

01.09.2026

Auswertung der VCD-Wahlprüfsteine zur kommunalen Verkehrspolitik in Hildesheim

Das Leben in unserer Stadt wird nicht unerheblich durch den Verkehr geprägt: Stadtgrün, Stadtklima, Lärm und Luftqualität, Sicherheit, Attraktivität der Innenstadt und der Wohnquartiere und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität für alle Menschen, auch ohne Auto - All diese Fragen und viele weitere hängen eng mit der städtischen Verkehrspolitik zusammen.

Der VCD wollte deshalb von allen kandidierenden Parteien und Gruppen wissen, wie sie in den Jahren 2026-2031 mit Verkehrsthemen in Hildesheim umgehen wollen.

Unseren Fragebogen beantwortet haben CDU, SPD, GRÜNE, Linke, Gemeinsam+, Unabhängige und FDP. Keine Antworten haben wir von VOLT, PARTEI, AfD und Interkultureller Liga erhalten. Die Unabhängigen haben etliche Fragen bei der Beantwortung ausgelassen (hier nicht einzeln vermerkt). Die Antworten der CDU fallen durch viele Einschränkungen sowie oft selbstverständliche Vorbehalte auf (z.B. „nur dort wo erforderlich“) und lassen bei einigen Kommentaren (z.B. beim Modal Split) auch eine gewisse Polemik erkennen.

Die Antworten sind im Folgenden zusammengefasst, wobei von textlichen Kommentaren nur die relevanten ausgewählt worden sind. Sämtliche Fragen, Antworten und Kommentare sind im Original veröffentlicht auf unserer [Internetseite](#).

Für den Vorstand des VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Doris Schupp

VCD – Mobilität für Menschen

Der Verkehrsclub Deutschland - VCD - arbeitet als unabhängige Organisation und gemeinnütziger Verein für eine Mobilität, die unsere Gesundheit, das Klima und die Umwelt schont. Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und den öffentlichen Nahverkehr möchten wir stärken.

Grundsätzliche Fragen und Ziele

Klimaschutz: Alle Antwortenden halten grundsätzlich größere Anstrengungen für wichtig, um die CO₂-Minderung im Verkehrssektor zu erreichen. Lediglich die CDU hat ihre Zustimmung zu diesem Grundsatz durch textliche Ergänzungen relativiert.

Lärm: Rund 15.200 Menschen sind in Hildesheim von gesundheitsgefährdendem Lärm betroffen, das entspricht am Tag rund 15 % der gesamten Stadtbevölkerung, in der Nacht sogar 17,2%. Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen dargestellt, diese Belastung zu reduzieren.

Alle Antwortenden unterstützen die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Einschränkende Bedingungen hat hier wiederum lediglich die CDU formuliert.

Verkehrssicherheit: Die meisten Befragten halten das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen in Hildesheim nicht für sicher genug, auch im Hinblick auf vulnerable Gruppen wie Kinder, Alte und Menschen mit Behinderungen. Genügende Sicherheit werden unserer Stadt lediglich von Gemeinsam+ sowie „bedingt“ von der SPD attestiert.

Als vordringliche Maßnahmen wurden folgende genannt:

- Schulwege, Kreuzungen und Nebenrouten müssen sicherer werden (CDU).
- freie Sichtachsen, sichere Querungen, gute Beleuchtung, verständliche Verkehrsführung und konsequentes Vorgehen gegen gefährdendes Falschparken (CDU)
- mehr sichere, breite und getrennte Radwege (nach niederländischem Standard) (Linke)
- sichere Kreuzungen und Abbiegespuren, barrierefreie Absenkungen, fußgängerfreundliche Ampelphasen und Tempo 30 als Regel-geschwindigkeit im Innenstadtbereich (Linke)
- Rad- und Fußwege sollen i. d. R. getrennt werden, da Fußwege häufig zu schmal sind, um beides zu vereinbaren (FDP)
- Radfahrende sollten idealerweise baulich getrennt vom Autoverkehr geführt werden, da Schutzstreifen das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden nicht erhöhen und zu riskanten Überholmanövern einladen (FDP)
- Scooter, sowohl fahrende als auch parkende, sollten miteinbezogen werden (FDP)
- Verbesserungen vor allem an Hauptverkehrsstraßen nötig (SPD)
- In den letzten Jahren wurden bei Straßen, die Instandgesetzt wurden, auch die Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende verbessert (SPD)
- sichere Schulwege, barrierefreie Gehwege und Kreuzungen (Grüne)
- durchgängiges und baulich geschütztes Radwegenetz (Grüne)

- bessere Querungsmöglichkeiten, konsequentes Freihalten von Geh- und Radwegen (Grüne)
- konsequente Beseitigung von Gefahrenstellen (Grüne)
- Tempo 30 auf geeigneten Straßen bzw. dort, wo Menschen zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind (Grüne)

Modal Split: Zu den bereits 2010 formulierten Zielen, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Hildesheim zu verringern und den Anteil des Radverkehrs und des Fußverkehrs weiter zu erhöhen, gab es überwiegend Zustimmung. Aus weitergehenden Anmerkungen wird allerdings deutlich, dass gerade diese Frage – welchen Anteil am Verkehrsgeschehen strebt man für die verschiedenen Mobilitätsformen an – unter Ideologieverdacht gestellt wird.

- Die CDU hält nichts von diesem Ziel. Man setze sich „keine pauschalen Verdrängungsziele für einzelne Verkehrsmittel“. Die CDU möchte ÖPNV, Rad- und Fußverkehr attraktiver machen, ohne das Auto „künstlich“ unattraktiver zu machen.
- Die FDP teilt die Ziele für den Modal Split, fügt aber hinzu, dass diese aufgrund der Attraktivität der Angebote erreicht werden sollten. Es werde immer Personen geben, die Auto fahren müssen oder wollen.
- Die Grünen stimmen dem Ziel zu und merken an, dass sie eine Mobilität anstreben, die allen Menschen mehr Wahlfreiheit bietet. Deshalb sollen Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr gestärkt werden, „ohne Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen“.

Innenstadt: Die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr wird von SPD, Grünen, Linken und FDP unterstützt, von der CDU mit Einschränkungen, von Gemeinsam+ und Unabhängigen hingegen abgelehnt. Ergänzend weist die CDU unter anderem darauf hin, dass Verkehr nicht in angrenzende Wohnquartiere verdrängt werden darf.

Verwaltung: Fortschritte bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs gehen auch bei politischem Willen und bereitgestellten Haushaltsmitteln langsam voran, die Stadtverwaltung verweist oft auf personelle Engpässe. Zur Frage, wie die Belange des Fuß- und Radverkehrs künftig besser in der Stadtverwaltung verankert werden könnten, gab es sehr unterschiedliche Antworten nämlich:

- Es gibt einen Beauftragten, der den Rückhalt der Verwaltung hat. Reibungsverluste gibt es eher durch die Politik (SPD)
- Zuständigkeiten insgesamt eindeutiger organisieren und Genehmigungs- und Planungsprozesse beschleunigen (CDU).
- Auf Änderungen in der Verwaltungsorganisation hat die Politik keinen Einfluss. Realistisch wäre die Stärkung der Belange des Fuß- und Radverkehrs als

Querschnittsaufgabe in der Verwaltung - Fuß- und Radmobilität müsse bei allen relevanten Planungen frühzeitig mitgedacht werden (Grüne).

- Klare Zuständigkeiten, ausreichende personelle Ressourcen, kurze Entscheidungswege und eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Fachbereiche (Grüne).

Der VCD-Vorschlag, dass **Sofortmaßnahmen für Fuß- und Radverkehr**, die keine langwierige Planung erfordern (z.B. bestimmte Bordsteinabsenkungen oder Markierungen), künftig in einem vereinfachten Verfahren regelmäßig aus Restmitteln des Fahrradhaushaltes durchgeführt werden, fand ganz überwiegend Zustimmung. Lediglich CDU und Unabhängige haben dazu Einschränkungen ergänzt:

- bei klarer Zuständigkeit, fachlicher Prüfung und transparenter Priorisierung (CDU)
- mit Einbeziehung des Rates (Unabhängige)

In der **AG Mobilität** zwischen Verwaltung, Ratsfraktionen und Verbänden (u.a. ADFC, ADAC, IHK, VCD) waren in der Vergangenheit die Ratsfraktionen nur unregelmäßig vertreten. In unserer Umfrage haben alle Antwortenden den Willen bekundet, dort künftig regelmäßig mitzuarbeiten.

Spezifische Konzepte

Der Rat hat 2025 ein Konzept für die **Parkraumbewirtschaftung** in der Innenstadt beschlossen. Die Umsetzung soll sich schrittweise bis weit in die 2030er Jahre hinziehen.

Fast alle Antwortenden haben sich hinter diesen Beschluss gestellt. Lediglich die Unabhängigen sind gegen Parkraumbewirtschaftung, während die FDP zwar die Ziele für nachvollziehbar hält, von der Umsetzung jedoch nicht überzeugt ist. Grüne, Linke und Gemeinsam+ wiederum befürworten eine schnellere Umsetzung des Beschlusses, und die Linke findet auch eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf weitere Stadtbereiche sinnvoll.

Die Grünen haben ergänzt: „Wir stehen hinter der Parkraumbewirtschaftung, halten aber die preisliche Struktur hinsichtlich des Ziels der Parkraumbewirtschaftung für falsch. Wir sind der Meinung, dass ein Jahresticket im öffentlichen Raum mindestens genauso viel kosten sollte, wie ein Stellplatz im Parkhaus. Wie sollte sonst ein Anreiz geschaffen werden, Parkhäuser statt dem öffentlichen Raum zu nutzen?“

Das **Angebot im Busverkehr (ÖPNV)** war nach 2017 auf nur noch 74% des damaligen Angebots reduziert worden. Der Rat hat 2024 beschlossen, das Bus-Angebot jährlich um 6 Prozentpunkte zu steigern. Dieser Wiederaufbau hat im Januar 2026 mit Taktverdichtungen auf den Linien 2 und 4 begonnen. **Alle Antwortenden unterstützten das Ziel des weiteren Ausbaus des Stadtbus-Verkehrs** wobei Grüne, Gemeinsam+, Linke und Unabhängige sogar eine schnellere Umsetzung befürworten.

Die Grünen merken an, dass sie deutlich über die jährlichen 6 Prozentpunkte gehen möchten, sehen aber die Unsicherheiten bei der Finanzierbarkeit und das Problem des Mangels an Busfahrern.

Zu-Fuß-Gehen ist die umweltfreundlichste und natürlichste, zudem gesündeste Art der Fortbewegung. Die Gehwege in der Stadt sind jedoch an vielen Stellen zu schmal. Aktuelle Richtlinien sehen eine Mindestbreite von 2,50 m vor. Die Stadt duldet an vielen Stellen das widerrechtliche Gehwegparken, sogar wenn für den Fußverkehr nur Restbreiten von teilweise unter 1,00 Meter übrig sind. Selbst Kreuzungsbereiche sind immer öfter rücksichtslos zugeparkt, so dass die Überquerung wegen Sichtbehinderungen insbesondere für Kinder gefährlich ist und / oder Bordsteinabsenkungen blockiert sind.

Dass beim Falschparken auf Gehwegen und an Kreuzungen Handlungsbedarf besteht, finden alle Antwortenden.

Niemand hat geäußert, dass Parken Vorrang hätte.

- Die Forderung nach breiteren Gehwegen wird von SPD, Grünen, Linken und FDP unterstützt.
- Verstärkte Überwachung des Falschparkens durch den Stadtordnungsdienst fordern SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke und Unabhängige
- Der Einsatz von Scan-Cars zur Parkraumüberwachung sollte geprüft werden, meinen CDU, SPD, Gemeinsam+, Linke, Unabhängige und FDP
- Mehr Poller zur Freihaltung der Sichtfenster an Kreuzungen halten Grüne, Linke und FDP für erforderlich.

In vielen Straßen ordnet die Stadt das **Parken auf Fußwegen** sogar durch Verkehrszeichen an. **Zur Frage, welche Rest-Gehwegbreite dabei mindestens notwendig sei, waren sich alle einig: Unter 120 cm geht gar nicht.**



Dass 120 cm ausreichen sollten, finden CDU, Gemeinsam+, Unabhängige und FDP. Grüne halten 150 cm für das Minimum, Linke 200 cm und die SPD ebenfalls 200 cm – mit der Einschränkung, dass es Kompromisse geben müsse.

Velorouten gelten als ein Instrument, um den Radverkehr attraktiver zu machen: schnell, sicher und attraktiv möglichst abseits des Autoverkehrs.

Der VCD hat schon 2022 eine [Veloroute Itzum-Innenstadt](#) durchs Grüne vorgeschlagen. Die Stadt hat die Idee aufgegriffen und 2025 eine Machbarkeitsstudie, allerdings mit anderer Ausrichtung, beauftragt.

Alle Antwortenden sind der Meinung, dass ein Konzept für ein Netz von Velorouten erarbeitet werden sollte.

- Die Veloroute Itzum-Hauptbahnhof gemäß Verwaltungsvorschlag wird von Linken, Unabhängigen und FDP begrüßt, von den Grünen jedoch ausdrücklich abgelehnt, da sie den VCD-Vorschlag mit Führung durch den Lönsbruch für besser halten.
- Ein gut befahrbarer Radweg rechts der Innerste durch den Lönsbruch sollte auf jeden Fall realisiert werden, meinen Grüne, Gemeinsam+, Linke und FDP.

Die **Schuhstraße** ist eine stark frequentierter Einkaufsbereich, zugleich verlaufen hier fast alle Buslinien gebündelt mit einer noch nicht barrierefreien Haupt-Umsteigestelle, und auch für den Radverkehr ist sie eine wichtige Verbindung.

- Die Mehrheit der Antwortenden meint, zur Zukunft der Schuhstraße solle das Konzept für die Innenstadt abgewartet werden.
- Grüne und FDP können sich einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 gut vorstellen
- Die Linken befürworten eine komplette Sperrung für den Individualverkehr, so dass Busverkehr einschließlich der Umstiege reibungslos funktioniert
- Die Gruppe Gemeinsam+ will hier keine Veränderungen

Der zunehmende **Lieferverkehr sowie Paketdienste** bereiten immer mehr Probleme. Lieferfahrzeuge parken oft regelwidrig und blockieren Fuß- und Radwege, Busspuren, Einfahrten usw. Bereits im Green City Plan von 2018 wurde ein Logistikkonzept für die Innenstadt vorgeschlagen.

Bei den Antworten wird deutlich, dass das für fast alle Parteien und Gruppen ein wichtiges Thema ist. Die Vorstellungen zur Problemlösung gehen jedoch auseinander:

- Ein Logistikkonzept für die Innenstadt halten Grüne, Gemeinsam+, Linke und Unabhängige für dringlich.
- Die SPD findet: „Diese Problematik sollte auf alle Fälle im SUMP bearbeitet werden.“ Vor allem sei noch viel Aufklärungsarbeit nötig.
- Die Grünen wollen für die letzte Meile zudem innovative Lösungen wie quartiersbezogene Mikro-Depots in Kombination mit Lastenrädern erproben.
- Die CDU meint: „Lieferverkehr muss effizienter organisiert werden. Ladezonen und abgestimmte Lieferkonzepte können helfen; neue bürokratische Strukturen lehnen wir ab, wenn bestehende Zuständigkeiten ausreichen.“

- Die FDP sieht die Verantwortung, den Lieferverkehr rechtmäßig und effizient zu organisieren, bei den Lieferdiensten. Die Stadt sollte nur dafür zuständig sein, die Einhaltung der StVO zu gewährleisten.

Rund um **Schulen** und auch einige Kindergärten gibt es morgens oft chaotische Verhältnisse durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bringen - die so genannten Elterntaxis. An der Grundschule Nord wurde darauf reagiert und die Justus-Jonas-Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt, was die Situation sehr verbessert hat.

Alle Antwortenden sind dafür, Verkehrskonzepte für weitere Schulen und Kitas in Abstimmung mit dem Kollegium und der Schüler- und Elternschaft aufzustellen und umzusetzen. Die SPD weist darauf hin, dass sie das Thema weiter verfolgt, z.B. an der Grundschule Alter Markt.

Ein klares Bild ergibt sich zur **Nordumgehung**. Seit Jahrzehnten verfolgen die Stadt Hildesheim und das Land Niedersachsen den Bau einer solchen Bundesfernstraße, die Planung wurde 2008 durch das OVG Lüneburg für rechtswidrig erklärt. Die Umweltverbände halten diese neue Straße für unnötig und fordern, an dieser überholten Planung nicht länger festzuhalten - aus Gründen des Naturschutzes, der Naherholung und der Kosten. Die Forderung der Umweltverbände, die Aktivitäten für eine Nordumgehung endgültig einzustellen, wird allerdings lediglich von den Grünen und den Linken unterstützt; alle anderen Antwortenden wollen an diesem Straßenneubau festhalten.

Die Grünen sehen in der Nordumgehung keine geeignete Lösung der Verkehrsprobleme Hildesheims, da der überwiegende Teil des Verkehrs innerstädtischer Ziel- und Quellverkehr sei.

Einzelne Anliegen

Der VCD stellt hocherfreut fest, dass eine ganze Zahl von Einzelpunkten von allen Antwortenden unisono unterstützt wird. So haben **alle Antwortenden** angekündigt, dass sie sich um folgende Anliegen kümmern werden:

- Winterdienst für Fuß- und Fahrradwege verbessern
- Ausbau Carsharing
- Schneller Ausbau der Lade-Infrastruktur für E-Autos
- Bei Baustellen den Fuß- und Radverkehr sicher und komfortabel führen, ggf. auf der Fahrbahn
- Schwachstellen auf Hauptrouten im Radverkehrsnetz zügig beseitigen

Ganz überwiegende Zustimmung fanden darüber hinaus folgende Punkte (mindestens 6 von 7 Antwortenden wollen sich darum kümmern):

- Stadtbus: Tagliniennetz bis 20 Uhr, samstags bis 16 Uhr (außer CDU)
- Verbesserung des Marketings beim Stadt- und Regionalbusverkehr (außer FDP)
- Ausdehnung des Tarifverbunds auf Bahnen in der Region (außer CDU)
- Umsetzung des 2023 erarbeiteten Mobilitätskonzepts für den Hildesheimer Süden (CDU: keine Antwort)
- Öfter mal Lösungen ausprobieren - Pop-up-Regelungen, Verkehrsversuche: (CDU mit der Einschränkung „wenn es in ein Gesamtkonzept passt“)
- Mehr verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) auch mit einfachen Mitteln (Farbflächen, Pflanzkübel, wechselseitige Parkstände usw.). Alle dafür – nur die CDU kreuzt „Nein“ an mit der Bemerkung „da wo nötig und sinnvoll“
- Besserer Schutz von Straßenbäumen gegen Befahrung ihres Wurzelbereichs (nur CDU dagegen)
- Unterstützung der Wanderbaumallee (nur CDU dagegen mit der Begründung: „Lieber mehr Stadtgrün grundsätzlich“)
- Stärkere Regulierung und Überwachung von Leih-E-Scootern: SPD, Gemeinsam+, Linke, Unabhängige, CDU und FDP dafür, Grüne wollen zunächst die Wirksamkeit der beschlossenen Sondernutzungsgebühren und Abstellzonen beobachten.
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für umweltfreundlichen Verkehr (dabei findet die SPD, dass dies die Verbände vorantreiben sollten)

Deutlich mehr Zustimmung als Ablehnung fanden folgende Anliegen:

- Stärkere Förderung von Fahrgemeinschaften, insbesondere für Pendler: SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke dafür; CDU: am besten durch privates Engagement möglich, FDP: unwichtig
- S-Bahn-Haltepunkt Drispstedt: Grüne, Gemeinsam+, Linke und FDP dafür, CDU dagegen wg. Priorität des S-Bahnhofs Himmelsthür, SPD hält es für unrealistisch
- Bahn-Haltepunkt Stadtfeld / Bavenstedt: Grüne, Gemeinsam+, Linke und FDP dafür, CDU dagegen wg. Priorität des S-Bahnhofs Himmelsthür, SPD hält es für unrealistisch
- Umsetzung der Quartiersentwicklung Neustadt auf Grundlage des bereits erarbeiteten Konzepts: SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke, Unabhängige dafür; FDP dagegen, CDU keine Antwort
- Schnelleres Grün für Fußgänger an Druckampeln: SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke dafür. CDU dagegen, sie sieht offensichtlich einen Widerspruch zu ihrer Meinung, dass Ampeln „auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtet werden“ sollten.

- „Bettelampeln“ für Fuß- und Radverkehr umprogrammieren, so dass sie bei jedem Umlauf Grün geben: SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke dafür. CDU dagegen, sie sieht offensichtlich einen Widerspruch zu ihrer Meinung, dass Ampeln „auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtet werden“ sollten.
- Protected Bikelanes / geschützte Radwege (CDU: „Wo baulich möglich, ansonsten parallele Routen mit Fahrradvorrang“; FDP keine Antwort)
- Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit (CDU dagegen, FDP ist der Meinung dass das rechtlich leider nicht möglich sei)
- Mehr Zebrastreifen: SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke und FDP dafür, CDU mit der Einschränkung „Dort wo erforderlich“, andere ohne Antwort
- Bau einer Bahnquerung Ostend-Oststadt für Fußverkehr und (schiebenden) Radverkehr: SPD, Grüne, Gemeinsam+, Linke und FDP dafür (CDU nicht, mit der Begründung „wäre gut wenn möglich aber die DB stellt sich hier quer“).
- Mobilitätsstation stärken, Mobilitätsmanagement einrichten: SPD, Grüne, Gemeinsam+ dafür, FDP keine Antwort, CDU ja aber „keine zusätzlichen bürokratischen Strukturen“

Differenzierte Antworten gab es bei folgenden Anliegen:

- **Fluglärm** im Stadtgebiet reduzieren durch zeitliche Überflugbeschränkungen für Tragschrauber und Fallschirmsprungbetrieb: SPD, Gemeinsam+ und Linke dafür. Die CDU sieht das Problem, „aber auch den Mehrwert der Aktivitäten“ und findet, es solle eine Lösung mit allen Beteiligten angestrebt werden. Die FDP ist für die Reduzierung des Fluglärms, fand die Fragestellung aber missverständlich.
- **Radfahrstreifen in Mittellage** (so wie in der Goslarschen Straße): Die CDU sieht auf viel befahrenen Straßen ein Sicherheitsrisiko und möchte daher parallel Routen für den Radverkehr ermöglichen. Die SPD hält Einzelfallprüfung für notwendig.

Grundsätzliche Kommentare und Ergänzungen:

Zum Fragebogen insgesamt wurden abschließend noch teils umfangreichere Kommentare gegeben:

SPD: „Einige Punkte liegen nicht in der Zuständigkeit des Stadtrates. Viele Punkte bereits angestoßen und umgesetzt. Viele Punkte sind wünschenswert, werden aber nicht in kurzer Zeit umzusetzen sein.“

CDU: „Wir wollen Verkehr nicht ideologisch gegeneinander ausspielen. Unser Ziel ist, dass Auto, Bus, Rad und Fußverkehr sicher und zuverlässig zusammen funktionieren. Die Innenstadt muss erreichbar bleiben, Hauptachsen leistungsfähig sein und Nebenrouten sicher gestaltet werden. Gleichzeitig wollen wir ÖPNV, E-Mobilität sowie gute Rad- und Fußwege weiterentwickeln.“

Unabhängige: „Aufgrund der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ist keine konkrete sachbezogene Stellungnahme möglich.“

Grüne: „Mobilität bedeutet für uns, dass alle Menschen sicher, bequem und selbstbestimmt unterwegs sein können – unabhängig davon, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Bus oder dem Auto unterwegs sind. Deshalb setzen wir auf eine Verkehrspolitik, die die verschiedenen Mobilitätsformen sinnvoll miteinander verbindet, die Lebensqualität in unserer Stadt erhöht und den Klimaschutz mit einer guten Erreichbarkeit von Wohnen, Arbeit, Handel und Freizeit verbindet. ...“