

## WAHLPRÜFSTEINE des BUND Dortmund zur Kommunalwahl am 13.9.2020

### Antworten von Bündnis90/Die Grünen

#### Mobilität

1. Werden Sie sich dafür einsetzen, für den Radverkehr pro Einwohner künftig mehr als die geplanten 10 Euro pro Jahr bereitzustellen (aktuell 1,50 Euro, in Kopenhagen 30 Euro)? Wenn ja: In welcher Höhe?

Unser Ziel, den Anteil des Radverkehrs in der Stadt zu verdreifachen, braucht genügend Mitarbeiter\*innen und ausreichend Geld für die Umsetzung. Darum werden wir weitere Planstellen für den Radverkehr schaffen und perspektivisch jährlich 30 € je Einwohner\*in investieren, wie es die erfolgreichen niederländischen Städte und Kopenhagen vormachen.

2. Werden Sie sich für die Erhöhung der Pkw-Parkgebühren und die Reduzierung der Pkw-Stellplätze in der City einsetzen? Wenn ja: In welcher Höhe?

Aktuell ist die Fahrt mit Bus und Bahn in die Stadt deutlich teurer als die Parkgebühren für das Auto. Das ist ein völlig falsches Signal. Für die Förderung des ÖPNV muss sich dies als Erstes ändern. Die Parkgebühren müssen mindestens dem Ticketpreis des ÖPNV für die Innenstadt entsprechen. Gleichzeitig wollen wir mehr Platz im Straßenraum für Fußgänger\*innen, Radfahrende und mehr Grün schaffen. Um das zu erreichen, müssen auch Parkplätze weichen. Das gilt insbesondere für den Wall. In den Innenstadtbezirken können – neben den Anwohner\*innenparkzonen – Quartiersgaragen die Parkplätze am Straßenrand ablösen.

3. Werden Sie sich dafür einsetzen, dem motorisierten Individualverkehr Fläche zugunsten von Radverkehr und Fußgängern zu entziehen? Wenn ja: Wo?

Unser Ziel ist: Weniger Autoverkehr in der Stadt – mehr Platz für die Menschen. Öffentlicher Raum ist ein Gemeingut und sollte gleichermaßen für alle zugänglich sein. Doch ein großer Teil der Fläche ist derzeit Autos – fahrenden oder parkenden – vorbehalten. Verkehrsflächen für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen beleben Quartiere und erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Wir setzen uns dafür ein, dass der Straßenraum wieder zum Raum für den Menschen wird und allen Verkehrsteilnehmer\*innen gleichberechtigt zur Verfügung steht. Wir wollen bei der zukünftigen Stadt- und Straßenplanung vorrangig nicht-motorisierten Verkehr in den Blick nehmen. Die autozentrierte Verkehrspolitik ist ein Relikt von gestern. Dazu können autofreie Quartiere beitragen, in denen nicht nur erfahrbar wird, dass Mobilität auch ohne das eigene Auto möglich ist, sondern auch, welcher Zugewinn an Lebensqualität im Wohnviertel damit verbunden ist. Dies gilt nicht nur für neu zu entwickelnde Gebiete. Der Umbau der Saarlandstraße sollte Vorbild für eine grundsätzlich anders ausgerichtete Straßenplanung sein, die den Fußgänger\*innen mehr Raum gibt.

4. Werden Sie sich gegen den Weiterbau der L 663n nach Unna nördlich der Ortsteile Asseln und Wickede einsetzen?

Ja, und das schon seit Jahren, gemeinsam mit den Naturschutzverbänden und der Bürgerinitiative vor Ort. Der Weiterbau der OWIIIa ist ein Projekt, das die Ziele der Masterpläne zu Mobilität, zu Lärm- und Klimaschutz konterkariert. Mit der Weiterführung der Umgehungsstraße würde ein Gebiet massiv mit Auto- und Lkw-Verkehr belastet,

das als Fläche mit der geringsten Belastung durch Straßenverkehrslärm im ganzen Stadtgebiet gilt. Das angeführte Ziel, den Hellweg zu entlasten, würde zudem nicht erreicht. In Zeiten von Klimawandel, Problemen durch Zerstörung von Grünflächen und Flächenversiegelung durch Autoverkehr ist das Festhalten am Neubau einer Schnellstraße durch einen wichtigen Grüngürtel in einer Großstadt wie Dortmund für uns nicht nachvollziehbar. Zugleich müssen aber Maßnahmen getroffen werden, um die Menschen am Hellweg von unnötigen Lärm- und Verkehrsemissionen zu entlasten. Darauf muss der Schwerpunkt gelegt werden, nicht auf den Bau einer neuen, überflüssigen Straße.

5. Sind Sie für die Beendigung der Subventionen und den langfristigen Rückbau des Dortmunder Flughafens?

Der Dortmunder Flughafen ist weder ökologisch noch wirtschaftlich vertretbar. Seit dem Ausbau im Jahr 2000 haben die Dortmunder Stadtwerke DSW21 den Flughafen insgesamt mit mehr als 300 Millionen Euro subventioniert, um dessen Verluste auszugleichen. Damit ist die Unterstützung der DSW21 für Fluggäste pro Kopf deutlich höher als für die Nutzer\*innen von Bus und Bahn. Denn während die Stadtwerke für jeden Fahrgast im klimafreundlichen ÖPNV nur rund 40 Cent drauflegen, wird jeder Fluggast mit über 6 Euro subventioniert. Aufgrund der Anbindung an die überregional bedeutsamen Flughäfen in der Region wie Düsseldorf und Köln-Bonn ist der Dortmund Airport überflüssig. Neben den wirtschaftlichen Gründen halten wir GRÜNE einen Ausbau des Flughafens auch klimapolitisch für unverantwortlich. Abgesehen von den CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen Flugzeuge auch in den höheren Schichten der Atmosphäre gravierende Schäden. Zudem ist für die Anwohner\*innen eine Verlängerung der Betriebszeiten nicht hinnehmbar. Fluglärm ist Lärm, der in besonderer Weise stresst und Krankheiten verursacht, wie durch Untersuchungen belegt ist. Wir fordern deshalb den Rückbau des Airports und eine sinnvolle Umnutzung des Flughafengeländes. Dadurch wird der Stadt eine große Freifläche zurückgegeben – und damit die Chance auf eine ökologisch wertvolle und nachhaltige Neuentwicklung.

## Stadtplanung

6. Werden Sie sich dafür einsetzen, in neuen Gewerbegebieten die Anzahl der flächenverbrauchenden Großparkplätze z.B. durch den Bau von Tiefgaragen zu reduzieren und auf gewerblichen Flachdächern Dachbegrünung und/oder Fotovoltaikanlagen über Satzungen oder städtebauliche Verträge vorzuschreiben?

Ja. Grundsätzlich wollen wir vorhandene große Stellplatzflächen, die nicht überbaut werden können, in Solarparkplätze mit Dachbegrünung umwandeln. Dabei werden sie mit Photovoltaikanlagen überdacht, die regenerativen Strom für Ladesäulen erzeugen und zugleich Schatten spenden. Bei Neuansiedlungen wollen wir darauf drängen, dass die Zahl der Parkplätze z.B. durch die Einführung von Firmentickets reduziert werden, in Tiefgaragen oder optisch ansprechende, flächensparende Parkhäuser verlegt werden.

Insbesondere Gewerbeflächen bieten große Potenziale für eine ökologische Aufwertung. Durch eine naturnahe Gestaltung des Firmengeländes lassen sich Bereiche mit einer hohen Aufenthaltsqualität für Mitarbeitende und zur Verbesserung des Stadtklimas schaffen. Zusätzliche Baum- und Heckenpflanzungen filtern Luftschadstoffe, insektenfreundliche Beleuchtung kann die Lichtverschmutzung minimieren, Fassadenbegrünung den Energieverbrauch senken. Die Anlage von Grünzügen innerhalb von Gewerbegebieten eröffnet zudem die Möglichkeit, die entsprechenden Maßnahmen in ein gesamtstädtisches Grünordnungskonzept einzubinden. Unternehmen, die ihre Gewerbeflächen und Gebäude zum Beispiel durch den Bau von Anlagen zur Rückhaltung bzw. zur Versickerung von Niederschlagswasser aufwerten, wollen wir unterstützen. Sie können bei den Kosten für die Abwassergebühr entlastet werden. Ein\*e im Umweltamt angesiedelte Gewerbegebietsmanager\*in kann

Unternehmen über die Veränderungsmöglichkeiten in Richtung Nachhaltigkeit beraten, sowie Lösungen zusammen mit den Fachämtern der Verwaltung entwickeln.

7. Werden Sie sich für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans einsetzen mit dem Ziel, ökologisch bedenkliche Wohnbaugebiete wie „Rhader Hof“ in Bövinghausen und „Wickede-West“ in Landschaftsschutzgebiete umzuwandeln?

Ja. Dies haben wir schon beim Aufstellungsprozess des Flächennutzungsplans 2004 und aktuell des Landschaftsplans sowie des Regionalplans gefordert. Unsere Anträge, die Flächen Rhader Hof, Wickede-West, Asseln-Süd, Groppenbruch und Buddenacker im Landschaftsplan als Landschaftsschutzgebiete mit dem Entwicklungsziel 1, Erhaltung, darzustellen und den Flächennutzungsplan entsprechend zu ändern, um die Flächen als Freiraum darzustellen, scheiterten jeweils an den Mehrheitsverhältnissen im Rat. Das wird sich nach dem 13. September hoffentlich ändern.

8. Werden Sie sich für die Planung autofreier Wohnbaugebiete einsetzen? Wenn ja: Wo können Sie sich das vorstellen?

Ja. Das können wir uns für alle neuen Stadtentwicklungsprojekte, wie aktuell z.B. beim ehemaligen HSP-Gelände, vorstellen. Dafür ist es notwendig, sich als Erstes um den Ausbau des klimafreundlichen Nahverkehrs zu kümmern, also um eine entsprechende Anbindung von neuen Entwicklungsgebieten an den ÖPNV und die Radverkehrsinfrastruktur. Denn der Verzicht aufs Auto gelingt dann, wenn es gute Alternativen gibt: also Anbindung an Radschnellstraßen, Mobilstationen und Sharing-Angebote. Dies erreichen wir auch über Entwicklung von Baugebieten nach Konzeptvergaben und mit der Aufstellung städtebaulicher Verträge. Konzeptvergaben ermöglichen es auch, Wohngebiete zu entwickeln, wo sich die künftigen Bewohner\*innen auf einen Verzicht aufs eigene Auto verständigen. Durch den Verzicht auf Stellplätze würden sich auch die Baukosten der Wohnungen verringern und damit z. B. die Mieten.

9. Werden Sie sich dafür einsetzen, nachwachsende Rohstoffe wie Holz im Geschosswohnungsbau in Dortmund (wie z.B. in Wien) verstärkt zu nutzen?

Der Bausektor gehört zu den Wirtschaftszweigen mit dem höchsten Ressourcenverbrauch. Gleichzeitig herrscht in Dortmund ein Bauboom. Für uns bedeutet das, klimaneutrales und nachhaltiges Bauen mit nachwachsenden Rohstoffen wie Holz und nach anerkannten Zertifizierungssystemen zu fordern und zu fördern. Projekte in Wien (Seestadt Aspern) oder auch in Hamburg (Woodie) und Heilbronn (SKAIO) zeigen, dass die Holzbauweise gerade auch bei Hochhäusern technisch und praktisch möglich ist.

Die Bewertung der Klimaneutralität muss zukünftig bei kommunalen Bauvorhaben obligatorisch sein. Das Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) wird bereits verpflichtend für Neubauten des Bundes und einiger Bundesländer angewendet. Die Stadt Dortmund sollte die Anwendung des BNB für städtische Bauvorhaben einführen und damit ihrer Vorbildrolle gerecht werden. Auf Landes- und Bundesebene machen wir uns für entsprechende Förderprogramme im kommunalen Sektor stark.

Um nachhaltiges Bauen nach anerkannten Bewertungs- und Zertifizierungssystemen auch in der Privatwirtschaft anzuregen, könnten Förderprogramme die Mehrkosten an Planungshonoraren auffangen.

10. Werden Sie sich dafür einsetzen, städtische Baugrundstücke zur Vermeidung von Bodenspekulationen verstärkt im Wege des Erbbaurechts zu vergeben?

Unser Ziel ist es, städtische Grundstücke durch Erbpacht in der öffentlichen Hand zu halten. Dabei wird die Stadt durch die Vergabe von Erbbaurechten in die Lage versetzt, im Sinne des Gemeinwohls auf den Bodenmarkt und seine (städtebauliche) Entwicklung aktiv und steuernd Einfluss zu nehmen. Denn nach Ablauf des Erbbaurechts fällt das Grundstück wieder an die Stadt zurück und die Stadt kann die weitere Nutzung an den aktuellen Bedarf anpassen. Dies gilt auch für Gewerbeflächen. Das Erbbaurecht kann einen sinnvollen Beitrag zur Daseinsvorsorge und zur nachhaltigen Schaffung und Sicherung von bezahlbarem Wohnraum leisten, indem zum Beispiel für geförderte Wohnungen geringere Erbpachtzinsen und/oder reduzierte Verkehrswerte gemäß Gemeindeordnung angesetzt und längere Bindungsfristen vereinbart werden. Für diese von uns geforderte vorrangige Vergabe von städtischen Flächen im Wege des Erbbaurechts gab es im Rat bislang keine Mehrheit.

Damit Bauland und Wohnungen nicht zu Spekulationsobjekten werden, wollen wir zudem Vorkaufsrechte (zum Beispiel über Bauleitplanung, Sanierungsgebiete und Milieuschutzgebiete) festlegen. Unser Ziel ist es, den Bestand von Wohnungen und Boden im Besitz der öffentlichen Hand mit einer aktiven Ankaufstrategie zu vergrößern. Dazu gehört auch die Verankerung eines kommunalen Vorkaufsrechts für ganze Stadtgebiete. Akteur\*innen wie Genossenschaften oder Stiftungen, die gemeinwohlorientiert handeln, sollen diese kommunale Strategie ergänzen.

## **Klimaschutz und Energie**

11. Werden Sie sich dafür einsetzen, den Dortmunder Energieversorger DEW21 vollständig in kommunales Eigentum zu überführen?

Wir wollen, dass die städtische Energieversorgung ausschließlich von den Interessen der Dortmunder\*innen bestimmt wird. Die DEW21 muss zu 100 Prozent der Stadt gehören, um den Ausbau der Energieerzeugung aus regenerativen Quellen voranzutreiben, die energetische Modernisierung des Dortmunder Wohnungsbestands zu fördern, eine wirksame Energieberatung sicherzustellen und bei Neubauvorhaben nachhaltige Energieversorgungskonzepte umzusetzen.

Im Jahr 2015 – 20 Jahre nach Gründung der DEW21 – wurde die Chance zur Kommunalisierung der Energieversorgung nicht genutzt. RWE blieb mit 39,1 Prozent, diesmal sogar unbefristet, an DEW21 beteiligt. Der aktuelle Deal zwischen RWE und EON ermöglicht wegen des Besitzerwechsels der RWE-Anteile die Anwendung der „Change-of-Control-Klausel“ (Klausel zur Sonderkündigung). Dies bietet womöglich zum letzten Mal die Möglichkeit, dass die Stadt die Anteile des börsennotierten Partners übernimmt. Für diese einmalige Chance der Rekommunalisierung der Energieversorgung wird Dortmund von anderen Städten beneidet, welche selbst teils jahrelang dafür kämpfen mussten, auch nur über die Option eines Rückkaufes verhandeln zu können. Über die Zukunft von DEW21 muss eine öffentliche Debatte geführt werden.

12. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Stadt Dortmund ihre Beteiligungen an Unternehmen aufgibt, die in erheblichem Maße fossilen Energieträger nutzen (z.B. Verkauf der RWE-Aktien)?

Dortmund soll keine Gewinne mehr aus klimaschädlichen Finanzanlagen beziehen. Deshalb fordern wir GRÜNE, dass Verwaltung und städtische Töchter öffentliche Gelder nur in solche Unternehmen investieren, die auf nachhaltige und klimafreundliche Energiegewinnung setzen und sich grundlegenden ethischen Mindeststandards verpflichtet fühlen (Divestment). Dortmund setzt sich mit seinem Handlungsprogramm Klima Luft 2030 für umweltfreundliche Energieerzeugung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz ein. Dazu gehören auch die Finanzanlagen und Beteiligungen der Stadt und ihrer Töchter. Vor diesem Hintergrund fordern wir den Verkauf der RWE-Aktien und den Ausstieg aus der STEAG-Beteiligung.

## Naturschutz / Ökologie

13. Werden Sie sich dafür einsetzen, die Anwendung von Pestiziden und Kunstdünger auf städtischen Flächen zum Schutz der Artenvielfalt zu reduzieren und in Naturschutzgebieten bzw. in einem Umkreis von mindestens 50 Metern grundsätzlich auf den Einsatz dieser Stoffe zu verzichten?

Ja. (Anmerkung: In der ursprünglichen Fassung fehlte dieses „Ja“. Die Grünen haben dieses Wort im Nachgang ergänzt). Zudem wurde auf unseren Antrag im Rat hin vor zwei Jahren ein Verbot von Glyphosat auf städtischen, landwirtschaftlichen Flächen erreicht. Dieser Weg muss weitergeführt werden. Mit einem neuen Konzept zur Grünpflege und zur Biodiversität wollen wir u.a. auch die oben aufgeführten Ziele erreichen und die Anwendung von Pestiziden und Kunstdünger auf allen städtischen Flächen zum Schutz der Artenvielfalt reduzieren. Dazu gehört auch die besondere Berücksichtigung der Naturschutzgebiete. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass durch eine entsprechende Umstellung der Pachtverträge die Ausweitung von ökologischer Landwirtschaft gefördert wird.

14. Werden Sie sich für die Überarbeitung des städtischen Waldpflegekonzepts von 1993 einsetzen, verbunden mit dem Ziel, bodenschonende Holzernteverfahren (u.a. mit Winden und Rückepferden) sowie ein Biotopbaumkonzept (u.a. Erhalt von mindestens 10 Altbäumen pro Hektar) einzuführen?

Die Dürresommer der letzten zwei Jahre haben den Wald extrem geschädigt. Der Waldumbau hin zu einem klimastabilen Mischwald muss schnellstmöglich vorangetrieben werden, um auf die Klimaveränderungen zu reagieren. Forstwirtschaft ist sehr langfristig ausgelegt, weshalb es sofortige und umfassende Vorsorgemaßnahmen gegen die steigende Gefährdung durch Dürreschäden, Waldbrände, Stürme und Insektenschäden geben muss. Um die biologische Vielfalt im Wald zu fördern, ist die Fläche zu erweitern, auf der Totholz als Lebensraum zahlloser Insekten und Pilze im Wald belassen wird. Der „Urwald-Anteil“ im städtischen Wald muss deshalb auf mindestens 10 Prozent erhöht werden. In diesem Sinne ist unter Einbeziehung der Naturschutzverbände und der Öffentlichkeit das Waldpflegekonzept der Stadt von 1993 dringend zu überarbeiten. Die vor fast 30 Jahren beschlossenen Grundsätze müssen aktualisiert und an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. In dem Zusammenhang sollten neben den bisherigen Schwerpunkten Ziele zum Altholzbestand und Regelungen zu verträglichen Holzernteverfahren aufgenommen werden.

15. Werden Sie sich dafür einsetzen, den neuen Landschaftsplan im Hinblick auf eine strikte Anleinplicht für Hunde in allen Naturschutzgebieten zu überarbeiten?

Dies haben wir schon in einem Antrag im Rahmen der Aufstellung des Landschaftsplans formuliert: In Naturschutzgebieten und geschützten Landschaftsbestandteilen (LB) sollen Hunde grundsätzlich an der Leine und nur auf den gekennzeichneten Wegen geführt werden. Wir hatten die Verwaltung aufgefordert, eine Übersicht (Karte) zu erstellen, auf welchen Flächen in Dortmund außerhalb der bebauten Ortsteile Hunde von der Leine gelassen werden dürfen. Diese Übersicht könnte allen Hundehalter\*innen im Rahmen der Anmeldung zusammen mit der Hundesteuermarke zugesandt und auf der Internetseite der Stadt veröffentlicht werden. Dafür werden wir uns auch weiterhin einsetzen.