

Frage	Klimaliste
	Rudi Seidel
<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>Mobilität – wir wollen die Verkehrswende! Die KlimalisteBW setzt vorrangig auf Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr, damit alle Menschen in Baden-Württemberg klima- und umweltfreundlich mobil sein können. Außerdem wird die Fahrrad-Infrastruktur in Form von breiten, sicheren und ganzjährig befahrbaren Radwegen und Radschnellwegen ausgebaut.</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>Stimme voll zu Die Kommunen sollen bei der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, u.a. der Einrichtung von Fahrradzonen und unterbrechungsfreien Radwegenetzen, finanziell sowie durch Bürokratieabbau und Beratung unterstützt werden.</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 Gemeinde-Grenzen hinaus zu fördern?</p>	<p>Stimme voll zu Die KlimalisteBW unterstützt die Einführung von Radverkehrsbeauftragten in den Landkreisen, um 25 sinnvolle Radschnellwege bis 2025 in Betrieb nehmen zu können.</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>Stimme voll zu Bis 2025 sollen mindestens 25 weitere Radschnellwege mit vordringlichem Bedarf in Betrieb gehen.</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>Stimme voll zu Wir sehen die Entscheidungsfindung nach einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung als kritisch an, da aktuell die Münchner Straße keine attraktive Straße zum Fahrradfahren darstellt. Wenn Fahrradspuren eingerichtet sind und gleichzeitig der MIV unattraktiver wird, wird sich ein frequenterer Fahrradverkehr in Ulm nicht nur über die Donau einstellen.</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>Stimme voll zu Durch den Rückbau von innerörtlichen Parkplätzen und die Umverteilung des Straßenraums zugunsten von ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr werden Städte und Gemeinden menschenfreundlicher. Mehr Tempo-30-Zonen werden die Lebensqualität und Sicherheit v.a. der Anwohner und der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer stark verbessern. Dadurch wird auch der Einzelhandel vor Ort gestärkt und die Aufenthaltsqualität maßgeblich gesteigert. Grundvoraussetzung ist allerdings, dass der öffentliche</p>

	<p>Personenverkehr eine attraktive Alternative zum MIV bietet. Das Konzept „Schlaubussle“, das exemplarisch für Blaubeuren erarbeitet wurde, aber auch auf andere Kleinstädte übertragbar ist, zeigt, wie so etwas gehen kann.</p> <p>Außerdem ist der §2 (2) StVO (Rechtsfahrgebot) für einspurige Fahrzeuge zu ändern, so dass Radfahrer nicht nur beim Vorbeifahren an parkenden PKW nach rechts einen Abstand von 1,5m einhalten dürfen. Es ist auch mehr latente Verkehrserziehung nach dem Vorbild der Sendung „Der 7. Sinn“ notwendig.</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></p> <p>Unser städtebauliches Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“, in der Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeitaktivitäten in räumlicher Nähe angeboten werden und deshalb die Nutzung von Autos weitgehend überflüssig ist (! Soziale Gerechtigkeit). Durch die hohe Aufenthaltsqualität laden solche Städte dazu ein, auch einen großen Teil der Freizeit dort zur Erholung zu verbringen.</p> <p>Speziell in Ulm wurde auf diesem Gebiet schon viel erreicht, z. B. die Sperrung des Münsterplatzes für den Autoverkehr und die Schaffung der neuen Mitte. Dieser Weg muß konsequent weiter beschritten werden.</p>
<p>8. Befürworten Sie Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen?</p>	<p><i>Stimme eher zu</i></p> <p>Hier weicht meine Meinung von der Parteilinie ab. Deutlich mehr Tempo-30-Zonen sind notwendig. Als innerörtliche Regelgeschwindigkeit eignet sich Tempo 30 nicht, da die meisten PKW bei Tempo 30 deutlich mehr Kraftstoff verbrauchen als bei Tempo 50 und damit mehr CO2 emittieren. Deshalb sollten Durchgangsstraßen bei Tempo 50 belassen werden. Es ist dafür zu sorgen, dass dort der Verkehr flüssiger läuft, z. B. durch Infos bzgl. grüner Welle usw.</p> <p>Nichtsdestotrotz muß das Verkehrsaufkommen drastisch verringert werden durch attraktive Alternativangebote wie das o. g. Schlaubussle. Wenn die UlmerInnen weniger MIV in ihrer Innenstadt haben wollen müssen sie dazu beitragen, dass die BesucherInnen z. B. aus Allmendingen erst gar nicht ins Auto einsteigen, sondern gleich am Heimatort auf den öffentlichen Personenverkehr zugreifen.</p>