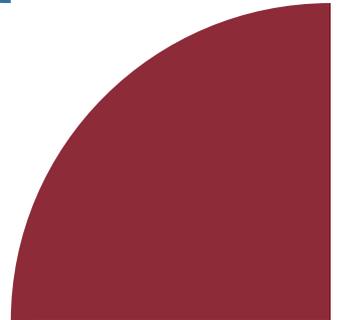
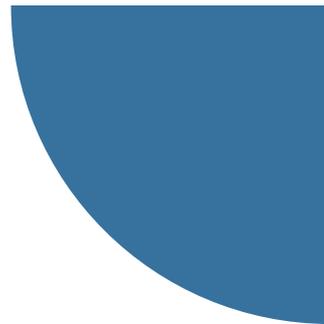


Verkehrsr**M**ut zur
Wende

Wahlprüfsteine Kommunalwahl

Bielefeld 2020



IMPRESSUM

Herausgeber: Aktionsbündnis „Mut zur Verkehrswende“

*Sprecher*innenrat:* Benjamin Angermann,
Godehard Franzen,
Katja Häckel,
Hermann Janßen,
Norbert Müller,
Roland Tillmann
c/o Kupferheide 39a, 33649 Bielefeld

Grafische Gestaltung: Grafikbüro Sabine Schiche, Bielefeld

Juli 2020

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
VORWORT	4
1. KLIMASCHUTZ	5
2. AUTOVERKEHR	9
3. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	14
4. FUSS- UND RADVERKEHR	22
5. LEBENSQUALITÄT	26
6. WIRTSCHAFTS- UND LIEFERVERKEHR	30
7. VERKEHRSUNFÄLLE: VISION ZERO	32

VORWORT

Am 14. März 2019 hat der Rat der Stadt Bielefeld eine „Mobilitätsstrategie Bielefeld“ beschlossen, die in der nächsten Dekade Leitbild für die Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung in Bielefeld sein soll. Um die damit angestoßene Verkehrswende zu unterstützen, hat sich im Juni 2019 das Aktionsbündnis **„Mut zur Verkehrswende“** gegründet. Ihm gehören circa 80 Bielefelder Persönlichkeiten und Organisationen / Vereine/Initiativen an.

Eine Projektgruppe des Aktionsbündnisses hat Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl am 13. September 2020 formuliert und Anfang Juni an alle im Rat vertretenen Parteien und Wählerinitiativen, einschließlich der Einzelvertreter*innen, verschickt. Wir veröffentlichen hier die Originalantworten der Parteien bzw. Wählerinitiativen. Wir haben die Antworten nach den in den Wahlprüfsteinen vorgegebenen Themen gegliedert. Die Reihenfolge der Parteien bzw. Wählerinitiativen haben wir entsprechend der Anzahl der Sitze im Stadtrat bzw. dem Stimmenanteil bei der letzten Kommunalwahl festgelegt.

Für die Zukunftsfähigkeit unserer Stadt ist es von entscheidender Bedeutung, wie wir in den nächsten Jahren die Mobilität organisieren. Wir wollen mit dieser Broschüre transparent machen, welche Positionen die Parteien und Wählerinitiativen vertreten. Die Wähler*innen können sich so ein klares Bild machen und eine begründete Wahlentscheidung treffen.

Im Juli 2020

Aktionsbündnis **Mut zur
Verkehrswende**
Der Sprecher*innenrat

1 KLIMASCHUTZ

Die Bundesregierung hat sich international und europäisch zur Erreichung von Klimazielen verpflichtet und dafür nationale Treibhausgasminderungsziele der verschiedenen Sektoren definiert.

Im Verkehrssektor sollen die Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 40-42% gegenüber dem Bezugsjahr 1990 gesenkt werden. Dafür bedarf es tiefgreifender gesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Veränderungsprozesse, insbesondere im Bereich der Automobilwirtschaft und des Mobilitätsverhaltens. (aus: Nationale Plattform Zukunft der Mobilität)

▷ Mit welchen Maßnahmen im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklung der Stadt Bielefeld wird Ihre Partei die Umsetzung der Ziele der Bundesregierung unterstützen?

ANTWORTEN VON

▷ SPD

Für die SPD-Bielefeld ist der Wandel der Mobilität in erster Linie eine soziale Frage. Dabei geht es darum, dass alle Menschen in Bielefeld sicher und gut von A nach B kommen, unabhängig von Einkommen, Gesundheit und Wohnort. Die Bekämpfung des Klimawandels ist eine ökologische und damit langfristig ebenfalls eine soziale Frage. Es geht darum, unsere Stadt und unsere Welt mit ihren vielen Möglichkeiten auch nachfolgenden Generationen für ein gutes Leben überlassen zu können. Deshalb hat die SPD-Bielefeld die Ausrufung des **Klimanotstandes** unterstützt und der Stadt ambitionierte Ziele im Bereich Energieversorgung, Städtebau und Mobilität gesetzt, um ihren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten.

Wir wollen, dass in Zukunft **drei von vier Wegen mit Bus und Bahn, dem Rad oder zu Fuß** zurückgelegt werden - aktuell ist das noch nicht jeder zweite Weg. Das ist nur möglich, wenn wir in unserer Stadt die **Alternativen zum Auto** so attraktiv machen, dass sie gern genutzt werden. Deshalb wollen wir Radwege sicher und gut ausbauen, den öffentlichen Nahverkehr häufiger und bis in jede Ecke der Stadt zu einem bezahlbaren Preis fahren lassen und Car-Sharing-Möglichkeiten sowie Elektro-Ladesäulen ausbauen.

▷ CDU

Die CDU setzt sich für das Einwerben von Fördermitteln, auf Landes- und Bundesebene, für den Ausbau eines tragfähigen Ladestation-Netztes für Elektromobilität im Stadtgebiet und städtischen Parkhäusern ein. Des Weiteren soll ein Pilotversuch für Wasserstoffantriebe geprüft werden. Die CDU setzt auf den technischen Fortschritt, der einen wesentlichen

Beitrag zur Reduktion von Emissionen leistet. Der städtische Fuhrpark und die im ÖPNV eingesetzten Busse sollen möglichst emissionsarm sein, worauf bei der Neubeschaffung zu achten ist. Ferner ist auch der Radverkehr zu fördern, und zwar durch einen intelligenten Ausbauplan. Daneben sind auch Sharing-Modelle und Verleihsysteme für Fahrräder und E-Tretroller auszubauen.

▷ Bündnis 90 / Die Grünen

Neben dem Verkehrsbereich sind weitere Sektoren für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Z. B. im Energiebereich stellen wir uns einen deutlichen Ausbau der Photovoltaik auf den Dächern der Stadt vor. Vorbildfunktion können hier die Dachflächen auf städtischen Gebäuden sein. Deshalb haben wir den Beschluss des Rates, die städtischen Gebäude bis 2030 (nicht erst 2040) annähernd klimaneutral aufstellen, mit initiiert und beschlossen. Die größte Aufgabe zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen sehen wir tatsächlich im Verkehrsbereich. Dieser hat bis heute nicht zur Reduzierung von Emissionen beigetragen, eher im Gegenteil. Deshalb bedarf dieser Bereich größter Aufmerksamkeit. Unser Ziel ist es, den Autoverkehr drastisch zu senken. Es hilft auch nicht, wenn statt Verbrennungsmotoren Autos mit E-Motoren fahren. Denn die Herstellung dieser Fahrzeuge hat ebenfalls einen hohen ökologischen Fußabdruck und sie brauchen genauso viel Platz wie Autos mit Verbrennungsmotoren. Unserer Meinung nach hängt die Attraktivität einer (Innen-) Stadt nicht von vielen Parkplätzen, breiten Einfahrtsstraßen und einer grünen Welle ab. Im Gegenteil: Eine Innenstadt braucht viel Platz mit Aufenthaltsqualität, Raum

um zu sehen und gesehen zu werden, sich zu treffen, Kultur, Atmosphäre zu genießen usw. Dies wird sowohl dem Einzelhandel als auch den Gaststätten zu Gute kommen. Stadtentwicklung muss dies als Ziel setzen. Auch eine weitere attraktive innenstädtische Wohnbebauung (für Studierende wie für Ältere) erhöht die Frequenz in der Stadt.

▷ Die Linke

Klimaschutz ist ein Querschnittsthema, in den weiteren Fragen gehen wir detailliert auf unsere Vorschläge ein. Wir wollen den ÖPNV, sowie den Rad- und Fußverkehr fördern und massiv ausbauen und als reale Alternative zum motorisierten Individualverkehr etablieren und dadurch in Bielefeld die CO₂-Emissionen massiv senken. Unser Hauptaugenmerk liegt darauf, diesen Wandel sozial gerecht zu gestalten. Mobilität und Klimaschutz dürfen nicht vom Geldbeutel abhängig sein.

▷ FDP

Maßnahmen Stadtentwicklung

Bielefeld ist eine wachsende Stadt mit einem enormen Druck auf den Wohnungsmarkt. Es fehlt Wohnraum. In der Folge entstehen Neubauten in Umlandgemeinden, zumeist auf größeren Grundstücken. Das führt zu unnötig großer Versiegelung von Flächen, zur Zersiedelung der Region und produziert in erheblichem Umfang Pendelverkehr, der sich aus Umlandgemeinden zu einem großen Anteil als Autoverkehr realisiert. Wohnraum muss daher entsprechend der Nachfrage auf dem Bielefelder Stadtgebiet entstehen. Bielefeld muss seine Zentralfunktion in der Region wahrnehmen und Wohnen und Gewerbe

konzentrieren. Auf diese Weise kann erreicht werden, dass weniger Fläche in der Region versiegelt wird und neuer Wohnraum an den ÖPNV angeschlossen werden kann.

Dazu müssen alte Bebauungspläne aus den 1950er und 1960er Jahren überarbeitet werden, um eine höhere und dichtere Bauweise zu ermöglichen. Wir müssen aber auch neues Bauland ausweisen, vorzugsweise an den Achsen des ÖPNV. Hier haben wir in den letzten Jahren beständig mehr Bewegung gefordert. Es sind aber insgesamt zu wenige Wohnungen entstanden. Neubaugebiete in den Umlandgemeinden haben dadurch regen Zulauf erhalten. Wir brauchen dringend ein eigenständiges Planungsamt in Bielefeld, das diese bisher vernachlässigte Arbeit übernimmt.

Wir setzen uns dafür ein, dass in Hochschulnähe Wohnen, Wissenschaft und Gewerbe in einem neuen Stadtquartier mit ökologischem Vorbildcharakter innovativ miteinander verknüpft werden. Bielefeld sollte hier Mut zur Avantgarde haben und nach dem Vorbild von Städten wie Malmö, Freiburg oder Wien eine weitgesteckte Planung realisieren, die zeigt, wie Wachstum einer Stadt in Einklang mit Anforderungen des Klimaschutzes zu bringen ist.

Maßnahmen Verkehrsentwicklung

In Bielefeld ist insbesondere der Entwicklung des Radverkehrs in den vergangenen Jahren nicht genügend begegnet worden. Der schlechte Zustand von Radwegen, vor allem aber das Nichtvorhandensein durchgängiger Verbindungen, ist ein klares Versäumnis der bisherigen Verkehrspolitik. Hier muss Bielefeld besser werden. Wir wollen in einem fairen Miteinander der Verkehrsträger Haupttrouten für den Radverkehr schaffen. Sichere Abstellanlagen, wo sie gebraucht werden (Hauptbahnhof statt Jahnplatztunnel) oder bessere Fahrradmitnahme im ÖPNV sind weitere

Bausteine zur Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr.

Auch bei der Verbesserung des ÖPNV ist in Bielefeld in den letzten sechs Jahren vergleichsweise wenig passiert. Ausbauvorhaben stocken, Taktverbesserungen werden zu zögerlich angegangen. Hier müssen wir verstärkt ansetzen. Siehe Prüfstein Nr. 3.

Die FDP setzt sich seit Jahren für einen zentrumsnahen Fernbusbahnhof ein. Der Standort Brackwede macht dieses ökologisch sinnvolle Verkehrsmittel für Bielefelderinnen und Bielefelder unnötig unattraktiv.

Wir sehen zudem großes Potenzial bei der Optimierung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Ziel einer Reduzierung der Parksuchverkehre, einer Verflüssigung des Verkehrs und klimaneutraler Antriebe. Wir wollen neben dem Elektro- auch den Wasserstoffantrieb verstärkt fördern. Wir unterstützen daher ausdrücklich die von moBiel verfolgte Wasserstoffstrategie und befürworten eine Öffnung der Tankvorrichtungen für Privat-PKW.

Die Politik muss auch die vielen Berufspendler in den Blick nehmen. Diese brauchen bessere regionale ÖPNV- und Park & Ride-Angebote. Wir wollen, dass sich die Stadt Bielefeld verstärkt für bessere Nahverkehrsverbindungen in der Region einsetzt. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Bielefeld-Lemgo ist hierfür ein Beispiel.

▷ Bürgernähe / Piraten

Bürgernähe und Piraten setzen sich dafür ein, schon zeitnah den CO₂-Ausstoß drastisch zu senken, um so die Klimaerwärmung auf unter 2 Grad zu beschränken. Die von uns im Stadtrat mitbeschlossene Mobilitätswende ist hier ein zentraler Baustein.

Für eine weitgehend autofreie Innenstadt! Bürgernähe und Piraten unterstützen die Initiativen, um weitere Bereiche der Innenstadt autofrei zu gestalten (u.a. Wilhelmstraße, Ritterstraße, Hagenbruchstraße, Welle). Unser Hufeisen soll autofrei werden. Ausnahmen für Arztbesuche, Hotelgäste, für Taxen und für Behinderte sowie zu den Zugängen zu Parkhäusern müssen berücksichtigt werden. Der Durchgangsverkehr ist gerade am Wochenende unnötig. Eine Verkehrsberuhigung erhöht die Lebensqualität in der Innenstadt. Auch für Bäume und Pflanzen entsteht mehr Raum. Die Aufenthaltsqualität soll mit Bänken, Bewegungs- und Spielgeräten verbessert werden. So entsteht eine attraktive Infrastruktur, um zu Fuß zu gehen. Für den Radverkehr braucht es ausreichend gesicherte Abstellanlagen.

Wir wollen bei neuen Linien und Sanierungsmaßnahmen die Begrünung von Stadtbahngleisen. Neben der Verbesserung der Stadtgestaltung und des Stadtklimas speichern sie Regenwasser, tragen zur Schadstoffaufnahme und -rückhaltung bei und wirken lärmindernd. Sie tragen so auch zur Biodiversität bei. Grüne Gleise können als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anerkannt werden, mit der die Bebauung von Freiflächen kompensiert werden kann.

▷ **Lokaldemokratie in Bielefeld** **LIB**

Für Luftreinhaltung und Klimaschutz fördern wir insbesondere das Zufußgehen, das Radfahren und den öffentlichen Nahverkehr.

Das Unternehmen moBiel will 4 Busse mit Brennstoffzellenantrieb probeweise im Nahverkehr einsetzen. Sollten diese sich im Betrieb bewähren, werden wir uns für ein Programm starkmachen,

um alle dieselbetriebenen Busse nach ihrem „Lebenszyklus“ auszumustern und stattdessen Busse mit emissionsfreiem Antrieb einzusetzen. Hierbei setzen wir uns dafür ein, dass es zu keiner Erhöhung der Fahrpreise kommen wird.

Die Infrastruktur für E-Mobilität muss schneller als bisher ausgebaut werden.

Wir wollen uns kümmern um:

- Konzepte für Ladeinfrastruktur für Mieter*innen
- Konzepte für eine quartiersbezogene Ladeinfrastruktur
- Die Prüfung von Straßenlaternen als Ladesäulen
- Die Taxi-Unternehmen sollten motiviert werden, im Stadtverkehr auf E-Taxis zu setzen. Damit könnten E-Ladestationen an Taxi-Wartplätzen besonders sinnvoll sein.
- Parkplätze könnten bevorzugt für Nutzer*innen von E-Mobilität reserviert werden.

▷ **Unabhängiges Bürgerforum** **UBF**

Das UBF wird sich weiterhin verstärkt für Angebote einsetzen, welche eine Reduzierung der Treibhausgase erheblich vorantreiben sollen. Dazu gehört die Förderung des ÖPNV insbesondere durch Attraktivitätssteigerung und dem damit verbundenen Nulltarif und die Schaffung von ausreichenden Parkangeboten für Pendler auf P&R-Parkplätzen sowie eine Verbesserung der Quartiersangebote des ÖPNV. Die Reduzierung von Fahrspuren zur Verhinderung der Kfz-Nutzung lehnen wir allerdings bis zur Schaffung angemessener Angebote ab, da erhebliche Staus verursacht werden, wie es auf der Osningstr./Bodelschwinghstr. täglich zu beobachten ist. Die von Lärm und Schadstoffen belasteten Anwohner haben diese Art der Zwangsregelung negativ zu spüren bekommen.

AUTOVERKEHR

In den letzten 50 Jahren hatte die reibungslose Abwicklung des Autoverkehrs Vorrang bei der kommunalen Verkehrsplanung, welches zu einer drastischen Zunahme der Kraftfahrzeuge in Bielefeld führte. Aufgrund des übermäßigen Flächenbedarfs für den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr stößt diese Entwicklung in unserer Stadt an Grenzen.

- ▷ Wie wird Ihre Partei dazu beitragen, die Zahl zugelassener Autos und deren Flächenbedarf zu begrenzen und mittelfristig sogar zu reduzieren?
- ▷ Wie soll zukünftig sichergestellt werden, dass bei der Stadtentwicklung die Belange des Umweltverbund gleichberechtigt berücksichtigt werden?
- ▷ Welche Anteile am Verkehrsaufkommen streben Sie für den Fuß- bzw. Radverkehr und den öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) an?

ANTWORTEN VON

▷ SPD

Die Menschen wählen das Verkehrsmittel, das ihnen am einfachsten und besten erscheint. Deshalb haben wir uns in unserem Bielefeld-Plan dazu verpflichtet, die **Alternativen zum Auto so attraktiv wie möglich zu machen**. Wenn die Nutzung von Bus und Bahn sowie des Fahrrades für die Bielefelder*innen selbstverständlich die bessere Wahl ist, dann ist der Schritt zur Anschaffung eines neues Auto weiter entfernt. Wir wollen außerdem das **Car-Sharing-Angebot** in der Stadt ausbauen, damit die Bielefelder*innen wissen, dass sie jederzeit auch ohne eigenes Auto auf eines zugreifen können. Dadurch ist der Schritt, den Zweitwagen oder sogar das einzige eigene Auto abzuschaffen, näher.

Zur Förderung der Alternativen wird jedoch auch Platz benötigt, beispielsweise für **Busspuren und sichere Radwege**. Diese haben für uns Vorrang z.B. gegenüber dem ruhenden Autoverkehr. Deshalb können wir uns gerade im Innenstadtbereich vorstellen, Parkplätze an den Straßen zu reduzieren. Wir wollen darauf hinwirken, dass **die bestehenden Parkhäuser besser genutzt werden**. Die Interessen der Menschen, die so oder so auf ein Auto und einen nahen Zugang zu Gebäuden und Geschäften angewiesen sind, wollen wir besonders berücksichtigen (beispielsweise Handwerker*innen oder Lieferant*innen). Auch sie profitieren von weniger Stau, wenn es gelingt, die Zahl der Autos insgesamt zu verringern. Wir wollen für genau diese Gruppen bestehende Parkplätze reservieren (**Service-Parkplätze**).

Die SPD Bielefeld hat sich zum Ziel gesetzt, den Umweltverbund zu stärken und attraktiver zu machen. Das muss sich in den verkehrspolitischen Entscheidungen widerspiegeln und auch bei der Entwicklung

von neuen Baugebieten und der Ausweisung von Parkplätzen. Deshalb wollen wir in die Stellplatzsatzung Aspekte des ÖPNV und des Radverkehrs einarbeiten lassen. Außerdem sollen bei Neubaugebieten direkt fußläufig erreichbar die notwendige Infrastruktur wie Kita, Schule, Pflege, Supermarkt etc. eingeplant werden.

Wir streben einen Anteil von 75% für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) bis 2030 an.

▷ CDU

Restriktive Maßnahmen zur Minderung des Individualverkehrs werden abgelehnt. Die Mobilität der Bielefelderinnen und Bielefelder ist zu verbessern, indem es einfacher wird, sicher, zuverlässig und schnell in unserer Stadt voranzukommen und sie aus der Region zu erreichen. Es soll allen Verkehrsteilnehmern überlassen bleiben, welches Verkehrsmittel oder welcher Verkehrsmittel-Mix für ihre persönliche Mobilitätsplanung am besten geeignet sind. Unser Ziel ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Mobilitätsangebote in Bielefeld. Dieses Ziel ist jedoch nicht zu erreichen, wenn man sich nur darauf beschränkt, den Individualverkehr – der über 50% liegt – alleine durch restriktive Maßnahmen zu reduzieren.

Alle Verkehrsträger sind gleichberechtigt und es wird ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Die Verkehrsplanung erfolgt umweltbewusst und berücksichtigt die konkreten ökologischen Auswirkungen von Maßnahmen. Das Angebot des ÖPNV soll durch eine Taktverbesserung, Aufbau von Tangentialverkehren, Erweiterung durch neue Verkehrsformen (On

Demand, Leihfahrradsysteme, Ridesharing) insbesondere in den Randgebieten gefördert werden.

Jeder Bielefelderin und jedem Bielefelder soll selber überlassen werden, welches Verkehrsmittel er am besten für geeignet hält. Neben ökologischen sind dabei auch wirtschaftliche und soziale Aspekte zu beachten.

▷ Bündnis 90 / Die Grünen

Eine Angebotsverbesserung für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) ist nötig, reduziert aber nicht von allein den Autoverkehr. Die Verkehrsangebote sind zurzeit nicht gerecht aufgestellt. Das Auto wurde jahrzehntelang bevorzugt. Um Platz für den Umweltverbund zu bekommen, muss der Platz für die Autos reduziert werden. Wir sind für die Reduzierung der Autospuren, um Rad und Bus mehr Platz zu geben. Die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum der Innenstadt muss reduziert und teurer werden. Dafür sollen an der richtigen Stelle Parkplätze und Mobilitätsstationen gebaut werden, damit die Menschen mit schnellem ÖPNV komfortabel ihr Ziel erreichen können.

Wir sind für die Umschichtung der Investitionen im Verkehr zu Gunsten von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehren. Dafür bedarf es Vorgaben, die bei der Stadtentwicklung zu berücksichtigen sind. D.h. z.B., dass neue Baugebiete an ÖPNV-Trassen entstehen und gleichzeitig die Stellplätze für die Wohngebiete begrenzt sind. Attraktiv kann z.B. ein im Mietpreis beinhaltetes ÖPNV-Ticket sein.

Wir haben den Beschluss des Rates initiiert und tragen diesen mit, den Modalsplit bis 2030 so

umzuverteilen, dass der Umweltverbund 75% beträgt und der Autoverkehr von jetzt ca. 50% auf 25% reduziert wird.

▷ Die Linke

Als Haupterschließung bei neuen Baugebieten stehen das Fahrrad und die Qualität der Fußwege im Vordergrund. Das Auto kann grundsätzlich aus den Baugebieten herausgehalten werden.

Die Stadt braucht alternative Angebote in die Region hinein. Dafür muss sich die Stadt einsetzen. Neue Baugebiete werden entlang der ÖPNV-Achsen entwickelt. Zur Vermeidung von Verkehr müssen Wohnen und Arbeiten wieder mehr miteinander verbunden werden.

Es macht keinen Sinn, eine genaue Quote für jede einzelne Verkehrsart festzulegen. Verkehrsvermeidung muss auch ein Ziel sein.

▷ FDP

Es gilt, den technischen Fortschritt klug zu nutzen. Gerade autonome Fahrzeuge und Sharing-Modelle werden das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern, weil es attraktiver (bequemer und günstiger) sein wird, diese Modelle zu nutzen als ein eigenes Fahrzeug zu unterhalten. Dies zeichnet sich bei der jüngeren Generation bereits deutlich ab. Diese Entwicklung ist zu unterstützen, denn sie reduziert Emissionen und Platzbedarf.

Dabei ist es nicht sinnvoll, eine bestimmte Quote anzustreben, sondern die erforderlichen Rahmen-

bedingungen zu schaffen. Der ÖPNV muss attraktiv sein, also gute Angebote zu günstigen Konditionen bieten. Erforderlich bleibt eine Straßeninfrastruktur. Gerade in einer Flächenstadt wie Bielefeld als Oberzentrum einer großen Region stößt der schienengebundene Verkehr an Grenzen.

Technische Innovationen lassen gerade die Grenzen zwischen Verkehrsträgern verschwimmen. Ist ein Elektro-Roller als Motorrad mit anderem Antrieb noch Individualverkehr oder als Elektro-Fahrrad nicht Umweltverbund? Ähnliches gilt für die Abgrenzung zwischen Individualverkehr und ÖPNV, wenn man on-demand Verkehre autonom fahrender PKW betrachtet. Eine Verkehrspolitik über Quoten von Verkehrsträgern, die gar nicht mehr eindeutig abgrenzbar sind, ist daher kein zielführender Ansatz. Statt eines planwirtschaftlichen Ansatzes der Quotensteuerung wollen wir vielmehr Mobilität verbessern statt verschlechtern und ökologische Aspekte dabei zwingend mit einbeziehen.

▷ Bürgernähe / Piraten

Wir setzen uns dafür ein, die Aufenthaltsqualität, vor allem in der Bielefelder Innenstadt, zu verbessern. Wir brauchen mehr Flächen zum zu Fuß Gehen und für einen sicheren Radverkehr u.a. um Dooringunfälle zu vermeiden. Wir setzen uns für ein attraktives ÖPNV-Angebot ein und wollen die Preise für das Parken und Anliegerparken anpassen. Das Parken in der Innenstadt soll nicht günstiger sein, als die Nutzung des ÖPNV. Deshalb wollen wir die Parkgebühren in der Innenstadt erhöhen. Gleichzeitig mit Preissteigerungen im ÖPNV sollen auch die Parkgebühren erhöht werden.

Umparken und den öffentlichen Raum gerechter verteilen: Bei der Stadtentwicklung soll durch die Einrichtung von Quartiersparkhäusern der öffentliche Straßenraum entlastet werden, um mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Vor allem die Stadtbahn und der Radverkehr sind umweltfreundliche Alternativen zur Nutzung des eigenen PKWs. Wir wollen die Stadträume entlang der bestehenden Stadtbahntrassen aufwerten, indem auch auf den Hauptverkehrsstraßen wie der Detmolder und Herforder Straße Tempo 30 km/h eingeführt wird und dadurch der Lärm reduziert, die Aufenthaltsqualität verbessert und die Sicherheit für den Radverkehr erhöht werden. Wir wollen weitere Stadtteile an das Stadtbahnnetz anbinden und das Haupttroutennetz für den Radverkehr schnellstmöglich realisieren.

Wir haben diesbezüglich als ersten Schritt eine Mobilitätsstrategie beschlossen mit dem Ziel, dass spätestens 2030 der Umweltverbund 75% und der motorisierte Individualverkehr nur noch 25% am Gesamtverkehrsaufkommen hat. Wir haben diesbezüglich schon als Bürger*innen-initiativen uns dafür eingesetzt, die kostengünstigsten und umweltfreundlichsten Fuß- und Radverkehre besonders zu fördern.

▷ **Lokaldemokratie in Bielefeld** **LIB**

Wir möchten eine Straßenplanung von außen nach innen in der Reihenfolge

1. Fußverkehr,
2. Fahrrad,
3. ÖPNV (Busse und Bahnen),
4. Motorisierter Individualverkehr (Autos, Motorräder, LKW).

Wir arbeiten für eine Reduzierung von Autos in der Innenstadt, z.B. durch bessere Park&Ride-Angebote.

Die Fußgängerzonen in der Innenstadt sollten vergrößert werden.

Wir wollen auf allen Linien prüfen lassen, ob derzeit mit dem Autoverkehr gemeinsam genutzte Straßen zugunsten der Stadtbahnen umverteilt werden können.

Wir unterstützen die Forderung von Aktivist*innen der Initiative „Gesund unterwegs“ nach einem „Masterplan Gehen“ mit umfangreicher Beteiligung der Einwohner*innen und die Umsetzung des mit den Aktivist*innen vom Radentscheid vertraglich festgelegten Ausbaus des Radwegenetzes. Von den Lokaldemokrat*innen gibt es daher ein klares Bekenntnis zur Umverteilung des Straßenraumes. Wir streben eine Umverteilung des Modal Split zu einem Verhältnis von 25:75 zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem Umweltverbund von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV an.

▷ **Unabhängiges Bürgerforum** **UBF**

Wir halten „Pinsellösungen“ zu Fahrbahnverengungen und Verbreiterung von Fahrradwegen probeweise für die sinnvollste Lösung, um ein Angebot für Radfahrer evaluieren zu können. Wie eigentlich üblich müssen für Wohnungen und Gewerbe Stellplatznachweise geführt werden. Diese Stellplatzregelung muss auch auf den Grundstücken der Gebäude nachgewiesen werden, nicht im öffentlichen Raum. Somit würden sich immer mehr Fahrzeughalter gezwungen sehen, sich einen Stellplatz zu organisieren oder Fahrzeuge abzuschaffen.

Als Flächenstadt mit der Trennung durch den Teutoburger Wald und dem Umland kann ein Umweltverbund nur durch ein attraktives ÖPNV-Angebot (Nulltarif, mehr Linien) und eine Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum erreicht werden. Gleichberechtigung fängt aber auch mit dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer an. Leider ist die Akzeptanz gegenüber Radfahrern immer mehr gesunken, da bei Radfahrern immer mehr Fehlverhalten festgestellt wird.

Das UBF strebt ein angemessenes und soziales Miteinander an. Einerseits sollten Bedarfe durch provisorische Fahrbahnen festgestellt werden und andererseits Fehlverhalten intensiver geahndet werden. Für Busse sollten mehr Vorrangschaltungen eingerichtet werden.

ÖFFENTLICHER PERSONEN- NAHVERKEHR

Die Stadtbahn ist das Rückgrat des ÖPNV in Bielefeld. Über 30 Mio Fahrgäste werden pro Jahr mit der Stadtbahn transportiert. Seit 2010 verfolgt die Stadt unter dem Titel „moBiel2030“ eine deutliche Erweiterung des Stadtbahnnetzes, bisher mit wenig Erfolg.

Außerhalb des Einzugsbereichs der Stadtbahn beklagen viele Einwohner*innen Bielefelds eine mäßige bis schlechte ÖPNV-Anbindung.

- ▷ Welche Zielvorstellungen verfolgt Ihre Partei für den Ausbau des Stadtbahnnetzes, besonders für die Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt?
- ▷ Wie steht Ihre Partei zu einer Stadtbahnlinie, die oberirdisch über den Jahnplatz geführt wird, gegebenenfalls in Niederflurtechnik?
- ▷ Mit welchen Maßnahmen und Standards will Ihre Partei die ÖPNV-Anbindung der Außenbezirke verbessern?
- ▷ Wie möchte Ihre Partei die Mobilität von Menschen mit besonderen Bedürfnissen (Kinder, Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, Senior*innen etc.) verbessern?

Antworten von

▷ SPD

Die SPD-Bielefeld steht seit langem für den Ausbau des Stadtbahnnetzes. Dazu gehört die Verlängerung der Linie 4 zum Campus der Fachhochschule, die Verlängerung der Linie 2 von Sieker bis nach Hillegossen und langfristig der Ausbau nach Jöllenbeck und nach Heepen. Die Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt hat für uns aktuell Priorität. Die Mobilität der Sennestädter kann damit ganz klar verbessert werden und die Anreise in die Innenstadt oder nach Brackwede erleichtert werden. Da mit Straßen.NRW aktuell keine andere Planung als die jetzt vorliegende möglich ist, werden wir diese als Grundlage nutzen. Trotzdem sollten Verbesserungen der aktuellen Planung gemeinsam mit den Bürger*innen vor Ort möglich sein.

Wir wollen weiterhin langfristig **eine Stadtbahn nach Heepen und auch über den Jahnplatz** verfolgen, da der Tunnel bereits jetzt zu Stoßzeiten ausgelastet ist. Mit dem Scheitern der Linie 5 ist jedoch auch die **Niederflurtechnik für Bielefeld hinfällig** geworden. Es ist nicht vermittelbar und wirtschaftlich unsinnig, nach fast komplett erfolgtem oder geplantem Umbau aller Stadtbahnlinien zu barrierefreien Hochbahnsteigen und Anschaffung von vielen Vamos-Fahrzeugen eine andere Technik nutzen zu wollen.

Die SPD Bielefeld unterstützt die Forderungen des Radentscheides und hat sich dafür eingesetzt, dass der sichere Ausbau der **Radwege an Entwicklungsachsen geknüpft** ist. So entstehen klare Strecken zwischen den einzelnen Stadtbezirken und auch in die Innenstadt. Wir wollen die **Stadtbahn ausbauen** und den **Bustakt am Stadtrand auch in den Randzeiten** hoch halten. Das soll sich direkt im neuen Nahverkehrsplan wiederfinden.

Durch den konsequenten **barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Fahrzeuge** wollen wir, dass auch Mobilitätseingeschränkte oder beispielsweise Familien mit Kinderwagen problemfrei in Bielefeld unterwegs sein können. Bus und Bahn müssen dazu jedoch **auch zu den Randzeiten an den Stadtrand** fahren, damit wirklich alle Bielefelder*innen davon profitieren. Mit der neuen **SchülerCard** haben wir einen Anreiz geschaffen, dass der ÖPNV für Schüler*innen eine günstige Lösung ist. Gleichzeitig wollen wir die **Radwege so sicher gestalten**, dass sie auch von Kindern, Jugendlichen und Senior*innen gerne genutzt werden. Außerdem wollen wir die **Fußwege so gut es geht barrierefrei** gestalten und sicher beleuchten, damit auch der Weg zum Supermarkt einfach zu bewältigen ist.

▷ CDU

Der öffentliche Personennahverkehr ist für die CDU ein wichtiger Mobilitätsträger, der weiter ausgebaut und attraktiver gemacht werden soll. Mit dem Ausbau der Mobilitätslinie 1 nach Sennestadt werden weitere Wohngebiete erschlossen und die Attraktivität gesteigert. Weitere Stadtbahnlinien wie die Zusammenführung der Linie 3 und 4 sowie der Ausbau nach Hillegossen sind zu prüfen und hinsichtlich der Kostenentwicklung darzustellen.

Die Bürgerinnen und Bürger haben in einer Bürgerbefragung 2014 diese Idee abgelehnt. Die CDU hält sich an das Ergebnis. *(Hinweis der Redaktion: Dies bezieht sich auf die Frage nach einer Niederflurbahn über den Jahnplatz)*

Der öffentliche Personennahverkehr ist insbesondere in den Randbezirken zu verbessern und soll

gestärkt werden, damit die Bielefelderinnen und Bielefelder schnell, sicher und zuverlässig in der Stadt vorankommen. Dazu gehört u.a. die Förderung des ÖPNV-Angebots durch eine Optimierung des Liniennetzes (Ausbau und Linienverbindungen), Taktverbesserung, Aufbau von Tangentialverkehren, vermehrter Einsatz von Nachtbussen, Erweiterung durch neue Verkehrsformen (On Demand, Leihfahrradsysteme, Ride-Sharing) und hybride Systeme in der ganzen Stadt, also insbesondere auch in den Außenbezirken. Erheblicher Ausbau von P&R-Parkplätzen an geeigneten Verknüpfungspunkten mit Kombi-ticketangeboten und Errichtung von für ÖPNV und MIV nutzbaren Wasserstofftankstellen, um Individualverkehr und ÖPNV besser miteinander zu verbinden. Hierzu dienen auch Ladestationen für Elektroautos an den P&R-Plätzen, kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Stadtbahn, Ausweitung der Digitalangebote und eine Verbesserung der Kundeninformationen u.a. bei Verspätungen, Umleitungen und Ausfällen.

Schülerinnen und Schülern zwischen 6 und 25 Jahren sowie Auszubildenden sollen möglichst kostenfrei ein Schulticket für die Nutzung des ÖPNV angeboten werden. ÖPNV-Fahrten bei KiTa-Ausflügen sollen kostenfrei sein. Des Weiteren soll die Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Stadtbahn kostenfrei sein. Die CDU setzt sich für den Erhalt des aktuellen Senioren-Abos ein. Zur Attraktivierung gehört auch die Verbesserung des Kundenservice und der Informationen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen.

▷ Bündnis 90 / Die Grünen

Wir wollen die Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt! Diese kann nicht in Niederflurtech-

nik, sondern muss in Hochflurtechnik erfolgen. Die nächste Verlängerung sollte die zu den Kasernenflächen an der Demolder Straße sein. Des Weiteren wollen wir die Planungen für die Verlängerung nach Jöllenneck wieder aufnehmen. Da der schienengebundene ÖPNV besonders attraktiv ist, wollen wir kontinuierlich weitere Verlängerungen der Stadtbahnen in Auftrag geben.

Die Planungen des Jahnplatzes sehen eine oberirdische Stadtbahn vor. Da der Tunnel aus Kapazitätsgründen keine weitere Linie aufnehmen kann, sind wir dafür, oberirdische Stadtbahnlinien zusätzlich zu planen und zu bauen. Nach derzeitigem Stand können diese nur in Hochflur vorgenommen werden (ein System, alle Bahnen können auf allen Strecken fahren).

Alle Außenbezirke müssen zu allen Zeiten eine attraktive ÖPNV-Anbindung haben. Wir sind bereit, hierfür das nötige Geld zur Verfügung zu stellen, hier ist auch die Bundes- und Landesebene gefragt.

Die Barrierefreiheit auf allen Strecken und Haltestellen ist in den nächsten Jahren umzusetzen. Darüber hinaus wollen wir, dass die Haltestationen für alle Menschen angenehme Aufenthalte darstellen.

Kinder und Jugendliche sollen vom ersten Schultag an die Vorteile des ÖPNV nutzen können, hierfür brauchen wir neben attraktiven Preisen (Schülercard) ein entsprechendes Angebot. Das Angebot des „On Demand System Anton“ ist hierfür ein gutes Beispiel. Sowohl Senior*innen und Kinder/Jugendliche können so ihr eigenes Mobilitätsbedürfnis zielgenau befriedigen.

▷ Die Linke

Für die Realisierung der Linie 1 nach Sennestadt, für die sich DIE LINKE immer ausgesprochen hat, muss die L756 in die Baulast der Stadt. Das gilt im übrigen auch für die Landstraßen, die von anderen Projekten tangiert sind, zum Beispiel nach Jöllenneck.

Eine oberirdische Stadtbahnlinie über den Jahnplatz war immer Forderung der Linken. Die fehlende Planung hierfür war mit ein Grund für die Ablehnung der Jahnplatzpläne. Auch andere Städte in NRW haben zwei unterschiedliche Stadtbahnsysteme. Es gibt keinen Grund, die Niederflurbahnen aus wirtschaftlichen Gründen abzulehnen – eher umgekehrt.

Die Außenbezirke brauchen zur Vermeidung von Autoverkehr in der Innenstadt den Stadtbahnanschluss. Das gilt nicht nur für Sennestadt und Hillegossen, sondern auch für Heepen, Jöllenneck, Windflöte, Großdornberg und gegebenenfalls Ummeln.

Für Schulwege braucht es eine sichere Fahrradinfrastruktur, die Schülercard muss bis zum Ende der Schulpflicht kostenlos sein, ein Sozialticket als Bielefeldcard muss auch seinen Namen verdienen und die Seniorencard muss attraktiver sein (Preis und Gültigkeit).

▷ FDP

Wir wollen ein Konzept „ÖPNV 2040“ für Bielefeld erstellen. Die 2011 durchgeführte Potenzialanalyse „moBiel2030“, in der 15 unterschiedliche Stadtbahnerweiterungen bewertet wurden, soll in Verantwortung der Stadt aktualisiert und an die

geänderten Bevölkerungsprognosen angepasst werden. Nur durch eine sachverständige Untersuchung möglicher Stadtbahnerweiterungen können verschiedene Ausbauvarianten aussagekräftig analysiert und priorisiert werden.

Wir unterstützen die Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt. Die derzeit verfolgten Pläne stellen aber ein hohes Risiko für das gesamte Vorhaben dar und erscheinen uns nicht zielführend. Hier muss in Kooperation mit dem Land NRW ein neuer Anlauf zu den alten Planungen unternommen werden.

Die Beurteilung zusätzlicher Strecken würden wir von dem von uns vorgeschlagenen aktualisierten Ausbaukonzept abhängig machen. Wir sehen die Stadt allerdings grundsätzlich an das Ergebnis der Bürgerbefragung zur Linie 5 gebunden. Will man hiervon abweichen, kann dies aus Akzeptanzgründen unserer Auffassung nach nur durch eine erneute Bürgerbefragung erfolgen. Daher wäre zunächst zu prüfen, welche Strecke über den Jahnplatz verlaufen sollte. Eine oberirdische Bahn über den Jahnplatz ist – so bisher die Gutachten – neben dem Individualverkehr und dem Busverkehr schwierig darstellbar. Niederflurtechnik ist in Bielefeld angesichts der bestehenden Hochflurbahn aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll, daher sind wir hier sehr skeptisch.

Gerade in den Außenbereichen braucht es verbesserte Buskonzepte, da diese mit schienengebundenem ÖPNV nicht hinreichend zu versorgen sind. Das Angebot von on-demand-Verkehren unterstützen wir. Zu prüfen ist perspektivisch auch der Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge. Wir wollen zudem mit einer umfassenden Digitalisierungsinitiative den ÖPNV modernisieren. Neben besseren Fahrgastinformationen kann durch die kontinuierliche Messung der Platz-

besetzung eine Optimierung des Angebotes und der Wahl der Betriebsform (z.B. Bus oder on-demand) erfolgen.

Grundsätzlich ist eine ÖPNV-Anbindung schwieriger umzusetzen je dünner die Besiedelung ist. Eine realistische Politik darf hier nicht die falsche Erwartung beständig engerer Taktung konventioneller Busverbindungen wecken. Vielmehr sind innovative Formen geeignet, Angebote engmaschiger und flexibler zu machen.

Das von der FDP angestoßene Schulticket ist eine echte Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Kinder und Jugendliche, für die so die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel früh selbstverständlich wird. Das Schulticket war in der letzten Ratsperiode die wesentliche Verbesserung des ÖPNV. An den Erfolg, dies aus der Opposition heraus durch Unterschriftensammlung und öffentlichen Druck erreicht zu haben, wollen wir anknüpfen. Wir wollen das Schulticket mit 19 statt 29 Euro pro Monat und einer Geschwisterkindregelung attraktiver machen, damit noch öfter das Eltern-taxi stehen bleibt.

Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind weiter zu verfolgen. So unterstützt die FDP den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an der Brackweder Hauptstraße.

Die Ticketumstellung für über 60jährige sehen wir kritisch. Viele Nutzerinnen und Nutzer sehen darin eine Verschlechterung. Das sog. SilberÄbo sollte attraktiver ausgestaltet werden.

▷ Bürgernähe / Piraten

BÜRGERNÄHE und PIRATEN unterstützen die Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt. Wir wollen, dass für neue Straßen bestehende Straßen zurückgebaut werden. Somit muss auch für die Linie 1 die L756 zurückgebaut werden. Zudem

brauchen wir auf der L756 beidseitig eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs. Der derzeitige Planungskompromiss mit Straßen.NRW ist zweifellos eine schlechte Lösung. Die Enttäuschung der Anlieger an der L756, dass die Stadtbahntrasse nicht durchgehend auf der jetzigen Fahrbahn der L756 verläuft, ist verständlich. Deshalb fordern BÜRGERNÄHE und PIRATEN die Überarbeitung der Planung für die Verlängerung der Linie 1. Gibt es mit dem Landesbetrieb Straßen keine Lösung für den Rückbau der L756, sollte die Übernahme der Baulast der L756 neu überdacht werden. Eine Zustimmung für eine überdimensionierte Planung der Eikelmannkreuzung für den Autoverkehr, die unzureichenden Pläne für eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs unter Missachtung des Strategiekonzepts für den Radverkehr und Tempo 70 km/h passen nicht in die beschlossene Mobilitätsstrategie für Bielefeld!

Wir unterstützen auch die Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen.

Bis 2022 müssen lt. Bundesgesetzgeber alle Haltestellen im ÖPNV barrierefrei um- und ausgebaut worden sein. Diesen Prozess werden wir, ohne den Entfall von Stadtbahnhaltestellen z.B. auf der Detmolder Straße, unterstützen. Weitere Stadtbahnplanungen müssen transparent gestaltet werden. Die Vorteile müssen für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar sein. Sonst besteht die Gefahr, dass der ÖPNV-Ausbau in Misskredit gerät.

Die Zugangsstellen des öffentlichen Verkehrs – Haltestellen, Bahnhöfe – müssen attraktiv gestaltet und barrierefrei sein und zum Benutzen der Busse und Bahnen einladen. BÜRGERNÄHE und PIRATEN werden sich dafür einsetzen, dass

insbesondere die Bielefelder Bahnhöfe, die sich teilweise immer noch in einem jämmerlichen Zustand befinden (z.B. Bielefeld-Ost, Brackwede, Windelsbleiche), städtebaulich aufgewertet werden.

Wie schon 2014 von uns gefordert, soll der zunehmende Fernbusverkehr künftig wieder zum Hauptbahnhof geführt werden, so dass dort ein Verknüpfungspunkt zur Eisenbahn besteht. Nur am Hauptbahnhof ist die notwendige Infrastruktur mit ausreichender sozialer Kontrolle, sanitären Einrichtungen und Restaurantbetrieben 24 Stunden lang wirtschaftlich sicherzustellen.

Da BÜRGERNÄHE und PIRATEN wissen, dass weltweit Stadtbahnen als Niederflursysteme auf größte Zustimmung treffen und sehr stadtverträgliche Lösungen bieten, fordern wir eine transparente und nachvollziehbare Expertise, ob und wann sich die Einführung eines wie bei der Linie 5 geplanten Niederflursystems in Bielefeld wirtschaftlich darstellen lässt. Denn wir wissen, dass nicht nur in der Brackweder Hauptstraße und in Sennestadt niedrigflurige Bahnsteige auf größere Akzeptanz stoßen als übliche Hochbahnsteige. Dies trifft auch auf den Jahnplatz zu, der heute mit seinen über 900 Bussen täglich sehr belastet ist. Hier wollen wir, wie schon im Koalitionsvertrag 2015 mit SPD und Grünen vereinbart, die Entlastung durch eine **oberirdische Stadtbahnlinie über den Jahnplatz**, zum Kesselbrink, zu den Berufskollegs und über die Heeper Straße **bis zur Radrennbahn**. Laut Potentialanalyse kann diese Linie die wirtschaftlichste und die erste Linie sein, welche nicht defizitär betrieben wird.

Wir haben aus der gescheiterten Bürger*innen-Beteiligung bei der Planung der Linie 5 gelernt. Die Ursachen dafür sind hoffentlich in der

Zwischenzeit von moBiel aufgearbeitet worden. Wie sich im Planfeststellungsverfahren für die Hauptstraße Brackwede herausgestellt hat, ist die für die Bürger*innen wichtige Frage bezüglich Hochflur- oder Niederflurtechnik nach unserem Kenntnisstand fachlich nicht oder nur unzureichend untersucht worden. Das diesbezügliche „Plausibilitätsgutachten“ ist uns nicht zugänglich gemacht worden. Wir werden uns für eine transparente und nachvollziehbare Expertise einsetzen, ob und wann sich die Einführung eines wie bei der Linie 5 geplanten Niederflursystems in Bielefeld wirtschaftlich darstellen lässt. Bezüglich der Anbindung der Fahrgäste an den ÖPNV sind aus unserer Sicht die Konzepte mit den Bürger*innen ergebnisoffen (!) vor Ort zu entwickeln. Wir empfehlen die Zusammenarbeit jeweils mit einer repräsentativen Stichprobe von Bürger*innen, welche zusammen mit Expert*innen sogenannte Bürger*innen-Gutachten erarbeiten.

Wir werden uns auch zukünftig für die Umsetzung der im Jahr 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes für die Schaffung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr einsetzen. Damit werden die Aufgabenträger verpflichtet, bis zum 1. Januar 2022 die Barrierefreiheit auf den gesamten ÖPNV auszudehnen. Dieses trifft vor allem auf den Umbau der Haltestellen und den Einsatz entsprechender Fahrzeuge zu. Bezüglich der Barrierefreiheit wurde mit der UN-Konvention das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen an der Gesellschaft im Jahr 2009 von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert. Vor diesem Hintergrund ist unser Ziel, die Verkehrsraumgestaltung so zu gestalten, dass möglichst

allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht wird. Bezüglich der immer noch aktuellen Fehl- und Schwachstellen im Bielefelder ÖPNV arbeiten wir mit dem Behindertenbeirat und mobilitätsbehinderten Menschen in den eigenen Reihen zusammen. Für uns bedeutet die Verkehrsraumgestaltung für mobilitätsbehinderte Menschen gleichzeitig einen Zugewinn für mobilitätsbehinderte Menschen im weiteren Sinne. Weil etwa ein Drittel der Gesamtbevölkerung als mobilitätsbehindert gilt, haben unsere Anstrengungen für Inklusion bei uns besondere Priorität. Mit Blick auf den demografischen Wandel ist davon auszugehen, dass sich der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen im engeren und weiteren Sinne zukünftig erhöhen wird. **Der Planungsgrundsatz „Design für Alle“ und das „Zwei-Sinne-Prinzip“ zielen darauf ab, den Zugang zur Infrastruktur für möglichst alle Menschen so herzustellen, dass sie ohne fremde Hilfe nutzbar ist.** Konkrete Maßnahmen sind:

- die Beteiligung von konkret betroffenen Menschen und Verbänden an allen Planungsprozessen. Ihre Erfahrungen tragen maßgeblich zum Gelingen der barrierefreien Gestaltung bei.
- Trennung des Verkehrsraumes in hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung von Fußgängern und in Bereiche für den Aufenthalt (Sitzgelegenheiten und Verweilzonen in Abständen von 300 m), gestaltbar durch Elemente der Straßenausstattung und Begrünung. Der Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle auf Fußwegen ist 2,70m,
- Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge für gehbehinderte Menschen,
- Ausbildung von taktilen Leitlinien für die Orientierung und ertastbarkeit von Wegen für blinde und sehbehinderte Menschen,

- Visuell, taktil und akustisch kontrastierende Gestaltung des Verkehrsraumes zur Gewährleistung der Leit- und Warnfunktion für blinde und sehbehinderte Menschen,
- Parkräume mit Zusatzzeichen 1044-10 StVO „Nur Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde“.
- die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge so, dass sie für motorisch eingeschränkte Menschen barrierefrei erreichbar und nutzbar sind. Sie müssen so angeordnet werden, dass blinde und sehbehinderte Menschen sie rechtzeitig als Hindernis wahrnehmen können. Dies kann durch eine taktil und visuell kontrastierende Gestaltung erreicht werden.

▷ Lokaldemokratie in Bielefeld LIB

Wir unterstützen die Planungen für:

- die Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt,
- die Verlängerung der Linien 2 oder 3 nach Hillegossen,
- die Verlängerung der Linie 4 zur Dürerstraße,
- den Lückenschluss der Linien 3 + 4, um das Campusgelände anzubinden und die Kapazität der Linie 4 als Uni-Zubringer zu entlasten bzw. zu erhöhen,
- die Verlängerung der Linie 3 nach Jöllenbeck oder Spenge,
- eine Verlängerung der Linie 4 nach Dornberg oder Werther,
- einen Stadtbahnanschluss von Heepen, beginnend mit einer Linie zur Radrennbahn.

Gleichzeitig muss über alle Ausbauplanungen intensiv mit öffentlichen Beteiligungsprozessen gesprochen werden, da hier immer auch Belange des Flächenverbrauches betroffen sind. Das

betrifft insbesondere den möglichen Ausbau der Linie 4 zur Dürerstraße und den möglichen Lückenschluss der Linien 3 und 4.

Eine Stadtbahn in Niederflurtechnik über den Jahnplatz ist allenfalls langfristig in Dekaden zu realisieren, da aufgrund der Ablehnung der Linie 5 im Jahr 2014 ein möglicher Systemwechsel bzw. eine Systemänderung gleichzeitig mit abgelehnt wurde. Wir mögen Niederflurtechnik. Kurz- und mittelfristig sehen wir keine Möglichkeit, diese umzusetzen. Wir bleiben aber dran.

Wir möchten kurzfristig die Einführung von Expressbuslinien prüfen lassen. Auf vielen Strecken ist eine Taktverdichtung notwendig.

Mobilität beginnt kleinräumig im Quartier. On-Demand-Verkehre, bei denen Busse in Quartieren auf Abruf bestellbar sind, werden jetzt bereits in Sennestadt und Jöllenbeck mit Erfolg getestet. Diese Projekte möchten wir gerne ausweiten.

Analog zu Schulbussen soll es eine Prüfung von „Jobbussen“ geben. Hierzu soll mit den Unternehmen, auch über Bielefeld hinaus, zusammengearbeitet werden.

Carsharing sollte ausgebaut werden, autonome oder teilautonome Verkehre sollten getestet werden.

Taxis sind Teil des öffentlichen Personennahverkehrs. Hier wäre über Preisgestaltung und eine angepasste Logistik Raum für Verbesserungen.

Es gibt Personengruppen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind. Für diese wollen wir durch eine allgemeine Reduktion des Autoverkehrs mehr Platz schaffen. Verkehrswege müssen für alle Mobilitätsarten gleichberechtigt gestaltet werden.

▷ Unabhängiges Bürgerforum UBF

Fakt ist unbestritten, dass das Tunnelsystem in Bielefeld keine weitere Takterhöhung oder Linien aufnehmen kann und weitere U-Bahntunnel nicht finanzierbar sind. Daher wird es für eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehr nur überirdische Lösungen geben. Um in den Straßenräumen Platz für eine Verteilung den verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu bieten, sehen wir die Verlängerungen und Neuanlagen von Linien einzig als Niederflursystem. Hochbahnsteige verbrauchen eben Platz.

Speziell zur Linie 1 und auch zu weiteren Neuanlagen sehen wir auch die Möglichkeiten, einspurige Linien zu errichten.

Absolut positiv, denn das ist nicht nur seit Jahren unser Ziel, sondern ein Niederflursystem funktioniert gerade auf stark frequentierten Plätzen hervorragend, wie in vielen anderen Metropolen zu besichtigen ist. *(Hinweis der Redaktion: Dies bezieht sich auf die Frage nach einer Niederflurbahn über den Jahnplatz)*

In den vergangenen Jahren haben sich die Vertreter des UBF immer für mehr Quartiersbusse eingesetzt. Stellen Sie sich vor, eine verlängerte Linie 1 würde über die L 756 bis nach Dalbke geführt und ein als Ring geführter Quartiersbus fährt die Ortsteile ab. Auf seinem Rundweg trifft der Bus regelmäßig auf Stadtbahnverknüpfungspunkte. Hier fahren die Busse an die gleichen Haltestellen wie die Niederflurbahn. Welch ein Segen gerade für mobilitätseingeschränkte Bürger.

Barrierefreiheit sollte Normalzustand sein. Sichere Fahrradstellplätze würden nicht nur für

Jugendliche ein Vorteil sein. Kinder und Schüler sollten eh zum Nulltarif fahren. Für Senioren und Mobilitätseingeschränkte sollten es Fahrpreisangebote mit 50% auf das Monatsticket geben. Für diese Gruppen sehen wir bei einem Nulltarif keine weiteren Fahrpreismaßnahmen vor.

FUSS- UND RADVERKEHR

Fuß- und Radverkehr haben den höchsten gesellschaftlichen und ökonomischen Nutzen aufgrund von alltagsnaher körperlicher Bewegung, Emissionsfreiheit sowie niedrigen Investitions- und Betriebskosten. Dennoch gab es für den Radverkehr lange keine systematische Förderung, und es gibt für den Fußverkehr bis heute nicht einmal eine strukturierte Planung.

- ▷ Wird Ihre Partei die Forderungen des Radentscheides Bielefeld umsetzen?
- ▷ Wird Ihre Partei die zeitnahe Erstellung und Umsetzung einer strukturierten Fußverkehrsstrategie realisieren?

Antworten von

▷ SPD

Die SPD Bielefeld wird die Ziele des Radentscheides umsetzen. Deshalb haben wir die Idee von Pit Clausen aufgenommen und schon in dieser Wahlperiode einen **Vertrag zwischen der Stadt Bielefeld und dem Radentscheid** geschlossen. Der Radentscheid verfolgt ebenso wie wir das Ziel, allen Menschen die Möglichkeit zu geben, sich sicher von A nach B zu bewegen, egal welches Einkommen, welchen Wohnort und welche Gesundheit jemand hat.

Die SPD Bielefeld hat in dieser Wahlperiode eine **Fußverkehrsstrategie beauftragt** und wir haben in unserem Bielefeld-Plan Vorstellungen davon, wie sich der Fußverkehr in Bielefeld verbessern lässt. Dazu gehören eine **sichere Beleuchtung und barrierefreie Wege** in Parkanlagen und an Straßen, die **Bevorzugung von Fußgänger*innen an Ampeln** und die **Verkehrsberuhigung** in Wohngebieten. Außerdem wollen wir in der Innenstadt die **Fußgängerzonen** ausweiten und die Plätze dort möglichst autofrei gestalten.

▷ CDU

Für die CDU steht außer Frage, dass das Bielefelder Radwegenetz verbesserungswürdig ist. Die Bürger haben Defizite treffend benannt. Mit ursächlich für diese Defizite ist die verfehlte Politik von Rot-Grün in den vergangenen elf Jahren. Die CDU fordert ein Radverkehrskonzept, welches die finanziellen Auswirkungen von Maßnahmen darstellt und Möglichkeiten von Fördermitteln verifiziert.

Die CDU setzt sich für ein ganzheitliches Verkehrskonzept ein, welches alle Verkehrsarten berücksichtigt. Eine sektorale Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten ist nicht zielführend.

▷ Bündnis 90/ Die Grünen

Die GRÜNEN haben die Ziele des Radentscheides durch einen Parteibeschluss von Beginn an unterstützt. Die Umsetzung dieser Ziele durch einen Vertrag, wie vom Rat beschlossen, findet unserer Unterstützung.

Die Fußverkehre haben in den zurückliegenden Diskussionen der letzten Jahre bisher kaum eine Rolle gespielt, obwohl wir alle immer Wege zu Fuß zurücklegen. Fußverkehre müssen genau so eine gleichberechtigte Rolle spielen wie die anderen Verkehre. Wir haben daher die Erstellung und Vergabe eines Fußverkehrsgutachtens unterstützt. Bereits jetzt müssen entsprechende Fußwegebreiten berücksichtigt und Ampelschaltungen fußgängerfreundlicher werden. Wir wollen sichere Verbindungen für Fußgänger*innen in den Wohngebieten schaffen. Dazu gehören direkte Verbindungen zu Orten des täglichen Bedarfs, Ausweitung der Tempo-30-Zonen in den Quartieren und in der Innenstadt, breite Fußwege (mindestens 2 Meter), sichere Fußgänger*innenüberwege durch Zebrastreifen und Fahrbahnverengungen sowie unterbrechungsfreie Überquerungsmöglichkeiten ohne „Stranden“ auf Mittelinseln.

▷ Die Linke

Mobilitätsplanung fängt beim Fußverkehr an. Wir orientieren uns dabei an den Forderungen des FUSS e.V. Fußwege müssen ausreichend breit sein, dürfen nicht zugeparkt oder zugestellt sein. Die Hauptwege durch Grünzüge sind beleuchtet. Fußwege stehen grundsätzlich Radfahrern nur in Ausnahmesituationen zur Verfügung.

Die LINKE hat den Radentscheid mit unterstützt.

Aber vor allem müssen zügig die existierenden Mängel und Unzulänglichkeiten beseitigt werden. Es gibt seit geraumer Zeit eine Mängelliste. Diese muss unverzüglich abgearbeitet werden.

Es braucht eine umfassende Mobilitätsstrategie und nicht nur Einzelbausteine. Die Zukunft lebt von der Vernetzung.

▷ FDP

Wir verstehen den Frust vieler Unterstützerinnen und Unterstützer des Radentscheids über den fehlenden Ausbau der Radinfrastruktur in Bielefeld. Viele Forderungen des Radentscheides sind sinnvoll und werden von uns unterstützt. Den geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag lehnen wir aus demokratischen und rechtlichen Gründen ab und werden ihn rechtlich überprüfen lassen.

Eine strukturierte Fußgängerstrategie ist sinnvoll. Wichtiger als ein weiteres umfangreiches Konzept inkl. ausführlichem Bericht ist die Überführung in umsetzbare Maßnahmen. Gerade die Beachtung der Belange von Fußgängern ist eine Aufgabe für die konkrete Planung von Straßen, Plätzen und Kreuzungen, aber auch Haltestellen.

▷ Bürgernähe / Piraten

Ja! Wir haben die Umsetzung der Forderungen über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit beschlossen.

Ja! Wir haben uns bereits in der Vergangenheit dafür eingesetzt, dass bei allen aktuellen und neuen Straßenplanungen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) angewendet

werden. Diese sehen vor, dass unsere Straßen sich an den Zielsetzungen Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit orientieren müssen. Sie müssen eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. „Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr zu fördern“ [RASt 06]. Für den Ablauf der Entwurfsplanung soll die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ erfolgen. Dabei werden in einem ersten Schritt Flächen für Fußgänger und Radfahrer sowie die angestrebten Proportionen zwischen Fahrbahn und Seitenraum festgelegt. Aus der daraus abzuleitenden Seitenraumbreite lässt sich die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite ermitteln, die dann mit der verkehrlich als notwendig angesehenen Fahrbahnbreite abgewogen werden muss.

Die RASt 06 empfiehlt für die Straßenplanung:

- Planung vom Rand aus
- Proportion 30:40:30
- Fahrbahnen auf Restflächen
- nötigenfalls reduzierte Geschwindigkeiten
- Fußwege: Regelbreite 2,50 m, zwei Fußgänger nebeneinander/Begegnung mit Traglasten; an Geschäftsstraßen 4,00 m.

Dabei sollen als Qualitätsstandards für den Fußverkehr mindestens die "Empfehlungen für Fußgängeranlagen EFA" aus dem Jahr 2002 zugrunde gelegt werden. Diese versuchen den Anspruch von Fußgängern an ihren Bewegungsraum auf eine gleichberechtigte Ebene mit anderen Verkehrsarten zu heben. Im Zentrum steht

dabei ein dreistufiges Planungsverfahren, in dem Grundformen und erhöhte Ansprüche an fußgängerrelevante Infrastruktureinrichtungen definiert werden. Zusätzliche Inhalte der EFA sind der Entwurf des Fußgängerverkehrs, seine Ausstattung und der Betrieb. Weitere Verbesserungen für den Fußverkehr sollen mangelorientiert mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet und umgesetzt werden. Dazu soll u.a. auch eine/die Bielefelder Mängel-App genutzt werden.

▷ Lokaldemokratie in Bielefeld LIB

Wir befürworten die Forderungen des Radentscheids vollumfänglich, haben diese in unser Wahlprogramm übernommen und haben direkt bei der Ausarbeitung des jetzt existierenden öffentlich-rechtlichen Vertrages mitgearbeitet.

Ja! (Hinweis der Redaktion: Das „Ja“ bezieht sich auf die Frage nach der Erstellung und Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie)

▷ Unabhängiges Bürgerforum UBF

Der mit dem Radentscheid geschlossene Vertrag ist aus demokratischer Sicht eine schallende Ohrfeige. Zwanghafte Maßnahme wie in dem Vertrag vorgesehen führen zu einem Verkehrschaos, da sich der Kfz-Verkehr nicht erheblich mindern wird, ohne den Handel zu gefährden. Der Radentscheid sollte in angemessener bedarfsorientierter Weise umgesetzt werden.

Hier ist klar zwischen Zentren und der Flächenstadt zu unterscheiden. Angebote, wie Elektroroller mindern eher den Fußverkehr. Fußwege müssen auf jeden Fall eine Trennung zu Fahrzeugspuren haben, damit sich Fußgänger sicher fühlen. Dann werden Fußwege mehr genutzt, insbesondere von Kindern, Senioren und Mobilitätseingeschränkten.

5 LEBENSQUALITÄT

Viele Menschen in Bielefeld sehen die Lebens- und Aufenthaltsqualität durch den wachsenden Autoverkehr (Flächenbedarf, Unfallgefahr, Lärm und Schadstoffemissionen) beeinträchtigt.

- ▷ Wie steht Ihre Partei zu dem Ziel, größere Bereiche autofrei zu entwickeln, z. B. das Hufeisen?
- ▷ Wie stehen Sie dazu, weitere verkehrsberuhigte Straßen auszuweisen und den Durchgangsverkehr zu reduzieren?
- ▷ Wie kann die Lebensqualität von Anwohnern an Hauptverkehrsstraßen verbessert werden?

Antworten von

▷ SPD

Die SPD Bielefeld hat in ihrem Bielefeld-Plan festgelegt, dass das **Altstadthufeisen vom Durchgangsverkehr befreit werden** soll. Dazu wollen wir die **Fußgängerzonen ausweiten**, den Lieferverkehr durch Poller regeln und Durchfahrten beschränken. Die Parkplätze in den Straßen der Altstadt sollen nach unserer Vorstellung hauptsächlich Handwerker*innen, Anwohner*innen und Menschen mit Beeinträchtigung vorbehalten bleiben. Deshalb soll ankommender Autoverkehr grundsätzlich durch ein **kluges Leitsystem** in die nahegelegenen Parkhäuser geleitet werden und der Durchgangsverkehr über den Jahnplatz frühzeitig **auf den Ostwestfalendamm umgelenkt** werden. Die Belieferung soll zudem durch ein **CityLogistik-Konzept** nachhaltiger werden. So soll ein innenstadtnahes Umschlagzentrum entstehen, von dem aus mit Lastenrädern oder Elektrofahrzeugen die Belieferung abgewickelt werden soll.

Die SPD-Bielefeld hat sich in ihrem Bielefeld-Plan dafür ausgesprochen Wohngebiete verstärkt **vom Verkehr zu beruhigen**. Dazu wollen wir grundsätzlich die Alternativen zum Auto fördern, **Durchgangsverkehr** mit neuen Verkehrskonzepten für jedes einzelne Wohngebiet umlenken und vor Ort Quartiersparkhäuser anbieten.

Durch die Reduzierung von Autoverkehr in den Wohngebieten kann sich eine höhere Belastung an den Hauptstraßen ergeben. Hier wollen wir aber durch die Förderung der **Alternativen zum Auto** eine Entlastung schaffen. So sollen klare, sichere und breite **Radverbindungen zwischen den Stadtteilen** sowie in die Nachbarstädte eine Alternative zur Fortbewegung mit dem Auto sein. Gleichzeitig wollen wir durch den **Ausbau der Stadtbahn** mehr Menschen in den

öffentlichen Nahverkehr bringen und so ebenfalls den Autoverkehr reduzieren. Wir wollen das Netz der **Ladesäulen für Elektroautos** ausbauen, damit mehr Menschen mit diesen Fahrzeugen unterwegs sind. Dadurch ergibt sich ein geringerer Ausstoß von Schadstoffen in den Straßen und eine Senkung des Lärmpegels.

▷ **CDU**

Die Verkehrsinfrastruktur in Bielefeld muss Rahmenbedingungen gewährleisten, die alle von Privatpersonen genutzten Verkehrsmittel sowie die Wirtschafts- und Handelsverkehre berücksichtigt und wechselseitige Interessen miteinander in Ausgleich bringt. Die wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und bildungsrelevanten Angebote müssen für alle Nutzer aus Bielefeld und der Region erreichbar sein.

Für den Verkehr, insbesondere den Lieferverkehr, sind leistungsfähige Hauptstraßen erforderlich. Durch den Bau von Ortsumgehungen werden stark befahrene Straßen entlastet.

▷ **Bündnis 90 / Die Grünen**

Wir haben den Antrag, das Altstadthufeisen autofrei zu entwickeln, mit eingebracht und unterstützt. Wir können uns auch vorstellen, größere Wohngebiete autofrei zu entwickeln.

Verkehrsberuhigte Straßen sind eine Wohltat für die Anwohner*innen. Verkehrsflüsse müssen intelligent geleitet werden. Durch Einbahnstraßenregelungen, Temporeduzierungen und intelligente Verkehrsführungen kann der Durchfahrtsverkehr verhindert werden.

Quartiere wollen wir durch wohnortnahe Netze von Carsharing-Parkplätzen und öffentlichen Quartiersgaragen stärken. So schaffen wir autofreie Wohnstraßen zum Spielen und Verweilen. Durchgangsverkehr wird außerhalb der Quartiere geführt, um Anlieger*innen zu entlasten; straßenbauliche Maßnahmen verhindern „Schleichwege“.

Hauptverkehrsstraßen sind eine Lärmquelle für geplagte Anwohner*innen, von der belasteten Luft ganz zu schweigen. Temporeduzierungen, Einziehen von Autospuren, Begrünung können die Lebensqualität deutlich steigern.

▷ **Die Linke**

Autofrei kommt nur dann in Frage, wenn die Alternativen auch vorhanden sind. Die Erreichbarkeit der Innenstadt hängt nicht am Autoverkehr, wenn es Alternativen gibt. Dazu aber ist das Nahverkehrssystem nicht konsequent genug ausgebaut.

Sperrungen von Straßen dürfen nicht dazu führen, dass an anderer Stelle die Belastung größer wird. Bei Neubaugebieten sieht das anders aus.

Für Wohnstraßen muss 30 km/h gelten, egal ob Anwohnerstraße oder Hauptverkehrsstraße.

▷ **FDP**

Größere autofreie Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität in der Kern-Innenstadt – auch im Hufeisen – halten wir für erstrebenswert. Gerade auch kleinere Wohnstraßen sollten keinen Durchgangsverkehr aufnehmen müssen. Das setzt aber

leistungsstarke Hauptverkehrsstraßen voraus. Hier muss der Anwohnerschutz durch lärmmindernde Maßnahmen (Flüsterasphalt, Schallschutz an den Gebäuden) gewährleistet sein.

▷ Bürgernähe / Piraten

BÜRGERNÄHE und PIRATEN unterstützen die Initiativen, um weitere Bereiche der Innenstadt autofrei zu gestalten (u.a. Wilhelmstraße, Ritterstraße, Hagenbruchstraße, Welle). Das Hufeisen soll autofrei werden. Ausnahmen für Arztbesuche, Hotelgäste, für Taxen und für Behinderte sowie zu den Zugängen zu Parkhäusern müssen berücksichtigt werden. Der Durchgangsverkehr ist gerade am Wochenende unnötig. Eine Verkehrsberuhigung erhöht die Lebensqualität in der Innenstadt. Auch für Bäume und Pflanzen entsteht mehr Raum. Die Aufenthaltsqualität soll mit Bänken, Bewegungs- und Spielgeräten verbessert werden. So entsteht eine attraktive Infrastruktur um zu Fuß zu gehen. Für den Radverkehr braucht es ausreichend gesicherte Abstellanlagen. BÜRGERNÄHE und PIRATEN unterstützen ebenso Initiativen in den Stadtbezirken, Stadtteilzentren weitgehend autofrei zu gestalten.

Um den Fußverkehr zu fördern und ein sicheres Haupttroutennetz für den Radverkehrs zu realisieren, ist die Reduzierung des MIV bezüglich Anzahl und Geschwindigkeit unabdingbar.

Kostengünstig, schnell und wirkungsvoll durch Tempo 30 km/h und, wenn durchsetzbar, auch durch noch niedrigere Geschwindigkeiten. Wir haben bereits in der Vergangenheit bei einzelnen Planungen für „Shared Space“ votiert, zuletzt auch für den Jahnplatz! *(Hinweis der Redaktion: Dies bezieht sich auf die Frage nach der Verbesserung der Lebensqualität an Hauptverkehrsstraßen)*

▷ Lokaldemokratie in Bielefeld LIB

Die Wähler*innengemeinschaft Lokaldemokratie in Bielefeld unterstützt die Forderungen der Initiative „Gesund unterwegs“ nach einer Ausweitung der Fußgängerzonen. Das soll auch mit dem Einsatz von „modalen Filtern“, das heißt, steuer- und versenkbaren Pollern erfolgen.

Wir brauchen mehr Tempo-30-Zonen, perspektivisch überall außerhalb der Hauptverkehrsachsen. Mit dem Einsatz von modalen Filtern und einem Fokus auf der Zusammenarbeit der Stadtverwaltung mit Anbietern von digitalen Navigationssystemen können Durchgangsverkehre reduziert werden.

Der Raum für Fußgänger*innen wird durch Mülltonnen verengt. Das ist insbesondere für Menschen, die im Rollstuhl oder mit Kinderwagen unterwegs sind, Gehhilfen nutzen oder eine Sehbehinderung haben, ein großes Problem. Hier möchten wir ein Konzept zur Verbesserung. Zum Beispiel könnten wir Parkplätze in Aufstellflächen für Müllbehälter umwidmen.

Wir wollen fußgängerfreundliche Straßenquerungen (z. B. Rückbau von autogerechten „Trichterstraßen“) und Ampelschaltungen.

Wir wollen Begrünungskonzepte für Hauptverkehrsstraßen

Eine Senkung der Geschwindigkeit an Hauptverkehrsstraßen muss geprüft werden, damit die Lärmbelastung sinkt.

▷ **Unabhängiges Bürgerforum** **UBF**

Nach den Unfallzahlen ist eine Unfallgefahr in Bielefeld nicht relevant. Die Pflichten, Parkplätze auf privaten bzw. gewerblichen Flächen vorzuhalten, würde Reduzierungen bringen, aber auch Kaufkraftverluste. Die Lärm- und Schadstoffemissionen sind sicherlich nachteilig, aber auch negativer Fakt der Wohnortwahl bzw. der Wahl des Einkaufsortes. Daher sieht das UBF keine autofreie City.

Wenn nicht bestimmte politische Mächte in Bielefeld Durchgangsstraßen oder Verknüpfungsanlagen verhindert hätten oder nicht „Grüne Wellen“ sabotieren würden, dann würde sich der Durchgangsverkehr aus Nebenstraßen raushalten. Wäre eine B66 neu vom OWD bis Porta möglich, so hätte die Detmolder Straße einspurig mit Radwegen gebaut werden können. Oder ein Durchstich des Südrings zur Brockhagener Straße würde Ummeln und Brackwede-Süd entlasten und es müsste keine B 61n gebaut werden.

Schallschutzmaßnahmen sind sicherlich sinnvoll, ansonsten müssen sich Anlieger nach einem besseren Umfeld umsehen.

WIRTSCHAFTS- UND LIEFERVERKEHR

Es gibt verschiedene Konzepte, Wirtschafts- und Lieferverkehre umweltfreundlich zu gestalten. Innovative Handwerker, Geschäftsleute und Paketdienste nutzen zum Beispiel Lastenfahrräder und Elektromobile.

- ▷ Welche konkreten Vorstellungen hat Ihre Partei zur Entwicklung und Gestaltung umweltverträglicher und emissionsfreier innerstädtischer Wirtschafts- und Lieferverkehre?

Antworten von

▷ SPD

Auf Initiative der SPD Bielefeld hat die Stadt ein Konzept zur emissionsfreien Innenstadtlogistik erarbeitet. Dieses sieht unter anderem vor einen innenstadtnahen **Umschlagplatz** einzurichten, von dem aus Stückgut und Pakete für die Innenstadt mit **Lastenrädern und Elektroautos** zugestellt werden. Dieses Konzept wollen wir in der nächsten Wahlperiode umsetzen.

▷ CDU

Die Entwicklung eines Midi-Hub für die Innenstadt-Logistik soll weiterentwickelt werden. Gemeinsam mit den Einzelhändlern, Gastronomen, Eigentümern, Logistikunternehmen, IHK, dem Handelsverband und der Handwerkskammer sind Möglichkeiten für die Innenstadtlogistik zu entwickeln, die möglichst emissionsfrei sind.

▷ Bündnis 90 / Die Grünen

Eine emissionsfreie City-Logistik ist machbar. Auf dem ehemaligen Containerbahnhof kann z.B. ein Citylogistik-Center entstehen, das die Ware für die letzten Kilometer emissionsfrei (mit Lastenrädern, E-Mobilen) ausliefert. Handwerker*innen und Co., die auf (möglichst emissionsfreie) Autos angewiesen sind, unterstützen wir durch entsprechende Parkzonen. E-Mobilität werden wir stärken, indem wir für die entsprechende Infrastruktur sorgen. Unser Konzept: Alternativen stärken und dort, wo es nicht anders geht, das Auto effizient nutzen.

▷ Die Linke

Güter gehören auf die Schiene und deshalb braucht OWL (Bielefeld) auch einen Anschluss an den kombinierten Ladungsverkehr und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen (z.B. in Hillegossen Mitsubishi Paper).

Es gab vor der Bahnreform Konzepte für zentrale Güterverteilzentren. Dahin muss man wieder zurück. Es gibt auch Konzepte, Straßenbahnen für den Gütertransport zu nutzen. Das benötigt aber ein ausgeklügeltes Logistikkonzept.

▷ FDP

In einer Großstadt wie Bielefeld mit lebhaftem Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt muss der Wirtschafts- und Lieferverkehr leistungsfähig bleiben. Diese Verkehre sind aber sinnvoll zu steuern, so dass sie effizient abgewickelt werden können. Der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen ist zu fördern.

▷ Bürgernähe / Piraten

Wir setzen uns schon in unserem Wahlprogramm 2009 für ein City-Logistik-Center auf dem Gelände des ehemaligen Containerbahnhofs ein. Die Umsetzung des in dieser Wahlperiode dazu gefassten Beschlusses dauert uns viel zu lange. Über z.B. den VCD fördern wir den Einsatz von E-Lastenrädern für die „letzte Meile“. Liefer-, Post-, und Pflegedienstfahrten sollten gebündelt, möglichst nur noch mit einem Fahrzeug in einem Bezirk durchgeführt werden.

▷ Lokaldemokratie in Bielefeld LIB

Wir möchten emissionsarmen bis -freien Lieferverkehr. Dazu wäre notwendig, dass wir den ehemaligen Containerbahnhof zu einem Logistikzentrum umbauen und von dort die Innenstadt mit Lastenrädern beliefern können. Im City-Bereich können Midi- und Mini-Hubs (Verteilstationen) aufgebaut werden. Die Fußgängerzone soll tagsüber konsequenter als bisher vom Lieferverkehr befreit werden.

Für Handwerker sollen auch in autofreien oder -reduzierten Bereichen spezielle Parkzonen eingerichtet werden, Durchfahrten müssen möglich gemacht werden. Es soll ein Förderprogramm für emissionsfreie Lösungen eingerichtet werden (Lastenräder, E-Transporter).

Pflegedienste haben oftmals große Kfz-Flotten. Hier möchten wir prüfen, ob eine bessere Logistik (quartiersbezogen) oder Förderung von E-Mobilität möglich ist.

▷ Unabhängiges Bürgerforum UBF

Heimische Geschäfte erhalten, attraktiver machen, um Internethandel zu verringern. Alternative Lieferfahrzeuge sind sicher gut, aber besser wäre eine Kooperation der Lieferdienste, damit nur ein Lieferfahrzeug in eine Straße fahren muss.

7 VERKEHRСУNFÄLLE: VISION ZERO

Vision Zero ist ein Zielkonzept, mit dem die Anzahl der Verkehrstoten auf null reduziert werden soll. In Oslo und Helsinki wurde dies im Jahr 2019 bei Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erreicht.

- ▷ Wie will Ihre Partei die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten in Bielefeld reduzieren?
- ▷ Wie wollen Sie Schulwege objektiv und subjektiv sicherer gestalten?

Antworten von

▷ SPD

Mit dem Vertrag zur Umsetzung des **Radentscheides** unterstützen wir das Ziel die Radwege sicher zu gestalten und auch an Kreuzungen den Radverkehr zu sichern. Wir wollen zudem an **Orten mit häufigen Unfällen**, so wie schon in der Vergangenheit beispielsweise an der Stapenhorststraße geschehen, direkt reagieren und die Situation schnell entschärfen. Bei den Neufahrzeugen der Stadt und der städtischen Unternehmen wollen wir eine Pflicht für **Abbiegesistenzsysteme** einführen.

In unserem Bielefeld-Plan sprechen wir uns dafür aus, die Radwege so sicher zu gestalten, dass sie von jeder Altersgruppe gut befahrbar sind. Mit dem Radentscheid unterstützen wir diese Forderung nochmals und wollen sichere **Fahrradstraßen** an Schulen anlegen. Gleichzeitig wollen wir an Schulen verstärkt **verkehrsberuhigte Bereiche** ausweisen.

▷ CDU

Der Straßenverkehr muss für ungeschützte Verkehrsteilnehmer sicherer werden. Hierzu gibt es eine Vielzahl an Maßnahmen, die zurzeit durch den Deutschen Bundestag erarbeitet werden und im späteren Verlauf auch in der Stadt Bielefeld umgesetzt werden. Hierzu zählen zum Beispiel, das Parkverbot im Kreuzungsbereich zu erweitern, die Schaffung von Ladezonen oder die Entwicklung von sicheren Lösungen beim Rechtsabbiegen.

Für die CDU gilt seit Jahren zum Beispiel bei den Grundschulern: „Kurze Beine – Kurze Wege“. Die CDU will, dass alle Schülerinnen und Schüler sicher zur Schule kommen, insbesondere wenn sie zum ersten

Mal selbständig mit dem Verkehr konfrontiert werden. Hierfür eignen sich optimal Förderprogramme der EU zum Thema Radverkehr oder die Ausweitung der Verkehrserziehung an den Bielefelder Schulen.

▷ Bündnis 90 / Die Grünen

Vision Zero muss das Ziel bei allen Planungen und Umsetzungen von Verkehrskonzepten sein. Unfallursachen müssen untersucht und konsequent beseitigt werden. Hierbei sind insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen zu berücksichtigen. Gesicherte Radwege, Tempo-reduzierungen sind die ersten Schritte.

Schulwege müssen so ausgelegt sein, dass Eltern ihre Kinder ohne Bedenken alleine auf den Schulweg schicken können. Hilfreich sind Schülerlots*innen, aber auch Treffpunkte für Kinder, um gemeinsam den Schulweg anzutreten. Großzügige Tempo-30-Regelungen vor allen Schulen und Kindergärten sind einzurichten. Zeitliche Beschränkungen von Tempo 30 wollen wir aufheben.

▷ Die Linke

Vision „Zero“ lebt einmal davon, dass man Mängel in der Verkehrsführung beseitigt, aber auch von gegenseitiger Toleranz und Akzeptanz. Dafür wäre in Bielefeld eine Kampagne erforderlich.

▷ FDP

Der Rad- und Fußverkehr ist durch bauliche Maßnahmen sicherer zu machen. Insbesondere beim

Radverkehr sind Mischverkehre auf Hauptverkehrswegen zu vermeiden.

Verschiedene Initiativen wurden in den letzten Jahren zur Erhöhung der Schulwegsicherung von der Verwaltung gestartet, keine hat sich als besonders nachhaltig erwiesen. Wir wollen hier einen stabilen Prozess aufsetzen, der insbesondere die Vorschläge von Schulen, Eltern und Bezirksvertretungen aufgreift. Vom Amt für Verkehr wurden Vorstöße zur Schulwegsicherung von Eltern, Schulen, Bezirksvertretungen in der Vergangenheit eher abgewehrt als befördert. Die zuletzt gestarteten Versuche an einigen Grundschulen im Rahmen des INSEK-Programms unterstützen wir.

▷ Bürgernähe / Piraten

BÜRGERNÄHE und PIRATEN wollen eine sichere Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Dafür wollen wir auf den meisten Straßen die Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h reduzieren, die Einhaltung der Verkehrsregeln effektiv überwachen sowie Verstöße dagegen wirksam ahnden.

Schulwege müssen objektiv und subjektiv sicher und attraktiv zusammen mit Kindern und Jugendlichen gestaltet werden. Damit werden „**Elterntaxis**“, mit denen immer noch viele Kinder zu ihren Schulen gebracht werden, überflüssig. Kinder sollen den Schulweg zu Fuß, z.B. mit dem „Walking-Bus“, oder mit dem Fahrrad sicher zurückzulegen können. Am Rand von aktiven, mit den Schüler*innen gestalteten Schulwegen sollen Kinder z.B. schaukeln, klettern und balancieren können.

▷ **Lokaldemokratie in Bielefeld** **LIB**

Durch die Förderung des Umweltverbundes und damit einhergehender Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr werden auch die Zahlen der Toten und Verletzten gesenkt.

Durch die Förderung des Umweltverbundes und damit einhergehender Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr werden auch die Schulwege objektiv und subjektiv sicherer.

▷ **Unabhängiges Bürgerforum** **UBF**

Gegenseitige Rücksichtnahme und Wahrnehmung ist die beste Maßnahme. Und sich an Geschwindigkeitsregelungen und örtliche Situationen einrichten.

Der Bericht der Unfallkommission zeigt sehr deutlich, dass fehlende Rücksichtnahme und Fehlverhalten die überwiegenden Gründe für Verkehrstote und Verletzte sind. Es liegt also vorrangig an einzelnen Verkehrsteilnehmern und nicht am System.

Schulwege, gerade bei Straßenquerungen, können durch Zebrastreifen erheblich sicherer werden, aber auch eine Trennung von Kfz-Fahrspuren zu Rad- und Fußwegen. Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Straßen werden die Unfälle vermehren.