

Frage	Volt
	<b>Kasimir Romer</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>Volt setzt sich sehr stark für den Radverkehr als wichtigen Baustein einer Mobilitätswende ein. Es muss uns gelingen, mehr Menschen vom Umstieg auf das Fahrrad zu überzeugen. Aus diesem Grund haben wir dem Radverkehr in unserem Wahlprogramm ein ganzes Kapitel gewidmet, welches hier zu finden ist:  <a href="https://www.voltdeutschland.org/bw/landtagswahl-2021/programm/mobilitaet#radverkehr">https://www.voltdeutschland.org/bw/landtagswahl-2021/programm/mobilitaet#radverkehr</a></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 voll zu</i>  Ja, meiner Meinung nach ist solch ein Pool ein guter Ansatz, um das von Ihnen beschriebene Problem anzugehen. Eigentlich haben Sie die Gründe schon selbst genannt: Mit dieser Möglichkeit würden kleinere und mittlere Kommunen dabei unterstützt, Fördermittel abrufen zu können, Radinfrastruktur zu planen und so letztendlich den Radstandort BW attraktiver zu machen. Unabhängig davon muss allerdings geprüft werden, ob und wie die bürokratischen Hürden für die Planung von Fahrradinfrastruktur und für den Abruf von Fördermitteln gesenkt werden können.</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 voll zu</i>  Ja, hier stimme ich zu, denn nur so kann gewährleistet werden, dass das Thema Radverkehr auch wirklich eine Priorität hat und mit entsprechendem Nachdruck vorangebracht wird. Radverkehrsbeauftragte vor Ort können die Situation im jeweiligen Landkreis besser einschätzen als z.B. landesweite Gremien, und können so den Bedarf an Lösungen für den Radverkehr besser und schneller erfassen und weitergeben.</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>	<p><i>Stimme voll zu</i>  Ja, ich befürworte die Einführung von weiteren Radschnellwegen, weil die Zahl der Radfahrer:innen evtl. erst dann steigt, wenn der Weg gebaut wurde. Im Voraus kann diese Zahl nicht immer genau ermittelt werden. Oft nehmen Pendler:innen das Auto, weil der Fahrradweg zu eng/zu gefährlich etc. ist. Wird das behoben (indem neue und bessere Wege gebaut werden), merken diese Menschen evtl. dass sie mit dem Fahrrad schneller (weil es keine Staus gibt) und gesünder ankommen.</p>
<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>	<p><i>Stimme voll zu</i>  Leider ist mir die Radsituation in der Münchner Straße nicht bis ins Detail geläufig. Da wir uns bei Volt aber an wissenschaftlichen Erkenntnissen orientieren, würde ich die von Ihnen angesprochene Untersuchung abwarten. Wenn diese zu der Einschätzung kommt, dass hier Fahrradspuren sinnvoll sind, dann unterstütze ich dies auf jeden Fall. Ich freue mich sehr, wenn weitere Fahrradwege und -spuren gebaut werden.</p>

<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 zu</i>  Derzeit sind 18% der Verkehrsunfälle mit der Schädigung von Radfahrenden verbunden. Diese Zahl gilt es zu reduzieren, indem die Infrastruktur der Radwege weiter verbessert und damit die Sicherheit der Radfahrer:innen erhöht wird. Dazu kann auch der Abbau von Parkplätzen gehören, wenn diese die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigen. Allerdings ist es notwendig, sich jede Situation einzeln anzuschauen, zu untersuchen, ob hier eine Gefährdung des Radverkehrs vorhanden ist und dann gegebenenfalls individuelle Lösungen zu erarbeiten.</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>Stimme voll zu</i>  Durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die damit einhergehende Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen steigt die Lebensqualität deutlich. Bei Volt nutzen wir einen Best-Practice-Ansatz, um uns von Lösungen aus anderen Städten inspirieren zu lassen. In diesem Zusammenhang gefällt mir der Ansatz von Oslo sehr gut, wo die Innenstadt inzwischen fast autofrei ist. Statt Parkplätzen für Autos wurden Fahrradwege und kleine Plätze zum Verweilen geschaffen. Das Resultat: eine deutliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt. Befürchtungen, dass die Geschäfte unter dieser Maßnahme leiden, weil weniger Menschen in die Stadt kommen, haben sich nicht bewahrheitet. Ich möchte eine solche Überlegung auch für Ulm anregen.</p>
<p><b>8.</b> Befürworten Sie Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen?</p>	<p><i>Stimme eher zu</i>  Volt steht für einen drastischen Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen und orientiert sich hier immer an den schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen. Eine Verkehrsberuhigung im innerstädtischen Verkehr - nicht überall innerorts - auf Tempo 30 erhöht die Lebensqualität in den Innenstädten und gibt Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen Stadtraum zurück.</p>