

Verbände fordern Gleichberechtigung fürs Fahrrad

Allianz Mobilitätspakt Baden-Württemberg diskutiert mit den Kandidaten des Wahlkreises für die Landtagswahl

Von unserer Mitarbeiterin
Martina Holbein

Rastatt. Wenn die Eisenbahnbrücke über die B3/B36 am nördlichen Ortseingang von Rastatt neu gebaut wird, sollte gleich die Trasse für einen Radschnellweg eingeplant werden. Moritz Dekorsy, Radschnellweg-Beauftragter des ADFC, stellte bei einer Diskussionsveranstaltung der „Allianz Mobilitätswende Ba-Wü“ mit Kandidaten für die Landtagswahl die Trasse vor, die er als die versteht, die den Namen Radschnellweg verdient.

Sie verläuft von Karlsruhe aus auf der Baustraße entlang der neuen Schnellbahnstraße und könnte nahezu kreuzungsfrei und mit bequemer Breite durch

50

Prozent

müsste der Lkw- und der Pkw-Verkehr in zehn Jahren sinken, um die Klimaziele von Paris zu erreichen.

die Niederwaldstraße bis zum Rastatter Bahnhof geführt werden, so dass der Anschluss in die Stadt hinein gewährleistet ist. Diese Trasse hatten die beauftragten Planer laut Dekorsy nicht im Blick. Ihre Variante führte entlang der B36 durch die Dörfer mit vielen Engstellen, die aus ADFC-Sicht ein zügiges Fortkommen behindern und zu viele Gefahrenstellen durch Kreuzungen, Grundstücksausfahrten und scharfe Kehren beinhalten.

Dekorsys Vorschlag zum Radschnellweg Karlsruhe-Rastatt-Baden-Baden-Bühl standen die Kandidaten offen gegenüber. Der ADFC-Vertreter machte auch deutlich, dass es bei der Verkehrsplanung notwendig sei, spezielle Fahrradplaner einzubeziehen. Was ihm noch aufstieß, war die mit sieben Jahren lange



Start- und Zielpunkt: Der Radschnellweg Karlsruhe-Rastatt soll bis an den Bahnhof der Barockstadt führen. Moritz Dekorsy vom ADFC hat einen neuen Trassenverlauf zur Diskussion gestellt.
Foto: Martina Holbein

Planungszeit. Warum ist ein Radschnellweg für den ADFC, den der Kreisvorsitzende Ralph Neinger vertrat, und die Allianz Mobilitätswende so wichtig? Für Geschäftsführer Michael Dutschke ist das Erreichen der Klimaziele von Paris von vorrangiger Bedeutung. Dafür müssten der Lkw- und der Pkw-Verkehr in

den nächsten zehn Jahren halbiert werden.

Das könne nur mit einem Mix verschiedener Maßnahmen erreicht werden, darüber waren sich die Kandidaten Thomas Hentschel (Grüne), Alexander Becker (CDU), Volker Kek (AFD), Jonas Weber (SPD), Patrick Wilczek (FDP),

Norbert Maßon (Die Linke) und Günther Beikert (Klimaliste) einig. Dazu gehört neben den Radschnellwegen mehr Attraktivität des ÖPNV auch in ländlichen Regionen, um den Individualverkehr zu reduzieren. Denn dieselbe Anzahl von Fahrzeugen nur mit E-Antrieb sei nicht die Lösung. Grundsätzlich müsse die

Vorzugsbehandlung des Autoverkehrs gestoppt werden.

Einig waren sich die Kandidaten, dass die Politik die Mobilitätswende finanziell fördern müsse. Es gebe zahlreiche Programme von Bund, Ländern und EU. Diesen „Förderdschungel“ zu durchschauen, sei für einzelne Kommunen eine fast unmögliche Aufgabe. Hier sei der Städte- und Gemeindetag gefragt, die entsprechenden Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Ob es die eine Milliarde pro Jahr bis 2035 ist, die Michael Dutschke als Gretchenfrage in den Raum stellte, müsse sich an den finanziellen Möglichkeiten orientieren. Es gelte zuerst, so die Kandidaten,

7

Jahre
beträgt die
Planungszeit
des Radschnellwegs.

eine Bestandsaufnahme der bisherigen Ausgaben zu machen, um diese gegebenenfalls zu erhöhen.

Weitere Forderungen der Allianz Mobilitätspakt sind ein Moratorium für den Straßenbau, verkehrsberuhigte Innenstädte, kein kostenloses Parken in den Innenstädten, Ausbau des Carsharings auch in ländlichen Regionen, Klima-Mobilitätspläne für jede Kommune und die „Vision Zero“: null Tote im Straßenverkehr.

Deutschland sei, so Dutschke, Weltmeister im Autobahnbau und sollte daher dieses Know-how beim Bau einer Radwege-Infrastruktur nutzen. Und, so eine weitere Anregung an die Kandidaten, es sollte ein spezielles Planungsrecht für klimafreundliche Investitionen ausgearbeitet werden, um die Planungszeiten zu verkürzen.