

Kapitel

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

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

- 33 • durch Zirkulationenkonzepte die Verkehrsströme des motorisierten Verkehrs
34 bündeln.

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

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

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

- 44 • die Umgehung von Kreuzungssampeln durch freie Rechtsabbieger zurückbauen,

45 und nicht neu einplanen, da diese den Sicherheits- und
46 Qualitätsbedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs widersprechen.

47 **Für fair verteilten Verkehrsraum**

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

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

- 61 • die Parkraumbewirtschaftung und Einrichtung von Anwohnerparkzonen in den
62 Innenstadtbezirken und Stadtteilzentren flächendeckend vorantreiben.

- 63 • die Kosten für Anwohnerparkausweise insgesamt anheben und über die Größe
64 der Autos staffeln, um den öffentlichen Raum fair zu verteilen.

- 65 • das Parken im öffentlichen Raum gerecht bepreisen und somit das Parken in
66 bestehenden Tiefgaragen und Parkhäusern fördern sowie den Bau von
67 Quartiersgaragen ermöglichen.

- 68 • die Parkgebühren perspektivisch weiter moderat anheben, um einen stärkeren
69 Anreiz für die Nutzung von ÖPNV, Rad- oder Fußwegen gerade für kurze
70 Strecken zu setzen.

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

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

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

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

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

- 84 • mehr Behindertenparkplätze einrichten.

- 85 • Park-&-Ride-Angebote an Stadtbahnhaltestellen in den Außenbezirken
86 ausbauen.

- 87 • die Verkehrsüberwachung durch mehr Personal und digitale Methoden
88 ausweiten.

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

- 91 • Fremdanzeigen komfortabler ausgestalten, insbesondere ohne eigenes Konto
92 beim Service-Portal.

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

- 95 • eine Fläche für abgeschleppte Fahrzeuge bereitstellen, sodass
96 abgeschleppte Fahrzeuge in Zukunft nur noch mit Geldzahlung ausgelöst
97 werden können.

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

- 100 • insbesondere bei Großveranstaltungen konsequent Parkverstöße ahnden.

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

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

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

- 110 • bei jeglichen neu auftretenden Parkproblematiken zunächst die
111 Mehrfachnutzung bestehender Parkplätze evaluieren.

112 **Für Tempo 30**

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

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

127 Aus diesen Gründen werden wir

128 • grundsätzlich die städtischen Möglichkeiten ausreizen, Tempo 30 km/h als
129 Höchstgeschwindigkeit innerorts flächendeckend einzuführen.

130 • auf dem Weg dahin temporäre Begrenzungen von Tempo-30-Bereichen auf
131 permanente Begrenzungen ausweiten.

132 • dabei insbesondere Schulwege in den Blick nehmen, die über die Straße
133 direkt vor der Schule hinausgehen.

134 • den Wall auch tagsüber durch Tempo 30 entlasten.

135 • das reduzierte Tempo durch verstärkte Kontrollen auch vollstrecken, unter
136 anderem durch weitere städtische Blitzanhänger.

137 • in der Planung von Straßen keine Maßnahmen unterstützen, die zu hohem
138 Tempo einladen, wie breite Straßen und große Kurvenradien.

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

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

144 **Für saubere E-Mobilität**

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

148 Daher werden wir

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

- 154 • die Ladeinfrastruktur in den Parkhäusern verbessern.

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

- 157 • Ladeinfrastruktur auf Parkplätzen des Einzelhandels fördern.

- 158 • für mehr Lademöglichkeiten bei Arbeitgeber*innen in Dortmund werben.

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

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

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

166 Wir werden

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

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

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

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

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