

KLIMABÜNDNIS  
DORTMUND



## Klima-Wahlprüfsteine zur Dortmunder Kommunalwahl

Eine Kampagne des Klimabündnisses Dortmund und Parents for Future Dortmund

### Zukunft der Mobilität in Dortmund - Teil 1 (ÖPNV, Autoverkehr, Flughafen)

Der **Verkehr ist die wichtigste Stellschraube** für den Klimaschutz in der Kommunalpolitik. In diesem Bereich ist in den vergangenen Jahren **zu wenig passiert**, sodass **der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sogar gestiegen ist**.

Aus Dortmunder Perspektive haben wir folgende Fragen an die Kommunalpolitik gestellt:

#### Wahlprüfstein-Fragen zum Thema Mobilität 1:

- Wie soll aus Ihrer Sicht die Mobilität im Jahr 2030 in Dortmund aussehen? Welche Ideen zur **Verkehrsvermeidung** werden Sie umsetzen, z.B. kompakte Siedlungsstrukturen?
- Welche prozentualen Anteile der **verschiedenen Verkehrsmittel** streben Sie für das Jahr 2030 in Dortmund an? Mit welchen Maßnahmen werden Sie Ihr Ziel erreichen?
- Mit welchen Maßnahmen werden Sie den **Stillstand beim Ausbau des Stadtbahnnetzes** beheben und die Attraktivität von Bus & Bahn steigern?
- Möchten Sie **finanzielle Mittel für Bus & Bahn** eher für Angebotsverbesserungen einsetzen oder für eine Preissenkung (über die VRR-Verbandsversammlung)?
- **Fuß- und Radverkehr** benötigen mehr Platz. Wie stehen Sie zu einem Rückbau der Flächen des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs in Dortmund?
- Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht der **Dortmunder Flughafen** auf dem Weg zu einem klimaneutralen Dortmund? Wie stehen Sie zu Subventionen für Billigflieger, zur Verlängerung der Start- und Landebahnen und zu einer langfristigen Schließung des Flughafens?

Auf den folgenden Seiten finden Sie die **bis zum 01.05. eingegangenen Antworten der Parteien**. Angeschrieben wurden alle demokratischen Parteien, die als Fraktion oder Fraktionsgemeinschaft im Rat vertreten sind. Auf Nachfrage wurden zwei weitere Parteien aufgenommen. Die momentan im Rat vertretenen Parteien sind gemäß der aktuellen Sitzverteilung sortiert. Weitere Parteien sind in einer separaten Tabelle aufgeführt und alphabetisch sortiert. Als Zeichenlimit für die Antworten wurden 400 Zeichen gesetzt. Es wurde die Option angeboten, ausführlichere Antworten zu verlinken. Wahlprüfstein-Antworten sind unter [...] verlinkt; weiterführende allgemeine Links, die genannt wurden, finden sich unter der letzten Antwort-Tabelle.

Nicht alle Parteien haben ihre Wahlprogramme schon finalisiert — das bietet die Chance, jetzt auf die Parteien zuzugehen und Klimaschutz als Wahlkampfthema zu platzieren.

**1) Wie soll aus Ihrer Sicht die Mobilität im Jahr 2030 in Dortmund aussehen? Welche Ideen zur Verkehrsvermeidung werden Sie umsetzen, z.B. kompakte Siedlungsstrukturen?**

SPD	CDU	Grüne	Die Linke	FDP	Piraten	Bürgerliste
Wir haben 2030 einen starken ÖPNV, dessen Netz und Taktung wir ausgebaut haben, von der H-Bahn bis zur Stadtbahn. Danach haben wir ein 365€-Ticket eingeführt. Beim Radverkehr haben wir ein sicheres und geschlossenes Grundnetz, bis weit in die Stadtteile Schritt für Schritt weiter ausgerollt. Neue Quartiere wie Speicherstraße und HSP sind autofrei geplant samt einem guten P&R-Netz.	Die Mobilität im Jahr 2030 wird aus einem Mix von Fußgänger-, Rad-, Auto- und öffentlichem Nahverkehr bestehen. Jeder Bürger wird die Mobilitätsform nutzen können, die seinen Mobilitätsbedürfnissen am besten entspricht. Mobilitätsaspekte sind ein politisches Querschnittshema. Bspw. werden mobiles Arbeiten (z.B. im Home Office) oder [...]	Wir wollen Mobilität, die sauber, sicher, energie-, ressourcen- und platzsparend ist. Den Verkehr vom Auto auf Fahrräder, Busse und Bahnen verlagern, heißt auch mehr Platz für die Menschen zu schaffen. Maßnahmen sind z.B.: Autofreie Quartiere, Ausbau der Mobilitätsstationen, Erhöhung der Parkgebühren (auch zur ÖPNV-Finanzierung), neue Konzepte für verringerten und emissionsarmen Lieferverkehr.	Erstrebenswert ist es, neue Wohnbaugebiete im Zusammenhang mit einer zu erweiternden Infrastruktur in einem Prozess zu planen. Anzustreben ist eine Quartierstruktur, die Nahversorgung und Freizeitaktivitäten vor Ort mit plant und so weite Wege überflüssig macht. An wichtigen Haltestellen sind sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen – für einen komfortablen Umstieg auf den ÖPNV.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.

DOS	VOLT
Ausbau von Share-System (z.B. Kombi-Ticket ÖPNV) & Autoverleih; Fahr-, Lasten- oder Elektrorad. Autofreie Siedlungsstrukturen mit Anwohnerparkraum in Tiefgaragen mit Car-Sharing; Dezentrale fussläufige Verkaufsf lächen mit Stadtrandlager/Umschlagsplätze & fossilfreier Anlieferung; Ausbau & Takterhöhung H- und Stadt-Bahn; Umwelts Spuren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nach dem <a href="#">Vorbild von Houten</a> streben wir ein gut vernetztes Rad- und Fußwegenetz sowie eine strikte Trennung der Stadtteile für den Autoverkehr an. Dies gewährleistet einen PKW-armen innerstädtischen Verkehr ohne die Einwohner mit PKW von der Außenwelt abzuschneiden. Zusätzlich sollen Sharing-Angebote und ÖPNV transparent und einfach buchbar sein (z.B. Jelbi, wo verschiedene Transportmittel verglichen werden).</li> </ul>

**2) Welche prozentualen Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel streben Sie für das Jahr 2030 in Dortmund an? Mit welchen Maßnahmen werden Sie Ihr Ziel erreichen?**

SPD	CDU	Grüne	Die Linke	FDP	Piraten	Bürgerliste
Der Modal Split hat sich deutlich zugunsten des Umweltverbundes (67%) verschoben, der ÖPNV-Anteil liegt nun bei 25%, der Anteil der Fahrradfahrten bei 18% und die der Fußwege bei 24%	Die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel werden sich entsprechend der Nachfrage der Nutzer verändert haben. So wird insb. in den innerstädtischen Bezirken und durch die Realisierung des RS 1 und eines durchgängigen auf Nebenstraßen geführten Radwegenetzes der prozentuale Anteil des Radverkehrs zunehmen. [...]	Wir wollen eine Steigerung des Radverkehrs auf mind. 30% und mehr Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV. Maßnahmen sind z.B. mehr Fahrradstraßen, die grüne Welle fürs Rad statt fürs Auto, eine sichere Infrastruktur, Umsetzung des RS1, sichere Abstellmöglichkeiten, Tempo 30 in der gesamten Stadt, freie Nutzung des ÖPNV für Schüler*innen und Azubis sowie eine Mobilitäts-Flatrate.	Wir möchten den Modal Split in Richtung einer deutlichen Verschiebung zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verändern – je mehr desto besser. Bei jedem einschlägigen Planungsschritt müssen alle in diese Richtung weisenden Handlungsspielräume genutzt werden. Es müssen mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr bereitgestellt werden.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.

DOS	VOLT
Privat: 30% Fußweg, 30% Fahrrad, 30% ÖPNV, 10% PKW Umbau Logistischer Verkehre (Umschlagplätze), Reduktion fossiler Anlieferung. Die Attraktivität der Maßnahmen unter Punkt 1 steigern durch Kombi-Tickets, die auch eine Ermäßigung anderer städtischer Angebote ermöglichen. ÖPNV muss günstiger sein als das Auto - auch für Familien! Innerstädtischer Parkraum muss entsprechend bepreist werden.	Die Aufteilung der Verkehrsmittel ist nach Nutzung zu unterscheiden und eine genaue prozentuale Aufteilung daher nicht pauschal möglich. Für den rein innerstädtischen Verkehr sollte der PKW allerdings eine stark untergeordnete Rolle spielen. Dies ist nur durch ein gut vernetztes Rad- und Fußwegenetz sowie einer strikten Trennung der Stadtteile für den Autoverkehr zu erreichen.

### 3) Mit welchen Maßnahmen werden Sie den Stillstand beim Ausbau des Stadtbahnnetzes beheben und die Attraktivität von Bus & Bahn steigern?

SPD	CDU	Grüne	Die Linke	FDP	Piraten	Bürgerliste
<p>Unser OB-Kandidat, Thomas Westphal, legte im Dezember ein ÖPNVPapier vor, in dem er die Maßnahmen darlegte: Ausbau der Stadtbahn-Außenstrecken (Benninghofen, Wellinghofen, Westfalenhütte/ Kirchnerne, Kirchlinde), die Verlängerung der H-Bahn nach Barop, zu SMART RHINO und zum Hafen, sowie ein 365€-Ticket für Dortmund. Alle Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren sollen ein kostenloses Ticket erhalten.</p>	<p>Wir wollen die Erarbeitung eines Stadtbahnentwicklungskonzeptes. Die Fortführung von ggf. veralteten Stadtbahnplanungen erscheint uns nicht mehr zeitgemäß. Dabei sind ebenfalls der Busverkehr sowie der SPNV weiter zu optimieren. Zukunftsprojekte wie die Ausweitung der H-Bahn oder denkbare Gondel-Bahnen sollen auf ihre Machbarkeit überprüft werden. [...]</p>	<p>Wir wollen eine verbesserte Taktung, bessere Anschlüsse für Stadtbahn und Regionalverkehr, Vorrangrouten für Busse und deutlich mehr Fahrzeuge, um ein ÖPNV-Grundangebot rund um die Uhr - auch unter der Woche - zu ermöglichen. Das Stadtbahnkonzept muss an die aktuelle Situation und zukünftige Entwicklungen angepasst werden. Das schließt eine sinnvolle Erweiterung des Stadtbahnnetzes und der H-Bahn ein – auch um Neubau- und Gewerbegebiete optimal anzubinden.</p>	<p>1: Erhöhung der Taktung. Ausbau von Strecken und Ergänzung durch Busse. 2. Verlängerung der oberirdischen Stationen, um mit mehr Wagen fahren zu können. 3. Ausweitung der Versorgung in den Abend- und Morgenstunden. Mindest-Aufenthaltsqualität an den Haltestellen (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten.) Für Randgebiete: Busangebot „on demand“. Sinkende Preise.</p>	<p>Antworten liegen nicht vor.</p>	<p>Antworten liegen nicht vor.</p>	<p>Antworten liegen nicht vor.</p>

DOS	VOLT
<p>Abgabeumlage: Deutliche Erhöhung der Preise des innerstädtischen Parkraums, Maut für Innenstadtverkehr. Taktung, Anbindung &amp; Vernetzung des ÖPNV verbessern. Anpassung für Menschen mit Behinderung. P&amp;R-Parkplätze mit Rabattfunktion für innerstädtische Geschäfte. Alle Schülerinnen &amp; Schüler müssen früh an die Vorteile gewöhnt werden - gleiche Rechte auf kostengünstige Nutzung.</p>	<p>Durch die zugesagten Landesmittel von knapp 100 Mio. EUR verfügt die DSW21 bereits über die nötige Planungssicherheit und plant weitreichende Investitionen. Vor diesem Hintergrund sind Ausbaupläne einfacher zu realisieren. Wichtig ist die frühzeitige Einbindung in Projekte wie Technologie-Hubs wie z.B. um die TU und Phönix West, sodass der Arbeitsweg mit maximal einmaligem Umsteigen ermöglicht wird.</p>

**4) Möchten Sie finanzielle Mittel für Bus & Bahn eher für Angebotsverbesserungen einsetzen oder für eine Preissenkung (über die VRR-Verbandsversammlung)?**

SPD	CDU	Grüne	Die Linke	FDP	Piraten	Bürgerliste
Wir wollen im gesamten Ruhrgebiet ein 365€-Jahresticket, aber zuvor muss das Angebot verbessert werden. Qualität rauf, Preise runter, das ist unsere Reihenfolge. Dazu gehören neue Strecken, umweltfreundliche Busse und moderne Stadtbahnen. Die Kooperation der Verkehrsgesellschaften im Ruhrgebiet und in Westfalen muss auf neue organisatorische Füße gestellt werden. Wir wollen eine Reform des VRR.	Eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV kann nur erfolgen, wenn die Infrastruktur intakt ist, vorhandene Infrastrukturen ertüchtigt werden und zielgerichtete Ausbauten der Infrastruktur stattfinden. Dies wird in der Folge zu einer erhöhten Nutzung des ÖPNV führen. Erst zum Abschluss kann hiernach die Entscheidung über eine Preissenkung stehen (vgl. auch das Wiener Modell).	Wir wollen – in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden – eine Mobilitäts-Flatrate für ganz NRW, über Verkehrsverbundsgrenzen hinweg. Gleichzeitig zur Preissenkung müssen der Ausbau der Strecken und der Kauf von Stadtbahnen und umwelt-schonender Busse vorangetrieben werden. Über die Einsparung der Flughafensubventionen könnte kommunal Geld zur Verfügung gestellt werden. Doch vor allem braucht es dringend eine weitergehende Unterstützung von Bund und Land.	Die LINKE ist für einen kostenlosen ÖPNV für alle. In einem ersten Schritt muss der VRR das Sozialticket um die Hälfte verbilligen. Weitere Einstiege könnten stark verbilligte oder kostenfreie Angebote für bestimmte Nutzergruppen, z.B. Schüler*innen und Azubis, sein. Streckenausbau und Ausweitung der Fahrtzeiten sind jedoch genauso wichtig, insbesondere wenn es zu einer höheren Nachfrage kommt.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.

DOS	VOLT
Keine „entweder-oder“-Frage, beides ist wichtig! Ausbau muss über Steuereinnahmen, nicht über Ticket angeschoben werden. ÖPNV muss kostengünstiger als Privatverkehr sein - auch für Familien. Kostenfreie Nutzung für alle Schülerinnen & Schüler. Ausbau Sozial-Ticket. Alternatives kommunales Ticket muss erheblich günstiger werden für Einwohner.	Beides ist eine zwingende Notwendigkeit um eine Verkehrswende zu ermöglichen. Die Fahrgastzahlen sind trotz leichtem Rückgang auf einem hohen Niveau, sodass die Angebotsverbesserung zu priorisieren ist. In Hinblick auf Preissenkung ist besonders die Tarifstruktur so anzupassen, dass Monats-/Jahreskarten sich deutlich schneller rentieren und dadurch von mehr Personen benutzt werden.

**5) Fuß- und Radverkehr benötigen mehr Platz. Wie stehen Sie zu einem Rückbau der Flächen des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs in Dortmund?**

SPD	CDU	Grüne	Die Linke	FDP	Piraten	Bürgerliste
Wir brauchen neue Standards für Radverkehrsanlagen, insbesondere bei Wegbreite und Kreuzungen. Für die sichere und komfortable Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sind wir bereit, Parkplätze zurückzubauen und Straßen zu verengen. Auch eine bedarfsgerechte Reduzierung des Tempos sehen wir als sinnvoll an. Ebenfalls muss man für Sicherheit zwischen Fußgängern und Radfahrern sorgen.	Entscheidend sind intelligente Lösungen, um den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Ein Fahrradparkhaus auf dem Deck einer bisherigen Kfz-Tiefgarage anstatt einer sonst dafür nötigen Flächenversiegelung des Stadtgartens oder ein durchgängiger Radring um den Wall – unter der Reduzierung von Parkplätzen, aber ohne Wegfall von Spuren für den Kfz-Verkehr – sind solche intelligenten Lösungen, die uns [...]	Wir kämpfen für die Rückeroberung des Straßenraums durch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen: Der Straßenquerschnitt muss neu geplant werden, das Auto muss Platz abgeben. Wir wollen breite Bürgersteige, sichere Radwege, barrierefreie und sichere Querungen, letzteres vor allem durch Rückbau von Parkplätzen und Ausbau von Freiflächen. Weniger Autospuren lassen zudem mehr Platz für Bäume und Grünflächen.	Ein Rückbau der genannten Flächen führt zu einer erheblichen Verbesserung urbaner Lebensqualität. Er reduziert Lärm- und Abgasbelastung. Gewonnene Flächen können begrünt und beispielsweise mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden und so in Flächen mit Aufenthaltsqualität verwandelt werden. Dabei können sie gleichzeitig genug Platz für umweltfreundliche Mobilität bieten.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.

DOS	VOLT
Ein Rückbau ist nötig, Entsiegelung der Flächen schafft auch mehr Lebensqualität & verbessert die Luftqualität. Mehr kostenpflichtige Tiefgaragen & Stadtrandparkraum mit kostenfreiem Pendelverkehr oder Rabattfunktionstickets. Einbahnstraßen schaffen (z.B. Wall). Reduktion des fossilen Lieferverkehrs. Verbot von Schwerlasttransportern (Ausnahme nur durch Genehmigung).	Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr benötigen Fuß- und Radverkehr deutlich weniger Platz. Wenn diesen mehr Fläche zur Verfügung gestellt wird, steigt die Attraktivität und der Anteil, wodurch automatisch weniger Fläche für den PKW-Verkehr benötigt wird. Eine solche Umwidmung von Flächen muss zwingend durch ein Gesamtkonzept gestützt werden, indem die einzelnen Phasen geplant und vermittelt werden.

**6) Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht der Dortmunder Flughafen auf dem Weg zu einem klimaneutralen Dortmund? Wie stehen Sie zu Subventionen für Billigflieger, zur Verlängerung der Start- und Landebahnen und zu einer langfristigen Schließung des Flughafens?**

SPD	CDU	Grüne	Die Linke	FDP	Piraten	Bürgerliste
Wir stehen an der Seite der ca. 1.300 Beschäftigten in und um den Flughafen Dortmund – einen der erfolgreichsten bundesweit. Der Flughafen gehört zur städtischen Infrastruktur und sollte weiterentwickelt werden. Die Verlängerung der Startbahn ist nur sinnvoll, wenn es langfristig einen Bedarf gibt. Aufgrund der aktuellen Situation schnelle Schlüsse ziehen zu wollen, halten wir für nicht angebracht.	Für die CDU Dortmund hat sich der Dortmunder Flughafen unter den bestehenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Betriebszeiten und Länge der Start- und Landebahn am Markt etabliert. Änderungsbedarf an den bestehenden Rahmenbedingungen sehen wir nicht. Die Bewältigung der Folgen der Corona-Krise wird zeigen, ob ein dezentraler Luftverkehr in Europa noch marktgängig sein wird.	Wir fordern den Rückbau des Airports und eine Umnutzung des Flughafengeländes, z.B. für die Ansiedlung nachhaltiger Unternehmen mit zukunftsfähigen Jobs. Seit dem Ausbau im Jahr 2000 haben die Dortmunder Stadtwerke DSW21 den Flughafen insgesamt mit mehr als 300 Millionen Euro subventioniert. Klimapolitisch und wirtschaftlich ist der Betrieb dieses regionalen Flughafens für uns unverantwortlich.	Die LINKE strebt die Schließung des Flughafens an. In Erwartung schienengebundener Alternativen könnte er allenfalls vorübergehend als Geschäftsflughafen akzeptiert werden. – Jede Ausweitung des Flugbetriebs, sowohl zeitlich wie auch hinsichtlich der Fläche, lehnen wir ab, ebenso jegliche Subvention.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.	Antworten liegen nicht vor.

DOS	VOLT
Die Nutzung des Flughafens muss umgedacht werden, solange dessen Verträge noch laufen. Keine Kurzstreckenflüge mehr unter 2 Stunden Flugzeit, Nutzung max. als Cargoumschlag. Fossilfreier Flugverkehr z.B. erste Flugelektrotaxis. Start- & Landebahn sollen nicht ausgebaut werden. Flugsbventionen müssen ausgeschlossen werden.	In Zukunft wird der Flugverkehr (nicht zuletzt durch Corona) abnehmen. Sowohl klimatechnisch als auch wirtschaftlich muss die Sinnhaftigkeit von DTM, FMO und PAD zwischen DUS und HAJ in Frage gestellt werden. Als Volt schauen wir stets über politische Grenzen hinaus und befürworten daher eine genaue Analyse dieser Standorte im überregionalen Kontext. Eine Trennung von Infrastruktur und Betreibergesellschaft (Privatwirtschaft) kann die nötige Transparenz schaffen.

**Angegebene Links zu weiterführenden Informationen**

**Die Linke:** Unser komplettes Wahlprogramm finden Sie unter <https://www.dielinke-dortmund.de/>