

1 Antrags-Nr. 4

2

3

4 Antragsteller: Juso-Unterbezirksvorstand

5

6

7 **Oben bleiben! Keine weiteren U-Bahnprojekte in Dortmund**

8

9

10 Die Juso-Konferenz möge beschließen:

11

12 Die Jusos Dortmund positionieren sich gegen weitere U-Bahnprojekte in Dortmund.
13 Der Ausbau der Stadtbahn in unterirdischer Bauweise gilt für uns als abgeschlossen.
14 Weitere Bauprojekte sollten in unseren Augen nur in oberirdischer Weise begonnen
15 werden. Demnach befürworten wir auch keinen U-Bahntunnel in Dortmund-
16 Wellinghofen, wie ihn das Stadtbahnbauamt der Stadt Dortmund in Erwägung zieht.
17 Statt einer Investition in eine teure „Luxus-Bahnlinie“ mit hohen Folgekosten
18 befürworten die Dortmunder Jusos sinnvolle Maßnahmen in innovative
19 Verkehrskonzepte, ein breiteres Linienangebot und dichtere Taktfolgen, um den
20 öffentlichen Personennahverkehr für alle Dortmunder attraktiver zu gestalten. Es ist
21 notwendig, die Vernetzung mit den anderen Ruhrgebietsstädten zu verbessern und
22 den Dortmunder Flughafen an das Stadtbahnnetz anzubinden.

23

24 **Begründung:**

25 Seit Ende der 1960er Jahre wurde in der Rhein-Ruhr-Region das alte
26 Straßenbahnsystem in ein modernes Stadtbahnnetz umgebaut. In den großen
27 Ruhrgebietsstädten wurden neue Trassen für größere Züge gebaut, mit dem Ziel,
28 den ÖPNV leistungsfähiger und schneller zu machen und Kosten zu senken.
29 In Folge dessen wurden zahlreiche Straßenbahnlinien eingestampft und durch Busse
30 ersetzt. In den Innenstädten wurde die Stadtbahn als U-Bahn gebaut. Was als
31 modern und schnell galt und heute auch noch gilt, zeigt sich auf den zweiten Blick
32 allerdings nicht mehr als innovatives Fortbewegungsmittel.

33 Der Bau der Tunnel verschlingt bereits hohe zwei- bis dreistellige Millionenbeträge
34 für verhältnismäßig kurze Strecken. Hinzu kommen Folgekosten, die für die Wartung
35 und Reparatur der Strecke kommen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr rechnet bis
36 2015 mit 800 Millionen Euro für den Erhalt der vorhandenen Strecken in seinem
37 Einzugsbereich. In den Folgejahren rechnet der VRR mit 300 Millionen Euro pro
38 Jahr.

39 Durch den Bau der Stadtbahn hat der öffentliche Personennahverkehr freilich
40 profitiert. Die Fahrgastzahlen sind heute so hoch wie nie, genauso wie der
41 Fahrkomfort. Dennoch darf man die Nachteile nicht außer Acht lassen. Wo die
42 Stadtbahn unter die Erde verschwand, wurde zum einen der Autoverkehr begünstigt,
43 da er die Straße nicht mehr mit der Straßenbahn teilen musste. Zudem verlaufen in
44 allen Ruhrgebietsstädten mit U-Bahn die Tunnel unter den verkehrsberuhigten City-
45 Bereichen entlang, so dass hier allenfalls städtebauliche Verbesserungen erzielt
46 wurden. Aber, war die Straßenbahn auf der Kampstraße so störend?

47 Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass eine U-Bahn nur in
48 Millionenstädten mit sehr einseitigem Pendlerverkehr Sinn macht. Hier müssen
49 zusätzliche Strecken in die Innenstädte geschaffen werden, um die vorhandenen
50 Verkehrsströme zu ergänzen und entlasten. Im Ruhrgebiet haben wir aber eher eine
51 dezentrale Siedlungsstruktur mit vielen wechselseitigen Pendlerverkehren zwischen

52 den Städten. Während z.B. in Hamburg die Staus morgens stadteinwärts und abends
53 stadtauswärts zu finden sind, ist auf der A40 zwischen Dortmund und Essen in der
54 Regel zu allen Rush-Hours Stau in beide Richtungen, während man innerhalb der
55 Städte verhältnismäßig gut unterwegs sein kann. Das Stadtbahnssystem ist jeweils
56 auf die einzelne Stadt oder den Einzugsbereich des Verkehrsunternehmens (Bsp:
57 Bogestra) ausgerichtet, alle Wege führen in die Innenstadt. Mit der Stadtbahn ist man
58 schnell in der Innenstadt. Will man aber in andere Teile der Stadt, ist man in der
59 Regel mit dem Auto eindeutig schneller und flexibler. Verbindungen in die anderen
60 Städte fehlen. Hierfür ist das unzureichende S-Bahn- und RE/RB-Netz der
61 Deutschen Bahn gedacht. So kommt es, dass man als „Ruhrstädter“ ein Auto
62 benötigt, um zügig und komfortabel voran zu kommen.
63 Dass ein Wechsel in der Verkehrspolitik notwendig ist, zeigen nun die Planungen für
64 den Weiterbau der U49 von Hacheney nach Wellinghofen. In oberirdischer Bauweise
65 macht dies bis zur Zillestraße Sinn, da hier ein neues, großes Wohngebiet entstehen
66 wird. Zudem bietet sich die Kreuzung Zillestr./Preinstr. für einen größeren
67 Umstiegsbahnhof zu den Buslinien an. Das Stadtbahnbauamt möchte die Strecke
68 unter der Erde für ein bis maximal zwei Stationen weiter unter Wellinghofen
69 fortführen. Die Investitionskosten von einst 66 Millionen Euro (mittlerweile dürften es
70 wesentlich mehr sein) sollen zu 85-90 % von Land und Bund kommen. Dass diese
71 Fördermittel aus Steuergeldern bezahlt werden, wird dabei verschwiegen und
72 lediglich die Wirtschaftlichkeit des laufenden Betriebs als Indikator für die
73 Sinnhaftigkeit des Projekts herangezogen. So spart die DSW 21 durch den Tunnel
74 dann auch 181.000 Euro (u.a. wegen Wegfalls von Busverbindungen) ein.
75 Angesichts leerer Kassen muss man sich die Frage stellen, ob eine substituierbare
76 Verkehrsinfrastrukturmaßnahme in Höhe von 66 Millionen Euro (Stand: 2006,
77 Tendenz steigend) zu rechtfertigen ist, während zahlreiche soziale Projekte auf
78 deutlich kleinere Beträge verzichten müssen, die ihnen aber weitaus mehr weh tun,
79 als den Wellinghofern, die stattdessen auf dem Weg in die Stadt einmal umsteigen
80 müssen. Jeder der 9500 Menschen im Einzugsgebiet des neuen Tunnels müsste bei
81 dem aktuellen Fahrpreis von 2,40 Euro 2895 mal den ÖPNV nutzen, müsste man
82 den Tunnel davon finanzieren. Viele von ihnen müssten zunächst mit dem Bus zum
83 Tunnel fahren.
84 Die Gelder für diese Investition ließen sich selbst im ÖPNV sinnvoller einsetzen. Zum
85 Beispiel in die Anschaffung abgasarmer Busse oder in die Verdichtung der
86 Taktzeiten auf vielbefahrenen Bus- und Bahnlinien. Daher lehnen wir einen
87 Luxustunnel ab.

88
89 Annahme Ablehnung Überweisung Nichtbefassung