

# A4 A1: GRÜN IST... KONSEQUENTER KLIMA- UND UMWELTSCHUTZ!

Antragsteller\*in: Stefan Rath

## Text

1 GRÜN IST... Konsequenter Klima- und Umweltschutz!

2 ... wie wir eine klimaneutrale und ökologische Stadt werden wollen...

3 Inhalt

4 1. Verkehrswende mit Tempo (Mobilität)

5 1.1 Mehr Radverkehr in der Stadt

6 1.2 Sauber Autofahren

7 1.3 Besser zu Fuß durch die Stadt

8 1.4 Gutes Angebot im kommunalen ÖPNV

9 1.5 Regionaler Verkehr

10 2. Energie und Klimaschutz

11 2.1 Raum für regenerative Energie

12 2.2 Energiewende vor Ort

13 3. Natur- und Umweltschutz

14 3.1 Natur und Arten schützen

15 3.2 Naturschutz ist Klimaschutz

16 3.3 Umweltschutz für jede\*n

17 4. Tierschutz

18 1. Verkehrswende mit Tempo (Mobilität)

19 Im Frühjahr 2019 wurden die Dortmunder\*innen zum dritten Mal befragt, wie sie  
20 sich hauptsächlich in der Stadt fortbewegen. Das Ergebnis ist enttäuschend: Zwar  
21 hat sich der Anteil des Radverkehrs seit der letzten Befragung 2013 erhöht, doch  
22 insgesamt hat die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsarten abgenommen,  
23 während der Anteil des Autoverkehrs sogar gestiegen ist.

24 Wir wollen Mobilität, die sauber, sicher, energie-, ressourcen- und platzsparend  
25 ist. Dazu wollen wir die Nutzung des Autos verringern und den Verkehr auf  
26 Fahrräder, Busse und Bahnen verlagern. Außerdem müssen Autos energieeffizienter  
27 werden, um die Klimaziele zu erreichen. 2030 sollen nur noch emissionsfreie  
28 Autos, das heißt solche ohne Verbrennungsmotor, neu zugelassen werden. Doch es  
29 reicht nicht, Verbrennermodelle durch Autos mit alternativen Antrieben zu  
30 ersetzen, weil wir damit die Platzprobleme auf der Straße nicht lösen können.  
31 Unser Ziel ist: Weniger Autoverkehr in der Stadt – mehr Platz für die Menschen.  
32 Dazu können autofreie Quartiere beitragen, in denen nicht nur erfahrbar wird,  
33 dass Mobilität auch ohne das eigene Auto möglich, sondern auch, welcher Zugewinn  
34 an Lebensqualität im Wohnviertel damit verbunden ist.

35 Die autozentrierte Verkehrspolitik ist ein Relikt von gestern. Der Straßenraum  
36 muss neu aufgeteilt werden und den Fußgänger\*innen, den Radfahrer\*innen und dem  
37 ÖPNV den nötigen Platz einräumen.

38 Unser Ziel für eine neue und in der Metropole Ruhr vernetzte Mobilität ist nicht  
39 nur der notwendige Beitrag zum Klimaschutz, sondern auch die Erhöhung der  
40 Lebensqualität in der Stadt.

41 1.1 Mehr Radverkehr in der Stadt

42 Der Anteil der Radfahrer\*innen in unserer Stadt liegt gerade einmal bei 10  
43 Prozent. Unser Ziel ist es, diesen Anteil zu verdreifachen und mehr  
44 Autofahrer\*innen im Stadtgebiet zum Umstieg aufs Rad zu bewegen. Der Radverkehr  
45 sollte in Zukunft mindestens 30 Prozent betragen und in der Stadt- und  
46 Verkehrsplanung eine vorrangige Rolle spielen.

47 Grün wählen für:

48 Grüne Welle für den Radverkehr  
49 Die Verkehrsplanung in Dortmund braucht einen Paradigmenwechsel. Nicht der  
50 Autoverkehr muss attraktiver gestaltet werden, sondern die umweltfreundliche  
51 Mobilität muss in Zukunft Vorfahrt haben. Eine grüne Welle für Radfahrende  
52 fördert den Radverkehr und macht ihn sicherer. Radfahrer\*innen werden hierzu beim  
53 Anfahren auf die Ampel frühzeitig erkannt und ein entsprechendes Programm zur  
54 schnellen Grünschaltung initialisiert.

55 Mehr Straßen zu Fahrradstraßen

56 Fahrradstraßen sind ein sinnvolles Mittel, um die Radinfrastruktur zu  
57 verbessern. Daher muss es deutlich mehr als die bisherigen vier in Dortmund  
58 geben. Gleichzeitig müssen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen zur  
59 Einrichtung von Fahrradstraßen deutlich erleichtert werden. Der Wall muss fürs  
60 Rad in beide Richtungen komfortabel und sicher befahrbar werden. Die jetzige  
61 Ausweisung eines kurzen Stück Radwegs am Ostwall ist für uns nur ein Einstieg.  
62 Außerdem ist eine attraktive Querung der City für den Radverkehr sowohl in Ost-  
63 West- als auch Nord-Süd-Richtung einzurichten.

64 Gute und sichere Radanbindung der Außenbezirke

65 Um die Verbindung von Innenstadt und Außenbezirken für Radfahrende attraktiv zu  
66 machen und als Alternative zum Auto zu etablieren, müssen die Dortmunder  
67 Stadtteilzentren mit guten Radwegen ausgestattet und über sichere  
68 Verbindungsrouten auch untereinander verbunden werden. Dazu kann auch das  
69 regionale Radwegenetz des Regionalverbands Ruhr (RVR) dienen.

70 Zügige Umsetzung des RS1

71 Vor allem Pendler\*innen soll der RS1 durchs Ruhrgebiet eine Alternative für die  
72 tägliche Fahrt zur Arbeit bieten. In Dortmund warten Fahrradfahrer\*innen – und  
73 alle die es werden wollen – auf die Fertigstellung des RS1 und auf den damit  
74 verbundenen Ausbau der lokalen Zubringerstruktur. Radwege dürfen nicht mehr nur  
75 ein Nebenprodukt des Straßenbaus sein.

76 Sichere Radwege durch farbliche Markierungen und Protected Bike Lanes

77 Um den Radverkehr sicherer zu gestalten, sind an vielen Stellen ein sichtbarer  
78 Schutzraum und eine räumliche Trennung vom Pkw- und Lkw-Verkehr wichtig.  
79 Sinnvolle Instrumente sind eine farbliche Markierung der Radwege, vorgezogene  
80 Aufstellflächen und dort geschützte Radfahrstreifen, sog. Protected Bike Lanes,  
81 wo Tempo 30 nicht umsetzbar ist. Auch Vorfahrtsregelungen oder vorgezogene  
82 Grünphasen für Radfahrer\*innen an Kreuzungen machen das Radfahren sicherer. Die  
83 Einrichtung von Umleitungen an Baustellen auch für den Radverkehr muss  
84 konsequent umgesetzt werden.

85 Ausreichend Fahrradparkhäuser und Fahrradabstellanlagen

86 Stadtweit müssen Fahrradabstellanlagen dem steigenden Radverkehrsanteil  
87 angepasst werden. Ihre Zahl muss deshalb in den nächsten Jahren deutlich erhöht

88 werden – ohne dabei den Fußgänger\*innenverkehr zu behindern. Dafür brauchen wir  
89 weitere Fahrradparkhäuser und Flächen mit Ladestationen zum sicheren Abstellen  
90 auch von E-Bikes und Lastenrädern. Neben dem Bau von Fahrradgaragen in  
91 Wohngebieten wollen wir in bestehenden Autoparkhäusern solche  
92 Abstellmöglichkeiten einrichten. Wichtig dabei ist eine konfliktfreie Ein- und  
93 Ausfahrt für Radfahrer\*innen.

94 Die Förderung der Leihinfrastuktur

95 Wir wollen stadtweite und regional vernetzte Sharing-Angebote für Fahrräder,  
96 Lastenräder, Elektroroller usw. Im Rahmen der Stellplatzsatzungen können  
97 fördernde Regelungen für Leihangebote verankert werden. Als weiteres Angebot zur  
98 Mikromobilität einer Großstadt gehören auch Elektroroller. Wie alle anderen  
99 Sharing-Angebote auch, benötigen sie gute Abstellmöglichkeiten, damit sie weder  
100 Fußgänger\*innen noch Radfahrer\*innen gefährden. Diese Möglichkeiten wollen wir  
101 in Zusammenarbeit mit den Anbietern schaffen. Carsharing soll im Rahmen von  
102 Konzeptvergaben auch beim Wohnungsbau berücksichtigt werden.

103 1.2 Sauber Autofahren

104 Der Autoverkehr nimmt immer noch einen großen Platz in Dortmund ein. Doch der  
105 Diesel-Skandal und die Diskussion über zu hohe Stickstoffdioxid-Grenzwerte in  
106 Dortmund zeigen, dass sich beim Autoverkehr in Dortmund einiges ändern muss: Für  
107 die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger und für das Klima. Wir wollen  
108 nachhaltige und ökologische Möglichkeiten des Autofahrens schaffen und die  
109 Nutzung effizienter gestalten. Dabei soll jedoch der Anteil des Autoverkehrs  
110 deutlich gesenkt werden, indem wir umweltfreundliche Verkehrsträger fördern.

111 Grün wählen für:

112 Die Erleichterung der Kombination verschiedener Verkehrsmittel

113 Mobilitätsstationen sind ein zentraler Baustein des multimodalen Verkehrs, das  
114 heißt der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke. Sie  
115 ermöglichen eine sinnvolle Kombination der Verkehrsarten durch die Verknüpfung  
116 von Bussen und Bahnen mit Carsharing, Bikesharing, Taxen oder auch  
117 Elektrorollern und dem eigenen Fahrrad. Auf unseren Antrag hin wurde 2019 der  
118 Bau von 12 Mobilitätsstationen mit Ladestationen beschlossen. Wir werden uns  
119 auch weiterhin für den Ausbau dieser Knotenpunkte klimafreundlicher  
120 Verkehrsmittel einsetzen.

121 Tempo 30 in der ganzen Stadt

122 Bei Tempo 30 passieren weniger und weniger schwere Unfälle als bei Tempo 50. Der  
123 Lärm geht zurück, die Belastung der Luft mit Schadstoffen ebenfalls. Dies zeigen  
124 entsprechende Pilotversuche u. a. in Berlin. Deshalb wollen wir innerorts Tempo  
125 30 als Regelgeschwindigkeit. Über ein flächendeckendes Tempo 30 kann nur der  
126 Bund befinden, weil die Straßenverkehrsordnung Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit  
127 innerorts festlegt. Wir setzen uns auf Bundesebene für die entsprechende  
128 Änderung der Straßenverkehrsordnung ein und wollen bis dahin alle kommunalen  
129 Spielräume für die Ausweisung von Tempo 30 nutzen.

130 Veränderungen beim Parkplatzangebot für Autos

131 Der Autoverkehr insbesondere in der Innenstadt muss weiter reduziert werden.  
132 Dafür wollen wir die Anzahl der Parkplätze weiter verringern und die Preise fürs  
133 Parken deutlich anheben. Mehreinnahmen durch höhere Parkgebühren möchten wir  
134 dabei in den Ausbau und Finanzierung des ÖPNV-Angebots investieren. Öffentlicher

135 Raum ist ein knappes Gut, und ein knappes Gut hat einen Wert. Seit über 20  
136 Jahren sind die Gebühren an den Parkautomaten unverändert: Immer noch kostet die  
137 erste Stunde nur 1,50 Euro. Mit diesen Preisen werden kostbare Cityflächen unter  
138 Wert bereitgestellt. Das bietet keinerlei Anreiz zum Umstieg auf die  
139 öffentlichen Verkehrsmittel. Gleichzeitig muss zur Kontrolle des ruhenden  
140 Verkehrs vor allem in den Stadtbezirken deutlich mehr Personal zur Verfügung  
141 gestellt werden. Parkmöglichkeiten sollen möglichst flächensparend (z. B.  
142 Parkhäuser) oder über Park-&-Ride-Angebote realisiert werden. Mithilfe der  
143 Digitalisierung, z. B. der Informationen zur Auslastung, kann die Nutzung  
144 verbessert werden.

145 Neue Anreize für eine GRÜNE Logistik  
146 Die kontinuierliche Zunahme von Lieferverkehren führt insbesondere in dicht  
147 bebauten Innenstadtkartieren zu großen Belastungen. Lieferfahrzeuge, die in der  
148 zweiten Reihe, auf Gehwegen, auf Radwegen und in Kreuzungsbereichen parken,  
149 gefährden andere Verkehrsteilnehmende. Wir setzen uns deshalb für die  
150 Einrichtung anbieterübergreifender Mikro-Depots ein, die eine lärmarme und  
151 emissionsfreie Belieferung durch E-Autos und Lastenrädern auch zu Neben- und  
152 Nachtzeiten ermöglichen. Dafür sollen öffentliche Stellplatzflächen zu  
153 vergünstigten Mietpreisen zur Verfügung gestellt werden.

#### 154 1.3 Besser zu Fuß durch die Stadt

155 In der Umfrage 2019 zur Verkehrsnutzung in Dortmund beträgt der Anteil des  
156 Umweltverbundes und damit der umweltfreundlichen Verkehrsarten zusammen nur 51  
157 Prozent – und damit drei Prozentpunkte weniger als bei der letzten Befragung (53  
158 Prozent). Der Anteil der Fußgänger\*innen verringerte sich deutlich von 27  
159 Prozent auf aktuell 19,2 Prozent. Das wollen wir ändern.  
160 Dortmund ist seit einigen Jahren Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrrad-  
161 und fußgängerfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS). Es wird Zeit, dass die  
162 Stadt im Rahmen der notwendigen Verkehrswende auch dem Fußverkehr mehr  
163 Aufmerksamkeit schenkt.

#### 164 Grün wählen für:

165 Neuaufteilung des Straßenraums  
166 Wir kämpfen für die Rückeroberung des Straßenraums durch Fußgänger\*innen und  
167 Radfahrer\*innen. Dafür muss der zur Verfügung stehende Straßenquerschnitt  
168 zukünftig anders verplant werden: Breite Bürgersteige, sichere Radwege, Platz  
169 für ÖPNV und Baumreihen gehören für uns ebenso dazu, wie barrierefreie und  
170 sichere Querungen (s. auch Kapitel Lebenswerte Stadt).

171 Barrierefreie Infrastruktur für den Fußverkehr  
172 Der Fußverkehr muss bei der Stadtplanung als eigenständige Mobilitätsart  
173 betrachtet und berücksichtigt werden. Um das Zu-Fuß-Gehen attraktiver zu machen,  
174 müssen sinnvolle Wegenetze mit entsprechender Ausschilderung zur Verknüpfung  
175 wichtiger Ziele erarbeitet werden. Mit dem Anspruch, auch zu Fuß Ziele zügig und  
176 direkt zu erreichen, müssen Gehwege mit einer ausreichenden Mindestbreite zur  
177 Verfügung stehen, die nicht durch Verkehrsschilder, Straßenlampen oder parkende  
178 Fahrzeuge wieder zugestellt werden.  
179 Neben den Leitsystemen für Sehbehinderte und abgesenkten Bordsteinen können  
180 zusätzliche Zebrastreifen oder Fußgängerampeln mit kurzen Wartezeiten die  
181 Situation verbessern. Auch die Zugänge zu oberirdischen Stadtbahnhaltestellen  
182 (z. B. Haltestelle Funkenburg) müssen fußgängerfreundlicher gestaltet werden.

183 Eine bessere Überwachung des ruhenden Verkehrs  
184 Zukünftig kann das Parken auf Radwegen bis zu 100 Euro kosten. Doch falsch  
185 geparkte Autos behindern nicht nur Radfahrer\*innen, sondern bilden insbesondere  
186 auch für Fußgänger\*innen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität gefährliche  
187 Hindernisse. Um dem Falschparken auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen  
188 wirkungsvoll begegnen zu können, fordern wir deutlich mehr Personal für die  
189 kommunale Verkehrsüberwachung.

190 Ausweitung des Projekts „So läuft das“  
191 Das Konzept zur Förderung der Kinder- und Jugendmobilität „So läuft das“  
192 verfolgt das Ziel, die selbstbestimmte, sichere und nachhaltige Mobilität von  
193 Kindern und Jugendlichen zu fördern. Die Konzepterstellung für weiterführende  
194 Schulen ist Teil des Programms „Emissionsfreie Innenstadt“. Mit einer  
195 zusätzlichen Stelle konnten wir den Ausbau des Projekts zunächst bis 2022  
196 verankern. Wir setzen uns dafür ein, dass das Programm dauerhaft und über den  
197 derzeitigen Geltungsbereich (nur innenstadtnahe Schulen und Kitas) hinaus  
198 weitergeführt und die Akzeptanz gefördert wird.

#### 199 1.4 Gutes Angebot im kommunalen ÖPNV

200 Damit mehr Menschen Bus und Bahn nutzen, müssen die Infrastruktur und das  
201 Angebot ausgeweitet werden. Dafür braucht es insgesamt mehr Geld im System ÖPNV,  
202 aber nicht über höhere Ticketpreise. Wir wollen Autofahrer\*innen vom Umstieg auf  
203 Busse und Bahnen überzeugen. Doch dafür darf die Fahrt mit dem Auto nicht der  
204 bequemste und preiswerteste Weg sein. Dafür brauchen wir ein auf Wachstum  
205 ausgerichtetes, bezahlbares ÖPNV-Angebot, eine Verringerung der Parkplätze sowie  
206 mehr Busspuren und Fahrradstreifen.  
207 Der gültige Nahverkehrsplan, Grundlage der Dortmunder Planungen für den ÖPNV,  
208 ist aus dem Jahr 2014 und geht noch von sinkenden Einwohner\*innenzahlen aus.  
209 Auch das Klimaziel von 1,5 °C ist noch nicht berücksichtigt. Wir wollen deshalb,  
210 dass der Nahverkehrsplan an die veränderten Herausforderungen angepasst wird.

#### 211 Grün wählen für:

212 Freie Fahrt für junge Menschen  
213 Für Schüler\*innen und Azubis wollen wir die Nutzung der öffentlichen  
214 Verkehrsmittel freigeben. So verbinden sich für uns soziale Gerechtigkeit,  
215 Klimagerechtigkeit und das Bedürfnis junger Menschen nach Unabhängigkeit. Darum  
216 möchten wir stufenweise allen Schüler\*innen und Azubis die kostenlose Nutzung  
217 des ÖPNV ermöglichen.

#### 218 Mobilitäts-Flatrate

219 Der ÖPNV als klimafreundliches Verkehrsmittel muss attraktiver werden. Er soll  
220 einfach und komfortabel genutzt werden können, ohne dass man sich mit  
221 Verkehrsverbundgrenzen und der Frage nach dem richtigen Ticket lange  
222 beschäftigen muss. Gleichzeitig müssen die Ticketpreise deutlich gesenkt werden.  
223 Daher wollen wir – in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden – eine Mobilitäts-  
224 Flatrate für ganz NRW einführen: Mit dieser Mobilitäts-Flatrate möchten wir  
225 allen Dortmunder\*innen für 1€ pro Tag ein attraktives Angebot machen.  
226 Gleichzeitig zur Preissenkung müssen der Ausbau des Angebots und die Steigerung  
227 der Kapazitäten vorangetrieben werden.

#### 228 Ein Sozialticket, das seinen Namen verdient

229 Solange es keinen grundsätzlich kostenlosen Nahverkehr mit Bussen und Bahnen

230 gibt, sind insbesondere Menschen mit geringem Einkommen auf ein Sozialticket  
231 angewiesen, das diesen Namen auch verdient. Das aktuelle Sozialticket des VRR  
232 wird diesem Anspruch nicht gerecht, es ist mit inzwischen fast 40 Euro viel zu  
233 teuer. Immer weniger einkommensschwache und arme Menschen können sich ein  
234 Sozialticket zu diesem Preis leisten. Die Landesregierung aus CDU und FDP  
235 weigert sich beständig, die Bezuschussung von jährlich 40 Millionen Euro endlich  
236 angemessen zu erhöhen. Wir setzen uns dafür ein, dass das Land seiner  
237 Verantwortung gerecht wird und mehr Gelder zur Verfügung stellt. Sollte das  
238 absehbar nicht passieren, wollen wir gemeinsam mit DSW 21 ein Konzept  
239 entwickeln, wie mit kommunalen Mitteln der Preis des Sozialtickets so gesenkt  
240 wird, dass er höchstens dem Anteil für Verkehrsdienstleistungen im ALG-II-  
241 Regelsatz entspricht.

242 Den konsequenten Ausbau und eine Taktverdichtung bei Stadtbahn und Buslinien  
243 Wir wollen eine Verbesserung bei der Taktung und den Anschlüssen von Stadtbahn,  
244 Bussen und Regionalverkehr sowie eine deutliche Kapazitätserweiterung durch  
245 zusätzliche Fahrzeuge, um ein ÖPNV-Grundangebot rund um die Uhr, auch unter der  
246 Woche, zu ermöglichen. Das Stadtbahnbauplan muss an die aktuelle Situation  
247 und zukünftige Entwicklungen angepasst werden. Das schließt eine sinnvolle  
248 Erweiterung des Stadtbahnnetzes und der H-Bahn ein – auch um Neubau- und  
249 Gewerbegebiete optimal anzubinden.

250 Vorfahrt für den ÖPNV

251 Damit Busse eine attraktive Alternative zum Autoverkehr werden, brauchen wir an  
252 besonders belasteten Straßen sowie an wichtigen Knotenpunkten (wie z. B. Barop-  
253 Parkhaus) separate Busspuren und Vorrangschaltungen an Ampeln. Sie stellen  
254 sicher, dass Busse und Bahnen pünktlich an- und abfahren und Anschlüsse gerade  
255 im Berufsverkehr funktionieren. Infotafeln mit Livedaten an allen Haltepunkten  
256 gehören für uns zum Standard eines kundenorientierten ÖPNV.

257 Barrierefreiheit bei Bussen und Bahnen

258 Immer noch ist rund ein Drittel der Bus- und Bahnhaltstellen nicht  
259 barrierefrei. Wir wollen eine zügige Umsetzung der bestehenden Planungen. An der  
260 B1 setzen wir uns für mehr niveaugleiche Ampelüberwege zur Stadtbahn anstelle  
261 teurer Brücken und reparaturanfälliger Aufzuglösungen ein. Unser Ziel sind kurze  
262 (Umsteige-)Wege, die die Erreichbarkeit der Haltestellen und Haltepunkte  
263 insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen verbessern. Auch für  
264 sehbehinderte Fahrgäste wollen wir die Installation von akustischen  
265 Informationsquellen (Lautsprecheransagen) an Bus- und Bahnhaltstellen, die die  
266 eintreffende Linie und das Fahrtziel nennen.

267 Anbindung neu erschlossener Flächen

268 Bei neuen Baugebieten, Gewerbegebieten oder neu gestalteten Arealen wie HSP-  
269 Gelände, Phoenix-West, Hafenquartier u. ä. muss die ÖPNV- und Radanbindung von  
270 Beginn an mitgeplant und auch durch Ausbau und Verlängerung von Stadtbahn-  
271 Strecken umgesetzt werden (s. auch Kapitel Wirtschaft).

272 Umrüstung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe und autonome Systeme

273 Die Umrüstung der Busse und Bahnen auf emissionsarme Antriebsarten ist Teil der  
274 Clean-Vehicle-Richtlinie der EU. Wir setzen uns dafür ein, dass DSW21 umgehend  
275 die notwendigen Voraussetzungen zur Umsetzung schafft und zeitnah ein  
276 Betriebskonzept zur Anschaffung entsprechender Busse und zur Errichtung der  
277 notwendigen Ladekapazität vorlegt. Gemeinsam mit den benachbarten

278 Verkehrsverbänden sollen langfristig auch Strategien für das autonome Fahren auf  
279 Straße und Schiene entwickelt werden. Für uns ist entscheidend, dass eine solche  
280 Umstellung in enger Abstimmung mit den Mitarbeitenden und deren Vertretungen  
281 erfolgt.

282 Rückbau des Flughafens

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

299 1.5 Regionaler Verkehr

300 Die hohen Pendler\*innenzahlen zeigen, wie wichtig es für Dortmund ist, die  
301 verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbunds ruhrgebietsweit miteinander zu  
302 vernetzen. Dazu gehören für uns mehr Mobilitätsstationen, aber auch ein Ticket  
303 für alle Verkehrsmittel und möglichst ein Tarif in der gesamten Metropole Ruhr.  
304 Außerdem müssen die Nahverkehrspläne der einzelnen Städte aufeinander abgestimmt  
305 und Linien über die Stadtgrenzen hinweg ohne Brüche weitergeführt werden. Das  
306 regionale Mobilitätskonzept des RVR bietet gute Lösungsansätze für die  
307 regionalen Herausforderungen.

308 Grün wählen für:

309 Die Überwindung der Tarif- und Stadtgrenzen

310 Für die Kunden des öffentlichen Verkehrs hat es keine Bedeutung, von welchem  
311 Unternehmen sie gefahren werden oder in welchem Verkehrsverbund sie gerade  
312 unterwegs sind. Um vor allem tägliche Pendler\*innen stärker zum Umstieg vom Auto  
313 auf öffentliche Verkehrsmittel zu motivieren, setzen wir uns dafür ein, dass  
314 Kunden in NRW Verbundgrenzen nicht mehr als Tarifgrenzen erleben und  
315 durchgehende Verbindungen über Stadtgrenzen hinweg eingerichtet werden. Dafür  
316 wollen wir kommunale Verkehrspläne zu einem regionalen Nahverkehrsplan  
317 verknüpfen und mit NRW-weiten Tarifen die Mobilität erleichtern.

318 Den Ausbau der Schieneninfrastruktur

319 Die schienengebundenen Verkehrssysteme müssen über die Stadtgrenzen hinaus  
320 ausgebaut und verdichtet werden. Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Lünen –  
321 Münster mit Modernisierung des Signalsystems gehört ebenso dazu wie die  
322 Weiterentwicklung des RRX-Netzes. Die Emschertalbahn als wichtige Ost-West-  
323 Verbindung zwischen den Städten des Lippe- und Emscherraums soll durch die  
324 Sanierung der Trassen und durch kürzere Verbindungsintervalle wieder attraktiver  
325 werden. Um die Akzeptanz der notwendigen Arbeiten zu verbessern, muss über

326 anstehende Baustellen und den eingerichteten Ersatzverkehr frühzeitig und  
327 umfassend informiert werden.

328 Die Anbindung der regionalen Schnellbusse an das Umland  
329 Da, wo die Anbindung an das Dortmunder Stadtzentrum über den Schienenverkehr  
330 langfristig nicht umzusetzen ist, wollen wir den Einsatz regionaler Schnellbusse  
331 mit alternativen Antrieben prüfen. So soll der ÖPNV auch für Pendler\*innen aus  
332 dem Umland attraktiver werden.

## 333 2. Energie und Klimaschutz

334 Nur wenn die Kommunen aktiv dazu beitragen, können wir die Pariser  
335 Klimaschutzziele noch erreichen. Die Stadt Dortmund muss mit gutem Beispiel  
336 vorangehen. Sie muss zeigen, dass Energiesparen und Energieeffizienz nicht nur  
337 gut für das Klima sind, sondern sich auch finanziell rechnen. Bund und Land  
338 müssen dafür die notwendigen Rahmenbedingungen setzen, z. B. mit sinnvollen  
339 Abstandsregelungen für Windkraftanlagen, die den Ausbau von erneuerbaren  
340 Energien fördern, statt ihn abzuwürgen, mit einfachen Bedingungen für  
341 Mieterstrommodelle oder mit mehr Anreizen für eine energetische Sanierung von  
342 Bestandsgebäuden.

343 Das jüngst beschlossene Klimaschutzgesetz bleibt stattdessen weit hinter den  
344 Erwartungen zurück, das „Entfesselungspaket“ der schwarz-gelben Landesregierung  
345 hat alle zuvor erzielten Regelungen pro Klimaschutz wieder zurückgedreht. Umso  
346 wichtiger sind die Anstrengungen, die wir in unserer Stadt unternehmen.  
347 In Dortmund wollen wir den Ausbau der regenerativen Energien voranbringen und  
348 unabhängig werden von fossilen Energieträgern. Wir wollen, dass die Stadt schon  
349 2035 klimaneutral wird, nicht erst 2050, und wir wollen, dass die Bürger\*innen  
350 auf diesem Weg mitgenommen werden.

### 351 2.1 Raum für regenerative Energie

352 Das Potenzial für Windenergie und Photovoltaik (PV) ist in Dortmund noch längst  
353 nicht ausgeschöpft. Nach Aussage der Landesregierung auf eine GRÜNE Anfrage  
354 werden nur 20,4 Prozent der möglichen Windkraftleistung und nur 2,9 Prozent des  
355 Potenzials der Photovoltaik auf Dortmunds Dächern aktuell genutzt. Bei den PV-  
356 Freianlagen sind es sogar nur 0,3 Prozent.

357 Unser Ziel: Den im Quartier verbrauchten Strom auch im Quartier zu erzeugen.  
358 Dafür bedarf es eines zielgerichteten Ausbaus der erneuerbaren Energien. Ganze  
359 Quartiere könnten ihren Strombedarf mit Photovoltaikanlagen decken und die  
360 gleiche Strommenge zusätzlich ins Netz einspeisen. Das sind Ergebnisse der  
361 „InnovationCity Ruhr“ in Bottrop, einem Projekt, das sich mit dem klimagerechten  
362 Umbau eines industriell geprägten Stadtquartiers befasst und Modell für alle  
363 Ruhrgebietsstädte werden soll.

### 364 Grün wählen für:

#### 365 Mehr Solarenergie für Dortmund

366 Wir wollen den Ausbau von Photovoltaikanlagen sowohl auf Eigenheimen als auch  
367 auf Mietshäusern und gewerblich genutzten Gebäuden weiter forcieren. Wir  
368 unterstützen Privatpersonen, Genossenschaften und Mietergemeinschaften, die auf  
369 Mieterstrommodelle umsteigen möchten. Ohne weitere Flächenversiegelung ist es so  
370 möglich, die erneuerbaren Energien weiter auszubauen. Wir wollen die rechtlichen  
371 Möglichkeiten zur Auflage einer Solarsatzung prüfen. Damit wollen wir erreichen,  
372 dass auf jedem neu gebauten Gebäude mit entsprechendem Potential eine

373 Solaranlage errichtet wird. Für Bestandsgebäude wollen wir die DEW21  
374 beauftragen, mit einem Beratungsangebot aktiv auf die Wohnungseigentümer\*innen  
375 zuzugehen, die laut Solarkataster das Potenzial für Photovoltaik haben, und  
376 ihnen einen wirksamen Anreiz zur Errichtung einer Solaranlage geben.  
377 Freiflächen-Solaranlagen sollen auf Halden, Altlastenflächen, Konversions- oder  
378 Brachflächen sowie entlang von Infrastrukturachsen konzentriert werden.

379 Grünschnitt und Lebensmittelabfällen für Biomasseanlagen nutzen  
380 Außer für die Nutzung der Abwärme müssen Biomasseanlagen technisch so  
381 ausgestattet werden, dass sie flexibel Strom in das Netz einspeisen. Denn als  
382 einzige erneuerbare Energie kann Biomasse flexibel auf die fluktuierende  
383 Einspeisung von Photovoltaik- und Windenergieanlagen reagieren. Wir wollen  
384 deshalb die Errichtung einer Biogasanlage zur Verwertung des Bioabfalls in  
385 Dortmund. Den Zukauf und den Transport von Biomasse aus der Massentierhaltung  
386 lehnen wir dazu jedoch ab.

387 Die Förderung von Energiesparen  
388 Die Landesregierung NRW fördert über die NRW.BANK Maßnahmen zur  
389 Energieeffizienz. Das Förderprogramm des Landes soll auf kommunaler Ebene  
390 unterstützt werden. Wir wollen, dass die Stadt in Kooperation mit der DEW21  
391 einkommensschwache Haushalte zusätzlich mit Gutscheinen beim Tausch alter  
392 stromfressender Geräte gegen neue energieeffiziente Geräte unterstützt. Die  
393 städtische Wohnungsbaugesellschaft Dogewo21 soll zudem bei energetischen  
394 Modernisierungen mit der Verbraucherzentrale NRW zusammenarbeiten, um über den  
395 „Basis-Check Energie“ kostenlose Vor-Ort-Beratungen für Mieter\*innen zum  
396 optimalen Heizen und Lüften zu ermöglichen.

397 Die Unterstützung von Unternehmen, die benötigte Energie selbst zu produzieren  
398 In Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung wollen wir Unternehmen zur  
399 Errichtung von Photovoltaikanlagen oder Nutzung von Wasserstofftechnologien zur  
400 Versorgung hochenergetischer Produktionsprozesse aktiv beraten und bei der  
401 Beantragung von Fördermitteln unterstützen (s. auch Kapitel Wirtschaft).

402 Parkplätze in begrünte Solarflächen umwandeln  
403 Städtische Park- & -Ride-Parkplätze oder Parkplätze von Sporthallen und  
404 Schwimmbädern, die sich nicht für eine Überbauung mit Wohnungen eignen, bieten  
405 die Möglichkeit einer regenerativen energetischen Nutzung. Wir wollen große  
406 Stellplatzflächen, die nicht überbaut werden können, in Solarparkplätze mit  
407 Dachbegrünung umwandeln. Dabei werden sie mit Photovoltaikanlagen überdacht, die  
408 regenerativen Strom für Ladesäulen erzeugen und zugleich Schatten spenden.

409 Energiekonzepte im Quartier umsetzen  
410 Mit den Instrumenten der Bauleitplanung kann die Kommune festlegen, ob und  
411 welche erneuerbare Energieform – z. B. eine solarthermische Wärmeversorgung – an  
412 welcher Stelle und in welchem Umfang im Stadtgebiet genutzt werden soll. Wir  
413 wollen für die Umsetzung solcher Modelle die rechtlichen Möglichkeiten der  
414 Bauordnung ausschöpfen und baugebietsbezogene Energiekonzepte erarbeiten, um den  
415 Anteil der erneuerbaren Energien in der Stadt deutlich zu erhöhen.

## 416 2.2 Energiewende vor Ort

417 Wir erreichen unsere Klimaschutzziele nur, wenn wir unsere gesamte  
418 Energieversorgung auf 100 Prozent erneuerbare Energien umstellen und die Energie  
419 effizienter und sparsamer verwenden. Die Energiewende ist nicht nur eine Strom-,

420 sondern gleichzeitig auch eine Mobilitäts- und Wärmewende. Deshalb müssen die  
421 einzelnen Bereiche miteinander vernetzt und Aufeinander abgestimmt werden.  
422 Dortmund bietet aufgrund seiner hohen Siedlungs- und Industriedichte dafür  
423 optimale Voraussetzungen: besonders die Kopplung von Wärme- und Stromproduktion  
424 sowie die Auskopplung und auch Nutzung von Wärme aus und für Produktionsprozesse  
425 in der Industrie. Projekte, wie die von der DEW21 jetzt angestoßene Umstellung  
426 der Dortmunder Wärmeversorgung auf dezentrale Wärmenetze („Innovative  
427 Quartierslösungen Nahwärme“), gehen in die richtige Richtung und müssen  
428 weitergedacht werden. Auch die Umstellung der Fernwärme von Dampf auf Heißwasser  
429 durch die DEW21 hat zum Ziel, ein Wärme-Verbundnetz zu schaffen. Dadurch können  
430 45.000 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr eingespart werden.

431 Die Stromversorgung der Zukunft soll nicht mehr nur in der Hand einiger weniger  
432 Großunternehmen liegen, sondern aus vielen kleinen Stromproduzent\*innen  
433 bestehen. Die Bürger\*innen- und Energiegenossenschaften werden zusammen mit dem  
434 kommunalen Energieversorger DEW21 die Energieerzeuger\*innen der Zukunft und  
435 holen die Wertschöpfung in die Stadt.

436 Grün wählen für:

437 100 % DEW21 in städtischer Hand

438 Wir wollen, dass zukünftig kein börsennotiertes Unternehmen bei der städtischen  
439 Energieversorgung mitbestimmt. Die DEW21 muss zu 100 Prozent der Stadt gehören,  
440 um den Ausbau der Energieerzeugung aus regenerativen Quellen voranzutreiben, die  
441 energetische Modernisierung des Dortmunder Wohnungsbestands zu fördern, eine  
442 wirksame Energieberatung sicherzustellen und bei Neubauvorhaben nachhaltige  
443 Energieversorgungskonzepte umzusetzen.

444 Im Jahr 2015 – 20 Jahre nach Gründung der DEW21 – wurde die Chance zur  
445 Kommunalisierung der Energieversorgung nicht genutzt. RWE blieb mit 39,1  
446 Prozent, diesmal sogar unbefristet, an DEW21 beteiligt. Der aktuelle Deal  
447 zwischen RWE und EON ermöglicht wegen des Besitzerwechsels der RWE-Anteile die  
448 Anwendung der „Change-of-Control-Klausel“ (Klausel zur Sonderkündigung). Dies  
449 bietet womöglich zum letzten Mal die Möglichkeit, dass die Stadt die Anteile des  
450 börsennotierten Partners übernimmt. Über die Zukunft von DEW21 muss eine  
451 öffentliche Debatte geführt werden.

452 Die Beteiligung der Dortmunder\*innen an der Energieversorgung

453 Wir wollen den Ausbau erneuerbarer Energien dezentral unter Beteiligung von  
454 Bürgerenergiegesellschaften und Energiegenossenschaften gezielt vorantreiben und  
455 so Klimaschutz und regionale Wertschöpfung zusammenbringen. Wir wollen uns dafür  
456 einsetzen, dass Mieter\*innenstrommodelle unbürokratisch möglich werden. Auch auf  
457 Bundesebene kämpfen wir GRÜNE für die notwendigen gesetzlichen Änderungen, um  
458 die Umsetzung solcher Modelle einfacher zu gestalten.

459 Wir brauchen auch eine grundlegende Stärkung der Windenergie. Dortmund ist eine  
460 dicht besiedelte Stadt. Durch die neuen Abstandsregelungen der schwarz-gelben  
461 Landesregierung gibt es vor Ort nur noch wenige Flächen, wo der Bau von  
462 Windrädern möglich ist. Deshalb wollen wir öffentliche Potenzialflächen zum  
463 Ausbau der Windenergie mit Bürger\*innenbeteiligung vorhalten und gezielt  
464 Projekte unterstützen, die auf bereits versiegelten Flächen (Altlasten, Halden,  
465 Deponien) entstehen könnten. Gleiches gilt für Projekte auf Infrastrukturflächen  
466 sowie in Gewerbe- und Industriegebieten.

467 Öffentliche Gelder in nachhaltig handelnde Unternehmen investieren

468 Dortmund soll keine Gewinne mehr aus klimaschädlichen Finanzanlagen beziehen.

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

### 477 3. Natur- und Umweltschutz

478 Die Lebensqualität in unserer Stadt hängt maßgeblich von unserer Umwelt ab.  
479 Deshalb treten wir GRÜNE für die Entwicklung und den Erhalt der Grünflächen, der  
480 natürlichen und naturnahen Lebensräume im Stadtgebiet und für die naturnahe  
481 Gestaltung der Wasserläufe ein. Damit schaffen wir die Grundlagen, um im  
482 städtischen Raum das Artensterben zu verlangsamen und aufzuhalten. Wir sorgen  
483 für den Schutz der Menschen vor Lärm und Schadstoffen und wir haben den Schutz  
484 des Klimas im Blick. Der Klimawandel schreitet immer weiter voran, auch wenn das  
485 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens erreicht werden sollte. Deshalb fordern  
486 wir neben Klimaschutzmaßnahmen auch gute Klimaanpassungskonzepte.

487 Wir kämpfen gemeinsam mit den Initiativen gegen den Weiterbau der OW III a/L 663  
488 n, einer Umgehungsstraße quer durch ein Gebiet zwischen Kurl, Brackel, Asseln  
489 und Wickede, das der neue Landschaftsplan der Stadt Dortmund als besonders  
490 erhaltenswert bezeichnet, weil es einer der wenigen unzerschnittenen und  
491 lärmarmen Räume ist und das lokale Klima schützt.

492 Wir setzen uns für den Erhalt von ökologisch wertvollen Flächen wie Rhader Hof,  
493 Wickede-West, Asseln-Süd, Groppenbruch und Buddenacker ein. Sie sollen im  
494 Landschaftsplan als Landschaftsschutzgebiete und im Flächennutzungsplan als  
495 Freiraum dargestellt werden.

496 Und wir wollen Naturschutzprojekte weiterentwickeln. Dazu gehören Blühflächen  
497 auf Dortmunds Dächern – nicht nur in Hitzeinseln –, in unseren Grünanlagen und  
498 am Straßen- und Ackerrand.

#### 499 3.1 Natur und Arten schützen

500 Biologische Vielfalt und die Schaffung leistungsfähiger Grünstrukturen zur  
501 Reduktion von Feinstaub, zur Kühlung des städtischen Klimas und für eine bessere  
502 Versickerung von Regenwasser sind wichtige Funktionen von Grünflächen in der  
503 Stadt. Urbanes Grün übernimmt aber auch vielfältige soziale, gesundheitliche und  
504 wirtschaftliche Aufgaben und leistet einen zentralen Beitrag für die Sicherung  
505 und Verbesserung der Lebensqualität. Insbesondere in den Quartieren, wo Menschen  
506 mit geringem Einkommen leben, wo die Verdichtung größer ist, muss in den Aufbau  
507 und die Pflege von Grünflächen investiert werden. Dieser soziale Aspekt muss bei  
508 der Umsetzung bedacht werden. Dazu bedarf es nicht nur weiterer, verstärkter  
509 Aktivitäten im Dortmunder Naturschutz, sondern auch der Festlegung von mehr  
510 Wald- und Grünflächen im Flächennutzungsplan.

511 Grün wählen für:

512 Wirksame Konzepte zur Klimaanpassung

513 Starkregen, überflutete Straßen und immer häufiger extrem hohe Temperaturen:

514 Längst hat der Klimawandel Dortmund erreicht. Für den Stadtbezirk Hörde wurde

515 deshalb ein Konzept mit verschiedenen Maßnahmen zur Klimaanpassung beschlossen.  
516 Solche Konzepte müssen für alle anderen Stadtbezirke erarbeitet und  
517 schnellstmöglich umgesetzt werden.

518 Die Erhaltung siedlungsnaher Freiräume  
519 Freiflächen dienen nicht nur Menschen als Erholungsraum, sondern sind wichtige  
520 Lebensstätten für Tiere und Pflanzen. Der Erhalt von Freiflächen wie Wickede-  
521 Westoder Rhader Hof ist ein wichtiger weicher Standortfaktor für die  
522 wirtschaftliche Entwicklung und die Lebensqualität der Stadt. Zusätzliche  
523 Bauflächen sollen deshalb möglichst auf ehemals genutzten Brachflächen  
524 realisiert werden. Naturnahe Freiräume sollen unter Berücksichtigung des  
525 Naturschutzes für die Menschen nutzbar und als Erholungsräume möglichst  
526 fußläufig erreichbar sein.

527 Die Vernetzung und den Ausbau unserer Grünzüge  
528 Dafür werden wir den Schutz zusammenhängender Freiräume vorantreiben und den  
529 Biotopverbund erhalten und stärken. Dazu gehört auch, Flächen für den  
530 Naturschutz zu reservieren und Teilflächen sich selbst zu überlassen.  
531 Verbundkorridore zwischen den Naturschutzgebieten müssen zudem räumlich  
532 verbindlich definiert und in den Landschaftsplan aufgenommen werden.

533 Den Erhalt der biologischen Vielfalt  
534 Auf GRÜNEN Antrag hin, wurde für Dortmund die Entwicklung einer  
535 Biodiversitätsstrategie beschlossen. Damit wollen wir die Ziele der Kommunen für  
536 biologische Vielfalt, deren Gründungsmitglied Dortmund ist, vorantreiben. Vor  
537 dem Hintergrund des massiven Rückgangs von Insekten und der daraus  
538 resultierenden abnehmenden Vielfalt bei Vögeln müssen umgehend wirksame  
539 Maßnahmen ergriffen werden, um mehr Flächen naturverträglich zu nutzen. Dazu  
540 gehört unter anderem der vollständige Verzicht auf Pestizide, der Erhalt von  
541 Hecken, Natursteinmauern und Gehölzen sowie die Neuanlage von Kleingewässern.  
542 Das Verbot von Glyphosat auf städtischen Flächen und der Beschluss gegen  
543 Schottergärten in Neubaugebieten – beides Grüne Erfolge – sind ein Anfang. Doch  
544 das Thema muss auch im Landschaftsplan, der aktuell neu aufgestellt wird,  
545 verstärkt berücksichtigt werden.

546 Die Forderung nach einem ökologischen Grünflächenkonzept  
547 Wir wollen die Artenvielfalt von Flora und Fauna in der Stadt fördern. Dortmund  
548 wendet bereits für 30 Prozent der öffentlichen Wiesenflächen ein ökologisches  
549 und die Artenvielfalt steigerndes Pflegeprogramm an. Das neue Grünflächenamt  
550 soll in Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden – analog zum „Label  
551 Stadtgrün“ – auch für städtische Flächen im Siedlungs- und Straßenraum ein  
552 naturnahes Grünflächenkonzept aufstellen. Dazu gehören neben Erhalt und Ausbau  
553 zusammenhängender Grünzüge und artenreicher Wildblumenwiesen auch mehr  
554 Streuobstwiesen und naturnahe Parkanlagen. Mit privaten Gartenbesitzer\*innen und  
555 mit dem Verband der Kleingartendaueranlagen wollen wir in einen Dialog kommen  
556 und in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt Beratungsangebote zur ökologischen  
557 Gartengestaltung auflegen.

### 558 3.2 Naturschutz ist Klimaschutz

559 Unsere Ziele sind der Erhalt und der Ausbau von Natur- und  
560 Landschaftsschutzgebieten sowie mehr Grün in der Stadt durch viele  
561 unterschiedliche Maßnahmen: grüne Inseln im Straßenraum, an Gebäuden und in

562 Höfen, begrünte Dächer und Parkplätze in Gewerbegebieten, Fassadenbegrünung und  
563 mehr Bäume in den Straßen.

564 Grün wählen für:

565 Den Erhalt und die Erweiterung der vorhandenen Frischluftschneisen  
566 Die Hitzesommer der letzten Jahre haben gezeigt, wie wichtig eine gute Belüftung  
567 der Stadt ist. Dichte Bebauung, versiegelte Flächen, eine fehlende Durchgrünung  
568 sowie Abgase oder Abwärme erhöhen die Schadstoffe in der Luft.  
569 Frischluftkorridore sind deshalb für das Stadtklima und die Gesundheit der  
570 Menschen besonders wichtig. Bei Bauvorhaben muss deshalb der Erhalt von  
571 Belüftungsschneisen berücksichtigt werden.

572 Kein Weiterbau der OW III a/L 663

573 Wir wollen lärmarme und ungeteilte Landschaftsräume erhalten und vor weiteren  
574 Zerschneidungen durch Umgehungsstraßen schützen. Das gilt insbesondere für das  
575 Planungsgebiet der OW III a, das vom Umweltamt als wertvoll eingestuft und im  
576 Umweltplan der Stadt als Fläche mit der geringsten Belastung durch  
577 Straßenverkehrslärm ausgewiesen ist.

578 Mehr Bäume für unsere Stadt

579 Die Pflanzung standortgerechter und an den Klimawandel anpassungsfähiger  
580 Laubbäume ist eine effektive Maßnahme zur Begrünung von Straßen und kommunalen  
581 Grünflächen. Bäume spenden Schatten, bieten Nistplätze für Vögel und tragen  
582 durch ihre Fähigkeit zur CO<sub>2</sub>-Bindung entscheidend zur Verbesserung des Klimas  
583 bei. Deshalb wollen wir die Zahl der Bäume in der Innenstadt erhöhen. Durch die  
584 Umgestaltung des Straßenraums und zusätzliche Standorte für Baumscheiben sollen  
585 zukünftig deutlich mehr Bäume Platz finden.

586 Die Förderung von Fassaden-, Dach- und Gartenbegrünung

587 Begrünte Flächen sollen nicht nur in Hitzeinseln auf Dächern geplant werden,  
588 sondern in allen Bereichen der Stadt, auch in Gewerbegebieten.  
589 Hausbesitzer\*innen wollen wir mit einer Informationskampagne von der  
590 energiesparenden und klimaschützenden Begrünung der Dächer oder Fassaden ihrer  
591 Häuser überzeugen. In Neubaugebieten sollen Gründächer im Sinne der  
592 Klimafolgeanpassung grundsätzlich verbindlich werden, um für eine bessere  
593 Versickerung des Regenwassers und zur Verbesserung des Mikroklimas zu sorgen.

594 Mehr naturpädagogische Initiativen

595 Insbesondere Kinder und Jugendliche sollen die Natur vor der Haustür erfahren  
596 können, um einen positiven Bezug zu ihrem Erhalt zu gewinnen. Neben dem auf  
597 GRÜNE Initiative hin beschlossenen Schulgärtenprogramm und dem Schulbiologischen  
598 Zentrum setzen wir uns für weitere Angebote zur Nachhaltigkeitsbildung ein (s.  
599 auch Kapitel Bildung).

600 Den Ausbau von Gemeinschaftsgärten und Urban-Gardening-Projekten

601 Urbane Gärten werden wir in ihren wichtigen gemeinnützigen, sozialen und  
602 ökologischen Funktionen stärken. Wir unterstützen Initiativen, die ungenutzte  
603 Orte als Bürger\*innengärten gestalten möchten. Die Beratung zu möglichen Flächen  
604 und Hilfestellungen für Bürger\*innen bei der Koordination und Einrichtung von  
605 Gemeinschaftsgärten und Urban-Gardening-Projekten sollen Bestandteil von  
606 Quartiersmanagement sein.

607 Die Rückkehr der Nutzgärten in die Stadt liegt uns am Herzen. Wir unterstützen  
608 deshalb Projekte wie die „UrbanOase“ im Unionviertel und Permakultursysteme wie

609 den UmweltKulturpark in Dortmund-Barop. Dazu gehört aber auch die Förderung  
610 kleinräumiger, landwirtschaftlich genutzter Flächen wie die SoLawi, Kleingärten  
611 und Grabeland.

612 Die Begrünung von Gewerbegebieten und Gewerbeflächen  
613 Gewerbeflächen bieten große Potenziale für eine ökologische Aufwertung. Durch  
614 eine naturnahe Gestaltung des Firmengeländes lassen sich Bereiche mit einer  
615 hohen Aufenthaltsqualität für Mitarbeitende und zur Verbesserung des Stadtklimas  
616 schaffen. Zusätzliche Baum- und Heckenpflanzungen filtern Luftschadstoffe,  
617 insektenfreundliche Beleuchtung kann die Lichtverschmutzung minimieren,  
618 Fassadenbegrünung den Energieverbrauch senken. Die Anlage von Grünzügen  
619 innerhalb von Gewerbegebieten eröffnet zudem die Möglichkeit, die entsprechenden  
620 Maßnahmen in ein gesamtstädtisches Grünordnungskonzept einzubinden. Unternehmen,  
621 die ihre Gewerbeflächen und Gebäude zum Beispiel durch den Bau von Anlagen zur  
622 Rückhaltung bzw. zur Versickerung von Niederschlagswasser aufwerten, wollen wir  
623 unterstützen. Sie können bei den Kosten für die Abwassergebühr entlastet werden.  
624 Ein\*e im Umweltamt angesiedelte Gewerbegebietsmanager\*in kann Unternehmen über  
625 die Veränderungsmöglichkeiten in Richtung Nachhaltigkeit beraten sowie Lösungen  
626 zusammen mit den Fachämtern der Verwaltung entwickeln.

627 Nachhaltige Forstwirtschaft

628 Wir wollen eine Forstwirtschaft, die sich stärker an „natürlichen  
629 Waldgesellschaften“ orientiert, damit auch unsere Wirtschaftswälder anpassungs-  
630 und widerstandsfähiger werden. Dazu gehört, dass sich heimische Baumarten durch  
631 natürliche Aussaat vermehren können und mehr Altbäume an unbedenklichen  
632 Standorten erhalten bleiben. Um die biologische Vielfalt im Wald zu fördern, ist  
633 die Fläche zu erweitern, auf der Totholz als Lebensraum zahlloser Insekten und  
634 Pilze im Wald belassen wird. Der „Urwald-Anteil“ im städtischen Wald muss  
635 deshalb auf mindestens 10 Prozent erhöht werden.  
636 Besondere Belastungen des forstwirtschaftlich genutzten Waldes durch  
637 Hitzeschäden müssen bei anstehender Holzentnahme und im Betriebsplan frühzeitig  
638 Berücksichtigung finden. Ebenso sollen möglichstbodenschonende Ernteverfahren  
639 genutzt werden. In diesem Sinne ist unter Einbeziehung der Naturschutzverbände  
640 und der Öffentlichkeit das Waldpflegekonzept der Stadt von 1993 zu überarbeiten.

641 Nachhaltigen Umbau der Landwirtschaft

642 Die landwirtschaftlichen Flächen in Dortmund haben sich seit 1950 fast halbiert.  
643 Die verbliebenen Flächen sind aus Gründen des Landschaftsschutzes und der  
644 Nahversorgung mit Nahrungsmitteln unbedingt zu erhalten. Die Stadt als  
645 Verpächterin des größten Teils der landwirtschaftlichen Flächen muss mit  
646 langfristigen Pachtverträgen die Umstellung auf Ökolandwirtschaft fördern.  
647 Insbesondere in Randbereichen von Naturschutzgebieten müssen aber schon jetzt  
648 Ackerrandstreifen als ökologisch bewirtschaftete Pufferzonen verbindlich werden  
649 und das bisher auf städtische Flächen beschränkte Glyphosatverbot muss auf alle  
650 landwirtschaftlichen Flächen ausgeweitet werden.  
651 Landwirtschaftliche Flächennutzung darf nicht als Zwischenlösung auf dem Weg zur  
652 Nutzung für Wohn- und Gewerbebebauung verstanden werden. Sie ist ein wichtiger  
653 Teil regionaler Lebensmittelproduktion und -versorgung. Wir setzen uns dafür  
654 ein, dass Produkte regional vermarktet werden, beispielsweise auf den Dortmunder  
655 Wochenmärkten. Außerdem wollen wir regionale Vertriebsstrukturen wie das  
656 Ökonetzwerk Dortmund oder Ernährungsräte fördern.

657 3.3 Umweltschutz für jede\*n

658 Die Umwelt, in der wir leben, wird durch unser Verhalten beeinflusst. Ob  
659 Wasserqualität, Lärm- und Luftbelastung oder auch der zunehmende (Plastik-)Müll:  
660 Wir können auch als Einzelne etwas dafür tun, dass die Belastungen in unserem  
661 direkten Umfeld geringer werden, indem wir zum Beispiel nicht verbrauchte  
662 Medikamente in die Apotheke bringen oder auch beim Coffee-to-go auf Mehrweg  
663 setzen.

664 Grün wählen für:

665 Den Schutz von sauberem Wasser  
666 Nach Angaben des Umweltbundesamtes gelangen Schwermetalle,  
667 Medikamentenrückstände und auch Mikroplastik verstärkt über das kommunale  
668 Abwasser in unsere Flüsse und Gewässer. Das Trinkwasser in Dortmund hat eine  
669 sehr gute Qualität, dies muss auch für das Abwasser gewährleistet sein. Wir  
670 setzen uns im Sinne des Vorsorgeprinzips für eine bessere Aufklärung von  
671 Landwirt\*innen und Verbraucher\*innen ein.  
672 Die Einführung der 4. Reinigungsstufe soll in allen städtischen Kläranlagen  
673 erfolgen. Um gegen illegale Abwassereinleitungen vorzugehen, fordern wir – in  
674 Zusammenarbeit mit der Emschergenossenschaft – mehr Kontrollen für die  
675 renaturierten Bäche.

676 Die Reduzierung von Müll in der Stadt  
677 Wir produzieren immer mehr Müll, nicht nur global, sondern auch in Dortmund.  
678 Deshalb haben wir uns schon vor langer Zeit für Pfandsysteme bei  
679 Großveranstaltungen in der Stadt eingesetzt. Auch für die Einführung eines  
680 stadtweiten Mehrwegsystems für Coffee-to-go-Becher haben wir uns stark gemacht.  
681 Ein Konzept dafür ist die Verwaltung allerdings weiterhin schuldig.  
682 Zudem wollen wir ein regelmäßiges Angebot für eine kostenlose die Sperrmüll-  
683 Entsorgung, damit weniger Müll illegal in der Stadt oder in der Natur entsorgt  
684 wird. Dies wurde bisher von der Mehrheit im Rat immer wieder abgelehnt.  
685 Pfandringe und -kästen in öffentlichen Parkanlagen sowie die Installation von  
686 sog. Ballot Bins (Aschenbechern für Zigarettenstummel) sind ergänzende  
687 Maßnahmen.

688 Reduzierung von Feuerwerken und die Ausweitung von Feuerwerksfreien Zonen  
689 Dortmund hat schon jetzt Bereiche am Hauptbahnhof und auf dem Westenhellweg an  
690 Silvester zur feuerwerksfreien Zone erklärt, um die Sicherheit für Besucher und  
691 Besucherinnen der Dortmunder Innenstadt zu erhöhen. Wir setzen uns für die  
692 Ausweitung dieser Zonen auf besonders sensible Bereiche der Stadt, wie zum  
693 Beispiel den Zoo, ein. Insgesamt sollen zukünftig weniger Feuerwerke  
694 stattfinden, sowohl im Sinne des Tierschutzes als auch zur Reduzierung der CO2-  
695 und Feinstaubbelastung.

696 4. Tierschutz

697 Seit 2002 steht der Tierschutz als Staatsziel im Grundgesetz. Dennoch spielt  
698 Tierschutz gerade in der Kommunalpolitik oft eine nachrangige Rolle. Das hat  
699 sich auch in der langjährigen Diskussion um eine Katzenschutzverordnung gezeigt,  
700 die inzwischen dank der Hartnäckigkeit von Tier- und Katzenschutzvereinen mit  
701 unserer Unterstützung eingeführt worden ist. Wir wollen in Dortmund den Schutz  
702 von Nutztieren sowie von Wild- und Haustieren stärken.

703 Grün wählen für:

704 Rettet die Insekten - Lebensraum schützen

705 Der Lebensraum von Wildtieren, insbesondere von Vögeln und Insekten, wird auch  
706 in Dortmund immer kleiner. Auch in Dortmund sind Tier- und Pflanzenarten bereits  
707 in ihrem Bestand deutlich zurückgegangen. Besonders Insekten sind davon stark  
708 betroffen. Dieser Rückgang geht einher mit dem Rückgang blühender Wiesen und  
709 anderer natürlicher Lebensräume, die Insekten für Nahrung und Fortpflanzung  
710 benötigen. Darunter leiden auch alle Insektenfresser, allen voran viele  
711 Vogelarten. Dieser Rückgang ist ein Verlust unserer Lebensqualität und eine  
712 konkrete Gefahr für unsere Zukunft. Wir setzen uns dafür ein, den Rückgang der  
713 Arten mit geeigneten Maßnahmen aufzuhalten. Auf städtischen Flächen wollen wir  
714 einen vogel- und insektenfreundlichen Gartenbau stärken.

715 Artenschutzfachliche Berater\*innen

716 Viele Flächen sind von Baumaßnahmen bedroht, gerade auch durch dringend  
717 notwendigen Wohnungsbau. Das führt zu weiterem Verlust notwendiger Flächen für  
718 die Artenvielfalt. Wir wollen künftig bei städtebaulichen Wettbewerben  
719 artenschutzfachliche Berater\*innen hinzuziehen, um bei der Neugestaltung von  
720 städtischen Flächen auch den Tierschutz angemessen zu berücksichtigen.

721 Dortmunder Zoo

722 Im Dortmunder Zoo setzen wir auf eine artgerechte Haltung aller Tierarten. Im  
723 Rahmen der Bildungsaufgabe des Zoos wollen wir Tierschutz, Biodiversität und  
724 Artenschutz stärken.

725 Dortmunder Tierschutzzentrum

726 Über 1.000 Tiere werden jährlich im Dortmunder Tierschutzzentrum / Tierheim  
727 aufgenommen. Viele Tiere werden gefunden, aber nicht wieder abgeholt. Steigend  
728 ist die Zahl von Tieren, die zur Notpflege abgegeben werden, sowie die Zahl der  
729 Welpen, die illegal im Ausland gekauft wurden. Sie haben oft keine Impfungen oder  
730 ungültige Gesundheitszertifikate und müssen aus tierseuchenrechtlichen Gründen  
731 in Quarantäne genommen werden. Wir setzen uns dafür ein, dass das Tierheim ein  
732 tragfähiges Konzept bekommt, das auf die stetig wachsenden Herausforderungen wie  
733 die Zunahme der Abgabtiere und den Welpenhandel besser reagieren kann.

734 Wildtiere schützen

735 Wildtiere gehören nicht in die Zirkusmanege, denn sie stellen besonders hohe  
736 Ansprüche an ihre Haltung und Unterbringung. In einem Zirkusunternehmen ist eine  
737 verantwortbare Haltung von Wildtieren grundsätzlich nicht möglich. In  
738 Deutschland sind Elefanten, Tiger, Bären und viele andere Wildtiere weiterhin  
739 gezwungen, fragwürdige Kunststücke in der Manege vorzuführen – ein unhaltbarer  
740 Zustand, den andere Länder längst verändert haben. Wir setzen uns für kommunale  
741 Regelungen ein, damit Zirkusse in Dortmund künftig nur wildtierfreie Shows  
742 zeigen.

743 Keine Werbung für Trophäenjagden

744 Legale Trophäenjagden sind ein wesentlicher Faktor für den Rückgang bestimmter  
745 Wildtierarten. Selbst die Tötung bedrohter und international geschützter Arten  
746 wie Löwen, Leoparden, Eisbären, Nashörner oder Elefanten ist Teil solcher  
747 Angebote. Allein in Afrika erlegen 18.000 Großwildjäger aus dem Ausland jedes  
748 Jahr über 100.000 Wildtiere und reduzieren damit die Tierwelt in erheblichem  
749 Ausmaß. Wir unterstützen das Anliegen von Tierschutzorganisationen, zukünftig  
750 auf der Messe „Jagd & Hund“ oder bei anderen Messeprogrammen in den  
751 Westfalenhallen keine Anbieter mehr von Trophäenjagden zuzulassen.

752 Kommunale/r Tierschutzbeauftragte/r  
753 Um den Tierschutz in Dortmund weiter zu stärken und die Arbeit der im Tierschutz  
754 tätigen Organisationen und Behörden besser zu vernetzen, setzen wir uns für die  
755 Ernennung eines/einer Tierschutzbeauftragten ein. Der/Die Tierschutzbeauftragte  
756 steht außerdem in Tierschutzfragen als Ansprechpartner\*in für die Bürgerinnen  
757 und Bürger zur Verfügung und soll durch gezielte Informations- und  
758 Aufklärungskampagnen mehr Bewusstsein für die Bedeutung des Tierschutzes  
759 schaffen.