

Wahlprüfsteine von ADFC Pforzheim-Enzkreis und Critical Mass

Die Fragen für die Veranstaltung wurden in einem demokratischen Auswahlverfahren durch die Aktiven von ADFC und Critical Mass ausgewählt.

Allgemeine Thesen zur Ausrichtung der Radverkehrspolitik

- Unterstützung der Vision Zero
- Gleichberechtigte Flächenverteilung im Verkehr
- Keine Spenden der Automobilwirtschaft für politische Parteien
- Radnetz priorisiert ausbauen

Übergeordnete Infrastrukturziele

- Fuß und Radverkehr an Knotenpunkten und Ampelanlagen muss gestärkt werden.
- Es sind konkrete Maßnahmen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs und für den ÖPNV erforderlich um deren Anteil am Modalsplit auf 50% zu erhöhen.
- Anbindung Außenbezirke und Stadtteile ans Radverkehrsnetz

Konkrete Infrastrukturmaßnahmen

- Südverlegung des Enztalradwegs auch durch Reduzierung von Parkmöglichkeiten und durch Poller in der Steubenstr
- Nord-Südverbindung in der Bleichstr auch durch Reduzierung von Parkmöglichkeiten
- Querungsstelle Deimlingstr: breitere Querungshilfe oder Fahrbahnverengung
- Fahrradstreifen Westliche+Östliche: Nicht mehr durch die Dooring-Zone

Flankierende Maßnahmen

- Sukzessive Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Parkplätze und Straßenbereich im ganzen Stadtgebiet
- Abschaffung der „Brötchentaste“ in der zentralen Innenstadt

Verwaltung und politische Verantwortung

- Der Gemeinderat muss dafür sorgen, dass die Ziele des IMEP umgesetzt werden
- Fuß- und Radverkehr bei allen Infrastrukturmaßnahmen mitdenken
- Sicherer Radverkehr muss Chefsache sein

Hier nochmal die Fragen mit Erläuterungen

Allgemeine Thesen

Unterstützung der Vision Zero

Die Zahl der Verkehrstoten soll auf Null reduziert werden. Es müssen konkrete Maßnahmen umgesetzt werden um die (Rad-)verkehrsinfrastruktur soweit zu verbessern, dass das Radfahren für alle Altersgruppen und auch für unsicher Radelnde gefahrlos und sicher wird. Die Verkehrswende gelingt nur, wenn auch die 65% der Menschen, die interessiert sind zu radeln, aber besorgt, ihnen könnte etwas dabei passieren, sich wohl dabei fühlen, ihre Strecken mit dem Rad zurückzulegen.

Gleichberechtigte Flächenverteilung im Verkehr

Es gibt unterschiedliche Untersuchungen zur Flächenverteilung im Verkehr Ihnen allen gemein ist die Feststellung, dass Kfz weit mehr Fläche verbrauchen als ihrem Anteil am Modalsplit entspricht. Wer

Flächen gerechter verteilt, reduziert Staus und schafft Platz für eine gesunde, klimagerechte Mobilität

Keine Spenden der Automobilwirtschaft für politische Parteien

Wir sind eine autogerechte Gesellschaft. Die bestehenden Strukturen und finanziellen Incentives verhindern Veränderung. Dies muss durchbrochen werden.

Radnetz priorisiert ausbauen

Der Haushalt 2024 der Stadt Pforzheim sieht 4,4 Mio € für den Unterhalt von Straßen vor, jedoch nur TEUR 275 für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und TEUR 145 für Fahrradabstellanlagen. Der IMEP muss insbesondere mit Blick auf Radverkehrsinfrastruktur beschleunigt umgesetzt werden.

Übergeordnete Infrastrukturziele

Fuß und Radverkehr an Knotenpunkten und Ampelanlagen muss gestärkt werden.

Für eine Erhöhung des Modalanteils von Fußgänger:innen und Radfahrenden ist eine durchgängige Infrastruktur unabdingbar. Reine Autokreuzungen wirken wie Barrieren, die durchbrochen werden müssen.

Es sind konkrete Maßnahmen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs und für den ÖPNV erforderlich um deren Anteil am Modalsplit auf 50% zu erhöhen.

Der Modalsplit ist die zentrale Kennziffer zur Messung des Anteils, den die Menschen zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto oder per ÖPNV zurücklegen. Zu Gunsten einer lebenswerten Innenstadt, der Gesundheit der Pforzheimer und Pforzheimerinnen und zu Gunsten des Klimas muss dieser erhöht werden – so wollen es auch die Ziele des Landes Baden-Württemberg.

Anbindung Außenbezirke und Stadtteile an's Radverkehrsnetz

Alle Pforzheimer Außenbezirke und Stadtteile müssen durch sichere Radwege an das innerstädtische Radverkehrsnetz angebunden werden

Konkrete Infrastrukturmaßnahmen

Südverlegung des Enztalradwegs auch durch Reduzierung von Parkmöglichkeiten und durch Poller in der Steubenstr

Der Enztalradweg soll auf die Südseite der Enz verlegt werden. Dazu muss die Steubenstraße für den Radverkehr durchgängig sicher fahrbar werden. Es müssen Parkplätze entfallen.

Nord-Südverbindung in der Bleichstr. auch durch Reduzierung von Parkmöglichkeiten

Die Nord-Süd-Verbindung, die Bestandteil des Heidelberg-Bodensee-Radwegs und des Paneuropäischen Radwegs von Amsterdam nach Rom ist, soll durchgängig für den Radverkehr sicher fahrbar gemacht werden. Es müssen Parkplätze in der Bleichstraße entfallen.

Querungsstelle Deimlingstr: breitere Querungshilfe oder Fahrbahnverengung

An der Kreuzung Enztalradweg / Deimlingstraße hat es bereits Unfälle mit mindestens einem Schwerverletzten gegeben. Die Deimlingstraße ist dort zweispurig; die Querungsstelle ist zu kurz für Fahrräder und unnötig weit nach Norden versetzt, so dass Radelnde sie meist nicht nutzen. Die Querungsstelle soll für den Radverkehr sicherer gemacht werden, indem entweder eine breite Querungshilfe an für den Radverkehr passender Stelle gebaut oder die Fahrbahn verengt wird.

Fahrradstreifen Westliche: Nicht mehr durch die Doring-Zone

Der Fahrradstreifen in der Westlichen Karl-Friedrich-Straße führt über länger Strecken direkt durch die gefährliche Dooringzone der parkenden Fahrzeuge. Kollidieren Radelnde mit sich öffnenden Autotüren so sind dies häufig Unfälle mit schweren Verletzungen oder Todesfolge. Die entsprechenden Parkplätze müssen entfallen oder so weit vom Fahrradstreifen entfernt werden, dass die Gefahrensituation entschärft wird.

Flankierende Maßnahmen

Sukzessive Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Parkplätze und Straßenbereich im ganzen Stadtgebiet

Der städtische Raum wird größtenteils durch KfZ zugeparkt, während gleichzeitig in der Innenstadt Parkplätze in Innenhöfe, Garagen, Tiefgaragen und Parkhäusern leer stehen. Dies muss zu Gunsten einer menschen- statt autogerechten Innenstadt verändert werden.

Abschaffung der „Brötchentaste“ in der zentralen Innenstadt

Der städtische Raum wird größtenteils durch KfZ zugeparkt, während gleichzeitig in der Innenstadt Parkplätze in Innenhöfe, Garagen, Tiefgaragen und Parkhäusern leer stehen. Dies muss zu Gunsten einer menschen- statt autogerechten Innenstadt verändert werden.

Verwaltung und politische Verantwortung

Der Gemeinderat muss dafür sorgen, dass die Ziele des IMEP umgesetzt werden

Wesentliche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen werden durch die Stadtverwaltung im Gemeinderat zur Abstimmung gestellt, obwohl diese den IMEP bereits beschlossen hat. Es ist daher erforderlich, dass der Gemeinderat durch konsistentes Abstimmungsverhalten der ursprünglichen Entscheidung nicht den Boden entzieht.

Fuß- und Radverkehr bei allen Infrastrukturmaßnahmen mitdenken.

Bei jedem Infrastrukturprojekt sind Radverkehrsanlagen gemäß aktueller Qualitätsstandards zwingend vorzusehen. Bei der Planung der Radverkehrsanlagen sind die Sicherheitsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen stets zu berücksichtigen (zum Beispiel: Beleuchtung, bauliche Trennung, sichere Kreuzungen)

Sicherer Radverkehr muss Chefsache sein

Der Oberbürgermeister setzt die Agenda für den Gemeinderat. Der Oberbürgermeister kann entscheidenden Einfluss auf die Ausschreibung und Besetzung von Stellen ausüben. Der Oberbürgermeister kann die Priorisierung der Projekte in der Verwaltung vornehmen. Der Oberbürgermeister trifft die letzte Entscheidung über den Entwurf des Haushaltsplans.