

An Stadtgesellschaft und Politik  
in Dortmund sowie an die DSW21

Dortmund, 2. Mai 2020

Thesenpapier des VCD Dortmund-Unna

## **Mobilität nach Corona – notwendige Maßnahmen für Dortmund**

Die Corona-Krise hat aktuell die Mobilität verändert, der wochenlange Lockdown die Straßen geleert, vor allem aber Busse und Bahnen. Viele Menschen arbeiten im Homeoffice, nicht wenige, die weiter zur Arbeit fahren, sind auf das Rad umgestiegen. Aus Sicht des VCD Dortmund-Unna wird das Folgen auch für die Zeit nach Corona haben. Damit sich die Mobilität nicht in eine falsche, unerwünschte Richtung entwickelt, müssen Stadt und DSW21 jetzt noch viel stärker als geplant in die Verkehrswende investieren. Und eine Verkehrswende ist notwendig: für den Klimaschutz und um die Stadt lebenswert für Bewohner\*innen und Besucher\*innen zu gestalten. Nötig ist auf der einen Seite mehr Platz für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen, auf der anderen Seite mehr Platz in Bussen und Bahnen.

Im Einzelnen:

### **1. Öffentlicher Personennahverkehr**

Busse und Bahnen sind in der Mobilität die Verlierer der Corona-Krise (neben dem Flugverkehr). Weil Abstandsregeln praktisch nicht einzuhalten sind und die Fahrzeuge nicht ständig desinfiziert werden können, sind die Fahrgastzahlen eingebrochen und viele Menschen umgestiegen (wenn sie nicht sowieso zuhause bleiben konnten): auf das Fahrrad oder das Auto.

Um das Vertrauen der Bürger nach der Pandemie in den ÖPNV zurückzugewinnen, muss dringend mehr Platz in den Fahrzeugen geschaffen werden. Dafür gibt es zwei Wege: Erstens müssen Busse und Bahnen häufiger fahren, und zweitens müssen vor allem die im Berufsverkehr vor der Krise oft übervollen Stadtbahnen in Dortmund, soweit technisch machbar, mit mehr Wagen fahren. Für beide Forderungen braucht es deutlich mehr Fahrzeuge als bislang geplant. Da die Fahrzeugbeschaffung viel Zeit braucht, sollten die DSW21 hier so schnell wie möglich aktiv werden.

Für den dichteren Takt haben VCD und Pro Bahn bereits ein Konzept erarbeitet. Die Stadtbahnlinien U41, U42, U43, U44, U46 und U47 könnten in der Hauptverkehrszeit mindestens in Teilen ihrer Strecke im 5-Minuten-Takt fahren.

Darüberhinaus bedarf es einer nachhaltigen, letztlich aber wohl bundesweiten Imagekampagne für Busse und Bahnen. Und im VRR-Gebiet muss stärker denn je über eine Tarifreform nachgedacht werden. Mit dem Ziel, Bus- und Bahnfahren einfacher und preiswerter zu machen.

All das benötigt Geld. Hier sollte die Dortmunder Politik auf allen Ebenen Bund und Länder dazu drängen, Busse und Bahnen finanziell zu unterstützen. Öffentlicher Verkehr ist Teil der Daseinsvorsorge – und systemrelevant. Geld ist hier besser angelegt als beispielsweise in einer klimaschädlichen und letztlich ökonomisch sinnlosen Abwrackprämie 2.0 oder zur Stützung von Fluglinien.

## **2. Rad- und Fußverkehr**

Für Rad- und Fußverkehr war auch schon vor der Pandemie viel zu wenig Platz in Dortmund. Die jahrzehntelange einseitige Bevorzugung des Autoverkehrs in der Stadt hat die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel im Sinne des Wortes an den Rand gedrängt. Schon für die erwünschte Verkehrszunahme in diesen Bereichen – formuliert etwa im Masterplan Mobilität sowohl vom Rat der Stadt als auch von der breiten Stadtgesellschaft, zudem natürlich im Herbst erst im Plan der Fahrradstadt – fehlt es schlicht an Platz; die jetzt notwendigen Abstandsregeln während der Pandemie sind nicht ansatzweise einzuhalten. In der Regel kann der Platz nur auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs geschaffen werden. Vor dieser Schlussfolgerung schreckt die Politik in Dortmund seit vielen Jahren zurück; jetzt ist es höchste Zeit für eine Neujustierung der Verkehrspolitik. Bogota, Berlin, Budapest und weitere Städte haben es vorgemacht und Flächen, die bislang dem Autoverkehr vorbehalten waren, teils kurzzeitig, teils aber auch schon dauerhaft für den Radverkehr umgewidmet. Häufig schafft das gleich auch mehr Platz für Fußgänger\*innen. Hier könnte Dortmund

folgen; mindestens Teile des Walls etwa böten sich für die sogenannten Pop-up-Bikelanes geradezu an, ebenso der Straßenzug Heiliger Weg/Gronau-/Heiligegarten-/Grüne/Treibstraße, die Hamburger Straße, Leopold- und Münsterstraße, die Bornstraße und die Märkische Straße. Die Stadtverwaltung hat auf entsprechende Vorschläge bislang ablehnend reagiert. Etwas mehr Mut und Engagement könnte man sich für eine Fahrradstadt schon wünschen.

Platz für den Fußverkehr könnte leicht geschaffen werden, etwa indem (teils auch geduldetes) Falschparken konsequent unterbunden und geahndet würde. Hier haben die Mehrheitsparteien im Rat bislang leider jeden Vorstoß für eine ausreichende Zahl an Ordnungskräften ausgebremst. Das sollte sich schnellstens ändern. Mehr Platz für den Fußverkehr ist die notwendige Voraussetzung für eine lebendige, lebenswerte Stadt – und nicht Parkplatz- und Blechwüsten. Diese positive Erfahrung hat die Stadt im Übrigen vor vielen Jahren schon gemacht, etwa beim Rückbau der Kleppingstraße.

Für den ruhenden Verkehr müsste im Gegenzug Platz in Quartiersgaragen geschaffen werden. Dass dieser nicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden kann, versteht sich von selbst.

### **3. Entschleunigung auf den Straßen**

Neben der Neuverteilung der Verkehrsfläche ist auch die weitere Entschleunigung auf den Straßen notwendig. Erfreulicherweise gilt in Dortmund schon jetzt in vielen Wohnvierteln Tempo 30. Das gilt es auszubauen: Tempo 30 muss innerorts zur Regelgeschwindigkeit werden, in der City und in sensiblen Bereichen wie Einkaufsstraßen – genannt seien etwa die Saarlandstraße (wo die Stadt tatsächlich Tempo 20 einführen will), die Kaiserstraße oder die Münsterstraße – wäre auch Tempo 20 angemessen. Brüssel beispielsweise führt dieser Tage Tempo 20 und den Vorrang für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in der kompletten Innenstadt ein, im nächsten Jahr gilt dann in der gesamten Großregion Brüssel Tempo 30.

Immerhin gilt Tempo 30 bereits seit ein paar Tagen schon auf der Ruhrallee – um die Schadstoffbelastung in der Luft zu verringern. Dass dies dringend nötig ist, hat auch die Corona-Pandemie gezeigt: Nach Studien aus Deutschland, Europa und den ist die Corona-Sterblichkeit dort besonders hoch, wo die Luft besonders schlecht ist. Zudem wissen wir seit langem, dass Tempo 30 Leben rettet und der Verkehrssicherheit dient. Und es mindert den Lärm an Hauptverkehrsstraßen und dient damit auch den Zielen des Lärmaktionsplans. Dieses Wissen gilt es nun in Handeln umzusetzen.

Auch sollte die Stadt eine alte, aber gute Idee wieder aufgreifen: die autofreie

Innenstadt, mit Autoverkehr nur noch da, wo er notwendig ist, für Anwohner\*innen und auf Zufahrtswegen zu (Tiefgaragen-)Stellplätzen.

#### **4. Flughafen**

Der Flughafen in Dortmund ist seit Jahren zurecht sehr umstritten. Weil Fliegen hochgradig das Klima schädigt, weil Fluglärm die Menschen, die im Umkreis des Flughafens und in der Einflugschneise leben, beeinträchtigt und weil der Flughafen in den vergangenen zwei Jahrzehnten dreistellige Millionenverluste gemacht hat, und zwar – über die Stadttochter DSW21 – auf Kosten der Stadt. Jetzt, in der Corona-Krise, sind die Passagierzahlen eingebrochen, der Flughafen fordert staatliche Unterstützung ein. Anders als der öffentliche Personen-Nahverkehr ist ein Flughafen aber nicht Teil der Daseinsvorsorge in dieser Stadt. Die Krise ist die Chance für einen geregelten Rückbau des Flugverkehrs. Angefangen mit einem absoluten Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr, dem Verzicht auf jeden weiteren Ausbau und dem Stopp aller, auch der verdeckten Subventionen.

Dortmund hat in den vergangenen Monaten und Jahren erste zaghafte Schritte hin zu einer Verkehrswende und zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr unternommen. Mal unter Druck, wie an der Ruhrallee, mal aus der Erkenntnis heraus, wie gerade am Mikrodepot am Ostwall, mit dem der Güterverkehr in der Innenstadt reduziert werden kann. Diesen Weg muss die Stadt jetzt entschlossen weitergehen. Um unsere Stadt lebenswert für Bewohner\*innen wie Besucher\*innen zu gestalten und fit für die Zukunft zu machen. Nur mit einer Verkehrswende kann Dortmund zudem die Klimaziele von Paris einhalten.