

Auswertung des Fragenkatalogs für die Kandidatinnen und Kandidaten für das Amt der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters der Stadt Wolfenbüttel

- Stichtag für die Rücksendung des Fragenkatalogs war der 15.07.2021. Alle bis zu diesem Termin eingegangenen Bögen wurden berücksichtigt.
- Angaben in Kursivschrift stellen Standpunkte dar, die graduell abgestuft zwischen den vorgegebenen Aussagen des Fragenkatalogs liegen. Die Zahlenangaben in Klammern beziehen sich auf den Grad der Abstufung gemäß der Angabe im Originalfragebogen. Zur Einordnung liegt der Auswertung ein nicht ausgefüllter Fragenkatalog bei.
- Bei den mit einem Pfeil (→) eingeleiteten Angaben in Kursivschrift handelt es sich um ergänzende Kommentare der jeweils Auskunft gebenden Person.

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
1. Allgemein					
1.1 Wie schätzen Sie die Relevanz des Klimawandels ein?	<i>Maßnahmen zur CO₂-Minderung haben hohe Priorität. (4) → Der Klimawandel ist von besonderer Relevanz weil er unser Erbe für die folgenden Generationen ist. Es ist unsere Verantwortung unser Handeln zu jederzeit nach nachhaltigen Perspektiven zu bewerten und sich daran zu orientieren.</i>	<i>Maßnahmen zur CO₂-Minderung haben höchste Priorität. → Die Auswirkungen sind längst spürbar, auch in Wolfenbüttel. Auf "andere warten" ist keine Option.</i>	<i>Maßnahmen zur CO₂-Minderung haben hohe Priorität. (4) → Der Klimawandel ist wissenschaftlich belegt. "höchste Priorität" habe ich nicht angekreuzt, weil mir die Formulierung zu extrem ist. Als Wahlbeamter/Bürgermeister ist die Priorität immer unser Grundgesetz. Der Umgang mit dem Klimawandel ist aber zweifellos eine der oder vielleicht sogar die größte Herausforderung vor der die Menschheit steht.</i>	<i>Maßnahmen zur CO₂Minderung haben höchste Priorität.</i>	<i>Maßnahmen zur CO₂.Minderung haben höchste Priorität. → fraglos</i>
1.2 Wie schätzen Sie die Rolle des ÖPNV generell ein?	<i>Der ÖPNV soll ausgebaut werden. (2) → Grundsätzlich ist Mobilität Freiheit und Teilhabe und muss damit allen Menschen ermöglicht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Vielfalt an Mobilitätsformen zunimmt. Der ÖPNV ist dabei ein wesentlicher Baustein für nachhaltigen Verkehr. Er</i>	<i>Der ÖPNV soll weiter ausgebaut werden. → Gegenüber anderen Regionen in D ist der ÖPNV bei uns überwiegend "schlecht und teuer".</i>	<i>Der ÖPNV soll weiter ausgebaut werden. → siehe Kommentar unterhalb der tabellarischen Auswertung</i>	<i>Der ÖPNV soll weiter ausgebaut werden.</i>	<i>Der ÖPNV soll ausgebaut werden. (2) → Unbedingt dennoch sollte die Betriebsaufnahme des Stadtbuskonzeptes als Ausfluss des Agenda 21 Prozesses am 16.10. abgewartet werden.</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
	<i>muss bezahlbar, vernetzt und zuverlässig sein.</i>				
1.3 Nutzen Sie persönlich den ÖPNV?	In der Freizeit → <i>Die Nutzung erfolgt bei Reisen mit der Bahn oder in der Freizeit mit dem Bus nach Braunschweig oder die Region. Mein Arbeitsweg nach Königslutter mit dem Auto. Die meisten meiner privaten Wege erledige ich zu Fuß.</i>	In der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeit → <i>nur im VRB taugt meine BC100 nicht im Verbund, weil ... längere, deprimierende, typische Geschichte</i>	Kaum oder nie → <i>Ich nutze die DB sehr viel, da ich zwischen Berlin und Fömmelse pendele, aber innerhalb Wolfenbüttels eigentlich nicht.</i>	Monatlich	In der Freizeit → <i>Ich habe recht wenige Anlässe und fahre überwiegend mit dem Fahrrad - eher Bahnfahrten</i>
1.4 Welche Erfahrungen haben Sie mit Bus und Bahn gemacht?	<i>eher positive (2) → Die Busse sind zuverlässig, die Pünktlichkeit der Bahn hat sich stark verbessert. Preis-Leistung meist erst in einem gutem Verhältnis bei Vielnutzern. Es braucht eine Tarifreform im Großraum um bestehende Ungleichheiten zu mindern.</i>	<i>eher positive (2) → Mit BC100 fährt man viel, dann geht auch viel schief. Kleinigkeiten, die aber fast immer 1 h kosten.</i>	→ <i>Meine Erfahrungen mit der 797 sind über 15 Jahre alt, daher erlaube ich mir kein Urteil</i>	<i>mittlere (3)</i>	<i>eher positive (2) → Die Verspätung sind weiterhin ein Problem - Für den Stadtbus ist mir die Busbeschleunigung wichtig - Dafür setze ich mich ein.</i>
1.5 Worauf würden Sie bei einer Weiterentwicklung des ÖPNV den Schwerpunkt legen?	Günstigere Fahrpreise. Gute Verfügbarkeit für alle Bürgerinnen und Bürger. → <i>Es muss gelingen die Verfügbarkeit und ein gutes Preismodel die Attraktivität zu steigern.</i>	Bessere Verbindungen zwischen den Orten. Günstigere Fahrpreise. Gute Verfügbarkeit für alle Bürgerinnen und Bürger. CO ₂ -neutrale Antriebe → <i>ÖPNV funktioniert nur im Gesamtpaket! - Auch mit dem IV (Rad/Fuß) und dem MIV.</i>	Bessere Verbindungen zwischen den Orten. CO ₂ -neutrale Antriebe	Bessere Verbindungen zwischen den Orten. Günstigere Fahrpreise. Gute Verfügbarkeit für alle Bürgerinnen und Bürger. CO ₂ -neutrale Antriebe	Bessere Verbindungen zwischen den Orten. Günstigere Fahrpreise. Gute Verfügbarkeit für alle Bürgerinnen und Bürger. CO ₂ -neutrale Antriebe

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
2. Struktur					
2.1 Setzen Sie sich dafür ein, dass der ÖPNV innere Grenzen in der Region leichter überwinden kann?	→ <i>Im Zuge der interkommunalen Zusammenarbeit muss grenzübergreifend zusammengearbeitet werden. Dies betrifft den ÖPNV insbesondere. Dieser ist über den Regionalverband und den VRB gemeinschaftlich geplant und abgestimmt. Zur Vernetzung wurden neue Regiobuslinien geschaffen und optimiert. Im Zwiespalt zwischen Attraktivität, also Schnelligkeit, und der Anzahl der Nutzer ist die Schaffung neuer Linien zu prüfen. Zubringerverkehre sind hier eine mögliche Ergänzung.</i>	Die Gebietsgrenzen müssen leichter überwunden werden. Die Umlandbeziehungen unserer Städte sind dringend zu verbessern. → <i>Verkehr in kommunalen Grenzen zu denken, läuft seinem Zweck zuwider! - Klares JA zur Vernetzung!</i>	Die Gebietsgrenzen müssen leichter überwunden werden. Die Umlandbeziehungen unserer Städte sind dringend zu verbessern.	Die Gebietsgrenzen müssen leichter überwunden werden. Die Umlandbeziehungen unserer Städte sind dringend zu verbessern.	Die Gebietsgrenzen müssen leichter überwunden werden. Die Umlandbeziehungen unserer Städte sind dringend zu verbessern. → <i>Erfordert erhebliche Änderungen im Nahverkehrsplan mit weitgehenden betrieblichen Auswirkungen auf die Unternehmen im Verkehrsverbund</i>
2.2 Setzen Sie sich dafür ein, Im Rahmen des VRB eine stärkere Zentralinstanz zu schaffen und die Unternehmen mehr in die Rolle von Auftragnehmern überführen?	(4) → <i>Ich stimme der Beschreibung* zu. Allerdings bedarf es weiterhin Einfluss auf den Verband durch eine Stadt wie Wolfenbüttel, die zurzeit direkten Zugriff auf die KVG hat. Wir müssen hier im Sinne des Gesamten lernen zu denken. Synergien müssen genutzt werden.</i> *) Hinweis: Der Fragebogen mit den vollständigen Texten ist auf der Homepage einsehbar	Ich setze mich für eine Strukturreform des VRB ein. → <i>Der o.g. Text* sagt alles und präsentiert die überfällige Lösung! Der VRB verwaltet nur auf kl. gem. Nenner.</i> *) Hinweis: Der Fragebogen mit den vollständigen Texten ist auf der Homepage einsehbar	<i>Tendenz: eine gewisse Strukturreform des VRB (3)</i> Nach meiner Auffassung ist eine Region wie bspw. die Region Hannover in der Lage den ÖPNV ganzheitlich für einen Ballungsraum zu organisieren. Die entscheidende Frage als Bürgermeister von Wolfenbüttel wäre für mich, ob die Wolfenbütteler Interessen innerhalb eine so großen Verwaltungsstruktur untergehen oder sich besser umsetzen lassen. Ich bin	Ich setze mich für eine Strukturreform des VRB ein.	<i>Strukturreform des VRB (3)</i> → Der Verkehrsverbund ist eine Gesellschaft. Eine Strukturreform ist nur durch eine Gesetzesinitiative auf Landesebene (Nahverkehrsgesetz) und ggf. Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes möglich. Ich setze mich für eine grundlegende Strukturreform des VRB ein.

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
			einer zentralen Struktur gegenüber nicht abgeneigt, aber ich würde mich auch nicht von Braunschweig über den Tisch ziehen lassen. Aktuell haben wir keinen (Stadt) Wolfenbütteler in der Verbandsversammlung.		
3. Gerechtigkeit und Partizipation					
3.1 Halten Sie die ÖPNV-Angebote in Wolfenbüttel für gleichmäßig gut und gerecht verteilt?	<i>Es bestehen Angebotsunterschiede (3) → Das neue Buskonzept hat das Ziel die Anbindungen in der Stadt zu verbessern. Dies sollte nach der Einführung evaluiert werden, um die Effekte daraus zu bewerten. Dies sollte insbesondere dahingehend geprüft werden wir gut alle Bereiche in Wolfenbüttel eingebunden sind. Die Zuganbindung als Zubringer nach BS und in den Harz ist gut.</i>	<i>Das Angebot ist eher gleichmäßig und gerecht verteilt (4) → Innerhalb des Stadtgebietes ist die Verteilung akzeptabel, naturgemäß sind zentrale Orte besser bedient.</i>	<i>Es bestehen Angebotsunterschiede (3)</i>	<i>Es bestehen Angebotsunterschiede (3)</i>	<i>Es bestehen Angebotsunterschiede (3) → Durch das Stadtbuskonzept kommt es zu Taktverdichtungen und ausgewogenen Bedienungsangeboten. Mehr geht immer und ist derzeit allerdings nicht finanzierbar.</i>
3.2 Für wie wichtig halten Sie die öffentliche Beteiligung (z.B. Fahrgastbeiräte) bei der Planung und Begleitung?	<i>Ich halte die Beteiligung für sehr wichtig. → Die Beteiligung ist unumgänglich, um den Zugang zum ÖPNV für alle Menschen zu ermöglichen.</i>	<i>Ich halte die Beteiligung für sehr wichtig. → Busse sind viel zu laut, unergonomisch, zugeklebt, kein Fahrgast will das, muss es aber erdulden.</i>	<i>Ich halte die Beteiligung für sehr wichtig. → Beteiligung immer. Verbindlich entscheiden müssen die dafür legitimierten demokratischen Gremien</i>	<i>Ich halte die Beteiligung für sehr wichtig.</i>	<i>Ich halte die Beteiligung für sehr wichtig. → Die betrieblichen Bedingungen beim Linienverkehr sind allerdings sehr starr und werden oft bestimmende Größe bei der Planung - Umlaufzeiten, Fahrzeugeinsatz, Umsteigebeziehungen</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
3.3 Würden Sie dafür eintreten, dass das Beteiligungsverfahren für den NVP 2025 mit breiter öffentlicher Beteiligung durchgeführt wird?	<i>breitere Bürgerbeteiligung für den nächsten NVP (4) → Die Beteiligung der Bürger/innen ist für mich ein grundsätzliches Thema meiner politischen Arbeit. Auch in diesem Fall würde ich eine Beteiligung befürworten. Mein Ziel ist es durch einen Beteiligungsprozess ein Mobilitätskonzept 2030+ für Wolfenbüttel zu entwickeln. Die Ergebnisse daraus können in den NVP mit einfließen. Auch jetzt ist schon eine Beteiligung über die öffentlichen Ausschusssitzungen der Stadt und des Landkreises möglich. Dies wird zu wenig genutzt und müsste stärker beworben werden.</i>	<i>Ich setze mich für eine breite Bürgerbeteiligung für den nächsten NVP und ggf. für zusätzliche Mittel ein. → Verw. arbeiten gut, aber zu kostenorientiert, mit Beteiligung wird die Akzeptanz des ÖPNV viel besser!</i>	<i>Ich setze mich für eine breite Bürgerbeteiligung für den nächsten NVP und ggf. für zusätzliche Mittel ein. → Demokratie ist immer aufwendig.</i>	<i>Ich setze mich für eine breite Bürgerbeteiligung für den nächsten NVP und ggf. für zusätzliche Mittel ein.</i>	<i>Ich setze mich für eine breite Bürgerbeteiligung für den nächsten NVP und ggf. für zusätzliche Mittel ein. → Dafür werde ich mich einsetzen. Die Aufgabe gehört in das Pflichtenheft des Regionalverbandes. Die Stadt hat keinen Sitz im Verbandsrat und der Verbandsversammlung. Eine gute Zusammenarbeit mit dem Landkreis ist Voraussetzung für die Umsetzung einer breiteren Beteiligung.</i>
4. Innovationen					
4.1 Sollen die digitalen Dienste im ÖPNV ausgebaut werden?	<i>sehr wichtig → Die Weiterentwicklung der Mobilität und Gestaltung der Transformation kann aus meiner Sicht nur durch eine enge Digitalisierung erfolgen, z.B. Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, Bezahlssystematiken, benutzerfreundliche Steuerung für die Kunden etc.</i>	<i>sehr wichtig → Information ist im ÖPNV "alles"! "Smart" sind Dinge, um d. m. sich nicht kümmern muss, d. ist viel Arbeit!</i>	<i>sehr wichtig</i>	<i>sehr wichtig</i>	<i>sehr wichtig → Wir werden digitaler und der Ausbau der Dynamischen Fahrgastinformationen ist ein erster Schritt. Das alles ist Voraussetzung für On-Demand Verkehre die eine große Chance für Schwachlastzeiten und eine Erschließung in der Breite sind.</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
4.2. Wären Sie bereit, mögliche Mehrkosten aufgrund des zügigen Einsatzes solcher Fahrzeuge mit emissionsärmeren Antriebskonzepten (Batterie, Wasserstoff, evtl., synthetischer Kraftstoff) in Kauf zu nehmen?	<i>mittlere Position (3) → Dies muss im Zuge der Gesamtkostenprognose erfolgen. Grundsätzlich sollen Neuanschaffungen mit emissionsarmen Antrieben erfolgen. Alle Ersatzbeschaffungen darüber hinaus müssten im Zuge der finanziellen Möglichkeiten geprüft werden.</i>	Ich bin für den zügigen Kauf von E- Bussen, auch wenn diese teurer sind. → Erneuerbar ist nur Strom! Aber allein des Lärms wegen muss man umstellen.	<i>mittlere Position (3) → Müsste die Angebote nebeneinanderlegen.</i>	Ich bin für den zügigen Kauf von E- Bussen, auch wenn diese teurer sind.	Ich bin für den zügigen Kauf von E- Bussen, auch wenn diese teurer sind. → Alles andere macht im Angesicht des Ziel bis 2030 65% der CO2 Emissionen einzusparen keinen Sinn.
4.3 Sollte man bei zukünftigen Planungen vermehrt den schienengebundenen ÖPNV in Betracht ziehen, z.B. eine Anbindung Wolfenbüttels an die Stadtbahn Braunschweigs?	<i>mittlere Position (3) → Eine Straßenbahn steht nur nicht im Stau, wenn die Linienführung abseits des Individualverkehrs stattfindet. Dies ist in WF in vielen Bereichen schwierig. Die Kosten-Nutzen-Analyse muss positiv sein, dann ist zu überlegen, ob es weiterverfolgt werden kann.</i>	Schienefahrzeuge sind unabhängig von Straßen, stehen nicht im Stau und werden als komfortabler wahrgenommen. → Ja, obwohl es durch die Aufgabe der RegioStadtBahn schwierig geblieben ist.	<i>mittlere Position (3) → Hängt von der Gesamtplanung ab.</i>	<i>Busse sind insgesamt flexibler auf veränderbaren Linien wegen einsetzbar. (2)</i>	<i>mittlere Position (3) → Beides hat seine Berechtigung insbesondere anlässlich der Entwicklung neuer Antriebstechnologien und der Option neuer Bedienungsformen z.B: On-Demand Verkehre.</i>
4.4 Würden Sie für eine Wiederaufnahme der Planungen für eine Regionalstadtbahn in der Region Braunschweig plädieren?	<i>Das Projekt ist wohl erledigt (2) → Von dem Projekt war ich überzeugt. Es hat sich inzwischen anders entwickelt und mit dem Regionalbahnkonzept 2014+ wurden gute Verbesserungen erreicht. Hieran muss weiter gearbeitet werden.</i>	(4) → Ja, aber: Kompromiss zw. Geschwindigkeit. und Haltestellen ist schwierig und die Spurweite ein großes Hindernis.	<i>mittlere Position (3) → Mir fehlt der Glaube, dass 5, 6 oder 7 Landkreise und 2 oder 3 Städte sich auf ein komplexes Verkehrskonzept und die Verteilung der Kosten einigen können. Wahrscheinlich müsste man dafür erst die Region gründen, aber ich lasse mich gerne vom Gegenteil überzeugen.</i>	<i>keine Angabe</i>	<i>Das Projekt ist wohl erledigt (2) → Ich würde die erforderlichen Ressourcen lieber in den Ausbau des Bedienungsangebotes und neuer Antriebe beim Busverkehr lenken</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
4.5 Treten Sie für die Reaktivierung des Bahnhofpunkts Wendessen und eine Neueinrichtung von Haltepunkten in WF-Linden und Groß-Stöckheim ein?	<i>neutral (3) → Die Anbindung für den Schienenverkehr ist grundsätzlich sinnvoll. Die Reaktivierung des Haltepunktes Wendessen ist bereits beschlossen und in der Planung. Ob die beiden weiteren Haltepunkte inhaltlich und wirtschaftlich sinnvoll sind müsste nach einer durchzuführenden Prüfung bewertet werden.</i>	<i>Im Falle meiner Wahl werde ich mich mit Priorität dafür einsetzen. → JA! Stöckheim wäre neben Innenverdichtung/Industriebrachen das einzig akzeptable Baugebiet für mich.</i>	<i>Im Falle meiner Wahl werde ich mich mit Priorität dafür einsetzen.</i>	<i>keine Angabe</i>	<i>Im Falle meiner Wahl werde ich mich mit Priorität dafür einsetzen. → Ich setze mich bereits dafür ein und es werden regelmäßige Abstimmung mit dem Regionalverband und DB-Netz geführt. Der Haltepunkt wird gebaut.</i>
5. Tarif und Preise					
5.1 Für welchen Fahrpreis (Einzelfahrt erwachsene Person in Preisstufe 1) setzen Sie sich ein?	<i>Preis: 1 € → Eine pauschale Entscheidung für ein Preiskonzept per Einzelpreis ist an dieser Stelle sicherlich zu kurz gegriffen. Für eine Größenordnung der Zielsetzung kann es hier genutzt werden Die Idee des Preiskonzeptes würde ich eher nach günstigen Flatrates und normalen Einzelpreisen orientieren.</i>	<i>Völlig anderes Tarifsysteem → Es muss eine Flatrate geben, alles andere ist halberzig, teuer und Datenschutzhorror.</i>	<i>keine Festlegung → Die Gewerbesteuer ist die wichtigste Säule der kommunalen Finanzen. Aktuell gelten Sonderregelungen bei Insolvenzenerstmal müssen wir nach der Pandemie einen ehrlichen Kassensturz machen.</i>	<i>Nulltarif</i>	<i>Preis 2 € / Völlig anderes Tarifsysteem → Den Flächenzonentarif im Verbundgebiet finde ich nicht schlecht jedoch im Einzelfall bei Fahrten durch zwei Tarifzonen auf Kurzstrecken ist er problematisch. Der Vorschlag den Einzelfahrpreis zu reduzieren würde zu einer erheblichen Reduzierung der Tageskarten führen. Das ist für Familien und Gruppen interessant.</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
5.2 Würden Sie höhere Ausgaben für den ÖPNV unterstützen?	→ Dies muss natürlich in der jeweiligen Szenariobetrachtung bewertet werden im Verhältnis Aufwand/Nutzen. Hier könnten auch neue ÖPNV Ansätze getestet und deren Effektivität bewertet werden.	Steigerung der derzeitigen Zuschüsse um 25% → Die Frage ist, wie man die Fahrpreise auf die Bevölkerung verteilt. Referendum über Bürger:innenticket!	keine Festlegung → Die Gewerbesteuer ist die wichtigste Säule der kommunalen Finanzen. Aktuell gelten Sonderregelungen bei Insolvenzenerstmal müssen wir nach der Pandemie einen ehrlichen Kassensturz machen.	keine Angabe	Steigerung der derzeitigen Zuschüsse um 25% → Das entspricht etwa dem Zuschussbedarf, der durch die Umstellung auf das neue Stadtbuskonzept entsteht. Ich sehe derzeit den Schwerpunkt im Umstieg auf neue Antriebstechnologien.
6. Stadt- und Kommunalplanung					
6.1 Eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen müsste sicherlich zulasten des Verkehrsmittels Auto erfolgen. Welche Maßnahme werden Sie ergreifen?	Der MIV-genutzte Straßenraum sollte beibehalten werden, weder Umwandlung noch Neubau → Ich verfolge die Gleichberechtigung aller Verkehrsformen. Hier muss jeweils situationsbezogen entschieden werden.	(4) → In Wolfenbüttel gibt es keine Straßen, von denen eine Fahrspur umgewandelt werden könnte, ohne die Straße komplett für den Autoverkehr zu sperren. Daher setze ich mich für Koexistenz zwischen Radverkehr und deutlich verringertem und entschleunigtem Autoverkehr ein.	keine Angabe	Fahrspuren der Straßen sollen großzügig umgewandelt werden.	(4) → Wann und wo genau? Durch die Struktur Wolfenbüttels ist der Straßenraum begrenzt. Allerdings kann mit Tempo 30 und Fahrradzonen bereits im Bestand einiges erreicht werden. Hier möchte ich entsprechende Konzepte gemeinsam mit Frau Prof. Dr. Jana Kühl der Professur für Radverkehrsmanagement entwickeln.
6.2 Wie stehen Sie zu Forderungen, innerstädtische Bereiche stärker vom privaten Autoverkehr zu entlasten?	Gewisser Handlungsbedarf ist gegeben. (3) → Das Ziel der Entlastung ist wichtig. Es braucht grundsätzlich alle Verkehrsformen in einer Stadt. Die Attraktivität alternativer Verkehrsformen neben dem Auto soll gesteigert werden.	Ich sehe hier einen hohen Handlungsbedarf. Nur so kann Klima- und Gesundheitsschutz erreicht und gleichzeitig die Lebensqualität verbessert werden. → Die hier aufgemachten Gegensätze sind keine! Binnenverkehr mit Rad/ÖPNV lässt Platz für Autos	Die Innenstadt muss bequem und preiswert mit dem Auto erreichbar sein, um Handel, Gastronomie und innerstädtisches Leben zu erhalten	Ich sehe hier einen hohen Handlungsbedarf. Nur so kann Klima- und Gesundheitsschutz erreicht und gleichzeitig die Lebensqualität verbessert werden.	Gewisser Handlungsbedarf ist gegeben. (3) → Eigentlich ist die Frage im linken Spektrum inkonsequent, weil sie ideologisch voraussetzt was sich nicht zwingend ausschließen muss. Wir brauchen auch eine verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstadt und das am besten schonend. Es gibt

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
					<i>Menschen die auf barrierefreie Zugänglichkeiten angewiesen sind, Lieferverkehre und Arbeitsplätze. Parkplätze, eine politische Reflexforderung, retten nicht die Innenstadt genauso wie das Fahrrad als "Mobilitätsmittel der Zukunft", genauso einseitig gefordert, nicht allein die Umwelt retten kann. Ich möchte daher die Intermodalität verbessern und Anreize zum Umstieg schaffen.</i>
6.3 Beim Thema Parken im Innenstadtbereich gibt es ein breites Meinungsspektrum in der Bevölkerung. Welche Position nehmen Sie ein?	Die Zahl der Parkplätze kann in etwa gleich bleiben. → Die Anzahl der Parkplätze ist ausreichend. Es ist zu prüfen, ob durch z.B. zentrale Parkplatzmöglichkeiten die Innenstadt entlastet werden kann.	Auf keinen Fall neue Parkplätze schaffen, beispielsweise auch nicht am Meesche- Sportpark. Hier gibt es in fußläufiger Entfernung bereits genügend Parkraum. Den Ausbau von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr fördern, so- dass eine Einsparung von ... von 10 - 25% ermöglicht wird. ... von mehr als 25 % ermöglicht wird. → Das ist ein Prozess. Parkplätze dürfen nicht neu geschaffen, aber verlagert werden. Jeder neue Parkplatz würde zusätzlichen Verkehr generieren, der allein aus Gründen des Lärmschutzes unvertretbar wäre.	Die Zahl der Parkplätze kann in etwa gleich bleiben.	Auf keinen Fall neue Parkplätze schaffen, beispielsweise auch nicht am Meesche- Sportpark. Hier gibt es in fußläufiger Entfernung bereits genügend Parkraum.	Die Zahl der Parkplätze kann in etwa gleich bleiben. → Es ist ein Irrtum zu glauben Parkplätze ziehen Fahrzeuge an, so lang der Modal Split nicht verändert wird und die Menschen wahlfrei Autos kaufen, werden Sie auch damit fahren und im Zweifel auch dort parken, wo es nicht vorgesehen ist. Der Stellplatzbedarf an der Meesche ist kein öffentlicher.

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
6.4 Nach einer Untersuchung aus dem Jahr 2018 (Umweltbundesamt) fühlen sich 75 Prozent der Befragten in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehr gestört oder belästigt. Wie wollen Sie diese Belastung reduzieren?	Durch Reduzierung des PKW-Anteils am Verkehr. Durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Durch Förderung des ÖPNV (Stadtbus) → <i>Die Förderung der E-Mobilität sowie der alternativen Verkehrsformen zum Auto sollte dieses Ziel mit unterstützen.</i>	Durch Reduzierung des PKW-Anteils am Verkehr. Durch Förderung alternativer Antriebe der PKW, Motorräder und Busse. Durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Durch Förderung des ÖPNV (Stadtbus)	Durch Förderung alternativer Antriebe der PKW, Motorräder und Busse → <i>Die leisen E-Autos durchdringen jetzt den Markt. Das beste Mittel gegen Verkehrslärm ist Ladeinfrastruktur.</i>	Durch Reduzierung des PKW-Anteils am Verkehr. Durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs.	Durch Förderung alternativer Antriebe der PKW, Motorräder und Busse. Durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Durch Förderung des ÖPNV (Stadtbus) → <i>Und durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes, Geschwindigkeitsreduzierungen und die Verbesserung der Intermodalität</i>
6.5 Sollte Ihrer Meinung nach die Stadt Wolfenbüttel darauf hinarbeiten, dass Tempo 30 innerörtlich zur Regelgeschwindigkeit wird?	Auf der Versuchsebene sollten Erfahrungen gemacht werden.	Das Ziel ist anzustreben. → <i>Aber es wird Hauptstraßennetz mit 50 geben. Dort gibt es auch Radwege, die von der Fahrbahn abgesetzt sind oder aber gut ausgebaute Alternativrouten.</i>	(2) → <i>Nicht pauschal, aber wo der Fußgängersicherheit geholfen wird, würde ich für 30er Zonen plädieren. Man kommt nicht schneller an, wenn man bis zur nächsten Ampel 50 anstatt 30 fährt. Sicherheit geht vor!</i>	Auf der Versuchsebene sollten Erfahrungen gemacht werden.	(2) → <i>Das finde ich gut. Auch wenn uns die Straßenbauverwaltung des Landes hierbei oft einen Strich durch die Rechnung macht. macht.</i>
6.6 Im Jahr 2021 sind in Wolfenbüttel für den Radverkehr pro Einwohner etwa 2 Euro eingeplant worden. Für welchen Betrag werden Sie sich einsetzen?	Betrag: 5 € → <i>Radverkehr liegt im Trend und wird daher zu einer stärkeren finanziellen Beachtung führen müssen.</i>	Betrag: 10 € → <i>Ich setze mich für 10 EUR ein, weil ich glaube, dass das (von Großprojekten wie dem Radschnellweg abgesehen) ausreichend sein wird. Denn ich möchte ja vorhandene Straßen für den Radverkehr sicherer und dadurch gut nutzbar machen. Abgesehen davon lehrt die (politische) Erfahrung, dass es nicht am Geld, sondern am Willen der Umsetzung sinnvoller Radverkehrsprojekte scheitert.</i>	keine Festlegung → <i>Die Gewerbesteuer ist die wichtigste Säule der kommunalen Finanzen. Aktuell gelten Sonderregelungen bei Insolvenzenerstmal müssen wir nach der Pandemie einen ehrlichen Kassensturz machen.</i>	Betrag: 35 €	Betrag: 5 € - 10 € → <i>Allerdings wenn ich höre, wie bereits Steuergeschenke offeriert werden, bin ich nicht ganz sicher, ob es im künftigen Rat hierfür Mehrheiten gibt.</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
6.7 Welche Anzahl von Fahrradstraßen sollte in Wolfenbüttel angestrebt werden?	→ Eine Anzahl kann nicht benannt werden, da die Entscheidung immer im Einzelfall zu betrachten sind. Da wo es möglich ist und eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer auszuschließen ist, ist dies anzustreben.	Die Mehrzahl der Straßen sollte umgewandelt werden. → Es muss zusammenhängende Fahrradzonen geben, die über Fahrradstraßen miteinander verbunden werden.	keine Festlegung → Das sind jeweils Einzelfallentscheidungen	Die Mehrzahl der Straßen sollte umgewandelt werden.	→ Schwer zu greifen dort wo es geht.
6.8 Die Notwendigkeit für Mobilität lässt sich reduzieren, wenn z.B. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote nah beieinander sind. Treten Sie für eine entsprechende Stadtplanung ein?	Das ist wichtig. (2)	Nahversorgung und Vermeidung von Zersiedelung halte ich für elementar wichtig. → Ja, obwohl dies schwierig ist. Bestes Beispiel der jüngsten Zeit ist der Wegfall des Netto-Marktes am Grünen Platz, wo ausgerechnet eine zu 50% städtische Gesellschaft ein neues Bürogebäude errichtet, ohne die auch nur die Option auf Nahversorgung mitzudenken. Das hätte man vielleicht verhindern können, wenn städtische Beteiligungen weniger als "Konzern Stadt", sondern als "Gemeinsames Eigentum in kommunaler Verwaltung" gedacht werden würden. Derzeit gibt es allerdings den (falschen!) Trend, Nahversorger seitens der Betreiber weiter zu vergrößern und kleine Standorte zu meiden, weil sie weniger wirtschaftlich (aber nicht unwirtschaftlich!) sind. Die Umkehr muss man be-	Nahversorgung und Vermeidung von Zersiedelung halte ich für elementar wichtig.	mittlere Position (3)	Nahversorgung und Vermeidung von Zersiedelung halte ich für elementar wichtig. → Ich arbeite derzeit an der Ansiedlung von drei Nahversorgungsstandorten, um genau das zu erreichen und es wäre schön wenn im Löwentor ein weiterer entstehen würde. Auch daran wird gearbeitet.

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
		<i>fördern, aber kann man kann sie nicht allein bewirken.</i>			
6.9 Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die durch die Klimakrise verstärkte Wärmebelastung in der Stadt ändern?	Es müssen zusammenhängende „Grüne Inseln“ (pocket park) geschaffen werden. Dächer und Wände müssen begrünt werden → <i>Die beiden Maßnahmen halte ich für sinnvoll.</i>	Es müssen zusammenhängende „Grüne Inseln“ (pocket park) geschaffen werden. Dächer und Wände müssen begrünt werden. Der Betrieb von Verbrennungsmotoren muss drastisch reduziert werden. → <i>Es wird nur ein Bündel an Maßnahmen zum gewünschten Effekt führen. Dabei steht die Innenverdichtung zur Schaffung von Wohnraum und der Erhalt von Grünflächen in einem Widerspruch. Daher sollten nur schon jetzt genutzte Flächen als Baugebiete weitergenutzt werden.</i>	Es müssen zusammenhängende „Grüne Inseln“ (pocket park) geschaffen werden. Dächer und Wände müssen begrünt werden	Es müssen zusammenhängende „Grüne Inseln“ (pocket park) geschaffen werden. Dächer und Wände müssen begrünt werden. Es müssen Verkehrsbeschränkungen eingeführt werden, z.B. eine City-Maut. Der Betrieb von Verbrennungsmotoren muss drastisch reduziert werden.	Es müssen zusammenhängende „Grüne Inseln“ (pocket park) geschaffen werden. Dächer und Wände müssen begrünt werden. Der Betrieb von Verbrennungsmotoren muss drastisch reduziert werden. → <i>Dort wo es möglich ist. Gerne!</i>
6.10 Wie lässt sich Ihrer Meinung nach die Straßenquersituation auf dem Schiffwall verbessern?	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (zurzeit 50km/h)	Wegfall von Parkplätzen auf einer Seite. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (zurzeit 50km/h) → <i>Der Wegfall der Parkplätze einer Seite (konkret auf der Südseite) ist ein gangbarer erster Kompromiss. Die Fahrbahn wird schmaler langsamer und für den Radverkehr attraktiver, die Fußwege werden entsprechend regelbreit. Die Gestaltung sollte der des Schlossplatzes folgen (möglichst</i>	Wegfall von Parkplätzen auf einer Seite. → <i>Wie Sie der Presse entnehmen konnten, bin ich auch ein Freund von Zebrastreifen</i>	Durch Wegfall von Parkplätzen auf beiden Seiten des Schiffwalls	<i>keine Angabe</i>

	Dennis Berger (SPD)	Stefan Brix (Bündnis 90/Die Grünen)	Dr. Adrian Haack (CDU)	Bettina Kiehne-Weinreich (Die Partei)	Ivica Lukanic (parteilos)
		<i>noch "kantenärmer", aber das ist eine andere lange Geschichte).</i>			

Ausführliche Ergänzungen:

Dr. Adrian Haack (CDU) zu Punkt 1.2.:

Automobil, Fahrrad und ÖPNV sind gleichberechtigt. Eine fahrradfreundliche Stadt schließt niedrigere Parkgebühren oder bessere Fußgängersicherheit nicht aus. Wir stehen für eine Mobilitätspolitik, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientiert. Erlauben Sie mir einige generelle Ausführungen zum Thema Verkehr, damit Sie nachvollziehen können wie ich Entscheidungen treffe:

- 1) Politik muss/darf/soll Menschen nicht erziehen. Die Leute entscheiden sich für ihre Form der Mobilität und die Politik muss die Rahmenbedingungen schaffen. Man kann Anreize setzen, aber ich möchte niemanden aus Prinzip belasten. Hohe Parkgebühren in der Innenstadt werden bspw. Nicht mehr Menschen aus Fummelse oder Leinde aufs Rad bringen, sondern nach Braunschweig umleiten. Dem Klima und dem Handel in Wolfenbüttel wäre nicht geholfen. Auf jeden Wolfenbütteler kommen ca. 0,68 PKW, davon wird ein Teil auf ÖPNV oder Fahrrad umsteigen, aber die überwiegende Mehrheit wird weiter Auto fahren wollen oder müssen.
- 2) Klimaschutz funktioniert nur über Technologie. Die Autofahrer, die bewusst auf das Fahrrad umsteigen wollen, brauchen dafür nicht Adrian Haack. Ladeinfrastruktur für umweltfreundliche E-Antriebe ist ein Angebot für die Autofahrer, die nicht umsteigen können oder wollen. Die E-Fahrzeuge werden den Markt durchdringen und deshalb dürfen wir nicht bei der Infrastruktur hinterherlaufen. Jedes E-Auto ist emissionsärmer und leiser als ein Verbrenner und damit ein Schritt in die richtige Richtung.
- 3) Sicherheit ist für mich als Vater das Wichtigste. Gefahrenschwerpunkte für Fußgänger und Radfahrer werde ich systematisch identifizieren und versuchen die Risiken zu minimieren. Straßenverkehr funktioniert nur mit Rücksichtnahme und klaren Regeln.