieser Maßnahme bei den Anwohnern dagegen sprach. Eine Ausweitung dieser Maßnahme kann daher nicht pauschal empfohlen werden, sondern muss nach Bedarf im Einzelfall erfolgen.

Die bislang praktizierte starke Belegung der Straßenräume durch den ruhenden Verkehr, häufig in Schrägaufstellung, führt nicht nur zu einer Beeinträchtigung der Gestaltqualität, sondern schränkt die Bewegungsräume der Fußgänger und Radfahrer empfindlich ein. Dies gilt zum einen für das illegale Ab-

stellen von Kraftfahrzeug an Straßenecken, auf Geh- und Radwegen und die Fehlnutzung von Schräg- und Senkrechtparkstreifen zu Lasten der verbleibenden Gehwegbreite. Eine derartige Überbelegung der Straßenräume durch den ruhenden Verkehr muss auch als Sicherheitsrisiko gewertet werden.

Obwohl es angesichts der o.g. Probleme schwierig erscheint, kann eine Umsetzung vieler Ziele des Leitbildes nur durch eine Zurücknahme der Überbelastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr erreicht werden. Die Reduzierung des Parkens in den Straßenräumen erfolgt zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer, der Verkehrssicherheit und der Gestaltung. Neben der o.g. illegalen Nutzung ist auch die punktuelle Reduzierung des legalen Stellplatzangebotes in speziellen Situationen erforderlich. Dies ist eine Voraussetzung zur Steigerung der Lebensqualität in den innenstadtnahen Altbauquartieren. Im Wissen um die bisher überdurchschnittlich stark ausgeprägte Affinität der Dortmunder Bürger zum Besitz und zur Nutzung ihres Kraftfahrzeuges wird hier bewusst ein Lernprozess und ein Umdenken eingefordert. Gleichwohl müssen auch alternative Möglichkeiten für den ruhenden Verkehr aufgezeigt werden.

Ein auch in anderen Städten erfolgreicher Lösungsansatz ist die Errichtung von **Stadtteilgaragen** für die Bewohner eines Quartiers. Stadtteilgaragen sind Tiefgaragen oder Parkhäuser, deren Stellplätze den Bewohnern zur Miete angeboten werden. Die Höhe der Miete muss einerseits niedrig genug sein, um einen Anreiz zur Anmietung zu schaffen, andererseits hoch genug, um die Wirtschaftlichkeit der Anlage sicher zu stellen (ca. 50 bis 60 EUR/Monat). Die Verwendung von Ablösebeträgen hat sich in anderen Städten als Finanzierungsinstrument bewährt.

Die Größe der Stadtteilgaragen ist abhängig von der örtlichen Nachfrage und dem zur Verfügung stehenden Grundstück. In der Praxis übliche Größen sind Stadtteilgaragen mit 50 bis 400 Stellplätzen. In der Regel haben größere Anlagen eine bessere Wirtschaftlichkeit als kleinere Anlagen, zumal die Anlagen mit einer Überbelegung von ca. 130% betrieben werden können (Mehrfachnutzungen).



Übergabestation und Parkbox der automatischen Parkanlage am Ellipson



Stadtplatz als Stadtteilzentrum (Heinrich-Sondermann-Platz in Lütgendortmund)

Wegen der hohen Anforderungen an die soziale Sicherheit der Stadtteilgaragen können automatische Parksysteme zur Anwendung kommen, bei denen das Fahrzeug im Straßenraum in ein fahrstuhlähnliches Übergabeterminal gefahren wird. Das Parkhaus selbst muss weder zum Abstellen noch zum Abholen des Fahrzeuges betreten werden. Das Fahrzeug ist auch vor Vandalismus geschützt. Automatische Parksysteme führen zu einer optimalen Grundstücksausnutzung und können durch den modularen Aufbau auch in Bauabschnitten realisiert werden.

Es ist davon auszugehen, dass in Dortmund in fast allen innenstadtnahen Altbauquartieren ein Bedarf an Stadtteilgaragen besteht. Es wird empfohlen, eine räumlich differenzierte Bedarfsanalyse durchzuführen. Dabei ist zunächst die zu erwartende Akzeptanz zu erfragen.

Stadtbezirke

In den äußeren Stadtbezirken ergeben sich Parkprobleme im Wesentlichen in den Stadtbezirkzentren. Hier muss der scheinbare Widerspruch aufgelöst werden, dass das Ziel der Stärkung der Stadtbezirke attraktive Stadtbezirksmitten voraussetzt, oft aber

umstritten ist, welche Kriterien dafür zu erfüllen sind: Die Autoerreichbarkeit der Stadtbezirksmitten ist unbestritten wichtig, darf aber nicht dazu führen, dass die zentralen Plätze zu reinen Parkplätzen werden. Autoarme bzw. autofreie Bereiche sind auch in den Stadtbezirken wichtige Elemente zur Attraktivierung der Stadträume.

In Stadtteilzentren ist in der Regel ebenfalls eine Bewirtschaftung des Parkraumes, zumindest mit Parkscheibenregelungen, zu empfehlen. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Parkprobleme auf Stadtbezirksebene nur mit örtlichen Verkehrskonzepten erkenn- und lösbar sind.

Gesamtstadt

In allen Bereichen mit starkem Stellplatzbedarf ist in der Regel eine Parkraumbewirtschaftung erforderlich, ggf. auch nur zeitweise (erweiterter Veranstaltungsbereich einschließlich Kreuzviertel). Wichtig ist dabei eine effektive Parkraumüberwachung – trotz der Diskrepanz zwischen der theoretischen Summe der verhängten Verwarnungsgelder und den realen Einnahmen –, die durch eine dauerhafte Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden muss.

3.3.5 Planungskonzept Wirtschaftsverkehr

Das Leitbild zum Masterplan Mobilität Dortmund enthält zum Wirtschaftsverkehr folgende planungsorientierten Handlungsziele:

- Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport
- Förderung von Kooperationen im Wirtschaftsverkehr (GVZ, City-Logistik)



Container-Terminal im Dortmunder Hafen

Im Masterplan selbst können diese Ziele nur teilweise mit Maßnahmen unterlegt werden. Die Berücksichtigung der Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn geht über den kommunalen Handlungsspielraum hinaus; hier können nur Ziele und Forderungen formuliert werden, die die Stadt Dortmund an den entsprechenden Stellen einbringen muss.

Der Wirtschaftsverkehr umfasst neben dem „klassischen“ Güterverkehr (soweit es die Straßengüterverkehre betrifft: Lkw über 2,8 t) auch alle sonstigen Wege, die durch betriebliche und wirtschaftliche Aktivitäten erzeugt werden. In der Innenstadt kann dieser Verkehr zu bestimmten Zeiten bis zu 30% am Gesamtverkehr erreichen und bestimmt somit maßgeblich das Verkehrsgeschehen mit. Der größte Anteil wird durch Pkw und Klein-Lkw (unter 2,8 t) abgewickelt (Handwerker, Vertreter, Servicebetriebe, Dienstleister ...) und entzieht sich damit weitgehend direkter externer Steuerungsmöglichkeiten. Andererseits profitiert der Wirtschaftsverkehr demzufolge auch von allen Maßnahmen, die zu Verbesserungen für den

MIV führen (Netzergänzungen, Verbesserung des Verkehrsflusses durch Verkehrsmanagementmaßnahmen, Parkraummanagement u. a. m.).

Der größte Teil des Güterverkehrs mit Lkw wird über die Autobahnen und die B 1 abgewickelt: Von den rd. 240.000 täglichen Lkw-Fahrten auf Dortmunder Stadtgebiet ist die Hälfte reiner Durchgangsverkehr. Auf den innerstädtischen Hauptstraßen hat der Lkw-Verkehr überwiegend einen Anteil von max. 3%. Im Nahbereich der Logistikflächen (P 4, LEP VI, Hafen, Fürst Hardenberg), im Bereich des großflächigen Einzelhandels (Indu-Park, Aplerbeck-Ost, Bornstraße) und im Umfeld der Gewerbegebiete sind die Lkw-Anteile z. T. deutlich höher.

Das Handlungskonzept Wirtschaftsverkehr hat die Reduzierung der Lkw-bedingten Belastungen und die Stärkung Dortmunds als Logistikstandort zum Ziel. Das dafür zu erstellende Lkw-Routennetz dient dazu, den Schwerverkehr als Quell- und Zielverkehr zu wichtigen Gewerbe-, Handels- oder Logistikstandorten möglichst lange auf geeigneten – idealerweise anbaufreien – Straßen zu führen und die Nutzung des innerörtlichen Straßennetzes auf das Unvermeidbare zu beschränken. Es ist die Grundlage für ein Schwerverkehrslenkungskonzept, das die Wegweisung zu den Standorten auf geeigneten Routen bündelt.

Inhalte des Lkw- Routennetzes sind

- Lkw-Anbindungen an das überörtliche Straßennetz (BAB, Bundesstraßen, teilweise Landesstraßen) für über 60 ausgewiesene Gewerbestandorte;
- ergänzende Lkw-Vorzugsstrecken als Verbindungen der vorgenannten Netzelemente zu einem zusammenhängenden Netz, das u.a. auch die Innenstadt anbindet,
- das weitere Vorbehaltensnetz als Netz für den Lkw-Sammel- und -Anliegerverkehr sowie
- Restriktionen für den Lkw-Verkehr
 - Tempo-30-Zonen,
 - Unterführungen mit Durchfahrts-höhen < 4,00 m,
 - Straßen mit Tonnagebeschränkungen
 - für den Lkw-Verkehr gesperrte Straßen (vorhanden, ggf. erweitert)

Die beiden erstgenannten Netzelemente bilden das einem Schwerverkehrslenkungs-konzept zu Grunde liegende Straßennetz (vgl. Plan 10 im Anhang).

Neben dem Wegweisungssystem dient das Lkw-Routennetz als Grundlage für die Erstellung eines **Lkw-Stadtplans** (z.B. wie Hamm oder Bremen). In diesem können neben den o.g. Angaben zur Erschließung der Gewerbegebiete und der entsprechenden Restriktionen für den Lkw-Verkehr auch darüber hinausgehende Informationen (z.B. Autobahnabfahrten, Lkw-Waschanlagen, Mautterminals, Abstellmöglichkeiten für Lkw etc.) einfließen. Der Lkw-Stadtplan soll den auswärtigen Kraftfahrern das Auffinden seines Ziels erleichtern. Zudem soll das Lkw-Routennetz als Grundlage für die Routensuche in speziell für den Güterverkehr erstellte Navigationssysteme eingespeist werden.

Die Problematik des **ruhenden Lkw-Verkehrs** v.a. in Wohngebieten kann mit dem Lkw-Stadtplan nur bedingt gelöst werden. Zentrale Abstellplätze für Lkw anzubieten, ist wenig erfolgversprechend. Für die beiden Verursachergruppen „selbstständiger Fahrer“ und „Home-Starter“ ergeben sich hierdurch nur Nachteile (weite Wege/Verlustzeiten). Grund für das wohnungsbezogene Abstellen ist hier primär der Zeitvorteil. Für die dritte – in der Tendenz stark zunehmende – Gruppe insbesondere der aus dem osteuropäischen Raum kommenden Fahrer, könnten Autohöfe von Interesse sein. Bei der Ausdehnung des Dortmunder Stadtgebietes ist aber kaum an eine zentrale, sondern eher an mehrere dezentrale Anlagen zu denken. Aufgrund der Kostenempfindlichkeit der ausländischen Lkw-Fahrer sind reine Abstellanlagen nicht kostendeckend zu bewirtschaften. Die Stadt fällt damit als Betreiber aus. Ihre Rolle reduziert sich im wesentlichen auf Hilfestellungen bei der Standortwahl, Moderation und standortbezogener Wegweisung. Eine privatwirtschaftliche Lösung wird andererseits nur dann zu Tragen kommen, wenn sog. „Mehrwertnutzungen“ (Nutzungen, die Gewinn einbringen) entstehen (denkbar: Motel, Gastronomie, Werkstatt/Selbsthilfwerkstatt, Tankstelle/Waschanlage, Transportbörse u. a. m.).

Die Entwicklung des Lkw-Stadtplans (auch in digitaler Form) und die Diskussion der Problematik des ruhenden Lkw-Verkehrs gilt es in einem speziellen „**Güterverkehrs-Arbeitskreis**“ aus IHK, Wirtschaftsförderung, Speditionsgewerbe und Verwaltung weiterzuentwickeln und zu vertiefen.

Zum Handlungskonzept Wirtschaftsverkehr hinzuzuzählen sind aber auch weitere Maßnahmen, die den Wirtschaftsverkehr direkt oder indirekt verbessern:

- alle Straßenbaumaßnahmen im Hauptstraßennetz, insbesondere der B 1-Tunnel, der Lückenschluss B 236n / A 1, NS IX und L 663n und der vollständige 6-streifige Ausbau der die Stadt Dortmund berührenden Autobahnen.



LKW-Stadtplan aus Hamm

- Ausbau des Kanals für größere Schiffs-einheiten als Voraussetzung für Verlagerungen von Transporten von der Straße auf die Binnenschifffahrt.
- Weiterentwicklung der GVZ-Standorte.
- Erhalt und Ausbau von Schienenanbin-dungen in Gewerbegebieten.
- Wegweisende Beschilderung für den Lkw-Verkehr (aufbauend auf dem Lkw-Routennetz).

Die Einführung einer **City-Logistik** in Dort-mund wird auf absehbare Zeit nicht weiter-verfolgt. Die bisherigen Initiativen sind auf-grund geringen Interesses auf Seiten des Ein-

zelhandels und wegen mangelnder Bereit-schaft zur Kooperation bei den Logistikern gescheitert. Die bisher in der Bundesrepublik realisierten Beispiele zeigen aber auch, dass die Effekte einer City-Logistik insgesamt gering sind.

Große Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr kommt dem Dortmunder Flughafen zu. Durch den Ausbau in den letzten Jahren ist er in seinem Bestand gesichert und gestärkt worden und bietet günstige Voraussetzungen für den Geschäftsreiseverkehr. Luftfracht hat am Dortmunder Flughafen nur eine untergeordnete Rolle.



Flughafen Dortmund

3.3.6 Planungskonzept Verkehrsmanagement

Begrifflichkeit und Anwendungsbereiche

Unter dem Begriff Verkehrsmanagement werden Handlungskonzepte zur Ergreifung von Maßnahmen bei Auftreten bestimmter, durch Ereignisse, Probleme oder Zustände definierter Situationen in Verkehrsnetzen zusammengefasst. Man unterscheidet die Maßnahmen in

- Gebote/Verbote durch Steuerung, Verkehrszeichen, Sperrungen
- Empfehlungen durch Information, Wegweisung, Leittechnik
- Bewirtschaftung: Parkgebühren, Maut auf Autobahnen, Zufahrtsgebühren für Innenstädte

Die Verkehrsnetze, die in die Erfassung von Situationen und Ergreifen von Maßnahmen einbezogen werden (sogenannte strategische Netze) umfassen

- im Kraftfahrzeugverkehr die Autobahnen, die Bundes- und Landesstraßen, innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und ihre Knotenpunkte,
- im ÖPNV den Fern- und Regionalverkehr, die Stadtbahn (keine Straßenbahn oder Busse auf Grund des intermodalen Ansatzes), wichtige Haltepunkte, größere P+R-Plätze sowie
- verkehrlich bedeutende Einzelstandorte (Veranstaltungsbereiche, Einkaufszentren, Arbeitsplatzschwerpunkte)

Zum automatischen Erkennen von Verkehrszuständen und zur Bewertung der aktuellen Situation (vor/während der Maßnahmen) sind umfangreiche Datenerfassungen erforderlich. Längerfristig dienen sie als Grundlage zur Entwicklung von Strategien.

Im Prinzip ist die kleinste unter diese Definition fallende Verkehrsanlage ein verkehrsabhängig gesteuerter Knotenpunkt bzw. eine lokale ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme. Üblicherweise werden aber unter dem Begriff „strategische Netze“ kommunenübergreifende Netze in Ballungsräumen verstanden. Im Rhein-Main-Gebiet sind die Vorarbeiten zur Einrichtung solcher Netze und zur Datenerfassung in Deutschland am weitesten fortgeschritten. Eine vorbereitende Gesellschaft wurde im Jahre 2002 gegründet;

sie hat drei Jahre Zeit, die Probleme und Handlungsfelder zu definieren und damit ihre eigene Existenzberechtigung nachzuweisen. Die weitere zeitliche Schiene ist jedoch noch völlig offen.

Aus diesen Dimensionen wird deutlich, dass im Bereich der ausschließlich kommunalen Zuständigkeit ein anderer Maßstab an Netze und Maßnahmen angelegt werden muss. Die generelle Voraussetzung für einen sinnvollen Einsatz gilt aber auch hier: Es müssen Probleme vorhanden sein, die

- sich als Problemsituationen definieren lassen und
- innerhalb der betrachteten Netze lösen lassen.

Darüber hinaus sind bis heute wesentliche Probleme bei der Realisierung des Verkehrsmanagements im regionalen Rahmen nirgendwo gelöst, obwohl die erforderliche Technik als erprobt und zuverlässig gelten kann. Dies sind

- die Datenerfassung im nachgeordneten Straßennetz und im ÖPNV (Kapazitäten),
- die Definition der Probleme/Zustände als Auslöser der Strategien
- eine zuverlässige Abschätzung der Maßnahmenwirkung

Der wesentliche Grund für die bisher fehlende Umsetzung des dynamischen Verkehrsmanagements wird in einem noch zu geringen Leidensdruck und der Unterstellung mangelnder Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer – einschließlich der fehlenden Bereitschaft, für Verkehrsinformationen zu bezahlen – gesehen. Dadurch gerät die Tatsache, dass die teure Technik zur Zeit ohnehin kaum finanzierbar wäre, in den Hintergrund.

Einsatzgebiete des Verkehrsmanagements auf der Ebene einer Großstadt

Auf der Ebene einer Großstadt können die folgenden Maßnahmen des Verkehrsmanagements angewendet werden:

Kfz-Verkehr:

- City-Maut
- Verkehrsleitsysteme
- Dynamische Fahrstreifenzuweisung
- Parkleitsysteme
- Verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung

ÖPNV

- ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen
- Anschlusssicherung an Umsteigepunkten
- Dynamische Fahrgastinformation

Intermodal

- P+R-Konzepte mit dynamischen Leiteinrichtungen (Umsteigeempfehlung)

Verkehrsleitsysteme für den Kraftfahrzeugverkehr einschließlich der dynamischen Fahrstreifenzuweisung werden in Deutschland bisher entweder großräumig in Autobahnnetzen oder kleinräumig in Veranstaltungsbereichen oder Innenstädten eingesetzt. Für den Einsatz restriktiver Maßnahmen wie einer City-Maut fehlt in Deutschland – im Gegensatz zu norwegischen Städten oder London – der Leidensdruck. Alle anderen Maßnahmen gehören heute zum Standardrepertoire der Verkehrslenkung und -steuerung in deutschen Großstädten. Bei den Maßnahmen des ÖPNV wird im kommunalen Bereich immer auch der Linienbusverkehr einbezogen.

Dortmunder Aktivitäten im Bereich Verkehrsmanagement

Der zentrale Verkehrsrechner des Tiefbauamtes wird zur Zeit für

- die verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung von Knotenpunkten,
- eine Wechselwegweisung im Bereich Westfalahallen,
- die Datenerfassung an zahlreichen Knotenpunkten mit Schwerpunkt in der Innenstadt sowie
- die ÖPNV-Beschleunigung des Schienenverkehrs der DSW an Knotenpunkten genutzt.

Bereits seit den frühen 90er-Jahren wird in Dortmund der Stadtbahnbetrieb auf den Zulaufstrecken durch die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA), Linksabbiegeverbote, und Beseitigung von Infrastrukturengpässen (Entmischung der Verkehrsarten, zweigleisige Ausbauten) sowie Haltestellenausbau beschleunigt. Das Programm ist nahezu abgeschlossen. Der Stadtbahn- und Straßenbahnbetrieb ist in seinem Ablauf zuverlässiger und pünktlicher geworden,

zudem konnten Fahrzeitgewinne erzielt werden. Auf dem Abschnitt Marten - Dorstfeld und in Brackel werden LSA zugunsten der Straßenbahn umprogrammiert. In Kürze wird mit dem zweigleisigen Ausbau der Ortsdurchfahrt Asseln ein wesentlicher Abschnitt im Rahmen der Beschleunigung der Ost-West-Strecke begonnen.

Im ÖPNV erfolgt vereinzelt eine Fahrgastinformation an den Haltestellen der Stadtbahn in Echtzeit. Im Linienbusbereich fehlt noch der digitale Funk, dessen Einführung zur Zeit davon abhängt, ob das Land frühere Förderungszusagen einhalten kann und will. Darauf aufbauend ist dann die Einrichtung eines RBL-Systems (Rechnergestütztes Betriebs-Leitsystem) geplant. Die Funk-Systeme werden allerdings im gesamten Gebiet des VRR gleichzeitig eingeführt und sind daher der kommunalen Entscheidungsgewalt entzogen.

Mit dem Ausbau der dynamischen Fahrgastinformationen an allen Haltestellen empfiehlt der Arbeitskreis Masterplan Mobilität die Errichtung eines barrierefreien Systems, d.h. dass bspw. die Informationen auch Sehbehinderten oder Hörgeschädigten zugänglich gemacht werden.

Als weitere Maßnahme des Verkehrsmanagement ist das Parkleitsystem der Innenstadt zu nennen. Dortmund arbeitet momentan noch mit zwei autonomen Systemen: dem Parkleitsystem Innenstadt und dem Parkleitsystem Westfalahallen. In der Innenstadt sind bislang 15 Parkhäuser mit rd. 2800 Stellplätzen, an den Westfalahallen 11 Parkplätze mit rd. 8500 Stellplätzen angeschlossen. Die Systeme werden sukzessiv ausgebaut. An das Parkleitsystem Innenstadt soll in den nächsten Stufen das Parkhaus des Cine Star und die geplanten Parkhäuser des 3do angeschlossen werden. Bis 2005 ist zudem die Zusammenführung beider Systeme vorgesehen.

Ebenfalls ein Teil des Dortmunder Verkehrsmanagements ist die erste automatische Verkehrsdatenerfassungsanlage auf einer Teilstrecke der B1, die im Jahr 2003 in Betrieb genommen worden ist.



Parkleitsystem in der Innenstadt

Projekt Ruhrpilot

„Ruhrpilot“ ist ein Informationssystem, das ab 2004 aktuelle Verkehrsdaten für alle Fernstraßen im Ruhrgebiet und die schienengebundenen Nahverkehrsmittel zur Verfügung stellen und so helfen soll, einen eventuellen Stau zu umfahren, entweder auf freien Fernstraßen oder in der parallelen S-Bahn. Für den Kraftfahrzeugverkehr ist auch eine aktuelle Stau-Prognose vorgesehen. Die Datenaufnahme im Kraftfahrzeugverkehr entspricht der eines dynamischen Verkehrsmanagementsystems. Im ÖPNV werden Ist-Fahrzeiten und damit eventuelle Fahrplanabweichungen, aber keine Auslastungsgrade erfasst.

Die Informationen werden in allgemeiner Form über die gängigen Medien (Internet, Telefon, Videotext, Radio) zur Verfügung gestellt werden. Die ebenfalls vorgesehenen persönlichen Informationen (Beispiel: der Radiowecker eines Kraftfahrers in Witten wird vom Ruhrpilot so rechtzeitig aktiviert, dass er unter Berücksichtigung seiner sonstigen morgendlichen Verrichtungen pünktlich um 9.45 Uhr am Gasometer in Oberhau-

sen sein kann) werden aber kostenpflichtig sein. Gleiches gilt für den vom Fraunhofer Institut Dortmund und der Universität Duisburg entwickelten „Wake-Up-Call“. Mit der Akzeptanz und Nutzung solcher kommerziellen Dienste liegen bislang schlechte Erfahrungen vor.

Ausblick

Auf Grund des temporär und lokal stark begrenzten Problemdrucks werden im Kraftfahrzeugverkehr in Dortmund keine weitergehenden Aktivitäten erforderlich. Im ÖPNV ist die weitere Entwicklung auf Grund der Zuständigkeiten kommunal nur begrenzt zu beeinflussen.

3.3.7 Planungskonzept Mobilitätsmanagement

Grundlagen

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und -lenkung bezeichnet. Das Mobilitätsmanagement ist gegenüber dem Verkehrsmanagement jedoch der grundlegendere Ansatz: Das Verkehrsmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und zum Teil auch des ÖPNV, während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt.

Beim Mobilitätsmanagement unterscheidet man in eine **übergeordnete strategische Ebene** und in die **reale Umsetzung** des Managementgedankens.

Die **übergeordnete strategische Ebene** betrifft die kommunale Planung zur Abwicklung der Mobilität der Bürger. Die Kommune definiert Ziele, wie Mobilität abgewickelt werden soll. Sie erarbeitet und beschließt die dafür notwendigen Maßnahmen in einem ganzheitlichen Planungsprozess unter Einbeziehung aller Beteiligten und Betroffenen. In Dortmund sind dies der Planungsprozess und das Ergebnis des Masterplan Mobilität.

Diese Ebene ist im Prinzip wertfrei, d.h. nicht auf die Bevorzugung oder Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels festgelegt. Mit dem Leitbild des Masterplan Mobilität ist die Ausrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagement allerdings eindeutig zu Gunsten der Förderung der Mobilitätsalternativen zur Kraftfahrzeug-Nutzung verknüpft

Dies entspricht im Übrigen der üblichen Interpretation des Mobilitätsmanagements auf der Umsetzungsebene. Eine kommunale strategische Planung unter dieser Überschrift verfolgt daher immer entsprechende Ziele:

- Eine effizientere, umwelt- und sozialverträglichere Abwicklung von Mobilität,
- die Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund sowie
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr.

Als Zielprojektion eines in dieser Hinsicht optimalen Zustandes wird das Ermöglichen einer individuellen Mobilität ohne eigenes Auto, immer, überall und aus einer Hand gesehen.

Für die reale Umsetzung dieser Ziele ist die physische, informatorische und organisatorische Vernetzung aller Verkehrsmittel erforderlich, die im Rahmen des Mobilitätsmanagements angestrebt wird.

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist zum Einen das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und weiterhin die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer.

Das Vorhalten und die Organisation der Mobilitätsalternativen umfasst:

- ein umfassendes, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot,
- ein attraktives Car-Sharing-Angebot für die verbleibenden notwendigen oder auch gewünschten Fahrten mit dem Kraftfahrzeug,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz, ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“, s.u.),
- ein gutes Angebot für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (P+R, B+R),
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes sowie
- eine an den ÖPNV-Achsen ausgerichtete und generell kurze Wege fördernde Siedlungsstruktur (-planung).

Die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer sind die Aufgabenfelder der sogenannten Mobilitätsberatung.

Mobilitätsberatung

Mobilitätsberatung findet heute in Dortmund weitgehend nur im Bereich des ÖPNV statt. Die Kundenzentralen der DSW bieten umfassende Informationen zum Angebot im ÖPNV und zum Car-Sharing. Die telefonische Erreichbarkeit rund um die Uhr, Internetangebote, ein Infobus und das versuchsweise eingeführte individuelle Marketing in Hom-



Mobilitätsberatung im Kundencenter der Dortmunder Stadtwerke

bruch ergänzen das Angebot. Mit diesen Medien werden sowohl zielgruppenorientierte Informationen wie auch eine persönliche Beratung angeboten. Darüber hinaus wird mit Imagekampagnen und Qualitätsversprechen geworben. Insgesamt ist das Angebot an Beratung umfassend und wird auch gut genutzt. Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz der Mobilitätsberatung „neuen Stils“ wird jedoch nicht erreicht. In einigen anderen Städten werden bereits heute speziell ausgebildete Mobilitätsberater eingesetzt, die die Kunden in allen Fragen der Mobilität qualifiziert beraten können. Dieses Konzept sollte auch in Dortmund angestrebt werden.

Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale ist als permanent präsente Einrichtung der Mobilitätsberatung der Hauptanlaufpunkt für die Kunden. Hier werden allen Beratungsangebote gebündelt vorgehalten. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale wird daher auch als Kernstück des Dortmunder Mobilitätsmanagementkonzeptes empfohlen. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale der Dortmunder Mobilitätszentrale beschrieben. Die vorge-

schlagenen Merkmale orientieren sich dabei am Angebot anderer Mobilitätszentralen in vergleichbaren Städten.

Einen einheitlichen **Namen**, der im Idealfall als eingetragenes Warenzeichen einen in allen Städten vergleichbaren Standard definiert (wie z.B. die Radstation® in NRW), gibt es für Mobilitätszentralen nicht. Der Name „Mobilé“ wird jedoch mehrfach und von guten Mobilitätszentralen (Freiburg, Münster, Göttingen) verwendet. Vielleicht ist aber auch ein identitätsstiftender „Dortmunder“ Name sinnvoll, der – von den Kunden? – noch zu finden wäre.

Die **Lage der Mobilitätszentrale** sollte im Gegensatz zu den Kundencentern der DSW oberirdisch und auf neutralem Boden sein. Ideal wäre ein eigenes Gebäude in der Fußgängerzone im Bereich Kleppingstraße/Reinoldikirche. Alternativ ist ein Ladenlokal in zentraler Lage denkbar.

Als **Trägerorganisation** hat sich in vielen anderen Städten eine gemeinsame Trägerschaft der Stadt und des Trägers des kommunalen ÖPNV (hier die DSW) bewährt. Die

MobilitätsBeraterTeam – Auf dem Weg zu Ihnen sind wir mobil!

Was sind MobilitätsberaterInnen?

Die MobilitätsberaterInnen wurden von WSW und der Forschungsstelle Mobilität (Graz) ausgebildet. Aufgrund dieser speziellen Schulung sind sie intensiv auf ihre Beratungstätigkeit vorbereitet. Die Aufgabe der MobilitätsberaterInnen ist es, die Kunden individuell bei allen Fragen rund um die persönliche Mobilität zu beraten.

Wenn's um Fahren und Reisen geht, ist der MobilitätsService Ihr kompetenter Ansprechpartner – und das nicht nur im MobiCenter Barmen/Elberfeld. Unsere MobilitätsberaterInnen kommen auf Wunsch gern persönlich zu Ihnen – in die Firma, in den Verein, in den Kindergarten, in die Schule, in Ihren Haushalt oder zu besonderen Veranstaltungen.

Unsere MobilitätsberaterInnen ...

- sind die Ansprechpartner in Ihrem Bezirk für alle Fragen rund ums Fahren und Reisen,
- informieren Sie über den öffentlichen Personennahverkehr,
- zeigen Ihnen, wie Sie die Vorteile von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln miteinander kombinieren können,
- geben Auskunft über Nahverkehr und DB-Tarife,
- informieren Sie über bike & ride und park & ride,
- sind Ihr Ansprechpartner im Bereich CarriBa! CarSharing,
- stellen Ihnen die verschiedenen Taxi-Angebote vor,
- bieten Ihnen Extra-Touren an, z.B. mit dem Kaiserwagen und unseren Bussen,
- sagen Ihnen, wie und wo Sie mit Ticket 2000 zusätzlich „Plus“ machen können,
- geben Tipps rund ums Fahrradfahren,
- beraten Firmen ebenso wie Schulen, Institutionen oder Privathaushalte,
- führen Informationsveranstaltungen durch,
- kommen mit dem MobiMobil zu Ihrer Stadtteilveranstaltung,
- organisieren Sonderverkehre bei Großereignissen,
- machen Sie einfach mobil.

Beschreibung der Mobilitätsberatung der Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) (Quelle: WSW)

Berücksichtigung weiterer Organisationen/ Firmen, die in der Mobilitätszentrale vertreten sind, kann als externe Partnerschaft oder in einem Mietverhältnis erfolgen. In Abhängigkeit vom Angebot der Mobilitätszentrale sind folgende mögliche Partner zu nennen:

- ADAC
- ADFC
- VCD

- Stadtmobil Dortmund GmbH
- Karten-Shop für Veranstaltungen
- Mitfahrzentrale
- Reisebüro/Lokale Tourismus-Information

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Verbände und des Car-Sharing-Unternehmens ist die Aufteilung der Beratungsinhalte auf die Mobilitätsberater und auf externe Berater zu einzelnen Fragen maßgebend.

Das **Beratungsangebot** durch Mobilitätsberater umfasst im Kern alle Informationen zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – einzeln und verkehrsmittelübergreifend. Im ÖPNV werden dabei neben den bisher bereits geleisteten Angeboten der DSW-Kundencenter sonstige Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie Fahrkarten (VRR, DB) angeboten. Weiterhin werden Informationen zu

- Combicar, Car-Sharing,
- Leihfahrrädern, Fahrradabstellanlagen,
- P+R, B+R,
- Mietwagen, Taxen,
- Kurierdienste, Gepäcktransport sowie
- Parken (Kfz), Parkraumbewirtschaftung angeboten. Als ergänzende verkehrliche Angebote sind
- die Beratung zu Fahrradnutzung – Radtourismus durch den ADFC (beschränkte Öffnungszeiten),
- eine allgemeine Mobilitätsberatung sowie Serviceangebot durch den VCD (beschränkte Öffnungszeiten),
- die Mitfahrzentrale sowie
- der Buslinienfernverkehr denkbar.

Weitere Servicebereiche können

- Stadtinformation, regionale Tourismusinformationen,
- Hotelzimmervermittlung,
- Kartenshop für lokale und regionale Veranstaltungen,
- Angebot von Bahnreisen zu Veranstaltungen bundesweit (Musicals, Verbrauchermessen, Ausstellungen) sowie
- Gepäckaufbewahrung sein. Ggf. ist auch eine kleine Restauration anzubieten.

Mobilitätszentrale virtuell

Das Mobilitätsberatungskonzept setzt vorrangig auf den persönlichen Kontakt zwischen Berater und Kunden. Umfragen haben gezeigt, dass viele Kunden dies wünschen. Gleichwohl wird die Mobilitätsberatung über die neuen Medien – Telefon und vor allem Internet – zunehmend Bedeutung gewinnen. Im Bereich des ÖPNV sind entsprechende Angebote heute bereits weit verbreitet. Im Bereich des VRR können sogar Tickets und Kombitickets für einige Veranstaltungen im Internet gekauft werden. Andere Mobilitätszentralen zeigen hier

The screenshot shows the website 'üstra' with a navigation menu at the top including 'Pressemitteilungen', 'Newsletter', 'Presse-Abo', 'Publikationen', 'Fotoarchiv', and 'Pressekontakt'. On the left, there are sections for 'UNTERNEHMEN', 'KUNDEN', and 'MEDIEN'. The main content area features a section titled 'Aktuelle Pressemitteilungen' with a featured article about Disney's 'DER KÖNIG DER LÖWEN' exhibition. The article includes a lion logo, a date of 06.03.2003, and text describing the exhibition of costumes and masks. Below the article, there are links for 'Download der Grafik' and a small image of the exhibition scene.

Werbeausstellung für ein Musical als Anreiz zum Besuch einer Mobilitätszentrale

Mobilé Göttingen

Sitemap
Impressum
Disclaimer

Herzlich willkommen bei "Mobilé Göttingen",
der Mobilitätszentrale im Internet!

Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto - hier finden Sie alle Informationen, die Sie benötigen, wenn Sie in Göttingen und der Region mobil sein wollen. Die Stadt Göttingen bietet Ihnen mit diesem Internetangebot eine Vielzahl von laufend aktualisierten Informationen, Kontakten und Adressen rund um Verkehr und Mobilität.

Ob Sie zum Beispiel wissen wollen:

- wie Sie mit Bus und Bahn Ihren nächsten Ausflug in den Harz gestalten können und was Sie das kostet,
- welche Baustellen derzeit in Göttingen evtl. zu Verkehrsbehinderungen führen und wie sie zu umgehen sind,
- wo Sie für Ihren Wochenendbesuch ein Fahrrad leihen können,
- wie Sie sich als Besucherin bzw. Besucher in der Göttinger Innenstadt orientieren können,
- welche spezifischen Mobilitätsangebote für Frauen existieren oder wie Sie auch mit Kindern in Göttingen mobil sein können,

zu diesen und vielen anderen Fragen finden Sie hier alles Wissenswerte und Hinweise, wo Sie weitere Informationen bekommen können.

Haben Sie Fragen, Anregungen, Hinweise, Kritik? Schicken Sie uns eine [E-Mail](#)! Wir freuen uns über jede Möglichkeit, unseren Service für Sie zu verbessern.

letzte Aktualisierung: Dezember 2002

Internetseite der Göttinger Mobilitätszentrale „Mobilé“

Möglichkeiten auf, auch den Rad- und Fußgängerverkehr angemessen zu berücksichtigen. Gute Beispiele für eine umfassende Beratung im Internet sind z.B. die Internetseiten der Mobilitätszentralen in Göttingen, Münster und Berlin. Wichtig ist hier zunehmend auch die Barrierefreiheit solcher Angebote; in diesem Fall betrifft es die Nutzbarkeit der Internet-Informationen auch für Sehbehinderte.

Die Mobilitätsberatung im Internet erfolgt über die Adresse der Mobilitätszentrale. Hier sollten alle Informationen der Mobilitätszentrale direkt oder über die entsprechenden Links verfügbar sein. Als speziell im Internet genutztes Informationsmedium ist ein Routenplaner für alle Verkehrsarten zu entwickeln. Hier kann seitens der Stadt Einfluss auf die hinterlegten Netze – z.B. das Radverkehrsnetz – genommen werden.

Mobilitätsberatung beim Kunden

Neben der Mobilitätszentrale wird Mobilitätsberatung zunehmend auch außerhalb der zentralen Einrichtungen betrieben, d.h.

die Beratung kommt zum Kunden. Eine einfache Form sind die seit langem bekannten und auch in Dortmund genutzten Infostände, -busse u.ä. auf Wochenmärkten, Stadtteilenfesten usw.. Neuer ist dagegen die Kundenbetreuung „vor Ort“. Ein stark spezialisiertes Modell ist das Individuelle Marketing (IndiMark) der DSW, das derzeit in Hombruch erstmals angewendet wird. Dieses Konzept ist hinsichtlich des verkehrsmittelübergreifenden Ansatzes des Mobilitätsmanagement inhaltlich zu erweitern und auf das Stadtgebiet auszudehnen. Es kann aber auf Grund des hohen Aufwandes nur ein ergänzender Baustein sein.

Eine größere Kundenerreichung ist mit vergleichbarem Aufwand durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erzielen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen (vergleiche folgende Abschnitte):

- Kinder ab Kindergarten(-alter) und Jugendliche

- Studenten
- ältere Mitbürger
- Mobilitätseingeschränkte
- Firmen, Behörden (Zielgruppe Mitarbeiter)
- Einzelhandelsbetriebe (zusätzliche Zielgruppe Kunden)
- Veranstaltungsbesucher
- Neubürger
- Mieter

Mobilitätserziehung für Kinder und Jugendliche

Anlass für eine Mobilitätserziehung für Kinder und Jugendliche ist einerseits der Aspekt der Verkehrssicherheit auf dem Weg in den Kindergarten, zur Schule und darüber hinaus sowie das Aufzeigen von Mobilitätsalternativen zu der in der Familie vielfach einseitig vermittelten, kraftfahrzeugorientierten Mobilität.

Mobilitätserziehung sollte bereits im Kindergartenalter beginnen. Hier sind vor allem die Eltern gefordert,

- durch strikte Regelbefolgung Vorbild zu sein,
- erste Schritte in die Verkehrs-Umwelt wie das Überqueren einer Straße einzuüben,
- den Kindern zumutbare Wege auch unter höherem eigenem Zeitaufwand zu Fuß und nicht mit dem Kraftfahrzeug zu erledigen und
- Kinder nicht zu früh im Straßenverkehr Rad fahren zu lassen.

Mobilitätserziehung im Bereich der Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrer als Multiplikatoren.

Der Bedarf an Mobilitätserziehung lässt sich aus einer Analyse der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher und junger Erwachsener in den westdeutschen Bundesländern (Stand 1991) ableiten. Während Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren fast ausschließlich den Umweltverbund nutzen, steigen im Alter zwischen 18 und 20 Jahren bereits über 40 % aller dann jungen Erwachsenen auf den Pkw – zum Teil als Mitfahrer – um; dieser Wert erhöht sich bis zum 24. Lebensjahr auf 56 %. Der „Drang nach Freiheit und Abenteuer“ ist somit immer noch stark mit der endlich möglichen Pkw-Nutzung verknüpft.

Der Bereich des Radfahrens und zu-Fuß-Gehens ist in der Schule weitgehend unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu behandeln. Hier muss zunächst richtiges und verkehrssicheres Verhalten eingeübt werden. Die Erfahrungen und Projekte des Runden Tisches „Prävention von Kinderunfällen Dortmund“ sind einzubeziehen und ggf. auszu-dehnen. (Projekte „Sicher zur Schule und nach Hause“ und „5. und 6. Klasse lernen Radfahren“).

Im Sinne der o.g. Multiplikatorenfunktion ist in die Aus- bzw. Weiterbildung von Lehrern in Bereich Verkehrserziehung das Vermitteln des Radfahren-Lernens („Radfahrlehrer“) einzubeziehen.

Traditionelle, vor allem auf Verkehrssicherheit orientierte Verkehrspädagogik wird den gesellschaftlichen Herausforderungen einer Mobilität des 21. Jahrhunderts nicht mehr gerecht. Daher werden inzwischen verschiedene Ansätze einer über den Aspekt der Verkehrssicherheit und Unfallverhütung hinausgehenden Mobilitätserziehung erprobt. Zu erwähnen und bereits abgeschlossen ist das Projekt „you move.nrw“, in dem im Jahr 2002 100 innovative Projekte zur Mobilität für die Altersgruppe der 15–25-jährigen gesucht, gefördert und teilweise prämiert wurden. (Preisträger ist u.a. die Bus- und Bahn-Show der DSW, siehe nächste Seite).

Ein umfassenderer Ansatz zur Mobilitätserziehung in der Schule wird derzeit in Niedersachsen entwickelt. Im „Curriculum-Modell Mobilität“ werden Bausteine für alle Altersgruppen vom Primarbereich bis zur Sekundarstufe II angeboten werden. Themen der Verkehrssicherheit behalten ihren Stellenwert, bestimmen aber nur Teile des Curriculums. Das Curriculum-Modell steht unter dem Leitbild der Agenda 21: Es stellt zum einen das menschliche Grundbedürfnis nach Mobilität heraus, zeigt zum anderen aber auch Verpflichtungen auf, die sich aus einer „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ ergeben.

Wie auch in anderen Bereichen der Mobilitätsberatung gibt es zum ÖPNV bereits Aktivitäten der DSW und umfangreiches Material aus Dortmund und anderen Städ-



Bus und Bahn-Show der Dortmunder Stadtwerke

ten. Die DSW führen Seminare für Schüler verschiedener Altersstufen durch. Besonders zu erwähnen ist dabei die „Bus und Bahn-Show“, ein Angebot für die 5. bis 9. Klassen. Im Grundschulbereich ist auf die mehrfach prämierten Materialien der Freiburger Verkehrsbetriebe (Lehrerkoffer „Klasse in Fahrt“ sowie „Multimediale Verkehrserziehung“) hinzuweisen. An ältere Jugendliche richtet sich eine Aktion des Großraum Verkehr Hannover: „Sicher und fair in der Region Hannover – Jugendliche mobil in Bus und Bahn“.

Ein wichtiger Bestandteil der Förderung der Nutzung des ÖPNV durch Jugendliche ist auch ein einfaches und kostengünstiges Angebot. Hier sind – vor allem – das Schoko-Ticket und das Young-Ticket des VRR als bundesweit beispielhafte Angebote zu nennen. Auch der am Wochenende angebotene NachtExpress-Nachtbusverkehr erhöht die Mobilität der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, insbesondere als Alternative nach Disko-Besuchen o.ä.

Mobilitätsberatung an der Universität und Fachhochschule

Studenten sind eine wichtige Zielgruppe der Mobilitätsberatung, da sie in der Regel noch nicht an die dauerhafte Nutzung eines Kraftfahrzeuges gewöhnt sind und zumeist den Verkehrsmittel des Umweltverbundes eher positiv gegenüber stehen. Die Mobilitätsberatung kann im Rahmen des Beratungsangebotes des AstA durch interessierte und ggf. qualifizierte Studenten wahrgenommen werden. Im Rahmen der Erstsemesterveranstaltungen sollten gesonderte Beratungsangebote zum ÖPNV (Semesterticket), Radverkehr (Erstellung eines „studentischen“ Radroutenplan für den Uni-Bereich und weitere wichtige studentische Ziele) angeboten werden. Ergänzend sollte das an der Universität Magdeburg praktizierte „Schnupperangebot für Car-Sharing“ für Erst- und Jungsemester geprüft werden. Die bisherige Vorgehensweise in Dortmund, von Studenten auf Grund eines höheren Schadensrisikos eher erhöhte Gebühren zu verlangen, steht diesem Angebot allerdings entgegen und müsste zunächst zurückgenommen werden.

Mobilitätsberatung für ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte

Die bewährten Aktivitäten der DSW für ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte sollten inhaltlich auf alle Themen der Mobilitätsberatung erweitert werden. Wichtig sind dabei auch aktuelle Informationen zu zeitweisen Einschränkungen der Nutzbarkeit von Anlagen, auf die Mobilitätseingeschränkte besonders angewiesen sind. Zu nennen sind Baustellen, Fahrstuhlunfälle und -reparaturen sowie rollstuhlgerechte Fahrzeuge.

Mobilitätsberatung für Firmen/Behörden

Generelle Inhalte

Ein wichtiger Aspekt der zielgruppenorientierten Mobilitätsberatung ist die Beratung von Arbeitgebern zur Mobilität ihrer Mitarbeiter, insbesondere für die Wege zur und von der Arbeit. Wichtig ist dies speziell bei den geplanten Neuansiedlungen in den bekannten städtebaulichen Entwicklungsbereichen, da hier noch gezielt Erstinvestitionen – z.B. in Kfz-Stellplätze – umgelenkt werden können.

Im Bereich ÖPNV sollte dabei für die Einführung von Jobtickets geworben werden.⁶ Im Einzelfall ist eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Betriebes zu prüfen.

Auch die Nutzung des Fahrrades kann durch den Arbeitgeber gezielt gefördert werden (Radfahrfreundliche Behörden/Firmen). Wesentliche Maßnahmen sind dabei gute Abstellanlagen, Umkleide-/Duschräume sowie ein firmen-/behördeninternes gutes Fahrradklima. Hier könnte z.B. die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel vorangehen.

Im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs sollten die Möglichkeiten einer Fuhrparkreduzierung mit Abdeckung des (Spitzen)-Bedarfs durch Car-Sharing geprüft werden. Die Bildung von Fahrgemeinschaften durch Mitarbeiter erweist sich auf Grund der zunehmend individualisierten Arbeitszeiten als schwierig und gilt nur in Betrieben mit Schichtbetrieb als erfolgversprechend. Es gibt allerdings auch Gegenbeispiele (siehe unten).

Größere Einzelhandelsgeschäfte haben zusätzlich die Möglichkeit, ihren Kunden den Besuch mit dem Fahrrad durch gute Abstellanlagen und die Möglichkeit, Taschen und (Regen-)Kleidung zu deponieren, attraktiver zu gestalten.

Bestehende Initiativen

Als relativ neue bundesweite Initiative, die sich an Kommunen und Unternehmen gleichermaßen richtet, ist die Kampagne „Clever mobil und fit zur Arbeit!“ zu nennen. Diese vom Klimabündnis zusammen mit dem Automobil-Club Europa (ACE), dem ILS-NRW und dem Umweltministerium NRW getragene Kampagne lädt Unternehmen und Kommunen ein, sich mit der betrieblichen Mobilität und deren Auswirkungen zu befassen und gemeinsam erste Ansätze und Modelle für eine umweltverträglichere und kosteneffizientere Abwicklung der verschiedenen Verkehre (Mitarbeiterverkehr, Dienstreisen, Lieferverkehr) zu entwickeln (Informationen unter www.clever-mobil.org).

Es bestehen darüber hinaus zahlreiche Projekte auf lokaler Basis, die in die o.g. Kampagne integriert werden sollen. Sie finden



Logo des Bürgerservices Pendlernetz

⁶ Das von den DSW angebotene Firmenticket gibt es in der bisherigen Form seit dem 1.1.2004 nicht mehr. Ein entsprechender Großkundenrabatt hat dieses Angebot abgelöst.

sich im Projekt Clever-pendeln.de (www.clever-pendeln.de), einem Informationsportal für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Hier werden u.a. viele kommunale und betriebliche Beispiele beschrieben, so z.B. das Projekt Pendlernetz.NRW, ein erfolgversprechender interkommunaler Ansatz zum Mobilitätsmanagement für Berufspendler. Seit dem September 2002 werden private Fahrgemeinschaften auf der Basis recht detaillierter Quelle-Ziel-Beziehungen – allein für die Stadt Dortmund stehen ca. 220 Ziele zur Auswahl – vermittelt. Die Fahrten sind sowohl als Direktfahrten von und zum Betrieb wie auch als Zubringerfahrten zu wichtigen Haltestellen (z.B. S-Bahn) vorgesehen. Die Vermittlung erfolgt telefonisch und über das Internet; die entsprechende Adresse für Dortmund ist www.dortmund.pendlernetz.de. Ein Nachteil für Dortmund besteht darin, dass in den unmittelbaren Nachbarschaft bisher nur die Landkreise Unna und Recklinghausen am Pendlernetz NRW teilnehmen, so dass das Potenzial z. B. zwischen Dortmund und Bochum nicht vollständig genutzt werden kann.

Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen

Die Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beim Besuch von Veranstaltungen aller Art weist mehrere Aspekte auf. Als grundlegender Schritt ist die Erreichbarkeit von Veranstaltungsräumen mit dem Umweltverbund auf Plakaten und anderen Werbeträgern (Prospekten/Faltblättern) sowie im Internet zumindest gleichwertig darzustellen. Dies gilt vor allem für außerhalb des Stadtzentrums gelegene Veranstaltungsorte.

Tickets möglichst vieler Veranstaltungen sollten als Kombitickets die kostenlose An- und Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen. Für Veranstaltungen ohne die kapazitätsbedingte Notwendigkeit, den Vorverkauf zu nutzen, sollte eine Kartenbestellung mit Versand bzw. das Ausdrucken von Karten im Internet möglich sein, damit der Hinweg schon mit dem Kombiticket zurückgelegt werden kann. In Dortmund sind der Kauf und das Ausdrucken von Karten im Internet für einige Veranstaltungen bereits möglich.

Weitere Zielgruppen

Eine geeignete Maßnahme, um Neubürgern der Stadt alle Möglichkeiten der Mobilität in Dortmund aufzuzeigen und damit auch die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes nahe zu bringen, ist – nach dem Vorbild der Stadt Münster – die Ausgabe eines „Mobil-Pakets“ an jeden Dortmunder Neubürger bei der Anmeldung. Auf Dortmunder Verhältnisse übertragen müsste die bestehende „Neubürgertasche“ um ein Mobil-Paket mit einer informativen Broschüre mit nützlichen Tipps rund um Mobilität und Verkehr, Übersichtskarten, Streckenfahrplänen der Deutschen Bahn und einen Gutscheine der DSW ergänzt werden. Zurzeit enthält die Neubürgertasche nur Informationen der DSW („Bus+Bahn von A–Z“), einen Gutschein für einen Fahrplan und Anträge für das Ticket 1000/2000.

Ein neuer Ansatz der zielgruppenorientierten Mobilitätsberatung wird in vielen Städten bei großen Anbietern von Mietwohnungen erprobt. Hier werden Neumieter über die Erreichbarkeit ihrer Wohnung bzw. anderer, für sie wichtiger Ziele von der Wohnung aus mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes informiert. Zum Teil werden auch spezielle Angebote im ÖPNV wie rabattierte Monatskarten als Anreiz geboten. Neben der höheren Attraktivität und damit besseren Vermietungschance sind mittelfristig für die Wohnungsunternehmen auch Einsparungen in Bau oder Unterhaltung der kraftfahrzeugbezogenen Infrastruktur möglich.

In Dortmund werden zur Zeit in einem durch eine Projektgruppe „Wohnen und Mobilität“ der Lokalen Agenda 21 initiierten Projekt zunächst Möglichkeiten und Chancen ausgelotet, die Wohnungsunternehmen für wohnungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen zu interessieren.

Mobilitätsmanagement-Beauftragter bei der Stadt

Unabhängig von der Struktur der Trägergesellschaft der Mobilitätszentrale und der Anstellung von Mobilitätsberatern muss ein spezieller Ansprechpartner bei der Stadt vorhanden sein: ein Mobilitätsmanagementbeauftragter – oder besser städtischer Mobilitätsmanager – entsprechend dem Fahrradbeauftragten. Er übernimmt die Koordinati-

on aller Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, die von der Stadtverwaltung veranlasst oder begleitet werden müssen und ist der Vertreter der Stadt in der Leitung und Organisation der Mobilitätszentrale. Der Mobilitätsmanagementbeauftragte sollte beim Stadtplanungsamt angesiedelt sein.

Sonstige Maßnahmen

Weitere Maßnahmen des Mobilitätsmanagement – insbesondere aus dem Bereich der Organisation der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug und der Vernetzung der Verkehrsmittel – sind gleichzeitig Maßnahmen zur Förderung dieser Verkehrsmittel und werden jeweils dort beschrieben. Fast alle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind zum Beispiel zugleich Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements. Für Dortmund haben sie in diesem Zusammenhang eine hohe Bedeutung, da der Radverkehr neben dem bereits hochwertigen ÖPNV-Angebot ein möglichst gleichwertiger Bestandteil eines vernetzten Angebots des Umweltverbundes sein sollte und hier unbestritten der höchste Handlungsbedarf besteht.

Virtuelle Mobilität

Von der schnellen und allgegenwärtigen Veränderung der Informations- und Kommunikationssysteme und ihrer Einflussnahmen auf die verschiedenen Lebensbereiche des Menschen werden vielfach Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten erwartet. Der folgende Abschnitt fasst die derzeitigen Erkenntnisse zu diesem Themenkreis zusammen.

Virtuelle Mobilität ist eine Option des Menschen, sich mit Hilfe von Informations- und Kommunikationssystemen Mobilität zu erschließen, ohne hierfür selbst notwendigerweise physisch mobil zu sein. Menschen „gehen“ zur Arbeit oder kaufen ein, ohne das Haus zu verlassen.

Zu den verkehrlichen Auswirkungen der virtuellen Mobilität lassen sich drei unterschiedliche Thesen formulieren:

- Substitutionsthese: Physischer Verkehr wird ersetzt, das gesamte Mobilitätsbudget schrumpft, es kommt zu spürbaren verkehrlichen Entlastungen.

- Kompensationsthese: Es entstehen neue Mobilitätsformen und –bedürfnisse, d.h. es kommt lediglich zu verkehrlichen Umschichtungen, eine nennenswerte verkehrliche Entlastung findet nicht statt.
- Induktionsthese: Das individuelle Zeitbudget kann durch virtuelle Mobilität besser genutzt werden, das Aktivitätsniveau wird gesteigert, es entsteht insgesamt mehr Verkehr.

Für die Richtigkeit jeder dieser Thesen gibt es zumindest plausible Argumente. Im Folgenden werden die drei wesentlichen Bereiche der virtuellen Mobilität näher betrachtet: Telearbeit, Teleeinkauf und Telelearning/Teleteaching.

Telearbeit

Neuere Untersuchungen gehen davon aus, dass bis 2015 bis zu 30% aller Beschäftigten zumindest zeitweise Telearbeit ausüben könnten. Telearbeit wird durch die enormen Einsparungsmöglichkeiten auf der betrieblichen Seite gefördert. Telearbeit reduziert die Wege in der Hauptverkehrszeit und führt wohl auch insgesamt zu einem Rückgang der täglichen Wege. Langfristig ist zu erwarten, dass bei verstärkter Telearbeit der Arbeitsplatz einen noch geringeren Stellenwert auf die Wahl des Wohnstandortes haben wird, als dies heute schon der Fall ist. Dadurch kann aber gerade der weiter entfernte Wohnstandort an Attraktivität gewinnen, was insgesamt zu einer größeren Verkehrsarbeit führen kann als heute.

Teleeinkauf

Teleeinkauf steckt derzeit noch in den Anfängen, es sind aber starke Wachstumsraten zu erwarten. Teleeinkauf als neue Verkaufsförm muss sich erst noch etablieren und trifft auf die harte Konkurrenz der klassischen Verkaufsförm, die mit dem Einkaufserlebnis werben können. Als gesichert kann gelten, dass Teleeinkauf zu einer deutlichen Zunahme des Liefervolumens und damit voraussichtlich auch des Lieferverkehrs führen wird. Mittel- bis langfristig sind neue Distributionskonzepte erforderlich, die den Lieferverkehr bündeln. Insgesamt wird durch Teleeinkauf ein eher bescheidenes Potenzial zur Verkehrsreduzierung erwartet.

Telelearning/Teleteaching

Telelearning/Teleteaching ist in einigen Ländern erheblich stärker verbreitet als in Deutschland. Die geografischen Besonderheiten dieser Länder (Entfernungen, Siedlungsdichte usw.) sind aber zu beachten, so dass nicht ohne weiteres auf eine Übertragbarkeit geschlossen werden kann. Empirische Befunde zu verkehrlichen Auswirkungen gibt es nicht, zumindest ein Abbau der Verkehrsspitzen im Ausbildungsverkehr ist aber zu erwarten.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass virtuelle Mobilität die physische Mobilität nur in sehr begrenztem Maße ersetzen kann. Die virtuelle Mobilität wird in den nächsten Jahren stark zunehmen. Insbesondere Telearbeit wird die Arbeitswelt stark verändern und den Berufsverkehr weiter an Bedeutung verlieren lassen. Die verkehrlichen Auswirkungen werden vor allem im Abbau der Verkehrsspitzen spürbar sein. Nennenswerte Auswirkungen auf die Verkehrsarbeit insgesamt sind hingegen nicht zu erwarten. Dies ist auch darauf zurück zu führen, dass physische Mobilität mit positiven Merkmalen assoziiert wird: Dies gilt für das Einkaufen ebenso wie für die sozialen Kontakte am Arbeitsplatz oder in der Schule. Physische Mobilität wird als Wert geschätzt. Virtuelle Mobilität ist in erster Linie eine zusätzliche Option.

3.3.8 Planungskonzept Verkehrssicherheit

Analyse des Unfallgeschehens in Dortmund

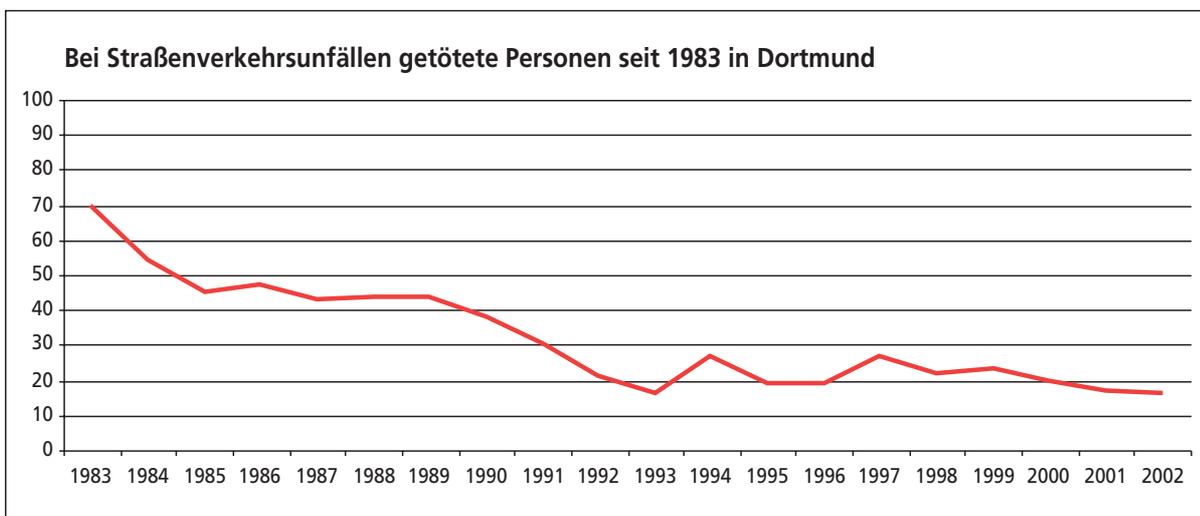
Die Zahl der Unfälle, der Verletzten und Toten sowie spezifischer Gruppen wie Fußgänger, Radfahrer und junge Erwachsene sind konstant rückläufig. Im Jahre 2002 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Dortmund (Dortmund und Lünen) 22.730 Unfälle. Dabei waren 17 Tote und 3024 Leicht- und Schwerverletzte zu beklagen. Die Zahl der verunglückten Kinder ging von 556 im Jahr 1992 auf 385 im Jahr 2002 zurück. Der Rückgang bei den Unfallzahlen im Fußgänger- und Radverkehr ist auf die bessere Schulung der Kinder und Jugendlichen und eine verbesserte Fahrzeugtechnik zurückzuführen. Bundesweit wird zudem die Einführung der Tempo-30-Zonen als ein wertvoller Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsunfälle in Städten gesehen.

Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer auf kommunaler Ebene

In diesem Abschnitt wird auf die zielgruppenorientierte Verkehrssicherheitsarbeit eingegangen und dabei die zahlreiche bestehenden Aktivitäten in Dortmund berücksichtigt.

Kinder im Kindergartenalter (Elementarstufe) und in der Grundschule

Im Kindergartenalter müssen zunächst die grundlegenden Verhaltensweisen im Straßenverkehr anhand der ersten regelmäßigen Wege – z.B. zur Spielgruppe oder



Unfalltote im Straßenverkehr in Dortmund seit 1983

zum Kindergarten – eingeübt werden. Dies geschieht vor allem mit und durch Vorbild der Eltern.

In der Grundschule wird die Verkehrserziehung für den Bereich des Radfahrens und zu-Fuß-Gehens weitgehend unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit durchgeführt. Hier muss zunächst richtiges und verkehrssicheres Verhalten eingeübt werden. Obwohl es für den Schulweg der meisten Kinder (noch) keine Bedeutung hat, sollte hier auch das sichere Verhalten im ÖPNV und an Haltestellen geübt werden. Für diese Altersgruppe ist auch die Aufklärung der Eltern über geeignete Formen des Schulwegs eine ständige Aufgabe (Motto: Kinder nicht mit dem Kfz bringen, schon gar nicht die Kinder unter Gefährdung Anderer vor der Schule absetzen). Ein guter Anknüpfungspunkt dafür ist die jährlich im Oktober durchgeführte internationale „Walk to School“-Woche.

Die Verkehrssicherheitstage Dortmund werden als zielgruppenübergreifende Maßnahme jährlich durchgeführt. Die wesentliche Zielgruppe sind entsprechend dem Motto „Kinder sehen es anders“ allerdings vorwiegend Kinder im Elementar- und Primarbereich. Für diese Altersgruppe werden zudem die Polizei-Puppenbühne sowie der Rot-Gelb-Grün-Kalender (24 Übungsschritte zur Erlangung eines Fußgänger-Scheins) angeboten. Die erfolgreichen Projekte des Runden Tisches „Prävention von Kinderunfällen in Dortmund“ haben zu einer bundesweiten Anerkennung und Würdigung der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen in Dortmund geführt. Neue Projekte werden zur Zeit zu den Themen „Sicher zur Schule und nach Hause“ und „5. und 6. Klasse lernen Radfahren“ geplant. Die Ausweitung der Verkehrserziehung auf die 5. und 6. Klassen werden von den Verantwortlichen für besonders wichtig erachtet.

Jugendliche allgemein

Für Kinder und Jugendliche, die Radfahren können, aber noch keine motorbetriebenen Fahrzeuge fahren dürfen, werden vor allem Maßnahmen der Mobilitätserziehung zum ÖPNV (Nutzung und Verhalten, vgl. Kapitel 3.3.6) angeboten. Diese Maßnahmen enthalten immer auch Aspekte der Verkehrssicher-



Werbematerial des „Runden Tisches zur Prävention von Kinderunfällen“

heit und der sozialen Sicherheit. Die Nutzung des ÖPNV durch Jugendliche wird in Dortmund angebotsseitig durch das Schokoticket (VRR-weit) und die NachtExpress-Busse speziell gefördert.

Lehrer und andere Multiplikatoren

Für diese Zielgruppe sind Weiterbildungsangebote erforderlich, um die Verkehrserziehung o.g. Maßnahmen durchführen zu können. Materialien dazu werden z.B. vom VCD und der Deutschen Verkehrswacht zur Verfügung gestellt.

Junge Kfz-Fahrer / Kraftfahrer im Berufsverkehr / Senioren

Diese Zielgruppen sind, anders als Kinder und Jugendliche, nicht mehr als Gruppe anzusprechen und können auch nicht zu einer Teilnahme verpflichtet werden. Ange-

bote werden hier eher durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), durch die Polizei, durch Versicherer oder Verkehrsclubs durchgeführt.

Verhaltensbeeinflussung durch Überwachung

Im Straßenverkehr sind zusätzlich Maßnahmen zur Einhaltung sicherheitsrelevanter Vorschriften erforderlich. Dazu zählt die Sicherung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen – zumindest in Konfliktbereichen – durch bauliche Maßnahmen im Anliegerstraßennetz und durch Überwachung im Vorbehaltsnetz. Des Weiteren sind Überwachungsanlagen an Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten gegen Rotlichtübertretungen zu erhalten und ggf. zusätzlich zu installieren.

Verbesserung der Verkehrsanlagen hinsichtlich der Verkehrssicherheit

Aufgabenfelder bei den Verkehrsanlagen

Schulwegepläne wurden bereits für alle Grundschulen in Dortmund erarbeitet. Trotzdem bleibt die Schulwegsicherung als wichtiges Thema bestehen und sollte auf die weiterführenden Schulen ausgedehnt werden.

Neu realisierte Querungshilfen (Mittelinseln) haben in Dortmund in der Regel eine Breite von 2,50 m, dort können sich auch Rollstühle und Kinderwagen samt Begleitperson sowie Fahrräder mit Anhänger sicher aufstellen. Die Lage der Querungshilfen wird jeweils vor Ort abgestimmt und optimiert. Daneben existieren aber noch ältere Querungshilfen mit geringeren Breiten. Insgesamt ist der Bedarf stadtweit noch nicht gedeckt, so dass eine Fortführung in einem „Programm Querungshilfen“ empfohlen wird.

Dreiecksinseln an Rechtsabbiegefahrbahnen haben sich insbesondere für den Radverkehr als konfliktträchtig herausgestellt. Sie führen auch für Fußgänger zu vermeidbaren Umwegen, während für den Kraftfahrzeugverkehr durch Rechtsabbiegespuren mit Vorlaufzeiten eine vergleichbare Leistungsfähigkeit erreicht werden kann (vgl. Kapitel 3.3.2). Dreiecksinseln sollten daher auf ihre Not-

wendigkeit überprüft und ggf. zurückgebaut werden. Neue Dreiecksinseln sollten nicht mehr gebaut werden.

Die Belange der Fußgänger an Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten wurden im Planungsprozess besonders herausgestellt. Dabei wurden zahlreiche Probleme erörtert und möglich Lösungen diskutiert. Es wird gefordert, zu prüfen und ggf. zu realisieren, dass

- an Lichtsignalanlagen Fußgänger und Radfahrer im Geradeausverkehr Grün gleichzeitig mit – oder besser mit Vorlauf vor – rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen erhalten,
- Grünzeit-Anforderungen durch Fußgänger an Knotenpunkten sollen zu Gunsten einer Freigabe der Fußgängerfurten bei jedem Umlauf abgebaut werden,
- Fußgänger-Lichtsignalanlagen mehr für die Bedürfnisse des Fußgängers optimiert werden, (Hier sind die teilweise sehr langen Wartezeiten auf die Einbindung der Anlagen in Grüne Wellen oder auf ÖPNV-Vorrangschaltungen an benachbarten Knotenpunkten zurückzuführen) und
- die richtliniengerecht geschalteten, ausreichenden Räumzeiten für Fußgänger den Betroffenen besser vermittelt werden, damit sie nicht während des Querens bei Umspringen der LSA auf Rot umkehren.

Die Aufgabe, Mängel an Radverkehrsanlagen zu beseitigen, wurde bereits im Planungskonzept Radverkehr (vergleiche Kapitel 3.3.2) formuliert. Daher sei an dieser Stelle nur noch einmal auf den Verkehrssicherheitsaspekt dieser Aufgabe hingewiesen. Schwerpunkte sind dabei die Überprüfung und Beseitigung von Hindernissen in Radwegen, die sichere Einführung des Radverkehrs in die Fahrbahn an endenden Radwegen sowie die oben bereits angesprochene Problematik der Dreiecksinseln.

Vision Zero

Fakten zu Unfallfolgen

Die Opfer des Straßenverkehrs sind heute weitgehend gesellschaftlich akzeptiert und werden nicht in Frage gestellt. Eine Ausnahme bilden Unfälle mit Beteiligung von

Kindern. Die Zahl von 6.800 Straßenverkehrstoten im Jahr 2002 wird im Vergleich zu Werten aus den 70er Jahren mit ca. 20.000 Straßenverkehrstoten eher als ein bedeutender Fortschritt gewertet. Die weitgehende Gleichgültigkeit der Öffentlichkeit gegenüber dieser Situation wären im Bahn-, Luft- und Schiffsverkehr undenkbar. Das öffentliche Aufsehen ist dort größer, da Unglücke eher seltene Ereignisse mit jeweils vielen Opfern sind. Erinnert sei aber auch an die Diskussionen um Busunfälle im Sommer 2003. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Verkehrsunfälle betrug im Jahre 2001 34,6 Mrd. Euro.

In anderen Ländern versucht man, sich mit dieser Situation nicht einfach abzufinden. Die Alternative dazu ist eine aktive Verkehrssicherheitspolitik. Das weitestgehende Konzept dazu ist derzeit das Konzept **Vision Zero**. Dazu einige Fakten:

- Das Ziel von Vision Zero ist die Gestaltung des Straßenverkehrssystems so, dass keine Menschen tödlich oder schwer verletzt werden.
- Die ethische Basis für diese Forderung wird aus dem Recht auf körperliche Unversehrtheit als Menschenrecht abgeleitet
- Die erste Formulierung von Vision Zero wurde in Schweden vorgenommen. Dort erfolgte 1997 eine politische Festlegung auf Vision Zero als nationales Ziel. Bisher haben Finnland, Großbritannien, die Niederlande und die Schweiz vergleichbare Ziele formuliert. In Deutschland gibt es bisher lediglich eine Initiative des VCD zu diesem Thema.
- Als wichtigste Grundlage für einen Erfolg wird die Formulierung einer „visionären“ Verkehrssicherheitspolitik und die Verankerung des Themas als Daueraufgabe in der politischen und öffentlichen Diskussion gesehen.

An der Umsetzung des Ziels sind verschiedene Akteure beteiligt:

- Die Formulierung und Durchsetzung der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen ist Aufgabe des Staates

- Der Beitrag der Fachbehörden des Verkehrswesens und der Industrie liegt in der Erhöhung der Sicherheit und der Fehler-toleranz im Verkehrssystem (bei Fahrzeugen und Verkehrsanlagen)
- Alle Akteure einschließlich der Verkehrsteilnehmer selbst sind aufgefordert, auf ein verkehrssicheres Verhalten aller Verkehrsteilnehmer hinzuwirken.

Das Ziel, keine Verkehrstoten mehr beklagen zu müssen, ist als Fernziel und Perspektive geeignet. Erkenntnisse aus den bereits beteiligten Ländern zeigen aber, dass auf dem Weg dorthin realistische messbare Zwischenziele definiert werden müssen (Zwischenziel in Schweden: -50 % Verkehrstote von 1997 bis 2007), da die Aktionen sonst keine Verbindlichkeit haben.

Neben der Vermeidung von Unfällen müssen auch die Unfallfolgen generell verringert werden, da die Unfallursache „Menschliches Versagen/Fehler“ nie auszuschließen sein wird.

Maßnahmen

Maßnahmen im Rahmen eines Konzeptes Vision Zero lassen sich unter vier Aspekten zusammenfassen. Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick des Gesamtspektrums an Maßnahmen.

Ordnungsrahmen

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in allen Bereichen
- Senkung der Promille-Grenze (Schweden: 0,2 Promille)
- Sonderregelungen für Fahrenanfänger
- Sonderregelungen für Motorradfahrer (geplant in der Schweiz, umstritten)

Verkehrsanlagen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten: u.a. Kreisverkehre
- Außerorts: Mitteltrennung, Überholverbote, Schutzplanken, Bäume
- Innerorts: Überquerungsstellen, Radverkehrsanlagen

Fahrzeugsicherheit

Bei vielen Fahrzeugen wurden inzwischen bedeutende Fortschritte für die Insassen mit einer Vielzahl von Rückhaltesystemen erzielt.

In der Fußgängersicherheit (definiert als Folgen eines Zusammenstoßes eines Fußgängers mit der Fahrzeugfront) wurden aber geringere – seit zwei Jahren überhaupt keine – Fortschritte erreicht.

Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist Teil der allgemeinen Mobilitätserziehung. Ziel ist Minimierung des Fehlverhaltens der Verkehrsteilnehmer in allen Altersgruppen. Darüber hinaus ist Aufklärungsarbeit zur Akzeptanz des veränderten Ordnungsrahmens erforderlich.

Möglichkeiten der Umsetzung von Vision Zero in der Kommune

Kommunale Handlungsfelder innerhalb des Maßnahmenspektrums sind die Bereiche Verkehrsanlagen und Verkehrssicherheit sowie die Geschwindigkeitsregelung auf kommunalen Straßen.

3.3.9 Planungskonzept Straßenraumgestaltung

Analyse

In den letzten 25 Jahren ist in Dortmund angesichts großer Änderungen im Straßennetz viel für die Straßenraumgestaltung in Form der städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen und der Wohnumfeldverbesserung getan worden. Es gibt gute Beispiele von Platzgestaltungen, Begrünungsmaßnahmen und von gestalterischen Details an Brücken, Lärmschutzwänden usw.. Leider erweisen sich viele schöne mit Liebe zum Detail ausgearbeitete Planungen in der Realität als pflege- und unterhaltungsaufwändig sowie vandalismusgefährdet; dies wird in der Diskussion oft vergessen oder negiert.

Die Gutachter kommen zu der Einschätzung, dass neben einigem Gutem aber deutlich mehr verbesserungswürdige Situationen existieren. Zusammengefasst stellen sie folgende generelle Mängel fest:

- Die Gestaltung der Straßen- und Platzräume ist in sehr vielen Fällen stark am Kraftfahrzeug orientiert. Darin spiegelt sich eine generelle Orientierung der Dortmunder Bevölkerung auf das Auto wider.
- Zahlreiche Stadtplätze werden zum Parken genutzt.
- Auf vorhandenen Gehwegen wird oft rücksichtslos falsch geparkt.
- Vorhandene Gehwege werden durch Schrägparken eingeengt; bei langen Fahrzeugen und Abstellen der Fahrzeuge zu weit auf dem Gehweg ist dieser kaum noch nutzbar.
- Die Begrünung der Platzbereiche und die Aufenthaltsmöglichkeiten fehlen häufig oder sind falsch, d.h. nutzerunfreundlich geplant.
- Begrünung kann auch durch unkontrolliertes Wachstum zu Nachteilen für die Nutzung, wie schlecht einsehbaren Nischen und Verschattung führen.

Maßnahmen

Die Umsetzung zahlreicher Ziele des Masterplan Mobilität ist mit der Verbesserung der Straßenraumgestaltung an Straßen verknüpft. Dazu ist eine mehrgleisige Vorgehensweise erforderlich:



Einseitig kraftfahrzeugorientierte Straßenraumgestaltung

- Erster Schritt muss sein, die Nutzung und Nutzbarkeit vorhandener Anlagen, insb. der Geh- und Radwege sicher zu stellen. Gehwege sind keine Parkplätze; diese Tatsache ist denjenigen Kraftfahrern, die sie aus den Augen verloren haben, durch Öffentlichkeitsarbeit, Ordnungsmaßnahmen und im Einzelfalle bauliche Maßnahmen wie z.B. Poller erneut zu verdeutlichen.
 - Es ist eine bessere Gestaltung von Straßen- und Platzräumen erforderlich. Dabei ist auf folgende Zusammenhänge zu achten:
 - Straßenräumliche Proportionen und Aufenthaltqualität sind als gleichwertiger Anspruch gegenüber funktionalen Erfordernissen zu behandeln.
 - Es sollte den funktionalen Anforderungen ein Gestaltungsleitbild gegenüber gestellt werden.
 - In durch Lage oder Bedeutung herausgehobenen Bereichen sollten höherwertige Materialien und Ausstattungselemente eingesetzt werden.
 - Vorhandene Qualitäten sind zu sichern und zu erhalten.
 - Neben der Sicherstellung der Nutzbarkeit der vorhandenen Anlagen sind bereichsweise Fußgänger- und Radverkehrsanlagen auszuweiten oder ganz neu anzulegen. Im Straßenraum werden dazu in der Regel Flächen herangezogen, die bisher vom Kraftfahrzeugverkehr genutzt werden (für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr werden dazu in Kapitel 3.3.4 Maßnahmen aufgezeigt). Im Platzbereichen kann eine generelle Überplanung des Platzes erforderlich werden.
 - Die Unterhaltung und Pflege des öffentlichen Raumes ist prinzipiell Aufgabe der Stadt. In letzter Zeit ergibt sich eine zunehmende Diskrepanz zwischen zunehmenden Aufgaben in diesem Bereich und dem geringeren finanziellen Spielraum der Kommunen, der oft zu Kürzungen in diesem Etatposten führt. Hier kann Privatinitiative in Form von Patenschaften für den öffentlichen Raum ein Ausgleich sein. Es gibt auch in Dortmund erste Ansätze dazu, sie sind unter aktiver Beteiligung der Bewohner, Nutzer und Interessenverbände auszuweiten und zu fördern.
- Sondermaßnahme Stadtplatzprogramm**
Neben der Gestaltung der Straßenräume sind Platzgestaltungen ein wichtiges Element der Stadtgestalt:
- Plätze sind Räume für öffentliches und soziales Leben
 - Plätze bieten Raum für Kommunikation, für Märkte und Feste
 - Öffentliche Plätze dienen als Gegenstück zu Konsumwelten (z.B. in Einkaufszentren)
 - Plätze bieten Möglichkeiten, der Ich-Bezogenheit und dem Rückzug in die Privatheit entgegen zu wirken



Neugestalteter Platz „Mönchenwordt“

In einem Stadtplatzprogramm geht es vorrangig darum, neue Plätze in der schon gebauten Stadt zu schaffen oder vorhandene Plätze neu zu gestalten:

Es können sich Plätze durch den Wegfall von nicht benötigten Verkehrsflächen ergeben

- Auf vorhandenen Plätzen können vorhandene Grünanlagen durch Auslichten von Grünflächen nutzbar gemacht werden.
- Neue Plätze können durch die Nutzung brachliegender Grundstücke oder kleiner Restflächen entstehen.

Auch ein Stadtplatzprogramm kann ein Beispiel für die positive Aneignung und Identifikation des städtischen Raumes durch Partizipation sein. Dazu dienen u.a.

- eine aktive Beteiligung der Bürger an der Planung von Stadtplätzen sowie
- Partnerschaften mit privaten Bauträgern (Public Private Partnership)

Wesentliche Gestaltungselemente der Stadtplätze sind

- Grün – Großgrün, Hecken, Pflanzbeete, Rasen
- Befestigte/unbefestigte Flächen mit unterschiedlichen Materialien
- Wasser
- Abgrenzungen – Mauern, transparent, nicht transparent
- Sitzmöglichkeiten und Spielmöglichkeiten

Ziel des Planungskonzeptes Straßenraumgestaltung ist es,

- die bis auf Ausnahmen aus jüngerer Zeit doch eher nachrangige Bedeutung der Gestaltung von Straßen- und Platzräumen in Dortmund zu verbessern,
- die positiven Auswirkungen solcher Gestaltungen auf die unmittelbare Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und für Aufenthalt und Kinderspiel aufzuzeigen sowie
- die identitätsstiftende Wirkung solcher Maßnahmen im Wohnquartier als Erhöhung der Lebensqualität der Bürger und damit als Standortvorteil für Dortmund im Wettbewerb um die Einwohner des Ruhrgebiets zu begreifen.

4. Integriertes Handlungs- konzept

Das Integrierte Handlungskonzept ist die Zusammenfassung der Handlungskonzepte aus den neun Handlungsfeldern

- Straßennetz
- ÖPNV
- Radverkehr
- Ruhender Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrsmanagement
- Verkehrssicherheit
- Straßenraumgestaltung

Die Handlungskonzepte sind das Ergebnis des Planungsprozesses, d.h. einer Diskussion möglicher Maßnahmen und Handlungsalternativen im Arbeitskreis auf der Basis einer Mängelanalyse und von Maßnahmenvorschlägen der Gutachter.

Im folgenden werden die neun Handlungskonzepte im einzelnen beschrieben. Abschließend wird in diesem Kapitel der Bezug der Handlungskonzepte zum Leitbild analysiert.

4.1 Straßennetz

Das Handlungskonzept Straßennetz umfasst die als Ergebnis der Bewertung der Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr empfohlenen Maßnahmen (vergleiche Ziffer 3.2). Die Gliederung der Maßnahmen erfolgt in themenbezogenen Maßnahmengruppen, die eine generelle Ausrichtung der Weiterentwicklung des Straßennetzes beschreiben.

- Ergänzung/Vollendung von Maßnahmen im Fernstraßennetz
- Erschließung und Anbindung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche
- Umgestaltung/Rückbau von Straßen und
- Sonstige Netzschlüsse im Stadtstraßennetz

Die Zugehörigkeit zur Gruppe der feststehenden oder der weiteren Maßnahmen spielt in diesem Stadium der Untersuchung keine Rolle mehr.

In die Darstellung (vgl. Plan 6 im Anhang) und die obenstehende Aufstellung sind auch die im Verkehrsmodell nicht untersuchten Maßnahmen ohne Netzwirkung (z.B. die Umgestaltung zahlreicher Straßen ohne wesentliche funktionale Änderung) sowie teilweise im Bau befindliche Maßnahmen wieder aufgenommen worden.

Ergänzung/Vollendung von Maßnahmen im Fernstraßennetz

- Tunnel B1 Ost
- Ausbau B1 sechsspurig
- Ausbau A2 sechsspurig zwischen AS DO-Mengede und AK DO-Nord
- Verlängerung der OWIIIa (L 663n)
- Vollausbau AS Lanstrop an der A2
- Neubau L 556n (Westumgehung Asseln)
- Verlängerung NS IX
- Anschluss Oelpfad an A44

Erschließung und Anbindung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche

- Maßnahmen Phoenix West:
Hochofenstraße, Felicitasstraße,
Knotenpunkt Nortkirchenstraße
- Südspange Hörde
- Verlängerung Kohlensiepenstraße bis Hermannstraße
- Erschließung Westfalenhütte

Umgestaltung/Rückbau von Straßen

- Umbau Provinzialstraße
- Umgestaltung Ortskern Aplerbeck
- Umbau Stockumer Straße (Ortsdurchfahrt Eichlinghofen)
- Städtebauliche Integration Ortsdurchfahrt Dorstfeld
- Umgestaltung Hohe Straße
- Umbau Asselner Hellweg (beide Abschnitte)
- Umbau Berghofer Straße nach Fertigstellung B236n
- Umgestaltung Kampfstraße/Brüderweg

Sonstige Netzschlüsse im Stadtstraßennetz

- Anbindung Marsbruchstraße an Knotenpunkt Gottesacker
- Verlegung BÜ Husener Straße
- Verlängerte Semerteichstraße
- Verlängerung Vogelpothsweg/ Am Gardenkamp
- Uni-Südtangente bis Vogelpothsweg/ Am Gardenkamp
- Gewerbestraße in Eving
- Spange Zeche-Norm-Straße
- Verbindung Mengede-Bf.-Strünkedestraße
- Umgehung Langenacker
- Verlegung Husener Straße auf Grund der Beseitigung des BÜ
- Gneisenauallee

Im Bau befindliche Maßnahmen

- Verlegung Lindenhorster Straße
- Beseitigung BÜ Kurler Straße
- Verlängerung Luisenglück (inzwischen fertiggestellt)
- Umbau Knotenpunkt Am Gottesacker (inzwischen fertiggestellt)

4.2 ÖPNV

Das Handlungskonzept im ÖPNV beschränkt sich auf die im Masterplan Mobilität behandelten und untersuchten Themen der Maßnahmen im Schienennetz (DB, DSW) sowie zu P+R und B+R. Für weitere Maßnahmen hinsichtlich Linienbusbetrieb und -netz, Haltestellen, Serviceeinrichtungen usw. werden im Nahverkehrsplan 2004/2005 Untersuchungen vorgenommen und Handlungskonzepte entwickelt. Ebenfalls gilt es für die weitere Prioritätensetzung, das noch in Erarbeitung befindliche Stadtbahn-Betriebskonzept abzuwarten.

Das Handlungskonzept umfasst die als Ergebnis der Bewertung der Maßnahmen im Schienennetz (vgl. Ziffer 3.2) empfohlenen Maßnahmen. In die Darstellung (vgl. Plan 5 im Anhang) und die unten stehende Aufstellung sind auch die im Verkehrsmodell nicht untersuchten Maßnahmen ohne Netzwirkung (z.B. die niveaufreie Ausfädelung der U47 im Knotenpunktbereich B1/Marsbruchstraße) sowie teilweise im Bau befindliche Maßnahmen wieder aufgenommen worden.

Maßnahme im Streckennetz der DB (Regionalverkehr)

- Verlängerung S4 bis Herne; teilweise Ersatz für Emschertalbahn
- Verlängerung S1 nach Kamen(-Hamm) Neue S-Bahn-Haltepunkte Brügmannplatz, Spähenfelde und Aufwertung HP Scharnhorst
- Regionalstadtbahnbetrieb RB 52 mit verlegten und neuen Haltepunkten

Maßnahme im Schienennetz der Dortmunder Stadtwerke AG

- Stadtbahn Kirchlinde
- Verlängerung Stadtbahn U49 nach Wellinghofen
- Stadtbahn aus U49 über Phoenix-West, Bf. Hörde (DB-Gleise) nach Berghofen (Alternative zu DB-Haltepunkten Phoenix-West und -Ost)
- Verlängerung U47 Aplerbeck bis Bf. Aplerbeck
- Verlängerung der Stadtbahnlinie U 46 in die Ardeystraße und Einschleifung in das regionale Schienennetz
- Straßenbahn durch die Westfalenhütte
- Verbindungsgleis U Reinoldikirche – U Hbf

- Straßenbahn nach Schüren als Ausfädelung aus der Ost-West-Strecke und unter Nutzung des bestehenden Industriegleises durch die Gartenstadt
- Zweigleisiger Ausbau Asselner Hellweg (zentraler Abschnitt)
- Zweigleisiger Ausbau Asselner Hellweg (westlicher Abschnitt)
- Zweigleisiger Ausbau Marsbruchstraße
- Ost-West-Stadtbahntunnel und Stadtbahn ins Borsigplatzviertel
- Niveaufreie Ausfädelung U47 B1/Marsbruchstraße

Maßnahmen im Netz der H-Bahn

- Verlängerung H-Bahn bis Parkhaus Barop
- Verlängerung H-Bahn bis Weißes Feld

Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit Haltepunkten

- DB-Haltepunkt Phoenix-West und Phoenix-Ost (Alternative zu Stadtbahn aus U49 über Phoenix-West-Bf. Hörde (DB-Gleise) zur Berghofer Straße)
- Umbau, Verlegung oder Neueinrichtung diverser S-Bahn- bzw. DB Haltepunkte:
 - Technologiepark
 - Aplerbeck
 - Barop Parkhaus/Hombruch
 - Dortmund-West (S5, RB)
 - Kruckel
 - Hörde
 - Kronprinzenstraße

Beseitigung von Bahnübergängen

- Beseitigung BÜ Kurler Straße
- Beseitigung BÜ Husener Straße

4.3 Radverkehr

Der Radverkehr soll auf Grund des hohen Anspruchs an die Zunahmen des Radverkehrsanteils intensiv und auf allen Ebenen gefördert werden. Dazu wird in Ziffer 3.3.2 ein umfassendes Radförderprogramm beschrieben. Aus diesen insgesamt fast 40 Maßnahmen wurden im Planungsprozess auf Grundlage eines Gutachternvorschlages zehn vorrangig wichtige Maßnahmen ermittelt, die besonders geeignet sind, die Förderung des Radverkehrs zu bewirken und nach außen hin zu verdeutlichen. Das Handlungskonzept umfasst demnach neben den im Folgenden genannten vorrangigen Maßnahmen im Prinzip das gesamte Maßnahmenpaket des Radförderprogramms.

Radverkehrsnetz

- Beschluss und Umsetzung des Hauptroutennetzes in der Wegweisung
- Aktualisierung des Maßnahmenplans Radverkehr hinsichtlich neuer Hauptrouten
- Beseitigung von Mängeln an vorhandenen Radverkehrsanlagen
- Öffnen aller dafür geeigneten Einbahnstraßen
- Durchquerbarkeit von Fußgängerzonen (Innenstadt und Stadtbezirkszentren)
- Direkte und sichere Führung des Radverkehrs an allen Knotenpunkten (u.a. keine Teilfurtensignalisierung)
- Abbau von Dreiecksinseln und freien Rechtsabbiegern für den Kraftfahrzeugverkehr

Service

- Einrichtung/Verbesserung von Abstellanlagen
- in der Innenstadt (u.a. Fahrradstation am Hbf) und in Stadtteilzentren
- an S-Bahnstationen und Stadtbahnstationen (Bike+Ride)

Fahrradklima

- Öffentlichkeitsarbeit: Verstärkung des Marketing zur „Werbung für das Fahrrad“: Aktionen in Zusammenarbeit Verwaltung/ Verbände/Fahrradhandel/Presse
- Kontinuierliche politische Unterstützung hinsichtlich finanzieller Ausstattung des Radförderprogramms und planerischer Prioritäten
- Möglichst kurzfristiges Ziel: Mitgliedschaft in der AG „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“

4.4 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Eine intensivere Beschäftigung mit dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr war im Arbeitsprogramm des Masterplans Mobilität nicht vorgesehen. Im Zuge des Planungsprozesses zeigte sich aber, dass andere Themenbereiche wie Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit die Einbeziehung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs insbesondere in Wohngebieten erforderten, da dieser großen Einfluss auf die Situation der Fußgänger, der Radfahrer und den Aufenthalt im Straßenraum hat. Zudem ist die Zielerreichung zahlreicher Ziele des Leitbildes vom Umgang mit dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr abhängig. Daher wurde seitens der Gutachter ein Konzeptvorschlag eingebracht, aus dem im Rahmen des Planungsprozesses ein Handlungskonzept entwickelt wurde.

Das Handlungskonzept unterscheidet Maßnahmen für örtlich differenzierte Problembereiche. Dabei stehen betriebliche Maßnahmen wie Verkehrslenkung, Bewirtschaftung und zeitlich befristete Ausweitung des Angebots sowie die Neuordnung des Parkens im Straßenraum im Vordergrund.

Innenstadt

- Ausbau des Parkleitsystems als Bestandteil des Verkehrsmanagements
- Verzicht auf zusätzliche öffentliche Stellplätze (Zuwachs durch Bauvorhaben ausreichend)

Innenstadtrand/Altbauquartiere

- Reduzierung des Parkens in den Straßenräumen zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer, der Verkehrssicherheit und der Gestaltung
- Ausweitung der Parkraumlizenzierung bei Bedarf
- Prüfung von Möglichkeiten zum Parken auf Firmenparkplätzen (nachts)
- Prüfung der Möglichkeiten und Akzeptanz von Stadtteilgaragen

Stadtbezirke

- Erstellung örtlicher Verkehrskonzepte zur Lösung der Parkprobleme auf Stadtbezirksebene
- Sicherstellung der Autoerreichbarkeit der Stadtbezirksmitten, aber Verzicht auf die Nutzung zentraler Plätze als Parkplätze.
- Parkraumbewirtschaftung und Parkraumüberwachung in Bereichen mit starkem Stellplatzbedarf, dabei dauerhafte Begleitung der Maßnahme durch Öffentlichkeitsarbeit
- Schaffung autoarmer bzw. autofreier Bereiche auch in den Stadtbezirken als wichtige Elemente zur Attraktivierung der Stadträume

4.5 Wirtschaftsverkehr

Das Handlungskonzept Wirtschaftverkehr enthält aus den in Kapitel 3.3.5 erläuterten Gründen nur Maßnahmen für den Straßen-güterverkehr. Das im Rahmen des Masterplan Mobilität erarbeitete Lkw-Routennetz soll in weiteren Arbeitsschritten in ein Schwerverkehrslenkungskonzept und einen Lkw-Stadtplan umgesetzt werden. Weiterhin ist die Problematik des ruhenden Lkw-Verkehr v.a. in Wohngebieten anzugehen.

Die Entwicklung des Lkw-Stadtplans (auch in digitaler Form) und die Diskussion der Problematik des ruhenden Lkw-Verkehrs gilt es in einem speziellen „Güterverkehrs-Arbeitskreis“ aus IHK, Wirtschaftsförderung, Speditionsgewerbe und Verwaltung weiterzuentwickeln und zu vertiefen.

4.6 Mobilitätsmanagement

Ziel muss es sein, die im Bereich des ÖPNV vielfach vorhandenen Aktivitäten der Mobilitätsberatung auf alle Arten von Mobilität – vor allem mit den anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes – auszudehnen. Dazu erscheint es vorrangig erforderlich,

- im Bereich Organisation von Mobilitätsalternativen die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung umzusetzen sowie
- im Beratungsbereich die organisatorischen und personellen Voraussetzungen für eine umfassende Mobilitätsberatung zu schaffen und dabei
- mit dem Aufbau der Mobilitätszentrale zu beginnen.

Die zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung ist der zweite Schwerpunkt des Handlungskonzepts. Als wichtigste Zielgruppen sind

- Kinder ab dem Kindergartenalter (also nicht erst in der Schule),
- Jugendliche
- Studenten
- Neubürger und
- Firmen, Behörden und Einzelhandelsbetriebe

zu nennen. Für einige Zielgruppen, z.B. Neubürger und Berufspendler, bestehen bereits Projekte, die ggf. auszubauen sind.

Für Kinder unter 10 Jahren sind die o.g. infrastrukturellen Voraussetzungen im Radverkehr weniger wichtig, außerdem sind hier unter Nachhaltigkeitsaspekten die größten und langfristigen Erfolge zu erwarten.

Studenten sind in der Verkehrsmittelwahl im allgemeinen vergleichsweise weniger festgelegt und können sich zudem häufig noch kein Kraftfahrzeug leisten. Neubürger müssen sich generell erst orientieren und probieren verschiedene Möglichkeiten der Mobilität aus; hier sollten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sofort als Alternative oder gar beste Lösung präsent sein.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement steht nicht nur in Dortmund noch sehr am Anfang, die genannten erfolgversprechenden Initiativen sind daher weiter zu verfolgen und auszubauen.

4.7 Verkehrsmanagement

Im Verkehrsmanagement sind bei der Auswahl möglicher Maßnahmen für ein Handlungskonzept zu beachten, dass

- der generelle Bedarf an Verkehrsmanagementmaßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr als Reaktion auf Probleme im Verkehrsablauf sich auf wenige Straßenzüge in der Spitzenstunde und auf Veranstaltungen im Veranstaltungsbereich Westfalenstadion/-hallen beschränkt,
- die Zuständigkeiten für verkehrlenkende Maßnahmen im Fernstraßennetz – nur in diesem Maßstab gibt es echte Alternativrouten – außerhalb der Kommune liegen und
- auch im ÖPNV die wesentliche Maßnahme der Einführung eines RBL-Systems auf VRR-Ebene entschieden wird.

Insofern enthält die folgende Zusammenstellung vor allem lokal wirksame Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen.

Straßennetz

- Ausbau der verkehrabhängigen Steuerung von Lichtsignalanlagen
- Ausbau der automatischen Verkehrslageerfassung
- Wechselwegweisung primär bei Veranstaltungen im Bereich Westfalenhalle/ Westfalenstadion
- Intermodale Hinweise auf P+R (Anzahl freie Plätze, ... Minuten Fahrzeit in die Innenstadt)

Parken

- Ausbau und Pflege des Parkleitsystems

ÖPNV

- Ausbau des Betriebsleitsystems unter Einbeziehung der Linienbusse
- Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an allen Haltestellen in barrierefreier Ausführung
- Ausbau der Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen

4.8 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit als Querschnittsaufgabe spielte bei der Diskussion einiger anderer Handlungskonzepte eine wichtige Rolle. Daher umfasst das Handlungskonzept auch u.a. Maßnahmen für Radfahrer, für Fußgänger und im Straßenraum. Es ist zu unterscheiden in Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer und zur Verbesserung von Verkehrsanlagen hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Obwohl es noch keine bundesweite Initiative zur Senkung der Unfallzahlen entsprechend dem Konzept „Vision Zero“ gibt, will der Masterplan Mobilität eine entsprechende kommunale Initiative starten.

Verhaltensbeeinflussung

- Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen unter Einbeziehung der Eltern
- Weiterführung der vorhandenen Arbeit
- Ausdehnung auf das Vorschulalter,
- Ausdehnung auf die Klassen 5 und 6
- Förderung der Arbeit des Rundes Tisches „Prävention von Kinderunfällen in Dortmund“
- Sicherstellung der kommunalen Verkehrsüberwachung (z.B. Geschwindigkeitsüberwachung)

Verbesserung der Verkehrsanlagen

- Schulwegsicherung generell (Einbeziehung weiterführender Schulen)
- Fortsetzung des Programms Überquerungsstellen
- Abbau von Dreiecksinseln und freien Rechtsabbiegefahrbahnen
- Abbau von Anforderungsampeln für Fußgänger an Knotenpunkten
- Kürzere Wartezeiten an Fußgänger-Lichtsignalanlagen

Vision Zero

- Kommunale Initiative (als Einstieg in „Vision Zero“): -50% Schwerverletzte und Verkehrstote innerhalb der nächsten 10 Jahre

4.9 Straßenraumgestaltung

Das Handlungskonzept unterscheidet in straßenraumbezogene Maßnahmen und in Maßnahmen zur Platzgestaltung. Ein wesentlicher Aspekt ist die Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

- Sicherstellung der bedarfsgerechten Nutzung vorhandener Anlagen (Gehwege sind keine Parkplätze)
- Bessere Gestaltung von Straßen- und Platzräumen
 - Straßenräumliche Proportionen und Aufenthaltsqualität als gleichwertiger Anspruch wie funktionale Erfordernisse
 - Definition der straßenräumlichen Qualitäten und Ansprüche in einem Gestaltungsleitbild
 - Bereichsweiser Einsatz höherwertiger Materialien und Ausstattungselemente
 - Sicherung und Erhalt von Qualitäten
- Schaffung zusätzlichen Platzes für Fußgänger und Radfahrer
- Schaffung neuer Stadtplätze mit einem Stadtplatzprogramm in den Stadtbezirken, dabei
 - Wegfall von nicht benötigten Verkehrsflächen,
 - Auslichten von Grünflächen,
 - Entrümpelung und Neuordnung vorhandener Plätze sowie
 - Nutzung brachliegender Grundstücke und von Restflächen

Die genannten Maßnahmen sind geeignet, die generell positiven Auswirkungen solcher Gestaltungen auf die unmittelbare Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer sowie für Aufenthalt und Kinderspiel zu realisieren. Auf Grund der identitätsstiftenden Wirkung insbesondere der Platzgestaltungen im Wohnquartier, die durch die Bürger als Erhöhung der Lebensqualität empfunden werden, hat die Stadt Dortmund die Chance, diese Maßnahmen als Standortvorteil im Wettbewerb um die Einwohner des Ruhrgebiets zu nutzen.

4.10 Bezug der Handlungskonzepte zum Leitbild des Masterplans

Die Diskussion und Festlegung des Leitbildes des Masterplan Mobilität stand am Anfang des Planungsprozesses. Auch bei den planungsorientierten Handlungszielen war in dieser Phase noch kein Bezug zu möglichen Maßnahmen gegeben. Bei der Erarbeitung der Planungskonzepte und der Diskussion im Arbeitskreis stand aber jeweils eine Rückkoppelung des Maßnahmenspektrums zum Leitbild am Anfang der Diskussion der Maßnahmen. Es wurde hinterfragt, welche Ziele des Leitbildes z.B. durch Maßnahmen im Radverkehr oder Maßnahmen der Verkehrssicherheit erfüllt werden könnten. Dadurch war eine ständige Verknüpfung der Maßnahmen mit den damit verbundenen Zielen gegeben.

Abschließend und in Kenntnis aller Handlungskonzepte soll eine zusammenfassende Rückkoppelung aller Handlungskonzepte zum Leitbild erfolgen. Da in diesem Fall jedes Handlungskonzept zur Zielerreichung von mindestens vier Zielen beiträgt, stellt sich andersherum die Frage, ob allen Zielen zumindest ein Handlungskonzept zugeordnet ist, und wenn nicht, warum dies so ist.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zuordnung der Handlungskonzepte zu den Zielen des Leitbildes als matrixähnliche Darstellung. Jedes ausgefüllte Kästchen bedeutet, dass das entsprechende Handlungskonzept (in der Spalte) zur Zielerreichung des jeweiligen Zieles (in der Zeile) beiträgt.

Die Bedeutung der Handlungsfelder Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung für die Umsetzung des Leitbildes zeigt sich in der großen Anzahl betroffener Einzelziele. Der ÖPNV und der ruhende Kraftfahrzeugverkehr sind fast ebenso häufig vertreten. In der zielbezogenen Betrachtung wird das Zusammenspiel von Maßnahmen aus bis zu fünf Handlungsfeldern bei verkehrsmittelübergreifenden Zielen wie

- der Schaffung von Mobilitätsalternativen auf allen Wegen,
 - der barrierefreien Teilhabe am öffentlichen Leben sowie
 - der Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsträger
- deutlich.

Beiträge zur Zielerreichung

Werteziele		<p>Sicherheit und Unversehrtheit</p> <ul style="list-style-type: none"> Sicher unterwegs: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Unterwegs sicher: Sicherheit und Unversehrtheit im öffentlichen Raum <p>Nutzerorientierte Verkehrssysteme</p> <ul style="list-style-type: none"> Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer Mobilitätsalternativen auf allen Wegen Kinder- und altengerechter Verkehr Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben <p>Stärkung Dortmunds</p> <ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsträger in Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan 2015 Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen einer nachhaltigen Entwicklung (Agenda 21) Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten <p>Informiertheit</p> <ul style="list-style-type: none"> Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Risikobereitschaft) Verbesserung des „Images“ des Umweltverbundes Kostenwahrheit im Verkehr
Planungsorientierte Handlungsziele		<p>Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung</p> <ul style="list-style-type: none"> Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung Stadt der kurzen Wege Stärkung der Stadtteilzentren Mischung verträglicher Nutzungen <p>Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes</p> <ul style="list-style-type: none"> Förderung des ÖPNV-Angebotes in Stadt und Region Förderung des Radfahrens Förderung des Zu-Fuß-Gehens <p>Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> Verbesserungen im Straßennetz Verbesserung in der Qualität des Verkehrsablaufes <p>Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport Förderung von Kooperationen im Wirtschaftsverkehr (GVZ, City-Logistik) <p>Vernetzung der Verkehrssysteme</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsartenübergreifendes Verkehrsmanagement Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen <p>Attraktivierung des Stadtraumes</p> <ul style="list-style-type: none"> Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume Wohnumfeldverbesserung

MIV HK MIV (Straßennetz)
 ÖV HK ÖPNV
 RV HK Radverkehr

GV HK Güterverkehr
 P HK Ruhender Verkehr
 MM HK Mobilitätsmanagement

VM HK Verkehrsmanagement
 VS HK Verkehrssicherheit
 SG HK Straßenraumgestaltung

Bezug der Handlungskonzepte zum Leitbild des Masterplans Mobilität

Es zeigt sich, dass das Wertziel Kostenwahrheit im Verkehr in keinem Handlungskonzept so explizit behandelt wird, dass eine direkte Zuordnung möglich wäre. Es erweist sich als ein übergeordnetes Ziel, das als Prüfkriterium einerseits für das Handeln auf gesamtstaatlicher Ebene dienen sollte und außerdem für das Verhalten des einzelnen Nutzers von Verkehrsmitteln Bedeutung hat.

Die Ziele Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sowie Stadt der kurzen Wege konnten im Planungsprozess nicht hinreichend gründlich bearbeitet werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Ziel nachrangig sind; sie bleiben eine stete Aufgabe von Verwaltung und Politik im weiteren Planungsprozess.

5. Schlüssel- maßnahmen

5.1 Methodisches Vorgehen

Die neun Handlungskonzepte umfassen insgesamt ca. 100 Einzelmaßnahmen unterschiedlichster Ausprägung. Da alle Maßnahmen zusammen das integrierte Handlungskonzept des Masterplans Mobilität ergeben, stehen dort zum Beispiel die Verlängerung der OWilla, der Abbau von Dreiecksinseln an Knotenpunkten, die Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen und ein Stadtplatzprogramm zunächst gleichrangig nebeneinander.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist innerhalb der nächsten 15–20 Jahre vorgesehen, stehen aber alle unter dem Finanzierungsvorbehalt. Daher müssen die Maßnahmen unter diesem Aspekt hinsichtlich ihrer Kosten, ihrer Realisierungschancen und der angestrebten Wirkungen eingeordnet werden. Vor allem müssen Maßnahmen bestimmt werden, die als vorrangig wichtig eingeschätzt werden und daher Priorität in der Umsetzung haben sollen. Diese Maßnahmen werden als Schlüsselmaßnahmen bezeichnet.

Schlüsselmaßnahmen sind aus dem **Handlungskonzept** herausgehobene Projekte, die

- die Ziele des Masterplans Mobilität vorrangig fördern,
- in der weiteren Bearbeitung Priorität haben sollen,
- Signalwirkung für die – ggf. neue – Verkehrspolitik haben (Leuchtturmprojekte) und
- im Konsens empfohlen werden.

An der Umsetzung und Wirkung dieser Maßnahmen sind die positiven Auswirkungen des Masterplans Mobilität und damit sein Erfolg als erstes zu erkennen. Insofern ist der Erfolg des Masterplans Mobilität mit der Auswahl der Maßnahmen eng verbunden.

Die **Schlüsselmaßnahmen** wurden auf der Basis eines Gutachtervorschlages **durch den Arbeitskreis bestimmt**. Dazu konnte jedes anwesende Mitglied einerseits 20 Punkte an die ihm wichtigen Maßnahmen verteilen (ggf. mehrere Punkte pro Maßnahme). In einem zweiten Durchgang wurden dann die zwei insgesamt wichtigsten Handlungsfelder der kommunalen Verkehrsentwicklung abgefragt.

5.2

Wichtige Maßnahmen aus den Handlungsfeldern

Im **Straßennetz** ist eine Abwägung zwischen den zahlreichen Einzelmaßnahmen, die jede für sich ihre Berechtigung haben, problematisch. Daher wurden hier Maßnahmengruppen gebildet, die eine generelle Ausrichtung der Weiterentwicklung des Straßennetzes beschreiben. Es wird empfohlen, die in den Maßnahmengruppen **Ergänzung und Vollendung von Maßnahmen im Fernstraßennetz** sowie **Umgestaltung/Rückbau von Straßen** aufgeführten Maßnahmen vorrangig umzusetzen.

Im **ÖPNV** ist die **Stadtbahn ins Gebiet Phoenix-West** vom Arbeitskreis als wichtige Maßnahme formuliert worden. Diese wird vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität empfohlen, um eine Änderung der bisher nachrangigen Berücksichtigung im Flächennutzungsplan anzustoßen. Die Weiterverfolgung dieser Maßnahme ist aus Sicht der Verwaltung abhängig von den Ergebnissen des in Erarbeitung befindlichen Stadtbahn-Betriebskonzeptes (vgl. dazu auch Kap. 3.2.2). Weitere vorrangig wichtige Maßnahmen sind der **Umbau, die Verlegung oder Neueinrichtung von S-Bahn-Haltepunkten, der zweigleisige Ausbau des Asselner Hellwegs auf dem westlichen Abschnitt**, also westlich der Ortslage Asseln sowie die **Verlängerung der Stadtbahnlinie U 46 in die Ardeystraße und Einschleifung in das regionale Schienennetz**.

Die im Leitbild verankerte und in den Szenarien unterstellte zukünftig stärkere Rolle des **Radverkehrs** kommt auch in den Empfehlungen zu den Schlüsselmaßnahmen zum Ausdruck. Das Handlungsfeld wird generell für genauso wichtig erachtet wie der ÖPNV oder der Kraftfahrzeugverkehr. Als Ausdruck der veränderten Einstellung zum Radverkehr ist das **Ziel einer möglichst kurzfristigen Aufnahme Dortmunds in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden“** von hoher Bedeutung. Vorrangig umzusetzen sind außerdem der **Beschluss und Umsetzung des Haupttroutennetzes in der Wegweisung** und die **Beseitigung von Mängeln an vorhandenen Radverkehrsanlagen** zur Verbesserung der Radinfrastruktur. Unabdingbar ist auch die **kontinuierliche politische Unterstützung hinsichtlich finan-**

zieller Ausstattung des Radförderprogramms und planerischer Prioritäten, um die langfristig angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Radverkehrs zu erreichen.

Der **ruhende Kraftfahrzeugverkehr (Handlungskonzept Parken)** ist kein vorrangiges Handlungsfeld, allerdings sollen einzelne Probleme des ruhenden Verkehrs in Schlüsselmaßnahmen angegangen werden. Mit hoher Priorität empfiehlt der Arbeitskreis die **Reduzierung des Parkens in den Straßenräumen zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer, der Verkehrssicherheit und der Gestaltung**. Als weitere kurzfristig anzugehende Maßnahme sollen **örtliche Verkehrskonzepte zur Lösung der Parkprobleme auf Stadtbezirksebene** erarbeitet werden.

Der **Wirtschaftsverkehr** profitiert als Straßengüterverkehr von den zahlreichen geplanten Infrastrukturmaßnahmen, die zur weiter verbesserten Erreichbarkeit vieler Unternehmensstandorte beitragen werden. Das im Masterplan Mobilität erarbeitete Lkw-Routennetz nimmt diese Planungen auf. Die Empfehlung des Masterplans setzt auf die Weiterentwicklung des Lkw-Routennetzes: Es werden die **Erstellung eines Schwerverkehrslenkungskonzeptes** und die **Erstellung eines Lkw-Routenplanes (als Karte und im Internet)** empfohlen.

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement hatte als in Dortmund neues Thema im gesamten Planungsprozess einen hohen Stellenwert. Der Masterplan Mobilität will dieses Thema nachdrücklich in die öffentliche Diskussion einbringen. Der Arbeitskreis empfiehlt daher die Einrichtung einer Mobilitätszentrale und die damit verbundenen Maßnahmen als wichtigste Einzelmaßnahme zur Umsetzung. Auch die ergänzende zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung wird als wichtige Maßnahme eingestuft.

Das **Verkehrsmanagement** ist auf Grund geringen Problemdrucks im Straßenverkehr und übergeordneter Zuständigkeiten im ÖPNV kein vorrangiges Handlungsfeld der kommunalen Verkehrsentwicklung. Im Vorgriff auf langfristig erforderliche Maßnahmen zur Steuerung und Lenkung des Straßenverkehrs soll jedoch ein **Ausbau der**

automatischen Verkehrslageerfassung erfolgen, um hinsichtlich anderer Entwicklungen vorbereitet zu sein.

Der **Verkehrssicherheit** war auch im bisherigen Planungsprozess eine hohe Bedeutung zugewiesen worden. Die Empfehlungen des Masterplans bestätigen diese Einschätzung, da die Verkehrssicherheit als Querschnittsaufgabe mit mehreren Schlüsselmaßnahmen vertreten ist. Als wichtige Maßnahme wird die **Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen unter Einbeziehung der Eltern** angesehen. Als programmatische Maßnahme soll in einer **Kommunalen Initiative als Einstieg in eine Konzept „Vision Zero“** eine Veränderung der Anzahl der **Schwerverletzten und Verkehrstoten um -50% innerhalb der nächsten 10 Jahre** angestrebt werden. Im Bereich der sicheren Verkehrsanlagen soll vorrangig der Ausbau der **Schulwegsicherung unter Einbeziehung weiterführender Schulen** betrieben werden.

Im Handlungsfeld **Straßenraumgestaltung** werden der Problemdruck und damit die Bedeutung für den Masterplan Mobilität nachrangig eingeschätzt. Maßnahmen zur zielgerichteten Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten der Fußgänger und auch der Radfahrer werden allerdings für dringlich gehalten; deshalb empfiehlt der Masterplan Mobilität die **Sicherstellung der bedarfsgerechten Nutzung vorhandener Anlagen** im Konflikt mit Fehlnutzungen durch den ruhenden Verkehr.

Bei dieser Maßnahme ist auf die in der Zielsetzung identischen und auch in der Formulierung weitgehend übereinstimmenden Maßnahmen **Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer schaffen** (ebenfalls aus dem Handlungsfeld Straßenraumgestaltung) sowie der **Reduzierung des Parkens in den Straßenräumen zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer, der Verkehrssicherheit und der Gestaltung** (Handlungsfeld Ruhender Kraftfahrzeugverkehr, s.o.) hinzuweisen. Aus der hohen Bedeutung der einzelnen Maßnahmen kann eine handlungsfeldübergreifende Empfehlung, eine **Reduzierung der Nutzung des Straßenraumes durch den ruhenden Verkehr (legal oder illegal) zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer, der Verkehrssicherheit und der Gestaltung** anzustreben, abgeleitet werden.

5.3

Zusammenstellung der Schlüsselmaßnahmen

Im Folgenden werden die zuvor im Zusammenhang des jeweiligen Handlungsfeldes beschriebenen Maßnahmen, denen im Planungsprozess die höchste Bedeutung zugemessen wurde und die sich weitgehend mit dem Gutachtervorschlag decken, als **Schlüsselmaßnahmen des Masterplan Mobilität** nach Handlungsfeldern sortiert aufgelistet.

Handlungsfeld Straßennetz

- Ergänzung/Vollendung von Maßnahmen im Fernstraßennetz (Maßnahmengruppe)
- Umgestaltung/Rückbau von Straßen (Maßnahmengruppe)

Handlungsfeld ÖPNV

- Umbau, Verlegung oder Neueinrichtung diverser S-Bahn- bzw. DB- Haltepunkte
- Zweigleisiger Ausbau des Asselner Hellwegs (westlicher Abschnitt)
- Verlängerung der Stadtbahnlinie U 46 in die Ardeystraße und Einschleifung in das regionale Schienennetz
- (Stadtbahn aus U49 über Phoenix-West - Bf. Hörde (DB-Gleise) zur Berghofer Straße)

Handlungsfeld Radverkehr

- Möglichst kurzfristiges Ziel: Mitgliedschaft in der AG „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“
- Beschluss des Haupttroutennetzes und Umsetzung in der Wegweisung
- Beseitigung von Mängeln an vorhandenen Radverkehrsanlagen
- Kontinuierliche politische Unterstützung hinsichtlich finanzieller Ausstattung des Radförderprogramms und planerischer Prioritäten

Handlungsfeld Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

- Reduzierung des Parkens in den Straßenräumen zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer, der Verkehrssicherheit und der Gestaltung
- Örtliche Verkehrskonzepte zur Lösung der Parkprobleme auf Stadtbezirksebene

Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

- Erstellung eines Schwerverkehrslenkungskonzeptes als weitergehendes Ziel

- Erstellung eines Lkw-Routenplanes (Karte/Internet) als weitergehendes Ziel

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

- Aufbau der Mobilitätszentrale (real/virtuell; barrierefrei) als Voraussetzung für eine umfassende Mobilitätsberatung
- Zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung

Handlungsfeld Verkehrsmanagement

- Ausbau der automatischen Verkehrslageerfassung

Handlungsfeld Verkehrssicherheit

- Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen unter Einbeziehung der Eltern
- Kommunale Initiative (als Einstieg in „Vision Zero“): -50% Schwerverletzte und Verkehrstote innerhalb der nächsten 10 Jahre
- Schulwegsicherung generell (Einbeziehung weiterführender Schulen)

Handlungsfeld Straßenraumgestaltung

- Sicherstellung der bedarfsgerechten Nutzung vorhandener Anlagen (Gehwege sind keine Parkplätze)

5.4 Generelle Einschätzung des Ergebnisses

Der hier vorliegende Masterplan Mobilität bietet einen umfassenden Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung in Dortmund. Bestehende Ratsbeschlüsse gelten fort. Sie werden nicht durch den Masterplan Mobilität ersetzt.

Über die geplanten Maßnahmen für das Straßen- und Schienennetz hinaus hat die intensive Diskussion im begleitenden Arbeitskreis zu einem übergreifenden und hohen Konsens zwischen allen Beteiligten geführt. Dem Infrastrukturausbau wird weiterhin ein zentraler Stellenwert beigemessen.

In Zukunft wird aufgrund von geringer werdenden Finanzmitteln die Aufmerksamkeit aber auch verstärkt dem Umgang mit dem Bestand gelten müssen. Der Arbeitskreis hat daher für die Handlungsfelder Radverkehr, Ruhender Verkehr, Mobilitätsmanagement, Güterverkehr, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung ein umfangreiches Paket an möglichen Maßnahmen benannt.

Eine zusammenfassende Bewertung der Empfehlung des Masterplan Mobilität hinsichtlich der zukünftig wichtigen Maßnahmen zeigt, dass

- die Handlungsfelder mit hohem Infrastrukturanteil in der generellen Bedeutung nach wie vor den höchsten Stellenwert genießen,
- das Mobilitätsmanagement und die Verkehrssicherheit als verkehrsmittelübergreifende Aufgaben als nahezu gleichwertig anzusehen sind und andere Bereiche wie den ruhenden Verkehr in der Bedeutung abgelöst haben.

Hinsichtlich der empfohlenen Schlüsselmaßnahmen bleibt festzuhalten, dass

- alle Handlungsfelder der kommunalen Verkehrsentwicklung in den Empfehlungen zu den Schlüsselmaßnahmen vertreten sind,
- im Bereich der Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz nicht einzelne Projekte, sondern Maßnahmengruppen empfohlen werden,

- im Bereich des ÖPNV bislang eher nachrangige Projekte als Schlüsselmaßnahmen angesehen werden,
- der Radverkehr und der ÖPNV mit je vier Schlüsselmaßnahmen die größte Gruppe eines Handlungsfeldes stellen.

Die empfohlenen Maßnahmen sind geeignet, die Bedingungen für den Stadtverkehr in Dortmund für alle Nutzergruppen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Der erzielte Konsens über den Masterplan Mobilität ist Ergebnis des kooperativen, alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen und Akteure in der Verkehrsplanung einbeziehenden Planungsprozesses. Die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten, der Politik und der Verwaltung war fair und vorbildlich und hat dazu beigetragen, Vorbehalte gegenüber anderen Beteiligten abzubauen.

Empfehlung des Arbeitskreises

Zum Abschluss seiner letzten Sitzung am 8. Oktober 2003 hat der Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität Dortmund das **Integrierte Handlungskonzept des Masterplans Mobilität einschließlich der Schlüsselmaßnahmen** als Ergebnis des Planungsprozesses und Empfehlung an Rat und Verwaltung der Stadt Dortmund **einstimmig** verabschiedet. Einzelne Mitglieder des Arbeitskreises legen aber Wert auf die Feststellung, dass ihre Zustimmung zur Gesamtausrichtung des Masterplans Mobilität und dem Großteil der Maßnahmen gilt, sie einigen Infrastrukturmaßnahmen jedoch nach wie vor kritisch bis ablehnend gegenüberstehen.

6. Fazit und Ausblick

Mit dem Masterplan Mobilität hat die Stadt Dortmund neue und innovative Wege in der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung beschritten. Der aufwändige Planungsprozess, der inzwischen bundesweit Anerkennung findet, war erfolgreich und hat zu im einstimmigen Konsens beschlossenen Empfehlungen geführt:

- Der Masterplan Mobilität sieht einen erheblichen Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur in den Bereichen Straßennetz, ÖPNV-Netz und Radverkehrsnetz vor. Dies ist vor dem Hintergrund des Zielszenarios des Flächennutzungsplanes gerechtfertigt.
- Der Masterplan Mobilität setzt weitere Schwerpunkte auf die qualitative Verbesserung der Verkehrssysteme in den Bereichen
 - Verkehrssicherheit und
 - Straßenraumgestaltung.
- Die qualitativen Verbesserungen sollen ergänzt werden durch ein umfangreiches Beratungsangebot im Rahmen des verkehrsartenübergreifenden Mobilitätsmanagements.

Entscheidend für den Erfolg des Masterplan Mobilität wird die Umsetzung, d.h. die Überführung der Maßnahmen und Konzepte in die kommunale Verkehrsplanung und -politik sein. Ergänzend dazu werden weitere Planungsschritte empfohlen:

- Der Masterplan Mobilität ist der **Orientierungsrahmen** der Verkehrsplanung für die nächsten 10–15 Jahre. Er ist die strategische Konzeption der Verkehrsplanung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Er muss durch Stadtteilverkehrskonzepte ergänzt werden.
- In Kontrollszenarien wird künftig zu prüfen sein, wie die Prioritäten in der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze zu setzen sind, wenn die Entwicklung der Stadt Dortmund vom Zielszenario des Flächennutzungsplanes abweicht. Der Masterplan Mobilität bedarf deshalb der regelmäßigen Fortschreibung und Anpassung an die aktuellen Entwicklungen, wenn er seiner Aufgabe gerecht werden will.

Es ist vorgesehen, den Planungsprozess in Form periodischer Zusammenkünfte des Arbeitskreises fortzuführen. Zur Aktualisierung der Grundlagen der städtischen Verkehrsplanung ist eine Neuauflage der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Dortmunderinnen und Dortmunder geplant.

Anhang

Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

- Anlage 1: Veranstaltungen zum Masterplan Mobilität
- Anlage 2: Teilnehmer/innen der Auftaktveranstaltung zum Masterplan Mobilität am 26.04.2001
- Anlage 3: Teilnehmer/innen der Abschlussveranstaltung zum Masterplan Mobilität am 05.11.2003
- Anlage 4: Rats- und AUSW-Vorlagen mit dem Schwerpunkt Verkehr seit 2000 (Auswahl)
- Plan 1: Maßnahmenübersicht Gesamtstadt als Grundlage der Untersuchung von Szenarien – Feststehende Maßnahmen im Kfz-Verkehr
- Plan 2: Maßnahmenübersicht Gesamtstadt als Grundlage der Untersuchung von Szenarien – Weitere Maßnahmen im Kfz-Verkehr
- Plan 3: Maßnahmenübersicht Gesamtstadt als Grundlage der Untersuchung von Szenarien – Feststehende Maßnahmen im ÖPNV
- Plan 4: Maßnahmenübersicht Gesamtstadt als Grundlage der Untersuchung von Szenarien – Weitere Maßnahmen im ÖPNV
- Plan 5: Empfehlung des Masterplans Mobilität – Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV
- Plan 6: Empfehlung des Masterplans Mobilität – Maßnahmen im Straßennetz
- Plan 7: Radverkehrsnetz Stadt Dortmund - Beziehungen im Radverkehr
- Plan 8: Radverkehrsnetz Stadt Dortmund – Analyse und Netzplanung
- Plan 9: P+R-Konzept
- Plan 10: LKW-Routennetz Stadt Dortmund – Analyse und Netzplanung

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Mitwirkende im begleitenden Arbeitskreis Masterplan Mobilität	20
Tab. 2:	Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr im Bau bzw. fertiggestellt	34
Tab. 3:	Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr an Bundesfernstraßen und Landesstraßen ohne kommunale Planungshoheit	35
Tab. 4:	Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken Aplerbeck, Hombruch und Hörde	36
Tab. 5:	Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken Innenstadt- Nord, -West und -Ost	38
Tab. 6:	Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken Huckarde, Lütgendortmund und Mengede	40
Tab. 7:	Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr in kommunaler Planungshoheit in den Stadtbezirken Brackel, Eving und Scharnhorst	41
Tab. 8:	Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: im Bau befindliche Maßnahmen	43
Tab. 9:	Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken des Regionalverkehrs (S-Bahn, RB,RE)	43
Tab. 10:	Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen an Schienenstreckennetz der DSW	44
Tab. 11:	Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen an der H-Bahn	46
Tab. 12:	Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit Haltepunkten (Neueinrichtung, Verlegung, Modernisierung)	47
Tab. 13:	Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr: Beseitigung von Bahnübergängen	48
Tab. 14:	Zusammenfassung der Empfehlungen für die Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV	58
Tab. 15:	Zusammenfassung der Empfehlungen für die Infrastrukturmaßnahmen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr	59

Abbildungsverzeichnis

Dortmund um 1894	13
Entwicklung der Motorisierung und der Straßennetzlänge	14
Straßenbahn vor dem Dortmunder Hauptbahnhof um 1920	15
GVZ-Standorte in Dortmund	16
Entwicklung der Flugbewegungen und der Fluggäste am Dortmunder Flughafen seit 1983	17
Verkehrsmittelwahl in Dortmund im Vergleich 1988/1998	18
Podium der Vortragsveranstaltung „Mobilität im Dialog“ am 25.11.2002	19
Faltblatt über den Planungsprozess des Masterplans Mobilität	22
Leitbild des Masterplans Mobilität	24
Übersicht über die geplanten Maßnahmen im Umfeld des Veranstaltungsbereichs zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006	30
Entwurf des geplanten Phoenixsees	31
Ablauf der Bearbeitung und Inhalt der Szenarien	52
Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in den Prognoseszenarien (Quelle: IVV, Aachen)	55
Beispiel für eine Querungshilfe	61
Neue Landeswegweisung für den Radverkehr	64
Schmale vierspurige Fahrbahn mit Mitbenutzung durch den Radverkehr	65
Umgestaltung von Dreiecksinseln zu Rechtsabbiegespuren	66
Öffentlichkeitsmaterial des Fahrradbeauftragten	67
Aktionen des ADFC Dortmund zum „Dortmunder Herbst“	68
Beispiel für zugeparkten Gehweg	71
Übergabestation und Parkbox der automatischen Parkgarage am Ellipson	72
Stadtplatz als Stadtteilzentrum (Heinrich-Sondermann-Platz in Lütgendortmund)	73
Container-Terminal im Dortmunder Hafen	74
Lkw-Stadtplan aus Hamm	75
Flughafen Dortmund	76
Parkleitsystem in der Innenstadt	79
Mobilitätsberatung im Kundencenter der Dortmunder Stadtwerke	81
Beschreibung der Mobilitätsberatung der Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) (Quelle: WSW)	82
Werbeausstellung für ein Musical als Anreiz zum Besuch einer Mobilitätszentrale	83
Internetseite der Göttinger Mobilitätszentrale „Mobilé“	84
Bus und Bahn-Show der Dortmunder Stadtwerke	86
Logo des Bürgerservices Pendlernetz	87
Unfalltote im Straßenverkehr in Dortmund seit 1983	90
Werbematerial des „Runden Tisches zur Prävention von Kinderunfällen“	91
Einseitig kraftfahrzeugorientierte Straßenraumgestaltung	95
Neugestalteter Platz „Mönchenwordt“	96
Bezug der Handlungskonzepte zum Leitbild des Masterplans Mobilität	105

Anlage 1

Veranstaltungen zum Masterplan Mobilität

Auftaktveranstaltung zum Masterplan Mobilität am 26.04.2001

Referenten:

- Stefan Schreiber (IHK zu Dortmund)
- Wilhelm Mohrenstecher (Einzelhandelsverband Westfalen-Mitte)
- Dr. Heinz-Josef Pohlmann (Dortmunder Stadtwerke AG)
- Reiner Spiekenheier (DB Station & Service AG)
- Stefan Malcher (Verkehrsclub Deutschland)
- Dr. Peter Meintz (ADAC)
- Dr. Andreas Witte (Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen)
- Klaus Spiekermann (Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung, Dortmund)
- Dr. Herbert Kemming (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund)

Teilnehmer siehe Anlage 2

Sitzungen des Arbeitskreises Masterplan Mobilität (i.d.R. 16:30-20:00 Uhr)

Sitzungsfolge	Datum	Teilnehmerzahl
1. Arbeitskreis	12.12.2001	26
2. Arbeitskreis	30.01.2002	30
3. Arbeitskreis	20.03.2002	27 + 3 Bezirksvertreter
4. Arbeitskreis	22.05.2002	24 + 3 Bezirksvertreter
5. Arbeitskreis	19.06.2002	20 + 1 Bezirksvertreter
6. Arbeitskreis	04.09.2002	26 + 3 Bezirksvertreter
7. Arbeitskreis	28.10.2002	24
8. Arbeitskreis	15.01.2003	24
9. Arbeitskreis	26.02.2003	22
10. Arbeitskreis	07.05.2003	25
11. Arbeitskreis	12.05.2003	25
12. Arbeitskreis	11.06.2003	25
13. Arbeitskreis	07.07.2003	25
14. Arbeitskreis	22.09.2003	27
15. Arbeitskreis	08.10.2003	28

Mitglieder des Arbeitskreises siehe Bericht, Kap. 1.2.2

Öffentliche Vortragsreihe: Mobilität im Dialog
7. Mai 2002: Standort Dortmund – Anforderungen an die Verkehrssysteme

Univ.-Prof. a.D. Dr.-Ing. Robert Schnüll (Universität Hannover):	Integrierter Verkehr – Anforderungen an Verkehrssysteme und Verkehrsplanung im 21. Jahrhundert
Udo Mager (Stadt Dortmund, dortmund-project):	Neue Wege für das neue Dortmund

16. September 2002: Stadtentwicklung und Verkehr

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau (Universität Dortmund):	Verkehrsvermeidung – Ideen für Dortmund
Dr.-Ing. Reinhold Baier (BSV, Aachen):	Standort Innenstadt – Attraktivität durch Erreichbarkeit?

25. November 2002: Vernetzung der Verkehrsträger

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze (TU Darmstadt):	Verkehrsmanagement – Garant für Mobilität?
Dr.-Ing. Peter Hoffmann (Wuppertaler Stadtwerke):	Mobilitätsmanagement im Praxistest

Öffentliche Abschlussveranstaltung zum Masterplan Mobilität am 5.11.2003

Vorstellung des Erarbeitungsprozesses:

Gabriele Kotzke (Moderatorin des Arbeitskreises Masterplan Mobilität)

Vorstellung des integrierten Handlungskonzeptes:

Dr. Wolfgang Haller (Gutachter)

Dr. Johannes Lange (Gutachter)

Einschätzung der Mitglieder aus dem Arbeitskreis Masterplan Mobilität:

- Dr. Peter Meintz (ADAC)
- Werner Blanke (ADFC)
- Dr. Heinz Pohlmann (DSW)
- Andreas Peppel (EHV Westfalen Mitte)
- Wulf Ehrich (IHK)
- Dominik Vinbruck (Lokale Agenda)
- Dr. Matthias Albrecht (Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen)
- Gusti Steiner (Arbeitskreis „Der behinderte Mensch in Dortmund“)
- Winfried Sagolla (Stadtplanungsamt)

Teilnehmerzahl: ca. 80 Personen (siehe beigefügte Teilnehmerliste = Anlage 3)

Anlage 2

Teilnehmer/innen der Auftaktveranstaltung zum Masterplan Mobilität am 26.04.2001

Ort: Rathaus Dortmund, Ratssitzungssaal, Friedensplatz 1

	Name	Institution
Herr	Alberts	Bezirksregierung Arnsberg
Frau	Aue	CDU-Fraktion
Herr	Ehlert	Bezirksregierung Arnsberg
Herr	Ehrich	IHK zu Dortmund
Herr	Eickhoff	Bezirksregierung Arnsberg
Herr	Finger	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Frehn	Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
Herr	Gruß	Dortmunder Hafen AG
Herr	Prof. Dr. Holz-Rau	Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
Frau	Jänsch	Stadt Dortmund, Agenda-Büro
Frau	Jansen	Stadt Bonn
Herr	Jansen	Stadt Mülheim
Herr	Kahrmann	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Kampmann	Stadt Dortmund, Amt für Tiefbau und Straßenverkehr
Herr	Dr. Kemming	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
Herr	Kerkeling	Dortmunder Eisenbahnen
Frau	Knitt	Stadt Dortmund, Stadtbahnbauamt
Frau	Kröger-Brenner	Ratsmitglied, Bündnis 90/Die Grünen im Rathaus
Herr	Kuntzel	Verdi
Herr	Dr. Leerkamp	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Malcher	VCD
Herr	Dr. Meintz	ADAC
Herr	Meissner	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Meißner	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Mohrenstecher	EHV Westfalen-Mitte
Frau	Pott	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Quittek	BUND
Herr	Dr. Pohlmann	DSW
Herr	Rath	Stadt Dortmund, Umweltamt
Herr	Riemann	Handwerkskammer Dortmund
Herr	Sagolla	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Frau	Sahr	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Frau	Dr. Scholas	Stadt Recklinghausen
Herr	Schreiber	IHK zu Dortmund
Frau	Schulte	Stadt Dortmund, StA 02/Frauenbüro
Herr	Sierau	Stadtrat
Frau	Skodzik	Stadt Dortmund, StA 01
Herr	Smydra	DSW
Herr	Specht	Polizei, GS 3
Herr	Spiekenheier	Bahnhofsmanagement Dortmund
Herr	Spiekermann	Spiekermann&Wegener, Dortmund
Herr	Stahlschmidt	SPD
Herr	Steiner	Aktionskreis der behinderte Mensch in Dortmund
Herr	Stitz	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Herr	Veen	Stadt Dortmund, Umweltamt
Frau	Webeling	Stadt Dortmund, Umweltamt
Herr	Weinreich	ADFC
Herr	Wichelmann	Bezirksregierung Arnsberg
Herr	Dr. Witte	Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen
Frau	Wolfs	Stadt Dortmund, StA 02/Frauenbüro

Anlage 3**Teilnehmer/innen der Abschlussveranstaltung zum Masterplan Mobilität am 05.11.2003**

Ort: Rathaus Dortmund, Ratssitzungssaal, Friedensplatz 1

Name	Institution
Dr. Albrecht, Mattias	Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen
Blanke, Werner	ADFC Dortmund
Brauer, Sabine	SPD-Fraktion, RM
Dörh, Norbert	Stadt Castrop-Rauxel
Ehrich, Wulf-Christian	IHK zu Dortmund
Goersmeyer, Fritz	BV Aplerbeck
Grotjahn, Hans-Jürgen	BV Hombruch
Dr. Haller, Wolfgang	Schnüll, Haller und Partner
Harlinghausen, Albrecht	BV Innenstadt West
Harnisch, Helmut	SPD Fraktion, RM
Dr. Hillnhütter, Friedrich W.	Seniorenbeirat Dortmund
Dr. Hofmann, Fritz	BV Hörde
Ehlert, Horst	Bez.Reg. Arnsberg
Jülich, Brigitte	BV Innenstadt-Nord
Kaminski, Michael	Zweckverband VRR
Kesper, Petra	Bündnis 90/Die Grünen-Fraktionsgeschäftsstelle
Keune, Hubert	Stadt Dortmund, Tiefbauamt
Klod, Michael	SSP Consult
Kotzke, Gabriele	Raum + Prozess
Prof. Kreibich, Volker	Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
Lahme, Ernst	BV Aplerbeck
Dr. Lange, Johannes	Schnüll, Haller und Partner
Prof. Leerkamp, Bert	FH Bochum
Dr. Leßmann, Heinrich	Büro Dr. Lessmann
Locker, Werner	BV Mengede
Dr. Meintz, Peter	ADAC Westfalen
Meißner, Andreas	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Michaelis, Lothar	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Neuhaus, Hans Udo	BV Aplerbeck
Neumann, Karin	BV Lütgendortmund
Peppel, Andreas	Einzelhandelsverband Westfalen-Lippe
Pott, Antje	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Rohr, Elke	BV Aplerbeck
Sagolla, Winfried	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Sahr, Gudrun	Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Schmelz, Sebastian	Universität Dortmund
Schreurs, Bruno	BV-Scharnhorst
Schröder, Theo	BV Innenstadt-Nord
Schwarze, Björn	Universität Dortmund
Semmler, Hans	BV Hombruch
Sierau, Ullrich	Stadtrat
Sigges, Manfred	Dortmunder Stadtwerke AG
Sitter, Holger W.	Dortmunder Hafen AG
Sparla, Thauas	Polizei Dortmund
Speer, Claudia	Zweckverband VRR
Spiekermann, Klaus	Spiekermann und Wegener, Stadt- und Regionalforschung
Stange, Sigi	BV Hombruch
Steiner, Gusti	Aktionskreis der behinderte Mensch in Dortmund
Steins, Brigitte	SPD-Fraktion, RM
Dr. Strauss, Katja	Stadt Herdecke
Theyßen, Klaus	BV Lütgendortmund
Vennebusch, Reinhold	BV Aplerbeck
Vinbruck, Dominik	Lokale Agenda Dortmund
Wallbruch, Dietlind	Ver.di
Weikert, Norbert B.	CDU-Fraktion, sB im AUSW
Westerhoff, Richard	Flughafen Dortmund
+ ca. 20 Studenten	FH Bochum

Anlage 4

Ratsvorlagen mit dem Schwerpunkt Verkehr seit 2000 (Auswahl)

Darüber hinaus sind verkehrliche Themen in allen Ratsvorlagen zum GEP, F-Plan und zu allen Bebauungsplänen oder städtebaulichen Konzepten enthalten

Nr. der Vorlage	Titel der Vorlage	Behandlung	Fachbereich	Datum Rat
4752-03	Planfeststellungsverfahren nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Neu- und Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes einschl. der Umbaumaßnahmen an Gleisen, Weichen, Bahnsteigen sowie die Umriss der Bahnhofsüberbauung einschl. des Hotels / Geschäftshauses hier: Stellungnahme der Stadt Dortmund als Trägerin öffentlicher Belange	Beschluss	6/MTC	09.10.2003
4550-03	Bauleitplanung; 99. Änderung des Flächennutzungsplanes/ Bebauungsplan InW 120 - Entwicklung Hauptbahnhof -	Beschluss	6/MTC	24.07.2003
4200-03	Weiterführung der L 663n	Beschluss	61	24.07.2003
4364-03	Handlungsprogramm Schiene für die Mobilitätsregion östliches Ruhrgebiet - Sachstandsbericht Mai 2003 -	Kenntnisnahme	61	24.07.2003
4033-03	Ausbauplanung für den Umbau der Hohen Straße	Beschluss	66	22.05.2003
3700-02	Umstufung der B234 im Stadtbezirk Dortmund-Aplerbeck	Beschluss	61	30.01.2003
3643-02	Städtebauliches Qualifizierungsverfahren zur Gestaltung und räumlichen Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes	Beschluss	6/MTC	19.12.2002
3228-02	Verkehrsuntersuchung Phoenix-West/ Phoenix-Ost; Rahmenplanung Hörde	Beschluss	61	19.12.2002
3562-02	Trägerschaft des Emscher Park Radweges durch den Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR)/Ruhr Grün	Beschluss	66	19.12.2002
2993-02	Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund; Stadtbahnstrecke 95, Baulos S10.2 (Anbindung der Borsigplatzlinie/Westfalenhütte an den Tunnel der Ost-West-Strecke)	Beschluss	69	26.09.2002
3069-02	Flughafen Dortmund – Änderung der Betriebsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)	Beschluss	61	26.09.2002
2969-02	Entwicklung des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (3do)	Beschluss	6/MTC	11.07.2002
2226-02	Radverkehr in Dortmund, 5-Jahresplan	Beschluss	61	23.05.2002

Nr. der Vorlage	Titel der Vorlage	Behandlung	Fachbereich	Datum Rat
2101-02	Metrorapid NRW, 37. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund–Unna–Hamm, im Bereich der Stadt Dortmund und der Gemeinde Holzwickede	Beschluss	61	07.03.2002
2121-02	Städtebauliches Qualifizierungsverfahren zur Gestaltung und räumlichen Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes	Beschluss	6/MTC	31.01.2002
2061-01	Stadtbahn Dortmund, Baulos 55b von südlich Haltestelle Parsevalstraße bis östlich Schloß Westhusener Straße. hier: Anhebung der Bahnsteige der Haltestelle Obernette.	Beschluss	69	31.01.2002
2095-01	Vergabe eines Auftrages zur Fortschreibung der Verkehrsnachfragematrizen für den Masterplan Mobilität und die Lärminderungsplanung	Beschluss	61	31.01.2002
1960-01	Grundsatzbeschluss für die Entwicklung des Dortmunder Hauptbahnhofes (3do)	Beschluss	6/MTC	20.12.2001
1965-01	Verkehrskonzept für den Veranstaltungsbereich Westfalenhallen/-stadion	Beschluss	61	20.12.2001
0979-01	Verkehrerschließung Konzerthaus	Beschluss	61	04.10.2001
1197-01	Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der B 1 hier: Stellungnahme der Stadt Dortmund als Trägerin öffentlicher Belange	Beschluss	61	04.10.2001
1598-01	Genehmigungsänderung zur Neufestlegung des maximal zulässigen Gesamtgewichts für Flugzeuge am Flughafen Dortmund	Beschluss	61	04.10.2001
0999-01	Konzept für einen attraktiven ÖPNV für die Region und das Oberzentrum Dortmund (KARO); hier: Vorlage des Entwurfs des Schlussberichtes	Beschluss	61	06.09.2001
0630-01	Ausbau der Wittbräucker Straße im Rahmen der Verkehrskonzeption Aplerbeck	Beschluss	66	07.06.2001
0573-01	H-Bahn-Finanzierung	Beschluss	61	10.05.2001
0465-01	Masterplan Mobilität	Beschluss	61	05.04.2001
0233-00	Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund Stadtbahnstrecke 80, Baulos 81 von Haltestelle Lortzingstraße bis Fredenbaum	Beschluss	69	01.02.2001
o.N.	Flughafen Dortmund-Wickede hier: Planfeststellungsverfahren gem. §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG)	Beschluss	61	15.06.2000
o.N.	Ausbau der B 1 (A 40) in der Ortsdurchfahrt Dortmund - Schaffung der planerischen Voraussetzungen zur Realisierung des ersten Teilabschnittes in Tunnellage zwischen der Kreuzung B 1/Märkische Straße und der B 236 n	Beschluss	66	15.06.2000

Nr. der Vorlage	Titel der Vorlage	Behandlung	Fachbereich	Datum Rat
o.N.	Ausbau der B 1 (A 40) in der Ortsdurchfahrt Dortmund – Schaffung der planerischen Voraussetzungen zur Realisierung des ersten Teilabschnittes in Tunnellage zwischen der Kreuzung B 1/Märkische Straße und der B 236 n	Beschluss	66	15.06.2000
o.N.	Gesamtkonzept für die Ausweisung von Zonengeschwindigkeitsbereichen (Tempo 30) hier: Jahresbauprogramm 1999/2000	Beschluss	66/	15.06.2000
o.N.	Stadtbahn Rhein Ruhr in Dortmund, Stadtbahnstrecke 82, Baulos 75 Niveaufreie Ausfädelung der Stadtbahn vom Westfalendamm (B 1) in die Marsbruchstraße hier: Grundsatzbeschluss	Beschluss	69	15.06.2000
o.N.	Umbau Verkehrsknoten Am Gottesacker/B 1	Beschluss	66	15.06.2000
o.N.	Stadtbahn Rhein Ruhr in Dortmund, Stadtbahnstrecke 82, Baulos 74 Neubau der Stadtbahn-Haltestelle Hauptfriedhof im Zuge des Kreuzungsumbaus B 1/Gottesacker hier: Grundsatzbeschluss	Beschluss	69	13.04.2000
o.N.	Durchführung von Maßnahmen zur Beschleunigung der oberirdischen Schienestrecken der Dortmunder Stadtwerke AG - ÖPNV Beschleunigungsprogramm - - Verbesserung und Erweiterung der Beschleunigungsmaßnahmen - Zweigleisiger Ausbau der Marsbruchstraße zwischen den Haltestellen Schürbankstraße und Aplerbeck	Beschluss	69	09.03.2000
o.N.	Ausbau der Franziusstraße von Westfaliastraße bis Deusener Straße	Beschluss	66	03.02.2000
o.N.	Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Dortmund	Beschluss	61	03.02.2000
o.N.	Stadtbahn Rhein Ruhr in Dortmund, Stadtbahnstrecke 80, Baulos 86, Brambauer Straße, von Haltestelle Brechten bis Stadtgrenze Lünen, Baubeschluss	Beschluss	69	03.02.2000
o.N.	Stadtbahn Rhein Ruhr in Dortmund Stadtbahnstrecke 95, Baulos S10.2 (Anbindung der Borsigplatzlinie (Westfalenhütte) an den Tunnel der Ost-West-Strecke), Grundsatzbeschluss	Beschluss	69	03.02.2000

AUSW-Vorlagen mit dem Schwerpunkt Verkehr seit 2000 (Auswahl)

Nr. der Vorlage	Titel der Vorlage	Behandlung	Fachbereich	Datum AUSW
4819-03	Planung von öffentlichen Verkehrsflächen; hier: Herstellung einer Park&Ride Anlage an der S-Bahn Station Haltepunkt Dortmund-Kley	Kenntnisnahme	61	08.10.2003
3997-03	Parkraumkonzept Aplerbeck-Zentrum	Kenntnisnahme	61	02.04.2003
3855-03	Neuer Haltepunkt Kruckel	Beschluss	61	19.02.2003
3764-03	Neubau von Straßenbrücken über die A 2 - Brechtener Straße - einschl. Verlegung eines Teilstücks der Brechtener Straße - Schiffhorst - einschl. Anschlussarbeiten	Empfehlung	66	19.02.2003
3728-02	Umsetzung der Geh- und Radwegemaßnahme Heuweg / In den Weidbüschen einschl. Errichtung einer Geh- und Radwegbrücke über die A 2	Empfehlung	66	22.01.2003
3271-02	Weiterentwicklung des Dortmunder Stadtbahnsystems durch Neuaufstellung des Betriebskonzeptes Stadtbahn, Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen	Beschluss	69	02.10.2002
2778-02	Regionales Handlungskonzept für den SchienenPersonen-NahVerkehr (SPNV) im östlichen Ruhrgebiet	Beschluss	61	11.09.2002
2572-02	Verkehrskonzept Oespel/Kley	Kenntnisnahme	61	29.05.2002
2146-02	Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen im Bereich Kirchlinde	Beschluss	61	06.03.2002
2194-02	Umgestaltung der Provinzialstraße zwischen Stadtgrenze Castrop-Rauxel und Stadtgrenze Bochum	Empfehlung	61	27.02.2002
0790-01	Umbau der Immermannstraße von der Schützenstraße bis westlich der Münsterstraße	Empfehlung	66	13.06.2001
0893-01	Schienenpersonenverkehr und regionale Standortentwicklung an der Oberen Emscher - Information Nr. 2	Kenntnisnahme	69	16.05.2001
0902-01	Radverkehr in Dortmund - 5-Jahresplan (2001–2005)	Beschluss	61/66	16.05.2001
0629-01	Fuß- und Radwegbrücken „Heuweg/In den Weidbüschen“ (A 2), „Am Hartweg/Universitätsgelände“ (A 40) und „Vogelpothsweg“ (südl. A 40)	Beschluss	66	04.04.2001

Nr. der Vorlage	Titel der Vorlage	Behandlung	Fachbereich	Datum AUSW
30250-00	Vergabe eines Verkehrsgutachtens für den Veranstaltungsbereich südlich der B1, Westfalenhallen/Westfalenstadion	Beschluss	61	13.12.2000
o.N.	Regionalstadtbahn Dortmund - Lünen–Bergkamen–Werne–Hamm - Ergebnis einer Machbarkeitsstudie des Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) für die Städte Hamm, Bergkamen, Werne, Lünen und Dortmund sowie den Kreis Unna	Beschluss	61	20.09.2000
o.N.	Verlängerung der U47 - Abschlussbericht über eine verkehrliche Untersuchung	Beschluss	61	14.06.2000
o.N.	Umbau der Immermannstraße	Beschluss	61	14.06.2000
o.N.	Umbau des Asselner Hellweges	Empfehlung	66	31.05.2000
o.N.	Aufwertung des Bahnhofs Dortmund-Mengede - Modifiziertes Konzept Oestricher Seite -	Beschluss	61	12.04.2000
o.N.	Planfeststellungsverfahren der L 556 n (Westumgehung Asseln) hier: Stellung- nahme der Stadt Dortmund als Trägerin öffentlicher Belange	Beschluss	61	29.03.2000
o.N.	Sachstandsbericht - Verkehrskonzept Indupark; hier: Darstellung der Gutachtenergebnisse und weitere Vorgehensweise	Kenntnisnahme	61	29.03.2000