



An die Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen

09.06.2020

**Tischvorlage zum Tagesordnungspunkt 5.1.:  
Lokale Ergänzung 2020 für die Stadt Dortmund zum Luftreinhalteplan Ruhrgebiet  
2011 Teilplan Ost (Drucksache Nr.: 17438-20)**

Die BR Arnsberg hat am 08.06.2020 Änderungen an dem bisher vorliegenden Entwurf zur Lokalen Ergänzung des Luftreinhalteplans mitgeteilt und hierzu die beigefügte Synopse erstellt.

Die Änderungen erfolgten ausschließlich in den Tabellen im Kapitel 5.3.1 Ergänzung des Maßnahmenkatalogs.

In diesen Tabellen ist jeweils die Spalte „Bemerkungen“ entfallen. Alle Inhalte der Spalte „Bemerkungen“ wurden in die Spalte „Maßnahmen Kurzbeschreibung“ überführt.

Die textlichen Änderungen haben sich dadurch ergeben, dass vorhandene Abweichungen zum Text des Vergleiches des Landes NRW mit der Deutschen Umwelthilfe e.V. beseitigt wurden. Deshalb sind auch die Teilkonzepte des Masterplans Mobilität „Elektromobilität für Dortmund EMoDo<sup>3</sup>“ und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“(M-DO.30.1), die weiteren Teilkonzepte „Fußverkehr und Barrierefreiheit“, „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ und „Ruhender Verkehr & öffentlicher Raum“(M-DO.30.2) sowie das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“(M-DO.31.1) wieder als separate Maßnahmen in die Liste aufgenommen worden. Eine substantielle Änderung des versandten Entwurfs der Lokalen Ergänzung 2020 zum Luftreinhalteplan ergibt sich durch diese Veränderungen nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Ludger Wilde

Geschäftsbereiche:

Umweltamt • Stadtplanungs- und Bauordnungsamt • Vermessungs- und Katasteramt • Amt für Wohnen • Amt für Stadterneuerung  
Südwall 2-4 • 44122 Dortmund • Telefon (0231) 50-2 20 37 • Telefax (0231) 50-1 00 06  
E-Mail: lwilde@stadtdo.de • Stadtbahnhof Stadtgarten • S-Bahn Haltestelle Stadthaus

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO.1	<p><b>Ausdehnung des nächtlichen LKW-Durchfahrverbots für Lkw &gt; 7,5 t auf der B1 auf ganztags</b></p> <p>Nachts dürfen Lkw des Durchgangsverkehrs über 7,5 Tonnen bereits seit dem Jahr 2007 die B1 in Dortmund nicht passieren. Dieses Nachtfahrverbot wird nun auf 24h ausgedehnt. Der Lkw-Durchgangsverkehr (&gt; 7,5 t) wird mittels Beschilderung bereits an den Autobahnkreuzen umgeleitet. Die bestehende Beschilderung wird im Zuge der Ausweitung des Lkw-Fahrverbots entsprechend ersetzt.</p> <p>Die Maßnahme wurde bereits durch die zuständigen Verkehrsbehörden umgesetzt.</p> <p>Es wird eine Lkw-Verdrängung am ganztägigen Lkw-Aufkommen von 20% (= 25 % der Fahrzeuge zwischen 6 und 22 Uhr) erwartet.</p>	Stadt Dortmund / Umsetzung zum 24.03.2020.	M-DO.1	<p><b>Ausdehnung des nächtlichen LKW-Durchfahrverbots für Lkw &gt; 7,5 t auf der B1 auf ganztags</b></p> <p>Nachts dürfen Lkw des Durchgangsverkehrs über 7,5 Tonnen bereits seit dem Jahr 2007 die B1 in Dortmund nicht passieren. Dieses Nachtfahrverbot wird nun auf 24h ausgedehnt. Der Lkw-Durchgangsverkehr (&gt; 7,5 t) wird mittels Beschilderung bereits an den Autobahnkreuzen umgeleitet. Die bestehende Beschilderung wird im Zuge der Ausweitung des Lkw-Fahrverbots entsprechend ersetzt.</p>	Stadt Dortmund / Umsetzung zum 24.03.2020.	Die Maßnahme wurde bereits durch die zuständigen Verkehrsbehörden umgesetzt. <p>Es wird eine Lkw-Verdrängung am ganztägigen Lkw-Aufkommen von 20% (= 25 % der Fahrzeuge zwischen 6 und 22 Uhr) erwartet.</p>

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO.2	<p>Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für die Auffahrtsrampe von der Märkischen Straße zum Rheinlanddamm in Fahrtrichtung Westen von 50 km/h auf 40 km/h</p> <p>Die Fahrbahnen der B1 verlaufen im relevanten Straßenabschnitt in Tieflage, da die B1 hier die Märkische Straße unterquert. Insofern haben die Verkehre auf der Auffahrtsrampe einen Einfluss auf die Belastung. Daher soll hier die zulässige Geschwindigkeit reduziert werden, um ein frühzeitiges Beschleunigen zu unterbinden.</p> <p>Die Maßnahme reduziert nicht die Verkehrsmenge, kann aber die Emissionen durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und aufgrund der geringeren Geschwindigkeit mindern.</p>	Stadt Dortmund / 24.03.2020.	M-DO.2	<p>Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für die Auffahrtsrampe von der Märkischen Straße zum Rheinlanddamm in Fahrtrichtung Westen von 50 km/h auf 40 km/h</p> <p>Die Fahrbahnen der B1 verlaufen im relevanten Straßenabschnitt in Tieflage, da die B1 hier die Märkische Straße unterquert. Insofern haben die Verkehre auf der Auffahrtsrampe einen Einfluss auf die Belastung. Daher soll hier die zulässige Geschwindigkeit reduziert werden, um ein frühzeitiges Beschleunigen zu unterbinden.</p>	Stadt Dortmund / 24.03.2020.	Die Maßnahme reduziert nicht die Verkehrsmenge, kann aber die Emissionen durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und aufgrund der geringeren Geschwindigkeit mindern.

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO.3	<p>Installation einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage für den Rheinlanddamm auf Höhe der Westfalenhallen in Fahrtrichtung Ost</p> <p>Die konsequentere Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit wird sich positiv auf die NO<sub>2</sub>-Reduktion auswirken.</p>	<p>Stadt Dortmund / Die Einrichtung ist seit 15.04.2019 in Betrieb.</p>	M-DO.3	<p>Installation einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage für den Rheinlanddamm auf Höhe der Westfalenhallen in Fahrtrichtung Ost</p> <p>Die konsequentere Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit wird sich positiv auf die NO<sub>2</sub>-Reduktion auswirken.</p>	<p>Stadt Dortmund / Die Einrichtung ist seit 15.04.2019 in Betrieb.</p>	

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO.4	<p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Brackeler Straße zwischen „Borsigplatz“ und „Im Spähenfelde“</p> <p>Im oben genannten Bereich soll die Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h begrenzt werden. Dadurch wird eine Reduzierung des Verkehrs mit dem Ziel der Emissionsminderung angestrebt.</p> <p>Auf der Brackeler Straße befindet sich bereits eine Anlage zur Überwachung der Geschwindigkeit und des dort bestehenden LKW-Durchfahrverbots.</p> <p>Durch die gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M-DO.4 (Reduzierung auf Tempo 30) und M-DO.5 (Umweltspur) auf der Brackeler Straße zwischen „Borsigplatz“ und „Im Spähenfelde“ wird zusammen eine Verkehrsreduzierung von 20 % erreicht.</p>	Stadt Dortmund / am 20.03.2020 in Betrieb gegangen.	M-DO.4	<p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Brackeler Straße zwischen „Borsigplatz“ und „Im Spähenfelde“</p> <p>Im oben genannten Bereich soll die Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h begrenzt werden. Dadurch wird eine Reduzierung des Verkehrs mit dem Ziel der Emissionsminderung angestrebt.</p> <p>Auf der Brackeler Straße befindet sich bereits eine Anlage zur Überwachung der Geschwindigkeit und des dort bestehenden LKW-Durchfahrverbots.</p>	Stadt Dortmund / am 20.03.2020 in Betrieb gegangen.	Durch die gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M-DO.4 (Reduzierung auf Tempo 30) und M-DO.5 (Umweltspur) auf der Brackeler Straße zwischen „Borsigplatz“ und „Im Spähenfelde“ wird zusammen eine Verkehrsreduzierung von 20 % erreicht.

<p><b>M-DO.5</b></p> <p><b>Einrichtung einer Umweltspur in der Brackeler Straße</b></p> <p>Die Umweltspur beginnt ca. 800 m östlich vor der Kreuzung Brackeler Straße/Im Spähenfelde. In diesem Abschnitt wird die Kapazität durch die Umweltspur faktisch halbiert, da die Linksabbieger und Geradeaus-Verkehre sich eine Fahrspur teilen müssen.</p> <p>Eine entsprechende Umstellung der Ampelanlage mit einer stärkeren Pfortnerung der Verkehre geht hiermit einher.</p> <p>Im Bereich des Belastungsschwerpunktes wird die Umweltspur auf dem nördlichen Fahstreifen der Brackeler Straße in Fahrtrichtung Borsigplatz eingerichtet. Diese Fahrspur dürfen nur noch Linienverkehre des ÖPNV, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen und Fahrräder benutzen. Die sonstigen KFZ-Verkehre müssen die mittlere Fahrspur nutzen. Stadtauswärts steht dann nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Um die Anlieger der Lünener Straße und der Straße Im Spähenfelde nördlich der Brackeler Straße weiterhin in ihre Wohngebiete fahren zu lassen, dürfen sie für einen notwendigen kurzen Abschnitt die Umweltspur bis zu den jeweiligen Einmündungen mitbenutzen.</p> <p>Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von vier Monaten ab Einführung der Umweltspur nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 24.185 Kfz/24h) liegen.</p> <p>Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern.</p> <p>Durch die gemeinsame Umsetzung der</p>	<p>Stadt Dortmund / am 20.03.2020 in Betrieb gegangen.</p>	<p><b>M-DO.5</b></p> <p><b>Einrichtung einer Umweltspur in der Brackeler Straße</b></p> <p>Die Umweltspur beginnt ca. 800 m östlich vor der Kreuzung Brackeler Straße/Im Spähenfelde. In diesem Abschnitt wird die Kapazität durch die Umweltspur faktisch halbiert, da die Linksabbieger und Geradeaus-Verkehre sich eine Fahrspur teilen müssen.</p> <p>Eine entsprechende Umstellung der Ampelanlage mit einer stärkeren Pfortnerung der Verkehre geht hiermit einher.</p> <p>Im Bereich des Belastungsschwerpunktes wird die Umweltspur auf dem nördlichen Fahstreifen der Brackeler Straße in Fahrtrichtung Borsigplatz eingerichtet. Diese Fahrspur dürfen nur noch Linienverkehre des ÖPNV, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen und Fahrräder benutzen. Die sonstigen KFZ-Verkehre müssen die mittlere Fahrspur nutzen. Stadtauswärts steht dann nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Um die Anlieger der Lünener Straße und der Straße Im Spähenfelde nördlich der Brackeler Straße weiterhin in ihre Wohngebiete fahren zu lassen, dürfen sie für einen notwendigen kurzen Abschnitt die Umweltspur bis zu den jeweiligen Einmündungen mitbenutzen.</p> <p>Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von vier Monaten ab Einführung der Umweltspur nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 24.185 Kfz/24h) liegen.</p> <p>Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern.</p> <p>Durch die gemeinsame Umsetzung der</p>	<p>Stadt Dortmund / am 20.03.2020 in Betrieb gegangen.</p>
<p><b>M-DO.5</b></p> <p><b>Einrichtung einer Umweltspur in der Brackeler Straße</b></p> <p>Die Umweltspur beginnt ca. 800 m östlich vor der Kreuzung Brackeler Straße/Im Spähenfelde. In diesem Abschnitt wird die Kapazität durch die Umweltspur faktisch halbiert, da die Linksabbieger und Geradeaus-Verkehre sich eine Fahrspur teilen müssen.</p> <p>Eine entsprechende Umstellung der Ampelanlage mit einer stärkeren Pfortnerung der Verkehre geht hiermit einher.</p> <p>Im Bereich des Belastungsschwerpunktes wird die Umweltspur auf dem nördlichen Fahstreifen der Brackeler Straße in Fahrtrichtung Borsigplatz eingerichtet. Diese Fahrspur dürfen nur noch Linienverkehre des ÖPNV, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen und Fahrräder benutzen. Die sonstigen KFZ-Verkehre müssen die mittlere Fahrspur nutzen. Stadtauswärts steht dann nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Um die Anlieger der Lünener Straße und der Straße Im Spähenfelde nördlich der Brackeler Straße weiterhin in ihre Wohngebiete fahren zu lassen, dürfen sie für einen notwendigen kurzen Abschnitt die Umweltspur bis zu den jeweiligen Einmündungen mitbenutzen.</p> <p>Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von vier Monaten ab Einführung der Umweltspur nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 24.185 Kfz/24h) liegen.</p> <p>Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern.</p> <p>Durch die gemeinsame Umsetzung der</p>	<p>Stadt Dortmund / am 20.03.2020 in Betrieb gegangen.</p>	<p><b>M-DO.5</b></p> <p><b>Einrichtung einer Umweltspur in der Brackeler Straße</b></p> <p>Die Umweltspur beginnt ca. 800 m östlich vor der Kreuzung Brackeler Straße/Im Spähenfelde. In diesem Abschnitt wird die Kapazität durch die Umweltspur faktisch halbiert, da die Linksabbieger und Geradeaus-Verkehre sich eine Fahrspur teilen müssen.</p> <p>Eine entsprechende Umstellung der Ampelanlage mit einer stärkeren Pfortnerung der Verkehre geht hiermit einher.</p> <p>Im Bereich des Belastungsschwerpunktes wird die Umweltspur auf dem nördlichen Fahstreifen der Brackeler Straße in Fahrtrichtung Borsigplatz eingerichtet. Diese Fahrspur dürfen nur noch Linienverkehre des ÖPNV, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen und Fahrräder benutzen. Die sonstigen KFZ-Verkehre müssen die mittlere Fahrspur nutzen. Stadtauswärts steht dann nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Um die Anlieger der Lünener Straße und der Straße Im Spähenfelde nördlich der Brackeler Straße weiterhin in ihre Wohngebiete fahren zu lassen, dürfen sie für einen notwendigen kurzen Abschnitt die Umweltspur bis zu den jeweiligen Einmündungen mitbenutzen.</p> <p>Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von vier Monaten ab Einführung der Umweltspur nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 24.185 Kfz/24h) liegen.</p> <p>Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern.</p> <p>Durch die gemeinsame Umsetzung der</p>	<p>Stadt Dortmund / am 20.03.2020 in Betrieb gegangen.</p>

M-  
DO.6

**Tempo 30 in der Ruhrallee zwischen Wall und B1- Rheinlanddamm und Pfortnern des Verkehrszuflusses in Fahrtrichtung Innenstadt**

Auf dem genannten Abschnitt der Ruhrallee wird in beiden Richtungen die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Hierzu wird die Koordinierung der Lichtsignalanlagen angepasst. In Fahrtrichtung Innenstadt ist bereits nördlich der B1 eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vorhanden.

Des Weiteren wird durch eine Verkürzung der Grünzeiten an der Fußgänger-LSA mittels Veränderung der Signalisierung nördlich der B1 (in Höhe der Zufahrt von der B1 auf die B 54) in Fahrtrichtung Innenstadt der Verkehrszufluss reduziert.

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

Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von drei Monaten ab Einführung von Tempo 30 und der Pfortnerung nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 32.971 Kfz/24h) liegen.

Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern.

Durch eine Anpassung der Signalsteuerung der Fußgängeranlage Ruhrallee /Rheinlanddamm in Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 wird eine

Stadt Dortmund  
am 24. April 2020  
umgesetzt.

M-  
DO.6

**Tempo 30 in der Ruhrallee zwischen Wall und B1- Rheinlanddamm und Pfortnern des Verkehrszuflusses in Fahrtrichtung Innenstadt**

Auf dem genannten Abschnitt der Ruhrallee wird in beiden Richtungen die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Hierzu wird die Koordinierung der Lichtsignalanlagen angepasst. In Fahrtrichtung Innenstadt ist bereits nördlich der B1 eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vorhanden.

Des Weiteren wird durch eine Verkürzung der Grünzeiten an der Fußgänger-LSA mittels Veränderung der Signalisierung nördlich der B1 (in Höhe der Zufahrt von der B1 auf die B 54) in Fahrtrichtung Innenstadt der Verkehrszufluss reduziert.

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

Die Verkehrsreduzierung sollte nach einer Frist von drei Monaten ab Einführung von Tempo 30 und der Pfortnerung nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt (bezogen auf den errechneten Ausgangswert von 32.971 Kfz/24h) liegen.

Die Stadt Dortmund wird kontinuierlich die Entwicklung der Immissionsmesswerte und die Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Brackeler Straße beobachten und über eine Pfortnerung des Verkehrs erforderlichenfalls kurzfristig nachsteuern.

Stadt Dortmund  
am 24. April 2020  
umgesetzt.

Durch eine Anpassung der Signalsteuerung der Fußgängeranlage Ruhrallee /Rheinlanddamm in Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 wird eine Pfortnerung der Fahrtrichtung stadteinwärts bewirkt, wodurch laut Modellrechnung rund 21 % der Verkehre verdrängt werden. Die Umsetzung erfolgt in Verbindung mit der Einrichtung der Geschwindigkeitsreduzierungen, da bei alleiniger Einrichtung der Pfortnerung kleinräumige Ausweichverkehre auftreten und dementsprechend keine Wirkung eintritt. Die weitere Pfortnerung an der LSA erfolgt bei Nichterreicherung der angestrebten Verkehrsreduzierung, die nach einer Frist von drei Monaten ab Einführung der Pfortnerung nicht unter 18 % im Monatsdurchschnitt liegen soll (maßgeblich ist der Monat August 2020, als erster voller in die Auswertung einfließender Monat nach der 3-Monatsfrist seit Einführung der

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.
M-DO.7	Marketingkonzept für die städtischen P+R Anlagen Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ gibt es eine umfassende Marketingkampagne zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus+Bahn) v. a. auf dem Weg in die Innenstadt. Ein Teil der Marketingkampagne wird auch die Bewerbung der vorhandenen P+R-Parkplätze westlich der Ruhrallee (Haltestelle Remydamm) sein, um die Autofahrer auf das Angebot aufmerksam zu machen. Die Fahrzeit von der Haltestelle Remydamm in die Innenstadt (Haltestelle Stadtgarten) beträgt lediglich 5 - 6 min. Erwarteter Effekt: Verlagerung von 1 % der Verkehrsbelastung auf der Ruhrallee auf P+R.	Stadt Dortmund / Beginn II. Quartal 2020.	Lfd. Nr.
M-DO.7	Marketingkonzept für die städtischen P+R Anlagen Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ gibt es eine umfassende Marketingkampagne zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus+Bahn) v. a. auf dem Weg in die Innenstadt. Ein Teil der Marketingkampagne wird auch die Bewerbung der vorhandenen P+R-Parkplätze westlich der Ruhrallee (Haltestelle Remydamm) sein, um die Autofahrer auf das Angebot aufmerksam zu machen. Die Fahrzeit von der Haltestelle Remydamm in die Innenstadt (Haltestelle Stadtgarten) beträgt lediglich 5 - 6 min. Erwarteter Effekt: Verlagerung von 1 % der Verkehrsbelastung auf der Ruhrallee auf P+R.	Stadt Dortmund / Beginn II. Quartal 2020.	Erwarteter Effekt: Verlagerung von 1 % der Verkehrsbelastung auf der Ruhrallee auf P+R.



<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO.8	<p><b>Einbeziehung des P+R Parkplatzes an der Ruhrallee in das Parkleitsystem Innenstadt</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems Innenstadt wird die P+R-Anlage an der Ruhrallee (Remydamm) mit in das System eingebunden, um so dem Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit der P+R-Nutzung, aber auch frühzeitig auf die Auslastung des innerstädtischen Parkraums hinzuweisen und ihm eine frühzeitige Routingempfehlung zu geben. Dazu wird der P+R-Standort mit einem bilanzierenden Detektionssystem ausgestattet und um LED-Tafeln zur Informationsmitteilung an den Verkehrsteilnehmer erweitert. Des Weiteren werden die dynamischen Verkehrsdaten den Nutzern nach dem Open-Data-Prinzip durch smarte Technologie sowie diverse Verkehrs-Apps zur Verfügung gestellt.</p>	Stadt Dortmund / im Jahr 2021.	
M-DO.8	<p><b>Einbeziehung des P+R Parkplatzes an der Ruhrallee in das Parkleitsystem Innenstadt</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems Innenstadt wird die P+R-Anlage an der Ruhrallee (Remydamm) mit in das System eingebunden, um so dem Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit der P+R-Nutzung, aber auch frühzeitig auf die Auslastung des innerstädtischen Parkraums hinzuweisen und ihm eine frühzeitige Routingempfehlung zu geben. Dazu wird der P+R-Standort mit einem bilanzierenden Detektionssystem ausgestattet und um LED-Tafeln zur Informationsmitteilung an den Verkehrsteilnehmer erweitert. Des Weiteren werden die dynamischen Verkehrsdaten den Nutzern nach dem Open-Data-Prinzip durch smarte Technologie sowie diverse Verkehrs-Apps zur Verfügung gestellt.</p>	Stadt Dortmund / Ende 2021.	

<p>M-DO.9</p>	<p><b>Modernisierung des städtischen Fuhrparks</b></p> <p>Der Rat der Stadt Dortmund hat beschlossen, dass im Bereich der Pkw im Jahr 2022 80 % der Fahrzeuge elektrisch betrieben werden. <u>Der Bestand wird sich bereits bis Ende 2020 auf 76 Fahrzeuge erhöhen. Damit ist bereits ein Anteil der E-Fahrzeuge an allen städtischen PKW von 63 % erreicht.</u></p> <p>Im Segment der leichten Nutzfahrzeuge wird im Jahr 2020 der Austausch von 64 älteren leichten Nutzfahrzeugen durch Neufahrzeuge erfolgen. Ferner werden bis Ende 2020 8 elektrisch angetriebene leichte Nutzfahrzeuge im Bestand sein. Bis Ende 2021 werden alle bisher noch vorhandenen Euro 5 INfz ersetzt.</p> <p>Dem Segment der <u>Nutzfahrzeuge ab 5,9 t</u> sowie der schweren Nutzfahrzeuge sind aktuell 52 Fahrzeuge zuzurechnen. Ende 2020 werden hiervon 30 den Standard Euro VI erfüllen. Dazu werden in 2020 11 Kfz schlechter Euro V außer Betrieb genommen. Im Weiteren werden auch die schweren Nutzfahrzeuge durch ein fortlaufendes Investitionsprogramm sukzessive durch Fahrzeuge mit dem höchstmöglichen Abgasstandard ersetzt. Die Stadt Dortmund wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Fahrzeuge nachrüsten, die förderfähig sind.</p> <p>Für die Beschaffung von E-Fahrzeugen wird in jedem Einzelfall die Möglichkeit der finanziellen Förderung geprüft. Im Rahmen der Beschaffung von E-Fahrzeugen wurde i. d. R. das Fördermittelprogramm „progres.nrw“ - Programmbereich Emissionsarme Mobilität“ in Anspruch genommen.</p>	<p>Stadt Dortmund / Ende 2022</p> <p>Gestuft bis Ende 2021</p> <p>Bis Ende 2020</p>	<p>M-DO.9</p>	<p><b>Modernisierung des städtischen Fuhrparks</b></p> <p>Der Rat der Stadt Dortmund hat beschlossen, dass im Bereich der Pkw im Jahr 2022 80 % der Fahrzeuge elektrisch betrieben werden.</p> <p>Im Segment der leichten Nutzfahrzeuge wird im Jahr 2020 der Austausch von 64 älteren leichten Nutzfahrzeugen durch Neufahrzeuge erfolgen. Ferner werden bis Ende 2020 8 elektrisch angetriebene leichte Nutzfahrzeuge im Bestand sein. Bis Ende 2021 werden alle bisher noch vorhandenen Euro 5 INfz ersetzt.</p> <p>Dem Segment der <u>Nutzfahrzeuge ab 5,9 t</u> sowie der schweren Nutzfahrzeuge sind aktuell 52 Fahrzeuge zuzurechnen. Ende 2020 werden hiervon 30 den Standard Euro VI erfüllen. Dazu werden in 2020 11 Kfz schlechter Euro V außer Betrieb genommen. Im Weiteren werden auch die schweren Nutzfahrzeuge durch ein fortlaufendes Investitionsprogramm sukzessive durch Fahrzeuge mit dem höchstmöglichen Abgasstandard ersetzt. Die Stadt Dortmund wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Fahrzeuge nachrüsten, die förderfähig sind.</p>	<p>Stadt Dortmund / Ende 2020</p> <p>Gestuft bis Ende 2021</p> <p>Ende 2020</p>	<p>Für die Beschaffung von E-Fahrzeugen wird in jedem Einzelfall die Möglichkeit der finanziellen Förderung geprüft. Im Rahmen der Beschaffung von E-Fahrzeugen wurde i. d. R. das Fördermittelprogramm „progres.nrw“ - Programmbereich Emissionsarme Mobilität“ in Anspruch genommen.</p>
---------------	--	---	---------------	---	---	--

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 10	<p><b>Förderung von E-Taxen und Umstellung der Taxen und der KEP-Dienste auf E-Mobilität</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird die Elektrifizierung der Taxiflotte gefördert. Dazu ist der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur am Hauptbahnhof, eine Bevorrechtigung von E-Taxen bei der Aufnahme von Fahrgästen durch elektronische Erfassung und Anzeige sowie die Ausdehnung der Taxikonzessionen ausschließlich für E-Fahrzeuge geplant.</p> <p>Ziel: Sukzessive Verminderung der Emissionen dieser Verkehrsgruppe.</p>	<p>Stadt Dortmund / Die Umsetzung beginnt im Jahr 2020 und soll in der ersten Jahreshälfte 2021 abgeschlossen werden.</p>	M-DO. 10	<p><b>Förderung von E-Taxen und Umstellung der Taxen und der KEP-Dienste auf E-Mobilität</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird die Elektrifizierung der Taxiflotte gefördert. Dazu ist der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur am Hauptbahnhof, eine Bevorrechtigung von E-Taxen bei der Aufnahme von Fahrgästen durch elektronische Erfassung und Anzeige sowie die Ausdehnung der Taxikonzessionen ausschließlich für E-Fahrzeuge geplant.</p> <p>Im gleichen Projekt wird ein Mikrodepot errichtet, welches die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) nutzen können, um Pakete auf Lastenräder umzuschlagen. Damit kann die Zustellung auf der sog. letzten Meile emissionsfrei erfolgen.</p>	<p>Stadt Dortmund / Die Umsetzung beginnt im Jahr 2020 und soll in der ersten Jahreshälfte 2021 abgeschlossen werden.</p>	<p>Sukzessive Verminderung der Emissionen dieser Verkehrsgruppe.</p>

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 11	<p><b>Errichtung bzw. Ausbau von Ladeinfrastruktur</b></p> <p>Die Stadt Dortmund ist am Projekt NO<sub>x</sub>-Block beteiligt. Das Vorhaben hat die Errichtung einer substanzialen Anzahl von Ladepunkten für E-Fahrzeuge im öffentlichen, halböffentlichen und privaten Raum zum Ziel. Im Rahmen dieses Projektes werden in Dortmund neben den bestehenden 180 Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum insbesondere in Verbindung mit der Straßenbeleuchtung errichtet. Hierdurch wird ein wesentliches Hemmnis für die Anschaffung privater E-Mobile beseitigt. Im Jahr 2020 ist zunächst die Errichtung von ca. 150 Ladesäulen vorgesehen. Im Jahr 2021 folgen weitere 200 Ladepunkte.</p> <p>Ziel ist die Attraktivitätssteigerung des E-Verkehrs.</p> <p>Das Gesamtprojekt wird vom Bundesministerium für Energie und Wirtschaft im Förderauftrag „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 bis 2020“ gefördert.</p>	Stadt Dortmund / Beginn 2020, fortlaufend.	M-DO. 11	<p><b>Errichtung bzw. Ausbau von Ladeinfrastruktur</b></p> <p>Die Stadt Dortmund ist am Projekt NO<sub>x</sub>-Block beteiligt. Das Vorhaben hat die Errichtung einer substanzialen Anzahl von Ladepunkten für E-Fahrzeuge im öffentlichen, halböffentlichen und privaten Raum zum Ziel. Im Rahmen dieses Projektes werden in Dortmund neben den bestehenden 180 Ladestationen 400 neue Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum insbesondere in Verbindung mit der Straßenbeleuchtung errichtet. Hierdurch wird ein wesentliches Hemmnis für die Anschaffung privater E-Mobile beseitigt. Im Jahr 2020 ist zunächst die Errichtung von ca. 150 Ladesäulen vorgesehen. Im Jahr 2021 folgen weitere 200 Ladepunkte.</p>	Stadt Dortmund / Beginn 2020, fortlaufend.	<p>Attraktivitätssteigerung des E-Verkehrs.</p> <p>Das Gesamtprojekt wird vom Bundesministerium für Energie und Wirtschaft im Förderauftrag „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 bis 2020“ gefördert.</p>

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 12	<p><b>Beratung zur Elektromobilität</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ erfolgen Beratungen von Handwerkern, Dienstleistern (z. B. Pflegediensten) und Wohnungsunternehmen zur Elektromobilität in zwei Stadtquartieren, um den Umstieg der betrieblichen Mobilität dieser Unternehmen auf E-Mobilität zu fördern.</p> <p>Ziel ist Förderung des Umstiegs von Unternehmen auf E-Mobilität.</p>	Stadt Dortmund / Die Beratungen beginnen im Jahr 2020.	M-DO. 12	<p><b>Beratung zur Elektromobilität</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ erfolgen Beratungen von Handwerkern, Dienstleistern (z. B. Pflegediensten) und Wohnungsunternehmen zur Elektromobilität in zwei Stadtquartieren, um den Umstieg der betrieblichen Mobilität dieser Unternehmen auf E-Mobilität zu fördern.</p>	Stadt Dortmund / Die Beratungen beginnen im Jahr 2020.	Förderung des Umstiegs von Unternehmen auf E-Mobilität.

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 13	<p><b>Neubeschaffung und Hardware-Nachrüstung bei Dieseldieseln</b></p> <p>Im Jahr 2020 sind keine Busse schlechter als EEV mehr in Betrieb. Von den verbleibenden Bussen des Standards EEV werden im Jahr 2020 alle Busse, die förderfähig sind, im Rahmen des Förderprogramms „Nachrüstung von Dieseldieseln der Schadstoffklassen II, IV, V und EEV im öffentlichen Nahverkehr“ mit SCRT-Systemen ausgestattet. Soweit die Busse nicht förderfähig sind, werden sie größtenteils im Jahr 2021, spätestens aber bis April 2022 durch neue Busse ersetzt. Gleichzeitig bereitet die DSW21 den Einstieg in die Beschaffung von E-Bussen vor. Eine Bestellung von E-Bussen wird im Jahr 2021 erfolgen. Über die anstehende Ausschreibung von Verkehrsleistungen nimmt die DSW21 Einfluss auf die Emissionen der Busse der Subunternehmer. Die DSW21 erstellt hierzu ein gemeinsames Konzept mit den Subunternehmern.</p> <p>Ziel ist eine Verminderung der Emissionen bei Bussen.</p>	DSW21 und Subunternehmer / Beginn 2020.	M-DO. 13	<p><b>Neubeschaffung und Hardware-Nachrüstung bei Dieseldieseln</b></p> <p>Im Jahr 2020 sind keine Busse schlechter als EEV mehr in Betrieb. Von den verbleibenden Bussen des Standards EEV werden im Jahr 2020 alle Busse, die förderfähig sind, im Rahmen des Förderprogramms „Nachrüstung von Dieseldieseln der Schadstoffklassen II, IV, V und EEV im öffentlichen Nahverkehr“ mit SCRT-Systemen ausgestattet. Soweit die Busse nicht förderfähig sind, werden sie größtenteils im Jahr 2021, spätestens aber bis April 2022 durch neue Busse ersetzt. Gleichzeitig bereitet die DSW21 den Einstieg in die Beschaffung von E-Bussen vor. Eine Bestellung von E-Bussen wird im Jahr 2021 erfolgen. Über die anstehende Ausschreibung von Verkehrsleistungen nimmt die DSW21 Einfluss auf die Emissionen der Busse der Subunternehmer. Die DSW21 erstellt hierzu ein gemeinsames Konzept mit den Subunternehmern.</p>	DSW21 und Subunternehmer / Beginn 2020.	Verminderung der Emissionen bei Bussen.

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 14	<p><b>Umbau der Stadtbahn Haltestelle Hauptbahnhof Dortmund</b></p> <p>Im Zusammenhang mit dem Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs (voraussichtliche Fertigstellung im Jahr 2024) wird derzeit die gleichnamige Haltestelle der Stadtbahn vom städtischen Tiefbauamt modernisiert und voraussichtlich im Jahr 2022 fertiggestellt. Im Vergleich zum Bestand werden die Bahnsteige mehr als doppelt so breit, um eine bessere Abwicklung der Ein- und Aussteigenden zu gewährleisten. Ein höherer Komfort wird auch durch neue Aufzugsanlagen erreicht. Die Modernisierung führt im Ergebnis zu einer erheblichen Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Nutzbarkeit. Es kann erwartet werden, dass die Kundenzufriedenheit und schlussendlich auch zu zusätzlichen Nutzern führt.</p> <p>Ziel: Steigerung der Nutzerzahlen und dadurch Reduzierung des MIV.</p>	<p>Stadt Dortmund / Bereits in Bau; geplante Fertigstellung 2022.</p>	
M-DO. 14	<p><b>Umbau der Stadtbahn Haltestelle Hauptbahnhof Dortmund</b></p> <p>Im Zusammenhang mit dem Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs (voraussichtliche Fertigstellung im Jahr 2024) wird derzeit die gleichnamige Haltestelle der Stadtbahn vom städtischen Tiefbauamt modernisiert und voraussichtlich im Jahr 2022 fertiggestellt. Im Vergleich zum Bestand werden die Bahnsteige mehr als doppelt so breit, um eine bessere Abwicklung der Ein- und Aussteigenden zu gewährleisten. Ein höherer Komfort wird auch durch neue Treppen- und Aufzugsanlagen erreicht. Die Modernisierung führt im Ergebnis zu einer erheblichen Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Nutzbarkeit. Es kann erwartet werden, dass die Kundenzufriedenheit und schlussendlich auch zu zusätzlichen Nutzern führt.</p>	<p>Stadt Dortmund / Bereits in Bau; geplante Fertigstellung 2022.</p>	<p>Steigerung der Nutzerzahlen und dadurch Reduzierung des MIV.</p>

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.
M-DO. 15	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 15	<p><b>Ticketvergünstigungen</b></p> <p>Zum Zwecke der Neukundengewinnung bietet die DSW21 Neubürgern ein vergünstigtes SchnupperAbo für 3 Monate an. Daneben erhalten ältere Bürger, die ihren Führerschein zurückgeben, für zwei Monate ein Ticket2000 9 Uhr geschenkt. Diese Angebote sollen weitergeführt werden.</p> <p>Die Stadt Dortmund wirkt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Großveranstaltungen auf die Veranstalter ein, durch Kombitickets Anreize für die Anreise mit dem ÖPNV zu schaffen.</p> <p>Des Weiteren wird sich die Stadt Dortmund dafür einsetzen, Bundesmittel für Ticketvergünstigungen (z. B. 365 Euro-Ticket) zu erlangen.</p> <p>Auch durch diese Maßnahme wird eine Steigerung der Nutzerzahlen und damit einhergehend eine Reduzierung des MIV angestrebt.</p>	DSW21 / bereits laufend.	
	<p><b>Ticketvergünstigungen</b></p> <p>Zum Zwecke der Neukundengewinnung bietet die DSW21 Neubürgern ein vergünstigtes SchnupperAbo für 3 Monate an. Daneben erhalten ältere Bürger, die ihren Führerschein zurückgeben, für zwei Monate ein Ticket2000 9 Uhr geschenkt. Diese Angebote sollen weitergeführt werden.</p> <p>Die Stadt Dortmund wirkt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Großveranstaltungen auf die Veranstalter ein, durch Kombitickets Anreize für die Anreise mit dem ÖPNV zu schaffen.</p> <p>Des Weiteren wird sich die Stadt Dortmund dafür einsetzen, Bundesmittel für Ticketvergünstigungen (z. B. 365 Euro-Ticket) zu erlangen.</p>	DSW21 / bereits laufend.	Auch hierdurch wird eine Steigerung der Nutzerzahlen und damit einhergehend eine Reduzierung des MIV angestrebt.



**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 16	<p><b>Beschäftigticket Stadt Dortmund</b></p> <p>Die Stadt Dortmund bietet ihren Beschäftigten als Großkunde bereits ein Job-Ticket an. Die weitergehende Förderung in Richtung Beschäftigtickets wird derzeit aktiv angestrebt.</p> <p>Ziel: Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahlen</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	M-DO. 16	<p><b>Beschäftigticket Stadt Dortmund</b></p> <p>Die Stadt Dortmund bietet ihren Beschäftigten als Großkunde bereits ein Job-Ticket an. Die weitergehende Förderung in Richtung Beschäftigtickets wird derzeit aktiv angestrebt.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahlen.
M-DO. 17	<p><b>Fahrradstadt Dortmund</b></p> <p>Der Radverkehrsanteil an den Wegen der Dortmunder Bürger*innen beträgt rd. 10 %. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber 2013 (6,4 %), die jedoch noch deutlich ausbaufähig erscheint.</p> <p>Dem Radverkehr kommt eine zentrale Bedeutung bei der Verkehrswende und der Verringerung verkehrsseitiger Emissionen zu. Deshalb soll die Radverkehrsförderung durch bauliche, regulatorische und kommunikative Maßnahmen im Hinblick auf mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit, eine verbesserte Nahmobilität und den Aspekt der Inklusion massiv ausgeweitet werden.</p> <p>Ziel: Steigerung des Radverkehrsanteils von derzeit 10 % auf 20 %.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	M-DO. 17	<p><b>Fahrradstadt Dortmund</b></p> <p>Der Radverkehrsanteil an den Wegen der Dortmunder Bürger*innen beträgt rd. 10 %. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber 2013 (6,4 %), die jedoch noch deutlich ausbaufähig erscheint.</p> <p>Dem Radverkehr kommt eine zentrale Bedeutung bei der Verkehrswende und der Verringerung verkehrsseitiger Emissionen zu. Deshalb soll die Radverkehrsförderung durch bauliche, regulatorische und kommunikative Maßnahmen im Hinblick auf mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit, eine verbesserte Nahmobilität und den Aspekt der Inklusion massiv ausgeweitet werden.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	Ziel: Steigerung des Radverkehrsanteils von derzeit 10 % auf 20 %.

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 18	<p><b>Radschnellweg Ruhr (RS 1)</b></p> <p>Der Rat hat am 12.12.2019 den Baubeschluss für den ersten Bauabschnitt des RS1 gefasst. Der 1. Bauabschnitt „Große Heimstraße – Sonnenstraße“ umfasst den Bereich von Wittekindstraße bis östlich „Arneckestraße“. Weitere Abschnitte des RS1 sind in Planung und werden sukzessive umgesetzt.</p> <p>Ziel ist die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV.</p>	<p>Stadt Dortmund / Der Baubeginn ist für Sommer 2020 geplant und die Fertigstellung erfolgt im Jahr 2021.</p>	M-DO. 18	<p><b>Radschnellweg Ruhr (RS 1)</b></p> <p>Der Rat hat am 12.12.2019 den Baubeschluss für den ersten Bauabschnitt des RS1 gefasst. Der 1. Bauabschnitt „Große Heimstraße – Sonnenstraße“ umfasst den Bereich von Wittekindstraße bis östlich „Arneckestraße“. Weitere Abschnitte des RS1 sind in Planung und werden sukzessive umgesetzt.</p>	<p>Stadt Dortmund / Der Baubeginn ist für Sommer 2020 geplant und die Fertigstellung erfolgt im Jahr 2021.</p>	<p>Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV.</p>

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 19	<p><b>Radwall</b></p> <p>Eine attraktive, durchgängige und mühelos zu befahrende Radverbindung rund um den kompletten „Wallring“ ist ein zentrales Anliegen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“. In einem ersten Schritt plant die Stadt Dortmund den fahrradfreundlichen Umbau eines Teilschnittes des Wallrings zwischen Schwanen- und Ostwall. Dieser Abschnitt von jeweils rd. 1 km innen und 1 km außen wird innerhalb der nächsten drei Jahre umgebaut, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, Mängel der Trassenführung zu beheben und die Radverbindung und die Erschließung für Radfahrende um den Wall zu verbessern. Zusätzlich wird der Fußverkehr gefördert. Dabei bleiben die Hauptfahrspuren des Wallrings in ihrem derzeitigen Bestand erhalten. Nach dem Umbau werden die Radfahrer abschnittsweise auf baulich angelegten, von Fußgängern getrennten Zweirichtungsradwegen mit einer Mindestbreite von 3,25 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen zu parkenden Autos oder über Fahrradstraßen mit mindestens 4,00 m nutzbarer Breite geführt.</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV.</p>	Stadt Dortmund / 2021.	M-DO. 19	<p><b>Radwall</b></p> <p>Eine attraktive, durchgängige und mühelos zu befahrende Radverbindung rund um den kompletten „Wallring“ ist ein zentrales Anliegen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“. In einem ersten Schritt plant die Stadt Dortmund den fahrradfreundlichen Umbau eines Teilschnittes des Wallrings zwischen Schwanen- und Ostwall. Dieser Abschnitt von jeweils rd. 1 km innen und 1 km außen wird innerhalb der nächsten drei Jahre umgebaut, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, Mängel der Trassenführung zu beheben und die Radverbindung und die Erschließung für Radfahrende um den Wall zu verbessern. Zusätzlich wird der Fußverkehr gefördert. Dabei bleiben die Hauptfahrspuren des Wallrings in ihrem derzeitigen Bestand erhalten. Nach dem Umbau werden die Radfahrer abschnittsweise auf baulich angelegten, von Fußgängern getrennten Zweirichtungsradwegen mit einer Mindestbreite von 3,25 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen zu parkenden Autos oder über Fahrradstraßen mit mindestens 4,00 m nutzbarer Breite geführt.</p>	Stadt Dortmund / 2021.	Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV.

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 20	<p><b>Fahrradachsen</b></p> <p>Zwei wichtige Fahrradachsen in die Innenstadt werden als Fahrradstraßen ausgebaut. <b>Es handelte es sich ursprünglich um die Arndtstraße und die Nordstraße. Aufgrund von Baumaßnahmen der DEW21 in der Nordstraße /Leuthardstraße/Krimstraße soll anstelle dieser Achse die Lange Reihe als Fahrradstraße markiert und beschildert werden. Verwaltungsinterne Abstimmung über Beschilderungs- und Markierungsplanung läuft.</b></p> <p>Ziel ist die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV.</p>	Stadt Dortmund / 2021.	M-DO. 20	<b>Fahrradachsen</b>	Zwei wichtige Fahrradachsen in die Innenstadt (Arndtstraße und Nordstraße) werden als Fahrradstraßen ausgebaut.	Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV.
M-DO. 21	<p><b>Fahrradparken</b></p> <p>Die Schaffung von zusätzlichen 1.000 Fahrradbügel in der Innenstadt wird im Jahr 2020 begonnen und in 2021 abgeschlossen.</p> <p>Ziel: Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV; Veränderungen im Modal-Split in Richtung Radnutzung.</p>	Stadt Dortmund - Beginn 2020 - Abschluss 2021.	M-DO. 21	<b>Fahrradparken</b>	Die Schaffung von zusätzlichen 1.000 Fahrradbügel in der Innenstadt wird im Jahr 2020 begonnen und in 2021 abgeschlossen.	Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und infolge dessen Reduzierung des MIV; Veränderungen im Modal-Split in Richtung Radnutzung.

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 22	<p><b>Mobilitätsmanagement für Unternehmen</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ werden bis zu 10 innenstadtnahe Unternehmen bezüglich ihrer Mitarbeitermobilität beraten, so dass die Unternehmen selbstständig Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV- oder Fahrradnutzung sowie zur Förderung von E-Mobilität und Fahrgemeinschaften umsetzen können.</p> <p>Erwarteter Effekt: Veränderungen im Modal-Split in Richtung ÖPNV bzw. intermodaler Mobilität.</p>	Stadt Dortmund / Beginn Mitte 2020.	M-DO. 22	<p><b>Mobilitätsmanagement für Unternehmen</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ werden bis zu 10 innenstadtnahe Unternehmen bezüglich ihrer Mitarbeitermobilität beraten, so dass die Unternehmen selbstständig Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV- oder Fahrradnutzung sowie zur Förderung von E-Mobilität und Fahrgemeinschaften umsetzen können.</p>	Stadt Dortmund / Beginn Mitte 2020.	Erwarteter Effekt: Veränderungen im Modal-Split in Richtung ÖPNV bzw. intermodaler Mobilität.

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.
Bemerkungen	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 23	<p><b>Fortführung des Projekts „So läuft das“</b></p> <p>Das Dortmunder Konzept zur Förderung der Kinder- und Jugendmobilität „So läuft das“ verfolgt das Ziel, die selbstbestimmte, sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Das Konzept ist eingebettet in die bereits bestehende klassische Mobilitätserziehung an den Grundschulen. Das Konzept bündelt die bereits bestehenden Maßnahmen und Elemente der klassischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auf Schul- und Freizeitwegen sinnvoll und ergänzt diese um die drei Bausteine „Schulweg-Check“, Einführung des Verkehrszähler-Programms sowie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen. Hierdurch können nicht nur Bring- und Holverkehre eingespart, sondern die Kinder auch an eine nachhaltige Mobilität herangeführt werden.</p> <p>Ziel ist die Ergänzung der bestehenden Mobilitätserziehung im Hinblick auf eine nachhaltige und damit auch emissionsvermindernde Mobilität.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	M-DO. 23
	<p><b>Fortführung des Projekts „So läuft das“</b></p> <p>Das Dortmunder Konzept zur Förderung der Kinder- und Jugendmobilität „So läuft das“ verfolgt das Ziel, die selbstbestimmte, sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Das Konzept ist eingebettet in die bereits bestehende klassische Mobilitätserziehung an den Grundschulen. Das Konzept bündelt die bereits bestehenden Maßnahmen und Elemente der klassischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auf Schul- und Freizeitwegen sinnvoll und ergänzt diese um die drei Bausteine „Schulweg-Check“, Einführung des Verkehrszähler-Programms sowie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen. Hierdurch können nicht nur Bring- und Holverkehre eingespart, sondern die Kinder auch an eine nachhaltige Mobilität herangeführt werden.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	Ergänzung der bestehenden Mobilitätserziehung im Hinblick auf eine nachhaltige und damit auch emissionsvermindernde Mobilität.

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 24	<p><b>Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ finden in Anlehnung an das Projekt „So läuft das“ Beratungen von Eltern, Schülern und Lehrern an bis zu 10 Kitas, bis zu 10 Grundschulen, 8 weiterführenden Schulen und 5 Berufskollegs statt, um das Bringen und Holen der Kinder und Jugendlichen mit dem Auto zu reduzieren.</p> <p>Bestandteil des sog. „Schulischen Mobilitätsmanagements“ sind u. a. Schulweg-Checks, Befragungen und bei Bedarf die Einrichtung von Hol- und Bringzonen.</p> <p>Erwarteter Effekt: Verringerung des Bringens und des Holens der Schüler mit dem Auto und Verkehrserziehung hin zu einer nachhaltigen Mobilität.</p> <p>Die erforderlichen Aufträge dazu sind erteilt worden, eine Kontaktaufnahme mit Schulen und Kitas ist ebenfalls erfolgt.</p>	<p>Stadt Dortmund / Die Beratungen beginnen im I. Quartal 2020.</p>	M-DO. 24	<p><b>Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas</b></p> <p>Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ finden in Anlehnung an das Projekt „So läuft das“ Beratungen von Eltern, Schülern und Lehrern an bis zu 10 Kitas, bis zu 10 Grundschulen, 8 weiterführenden Schulen und 5 Berufskollegs statt, um das Bringen und Holen der Kinder und Jugendlichen mit dem Auto zu reduzieren. Bestandteil des sog. „Schulischen Mobilitätsmanagements“ sind u. a. Schulweg-Checks, Befragungen und bei Bedarf die Einrichtung von Hol- und Bringzonen.</p>	<p>Stadt Dortmund / Die Beratungen beginnen im I. Quartal 2020. Die erforderlichen Aufträge dazu sind erteilt worden, eine Kontaktaufnahme mit Schulen und Kitas ist ebenfalls erfolgt. Aufgrund der Schulschließungen kann das Projekt derzeit jedoch nicht weiterverfolgt werden (Stand: 06.04.2020).</p>	<p>Erwarteter Effekt: Verringerung des Bringens und des Holens der Schüler mit dem Auto und Verkehrserziehung hin zu einer nachhaltigen Mobilität.</p> <p>Die erforderlichen Aufträge dazu sind erteilt worden, eine Kontaktaufnahme mit Schulen und Kitas ist ebenfalls erfolgt.</p>

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
<p><b>M-DO. 25</b></p> <p><b>Einrichtung von weiteren Bewohnerparkzonen</b></p> <p>Die Stadt Dortmund hat beschlossen, in der Innenstadt neben den bestehenden Bewohnerparkzonen die Einrichtung von 21 weiteren Bewohnerparkzonen zu prüfen und, soweit sachlich geboten, umzusetzen. Die ersten beiden innenstadtnahen Bewohnerparkzonen Gutenbergsstraße und Löwenstraße werden Anfang 2020 umgesetzt, die weiteren folgen schnellstmöglich ab 2021. Die Stadt Dortmund wird von den im Plan vom 5. März 2018 (siehe unten Abb. 5.3.1/1) rot gekennzeichneten geplanten Bewohnerparkzonen (1. Realisierungsstufe) jeweils drei Zonen im Jahr 2021 und 2022, sofern sachlich geboten, umsetzen. Von den weiteren Realisierungsstufen werden pro Jahr mindestens drei Bewohnerparkzonen, sofern sachlich geboten, realisiert. Mit der Umsetzung der Bewohnerparkzonen ist in der Regel auch eine Ausdehnung der bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verbunden.</p> <p>Erwarteter Effekt: Zielgerichtete Entwicklung der Organisation des vorhandenen Parkraums.</p>	<p>Stadt Dortmund / fortlaufend.</p>	<p><b>M-DO. 25</b></p>	<p><b>Einrichtung von weiteren Bewohnerparkzonen</b></p> <p>Die Stadt Dortmund hat beschlossen, in der Innenstadt neben den bestehenden Bewohnerparkzonen die Einrichtung von 21 weiteren Bewohnerparkzonen zu prüfen und, soweit sachlich geboten, umzusetzen. Die ersten beiden innenstadtnahen Bewohnerparkzonen Gutenbergsstraße und Löwenstraße werden Anfang 2020 umgesetzt, die weiteren folgen schnellstmöglich ab 2021. Die Stadt Dortmund wird von den im Plan vom 5. März 2018 (siehe unten Abb. 5.3.1/1) rot gekennzeichneten geplanten Bewohnerparkzonen (1. Realisierungsstufe) jeweils drei Zonen im Jahr 2021 und 2022, sofern sachlich geboten, umsetzen. Von den weiteren Realisierungsstufen werden pro Jahr mindestens drei Bewohnerparkzonen, sofern sachlich geboten, realisiert. Mit der Umsetzung der Bewohnerparkzonen ist in der Regel auch eine Ausdehnung der bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verbunden.</p>	<p>Stadt Dortmund / fortlaufend.</p>	<p>Zielgerichtete Entwicklung der Organisation des vorhandenen Parkraums.</p>	



<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 26	<p>Verringerung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum</p> <p>In den letzten Jahren ist bereits in der City durch städtebauliche Projekte wie die Thier-Galerie das Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum reduziert worden. Durch Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und durch Straßenumbau-Maßnahmen (s. o.) entfallen in den nächsten Jahren weitere Stellplätze im Straßenraum. Durch die Planung des Radwegs am Ost- und Schwanenwall z. B. entfallen allein 180 öffentliche Stellplätze.</p> <p>Erwarteter Effekt: Zielgerichtete Entwicklung der Organisation des vorhandenen Parkraums.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	
M-DO. 26	<p>Verringerung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum</p> <p>In den letzten Jahren ist bereits in der City durch städtebauliche Projekte wie die Thier-Galerie das Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum reduziert worden. Durch Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und durch Straßenumbau-Maßnahmen (s. o.) entfallen in den nächsten Jahren weitere Stellplätze im Straßenraum. Durch die Planung des Radwegs am Ost- und Schwanenwall z. B. entfallen allein 180 öffentliche Stellplätze.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	Zielgerichtete Entwicklung der Organisation des vorhandenen Parkraums.

M-DO. 27

**Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme**

Ein hocheffizientes Parkleitsystem ist ein geeignetes Mittel, unerwünschte und stadunverträgliche Parksuchverkehre zu verringern. Neben den statischen Routinginformationen werden zudem die vorhandenen Kapazitäten dynamisch angezeigt. Das Parkleitsystem verteilt die in seinem Einflussgebiet befindlichen Verkehrsströme in Bezug auf die räumliche Ausdehnung homogener über die Zeit, ohne dabei die Anzahl der Fahrzeuge des ruhenden Verkehrs negativ zu erhöhen. Dadurch werden Nachfragespitzen einzelner Parkräume reduziert und der innerstädtische Verkehrsfluss verbessert.

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

Stadt Dortmund / bereits laufend, Abschluss Ende 2021.

M-DO. 27

**Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme**

Ein hocheffizientes Parkleitsystem ist ein geeignetes Mittel, unerwünschte und stadunverträgliche Parksuchverkehre zu verringern. Neben den statischen Routinginformationen werden zudem die vorhandenen Kapazitäten dynamisch angezeigt. Das Parkleitsystem verteilt die in seinem Einflussgebiet befindlichen Verkehrsströme in Bezug auf die räumliche Ausdehnung homogener über die Zeit, ohne dabei die Anzahl der Fahrzeuge des ruhenden Verkehrs negativ zu erhöhen. Dadurch werden Nachfragespitzen einzelner Parkräume reduziert und der innerstädtische Verkehrsfluss verbessert.

Die innerstädtische Beschilderung und LCD-Module für die Restkapazitätsanzeige werden vollständig erneuert und um LED Tafeln für Verkehrsinformationen erweitert. Zusätzlich werden in Dortmund leistungsfähige P+R-Anlagen im Außenbereich (Gottesacker, Schulte-Rödding, Hafen, Remydamm) mit eingebunden, um so dem Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit der P+R-Nutzung, aber auch frühzeitig auf die Auslastung des innerstädtischen Parkraums hinzuweisen und ihm eine frühzeitige Routingempfehlung zu geben. Dazu werden die P+R-Standorte mit bilanzierenden Detektionssystemen ausgestattet und auch hier um LED-Tafeln zur Informationsmitteilung an den Verkehrsteilnehmer erweitert. Des Weiteren werden die dynamischen Verkehrsdaten auf den Mobilitätsdatenmarktplatz des Bundes hochgeladen, um so den Nutzen nach dem Open-Data-Prinzip durch smarte

Stadt Dortmund / bereits laufend, Abschluss Ende 2021.

U. a. Verbesserung des innerstädtischen Verkehrsflusses und verstärkte Nutzung von P+R- Anlagen (intermodale Mobilität); beides mit dem Ziel der Emissionsverringeringung.

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 28	<p><b>Ausbau P+R-Anlage Kley</b></p> <p>Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird an der S-Bahn-Station Dortmund-Kley eine P+R-Anlage vergrößert und nutzergerecht ausgebaut. Hierzu kommen eine barrierefreie Bushaltestelle sowie eine B+R-Anlage.</p> <p>Ziel: Verbesserung der intermodalen Mobilität durch verstärkte ÖPNV-Nutzung mit dem Ziel der Emissionsverringering.</p>	Stadt Dortmund / Abschluss 2021.	M-DO. 28	<p><b>Ausbau P+R-Anlage Kley</b></p> <p>Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird an der S-Bahn-Station Dortmund-Kley eine P+R-Anlage vergrößert und nutzergerecht ausgebaut. Hinzu kommen eine barrierefreie Bushaltestelle sowie eine B+R-Anlage.</p>	Stadt Dortmund / Abschluss 2021.	Verbesserung der intermodalen Mobilität durch verstärkte ÖPNV-Nutzung mit dem Ziel der Emissionsverringering.

M-  
DO.  
29

**marketingkampagne**

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

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

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

Der Titel der Dachmarke UmsteiGERN ist Ende Januar 2020 vorgestellt worden.

Zielrichtung: Erreichen von Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer hin zu umweltfreundlicherer und nachhaltigerer Mobilität.

Stadt Dortmund /  
Vorstellung  
01/2020, Beginn  
03/2020

M-  
DO.  
29

**Marketingkampagne**

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

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

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

Der Titel der Dachmarke UmsteiGERN ist Ende Januar 2020 vorgestellt worden.

Stadt  
Dortmund /  
Vorstellung  
01/2020,  
Beginn  
03/2020

Erreichen von  
Verhaltensänderungen  
der Verkehrsteilnehmer  
hin zu  
umweltfreundlicherer  
und nachhaltigerer  
Mobilität.

M-DO. 30

**Masterplan Mobilität 2030**

Der „Masterplan Mobilität 2030“ bildet die übergeordnete Strategie für das verkehrspolitische Handeln. Die Stadt Dortmund hat mit dem „Masterplan Mobilität 2030“ in der strategisch ausgerichteten Stufe 1 mit einem **Zielkonzept** den Plan gefasst, die Luftschadstoffe weiter zu reduzieren. Ergebnisse des etwa 2-jährigen Arbeitsprozesses sind, dass insbesondere die Gesundheit der Menschen durch Reduktion der Schadstoffe weniger belastet werden soll. Auch die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher soll verbessert werden. Fuß-, Radverkehr und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sollen weiter gestärkt werden und deren Anteil am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) soll auch zu Lasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) erhöht werden. Durch eine stärkere Elektrifizierung der Flotten sowie durch emissionsärmere Fahrzeuge sollen die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden.

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

- Die acht gleichwertigen Zielfelder im Zielkonzept sind:
- A. Mobilität für alle – gleichberechtigte Teilhabe
  - B. Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Dortmunds
  - C. Dortmund als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln
  - D. Reduzierung von Umweltauswirkungen des Verkehrs

Stadt Dortmund / Ratsbeschluss März 2018; fortlaufend.

**Masterplan Mobilität 2030**

Der „Masterplan Mobilität 2030“ bildet die übergeordnete Strategie für das verkehrspolitische Handeln. Die Stadt Dortmund hat mit dem „Masterplan Mobilität 2030“ in der strategisch ausgerichteten Stufe 1 mit einem **Zielkonzept** den Plan gefasst, die Luftschadstoffe weiter zu reduzieren. Ergebnisse des etwa 2-jährigen Arbeitsprozesses sind, dass insbesondere die Gesundheit der Menschen durch Reduktion der Schadstoffe weniger belastet werden soll. Auch die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher soll verbessert werden. Fuß-, Radverkehr und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sollen weiter gestärkt werden und deren Anteil am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) soll auch zu Lasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) erhöht werden. Durch eine stärkere Elektrifizierung der Flotten sowie durch emissionsärmere Fahrzeuge sollen die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden. Bereits während der Arbeiten zum Zielkonzept ist mit den ersten beiden Teilkonzepten „Elektromobilität für Dortmund EMoDo<sup>3m</sup>“ und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ begonnen worden, um zeitnah wirksame Maßnahmen zur Reduktion negativer Umweltauswirkungen des Verkehrs zu entwickeln.

Die acht gleichwertigen Zielfelder im Zielkonzept sind:

- I. Mobilität für alle – gleichberechtigte Teilhabe
- J. Sicherung und Verbesserung der

Stadt Dortmund / Ratsbeschluss März 2018; fortlaufend.

Umfangreiche Maßnahmen mit den übergeordneten Zielen der nachhaltigen und strategischen Schadstoffreduzierung, u. a. durch Verbesserung der intermodalen Mobilität, Stärkung des ÖPNV, Reduzierung von Umweltauswirkungen und Aufwertung von Straßen und Plätzen.

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO-30.1	<p><b>Masterplan Mobilität Teilkonzepte „Elektromobilität für Dortmund EMoDo“<sup>34</sup> und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“</b></p> <p>Aufgrund der Dringlichkeit dieser zwei Themen wurde die Bearbeitung bereits eng abgestimmt und zeitlich versetzt dennoch während der Arbeiten an dem Zielkonzept begonnen. Die beiden Teilkonzepte „Elektromobilität für Dortmund EMoDo“ und „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ beinhaltet Maßnahmenlisten und -bewertungen. Auch hierbei fand eine breite Beteiligung der Stadtgesellschaft statt. Dies bot eine sehr gute Basis für die nachfolgende Erarbeitung des Masterplans „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“. Die zwei Teilkonzepte sind am 21. Februar 2019 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen worden.</p>	Stadt Dortmund / Ratsbeschluss Februar 2019; fortlaufend.				

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO.30.2	<p><b>Masterplan Mobilität Teilkonzepte „Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit“, „Radverkehr &amp; Verkehrssicherheit“ und „Ruhender Verkehr &amp; Öffentlicher Raum“</b></p> <p>Weil die Reduzierung der motorisierten Verkehrsmenge ein wesentliches Instrument ist und dafür die Randbedingungen für Fußverkehr und Radverkehr verbessert sowie die Randbedingungen für den Ruhenden Verkehr verschärft werden müssen, wurden die o. g. sechs Themenschwerpunkte (s. Überschrift) miteinander gekoppelt und werden aktuell zeitgleich bearbeitet. Die Analysephase ist abgeschlossen, die Beteiligung der Stadtgesellschaft hat begonnen und erste Strategien zum Fuß- und Radverkehr werden diskutiert und definiert. Ergebnisse zu allen sechs Themen werden Anfang 2021 in die politische Beratung zur Beschlussfassung durch den Rat der Stadt gehen.</p>	Stadt Dortmund / Nach Ratsbeschluss in 2021 fortlaufend.				

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd.	Maßnahmen	umzusetzen	Lfd.	Maßnahmen	umzusetzen	Bemerkungen
M-DO. 31	<p><b>Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt</b></p> <p>Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist mit Unterstützung durch Bundesfördermittel erarbeitet worden und am 21.02.2019 vom Rat der Stadt Dortmund als Handlungsprogramm zur Reduktion der Umweltauswirkungen durch den Verkehr beschlossen worden.</p> <p>Er basiert auf den Teilkonzepten des Masterplans Mobilität 2030: „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ und „Elektromobilität für Dortmund EMOdo<sup>36</sup>“. Beide Teilkonzepte verfeinern das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, s. M-DO.30. Die zahlreichen Maßnahmen aus den beiden Teilkonzepten sowie weitere Maßnahmenideen wurden einer Wirksamkeits- und Machbarkeitsanalyse unterzogen. Diejenigen Maßnahmen mit hohem und außerordentlich hohem NO<sub>2</sub>-Reduktionswirkungs-Kosten-Verhältnis werden weiter qualifiziert und für eine eventuelle Förderantragstellung vorbereitet. Einige dieser Maßnahmen sind soweit die Umsetzung konkretisiert wurde im Maßnahmenpaket bereits enthalten. Z.T. hat wie oben dargestellt dem Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ im Jahr 2019 bereits begonnen.</p> <p>Der „Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist ein Baustein des Masterplans Mobilität 2030, dessen Zielkonzept das übergreifende Gesamtwerk darstellt.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	M-DO. 31	<p><b>Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt</b></p> <p>Der Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist mit Unterstützung durch Bundesfördermittel erarbeitet worden und am 21.02.2019 vom Rat der Stadt Dortmund als Handlungsprogramm zur Reduktion der Umweltauswirkungen durch den Verkehr beschlossen worden.</p> <p>Er basiert auf den Teilkonzepten des Masterplans Mobilität 2030: „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ und „Elektromobilität für Dortmund EMOdo<sup>36</sup>“. Beide Teilkonzepte verfeinern das Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030, s. M-DO.30. Die zahlreichen Maßnahmen aus den beiden Teilkonzepten sowie weitere Maßnahmenideen wurden einer Wirksamkeits- und Machbarkeitsanalyse unterzogen. Diejenigen Maßnahmen mit hohem und außerordentlich hohem NO<sub>2</sub>-Reduktionswirkungs-Kosten-Verhältnis werden weiter qualifiziert und für eine eventuelle Förderantragstellung vorbereitet. Einige dieser Maßnahmen sind soweit die Umsetzung konkretisiert wurde im Maßnahmenpaket bereits enthalten. Z.T. hat wie oben dargestellt die Umsetzung z.B. mit dem Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ im Jahr 2019 bereits begonnen.</p>	Stadt Dortmund / fortlaufend.	<p>Der „Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ist ein Baustein des Masterplans Mobilität 2030, dessen Zielkonzept das übergreifende Gesamtwerk darstellt.</p>



**M**  
**DO**  
**31.1**

**Emissionsfreie Innenstadt**

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

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

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

Die Stadt Dortmund hat mit dem Förderantrag Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 8 Mio. € beantragt und bewilligt

Stadt Dortmund /  
Beginn 05/2019  
Abschluss  
04/2022

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 32	<p><b>„Nordspange“ - Straßenbaumaßnahme zur Entlastung der Brackeler Straße</b></p> <p>Mit der Umnutzung großer Teile der ehem. Westfalehütte konnte die Realisierung eines alten Ziels der Stadt Dortmund, eine Verbindung zwischen den Gewerbegebieten in Eving und in der Nordstadt zu schaffen, angegangen werden.</p> <p>Dadurch wird eine Verlagerung der Ost-West-gerichteten (Lkw-)Verkehre aus der Nordstadt erreicht werden und somit auch die Brackeler Straße entlastet werden. Die geplante Trasse führt überwiegend durch gewerblich geprägte Bereiche. Sie beginnt im Osten an der Brackeler Straße, führt diagonal über das Gelände der ehem. Westfalehütte mit Anbindungen an Springorumstraße/Westfalehüttenallee, Bornstraße und Burgholzstraße.</p>	Stadt Dortmund / Realisierungsziel 2027.	
M-DO. 32	<p><b>„Nordspange“ - Straßenbaumaßnahme zur Entlastung der Brackeler Straße</b></p> <p>Mit der Umnutzung großer Teile der ehem. Westfalehütte konnte die Realisierung eines alten Ziels der Stadt Dortmund, eine Verbindung zwischen den Gewerbegebieten in Eving und in der Nordstadt zu schaffen, angegangen werden.</p> <p>Dadurch wird eine Verlagerung der Ost-West-gerichteten (Lkw-)Verkehre aus der Nordstadt erreicht werden und somit auch die Brackeler Straße entlastet werden. Die geplante Trasse führt überwiegend durch gewerblich geprägte Bereiche. Sie beginnt im Osten an der Brackeler Straße, führt diagonal über das Gelände der ehem. Westfalehütte mit Anbindungen an Springorumstraße/Westfalehüttenallee, Bornstraße und Burgholzstraße.</p>	Stadt Dortmund / Realisierungsgsziel 2027.	

<u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u>		<u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u>	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 33	<p><b>Erweiterung Stadtbahnnetz Westfalenhütte</b></p> <p>Für die Erschließung der Nachnutzungen auf der Fläche der ehemaligen Westfalenhütte ist vorgesehen, dass die Stadtbahn U44 von der heutigen Endhaltestelle Westfalenhütte durch die Springorumstraße und Westfalenhüttenallee auf besonderem Bahnkörper bis in das Gebiet hinein zur Warmbreitbandstraße verlängert wird.</p> <p>So wird für Beschäftigte eine geeignete Alternative zur Anreise mit dem Kfz geschaffen.</p> <p>Aktuell ist die Planung der Trassenführung weit fortgeschritten.</p>	DSW 21 / Realisierungsziel 2026.	
M-DO. 33	<p><b>Erweiterung Stadtbahnnetz Westfalenhütte</b></p> <p>Für die Erschließung der Nachnutzungen auf der Fläche der ehemaligen Westfalenhütte ist vorgesehen, dass die Stadtbahn U44 von der heutigen Endhaltestelle Westfalenhütte durch die Springorumstraße und Westfalenhüttenallee auf besonderem Bahnkörper bis in das Gebiet hinein zur Warmbreitbandstraße verlängert wird.</p> <p>So wird für Beschäftigte eine geeignete Alternative zur Anreise mit dem Kfz geschaffen.</p>	DSW 21 / Realisierungsgsziel 2026.	Aktuell ist die Planung der Trassenführung weit fortgeschritten.

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 34	<p><b>Barrierefreier Umbau der Haltestellen B1</b></p> <p>Die Maßnahme umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an der B1 (Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübke Straße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost) im Rahmen der Umsetzung der Barrierefreiheit gem. Personenbeförderungskonzept. Alle fünf Haltestellen sind zu erhalten. Die Barrierefreiheit umfasst die Anhebung der Seitenbahnsteige der Haltestelle Kohlgartenstr., den Neubau von vier Mittelbahnsteigen mit Gleisverswenkungen für die vier weiteren Haltestellen und die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen für den Zustieg in das Stadtbahnfahrzeug entsprechend der neuen Fahrzeugbeschaffung von DSW21.</p> <p>Die barrierefreie Erreichbarkeit ist ein großer Komfortgewinn für die Fahrgäste, wodurch der ÖPNV attraktiver wird und zusätzliche Fahrgäste gewinnen kann.</p>	<p>Stadt Dortmund / provisorische Inbetriebnahme für den neuen Fahrzeugeinsatz ab 2025 / endgültige Barrierefreiheit 2029.</p>	M-DO. 34	<p><b>Barrierefreier Umbau der Haltestellen B1</b></p> <p>Die Maßnahme umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an der B1 (Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübke Straße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost) im Rahmen der Umsetzung der Barrierefreiheit gem. Personenbeförderungskonzept. Alle fünf Haltestellen sind zu erhalten. Die Barrierefreiheit umfasst die Anhebung der Seitenbahnsteige der Haltestelle Kohlgartenstr., den Neubau von vier Mittelbahnsteigen mit Gleisverswenkungen für die vier weiteren Haltestellen und die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen für den Zustieg in das Stadtbahnfahrzeug entsprechend der neuen Fahrzeugbeschaffung von DSW21.</p>	<p>Stadt Dortmund / provisorische Inbetriebnahme für den neuen Fahrzeugeinsatz ab 2025 / endgültige Barrierefreiheit 2029.</p>	<p>Die barrierefreie Erreichbarkeit ist ein großer Komfortgewinn für die Fahrgäste, wodurch der ÖPNV attraktiver wird und zusätzliche Fahrgäste gewinnen kann.</p>

**Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)**

<b><u>Maßnahmenpaket 1 neu (Stand: 03.06.2020)</u></b>		<b><u>Maßnahmenpaket 1 alt (Stand: 08.05.2020)</u></b>				
Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
M-DO. 35	Umbau Hellweg Ost-West-Strecke Für den Bereich des Hellwegs zwischen Klönnestraße und Rüschebrinkstraße liegen bereits Umbauentwürfe vor. Ziele bei der Umplanung sind einerseits die Haltestellen der Stadtbahn barrierefrei zu gestalten und andererseits ein durchgängiges Radfahrangebot zu schaffen.	Stadt Dortmund / Baubeginn ab 2025.	M-DO. 35	Umbau Hellweg Ost-West-Strecke Für den Bereich des Hellwegs zwischen Klönnestraße und Rüschebrinkstraße liegen bereits Umbauentwürfe vor. Ziele bei der Umplanung sind einerseits die Haltestellen der Stadtbahn barrierefrei zu gestalten und andererseits ein durchgängiges Radfahrangebot zu schaffen.	Stadt Dortmund / Baubeginn ab 2025.	

**Maßnahmenpaket 2 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 2 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
----------	-------------------------------	----------	-------------------------------	------------------------------	-------------

M-DO.36	<p><b>Absenkung des LKW-Fahrverbotes auf der B1 auf &gt; 3,5 t</b></p> <p>Der Lkw- Durchgangsverkehr (&gt; 3,5 t) wird mittels Beschilderung bereits an den Autobahnkreuzen umgeleitet. Die aus Stufe 1 bestehende Beschilderung des ganztägigen Lkw-Durchfahrverbotes wird im Zuge der Ausweitung des Lkw-Fahrverbots auf Lkw &gt; 3,5 t entsprechend geändert.</p> <p>Sollten die für den Rheinlanddamm zuvor gelisteten Maßnahmen der Stufe 1 nach Inkrafttreten der lokalen Planergänzung aufgrund des gemessenen Jahresmittelwertes dort nicht zu einer Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes führen, ist diese Maßnahme unverzüglich umzusetzen.</p>	M-DO. 36	<p><b>Absenkung des LKW-Fahrverbotes auf der B1 auf &gt; 3,5 t</b></p> <p>Der Lkw- Durchgangsverkehr (&gt; 3,5 t) wird mittels Beschilderung bereits an den Autobahnkreuzen umgeleitet. Die aus Stufe 1 bestehende Beschilderung des ganztägigen Lkw-Durchfahrverbotes wird im Zuge der Ausweitung des Lkw-Fahrverbots auf Lkw &gt; 3,5 t entsprechend geändert.</p>	unverzüglich	<p>Sollten die für den Rheinlanddamm zuvor gelisteten Maßnahmen der Stufe 1 nach Inkrafttreten der lokalen Planergänzung aufgrund des gemessenen Jahresmittelwertes dort nicht zu einer Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes führen, ist diese Maßnahme unverzüglich umzusetzen.</p>
---------	--	----------	--	--------------	---

**Maßnahmenpaket 2 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 2 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
----------	-------------------------------	----------	-------------------------------	------------------------------	-------------

M-DO.37	<p><b>Optimierte Ampelsteuerung an der Kreuzung „Brackeler Straße/Im Spähenfelde“ im Sinne einer Pfortnerung</b></p> <p>An der Ampelanlage Brackeler Straße/Im Spähenfelde wird im Rahmen der Veränderung der Ampelsteuerung die Grünzeit für die aus Osten kommenden und stadteinwärts fahrenden Kfz weiter verkürzt. Hierdurch wird eine weitere Pfortnerung erzielt.</p> <p>Die weitere Optimierung der Ampelsteuerung erfolgt bei Überschreitung der Schadstoffemission über den Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (nach Feststellung des Jahresmittelwertes 2020).</p> <p>Die erforderliche Verkehrsreduzierung durch Pfortnerung bestimmt sich auf Grundlage der ggf. festgestellten Überschreitungshöhe des Grenzwertes bezogen auf den Jahresmittelwert 2020.</p> <p>Ob ab dem 1. Juli 2021 eine Verkehrsreduzierung im gleichen Umfang erforderlich sein wird, wird von dem gemessenen gleitenden Jahresmittelwert Juni 2020 bis Mai 2021 abhängen.</p>	M-DO.37	<p><b>Optimierte Ampelsteuerung an der Kreuzung „Brackeler Straße/Im Spähenfelde“ im Sinne einer Pfortnerung</b></p> <p>An der Ampelanlage Brackeler Straße/Im Spähenfelde wird im Rahmen der Veränderung der Ampelsteuerung die Grünzeit für die aus Osten kommenden und stadteinwärts fahrenden Kfz weiter verkürzt. Hierdurch wird eine weitere Pfortnerung erzielt.</p> <p>Die weitere Optimierung der Ampelsteuerung erfolgt bei Überschreitung der Schadstoffemission über den Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (nach Feststellung des Jahresmittelwertes 2020).</p>	unverzüglich	<p>Die erforderliche Verkehrsreduzierung durch Pfortnerung bestimmt sich auf Grundlage der ggf. festgestellten Überschreitungshöhe des Grenzwertes bezogen auf den Jahresmittelwert 2020.</p> <p>Ob ab dem 1. Juli 2021 eine Verkehrsreduzierung im gleichen Umfang erforderlich sein wird, wird von dem gemessenen gleitenden Jahresmittelwert Juni 2020 bis Mai 2021 abhängen.</p>
---------	---	---------	--	--------------	--

**Maßnahmenpaket 2 neu (Stand: 03.06.2020)**

**Maßnahmenpaket 2 alt (Stand: 08.05.2020)**

Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	Lfd. Nr.	Maßnahmen Kurzbeschreibung	umzusetzen bis / durch	Bemerkungen
----------	----------------------------	----------	----------------------------	------------------------	-------------

M-DO.38	<p><b>Weitere Pfortnerung an der LSA nördlich B1</b></p> <p>An der Fußgänger-Ampelanlage nördlich der B1 (in Höhe der Zufahrt von der B1 auf die B 54) in Fahrtrichtung Innenstadt wird im Rahmen einer Veränderung der Ampelsteuerung die Grünzeit für die von Süden und Westen kommenden und stadteinwärts fahrenden Kraftfahrzeuge weiter verkürzt werden. Hierdurch wird eine weitere Pfortnerung erzielt.</p> <p>Die weitere Pfortnerung an der LSA erfolgt bei Überschreitung der Schadstoffemission über den Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (nach Feststellung des Jahresmittelwertes).</p> <p>Die erforderliche Verkehrsreduzierung durch Pfortnerung bestimmt sich auf Grundlage der ggf. festgestellten Überschreitungshöhe des Grenzwertes bezogen auf den Jahresmittelwert 2020.</p> <p>Ob ab dem 1. Juli 2021 eine Verkehrsreduzierung im gleichen Umfang erforderlich sein wird, wird von dem gemessenen gleitenden Jahresmittelwert Juni 2020 bis Mai 2021 abhängen.</p>	M-DO.38	<p><b>Weitere Pfortnerung an der LSA nördlich B1</b></p> <p>An der Fußgänger-Ampelanlage nördlich der B1 (in Höhe der Zufahrt von der B1 auf die B 54) in Fahrtrichtung Innenstadt wird im Rahmen einer Veränderung der Ampelsteuerung die Grünzeit für die von Süden und Westen kommenden und stadteinwärts fahrenden Kraftfahrzeuge weiter verkürzt werden. Hierdurch wird eine weitere Pfortnerung erzielt.</p> <p>Die weitere Pfortnerung an der LSA erfolgt bei Überschreitung der Schadstoffemission über den Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (nach Feststellung des Jahresmittelwertes).</p> <p>Die weitere Pfortnerung an der LSA erfolgt bei Überschreitung der Schadstoffemission über den Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (nach Feststellung des Jahresmittelwertes).</p>	unverzüglich	<p>Die erforderliche Verkehrsreduzierung durch Pfortnerung bestimmt sich auf Grundlage der ggf. festgestellten Überschreitungshöhe des Grenzwertes bezogen auf den Jahresmittelwert 2020.</p> <p>Ob ab dem 1. Juli 2021 eine Verkehrsreduzierung im gleichen Umfang erforderlich sein wird, wird von dem gemessenen gleitenden Jahresmittelwert Juni 2020 bis Mai 2021 abhängen.</p>
---------	---	---------	--	--------------	--