weitwurf
Klimaforum Schallstadt

Nadyne Saint-Cast, DIE GÜNEN

1 *Die Etablierung beschleunigter RE Verbindungen bedeutet für Schallstadt den Wegfall mehrerer Zughalte, die sich auch auf die ÖPNV-Anbindung des Teilorts Mengen auswirkt. Befürworten sie das aktuelle RE Angebot und wenn ja, welchen Ersatz sollte das Land Baden-Württemberg der Gemeinde Schallstadt anbieten bis zur Etablierung eines S-Bahnbetriebs nach Fertigstellung des 3+4 Gleises?*

Das aktuelle Angebot auf der Rheintalbahn ist ein Kompromiss zwischen Bedürfnissen des Fernverkehrs, des Regionalverkehrs und des Nahverkehrs. Die Strecke ist überlastet und das führt dazu, dass nicht alle verkehrpolitischen Ziele, also schnelle Verbindungen, verlässliche Vertaktung, Bedienung möglichst vieler Haltepunkte, gleichermaßen erfüllt werden können. Deshalb ist die rasche Fertigstellung des 3.+4. Gleises die wichtigstes Voraussetzung für weitere Verbesserungen im regionalen ÖPNV. Bis dahin müssen wir mit Busverkehren Lücken schliessen. Hierfür will ich mich im Landtag einsetzen.

Grundsätzlich ist mir wichtig zu sagen, dass wir Grüne in den vergangenen Jahren für eine bessere Finanzierung des ÖPNV gesorgt haben. Klar ist aber auch, dass das noch nicht ausreicht. Unser Ziel ist klar: Wir wollen die Mobilitätswende und dafür brauchen wir überall im Land einen gut ausgebauten ÖPNV und eine gute Taktung. Eine sinnvolle Zwischenlösung finde ich ÖPNV on demand, also Ruftaxis oder Rufbusse, um schnell eine Anbindung aller Orte im Land zu erreichen. Aber wir brauchen auch die Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, die wir mit den sog. Mobilitätsknotenpunkten begonnen haben auszubauen.

Gerne komme ich nach der Wahl zu Ihnen und höre mir Ihre Ideen zur Lösung des Problems an.

2 *Befürworten Sie einen weiteren S-Bahnhalt im Teilort Leutersberg, auch hier vorausgesetzt das 3.+ 4. Gleis der Rheintalstrecke ist fertiggestellt.*

Mit dem Bau des Batzebergtunnels sollten wir prüfen, ob ein Haltepunkt in Leutersberg sinnvoll ist. Grundsätzlich muss unser Ziel sein, dass wir möglichst viele Menschen mit einer Schienenverbindung erreichen. Damit der ÖPNV attraktiv ist muss er gut ausgebaut und getaktet sein, aber auch die Fahrtdauer darf nicht zu lang sein. Daher müssen wir abwägen, ob ein zusätzlicher Halt in Leutersberg tatsächlich sinnvoll ist, da Halte die Fahrdauer verlängern und den ÖPNV unattraktiver machen können. Aber ich bin gerne bereit, mir gemeinsam mit Ihnen und Expert*innen dieses Thema genau anzuschauen. Denn wichtig ist auch mir, dass wir Leutersberg gut anbinden. Ob wir dies über einen zusätzlichen Halt oder eine andere Anbindung erreichen, schaue ich mir nach der Wahl gerne gemeinsam mit Ihnen an.

3 *Aktuell fördert das Land Fahrradschnellwege. Befürworten Sie diese Förderung und was schlagen sie vor, wie das Land den Fahrradverkehr im ländlichen Raum und dem städtischen Umland noch stärker fördern kann, gerade für Teilorte wie Mengen die nicht am geplanten Fahrradschnellweg liegen?*

Ja, die Förderung von Radschnellwegen befürworte ich absolut. Ziel sollte eine Radschnellwegnetz sein, das auch größere Teilorte gut anschliesst. Die regionalen Radschnellwege haben insbesondere in Zeiten von E-Bikes ein enormes Potenzial, um Pendlerinnen und Pendler vom Autos aufs Fahrrad zu bringen. Daher setze ich mich sehr für den Ausbau regionaler Radschnellwege auch in unserer Region ein. Dies habe ich übrigens als Freiburger Stadträtin bereits in den vergangenen Jahren getan.

4 *Wie kann die Realisierung des geplanten Fahrradschnellwegs der von Freiburg nach Bad Krozingen führen soll auf dem Gebiet der Gemeinde Schallstadt aussehen? Aktuell ist die Ortsdurchfahrt von Schallstadt, die sich für ein schnelle Fortbewegung mit dem Fahrrad perfekt eignen würde, durch den PKW Verkehr auf der B3 stark belastet, bzw. hier ist aktuell kein Platz für einen 4m breiten Fahrradschnellweg.*

Die Temporeduzierung in der Ortsdurchfahrt Schallstadt auf 30 km/h hat für die Anwohner*innen, Fußgänger*innen und für den Radverkehr schon mal eine enorme Verbesserung gebracht. Wichtig finde ich, dass die Ortsdurchfahrt Schallstadt weiter vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Denn parallel zur B3 führt die L125, die keine direkte Ortsdurchfahrt beinhaltet. Auf sie sollte der Durchgangsverkehr gelenkt werden. Eine Entlastung der B3-Ortsdurchfahrt bietet dann auch mehr Möglichkeiten, um Platz für den Radverkehr zu schaffen. Aber klar ist, dass die Straße sehr eng ist. Ich kann Ihnen keine konkreten Radwege-Planungen präsentieren Ihnen aber versichern, dass ich grundsätzlich für eine Flächenneuverteilung stehe. Eine Flächenverteilung, bei der die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie das Fahrrad mehr Platz erhalten.

5 *Wie kann das Land Baden-Württemberg Car-Sharing im ländlichen Raum und dem städtischen Umland noch attraktiver machen? Bisher beschränken sich viele Modelle auf die größeren Städte bzw. der Abstand zum nächsten Car-Sharing Fahrzeug ist im ländlichen Raum oft noch zu groß? Die gleiche Frage gilt natürlich auch für Lastenräder und Co., die nur in den wenigsten ländlichen Kommunen zum Verleih/Sharing angeboten werden.*

Ich sehe eine große Chance in Mobilitätsknotenpunkten, an denen die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Also P+R-Plätze oder S-Bahnhaltestellen werden zu Mobilitätsplattformen, wo Carsharing, Leihräder (wie z.B. Lastenräder), Fahrradgaragen und der ÖPNV verknüpft und vernetzt werden. Das alles kann dann mit einer Mobilität-App unkompliziert ausgeliehen und benutzt werden. Eine solche App wird derzeit von ZRF und VAG aufgebaut. Darin sehe ich eine große Chance, um die Mobilitätswende voranzubringen.

Klar ist, dass Carsharing nur dann attraktiv ist, wenn die Fahrzeuge nahe des Wohnortes ausgeliehen werden können. Der Erfolgsfaktor für Carsharing sind also die Stellplätze in Wohnortnähe. Sind diese vorhanden, wird Carsharing zu einem erfolgreichen Selbstläufer. In Freiburg hat seit der massiven Ausweitung von Stellplätzen Carsharing einen großen Aufschwung erfahren. Diese Bedingungen sind im ländlichen Raum schwieriger zu erreichen und Carsharing ist für Betreiber daher in der Anfangsphase oft unwirtschaftlich. Aus meiner Sicht wäre eine Förderung und Betreuung in der Anfangsphase durch die Gemeinde sinnvoll. Es gibt bereits Gemeinden, die den Start von Carsharing fördern. Das finde ich als ein Baustein in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept einer Gemeinde sinnvoll.