

Frage	Piraten
<p>1. 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>Falk-Peter Hirschel</p> <p>Zunächst muss die Radinfrastruktur übergreifend und durchgängig massiv ausgebaut werden. Nur durch ein entsprechendes Netz ist der Weg mit dem Rad attraktiv und sicher (räumliche Trennung). (Siehe das Beispiel Paris). Wie bereits in Ulm sollen in vielen Kommunen (je nach Größe) Rad- und Fußverkehrsbeauftragte für die speziellen Belange verpflichtend eingebunden werden. Dies ist gleichzeitig eine Schnittstelle für andere Bereiche wie Umweltschutz und den Seniorenrat. Die verbesserte Attraktivität des ÖPNV (fahrtscheinloser Nahverkehr, gute Taktung und Anbindung) führt zu einer idealen Kombinationsmöglichkeit verschiedener Mobilitätskonzepte unabhängig vom MIV (motorisierter Individualverkehr)</p> <p>Zudem sollen an Schulen und im öffentlichen Bereich geeignete und sichere Fahrradparkmöglichkeiten geschaffen werden. Im Konzept sicherer Schulweg soll dies berücksichtigt und gefördert werden u.a. durch weitere Fahrradaktionstage, den Fahrradführerschein und Ansprache zu Fahrgruppen.</p>
<p>2. 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 voll zu</i></p> <p>Gerade für kleinere Kommunen ist es sinnvoll, ein zentrales know-how anfordern zu können und so ein individuell auf die Region zugeschnittenes Mobilitätskonzept realisieren zu können ohne die örtliche Verwaltung zu überfordern. Gleichzeitig ist so ein Gesamtkonzept realisierbar.</p>
<p>3. Wäre Ihrer Meinung nach die verpflichtende Einführung von Radverkehrsbeauftragten in den Landkreisen eine sinnvolle Maßnahme, um den Ausbau von Radwegen über Stadt- und Gemeindegrenzen hinaus zu fördern?</p>	<p><i>Stimme voll zu</i></p> <p>Gerade für kleinere Kommunen ist es sinnvoll, ein zentrales know-how anfordern zu können und so ein individuell auf die Region zugeschnittenes Mobilitätskonzept realisieren zu können ohne die örtliche Verwaltung zu überfordern. Gleichzeitig</p>
<p>4. 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>	<p><i>Stimme voll zu</i></p> <p>Gerade auf dem Land muss die Anbindung mit den Städtischen Planungen gewährleistet werden. Zusammen mit dem Landespool an Spezialisten genügen so einzelne Beauftragte der Landkreise und größeren Städte als lokale Ansprechpartner die sich ggf Unterstützung holen können. Ich sehe dies nicht als Aufbau einer Doppelstruktur sondern als Kompetenznetz damit kein Stadt- Land Gefälle entsteht.</p>
<p>5. Die Stadt Ulm plant die Einrichtung von Fahrradspuren in der Münchner Straße. Unterstützen Sie dieses Vorhaben, wenn die geplante Leistungsfähigkeitsuntersuchung es rechtfertigt?</p>	<p><i>Stimme eher zu</i></p> <p>Allerdings sehe ich hier eine gewisse Gefahr. Die Straße ist relativ eng und es fahren dort auch schwere Lastwagen. Eine räumliche Trennung ist kaum möglich. Gerade den Brückenbereich sehe ich als enorm gefährlich.</p>

<p>6. 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 zu</i> Allerdings ist es im Sinne eines sinnvollen Miteinanders zu prüfen wohin ggf. die Parkplätze verlegt werden können. Die Kombination aus Parkplätzen rechts der Fahrradspur und fließendne Autoverkehr links der Fahrradspur ist grundsätzlich "suboptimal" und sollte abgebaut werden.</p>
<p>7. 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>Stimme eher zu</i> Es gibt durchaus Strassen wo ich mir dies gut vorstellen kannm, auch für die dortigen Anwohner. Stichwort Herdruckerstrasse, Hafenbad.</p>
<p>8. Befürworten Sie Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen?</p>	<p><i>Stimme eher nicht zu</i> Dort, wo es von der Situation möglich ist bzw. eine bautechnische Trennung existiert, soll zB gerade der Berufsverkehr abfließen können und so weniger Stauung und Abgase erzeugen. An Gefahrenstellen ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit absolut erforderlich. Das Gesamtkonzept muss auf die örtlichen Erfordernisse abgestimmt werden.</p>