

Kapitel

Initiator*innen: Jahreshauptversammlung (dort beschlossen am: 03.05.2025)

Titel: Autoverkehr

Text

1 Wir verstehen die Verkehrswende als Vorteil für alle Verkehrsteilnehmer*innen,
2 da sie mehr Sicherheit für alle bringt. Gleichzeitig profitieren diejenigen, die
3 auf ein Auto angewiesen sind, von einer verbesserten Verkehrslage und weniger
4 Stau, wenn mehr Menschen den ÖPNV nutzen, mit dem Rad fahren oder zu Fuß gehen.
5 Wird der Verkehr besser auf alle Verkehrsmittel verteilt, entstehen so weniger
6 Nutzungskonflikte auf begrenztem Raum. In diesem Sinne verstehen wir unter einer
7 Straße mehr als eine Fahrbahn für Autos. Straßen sind Lebensräume für alle
8 Menschen auf ihren täglichen Wegen – zu Fuß, auf dem Rad, im Bus, der Bahn oder
9 im Auto. Und dieser Lebensraum soll lebenswert und sicher sein. Dazu braucht es
10 eine Straßeninfrastruktur, die Konflikte vermeidet und gerecht verteilt ist -
11 das gilt auch für Parkraum.

12 Für mehr Unabhängigkeit vom Auto

13 Durch den gleichberechtigten Ausbau aller Verkehrsmittel ermöglichen wir
14 denjenigen Menschen den Umstieg, die ihre Mobilität ohne Parkplatzsuche oder
15 Stress im Stau gestalten wollen – oder in hohem Alter nicht mehr Auto fahren
16 wollen oder können.

17 Um die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, werden wir

- 18 • den Verkehrsraum gerechter verteilen.
- 19 • dabei dem motorisierten Individualverkehr nur den Platz einräumen, der

20 auch wirklich benötigt wird, wofür überbreite Fahrbahnen hinterfragt und
21 Kurvenradien nicht mehr überdimensioniert werden müssen, was im Bestand
22 durch ein Road Shrinking Programm erreicht werden kann.

- 23 • allgemein auf den Straßenneubau verzichten, der über die direkte
24 Erschließung neuer Siedlungsgebiete hinausgeht und die Sanierung
25 bestehender Straßen priorisieren.

- 26 • keine neuen Umgehungsstraßen planen, die bisher lärmarme und ungeteilte
27 Landschaftsräume belasten.

- 28 • die von uns erfolgreich durchgesetzte Verhinderung des Baus der
29 verlängerten OWIIIa/Brackeler Straße in Richtung Unna weiterhin konsequent
30 aufrechterhalten.

- 31 • die Nordspange als durchgängige LKW-Route über die Bornstraße hinaus bis
32 zur Emscherallee nicht umsetzen und das östliche Teilstück "Hoesch-Allee"
33 als Erschließung der Westfalenhütte möglichst nur zweispurig ausführen.

- 34 • die B1 zur Stadtstraße für alle Dortmunder*innen umgestalten, indem wir
35 Durchgangs- und überregionale Verkehre über die A2 und A1 lenken und die
36 vorhandene Fläche zur gerechten Nutzung für alle Verkehrsteilnehmenden
37 aufteilen, da wir die B1 (Rheinlanddamm und Westfalendamm) als zentrale,
38 historisch bedeutsame Achse in Dortmund begreifen.

- 39 • durch Zirkulationenkonzepte die Verkehrsströme des motorisierten Verkehrs
40 bündeln.

- 41 • durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Modalfilter und Bremsschwellen den
42 Anteil des motorisierten Individualverkehr reduzieren, um den Verkehr in
43 den Stadtquartieren zu beruhigen und ungewollten Durchgangsverkehr zu
44 unterbinden.

- 45 • konsequent Verkehrsverstöße verfolgen, um die Sicherheit aller
46 Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen.

- 47 • in einer Werbekampagne auf die Kostenvorteile vom Umstieg vom Auto auf den
48 ÖPNV hinweisen und in regelmäßigen Rabattaktionen ÖPNV-Tickets vergünstigt
49 anbieten, wenn im Gegenzug der eigene PKW verkauft und abgemeldet wird.
- 50 • die Umgehung von Kreuzungssampeln durch freie Rechtsabbieger zurückbauen,
51 und nicht neu einplanen, da diese den Sicherheits- und
52 Qualitätsbedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs widersprechen.

53 **Für fair verteilten Verkehrsraum**

54 Insbesondere in dicht besiedelten Vierteln herrscht ein enormer Parkdruck.
55 Jahrelang akzeptiertes Falschparken auf Gehwegen wird endlich vermehrt geahndet.
56 Trotzdem ist der Autobestand sehr viel höher, als Parkplätze zur Verfügung
57 stehen. Wir möchten dafür sensibilisieren, dass Autos den Großteil der Zeit
58 ungenutzt in der Öffentlichkeit rumstehen. Da dieser öffentliche Raum allen
59 gehört, konnten wir endlich eine Erhöhung der Parkgebühren durchsetzen, die seit
60 Jahren unverändert niedrig waren. Wir wollen den Wert des öffentlichen Raums in
61 den Parkkosten widerspiegeln: Das Parken im öffentlichen Raum muss deutlich mehr
62 kosten als in einem Parkhaus. Grundsätzlich möchten wir Einnahmen aus
63 Parkgebühren und Falschparken in den Ausbau des ÖPNV und der Infrastruktur für
64 den Radverkehr investieren.

65 Für die Lösung des Parkdrucks und zur gerechten Verteilung von Parkraum werden
66 wir

- 67 • die Parkraumbewirtschaftung und Einrichtung von Anwohnerparkzonen in den
68 Innenstadtbezirken und Stadtteilzentren flächendeckend vorantreiben.
- 69 • die Kosten für Anwohnerparkausweise insgesamt anheben und über die Größe
70 der Autos staffeln, um den öffentlichen Raum fair zu verteilen.
- 71 • das Parken im öffentlichen Raum gerecht bepreisen und somit das Parken in
72 bestehenden Tiefgaragen und Parkhäusern fördern sowie den Bau von
73 Quartiersgaragen ermöglichen.
- 74 • die Parkgebühren perspektivisch weiter moderat anheben, um einen stärkeren
75 Anreiz für die Nutzung von ÖPNV, Rad- oder Fußwegen gerade für kurze

76 Strecken zu setzen.

- 77 • zeitnah in einem Pilotprojekt eine städtische Quartiersgarage in einem
78 geeigneten, dicht besiedelten Quartier in der Innenstadt bauen und
79 bepreiste Parkausweise für die Anwohner*innen vergeben.

- 80 • gleichzeitig in direkter Umgebung die Parkplätze im öffentlichen Raum
81 reduzieren und die Neugestaltung des Straßenraums unter Beteiligung der
82 anliegenden Anwohner*innen, Gewerbe und Gastronomie erarbeiten.

- 83 • perspektivisch weitere Flächen für Quartiersgaragen in dicht besiedelten
84 Quartieren suchen und freihalten und Quartiersgaragen einplanen.

- 85 • weiter darauf hinwirken, dass mehr Supermarktparkplätze oder andere
86 Gewerbeparkplätze über Nacht von Anwohnenden genutzt werden können.

- 87 • auf Unternehmen mit eigenen Tiefgaragen in Wohngebietsnähe zugehen und auf
88 eine kostenpflichtige Bereitstellung von ungenutzten Parkplätzen für
89 Anwohner*innen in der Nacht und am Wochenende hinwirken.

- 90 • mehr Behindertenparkplätze einrichten.

- 91 • Park-&-Ride-Angebote an Stadtbahnhaltestellen in den Außenbezirken
92 ausbauen.

- 93 • die Verkehrsüberwachung durch mehr Personal und digitale Methoden
94 ausweiten.

- 95 • an kritischen Punkte Parksensoren einsetzen, damit die Verkehrsüberwachung
96 rasch tätig werden kann.

- 97 • Fremdanzeigen komfortabler ausgestalten, insbesondere ohne eigenes Konto
98 beim Service-Portal.

- 99 • personelle Aufstockung und digitale Ertüchtigung nicht nur in der
100 Verkehrsüberwachung, sondern auch in der Bußgeldstelle.

- 101 • eine Fläche für abgeschleppte Fahrzeuge bereitstellen, sodass
102 abgeschleppte Fahrzeuge in Zukunft nur noch mit Geldzahlung ausgelöst
103 werden können.

- 104 • uns für gesetzliche Bedingungen einsetzen, die den Einsatz von
105 Scanfahrzeuge möglich machen.

- 106 • insbesondere bei Großveranstaltungen konsequent Parkverstöße ahnden.

- 107 • wirksame Parkkonzepte für Großveranstaltungen in den Westfalenhallen oder
108 im Westfalenpark entwickeln, die die Anwohnenden in der Umgebung entlasten
109 und die Blockierung von Rettungswegen verhindern.

- 110 • in Kooperation mit dem BVB die extreme Parkproblematik bei Heimspieltagen
111 angehen, zum Beispiel durch temporäre Sperrungen, digitale Erfassung der
112 Herkunft.

- 113 • die Parkplätze an der Uni in Verbindung mit einem Shuttle-Service auch bei
114 Großveranstaltungen in den Westfalenhallen und im Westfalenpark analog zu
115 BVB-Spielen nutzen.

- 116 • bei jeglichen neu auftretenden Parkproblematiken zunächst die
117 Mehrfachnutzung bestehender Parkplätze evaluieren.

118 **Für Tempo 30**

119 Wir möchten das erprobte Verkehrskonzept „Langsamer fahren, schneller Ankommen“
120 in Dortmund stärken. Dahinter steckt, dass die Temporeduktion allen Nutzenden
121 des Verkehrs etwas bringt. Der bessere Verkehrsfluss durch Tempo 30 und die
122 einspurige Umgestaltung der Straßen hebt dabei den Zeitverlust durch das
123 geringere Tempo auf, der im städtischen Bereich durch das ständige Stop & Go
124 sowieso marginal ist. Denn auch die Reduktion von Ampeln kann damit einhergehen.
125 Diese Maßnahmen sorgen für eine Straßeninfrastruktur, die für angemessene
126 Geschwindigkeiten sorgt (“Design Speed”).

127 Ganz grundsätzlich führt ein geringeres Tempo zu einer erhöhten
128 Verkehrssicherheit für alle, zu verminderten Lärm- und Schadstoffemissionen, zu
129 einem geringeren CO₂-Ausstoß, zu besserer Luft insbesondere im Hochsommer und zu
130 weniger Unfällen. Ganz nebenbei wird die Fußgänger*innen- und
131 Fahrradfreundlichkeit verbessert und die Lebensqualität der Anwohner*innen
132 gehoben.

133 Aus diesen Gründen werden wir

- 134 • grundsätzlich die städtischen Möglichkeiten ausreizen, Tempo 30 km/h als
135 Höchstgeschwindigkeit innerorts flächendeckend einzuführen.

- 136 • auf dem Weg dahin temporäre Begrenzungen von Tempo-30-Bereichen auf
137 permanente Begrenzungen ausweiten.

- 138 • dabei insbesondere Schulwege in den Blick nehmen, die über die Straße
139 direkt vor der Schule hinausgehen.

- 140 • den Wall auch tagsüber durch Tempo 30 entlasten.

- 141 • das reduzierte Tempo durch verstärkte Kontrollen auch vollstrecken, unter
142 anderem durch weitere städtische Blitzanhänger.

- 143 • in der Planung von Straßen keine Maßnahmen unterstützen, die zu hohem
144 Tempo einladen, wie breite Straßen, schnurgerade "Beschleunigungsstrecken"
145 und große Kurvenradien.

146 • weitere Maßnahmen vorantreiben, um Autorennen zu verhindern, die
147 Menschenleben gefährden und eine enorme Lärmbelastung nach sich ziehen.

148 • dazu Blitzer einrichten, Ampelschaltungen mit hindernden Rotphasen
149 ausweiten und bei dem geplanten Umbau des Walls eine Lösung unterstützen,
150 die das Fahren im Kreis verhindert und auch das Posing reduziert.

151 **Für saubere E-Mobilität**

152 Die Elektromobilität stellt zwar in der städtischen Verkehrspolitik keine Lösung
153 für die umfänglichen Herausforderungen der Verkehrswende dar, ist aber im PKW-
154 Bereich relevant zum Erreichen der Klimaneutralität.

155 Daher werden wir

156 • mehr Ladestationen für E-Autos an Knotenpunkten wie Park-&-Ride-
157 Parkplätzen einrichten und mehr NOx-Blocks (grüne Laternen) in
158 Wohngebieten bauen und dabei vermehrt reservierte Parkplätze für E-Autos
159 einrichten, um Menschen ohne Eigenheim den Wechsel zum E-Auto zu
160 erleichtern.

161 • die Ladeinfrastruktur in den Parkhäusern verbessern.

162 • alle Ladestationen bei Möglichkeit mit einem Anschluss zum Laden von E-
163 Bikes ausstatten.

164 • Ladeinfrastruktur auf Parkplätzen des Einzelhandels fördern.

165 • für mehr Lademöglichkeiten bei Arbeitgeber*innen in Dortmund werben, indem
166 wir eine Initiative "Arbeitgeber Laden auf" in Dortmund initiieren und
167 fördern, um mehr Lademöglichkeiten bei Unternehmen für Mitarbeitende zu
168 schaffen.

169 • den Anteil an E-Autos beim städtischen Fuhrpark erhöhen.

170 **Für Straßen, die den Menschen gehören**

171 Unser Ziel ist eine Stadt mit attraktiven und sicheren Orten mit
172 Aufenthaltsqualität. Dafür ist es nötig, parkenden und fahrenden Autos weniger
173 Platz einzuräumen, um mehr Platz für die Menschen zu schaffen. Das lindert auch
174 die Folgen der Erhitzung der Wohngebiete durch mehr Begrünung und weniger
175 Schadstoffe.

176 Wir werden

- 177 • in Quartierszentren die zentralen Straßen als Lebens- und Begegnungsraum
178 verstehen und dementsprechend umgestalten (z. B. Saarlandstraße,
179 Kaiserstraße, Schützenstraße usw.).

- 180 • das Leitbild der “Superblocks” zur Verkehrsberuhigung und Unterbindung des
181 Durchgangsverkehrs in Stadtquartieren modellhaft zur Umsetzung bringen.

- 182 • in Wohngebieten durch Poller auf der Kreuzung den Durchgangsverkehr
183 reduzieren und mehr Einbahnstraßen einrichten.

- 184 • die Innenstadt innerhalb des Wallrings weitestgehend frei von Autoverkehr
185 gestalten, um den Kund*innen der Geschäfte und Nutzenden der Innenstadt
186 einen angenehmen und sicheren Aufenthalt zu ermöglichen und dazu das
187 Parken auf die Tiefgaragen beschränken und Fußgängerzonen ausbauen.

- 188 • auch die Stadtteilzentren lebenswerter gestalten, indem der Autoverkehr
189 reduziert wird.