

Fragensammlung

Klima

Für Bielefeld wird bis ins Jahr 2050 ein Temperaturanstieg von durchschnittlich 2°C errechnet. Das bedeutet für die Sommermonate, dass in den klimatisch ungünstigen Lagen der Stadt durchschnittlich 17 Tage lang über 40°C (mit nächtlicher Abkühlung >20°C) herrschen. Klimatische Bedingungen wie diese bedeuten eine gesundheitliche Beeinträchtigung für die Hauptrisikogruppen Senior/innen und Kinder, die etwa 22% der Gesamtbevölkerung von Bielefeld ausmachen. Ein Großteil davon wohnt im Bezirk Mitte, Heepen, Schildesche und Brackwede, wo die stärksten thermischen Belastungen auftreten.

Eines der Hauptziele des Klimaanpassungskonzepts der Stadt ist die Erhaltung und Entwicklung klimatischer Ausgleichsräume. In der Klimaanalyse wurden die Freiflächen der Stadt in ihren klimaökologischen Funktionen bewertet, darunter auch die, welche im Regionalplan für Bebauung vorgesehen sind. Von diesen im RP bezeichneten Flächen gibt es ca. 8, für die keine Bebauung empfohlen wird, da sie in ihrer klimaökologischen Funktion zu wichtig sind. *(Hier zeige ich die Karte „Klima Zukunft“ aus dem Klimaanpassungskonzept)*

[1. Frage] Sind Sie der Meinung, dass diese Flächen trotzdem bebaut werden können und sie deshalb im RP bleiben sollen?

Unter den RP angeführten Potenzialflächen ragen die Flächen am Poggenpohl/Kipps Hof in zweierlei Hinsicht heraus: sie zählen flächenmäßig mit zu den größten und sie liegen auch noch als einzige in einer breiten Frischluftschneise.

[2. Frage] Halten Sie es für vertretbar, dass an diesem Ort - wie im OEK Babenhausen vorgesehen -, eine mehrgeschossige, massive Bebauung stattfindet?

Flächennutzung

In den letzten zwei Jahren wurden nach Auskunft des Bauamtes an die BZV Dornberg (6.2.2020) 36 ha Fläche alleine in Dornberg verbaut. Alleine die Fläche am Poggenpohl hat 38 ha. Das entspricht zusammen 74 ha Flächenverbrauch, ohne die geplante Grundschule Babenhausen, neue Kitas..

Oder umgerechnet und vorstellbar:

4 Mal die Wasseroberfläche des Obersee (20 ha), 6 Mal das Unigelände oder 74 Fußballfelder. Alleine in Dornberg!

Weitere Beispiele: Das neue Baugebiet Jöllheide, das momentan größte Wohnbaugebiet Bielefelds umfasst alleine 65 ha, also fast noch einmal soviel und das Baugebiet in Theesen 16 ha.

[Fragen] Was tun sie konkret, um den Flächenverbrauch zu reduzieren? Was sagt ihr Kommunalwahlprogramm zum Flächenverbrauch?

Verkehr

Autoverkehr

Die neuen massiven Wohngebiete für weit über 10.000 Menschen bedeuten auch mit Stadtbahn bis zu 20.000 PKW-Fahrten pro Tag.

[1. Frage] Was sagen Sie den Menschen, wie der Bielefelder Westen diese Mengen aufnehmen soll?

Radverkehr

Verkehrspolitisch am besten wäre es, wenn Studierende und Anwohner:innen aus dem Dürerviertel mit dem Rad oder Pedelec in die Stadt pendelten. Die Infrastruktur Radschnellweg wäre vom Bau her am günstigsten, am schnellsten umsetzbar und am ökologischsten. Es würde den Westen vom Autoverkehr entlasten und endlich einen sicheren Weg bieten, was unmittelbar den modal-split verändern würde.

Der direkte Weg führte vom Campus Nord über die Schloßhofstraße und vom Campus Süd über die Jakob-Kaiser-Straße zur Schloßhofstraße und dann ab Mindener Straße links zum Bahnhof und rechts zum Jahnplatz. Der Autoverkehr führe z.B. über Einbahnstraßen oder alternative Strecken. Die gesperrte Schloßhofstraße zeigte, dass das funktioniert.

[2. Frage] Warum wurde diese nicht als Fahrradschnellweg ausgebaut und wären Sie zukünftig dafür?

Stadtbahn Linie 4

Ringschluss

Es wird nur ein Argument geäußert für den Ringschluss der Linien 3 und 4: Die Hochschulen sollen zweiseitig angebunden werden, um die Linie 4 vom Pendlerstrom zu entlasten.

Ich nenne nur das wichtigste inhaltliche Gegenargument und ein ökonomisches:

Zuerst zu Ihrer Information das ökonomische Argument:

Potenzialanalyse (2011): „Die Verlängerung der Linie 4 (Dürerstraße-Babenhausen Süd) ist keine rentierliche Investition und kann nicht empfohlen werden. Es ist später zu prüfen, ob eine Verlängerung der Linie 3 zum Hochschulcampus insgesamt sinnvoll ist, wenn eine Verlängerung dieser Linie 3 in den Norden (Theesen und Jöllenbeck) nicht ausreichend wirtschaftlich ist.“

Und zwar läge der Zuschuss für diese Strecke weit über dem üblichen Zuschuss.

Das wichtigste, das inhaltliche Gegenargument ist, dass die Pendlerströme dadurch nicht geändert werden: Vom Jahnplatz zur Uni hat man 6 Haltepunkte mit der Linie 4, aber 17 Haltepunkte mit der Linie 3 (8 bis Babenhausen Süd und laut OEK weitere 9 bis zur Uni). Niemand würde die Linie 3 von Jahnplatz, Hbf und umliegenden Haltestellen benutzen wollen!

[3. Frage] Wenn Sie für den Ringschluss sind, erklären Sie den Wähler:innen bitte, warum Sie angesichts dieser Gegenargumente dafür sind.

Thema Linie 4 bis Dürerstraße

Zwei Informationen zur Linie 4:

- Nur 56 PKW-Fahrten pro Tag werden im Dürerviertel durch die neue Stadtbahn für 18 Mio. EUR vermieden? (Verkehrsgutachten Kosten-Nutzen Bewertung)
- Im Schnelligkeitsranking der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Stadtbahn Linie 4, Bus 25/26 und Fahrrad) bezüglich der Wegezeit ab Dürerviertel bis auf den Jahnplatz kommt folgendes heraus:
Die Wegezeit ab Dürerviertel bis auf den Jahnplatz mit der Linie 4 (17-35 Min.) dauert fast gleich lang (Tendenziell eher länger) wie heute mit dem Bus (18-32 Min.) und je nach Wartezeit viel länger als mit dem Rad (16 Min.). Noch stärker werden die Unterschiede, wenn man z.B. Richtung Karstadt oder Loom möchte, weil der 25/26 dort direkt hält.

Welche Schlüsse Sie ziehen daraus hinsichtlich der Planung der Verkehrswende?