

Anlage 1 zur Drucksache Nr. 31163-23- Ergebnis und Abschluss des Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt

Beschreibung der Maßnahmen, deren Veränderungen sowie Perspektiven zur Fortführung

A1 - Fahrradachsen

Maßnahmenbeschreibung

Die Fahrradwege in die Innenstadt und aus der Innenstadt heraus entsprechen in Teilen noch nicht dem Standard einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Ziel der Maßnahme war es, gerade auch im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme an Pedelecs und Lastenrädern, Fahrradachsen in Form von Fahrradstraßen in Richtung Innenstadt zu schaffen. Die Trassen sollten einen mühelosen, sicheren und damit attraktiven Radverkehr ermöglichen. Dafür wurden als Fahrradachsen zwei Fahrradstraßen eingerichtet (Arndtstraße und Lange Reihe), die die Radverkehrsinfrastruktur zusammen mit weiteren Maßnahmen stärken und aufwerten (vgl. DS-Nr. 17248-20).



Bauzaunbanner mit den Regeln für Fahrradstraßen (Foto: Stadt Dortmund)

1

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Ursprünglich sah die Maßnahme neben der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Arndtstraße den Abschnitt Leuthardstraße, Krimstraße, Nordstraße als zweite Fahrradstraße vor. Letztere war im Durchführungszeitraum nicht realisierbar, da die Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH (DEW21) im Rahmen des Fernwärmeausbaus dort bis mindestens Ende 2021 neue Wärmeleitungen zu verlegen plante. Die Bauphasen der DEW21 standen zur Zeit des Förderantrages noch nicht fest. Als Ersatz wurde in der Straße Lange Reihe vom östlichen Ende der Straße Lange Reihe bis zur Einmündung der Von-der-Tann-Straße eine Fahrradachse als Fahrradstraße eingerichtet.

Fortführung

Die beiden geschaffenen Fahrradachsen haben u.a. den Ausschlag gegeben, im Rahmen des Radzielnetzes neun Velorouten aus den Stadtbezirken in die Innenstadt zu planen. Dieses Radzielnetz ist vom Rat der Stadt Dortmund im Mai 2022 beschlossen worden (vgl. DS-Nr. 23050-21). Die Velorouten werden aktuell in Abstimmung mit den Bezirksvertretungen überarbeitet, konkretisiert und anschließend dem Rat erneut zur Beschlussfassung vorgelegt. Die beiden geschaffenen Fahrradachsen sind Bestandteil der Veloroute nach Brackel.

A2 - Fußgängerachsen

Maßnahmenbeschreibung

Um eine zügige Erreichbarkeit der Innenstadt für zu Fußgehende zu sichern, wurden am Wall im September 2021 die ersten Ampelschaltungen umgestellt. Durch die geänderte Ampelschaltung an der Kreuzung Burgtor/ Königswall/ Burgwall entfällt bei der Querung des fünfspurigen Wallrings die Wartezeit auf der Mittelinsel. Hierfür musste aufgrund des Bruchs der grünen Welle an mehreren Ampeln das Signalprogramm geändert werden. Zudem wurde an der Kreuzung Südwall/ Ruhrallee/ Kleppingstraße die Grünzeit an der westlichen Querung verlängert. Mit Fertigstellung des Radwalls wurde an der Kreuzung Schwanenwall/ Brüderweg ebenfalls die Grünphase für Fußgänger*innen an der südlichen Furt verlängert. Ein Verkehrsgutachter hatte vorab in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt und dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund alle Kreuzungen des Wallrings auf Verbesserungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr hin untersucht. Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind nicht feststellbar.

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Keine

Fortführung

Mit der geplanten Umgestaltung des gesamten Wallrings (vgl. Maßnahme W1.2) sollen Spuren für den Kfz-Verkehr entfallen und mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt und Begrünung geschaffen werden. Ziel ist auch die weitere Verbesserung/Verkürzung der Querung für Fußgänger*innen.

A3 – Förderung der Elektromobilität im Taxiverkehr

Maßnahmenbeschreibung

Taxis sind viel in der Stadt unterwegs und haben ein enormes Potenzial zur Elektrifizierung und damit zur Einsparung von Emissionen. Zudem dienen sie durch ihre Präsenz im Stadtbild als Multiplikatoren in Sachen Elektromobilität. Um die Elektromobilität im Taxiverkehr zu fördern, wurden kostenlose Fahrtrainings zum spritsparenden Fahren und zum Umgang mit E-Autos für Taxi- und Mietwagenfahrer*innen angeboten. Darüber hinaus wurden im Rahmen einer Informationsveranstaltung für Taxi- und Mietwagenunternehmer*innen Vorbehalte abgebaut und Informationslücken geschlossen. Die Inhalte der Fahrtrainings und der Informationsveranstaltung wurden in Broschüren zusammengefasst und für die gesamte Zielgruppe veröffentlicht. Ergänzend vermittelt ein Rechtsgutachten einen Überblick über die Möglichkeiten zur Förderung und Priorisierung von E-Taxis aus juristischer Sicht.



Besichtigung von E-Taxis und Austausch im Rahmen der Infoveranstaltung (Foto: Lukas Heine, IKU – Die Dialoggestalter)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Ursprünglich war geplant, am Hauptbahnhof ein digitales System zur Bevorrechtigung von E-Taxis zu installieren (vgl. DS-Nr. 16316-19). Nachdem die Vorbereitungen zur Ausschreibung des Systems nahezu abgeschlossen waren, begann die Corona-Pandemie. Diese führte in der Taxibranche zu massiven Fahrgast- und damit

Umsatzeinbrüchen. Absehbar wäre die Taxibranche nicht in der Lage gewesen, umfangreich in E-Autos zu investieren. Das Bevorrechtigungssystem wäre ungenutzt geblieben. Daher wurde ein neuer Ansatz entwickelt, um das Thema Elektromobilität in die Taxibranche zu tragen (vgl. DS-Nr. 21560-21). Zum einen wurden Taxi- und Mietwagenfahrer*innen kostenlos Fahrtrainings angeboten, die neben dem Umgang mit E-Autos auch das spritsparende Fahren mit den vorhandenen Dieselfahrzeugen zum Inhalt hatten, um auch kurzfristig positive Effekte zu erzielen. Zum anderen wurde ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, das aus juristischer Perspektive die Möglichkeiten zur Bevorrechtigung von E-Taxis beleuchtet. Das Gutachten ist Grundlage für die zukünftige Anpassung der Taxiordnung, die aufgrund der Änderung der Maßnahme bislang nicht erforderlich war, zur zukünftigen Umsetzung von anderen Bevorrechtigungsmaßnahmen perspektivisch aber erforderlich sein wird.

Fortführung

Im Sinne dieser Maßnahme gilt es, den Kontakt zum Taxigewerbe zu pflegen und gemeinsam weiter an der Förderung der Elektromobilität zu arbeiten, die im Anschluss an die Informationsmaßnahmen von allen Beteiligten befürwortet wird. Hier sollen gemeinsam Lösungen geschaffen werden, das Laden von E-Taxis zuverlässig zu ermöglichen. Dies geschieht unter anderem im Projekt VIZIT (vgl. DS-Nr.: 24701-22), das sich mit der virtuellen Integration von dezentraler Ladeinfrastruktur in Taxisstände beschäftigt. Dazu besteht ein inhaltlicher Austausch, um die Erfahrungen der Maßnahme A3 zu nutzen.

A4 – Smart Charging Hub

Smart Charging Hub ist eine Kooperationsmaßnahme der Stadt Dortmund mit der DEW21. Die offizielle Eröffnung des Ladehubs erfolgte am 02.12.2022. Seit diesem Tag stehen Elektromobilisten vier Schnellladesäulen à 50kW Ladeleistung zur Verfügung sowie ein Hypercharger mit 150kW. Kombiniert wird die Ladeinfrastruktur mit einer PV-Anlage sowie drei Speichereinheiten, sodass die Kunden vor Ort nachhaltig erzeugten Strom tanken können.

Im Sommer 2022 wurde mit der Umsetzung des Smart Charging Hub begonnen: Die PV-Anlage wurde auf dem Dach der DEW21 installiert und in Betrieb genommen. Kabel wurden verlegt und Fundamente gesetzt. Speichereinheiten und Ladesäulen wurden installiert und in Betrieb genommen. Abschließend wurde die Fläche ökologisch nachhaltige begrünt. Dabei wurde eine Flächenversiegelung soweit wie möglich vermieden, um mit der Begrünung einen positiven Effekt auf das innerstädtische Klima erwirken zu können und zeitgleich Insekten einen attraktiven Raum zu bieten.

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Im Rahmen der Antragstellung war zunächst eine Realisierung im neu geplanten Wohngebiet Degginghöfe geplant. Da sich die Planungs-, Genehmigungs- und Bauarbeiten für das Wohngebiet massiv verzögerten, musste ein neuer und adäquater Standort gefunden werden. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Standort direkt an der DEW21-Hauptverwaltung in unmittelbarer Nähe zum Innenstadtring eine noch bessere Wahl getroffen wurde. Kunden können während der Ladezeit die vielfältigen Einkaufs- und gastronomischen Angebote in fußläufiger Entfernung nutzen. Somit bleiben unerfreuliche „Leerzeiten“ aus und das Notwendige kann mit dem Angenehmen verbunden werden.

Fortführung

Die DEW21 werden die Erfahrungen aus diesem Pilotprojekt gewinnbringend nutzen können, um weitere öffentliche Ladeinfrastruktur in Kombination mit nachhaltig erzeugter Energie auf Dortmunder Stadtgebiet zu errichten und die Mobilitätswende weiter voranzutreiben.



Der SmartChargingHUB der DEW21 am Ostwall (Foto: DEW21)

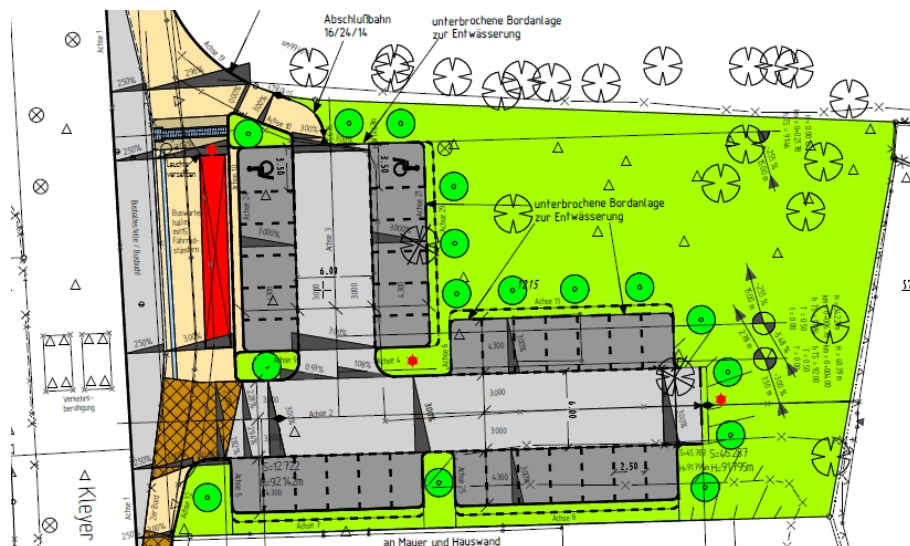
A5 – P+R Kley

Maßnahmenbeschreibung



Brückenbanner als Hinweis auf P+R-Anlagen (Roland Gorecki, Dortmund Agentur)

Durch die Förderung von Park+Ride (P+R) entlang von Hauptzufahrtsstraßen bzw. der Achsen des kommunalen und regionalen Schienenverkehrs können Pkw-Fahrten auf den ÖPNV verlagert werden. Die Stadt Dortmund hat dazu die P+R-Anlage am S-Bahnhof Kley ausgebaut, die zuvor als solche weder beschildert noch befestigt war (vgl. Baubeschluss DS-Nr. 17039-20). Im Zuge der Maßnahme wurde der Untergrund befestigt, und 30 Stellplätze wurden eingerichtet. Es entstanden zwei Behindertenstellplätze im Nahbereich der S-Bahnzugänge und unmittelbar am Bushaltepunkt. Neue Leiteinrichtungen im Bereich des Bushaltepunktes erleichtern sehbehinderten Menschen den Umstieg vom Bus in die S-Bahn. Darüber hinaus sind auf der Kampagnenwebsite umsteigern.de alle P+R-Anlagen in Dortmund mit den Verknüpfungsmöglichkeiten zum ÖPNV übersichtlich und ansprechend dargestellt worden. Diese Übersicht wurde zum Projektende auf die städtische Website gestellt.



Planung der P+R Anlage Kley (Stadt Dortmund, Tiefbauamt)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Die bauliche Umsetzung der B+R-Anlage steht noch aus. Sie besteht laut Planung aus einem überdachten Fahrgastunterstand sowie 15 Fahrradbügel. Das Vergabeverfahren für einen neuen Rahmenvertrag zur Aufstellung von Fahrgastunterständen im Auftrag der DSW21 wurde später als erwartet eingeleitet. Nach der Auftragsvergabe des Rahmenvertrages ergab sich folgende Situation: Ein kostenneutraler Aufbau eines überbreiten Unterstandes zur Überdachung der Fahrradbügel neben dem Fahrgastunterstand der Bushaltestelle durch den neuen Auftragnehmer war nicht möglich, da die dafür erforderliche Anbringung von Werbung an beiden Unterständen nebeneinander nicht den Vorgaben des Auftragnehmers entsprach. Eine Direktvergabe einer Überdachung der Fahrradbügel an denselben Auftragnehmer wäre zeitlich, aber nicht vergaberechtlich durchführbar gewesen. Ein öffentliches Vergabeverfahren wäre aufgrund der zeitlichen Restriktionen im Förderkontext und aufgrund personeller Kapazitäten beim Tiefbauamt nicht möglich gewesen. Daher sollten die Fahrradbügel ohne Überdachung eingebaut werden. Aus bautechnischen Gründen ist dies erst möglich, wenn der Fahrgastunterstand aufgebaut ist, da für diesen zunächst ein Rahmenfundament eingesetzt werden muss, welches weitaus größer als der Unterstand selbst ist. Eine vorzeitige Errichtung der im Projekt vorgesehenen Fahrradbügel hätte dem entgegengestanden. Im Zuge der Prüfung des Bauantrages für den Fahrgastunterstand ergab sich außerdem die Problematik, dass die Anbringung von Werbung (Voraussetzung für den kostenneutralen Aufbau) baurechtlich aufgrund der Bewertung des Gebietes als reines Wohngebiet nach der Bauordnung NRW nicht zulässig ist. Die DSW21 beabsichtigt zumindest kurzfristig keinen Bau eines Fahrgastunterstandes aus eigenen Mitteln, weshalb damit erst zu rechnen ist, wenn Fördermittel aus anderer Quelle akquiriert werden konnten. Erst im Anschluss können die bereits vorhandenen Fahrradbügel eingebaut werden.

Fortführung

Die Errichtung von weiteren P+R-Parkplätzen und B+R-Stellplätzen ist auch weiterhin Bestandteil der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie. Es ist gerade im Hinblick auf die Einführung des sog. Deutschlandtickets ab 1.5.2023 zu erwarten, dass neue Zielgruppen für den ÖPNV auf Pendlerstrecken gewonnen werden können. Neben den ÖPNV-Fahrtkosten macht sich bei P+R aber bemerkbar, ob es am Zielort eine Parkraumbewirtschaftung gibt und das Abstellen des Pkw zusätzliche Kosten verursacht. Die Ausdehnung des Parkraummanagements, welches der Rat grds. mit der Parkraumstrategie im Rahmen des Teilkonzeptes Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum im Masterplan Mobilität 2030 beschlossen hat, kann diese Maßnahmen in Zukunft begünstigen.

C1 – Emissionsfreier Lieferverkehr

Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Dortmund will eine möglichst emissionsfreie Belieferung der Innenstadt fördern. Für die Feinverteilung von Sendungen innerhalb der Stadt bieten sich elektrisch unterstützte Lastenräder und elektrische Fahrzeuge an. Zum Umschlag der Pakete vom Lkw auf Lastenräder wurde ein dienstleisterübergreifendes, anbieterneutral gestaltetes Mikrodepot eingerichtet, von dem aus die für die Innenstadt bestimmten Sendungen durch Lastenfahrräder und teilweise andere elektrische Fahrzeuge feinverteilt wurden (DS-Nr. 16588-20). Die eingesetzten Container waren eine vorübergehende Lösung für rund 13 Monate, um das Konzept zu testen. Ziel war es, eine geeignete Immobilie für ein dauerhaftes, gemeinsam genutztes Mikrodepot zu finden. Leider konnte keine geeignete Immobilie für eine gemeinsame Nutzung gefunden werden, so dass stattdessen ausgewählte Paketdienste eigenverantwortlich jeweils eigene Mikrodepots weiterführen.



Das Mikrodepot am Ostwall (Foto: Katharina Kavermann, Dortmund Agentur)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Die ursprüngliche Planung sah vor, nach der einjährigen Testphase am Ostwall und außerhalb der Förderung im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt das Mikrodepot in einer Immobilie in eine dauerhafte multi user Lösung zu überführen. Diese Planung konnte nicht realisiert werden, da es bzgl. des Interesses der Paketdienstleister an den verfügbaren Immobilien keine oder nur wenige Überschneidungen gab (vgl. DS-Nr. 23252-21). Als Resultat waren die Immobilien für die jeweils interessierten Paketdienste zu groß. Immobilien, die hinsichtlich Lage, Ausstattung und Preis den Anforderungen mehrerer Paketdienste entsprechen, ließen sich im Projektzeitraum nicht finden. Paketdienste, die weiterhin Interesse an dem Konzept Mikrodepot mit letzter Meile per Lastenrad haben, führen dies jedoch eigenständig in single user Lösungen weiter. Es besteht allgemein weiterhin die Gesprächsbereitschaft bzgl. eines multi user Mikrodepots, sofern sich eine passende Immobilie findet.

8

Fortführung

Im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung des Mikrodepots entstand ein Netzwerk aus Vertretern der Paketdienstleister, dem Projektteam Emissionsfreie Innenstadt sowie der IHK zu Dortmund. Es zeigte sich deutlich, dass das Potenzial für eine nachhaltigere Gestaltung der letzten Meile sowie weitergehender logistischer Prozesse in Dortmund groß ist. Dies geht deutlich über das fortzuführende Engagement hinaus, Standorte für Mikrodepots zu sichern und sofern möglich, wieder eine anbieterübergreifende Lösung einzurichten. Es zeigt sich eine große Bereitschaft, weiter an innovativen und nachhaltigen Lösungen über den Mikrodepot-Ansatz hinaus zu arbeiten. Um dieses Potenzial zu heben, ist das Netzwerk zu verstetigen und im besten Fall zu institutionalisieren. Hierzu bedarf es fester Ansprechpartner*innen bei allen Beteiligten. Zudem wurde deutlich, dass Mikrodepots nur einen Bruchteil der Logistikprozesse abbilden, die in der Stadt alltäglich passieren. Aufgrund der Komplexität zeichnete sich der Bedarf nach einem gesamtstädtischen Konzept zur nachhaltigen Gestaltung der Logistik- und Wirtschaftsverkehre in Dortmund ab.

Für neue Stadtquartiere z.B. auf SmartRhino gilt es frühzeitig Flächen für Mikrodepots einzuplanen.

C2 – Betriebliches Mobilitätsmanagement

Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Dortmund und die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund unterstützten Unternehmen dabei, aus den aktuellen verkehrlichen Veränderungen konkrete Maßnahmen und Vorteile für die Mobilität ihrer Mitarbeiter*innen und Kund*innen zu entwickeln. Dazu vermittelte die Stadt Dortmund elf ortsansässigen Unternehmen kostenlos ein bundesweit erprobtes Beratungspaket durch ein externes Beratungsbüro, das neue Mobilitätsangebote mit Energie-, Gesundheits- oder Nachhaltigkeitsmanagement oder Zielen der Mitarbeiter*innenbindung verknüpft. Angelehnt an das bundesweit erfolgreiche Projekt mobil.pro.fit wurden für jedes teilnehmende Unternehmen und jede teilnehmende Behörde individuell die Mitarbeiter*innenwege (Wohnstandortanalyse) sowie der Dienstwege analysiert. Daraus wurden individuelle Konzepte mit Maßnahmenvorschlägen entwickelt, um Mitarbeiter*innen zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu motivieren.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die Unternehmen bzw. Behörden selbst.



Auftaktveranstaltung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (Foto: Stadt Dortmund)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Im Rahmen des Beratungsangebotes war die Vernetzung der Teilnehmer*innen in persönlichen Treffen geplant. Diese konnten aufgrund der Corona-Pandemie nicht planmäßig durchgeführt werden und wurden zunächst durch mehrere Online-Workshops zu ausgewählten Themen ersetzt. Erst zum Abschluss der Maßnahme konnte ein persönliches Treffen realisiert werden. Zudem verzögerten sich die Beratungen einerseits durch die Corona-bedingten Restriktionen, zum anderen durch die zwangsläufig neue Prioritätensetzung in den teilnehmenden Institutionen und Unternehmen.

Fortführung

Während der Projektlaufzeit wurde das IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW eingerichtet. Dies treibt die Förderung nachhaltiger Mobilität in den Mitgliedsunternehmen weiter voran. Darüber hinaus wurde aus dem Kreis der Vertreter*innen der beratenen Unternehmen und Institutionen (Maßnahme C2) eindringlich der Wunsch geäußert, den Austausch zwischen den Betrieben, der Stadt Dortmund sowie der IHK zu Dortmund zu verstetigen. Im Austausch im Zuge des Projektes zeigt sich, dass auf diesem Wege viele Fragen unkompliziert geklärt, 10

Ansprechpartner*innen vermittelt und Anregungen gesammelt werden können. Ein regelmäßiger Austausch verspricht so einen nennenswerten Nutzen bei geringem Aufwand. Die Überlegungen zu einem quartalsweisen oder halbjährlichen Treffen mit informellem Charakter werden zeitnah konkretisiert.

C3 – Fahrradparken

Maßnahmenbeschreibung

Insgesamt wurden während des Projektzeitraums rd. 600 Fahrradbügel in der City und den umliegenden Quartieren aus Mitteln des Förderprojektes aufgestellt (507 aus der Maßnahme C3.1 sowie rd. 90 Bügel entlang des Radwalls und einige vor einer KiTa). Die Bügel in der Innenstadt wurden mit einem so großen Abstand aufgestellt, dass Fahrräder von beiden Seiten an den Bügeln angelehnt werden können. In der Innenstadt entstanden so über 1.200 Abstellplätze für Fahrräder. Für Beschäftigte und Besucher*innen der Innenstadt ist an zentralen Stellen die Einrichtung mehrerer überdachter und zum Teil geschlossener Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Geplant sind im ersten Schritt rund 200 Stellplätze an insgesamt sechs Standorten ergänzt um gesicherte Lademöglichkeiten für Pedelecs und Einrichtungen zur Gepäckaufbewahrung. Dazu wurde ein Gestaltungsleitfaden für die Fahrradhäuser in der Innenstadt entwickelt sowie eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die die ersten sechs Standorte beinhaltet.

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Der erste Baustein der Maßnahme (C3.1 – Fahrradbügel) sah zunächst vor, 1.000 Fahrradbügel aufzustellen. Hier zeigte sich, dass für die etappenweise Ausschreibung der Vorbereitungsaufwand für die Standortprüfungen deutlich höher war als gedacht. Zudem ergab sich gegenüber der Kostenplanung eine Preissteigerung. Das führte dazu, dass insgesamt 507 Fahrradbügel eingebaut wurden, die durch einen entsprechenden Abstand das Abstellen von jeweils zwei Fahrrädern ermöglichen. So wurden allein hierdurch 1.000 Fahrradabstellplätze geschaffen. Der breitere Abstand zwischen den Bügeln ermöglicht auch ein sicheres Abstellen von Lastenrädern.

Als zweiter Baustein der Maßnahme war ursprünglich der Bau einer zentralen Fahrradabstellanlage mit rund 150 Stellplätzen im Stadtgarten westlich des Rathauses (C3.2 – Radhaus am Rathaus) geplant. Stattdessen wurden dezentral mehrere Fahrradabstellanlagen in einer Größenordnung von 20-50 Stellplätzen geplant und hierfür ein Gestaltungsleitfaden erarbeitet (DS-Nr. 21613-21). Dies geschah vor dem Hintergrund, dass der Standort im Stadtgarten aus städtebaulichen Gesichtspunkten keine Zustimmung fand und auch die Lage für den Radverkehr nicht optimal gewählt war. Mehrere dezentrale Anlagen entsprechen eher dem Nutzungsverhalten der Radfahrenden.



Neue Fahrradbügel an der Kleppingstraße (Foto: Stadt Dortmund)

Fortführung

Der Gestaltungsleitfaden für Fahrradhäuser sowie die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit den nun sechs identifizierten Standorten werden in die Politik zur Beschlussfassung im Laufe des Jahres 2023 eingebracht. Im Anschluss an den Beschluss soll der Bau sowie der Betrieb/die Instandhaltung der Fahrradhäuser ausgeschrieben und an einen externen Dienstleister vergeben werden. Die Finanzierung erfolgt durch Akquisition weiterer Fördermittel.

W1.1 – Schaffung der Radverkehrsinfrastruktur am Schwanen- und Ostwall (Radwall)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Schaffung einer modernen Radverkehrsinfrastruktur war das Ziel: zunächst ein kurzfristiger Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Wallring für attraktive Verbindungen (Beschluss Entwurfsplanung DS-Nr. 15153-19). Darüber hinaus wurde geprüft, wie rund um den kompletten Wall eine gute Verbindung für Radfahrer*innen mit Anbindung aus allen Richtungen geschaffen werden kann. In einem ersten Schritt wurde ein Teilabschnitt des Wallrings an Schwanen- und Ostwall fahrradfreundlich umgebaut (Baubeschluss DS-Nr. 18054-20). Dieser Abschnitt wurde zwischen März 2021 und August 2022 umgebaut, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, Mängel der Trassenführung zu beheben und die

12

Radverbindung um den Wall zu verbessern. Dabei blieben die Hauptfahrspuren des Wallrings in ihrem derzeitigen Bestand erhalten. Der Umbau beschränkte sich ausschließlich auf die Randbereiche neben der Hauptfahrbahn und erfolgt hier zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Die Radfahrenden werden auf mindestens 3,25 m breiten, von den Fußgänger*innen getrennten Zweirichtungsradwegen oder auf Fahrradstraßen geführt. Dabei können Radfahrende auf der gesamten Länge innen und außen in beide Richtungen fahren. Die Teilabschnitte am Außenwall zwischen Brüderweg und Bornstraße werden aufgrund von Arbeiten an den Fernwärmeleitungen im Anschluss an das Förderprojekt realisiert.

Neben den Radwegen wurden in einigen Abschnitten auch die Gehwege erneuert, diese vom Parken freigehalten und über 90 Bügel für das Abstellen von Fahrrädern realisiert.



Der fahrradfreundliche Radwall wurde am 31.8.2022 offiziell eingeweiht (Foto: Roland Gorecki, Dortmund Agentur)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Schwierigkeiten bei der Baumaßnahme gab es immer wieder durch Abstimmungserfordernisse mit den Versorgungsträgern insbesondere dem Bau der Fernwärmeleitungen. Dies hat dazu geführt, dass die Abschnitte 8+9 (Außenseite vom Brüderweg bis Bornstraße) nicht im Durchführungszeitraum realisiert werden

13

konnten, weil 2022 noch im Bereich des Schwanenwalls und des Knotens mit der Geschwister-Scholl-Straße Baumaßnahmen der DEW21 stattfanden.

Fortführung

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 22.09.2022 den Weiterbau für die Abschnitte 8+9 beschlossen (DS-Nr. 25066-22). Hierfür sind weitere Fördermittel aus der Förderrichtlinie Nahmobilität vom Tiefbauamt beantragt.

W1.2 – Verkehrsuntersuchung Wallring

Maßnahmenbeschreibung

Auf lange Sicht ist geplant, den Kfz-Verkehr auf dem Wallring neu zu organisieren, um dadurch mehr Raum für Rad- und Fußverkehr, Aufenthalt und Begrünung zu gewinnen. Die Grundlage für die Umgestaltung des Wallrings schaffen eine Machbarkeitsstudie und eine Verkehrsuntersuchung. Die Machbarkeitsstudie diene als Vorbereitung der Diskussion, wie der Wallring nach 2030 gestaltet wird. Bestandteile waren eine vertiefende Untersuchung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und eine Machbarkeitsstudie für den Umbau des Wallrings zum Vorteil der Radfahrenden. Hierbei lag der Fokus auf den Kreuzungen und deren Leistungsfähigkeit. Anhand von Simulationen wurden für verschiedene Planfälle durchgespielt, welche Flächen sich bei unterschiedlicher Verkehrsführung für den Radverkehr, Fußverkehr, Begrünung und Aufenthalt ergeben. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden in zwei Bürgerwerkstätten mit der Öffentlichkeit diskutiert (vgl. DS-Nr. 19028-20).



Die Planfälle werden auf Bauzaunbannern am Rathaus veröffentlicht. (Foto: Stadt Dortmund)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Keine

Fortführung

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Wallring wurden in einer entsprechenden Ratsvorlage vorgestellt (vgl. DS-Nr. 23812-22) und das weitere Vorgehen am 15.12.2022 im Rat beschlossen. Ausgehend von den Ergebnissen soll der Wall in drei Stufen umgebaut werden. Zunächst ist eine Fahrstreifenreduzierung auf dem Abschnitt zwischen Bornstraße und Kleppingstraße vorgesehen. Der Radwall bleibt so zunächst erhalten. In einer zweiten Stufe wird auch auf dem Abschnitt des Ost- und Schwanenwalls ein Fahrstreifen je Richtung reduziert. In der letzten Stufe wird der Wall vor dem Hauptbahnhof nur noch einstreifig pro Richtung geführt, so dass vor dem Hauptbahnhof eine neue Platz- und Eingangssituation zur Innenstadt geschaffen werden kann. Da für jede Stufe des Umbaus umfassende bauliche Änderungen des gesamten Querschnitts erforderlich sind, soll ab 2024 (abhängig von den personellen Kapazitäten des Tiefbauamtes) eine temporäre Lösung der ersten Stufe erarbeitet werden. Zeitgleich soll mit Hilfe eines freiraumplanerisch-städtebaulichen Wettbewerbs zahlreiche kreative Ideen und Gestaltungsmöglichkeiten für die frei werdenden Flächen gesammelt und die bestmögliche Lösung gefunden werden. Hierbei soll der gesamte Wallring betrachtet und wenn möglich der bereits realisierte Umbau integriert werden.

W2 – Durchgrünungsplanung

Maßnahmenbeschreibung

Unter dem Titel „Grüner Wall – grüne City“ wurde unter Federführung des Umweltamtes ein Konzept zur Durchgrünungsplanung entwickelt, um die stadtklimatische Belastung aufgrund des Klimawandels in der Innenstadt zu analysieren (vgl. DS-Nr. 23255-21). Modellerte Zukunftsbilder zeigen, wie die Stadt in der Vision einer klimaresilienten Innenstadt aussehen könnte. Das Konzept beinhaltet einen Werkzeugkoffer konkreter Maßnahmen, die für eine signifikante Reduzierung der Folgen von Starkregenereignissen und Hitzebelastung notwendig sind. Mit der Umsetzung der Maßnahmen können Luftschadstoffe in der Innenstadt gebunden sowie Erholungsräume mit attraktiven Aufenthaltsangeboten geschaffen werden, die die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt aufwerten. Modellrechnungen veranschaulichen die temperaturbedingten Effekte dieser Maßnahmen und ermitteln die Temperaturunterschiede in drei unterschiedlichen Szenarien. Das Konzept steht zum Download bereit:

https://www.dortmund.de/media/p/verkehr_1/emmissionsfreie_innenstadt/downloads/em/GrnerWall-GrneCity_Durchgrnungsplanung.pdf

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Keine



So könnte eine Dach- und Fassadenbegrünung auf dem Opernvorplatz aussehen (Kienleplan)

Fortführung

Die im Konzept beschriebenen Maßnahmen sollen in verschiedenen weiteren Projekten möglichst Anwendung finden und Inspirationsgeber sein, für Projekte, die geplant werden. Es findet zum Beispiel eine Berücksichtigung beim aktuellen laufenden Prozess zum Masterplan Plätze oder auch bei anderen Planungen wie temporären Aktionen o.ä. statt.

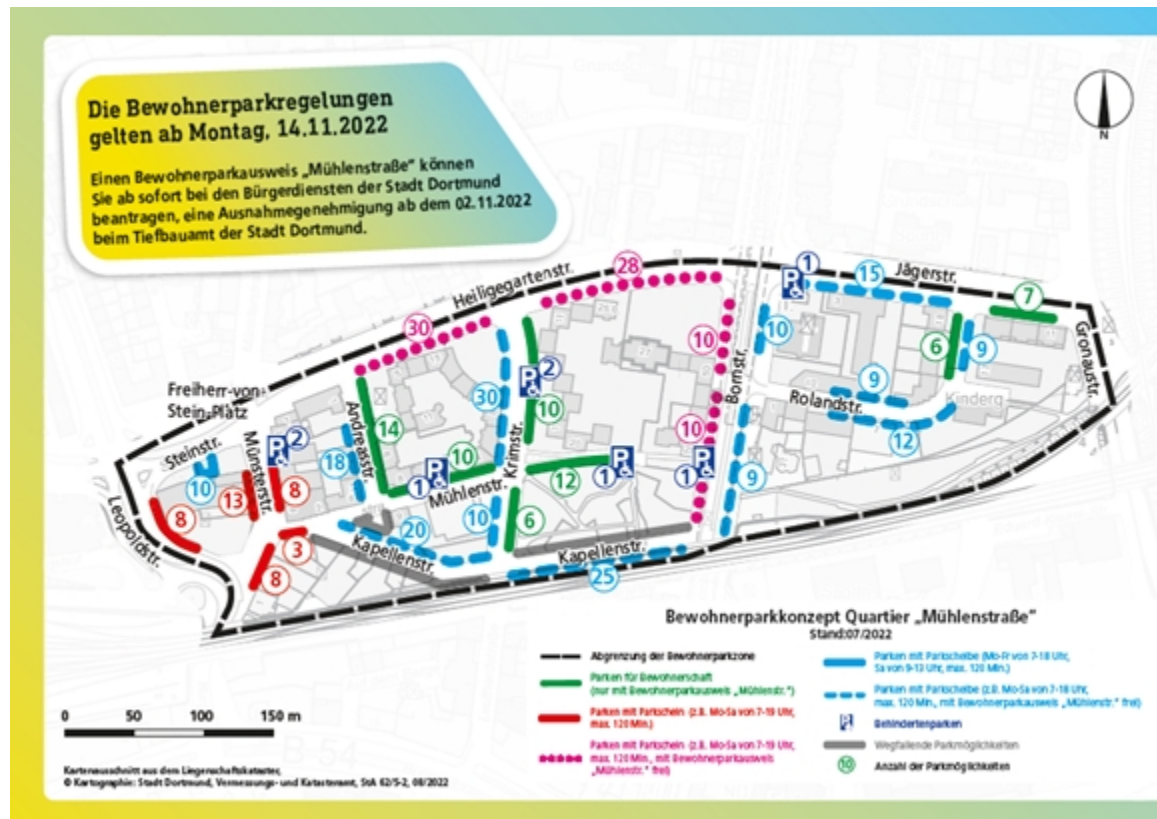
Q1 – Nahmobilitätskonzepte Brügmannviertel und Klinikviertel

Maßnahmenbeschreibung

Die beiden Quartiere leiden unter hohem Parkdruck, der Fuß- und Radverkehr wird häufig durch regelwidrig abgestellte Pkw beeinträchtigt. Freiflächen dienen überwiegend dem Parken statt dem Aufenthalt. Durch die Überprüfung und Einrichtung von Bewohnerparkzonen in beiden Quartieren wird der ruhende Verkehr neu geordnet. Dazu wurde der Stellplatzbedarf ermittelt und untersucht, inwieweit die Flächen anders als für den ruhenden Verkehr genutzt werden können. Markierungen, Beschilderungen und verstärkte Kontrollen sollen das regelwidrige Parken einschränken. Durch die Neuordnung des Parkraums werden Flächen im

16

Straßenraum gewonnen, die Raum bieten für Car-Sharing-Fahrzeuge, Fußverkehr, Straßengrün, Aufenthalt und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Nahmobilitätskonzepte enthalten bauliche sowie temporäre Maßnahmen. Die temporären Maßnahmen, wie die Stadt-Terrassen im Klinikviertel, wurden mit Hilfe der UmsteiGERN-Kampagne realisiert (Sachstandsbericht DS-Nr. 21881-21). Die Bewohnerparkzonen „Geschwister-Scholl-Straße“ und „Mühlenstraße“ sind zum 14.11.2022 in Kraft getreten (vgl. DS-Nr. 22558-21).



Anwohnerinformation zum Bewohnerparken im Brüggmannviertel

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Im Laufe der Überarbeitung des Bewohnerparkkonzepts Klinikviertel (Teil des Nahmobilitätskonzeptes Klinikviertel) hat sich herausgestellt, dass umfangreichere Analysen bezüglich der einzelnen Straßenquerschnitte nötig sind, um den 2. Rettungsweg für die Feuerwehr freizuhalten und zeitgleich zu verhindern, dass eine Vielzahl von Stellplätzen wegfallen würde, die den Parkdruck im Viertel für die Anwohner*innen trotz Bevorzugung erhöhen würden. Diese zusätzlichen Analysen wurden durchgeführt und flossen in ein verwaltungsintern abgestimmtes Konzept für die Überarbeitung der bestehenden Bewohnerparkzone ein. Diese Veränderung des Parkraumkonzeptes erfordert die erneute Beteiligung der

Öffentlichkeit sowie die Erarbeitung eines Beschilderungs- und Markierungsplans. Beides kann erst im Anschluss an den Durchführungszeitraum erfolgen.



Fünf Wochen lang haben Stadtterrassen zum Aufenthalt auf Parkflächen eingeladen (Foto: Roland Gorecki, Dortmund Agentur)

Fortführung

Mit Ausnahme der Bewohnerparkzonen „Geschwister-Scholl-Straße“ und „Mühlenstraße“ im Brüggmannviertel (seit 14.11.2022 in Kraft getreten) können die baulichen Maßnahmen aufgrund der zeitlichen Vorgaben des Förderprogramms erst im Anschluss an den Durchführungszeitraum umgesetzt werden. Die Stadt Dortmund strebt an, die Maßnahmen der Nahmobilitätskonzepte im Rahmen laufender Planungen umzusetzen (vgl. DS-Nr. 24397-22). Das Nahmobilitätskonzept des Klinikviertels wird noch in die Politik eingebracht. Für das erarbeitete Bewohnerparkkonzept Klinikviertel muss nach verwaltungsinterner Abstimmung und erneuter Beteiligung der Öffentlichkeit noch der Markierungs- und Beschilderungsplan erstellt werden, bevor auch dieses Konzept zur Beschlussfassung in die Politik geht und im Anschluss umgesetzt werden kann.

Q2 – Elektromobilität bei Handwerkern und Dienstleistern

Maßnahmenbeschreibung

Zur Stärkung der Elektromobilität in Dortmund müssen mehr Betriebe auf Elektromobilität setzen. Zudem ist es wichtig, dass Kund*innen und Mieter*innen in und an Immobilien einen einfachen Zugang zur notwendigen Ladeinfrastruktur erhalten. Dazu wurden insgesamt 20 Betrieben aus dem Handwerks- und Dienstleistungs- sowie Immobilienbereich Elektromobilitäts-Beratungen vermittelt. Nach erfolgreicher Umsetzung der Maßnahmevorschläge wurden vorbildliche Betriebe und Gebäude mit zwei Labels (Green Mobility für Betriebe und Fit for eMobility für Immobilien) im Rahmen einer Veranstaltung bei der Handwerkskammer Dortmund durch Minister Prof. Pinkwart ausgezeichnet.



Vergabe der Labels am 18.3.2022 (Foto: Roland Gorecki, Dortmund Agentur)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Keine

Fortführung

Das Projekt hat den großen Informationsbedarf, aber auch das enorme Engagement zahlreicher Dortmunder Betriebe gezeigt, die Elektromobilität in ihre betrieblichen Strukturen zu integrieren. Zudem hat sich in einer sehr guten Zusammenarbeit ein 19

Netzwerk aus IHK zu Dortmund, Handwerkskammer Dortmund und Stadt Dortmund gebildet, das eine modifizierte Fortführung der Maßnahme anstrebt. Ein erstes Gespräch hierzu hat stattgefunden, in weiteren soll eine Fortführung konkretisiert werden.

Q3 – Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas

Maßnahmenbeschreibung

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist wesentlich von der Verkehrsmittelwahl der Eltern und Erzieher*innen geprägt. Ziele eines Mobilitätsmanagements an Kitas und Schulen sind, den motorisierten Hol- und Bringverkehr zu reduzieren und Kinder frühzeitig zu fördern, Wege zur Kita und Schule klimafreundlich zurückzulegen. Bei jungen Erwachsenen an Berufskollegs gilt es, Alternativen zum eigenen Kfz aufzuzeigen und zu bewerben.

Für neun Kitas und neun weiterführende Schulen (davon zwei Berufskollegs) wurden Konzepte zur Förderung nachhaltiger Mobilität auf den Wegen zu den Einrichtungen entwickelt, jeweils angepasst an die Situation der Einrichtung sowie das Alter der Kinder bzw. Schüler*innen. An neun Grundschulen wurde das bekannte Konzept „So läuft das“ angewandt. Das pädagogische Personal wurde für die Thematik sensibilisiert, um eine langfristige Wirkung auch für nachfolgende Jahrgänge zu erzielen. Entsprechend wurden Handlungsleitfäden und Materialien erarbeitet.

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Die Anzahl der betreuten und teilnehmenden Einrichtungen hat sich gegenüber der Antragstellung geringfügig geändert. Anstatt zehn Kitas und Grundschulen haben jeweils nur neun teilgenommen bzw. bis zum Ende teilgenommen. Dies lag vor allem daran, dass sich durch die Coronapandemie der Alltag der Einrichtungen verändert hat und weitere Aufgaben auf das Personal zugekommen sind. Aus diesem Grund war keine Zeit beim Personal für das Projekt vorhanden. Aufgrund der Kita- und Schulschließungen ist es zudem zu Verzögerungen und Schwierigkeiten im Projektlauf gekommen, da die Beratungen und Befragungen erst verspätet starten konnten und die Beratungen teilweise online durchgeführt werden mussten. So hatten die Einrichtungen weniger Zeit um Maßnahmen umzusetzen. Da sich bei der ersten Ausschreibung kein Büro für die Durchführung des Konzepts an weiterführenden Schulen und Berufskollegs beworben hat, sind diese Einrichtungen später ins Projekt eingestiegen und hatten somit einen kürzeren Durchführungszeitraum als ursprünglich geplant. Zudem sollten drei Berufskollegs und fünf weiterführende Schulen an dem Projekt teilnehmen. Da sich aber nur zwei Berufskollegs gemeldet und stattdessen mehr weiterführende Schulen Interesse gezeigt hatten als die vorgesehene Anzahl, wurde die Anzahl kurzfristig angepasst.²⁰ So konnten alle interessierten weiterführenden Schulen teilnehmen.

Insgesamt konnte somit die klimafreundliche Mobilität in 27 Einrichtungen vorangebracht werden.



Beschilderung einer Walkingbus-Haltestelle während der Europäischen Mobilitätswoche (Foto: Roland Gorecki, Dortmund Agentur)

Fortführung

Das bereits etablierte Programm „So läuft das“ sowie die neu entwickelten Programme „So läuft das los“ für Kitas und „So läuft das weiter“ für weiterführende Schulen und Berufskollegs sollen zukünftig im ganzen Dortmunder Stadtgebiet ausgerollt werden und schrittweise an allen interessierten Einrichtungen durchgeführt werden. Dafür wird die Verwaltung einen Vorschlag zur organisatorischen Einbindung und Weiterführung der Programme unterbreiten. Das Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche wird zudem im Rahmen des noch zu bearbeitenden Teilkonzeptes Mobilitätsmanagement des Masterplans Mobilität 2030 aufgegriffen.

QS1 – Marketing: UmsteiGERN-Kampagne

Maßnahmenbeschreibung

Unter dem Motto „UmsteiGERN. Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“ wird mit der Marketingkampagne das Projekt Emissionsfreie Innenstadt und dessen Maßnahmen auf unterschiedlichen Kanälen online und offline stadtweit kommuniziert. So hat die Kampagne Wahrnehmung und Wirksamkeit der Maßnahmen verstärkt und das Thema klimafreundliche Mobilität in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt.



Plakate der UmsteiGERN-Botschafter werben am Rathaus für klimafreundliche Mobilität (Foto: Stadt Dortmund)

Um nachhaltig Verhalten hin zu klimafreundlicherer Mobilität zu ändern, ging sie auf Grundlage des Transtheroretischen Modells zur Verhaltensänderung in drei Schritten vor: Motivieren – Mobilisieren – Bestätigen. Zunächst geht es ums Motivieren: Um ²²

Nachbar*innen, Mitschüler*innen, Kolleg*innen und Bekannte zu einer Verhaltensänderung zu bewegen, teilen authentische Dortmunder „Botschafter*innen“ auf Plakaten sowie auf den Kampagnenwebseiten umsteigern.de und emissionsfrei.dortmund.de ihre persönlichen Geschichten und Erfahrungen, wie sie klimafreundlich unterwegs sind. Darüber hinaus wird über Möglichkeiten zu klimafreundlicher Mobilität informiert und umweltfreundlicheres Verkehrsverhalten mit Informationen über stadtweite P+R-Anlagen erleichtert.

Der zweite Schritt der Kampagne lautet „Mobilisieren“. Dazu hat die Stadt gezielt Anreize zum UmsteiGERN geschaffen, z.B. durch Aktionen während der **EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE**, zum Thema Mobilitätsmanagement an Schulen und in Betrieben oder für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sowie einen Aktionstag mit kostenlosem Fahrradcheck auf dem fahrradfreundlichen Radwall zu Beginn einer Fahrradachse. Darüber hinaus wurden Projektmaßnahmen wie Bewohnerparken in Klinik- und Brüggmannviertel, Dialoge zur Umgestaltung des Wallrings sowie die Förderung von Elektromobilität in Unternehmen aufmerksamkeitsstark im Rahmen der UmsteiGERN-Kampagne kommuniziert.

Ziel des dritten Schrittes der UmsteiGERN-Kampagne ist es, Verhaltensänderungen hin zu klimafreundlicherer Mobilität zu bestätigen: Als Dankeschön haben am 12. Juni 2022 ca. 17.000 Dortmunder*innen ein ganztägiges klimafreundliches FestiWall mit Sperrungen des Verkehrsrings um die City für den motorisierten Verkehr gefeiert: Im Rahmen der autofreien Großveranstaltung mit Tischspur auf dem Schwanen- und Ostwall und Mobilitätsspur für Rad- und Rollerfahrer*innen rund um den gesamten Wallring wurde klimafreundliche Mobilität gefeiert, indem die Potenziale des Wallrings und des umgebauten Radwalls erlebbar und die Projektmaßnahmen auf der FestiWall-Bühne vorgestellt wurden.



Postkarte zur Ankündigung des FestiWalls am 12.6.2022



Belebter Ostwall am autofreien FestiWall (Foto: Roland Gorecki, Dortmund Agentur)

Veränderung gegenüber der Antragstellung

Die UmsteiGERN-Kampagne musste von Beginn an laufend an die Bedingungen der Corona-Pandemie angepasst werden: Statt eines geplanten großen medienwirksamen Kampagnenauftritts mit UmsteiGERN-Botschafter*innen und Aktionen musste die Kommunikation über einen längeren Zeitraum gestreckt werden. U.a. aufgrund von Versammlungsverbot, Unternehmensschließungen und Ausgangssperren waren Umbuchungen von Werbeflächen erforderlich sowie das Umschwenken auf immer neue Kommunikationsmöglichkeiten. So wurde die monatelange Plakatierung von UmsteiGERN-Botschaften am Rathausgerüst sowie an Bauzäunen mit verstärkter Online-Kommunikation zu zentralen Kommunikationsmedien. Auch die für die zentrale Mobilisierungsphase geplanten Aktionen u.a. mit Mobilitätstagen an Schulen sowie an Verkehrsorten wie Radwegen, Parkhäusern und U-Bahn-Haltestellen mussten verschoben und umgeplant werden sowie teilweise gänzlich entfallen. Dadurch wurde die Kampagnenkommunikation auf die einzelnen Projektmaßnahmen fokussiert: Gestaltung von Containern und Videoproduktion für das Mikrodepot am Ostwall, Anwohnerinformationen und Baustellentagebuch für den Radwall sowie Hauswurfsendungen und Flyerverteilung in den Quartieren zum Bewohnerparken sowie für Dialogveranstaltungen u.a. zur Umgestaltung des Wallrings. Darüber hinaus wurden stadtweite Veranstaltungen wie Dortbunt, E-Bike-Festival und EUROPÄISCHE **MOBILITÄTSWOCHE** als



Kommunikationsanlässe genutzt. Sobald es die Pandemielage wieder erlaubte, waren Aktionen wie eine Fotoaktion, Mobilitätstage und kostenloser Fahrradcheck am Radwall mit angepassten Hygienekonzepten möglich. Darüber hinaus wurden u.a. mit der Produktion von UmsteiGERN-Masken zunächst als Alltagsmasken, im weiteren Verlauf der Pandemie als FFP2-Masken, veränderte Werbemöglichkeiten genutzt, um die UmsteiGERN-Kampagne und damit klimafreundliche Mobilität ins Gespräch zu bringen.

Das zunächst für den 26.9.2021 geplante autofreie FestiWall rund um den Dortmunder Wallring als Abschluss der UmsteiGERN-Kampagne musste pandemiebedingt immer wieder verschoben und umgeplant werden. Dadurch wurde die Organisation der Veranstaltung als buntes Bürger*innenfest am 12.6.2022 sehr viel aufwändiger und verursachte nicht vorhersehbare Kostensteigerungen infolge von Corona bedingten Personalengpässen sowie Kostensteigerungen u.a. für Toiletten infolge des Flüchtlingsstroms aus der Ukraine und der Hochwasserschäden im Ahrtal. Dennoch waren die Teilnahme am autofreien FestiWall und die Begeisterung darüber so groß, dass der vielfache Wunsch nach Wiederholung der Veranstaltung laut wurde.

Fortführung

Nach zweijähriger Kommunikation der UmsteiGERN-Kampagne auf vielfältigen Kanälen der Stadt ist die Marke UmsteiGERN für klimafreundliche Mobilität in Dortmund eingeführt. 41% der Bewohner*innen der Innenstadt und 28% der Bewohner*innen der restlichen Stadtbezirke haben die UmsteiGERN-Kampagne wahrgenommen und bewerten sie überwiegend positiv (s. Evaluationsergebnisse). In Erinnerung bleiben vor allem die UmsteiGERN-Botschafter*innen, Flyer, Banner und Plakate sowie Radiospots.

Darüber hinaus haben die bundesweite Auszeichnung als Klimaaktive Kommune 2021, die Platzierung im nationalen Wettbewerb der EUROPÄISCHEN **MOBILITÄTSWOCHE** sowie die landesweite Prämierung als EFRE.Star Nordrhein-Westfalen 2022 zur Bekanntheit der Marke UmsteiGERN über die Stadtgrenzen hinaus beigetragen. An diese Potenziale gilt es anzuknüpfen mit der stadtweiten Fortführung der UmsteiGERN-Kampagne zur Kommunikation klimafreundlicher Mobilität in Dortmund.



QS2 – Öffentlichkeitsbeteiligung

Maßnahmenbeschreibung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz des Projektes Emissionsfreie Innenstadt. Dazu wurden Bürger*innen, fachkundige Akteur*innen sowie die Politik mit unterschiedlichen Formaten in die Planungsprozesse eingebunden. Durch Dialogveranstaltungen und interaktive Bürgerwerkstätten konnten Bürger*innen sowie ein möglichst breites Spektrum der Stadtgesellschaft wie Institutionen, Unternehmen, Einzelhändler*innen (Cityring), Politik und Verwaltung angesprochen. Die Beteiligungsformate wurden pandemiebedingt verschoben und angepasst. Externe Moderator*innen sorgten dafür, dass dabei möglichst viele Meinungen zu Wort kamen. Beispielsweise wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wallring in zwei digitalen Dialogveranstaltungen mit mehr als 1000 Teilnehmenden thematisiert.



Mit Postkarten hat das Projektteam u.a. zu Dialogveranstaltungen zum Wallring eingeladen

In Akteursgesprächen werden je nach Thema Teilnehmende aus der jeweiligen Branche angesprochen. Dabei waren die Veranstaltungsformate so gewählt, dass Praktiker*innen spezifische Informationen und konkrete Hinweise erhielten. In enger Verknüpfung mit den Maßnahmen des Projektes gab es verschiedene Veranstaltungen, welche die Akteur*innen informierten und beteiligten.

Der im Prozess des Masterplans Mobilität 2030 eingerichtete Arbeitskreis begleitete die Umsetzung der Maßnahmen der Emissionsfreien Innenstadt konstruktiv kritisch. In diesem Arbeitskreis sind Vertreter*innen verschiedenster Institutionen vertreten. 26

Durch die Bearbeitung des Masterplans Mobilität 2030 mit seinen Teilkonzepten sowie des Masterplans nachhaltige Mobilität in der Stadt verfügen die Teilnehmenden über ein tiefgehendes und übergreifendes Wissen der Verkehrsplanung der Stadt Dortmund. Dieses Fachwissen wurde genutzt, um die Maßnahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt zu bewerten und rückzukoppeln.

Fortführung

Auch in Zukunft erfordern verkehrliche Planungsprozesse und Maßnahmen für eine Verkehrswende umfangreiche Beteiligungsprozesse u.a. mit Akteursgesprächen und Dialogveranstaltungen. Die Erfahrung der digitalen Dialogveranstaltungen v.a. zur Verkehrsuntersuchung Wallring sowie zum Bewohnerparken hat gezeigt, dass über hybride und digitale Beteiligungsformate zusätzliche Bevölkerungsgruppen erreicht werden können. Diese Möglichkeiten gilt es auch bei zukünftigen Beteiligungsverfahren auszuloten. Aufgrund der Brisanz und Emotionalität von Verkehrsthemen wird auch zukünftig die externe Moderation von Dialogveranstaltungen, Workshops, Akteursgesprächen und Sitzungen des Arbeitskreises Masterplan Mobilität 2030 empfohlen – sowohl in Präsenz als auch digital und hybrid.

QS3 – Evaluation

Maßnahmenbeschreibung

Die Evaluation der Maßnahmen und des Gesamtprojektes betrachtet zum einen die Prozesse, zum anderen die erzielten Wirkungen. Im Rahmen der Prozessevaluation wurden die Prozesse von Beginn an begleitet und dokumentiert. Hierzu kamen verschiedene Methoden zum Einsatz. So konnten die Fortschritte beobachtet und begleitet, sowie Erfolgsfaktoren und Hemmnisse abgeleitet werden. Die Ergebnisse dienen in künftigen Prozessen deren Optimierung. Im Rahmen der Wirkungsevaluation wurden durch Zählungen und Befragungen nach wissenschaftlichen Standards Daten erhoben, die dazu dienen, die mit dem Projekt erzielten Wirkungen (CO₂ Einsparungen) zu messen. Hieraus werden auch Hinweise auf die Wirksamkeit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschiedener verkehrsplanerischer Maßnahmen abgeleitet, die in künftige Planungen einfließen.

Die Evaluation hat sich stetig den anderen Maßnahmen angepasst, die sie über die Projektlaufzeit begleitet. Mit den Verzögerungen von Maßnahmen ging zwangsläufig eine Verzögerung der Evaluationsschritte einher.

Die Ergebnisse sind in umfangreichen Abschlussberichten dokumentiert und werden in Anlage 2 zusammengefasst dargestellt.