

Frage	CDU
	<b>Manuel Hagel</b>
<p><b>1.</b> Die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Baden-Württemberg sieht vor, dass bis zum Jahr 2030 20% der Wege mit dem Rad und 30 % der Wege zu Fuß zurückgelegt werden sollen. Wie würden Sie sich im Landtag für dieses Ziel einsetzen?</p>	<p>Attraktiv und verlässlich, bezahlbar und sicher, barrierefrei und klimaschonend, so stellen wir uns die Mobilität der Zukunft vor. Dafür brauchen wir attraktive und passgenaue Mobilitätsangebote, Förderprogramme und Infrastrukturmaßnahmen für den Individual- wie für den öffentlichen Verkehr. Auch mit intelligenter und vernetzter Verkehrsleitplanung soll Baden-Württemberg zum weltweiten Vorreiter bei Mobilitätsthemen werden. Wir setzen auf einen Mix von leistungsfähigen Mobilitätsangeboten, innovativer Forschung und intelligente Infrastruktur. Radwege, die in schlechtem Zustand oder mangelhaft geplant sind, stellen dabei eine Gefahr dar. Deshalb wollen wir die Infrastruktur verbessern und ausbauen. Vorhandene Lücken müssen mit Priorität geschlossen werden. Radwege sollen, wo immer möglich, baulich vom Auto- und Fußverkehr getrennt werden.</p>
<p><b>2.</b> Würden Sie die Einrichtung eines Radverkehrsplanungspools auf Landesebene unterstützen? Aus diesem Pool könnten vor allem kleinere Kommunen, die über keine eigenen Radverkehrsplaner*innen verfügen, zentral Unterstützung anfordern, um flexibel Planungskapazitäten und Know-how abrufen zu können.</p>	<p><i>Stimme eher zu</i> Wir werden die Verkehrs-, Struktur- und Raumplanung unseres Landes darauf stärker ausrichten und eine Mobilitätsplattform einrichten, die ÖPNV und Individualverkehr besser verknüpft. Die Verfahren zur Planung, Genehmigung und Vergabe von Infrastrukturprojekten müssen vereinfacht und beschleunigt werden. Das gilt auch für die Planung von Projekten im Radverkehr. Das Planungsrecht und überbordende</p>
<p><b>3.</b> Wäre Ihrer Meinung nach die verpflichtende Einführung von Radverkehrsbeauftragten in den Landkreisen eine sinnvolle Maßnahme, um den Ausbau von Radwegen über Stadt- und Gemeinde-Grenzen hinaus zu fördern?</p>	<p><i>Stimme eher zu</i> Die Einrichtung einer Mobilitätsplattform, in welcher ÖPNV und Individualverkehr eng verknüpft sind, ist auf Ebene der Landkreise vorstellbar.</p>
<p><b>4.</b> Baden-Württemberg fördert den Bau von Radschnellverbindungen (4 Meter Breite im Zweirichtungsbetrieb), wenn ein Potenzial von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Tag prognostiziert wird. Befürworten Sie die Einrichtung von Radschnellwegen zwischen den größeren Städten, um vor allem Pendlern eine Alternative zum Auto zu geben (auch wenn derzeit noch weniger Radfahrende unterwegs sind)?</p>	k.A.
<p><b>5.</b> Die Stadt Ulm plant die Einrichtung von Fahrradspuren in der Münchner Straße. Unterstützen Sie dieses Vorhaben, wenn die geplante Leistungsfähigkeitsuntersuchung es rechtfertigt?</p>	<i>Neutral</i>

<p><b>6.</b> Ist es Ihrer Meinung nach angebracht, innerörtlich Parkplätze an Radhauptverbindungen aufzulösen, um dort die Sicherheit von Radfahrern zu erhöhen? (Stichwort: Dooring -Unfälle, zu geringe Überhol-Abstände)</p>	<p><i>Stimme eher nicht zu</i>          Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und bedeutet Freiheit und Zukunft. Wir sind stolz darauf, dass hier in Baden-Württemberg nicht nur das Auto, sondern auch das Fahrrad erfunden wurde. Wir wollen aufhören, Straße und Schiene oder Fahrradfahrer und Fußgänger gegeneinander auszuspielen. Attraktiv und verlässlich, bezahlbar und sicher, barrierefrei und klimaschonend, so stellen wir uns die Mobilität der Zukunft vor. Das Abschaffen dringend benötigter innerörtlicher Parkplätze scheint hier nicht der gangbare Weg zu sein.</p>
<p><b>7.</b> Befürworten Sie die Sperrung weiterer Straßen in der Ulmer Innenstadt für den MIV, um bessere Möglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen?</p>	<p><i>Neutral</i>          Straße, Schiene, Fahrradfahrer und Fußgänger dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Alle Gruppen haben ein Anrecht darauf gehört zu werden.</p>
<p><b>8.</b> Befürworten Sie Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen?</p>	<p><i>Stimme eher nicht zu</i>          Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist aus Sicherheits- und aus Umweltgründen umstritten. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen führt zu erhöhtem Ausweichverkehr in Wohngebieten mit unerwünschten Folgewirkungen.</p>