

Miteinander-Mobilität

Fortschritt statt Rückschritt

Ein Verkehrskonzept der Bielefelder FDP

(Antrag des Arbeitskreises Stadtentwicklung
an den Kreisparteitag der Bielefelder FDP)

Die Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahren stark polarisiert. Konfrontative Politikansätze bringen die Stadt aber nicht voran. Wir möchten eine moderne, ökologischere und zugleich soziale Verkehrspolitik, die es den Menschen leichter und nicht schwerer macht. Dafür wollen wir optimale Bedingungen für **alle Verkehrsteilnehmer** in einem **fairen Miteinander** der Verkehrsträger und Miteinander der Nutzerinnen in allen Teilen der Stadt schaffen und damit zugleich die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Verkehr klimaneutral wird.

Menschen in unserer Stadt kann man nicht einteilen in „die Radfahrer“ oder „die Autofahrerinnen“, denn die meisten nutzen flexibel und auf ihren Bedarf zugeschnitten verschiedene Verkehrsmittel und kombinieren diese. In der Innenstadt ist die Bevölkerungsdichte deutlich höher als in den Außenbezirken, daher sind die Mobilitätsanforderungen auch unterschiedlich. Eine Politik, die Menschen, Verkehrsträger, Innenstadt und Stadtbezirke sowie Mobilitätsbedürfnisse und Klimaschutz gegeneinander ausspielt, wird der Realität nicht gerecht. Daher denken wir Verkehrspolitik als Miteinander-Mobilität von Verkehrsträgern, von Klimaschutz und Leistungsfähigkeit und von City und Stadtbezirken.

Planwirtschaftliche Vorgaben zu Anteilen von Verkehrsträgern oder Umerziehen durch Einschränkungen im Alltagsleben dürfen in einer freien Gesellschaft keine politische Richtschnur sein. Ein solcher Ansatz erzeugt Erschwernisse und Barrieren, die als „**Verkehrswände**“ wahrgenommen werden. Lediglich das Einpreisen von externen Kosten begrüßen wir – beispielsweise in Form eines CO₂-Zertifikatehandels.

Klimaneutralität erreichen wir nicht durch Verzicht und Einschränkung, sondern durch Innovation. Nur so können die Menschen auch weiterhin die Verkehrsmittel wählen, die für den gerade anstehenden Zweck am dienlichsten sind. Eine **entemotionalisierte Verkehrspolitik** muss anerkennen, dass der Individualverkehr große Vorteile hat. Auf diese zu verzichten, wäre ein Rückschritt und würde Einschränkungen im Lebensalltag sowie Wohlstandsverlust bedeuten, während emissionsfreie Antriebe Klimaschutz und optimale Mobilität verknüpfen können.

Wir wollen die Chancen der Digitalisierung beim privaten und öffentlichen Straßenverkehr im Sinne eines Smart-City-Konzeptes nutzen, die Infrastruktur für neue Verkehrsmittel und Antriebsarten

modernisieren, das Miteinander der Verkehrsträger optimieren und den öffentlichen Nahverkehr attraktiver machen.

Wir wollen Mobilität verbessern und nicht einschränken.

Unser Verkehrskonzept geht dabei von folgenden sachlichen Prämissen aus:

- Innenstädte haben kurze Wege zwischen Start- und Zielorten, Randbezirke lange. Das hat Auswirkungen auf die Wahl der geeigneten Verkehrsmittel. **Jöllbeck ist nicht Kopenhagen, Brake nicht Paris** – Rezepte, die in Großstädten funktionieren, können keine Richtschnur in Bielefelds Stadtbezirken sein. Bielefeld ist eine Mischung aus großstädtischem, mittelstädtischem und ländlichem Räumen, darum braucht es eine **raumdifferenzierte Verkehrspolitik**.
- Pauschale Regelungen und Verbote behindern Freiheit und Kreativität.
- Die Anforderungen der Nutzerinnen sind vielfältig und differenzieren sich immer stärker aus. Kinder, Azubis, Geschäftsleute, Händler, Pendler, Handwerkerinnen, Transporteure, Spaziergänger, Studierende, Eltern, Touristen, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen, Sportlerinnen – **alle haben unterschiedliche Tagesabläufe und Mobilitätsbedürfnisse**.
- Die Barrierefreiheit ist, zumal in einer alternden Gesellschaft, ein wichtiges Ziel. Mobilität ist Teilhabe, von der niemand ausgeschlossen werden soll.
- Die Eignung eines Verkehrsmittels wird ausschließlich von den Menschen bewertet. Dies geschieht meistens in Form einer Kosten-Nutzen-Abwägung, in die vor allem Zeit, Kosten, Umweltbelastung, Flexibilität, Bequemlichkeit, und Pünktlichkeit einfließen.
- Durch Behinderungen wird kein Verkehr vermieden, sondern nur verlagert, und durch Stauvermeidung wird kein Verkehr vermehrt.
- Der motorisierte Individualverkehr hat hinsichtlich Flexibilität, Kosten und Schnelligkeit in vielen Einsatzbereichen immense Vorteile, die für die Mobilität genutzt werden müssen, statt diese zu tabuisieren.
- Ihre Zentralfunktion kann die Innenstadt nur dann wahrnehmen, wenn zwischen ihr und dem Umland eine attraktive Verkehrsverbindung besteht.
- Die Zahl von Konflikten und Unfällen steigt mit der Verkehrsdichte. Eine Lösung kann die Trennung der Verkehrsteilnehmer nach Geschwindigkeit sein. Wo immer möglich, sollte diese erfolgen.
- Neue Verkehrsmittel und Betreibermodelle sind in den vergangenen Jahren entstanden und werden weiter eine große Dynamik zeigen. Eine moderne Verkehrspolitik muss daher den Rahmen zur optimalen Entfaltung dieser **Innovationen** legen. Eine Festlegung auf Jahrzehnte im Voraus ist zunehmend schwierig.
- Nachhaltig sind Entscheidungen zur Verkehrspolitik nur, wenn diese auf **breiter Zustimmung** fußen. Knappste politische Mehrheiten oder Pseudo-Bürgerbeteiligungen sind Garanten für das Scheitern solcher Vorhaben.

Unsere Vorschläge teilen wir in die drei Bereiche:

- Miteinander-Mobilität: **Alle Verkehrsträger** besser machen
- Miteinander-Mobilität: City und Stadtbezirke gemeinsam, aber **differenziert optimieren**
- Miteinander-Mobilität: Die **Kombinationen** von Verkehrsträgern verbessern

Miteinander-Mobilität: Alle Verkehrsträger besser machen

Wir wollen die Leistungen und die Umweltverträglichkeit aller Verkehrsträger verbessern und nicht das eine gegen das andere ausspielen. Daher setzen wir uns für folgende Maßnahmen ein:

- **Ausbau der Schülercard zum Schulticket.** Wir wollen das bestehende Ticket deutlich verbessern und für alle Bielefelder Schülerinnen und Schüler verfügbar machen: 9 Euro pro Monat für die ganze Stadt, 19 Euro für ganz Westfalen, für alle unter 18, monatlich kündbar.
- **Attraktivere Zielgruppentickets für Bus und Bahn.** Das Seniorenticket von Mobiel und die Ticketangebote für Familien sollen attraktiver gestaltet werden.
- **Konsequente Nutzung der Digitalisierung im ÖPNV.** Wir brauchen einen Digitalisierungsschub in Bus und Bahn. Hierzu gehören bessere Kundeninformationen wie eine Verspätungssapp und Betriebsdaten in Echtzeit, innovatives Ticketing sowie eine generelle Open Data Policy.
- **Service und Komfort im ÖPNV verbessern.** Bus und Bahn fahren soll sicherer und komfortabler werden. Hierzu schlagen wir eine erhöhte Sauberkeit an Haltestellen vor und wollen in einer Sicherheitsoffensive Angsträumen identifizieren und beseitigen. Notruf- und Bestreifungskonzepte sollen die Sicherheit ebenfalls erhöhen. Komfortverbesserungen durch **Klimatisierung** und die WLAN-Verfügbarkeit in allen Bussen und Bahnen erhöhen ebenfalls die Attraktivität des Nahverkehrs.
- **Die Infrastruktur für den ÖPNV verbessern.** Wir wollen ein Konzept „Stadtbahn 2040“ für Bielefeld erstellen. Die 2011 durchgeführte Potenzialanalyse „moBiel2030“, in der 15 unterschiedliche Stadtbahnerweiterungen bewertet wurden, soll dazu in Verantwortung der Stadt aktualisiert werden. Nur durch eine sachverständige Untersuchung möglicher Stadtbahnerweiterungen können verschiedene Ausbauvarianten aussagekräftig analysiert werden. Dabei soll technologieoffen auch auf alternative, nicht-schienengebundene Angebote geschaut werden. Die Linie 1 nach Sennestadt soll weiter geplant werden. Kurzfristig soll eine **Expressbuslinie** und die bessere Anbindung an den Krackser Bahnhof die Verbindung Sennestadt-Innenstadt verbessern. Zu prüfen ist dann, ob der Bau der

Linie 1 signifikanten Mehrwert gegenüber dieser verbesserten Anbindung bietet. Die Siedlungsentwicklung ist mit besonderem Fokus auf bestehende Stadtbahn- und Bahnschienen (Buschbachtal, Oldentrup) vorzunehmen.

- **Ladeinfrastruktur für E-Mobilität systematisch aufbauen.** Die Emissionsfreiheit des motorisierten Individualverkehrs ist der Schlüssel zu einer klimaneutralen Mobilität. Bei der Ladeinfrastruktur hängt Bielefeld stark zurück. Daher brauchen wir eine konsistente Planung für den Aus- und Aufbau der Ladeinfrastruktur. Die Bundesregierung plant, bis 2030 1 Mio. öffentlicher Ladepunkte. Das entspräche etwa **4.000 Ladepunkten in Bielefeld**. Um das zu erreichen, braucht es ein ehrgeiziges **Aufbauprogramm mit jährlich zu erreichenden Zwischenzielen**. Hierfür muss das Netz entsprechend ertüchtigt werden. Der derzeit geplante Ausbau reicht nicht aus. Privatanschlüsse, Stationen für Mehrfamilienhäuser, Ladestationen an P&R-Plätzen sowie öffentliche Schnellladestationen müssen aufgebaut, versorgt und betrieben werden. Wir streben dafür eine **offene Wettbewerbsstruktur** mit unterschiedlichen Betreibermodellen an. Auch zur Beschleunigung des Aufbaus ist privates Engagement sowie ein Wettbewerb um die besten Angebote zu fördern.
- **Berücksichtigung von Wasserstoff-Antrieben.** Wir unterstützen die Einführung von Wasserstoffbussen durch Mobiel und befürworten eine schnelle Verbreiterung des Einsatzes nach positiver Pilotphase. Wir wollen Wasserstofftankstellen auch für Privatfahrzeuge und Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks schaffen.
- **Autoverkehr verflüssigen.** Wir wollen Maßnahmen zur Verflüssigung des Autoverkehrs mit den Möglichkeiten eines **Smart-City-Konzeptes** umsetzen. Durch **intelligente Ampelschaltungen** (Grüne Welle, bedarfsorientierte **Nachtabstimmung**), Optimierungen von Kreuzungen (Abbiegeregelungen, Kreisverkehre), digitale Informations- und **Verkehrsléitsysteme** auf dem neuesten Stand kann die Leistungsfähigkeit der Straßenverbindungen erhöht werden. Wir bekämpfen unnötigen Stau für PKWs und Busse zudem durch eine bessere Koordination von Baustellen. Wir wollen die Dauer von Bauarbeiten stärker bei der Anbieterauswahl berücksichtigen. Überschreitungen der Baustellendauern sollen mit Vertragsstrafen vermieden werden. Denn neben unnötigem Stau beeinträchtigen lange Bauzeiten Anlieger im Alltag und im Fall von Geschäften kann aus einer langen Bauzeit auch eine Existenzbedrohung werden.
- **Suchverkehr verhindern, Parkplätze erhalten.** Eine gezielte Verknappung von Parkplätzen lehnen wir ab. Die Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels, des Gewerbes sowie der Wohnquartiere muss gewährleistet bleiben. Dazu wollen wir das Parkleitsystem aktualisieren und mit einer Bielefeld-Parkapp ergänzen. Die Anzahl vorgehaltener Parkplätze muss sich am Bedarf orientieren. Die geplanten massiven Erhöhungen der Parkgebühren und vor allem des Anwohnerparkens sind unnötig und sozial unausgewogen. Die Konzentration der Parkraumbewirtschaftung und der städtischen Parkhäuser in der Hand von Mobiel lehnen wir ab, da dies zu unvermeidbaren Interessenskonflikten führen würde.
- **Zurück auf Los beim Verkehr in der Altstadt.** Einer Verkehrsberuhigung in der Altstadt standen wir, wie auch zahlreiche Anliegerinnen mit und ohne Geschäft,

immer positiv gegenüber. Es müssen dabei aber die Bewohner jederzeit ihre Häuser mit dem Auto erreichen können. Bei der Einführung sogenannter modaler Filter muss die Zugänglichkeit des Herzes der Altstadt für Lieferanten und Bewohner jederzeit gewährleistet sein. Neben Parkflächen für Menschen mit Behinderungen muss es auch weiterhin einzelne Halteplätze für Anwohner geben. Das Ziel, die Altstadt attraktiver zu machen, unterstützen wir nachdrücklich. Dies darf aber nicht auf Kosten der dort lebenden Menschen gehen. Zudem müssen die Parkhäuser erreichbar bleiben. Eine Reduktion von Behindertenparkplätzen lehnen wir ab.

- **Realisierung von geplanten Straßenausbauten nicht behindern.** Auch Busse und E-Autos brauchen Straßen, daher unterstützen und fordern wir den geplanten Ausbau der Herforder Straße und die zügige Fertigstellung der L712n, der Verlängerung der Ostwestfalenstraße vom Autobahnanschluss Ostwestfalen-Lippe bis zur Herforder Straße und die Ortsumgehung Ummeln.
- **Hauptstraßen für den Radverkehr schaffen.** Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der individuellen Beweglichkeit und zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradfahrens wollen wir, sofern es baulich möglich ist, eine Trennung von Rad- und Autoverkehr. Mit einer Parallelität und einem Haupttroutenkonzept können alle Verkehrsteilnehmer optimal den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum nutzen. So sollte etwa die Stapenhorststraße als Vorrangstraße für das Auto und die parallel verlaufende Wertherstraße oder Rolandstraße als Vorrangstraße für Fahrräder genutzt werden. So wollen wir ein durchgehendes Netz von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr ggf. auch als Radschnellwege schaffen und die Hauptverbindungen des Autoverkehrs funktionsfähig halten.
- **Sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen.** Wir wollen **gesicherte Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder am Hauptbahnhof als auch an den Endstationen der Stadtbahn und an Bahnhöfen schaffen. In der gesamten Stadt benötigen wir mehr Fahrradbügel. Dabei sollen besser mehrere dezentrale Stationen entstehen statt einer zentralen am Jahnplatz.
- **Stückwerk bei Radwegen beenden.** Wir wollen durchgängige und sichere Radfahrstrecken mit vereinheitlichter Verkehrsführung schaffen. Die durch Grünanlagen führenden Radfahrstrecken sollen angemessen beleuchtet und beschildert werden. Dabei muss immer auch die Erreichbarkeit von Schulen aus allen Richtungen angestrebt werden.
- **Radfahrer besser schützen.** Bei der Neuplanung von Kreuzungen sind die Sicherheitsinteressen von Fahrradfahrern stärker zu berücksichtigen. Die Anbringung von Spiegeln an Ampelmasten kann ein zusätzlicher Beitrag sein, die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen.
- **Taxen auf die Umweltspur.** Wir setzen uns dafür ein, dass auch Taxen die Bus- und Umweltpuren nutzen dürfen. Sie sind Teil des ÖPNV, verbessern die Mobilität und reduzieren den individuellen Autoverkehr.

- **Zu-Fuß-Verkehr einbeziehen.** Fußgängerverkehr muss besser mitgedacht werden. Wir wollen die Initiativen zur Schulwegsicherheit verstärken und bei Schulneubauten die Fußwegeverbindungen von Anfang an systematisch mitplanen. Die konsequente Einhaltung von Verkehrsregeln auch bei Radfahrerinnen muss vor allem dem Schutz der Fußgänger dienen.

Miteinander-Mobilität: City und Stadtbezirke gemeinsam, aber differenziert optimieren

- **Staufreie Verkehrsverbindungen von den Außenbezirken in die Innenstadt.** Die behinderungsfreie Nutzbarkeit der Verbindungen mit den Außenbezirken muss deshalb erhalten bleiben. Das betrifft die Werther, Stapenhorst-, Jöllenbecker, Herforder, Teutoburger, August-Bebel-, Heeper, Oldentruper, Detmolder, Artur-Ladebeck-Straße und den OWD. Wo immer möglich, ist ein Konzept für eine „Grüne Welle“ auf den Hauptstraßen zu etablieren. Die generelle Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen oder der Rückbau von Fahrspuren verbessert die Mobilität nicht. Wir setzen bei Tempo 30 auf eine **gefahrenbezogene Differenzierung**. Auch eine Temporeduktion auf dem OWD hilft der Mobilität in Bielefeld nicht weiter – im Gegenteil: Der **OWD muss als Stadtautobahn und Umgehungsstraße leistungsfähig bleiben**, um Durchgangsverkehr aus der Innenstadt heraus zu ziehen.
- **Kein Rückbau von Hauptverkehrsstraßen des Autoverkehrs.** Den Rückbau von Hauptverkehrsstraßen mit dem Ziel der Verkehrsminderung des motorisierten Individualverkehrs ohne das Angebot von Alternativen, lehnen wir ab. Statt Staus zu erzeugen, wollen wir ein bedarfsgerechtes Netz an Hauptverkehrsstraßen erhalten und, wo nötig, ausbauen.
- **Priorität Fahrrad und Fußverkehr in der City, freie Zu- und Abfahrt über die Hauptverkehrsstraßen.** Zum City-Bereich zu rechnen sind die autofreien Zone im Hufeisen sowie Nebenstraßen mit möglichen Beschränkungen auf Anliegerverkehr im Stadtteil „Mitte“, im Westen bis zum Bürgerpark, im Norden bis zur Schillerstraße, im Osten bis zur Otto-Brenner-Straße, im Süden bis zur Promenade. Eine ähnlich hohe Bevölkerungsdichte ist sonst nur noch im Stadtteil Schildesche zu finden. In diesen beiden Stadtteilen, die von etwa einem Drittel der Bewohner Bielefelds bewohnt werden, leben etwa 4.000 Menschen pro Quadratkilometer, in den übrigen acht Ortsteilen 600 und 1.300 Bewohner pro Quadratkilometer. Daraus ergeben sich erhebliche Unterschiede in den Mobilitätsanforderungen. Im Innenstadt-Bereich spielen bereits jetzt wegen der häufig kurzen Entfernungen zwischen Start- und Zielpunkten der Fuß- und Radverkehr eine bedeutendere Rolle als in allen anderen Stadtbezirken. Beide Verkehrsarten wollen wir weiter ausbauen. Da die Unterschiede in den erreichbaren Geschwindigkeiten beträchtlich sind, ist der sicherste Weg, ein konfliktfreies Nebeneinander der Beteiligten möglich zu machen, eine Trennung der Verkehrswege.

Miteinander-Mobilität: Die Kombinationen von Verkehrsträgern verbessern

- **Aufbau von Mobility-Hubs.** Wir wollen an strategischen Punkten in der Stadt **Umsteigemöglichkeiten** zwischen möglichst vielen unterschiedlichen Verkehrsmitteln anlegen. Dieses Netz an Mobility-Hubs soll die **Interkonnektivität** des gesamten Mobilitätssystems deutlich erhöhen. Haltestellen der Stadtbahn, die mit Park&Ride ausgebaut werden, bieten sich für eine solche Zusammenschaltung von Verkehrsmitteln an. Der lange überfällige Ausbau von P&R-Plätzen geht in dieser Planung auf. Mobility-Hubs sollten mit Schnelladeplätzen, Stationen für Leihfahrräder, Elektrorollern, Bushaltestellen, Toiletten, aber auch privatwirtschaftlichen Services (Werkstätten, Reinigung, LEH etc.) ausgestattet werden.
- **Zielgröße Mobilitätsverbesserung statt Modal-Split.** Der von der Ratskoalition willkürlich bestimmte Modal-Split ist das falsche Zielsystem, da er zu Mobilitätsverschlechterungen animiert. Die Klimaziele können deutlich besser, schneller und bedarfsgerechter durch alternative Antriebe von Automobilen erreicht werden. Auch Erwägungen zum Thema Raumnutzung können lediglich im Einzelfall entschieden werden.
- **Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessern.** Um ÖPNV und Radverkehr besser miteinander kombinieren zu können, sollen die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen ausgebaut werden und sofern es die Kapazitäten erlauben kostenfrei ermöglicht werden.
- **Zentrumsnahen Fernbusbahnhof einrichten.** Fernbusse sind ökologisch sinnvoll. Ihre Vorteile steigen bei einer guten Anbindung an die anderen Verkehrsteilnehmerarten ÖPNV und MIV (motorisierter Individualverkehr) deutlich. Die Nähe eines solchen Busbahnhofs zum OWD und zum innerstädtischen Hauptbahnhof wird für eine deutliche Entlastung der Fahrten durch das Stadtgebiet sorgen. Auch für Tagestouristen, die etwa Kulturangebote und Einkaufsmöglichkeiten nutzen wollen, ist ein Bushalt in der Innenstadt ideal. Wir wollen daher einen zentrumsnahen Fernbusbahnhof, etwa in der Joseph-Massolle-Straße oder in der Mindener Straße, einrichten.
- **Anbindungen an regionalen und überregionalen Verkehr verbessern.** Mobilität ist nicht nur Nahverkehr. Eine gute Fernverkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortvorteil. Die Anbindung Bielefelds an den Fernverkehr der Bahn zu garantieren, muss Chefsache sein. Wir unterstützen Verbesserungen an der ICE-Strecke zwischen Dortmund und Hannover. Der ICE-Halt, aber auch die IC-Halte und die Halte anderer Fernbahnanbieter (z.B. Flixtrain) in Bielefeld müssen – auch im Sinne eines effektiven Umwelt- und Klimaschutzes – erhalten bleiben und ausgebaut werden. Das Konzept S-Bahn OWL muss schnell umgesetzt werden, Die Strecken der Bahn auf Bielefelder Gebiet und die Haltepunkte sind besser zu

integrieren. Eine bessere Anbindung an die Flughäfen mit Hilfe der Bahn ist anzustreben.

Wir wollen Bielefeld aber auch für die fernere Zukunft rüsten und wollen mehr Fortschritt bei der Mobilität wagen. Bielefeld soll Pilotregion für moderne Mobilität werden. Wir sollten uns bemühen, uns als Standort auch für experimentelle Lösungen anzubieten. Bielefeld hat groß- und kleinstädtischen sowie ländlichen Raum gleichzeitig in einer Kommune und als Testlabor eine Tradition. Das sollten wir nutzen. In Bielefeld sollten Paketlogistik mit Drohnen, Modellprojekte mit unbemannten Passagierflügen, das autonome Fahren in PKW, der fahrerlose ÖPNV oder auch die schienenlose Stadtbahn getestet und eingesetzt werden. Eine Kooperation mit dem Flughafen Paderborn/Lippstadt, der für den Luftbereich ähnliches plant, könnte dazu angestrebt werden.