

# Fragen des ADFC zur Ulmer OB-Wahl 2023 an die Kandidatin und die Kandidaten



## 1 | Haben Sie die Möglichkeit, einen Teil (oder viele) Ihrer Wege mit dem Rad zurückzulegen und was erleben Sie dabei?

### ***Lena Schwalling***

Ich muss leider zugeben, dass ich eher keine begeisterte Radfahrerin bin. Das liegt vermutlich auch daran, dass ich keine sehr sichere Radfahrerin bin und mich nicht besonders wohl fühle, wenn Autos zentimeterknapp an mir vorbeiziehen, Radwege einfach an Kreuzungen irgendwo aufhören oder ich Sorge haben muss, Fußgängerinnen und Fußgängern zu nahe zu kommen, weil Fuß- und Radweg nicht getrennt und viel zu schmal sind. Damit mehr Menschen in Ulm Radfahren, müssen wir unsere Radinfrastruktur deutlich verbessern, denn nur wenn Radfahren sicher, schnell und bequem ist, werden wir mehr Menschen dafür gewinnen können.

### ***Gunter Czisch***

Ja, ich lege immer wieder Wege zu Terminen und privat mit dem Fahrrad zurück. Ich gehe aber mehr zu Fuß und bin passionierter Bahnfahrer. Ich erlebe überwiegend die Vorteile des Fahrrads im Stadtverkehr - man ist schnell und unkompliziert unterwegs. Ulm hat die letzten Jahre an vielen Stellen ein gutes Grundgerüst an Fahrradinfrastruktur geschaffen, an den meisten Stellen kann man sich als Radfahrender gut bewegen. Aber natürlich erlebe auch ich immer wieder Engstellen im Verkehr. Hier können wir besser werden. Die häufig zu hörende Kritik, einigen Radfahrende fehle die Rücksicht gegenüber Fußgängern, beobachte ich auch.

### ***Martin Ansbacher***

Ich bin, sofern es beruflich möglich ist, teilweise mit dem Rad unterwegs. Ich erlebe dabei, dass es durchaus große Gefahrenquellen und Unsicherheiten vor allem für Radfahrende gibt. Das ist auf unklare Regelungen und Kennzeichnungen zurückzuführen. Außerdem enden die Radwege teilweise einfach und es gibt keine attraktiven Tangentialverbindungen. Die Radwege sind zudem häufig in einem schlechten Zustand und müssen dringend saniert werden.

### ***Thomas Treutler***

Ich fahre mit dem Rad zur Arbeit und wenn ich abends weggehe, nehme ich auch stets das Fahrrad.

---

## 2 | Wie ist Ihre Meinung zu den finanziellen und personellen Mitteln der Stadtverwaltung in Bezug auf den Radverkehr in Ulm? Sind diese ausreichend oder sehen Sie Ausbaupotenzial?

### ***Lena Schwalling***

Ich möchte, dass Fahrradverkehr in allen Verkehrsplanungen immer von Anfang an gleichberechtigt mitbedacht wird. Personalstellen, die explizit Fahrradverkehr planen und betreuen, sind wichtig. Gleichzeitig braucht es von der Verwaltungsspitze eine klare Entscheidung, dass die gesamte Verkehrsplanung künftig in allen Planungsphasen Fahrradverkehr mitdenkt.

### ***Gunter Czisch***

Ich halte die finanziellen und personellen Mittel - insbesondere im Verhältnis zu den vielen anderen Aufgaben einer Stadtverwaltung - für angemessen. Zumal die Aufgaben an vielen Stellen mitbetrachtet werden, wie bei nahezu allen Projekten zur Verkehrsinfrastruktur und in der Abteilung Mobilität.

### ***Martin Ansbacher***

Die personellen Mittel sind eigentlich da, wenn die geschaffenen Stellen auch besetzt sind. Finanziell sehe ich durchaus Ausbaupotential. Wir müssen mehr Geld in die Hand nehmen, um den Radverkehr in unserer Stadt attraktiv zu machen. Nur so können wir die Verkehrswende erreichen

### ***Thomas Treutler***

Das kann ich leider nicht beurteilen. Ich kann nur sagen, dass noch viel Luft nach oben ist.

---

## **3 | Was sehen Sie in Ulm positiv im Bereich der Radverkehrsförderung?**

### ***Lena Schwelling***

Es liegen gute Konzepte vor, auch teilweise schon Planungen und Priorisierungen, was kurz-, mittel oder langfristig umzusetzen ist. Was getan werden müsste, ist also eigentlich klar, nur die Umsetzung hapert noch etwas hinterher.

### ***Gunter Czisch***

Wir investieren seit vielen Jahren in unsere Infrastruktur - und das auf Basis eines über die Jahre weiterentwickelten Konzepts "Fahrrad in Ulm". Stadtentwicklung und Veränderung von Infrastruktur ist ein Bohren von dicken Brettern vor dem Hintergrund vielfältiger sich veränderter Mobilitätsbedürfnisse. Selten kann man wirklich neu planen, meistens ist es ein Veränderung im Kleinen und den bestehenden, häufig beengten, Bedingungen.

### ***Martin Ansbacher***

Die mittlerweile eingeführten und umgesetzten Fahrradstraßen. Die finanziellen Mittel wurden durch den Gemeinderat aufgestockt.

### ***Thomas Treutler***

Es gibt Fahrradstraßen, schlecht ausgebaut, aber es gibt Fahrradstraßen.

---

## **4 | In welchen Bereichen sehen Sie die größten Defizite und Entwicklungspotenziale?**

### ***Lena Schwelling***

In der Umsetzung der Konzepte und Pläne. Den Beschluss des Gemeinderats, dass in Ulm 2025 ein Viertel aller Verkehrsbewegungen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollen, verpassen wir bei Weitem. Statt Fahrradverkehr mit Priorität zu stärken und zu fördern, wird die Umsetzung neuer Fahrradrouten oder die Entschärfung von Gefahrenstellen verschoben immer wieder verschoben. Ich setze mich dafür ein, dass Fahrradverkehr in Ulm gleichberechtigt gestaltet und mit Nachdruck gestärkt und gefördert wird.

### ***Gunter Czisch***

Die Abstellanlagen am Bahnhof müssen zeitnah - wie übrigens auch in den Planungen vorgesehen - realisiert werden. Mehr Ladestationen für e-bikes und der Ausbau von Mobilitätsstationen sind weitere Beispiele.

### ***Martin Ansbacher***

Dass die Vorgabe des Anteils des Radverkehrs am Modal Split von 25% bis 2025 nicht erreicht wird. Ziele, die gesteckt werden, müssen auch eingehalten werden. Defizite gibt es in unklarer Wegführung und Sicherung der Radfahrenden. Attraktive Hauptrouten fehlen. Die Radverkehrsführung in der Innenstadt bspw. Neue Straße muss völlig neu gedacht werden. Außerdem ist eben teilweise der bauliche Zustand der Radwege zu beklagen.

### **Thomas Treutler**

Es ist unzumutbar, dass Radwege auf die Straße verlagert wurden. Dies, um den Autoverkehr auszubremsen. Das ist in meinen Augen unmoralisch, die Fahrradfahrer für diese Zwecke einzuspinnen. Es wird Geld für Berater ausgegeben, jedoch wäre dieses Geld in bessere Fahrbeläge sinnvoller investiert worden usw.

---

## **5 | Bitte ordnen Sie in einer persönlichen Rangliste die folgenden Maßnahmen nach Ihrer persönlichen Wichtigkeit (1 entspricht höchster Priorität, 9 entspricht geringster Priorität) und ergänzen Sie die Liste um eigene Ideen.**

<b>Maßnahme</b>	<b>L. Schwelling</b>	<b>G. Czisch</b>	<b>M. Ansbacher</b>	<b>T. Treutler</b>
Verkehr allgemein verlangsamen (z. B. mit Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen, etc.)	2	7	2	9
Radverkehr baulich vom Autoverkehr trennen (z. B. durch neue Radwege, baulich geschützte Radstrecken)	1	6	1	1
Radverkehr sichtbar machen (z. B. durch Schutzstreifen, farbige Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen, Piktogramme, etc.)	1	3	1	2
Das Netz konsequent ausbauen und kennzeichnen (einheitliche Routenbeschilderung, Durchgängigkeit schaffen, etc.)	1	1	1	3
Generelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie das Einrichten von Einbahnstraßen für den MIV	2	8	2	9
PopUp-Bike-Lanes	3	9	3	9
Konsequentes Kontrollieren und Sanktionieren von Verkehrsverstößen (auch Abschleppen von auf Radwegen haltenden Fahrzeugen, insbesondere Paketdienste)	2	4	1	7

### **Ergänzungen Lena Schwelling**

- (2) Überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Sonderfahrzeuge im öffentlichen Raum sowie Ladesäulen für Pedelcs
- Einführen eines Fahrradverleihsystems
- Umsetzung eines Radhaupttroutennetzes
- bessere (oder überhaupt) Umleitungen für den Radverkehr, wenn gebaut wird
- Überprüfung bereits ergriffener Maßnahmen, um ggf. nachsteuern zu können

### **Ergänzungen Gunter Czisch**

- (2) Abstellanlagen am Bahnhof
- (2) Ladestationen für e-bikes
- (2) Ausbau Mobilitätsstationen
- (2) Kontrollen in Fußgängerzonen

- (2) Mehr „Shared Space“ mit der sich vielfältige Nutzungsansprüche an den Straßenraum besser vereinen lassen, insbesondere in Bereichen, in denen aus Platzgründen keine eigenen Flächen je Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht.
- (5) Kampagnen, die die Rücksichtnahme im Verkehr einfordern aber auch mehr Kontrollen von Fahrradfahrenden in Fußgängerzonen

#### ***Ergänzungen Thomas Treutler***

- Die alten Radwege wieder herstellen
- Sinnvoller Fahrbelag
- Sinnvolle Routen

---

## **6 | Derzeit laufen die Planungen für ein Haupttroutennetz in Ulm. Es gab Planungsworkshops und Bürgerbeteiligungen. Welche Route (auch wenn sich diese nicht mit den realen Planungen decken sollte) ist für Sie eine Hauptroute, warum und was würden Sie tun (falls erforderlich), um sie richtig gut auszugestalten?**

### ***Lena Schwalling***

Ich setze mich für ein attraktives, sicheres und lückenloses Haupttroutennetz in Ulm ein. Als Stadtpolitikerin habe ich dabei das gesamte Haupttroutennetz sowie dessen Ausgestaltung vor Ort im Blick und sehe einzelne Routen immer im Zusammenhang mit dem gesamten Netz. Eine klassische Hauptroute, die auch als solche ausgebaut werden sollte, ist beispielsweise der Donauradweg. Konflikte mit dem Fußverkehr, eine Verbreiterung und Markierung sowie Beleuchtung und entlang der Südbahn auch eine Sanierung dieser Radfahrstrecke sind notwendig.

### ***Gunter Czisch***

Sie führen aus, dass es für diese Planungen verschiedene Workshops und Bürgerbeteiligungen gegeben hat. Damit wurden unterschiedlichste Sichtweisen und Positionen in diese Planung eingearbeitet. Eine Hauptroute soll das bisherige Radverkehrsnetz durch qualitativ hochwertige Routen für den Alltagsverkehr ergänzen, d.h. schnell, komfortabel und sicher. Also möglichst getrennt vom Kfz- und Fußverkehr, bevorrechtigt geführt, gut dimensioniert (auch für Überholvorgang) und asphaltiert.

### ***Martin Ansbacher***

Ich halte die „Hauptroute Westtangente“ für wichtig. Die Westtangente verbindet somit mehrere Haupttrouten miteinander (Haupttrouten Eselsberg, Blaustein, Söflingen, Kuhberg, Donautal, Gögglingen/Donaustetten) und schafft dadurch die Möglichkeit einzelne Stadtteile schneller zu erreichen, ohne bis in die Innenstadt fahren zu müssen. Auch ermöglicht diese eine bessere Radwegverbindung für Schüler\*innen des Schulzentrums am Kuhberg sowie zu den Betrieben im Donautal oder zur Universität und den Science Park auf dem Eselsberg. Um diese Hauptroute zu realisieren, müssen die nötigen Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden und dabei auf eine attraktive Wegeföhrung und Sicherheit und Klarheit geachtet werden.

### ***Thomas Treutler***

Es gibt diese Trassen schon, sie sind nur nicht durchgängig und es fehlen Verbindungstrassen.

---

## **7 | Da der Straßenraum in der Stadt bereits verteilt ist, geht das Anlegen neuer und breiterer Radwege zulasten der Flächen anderer Verkehrsarten. Wie weit wären Sie bereit zu gehen, um den Radverkehr zu fördern? (Stichwort: Verkehrsplanung von Hauskante zu Hauskante)**

### **Lena Schwalling**

Der öffentliche Verkehrsraum ist begrenzt und ein Ausbau der Radwegeinfrastruktur kann deshalb nur erfolgen, wenn wir bereit sind, dem fahrenden und parkenden Autoverkehr Raum zu entziehen. Der Autoverkehr nimmt derzeit unverhältnismäßig viel öffentlichen Raum in Anspruch. Am Mut, das zu ändern, fehlt es aktuell in der Stadtpolitik jedoch und das will ich gerne ändern.

### **Gunter Czisch**

Die Möglichkeiten bei der Aufteilung der Verkehrsflächen ist endlich. Entscheidend ist, eine Ausgewogenheit zu erreichen, in denen alle Mobilitätsformen nebeneinander funktionieren und ihre Vorteile ausspielen können. Zu Lasten anderer Verkehrsarten ist sinnvoll, wenn dies praktikabel ist. Dies hängt ganz von den örtlichen Verhältnissen ab. Nur dann erreichen wir nachhaltige Akzeptanz in der Bürgerschaft.

### **Martin Ansbacher**

Die Fläche für Verkehr ist begrenzt. Aus diesem Grund müssen Prioritäten gesetzt werden. Dem Radverkehr muss deutlich Vorrang eingeräumt werden. Dies führt dazu, dass der motorisierte Individualverkehr zurückgedrängt werden muss.

### **Thomas Treutler**

Ich bin für ein Rücksichtsvolles Miteinander und Respekt vor anderen Verkehrsteilnehmer. Viele Projekte gehen nicht nur „gegen“ Autoverkehr“ sondern auch „gegen“ den ÖPNV.

---

## **8 | Würde sich eine Reduzierung von oberirdischen Parkplätzen in der Innenstadt Ihrer Meinung nach positiv für die Mehrheit der Ulmer Bürgerinnen und Bürger und die Lebensqualität in der Stadt auswirken?**

### **Lena Schwalling**

- *stimme ich voll zu*

Eine Stadt ist für Menschen, nicht für Autos, das steigert die Lebens- und Aufenthaltsqualität enorm.

### **Gunter Czisch**

- *neutral*

Auf diese pauschale Frage kann keine abschließende Antwort gegeben werden. Den monokausalen Zusammenhang zwischen der Abschaffung oberirdischer Parkplätze in der Innenstadt und den positiven Auswirkungen für die Mehrheit der Ulmer Bürgerinnen und Bürger sehe ich so zugespitzt nicht. Die unterschiedlichen Positionen zu diesem Thema werden zum Beispiel bei den Diskussionen rund um die Steingasse, die Frauenstraße und der Herrenkellergasse deutlich.

### **Martin Ansbacher**

- *stimme ich voll zu*

### **Thomas Treutler**

- *stimme ich überhaupt nicht zu*

Nur zum Teil für die Menschen, die in der Innenstadt wohnen. Die Ortsteile und „Berge“ gehören auch zu Ulm.

---

## **9 | Würde sich eine Reduzierung von oberirdischen Parkplätzen in der Innenstadt Ihrer Meinung nach positiv für die Mehrheit der Ulmer Gewerbetreibenden auswirken?**

### **Lena Schwalling**

- *stimme ich voll zu*

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist durch die Parkhäuser und den ÖPNV gewährleistet. Anlieferung von Geschäften und Transport von schweren Dingen durch Anwohnende soll weiterhin möglich sein.

**Gunter Czisch**

- *stimme ich eher nicht zu*

Auch hier ist die Lagebeurteilung sehr unterschiedlich. Alleine die Diskussionen rund um beispielsweise die Steingasse, die Frauenstraße und der Herrenkellergasse zeigen unterschiedlichste Sichtweisen und Positionen. Dabei kommt es darauf an, welche Gewerbebetriebe im Bestand sind. Sehr viele Gastronomiebetriebe mit Außenbewirtschaftung finden dies gut. Betriebe, deren Kundschaft auf das Auto angewiesen ist, nicht.

**Martin Ansbacher**

- *stimme ich eher zu*

**Thomas Treutler**

- *stimme ich überhaupt nicht zu*

Als Einzelhändler in der Randlage der Innenstadt hätte ich viele Nachteile. Parkhäuser werden von Innenstadt-Besuchern genutzt. Ebenso fällt die Symbiose von Kurzzeit Parker und Anwohner Parker weg.

---

## 10 | Aktuell laufen Untersuchungen zu einer Radschnellverbindung von Illertissen über Senden, Neu-Ulm und Ulm nach Blaustein. Wie werden Sie sich dafür einsetzen, dass diese und andere Haupttrouten schnell kommen?

**Lena Schwelling**

Ja, ich setze mich sowohl für die Radverbindung innerhalb Ulms ein, wie auch deren Verknüpfung an das regionale Fahrradnetz.

**Gunter Czisch**

Wie unter Punkt 6 angegeben, laufen aktuell die Planungen für die Haupttrouten des städtischen Radnetzes. Ich unterstütze diese Radschnellverbindungen, weil es insbesondere immer mehr Pendler gibt, die diese nutzen wollen. Ich werde dafür sorgen, dass die Wegeanteile auf Ulmer Gemarkung an möglichst vielen Stellen den Qualitäten eines Radschnellweges angepasst werden. Die Vorbereitungen im Zuge der Planungen für die Nord-Süd-Verbindung entlang der B10 im Zuge der LGS laufen bereits.

**Martin Ansbacher**

Ja, denn diese sind entscheidend für die Attraktivität des Radverkehrs.

**Thomas Treutler**

Als OB möchte ich alle sinnvollen Projekte schnell verwirklichen.

---

## 11 | Viele Ulmer Verkehrsinseln sind für Lastenräder oder Räder mit Kinderanhängern zu klein, häufig sind auch Abstellmöglichkeiten nicht ausreichend dimensioniert. Was werden Ihre ersten Maßnahmen sein, die Infrastruktur fit für Sonderfahrzeuge zu gestalten?

**Lena Schwelling**

Für Lastenräder und Kinderanhänger werde ich genügend Abstellmöglichkeiten einrichten. Dazu sind Überdachungen, sichere Abstellmöglichkeiten und Ladesäulen für Pedelcs zentral.

### ***Gunter Czisch***

Der städtische Fahrradaktionsplan wird regelmäßig fortgeschrieben. Teil dieser Weiterentwicklung ist immer auch die Anpassung der Infrastruktur - also auch z.B. der Verkehrsinseln. Anpassungen bedeuten in der Regel auch größere Eingriffe in den gesamten Straßenquerschnitt. Das hat Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmende. Es ist richtig, im Einzelfall abzuwägen und das Mögliche umzusetzen. Alleine in 2023 investieren wir knapp 9 Mio. in die Optimierung, Sanierung und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Die größten Summen entfallen auf den Radweg entlang der Kienlesbergstraße und die Herstellung der Radverkehrsanlagen am Weinbergweg. Diese Prioritätensetzung halte ich für richtig.

### ***Martin Ansbacher***

Es muss geprüft werden, an welcher Stelle in unserer Stadt die Verkehrsinseln zu klein sind. Dann muss ein Programm hierfür aufgelegt werden, um die Verkehrsinseln den aktuellen Bedarfen anzupassen.

### ***Thomas Treutler***

Als Nutzer eines Lastenrades konnte ich noch keine solche Notwendigkeit erkennen. Das einzige ist, dass ich gelegentlich etwas schräg auf einer Verkehrsinsel stehen muss.

---

## **12 | Kurze Vision der Zukunft: Wir schreiben das Jahr 2031 – die Landesgartenschau ist vor Kurzem zu Ende gegangen, alle Ulmer Brücken wurden saniert oder neu gebaut, die Regio-S-Bahn bedient alle Strecken im Halbstundentakt, ICEs brauchen 30 Minuten nach Stuttgart und die Straßenbahnlinie 3 verbindet Ludwigsfeld und Neu-Ulm mit der Uni Ulm. Der nächste OB-Wahlkampf ist in vollem Gange. Sie resümieren die Arbeit Ihrer letzten 8 Jahre: Was war Ihr größter Erfolg und was würden Sie gerne noch anpacken?**

### ***Lena Schwelling***

Der größte Erfolg im Bereich Fahrradmobilität wird ein lückenloses, sicheres und attraktives Haupttroutennetz in Ulm sein. Möglich wird dies, indem in der Verkehrsplanung Fahrradverkehr als zentraler Aspekt von Beginn bei jeder Verkehrsplanung mitgeplant wird und in der Stadtverwaltung gleichberechtigt mit anderen Verkehrsformen behandelt wird.

### ***Gunter Czisch***

Der größte Erfolg wäre es, wenn die von Ihnen angeführten Projekte in der geplanten Zeit und im geplanten Budget realisiert werden können. Diese Mammutaufgabe wird von Verwaltung, Bürgerschaft und Wirtschaft einiges abverlangen. Dazu kommen die Herausforderungen innerhalb unserer Stadtgesellschaft, die für ein friedliches und liberales Miteinander bewältigt werden wollen. Eine kraftvolle Wissenschaftsstadt, der Digitale Wandel, wettbewerbsfähige innovative Unternehmen und Vollbeschäftigung zählen genauso dazu, wie unsere Ziele in der Bildung - und Betreuung, unser lebendiges kulturelles Leben und die Soziale Sicherung.

Einige der von Ihnen beschriebenen Projekte werden aber bis 2031 nicht abgeschlossen sein. Dazu gehört mit Sicherheit die Realisierung der Regio-S-Bahn, in der Ulm in Vorleistungen gegangen ist und die ich als Vorsitzender des Vereins maßgeblich vorantreibe. Hier würde ich noch weiter anpacken. Die Linie 3 ist in erster Linie ein Projekt der Stadt Neu-Ulm - auch hier haben wir in Ulm die notwendigen Vorbereitungen getroffen. Wenn es künftig eine Chance gibt, ist Ulm dabei.

Weiter anpacken würde ich um die Chancen der grundlegenden Transformation der Wirtschafts- und Arbeitswelt; ein entschlossenes Vorgehen gegen den Klimawandel und ein Verbinden von technischem und sozialem Fortschritt; Klimaschutz u.a. mit Hilfe von intelligenter Mobilität zu nutzen. Aber all dies ist "Zukunftsmusik". Denn zunächst gilt es, die vor uns stehenden Jahre und die besonderen Herausforderungen dieser krisenhaften Zeit zu meistern.

**Martin Ansbacher**

Der größte Erfolg war, dies alles gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern geschafft zu haben und das für diese gesamten Projekte die nötigen Finanzmittel zur Verfügung standen. Ulm ist nach 8 Jahren mit mir als OB eine weltoffene, moderne, internationale und soziale Stadt. Wir haben es geschafft, trotz großen Herausforderungen ausreichend bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen und allen Menschen Heimat zu bieten, obwohl wir eine wachsende Stadt sind. Außerdem haben wir die Unterbringung von Geflüchteten gut gemeistert. Wir haben den ticketfreien Samstag und ein Kurzstreckenticket eingeführt, die jeweils sehr gut angenommen werden.

Der kommunale Klimaschutz und die Herausforderung, dass Ulm bis 2040 klimaneutral wird, ist weiterhin zentrale Aufgabe. Wir brauchen attraktive und moderne Schulen und Kitas mit gut ausgebildetem Personal. Der Bahnhof in Ulm muss ein attraktiver Verkehrsknotenpunkt sein mit einer modernen, offenen Architektur und Funktion. Der Durchstich der Unterführung bis zur Schillerstraße muss gelingen. Außerdem ist Ulm Vorzeigestadt in Sachen Rad- und Fußverkehr. Unsere kommunale Wirtschaft muss zukunftsgerecht ausgestaltet werden.

**Thomas Treutler**

Ulm ist eine Wohlfühstadt, alle Baustellen wurden pünktlich beendet und es gibt ein Verkehrskonzept, das Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer schätzen.

---

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, die Fragen zu beantworten!

*Berücksichtigt wurden alle Bewerberinnen und Bewerber, die zum Zeitpunkt der Befragung ihre Kandidatur bekannt gegeben hatten.*