

Frage	GRÜNE
	Dr. Robert Jungwirth
<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>Diese Zielsetzungen unterstütze ich als regelmäßiger Radfahrer absolut und würde die Ziele gerne noch ambitionierter formulieren.</p> <p>Entscheidend ist, dass Radfahren sicher ist. Da 88,5 % aller Radfahrunfälle innerorts geschehen, muss hier der Fokus liegen. Die Radwegeinfrastruktur muss ins Zentrum der kommunalen Planung rücken: Wir brauchen Programme, die gesicherte und durchgängige Radwege, gute Beschilderung, ausreichend Radabstellplätze, E-Bike-Ladestationen vorantreiben. Alle größeren Kommunen sollten verpflichtet werden, kommunale Radinfrastruktur-Konzepte zu entwickeln und stufenweise umzusetzen.</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>In der Tat gibt es nicht nur in kleinen Kommunen, sondern auch in großen Kommunen spezifische Kompetenzdefizite und auch vielerorten Personalmangel in den Planungsabteilungen, wenn es um Radwegeplanung und um die bauliche Umsetzung geht. Ich begrüße dieses Vorgehen ausgesprochen, denn die Radwegeplanung muss ins Zentrum der weiteren kommunalen Verkehrsplanung rücken.</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>Üblicherweise haben Landkreise im Bereich der Verkehrsplanung entsprechende, aber oft nicht genau definierte Zuständigkeiten, aber es ist wichtig, diese Aufgabenfelder klar zu strukturieren und zielgerichtet und konzeptionell den Radwegebau bzw. den Ausbau der sonstigen Radinfrastruktur voranzutreiben, denn der punktuelle Ausbau schafft noch kein verlässliches Netz.</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 ich voll zu</i></p> <p>Das Radfahren bietet ein enormes Potential und ich leide als jemand, der fast täglich den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurück legt, immer wieder darunter, dass die Radwege in Teilen unzureichend sind bzw. dass ein ständiges Stopp-and-go um Fußgänger, Hundehalter und an ungesicherten Kreuzungsbereichen das Vorankommen erheblich beeinträchtigt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gefährdet.</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 voll zu</i></p> <p>Ich unterstütze dieses Anliegen auch, wenn die Leistungsfähigkeitsuntersuchung dies nicht rechtfertigt, denn der Klimawandel lässt uns gar keine andere Wahl als die KFZ-Lawinen zurück zu drängen. Wer Straßen baut, lockt Autofahrer*inne, wer Radwege baut, fördert den Radverkehr. Vor allem im städtischen Bereich können Radwege häufig nur zu Lasten der Straßenflächen angelegt werden.</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 voll zu</i> Unbedingt. Insbesondere dann, wenn Radwege in der Sandwich-Lage zwischen Straße und KFZ-Längs- oder auch Schrägparkplätzen am Straßenrand geführt werden, ergibt sich eine erhebliche Gefährdung für Radfahrer*innen durch unachtsam geöffnete Autotüren oder rückwärts ausparkende Fahrzeuge. 88,5 % aller Radfahrunfälle geschehen innerorts. Im Übrigen: Auf einem PKW-Stellplatz können 8 bis 10 Fahrradstellplätze geschaffen werden, so dass diese Fläche wesentlich effektiver ausgenützt werden könnte.</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 voll zu</i> Ich könnte mir z.B. die Wengengasse als Nord-Süd-Verbindung gut vorstellen. Allerdings möchte ich diese Entscheidungen den Planungsbehörden bzw. dem Gemeinderat in Ulm überlassen, der solche Entscheidungen in ein Gesamtkonzept einbetten muss.</p>
<p>8. Befürworten Sie Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen?</p>	<p><i>Stimme voll zu</i> Rund zwei Drittel aller Menschen sind in ihrer Lebens- und Arbeitsqualität vom Verkehrslärm beeinträchtigt und vorwiegend Verkehrsunfälle mit Kindern geschehen innerhalb des Siedlungsbereichs durch nicht angepasste Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs. Durch Tempo 30 innerorts wird der Verkehrsfluss homogener und dadurch leiser und sicherer.</p>