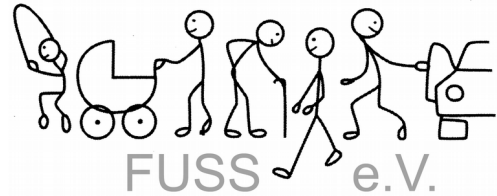


Masterplan Mobilität 2030 Dortmund



Impulspapier von FUSS Fachverband Fußverkehr Deutschland

Dortmund, den 10. 06. 2017

per E-Mail masterplanmobilitaet@dortmund.de

Sehr geehrte Damen und Herren des Lenkungsausschusses zum Masterplan Mobilität,

Dortmund ist in diesem Jahr seit 10 Jahren Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Der Ratsbeschluss, einen Mitgliedsantrag zu stellen, war damals als Grundsatzbeschluss zu verstehen, rad- und fußverkehrsfreundlicher werden zu wollen. Der Masterplan Mobilität 2017 bietet eine weitere Möglichkeit, Grundsteine für eine Umsetzung der dieses Zieles zu legen. Für Ihre Arbeit am Masterplan möchten wir Ihnen gerne zur internen Verwendung kurz unsere Erwartungen skizzieren und würden uns über eine Berücksichtigung der dargestellten Aspekte bei der weiteten Arbeit freuen.

- 1) Der oder die Radfahr- und Fußgängerbeauftragte der Stadt Dortmund soll den Ansatz „Nahmobilität 2.0“ umsetzen, der für die AGFS identitätsstiftend ist. In der Publikation zum Konzept heißt es (S. 25):

Die Praxis vieler Kommunen, das Parken auf Bürgersteigen zumindest halbseitig zuzulassen, wird sukzessive wieder rückgängig gemacht. Hier sind neue Strategien und Konzepte zur Überwachung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs erforderlich.

Ein Masterplan Mobilität, der für dieses Problem kein konkretes Konzept inkl. einer Umsetzungsstrategie entfaltet, wäre aus Sicht des Fußverkehrs ein gescheiterter Masterplan. Wir halten dies darüber hinaus für den Punkt, an dem sich entscheidet, ob Dortmund fußverkehrsfriendly wird.

- 2) Jeder Mensch ist bei jedem Weg immer auch zu Fuß unterwegs. Entsprechende Sorgfalt muss auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes für den Fußverkehr gelegt werden, damit 100 % der Bevölkerung mobil sein können. Dafür notwendig sind z. B. Sitzgelegenheiten und Toiletten in regelmäßigen Abständen.

Fußverkehr als eigenständige Fortbewegungsart oder als Zubringer zum öffentlichen Verkehr ist vor dem Hintergrund immer im Zusammenhang mit Barrierefreiheit zu denken. Daher ist das Thema Fußverkehr deutlich stärker thematisch mit dem Thema Barrierefreiheit als mit dem Thema Radverkehr verknüpft.

- 3) Wohl klingende Planungsgrundsätze und -ziele führen zu keinen Veränderungen, wenn bei konkreten Projekten immer Ausnahmen gefunden werden, warum Rad- und Fußverkehr zu Gunsten des Autoverkehrs mit nicht zufrieden stellenden Lösungen abgespeist werden sollen. Daher muss der Masterplan auch zwingend aufzeigen, wie der Planungskulturwandel in Politik und Verwaltung vollzogen werden soll. Bisher wird z. B. immer die Breite von Kz-Fahrbahnen als indiskutabel angesehen und der Fußverkehr mit in der Breite stark schwankenden Restflächen abgespeist. Bereits 2020 muss allen Planenden und Politiker*innen klar sein, dass Verkehrsplanung erst bei den Fußverkehrsflächen anfängt und als letztes die Kz-Flächen plant. Nur wenn der so ermittelte Flächenaufteilung wichtigen Rechtspositionen (z. B. Anforderungen der Rettungsdienste) nicht gerecht wird und diese nicht anders weitig gelöst werden kann, sind Kompromisse zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs denkbar.

Der Fachverband FUSS e. V. Fachverband Fußverkehr Deutschland befasst sich seit 1985 mit der Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs. Wir setzen uns dabei für eine enge Verknüpfung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Fußgänger, Radfahrer und die Benutzer von Bussen und Bahnen – und damit für eine nachhaltige Mobilität im Nahverkehr ein. Seit einigen Jahren begleiten wir auch die Entwicklung vor Ort in Dortmund.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Paul