B5

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand Grüne Dortmund (dort beschlossen am: 03.04.2025)

Titel: **Autoverkehr**

Text

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

Für mehr Unabhängigkeit vom Auto

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

Um die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, werden wir

- den Verkehrsraum gerechter verteilen.
- dabei dem motorisierten Individualverkehr nur den Platz einräumen, der auch wirklich benötigt wird, wofür überbreite Fahrbahnen hinterfragt und Kurvenradien nicht mehr überdimensioniert werden müssen, was im Bestand

durch ein Road Shrinking Programm erreicht werden kann.

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

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

- die B1 zur Stadtstraße für alle Dortmunder*innen umgestalten, indem wir Durchgangs- und überregionale Verkehre über die A2 und A1 lenken und die vorhandene Fläche zur gerechten Nutzung für alle Verkehrsteilnehmenden aufteilen, da wir die B1 als zentrale, historisch bedeutsame Achse in Dortmund begreifen.

- durch Zirkulationenkonzepte die Verkehrsströme des motorisierten Verkehrs bündeln.

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

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

- in einer Werbekampagne auf die Kostenvorteile vom Umstieg vom Auto auf den ÖPNV hinweisen und in regelmäßigen Rabattaktionen ÖPNV-Tickets vergünstigt anbieten, wenn im Gegenzug der eigene PKW verkauft und abgemeldet wird.

- die Umgehung von Kreuzungsampeln durch freie Rechtsabbieger zurückbauen, und nicht neu einplanen, da diese den Sicherheits- und Qualitätsbedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs widersprechen.

Für fair verteilten Verkehrsraum

Insbesondere in dicht besiedelten Vierteln herrscht ein enormer Parkdruck. Jahrelang akzeptiertes Falschparken auf Gehwegen wird endlich vermehrt geahndet. Trotzdem ist der Autobestand sehr viel höher, als Parkplätze zur Verfügung stehen. Wir möchten dafür sensibilisieren, dass Autos den Großteil der Zeit ungenutzt in der Öffentlichkeit rumstehen. Da dieser öffentliche Raum allen gehört, konnten wir endlich eine Erhöhung der Parkgebühren durchsetzen, die seit Jahren unverändert niedrig waren. Wir wollen den Wert des öffentlichen Raums in

den Parkkosten widerspiegeln: Das Parken im öffentlichen Raum muss deutlich mehr kosten als in einem Parkhaus. Grundsätzlich möchten wir Einnahmen aus Parkgebühren und Falschparken in den Ausbau des ÖPNV und der Infrastruktur für den Radverkehr investieren.

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

- die Parkraumbewirtschaftung und Einrichtung von Anwohnerparkzonen in den Innenstadtbezirken und Stadtteilzentren flächendeckend vorantreiben.
- die Kosten für Anwohnerparkausweise insgesamt anheben und über die Größe der Autos staffeln, um den öffentlichen Raum fair zu verteilen.
- das Parken im öffentlichen Raum gerecht bepreisen und somit das Parken in bestehenden Tiefgaragen und Parkhäusern fördern sowie den Bau von Quartiersgaragen ermöglichen.
- die Parkgebühren perspektivisch weiter moderat anheben, um einen stärkeren Anreiz für die Nutzung von ÖPNV, Rad- oder Fußwegen gerade für kurze Strecken zu setzen.
- zeitnah in einem Pilotprojekt eine städtische Quartiersgarage in einem geeigneten, dicht besiedelten Quartier in der Innenstadt bauen und bepreiste Parkausweise für die Anwohner*innen vergeben.
- gleichzeitig in direkter Umgebung die Parkplätze im öffentlichen Raum reduzieren und die Neugestaltung des Straßenraums unter Beteiligung der anliegenden Anwohner*innen, Gewerbe und Gastronomie erarbeiten.
- perspektivisch weitere Flächen für Quartiersgaragen in dicht besiedelten Quartieren suchen und freihalten und Quartiersgaragen einplanen.
- weiter darauf hinwirken, dass mehr Supermarktparkplätze oder andere Gewerbeparkplätze über Nacht von Anwohnenden genutzt werden können.
- auf Unternehmen mit eigenen Tiefgaragen in Wohngebietsnähe zugehen und auf eine kostenpflichtige Bereitstellung von ungenutzten Parkplätzen für Anwohner*innen in der Nacht und am Wochenende hinwirken.
- mehr Behindertenparkplätze einrichten.
- Park-&-Ride-Angebote an Stadtbahnhaltestellen in den Außenbezirken

ausbauen.

- die Verkehrsüberwachung durch mehr Personal und digitale Methoden ausweiten.
- an kritischen Punkte Parksensoren einsetzen, damit die Verkehrsüberwachung rasch tätig werden kann.
- Fremdanzeigen komfortabler ausgestalten, insbesondere ohne eigenes Konto beim Service-Portal.
- personelle Aufstockung und digitale Ertüchtigung nicht nur in der Verkehrsüberwachung, sondern auch in der Bußgeldstelle.
- eine Fläche für abgeschleppte Fahrzeuge bereitstellen, sodass abgeschleppte Fahrzeuge in Zukunft nur noch mit Geldzahlung ausgelöst werden können.
- uns für gesetzliche Bedingungen einsetzen, die den Einsatz von Scanfahrzeuge möglich machen.
- insbesondere bei Großveranstaltungen konsequent Parkverstöße ahnden.
- wirksame Parkkonzepte für Großveranstaltungen in den Westfalenhallen oder im Westfalenpark entwickeln, die die Anwohnenden in der Umgebung entlasten und die Blockierung von Rettungswegen verhindern.
- in Kooperation mit dem BVB die extreme Parkproblematik bei Heimspieltagen angehen, zum Beispiel durch temporäre Sperrungen, digitale Erfassung der Herkunft.
- die Parkplätze an der Uni in Verbindung mit einem Shuttle-Service auch bei Großveranstaltungen in den Westfalenhallen und im Westfalenpark analog zu BVB-Spielen nutzen.
- bei jeglichen neu auftretenden Parkproblematiken zunächst die Mehrfachnutzung bestehender Parkplätze evaluieren.

Für Tempo 30

Wir möchten das erprobte Verkehrskonzept „Langsamer fahren, schneller Ankommen“ in Dortmund stärken. Dahinter steckt, dass die Temporeduktion allen Nutzenden des Verkehrs etwas bringt. Der bessere Verkehrsfluss durch Tempo 30 und die

einspurige Umgestaltung der Straßen hebt dabei den Zeitverlust durch das geringere Tempo auf, der im städtischen Bereich durch das ständige Stop & Go sowieso marginal ist. Denn auch die Reduktion von Ampeln kann damit einhergehen. Diese Maßnahmen sorgen für eine Straßeninfrastruktur, die für angemessene Geschwindigkeiten sorgt (“Design Speed”).

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

Aus diesen Gründen werden wir

- grundsätzlich die städtischen Möglichkeiten ausreizen, Tempo 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit innerorts flächendeckend einzuführen.
- auf dem Weg dahin temporäre Begrenzungen von Tempo-30-Bereichen auf permanente Begrenzungen ausweiten.
- dabei insbesondere Schulwege in den Blick nehmen, die über die Straße direkt vor der Schule hinausgehen.
- den Wall auch tagsüber durch Tempo 30 entlasten.
- das reduzierte Tempo durch verstärkte Kontrollen auch vollstrecken, unter anderem durch weitere städtische Blitzanhänger.
- in der Planung von Straßen keine Maßnahmen unterstützen, die zu hohem Tempo einladen, wie breite Straßen und große Kurvenradien.
- weitere Maßnahmen vorantreiben, um Autorennen zu verhindern, die Menschenleben gefährden und eine enorme Lärmbelastung nach sich ziehen.
- dazu Blitzer einrichten, Ampelschaltungen mit hindernden Rotphasen ausweiten und bei dem geplanten Umbau des Walls eine Lösung unterstützen, die das Fahren im Kreis verhindert und auch das Posing reduziert.

Für saubere E-Mobilität

Die Elektromobilität stellt zwar in der städtischen Verkehrspolitik keine Lösung für die umfänglichen Herausforderungen der Verkehrswende dar, ist aber im PKW-

Bereich relevant zum Erreichen der Klimaneutralität.

Daher werden wir

- mehr Ladestationen für E-Autos an Knotenpunkten wie Park-&-Ride-Parkplätzen einrichten und mehr NOx-Blocks (grüne Laternen) in Wohngebieten bauen und dabei vermehrt reservierte Parkplätze für E-Autos einrichten, um Menschen ohne Eigenheim den Wechsel zum E-Auto zu erleichtern.
- die Ladeinfrastruktur in den Parkhäusern verbessern.
- alle Ladestationen bei Möglichkeit mit einem Anschluss zum Laden von E-Bikes ausstatten.
- Ladeinfrastruktur auf Parkplätzen des Einzelhandels fördern.
- für mehr Lademöglichkeiten bei Arbeitgeber*innen in Dortmund werben.
- den Anteil an E-Autos beim städtischen Fuhrpark erhöhen.

Für Straßen, die den Menschen gehören

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

Wir werden

- in Quartierszentren die zentralen Straßen als Lebens- und Begegnungsraum verstehen und dementsprechend umgestalten (z. B. Saarlandstraße, Kaiserstraße, Schützenstraße usw.).
- das Leitbild der “Superblocks” zur Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs in Stadtquartieren modellhaft zur Umsetzung bringen.
- in Wohngebieten durch Poller auf der Kreuzung den Durchgangsverkehr reduzieren und mehr Einbahnstraßen einrichten.
- die Innenstadt innerhalb des Wallrings weitestgehend frei von Autoverkehr gestalten, um den Kund*innen der Geschäfte und Nutzenden der Innenstadt

einen angenehmen und sicheren Aufenthalt zu ermöglichen und dazu das Parken auf die Tiefgaragen beschränken und Fußgängerzonen ausbauen.

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