

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg



Grün = gut für den Radverkehr



Gelb = mittel für den Radverkehr



Rot = schlecht für den Radverkehr



	Modal Split verändern (Prio-1-Frage!)	Optimierungen Radnetz	Projekt Bahnausbau Mainaschaff - Großkr.burg	Inter-kommunale Zus.Arbeit	Projekte (Radschnellwege, Remosi, Brücken) (Prio-1-Frage)	Tempo 30	GESAMT
CSU	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow
SPD	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Grüne	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Linke	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
FDP	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow
FW	Green	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
Neue Mitte	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow
AfD							Keine Befragung

(Dies ist jetzt nur eine Grobeinschätzung, maßgeblich sind die vollständigen Rückmeldungen der Parteien, die wir an dieser Stelle dokumentieren. Wir sind uns bewusst, dass es hierbei erst mal um programmatische Positionierungen handelt. Entscheidend wird sein, wie sich dies dann in den nächsten sechs Jahren in praktische Politik umsetzt. Es gibt in den Rückmeldungen auch interessante Punkte, die wir in unsere Überlegungen aufnehmen! An dieser Stelle vielen Dank an allen, die sich hierzu zurückgemeldet haben.)

Wir haben hier bewusst nur demokratische Parteien befragt und nicht diejenigen, die gegen den Staat und die Demokratie in diesem Lande agieren!

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

Wie wollen Sie das Thema Radverkehr im Landkreis angehen, damit wir die Klimaziele und die gesetzte Modal Split-Veränderung erreichen?

Position ADFC	<p>Das beschlossene Radverkehrskonzept muss weiter umgesetzt werden. Hier hätten wir uns wesentlich mehr gewünscht. Lücken müssen geschlossen werden. Es müssen relativ schnell Verbesserungen auf für den Radverkehr wichtigen Achsen erfolgen. Beispiele sind der Kahltalradweg, die Achse Bessenbach – Aschafftal – Maintal bis Kahl oder die Anbindungen zum Bachgau oder nach Alzenau. Hier wünschen wir uns eine Priorisierung von Routen mit hoher Frequenz. Es fehlt so etwas wie ein Ablaufplan für die Umsetzung RVK mit den notwendigen Priorisierungen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan 2025 behandelt nur rudimentär die Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad. Hier sehen wir starke Potenziale, die es auszuschöpfen gilt.</p>
CSU	<p>Der Landkreis Aschaffenburg hat auf Initiative von Landrat Dr. Legler und der CSU-Fraktion mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts einen wichtigen und konkreten Leitfaden entwickelt, um den Alltagsradverkehr weiter zu stärken und die angestrebten Ziele im Modal Split zu erreichen.</p> <p>Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, liegt die Baulast für Radwege nur zu einem geringen Teil beim Landkreis selbst. Umso wichtiger ist eine enge und intensive Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure. Auch hierzu enthält das Radverkehrskonzept klare Aussagen und Festlegungen, die als Grundlage für ein gemeinsames Vorgehen dienen. Sollte der Ausbau der Staatsstraße 2305 zwischen Alzenau und Mömbris realisiert werden, wird eine weitere Lücke im Radwegenetz geschlossen werden.</p>
SPD	<p>Ich möchte das Thema in Zusammenarbeit mit den Fachbehörden, den Kreisrätinnen und Kreisräten aber auch den Expertinnen und Experten, zu denen ich auch den ADFC zähle, gemeinsam angehen, vorausgesetzt allerdings immer, dass die Finanzierung gesichert ist. Für mich persönlich haben sichere, gut ausgebaute und sinnvoll gelegene Radwege eine entsprechend hohe Priorität.</p>
Grüne	<p>Wir setzen uns für eine gezielte Förderung des Radverkehrs ein, indem wir zum einen die an möglichst allen Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege herstellen. Für Straßen, die in kommunaler Verantwortung stehen, möchten wir durch Fördermaßnahmen die Bauwilligkeit unterstützen. Dasselbe gilt für Radwege, die alltagstaugliche Verbindungen herstellen, die nicht direkt an Straßen liegen. Die Ausführung soll grundsätzlich durch asphaltierte Bauweise hergestellt werden.</p> <p>Darüber hinaus soll die Mitarbeit in der AGFK intensiviert werden. Eine/n eigene/n Radverkehrsbeauftragte/n im Landkreis halten wir für sinnvoll. Diese Person soll die Verknüpfung und Beratung aller Gemeinden leisten. Beispiele sind hier Abstimmung und Verbesserung des Winterdienstes, Entschärfung von Gefahrenstellen, Koordination bei gemeindeübergreifenden Radwegen. Ideengeber z.B. für Einrichtung von Fahrradstraßen.....</p>
Linke	<p>Der Ausbau von Radwegen hat für mich eine klare Priorität. Zu lange wurde Radinfrastruktur im Vergleich zur Autoinfrastruktur als weniger wichtig betrachtet und vernachlässigt. Ein Fokus muss dabei insbesondere auch auf die Alltagsauglichkeit gelegt werden. Die Radinfrastruktur hat einen erheblichen Nachholbedarf, bevor sie auch nur ansatzweise als „gleichwertig“ mit Autoinfrastruktur gesehen werden kann. Wer sagt, dass die unterschiedliche Verkehrsformen gleichwertig zu behandeln sind, muss also kräftig in die Fahrradinfrastruktur investieren.</p> <p>Eine Steigerung des Modal Splits erfordert, dass alle sicher Radfahren können, vor allem auch Kinder und Senior*innen. Dafür sind Radwege notwendig, die vom Autoverkehr getrennt sind und die Ortschaften ohne große Umwege verbinden. Alle Orte müssen mit sicheren Radwegen erreichbar sein. Die Planung muss von Menschen, die selbst viel mit dem Fahrrad unterwegs sind, durchgeführt werden.</p> <p>Außerdem ist die Einbindung von den Menschen vor Ort wichtig, damit alle eine Chance haben, sich zu beteiligen.</p> <p>Auch die steigende Zahl an Pedelecs und S-Pedelecs muss bei der Planung berücksichtigt werden. Wege müssen breit genug sein, um schnelleren Radfahrern ein unkompliziertes und sicheres Überholen zu ermöglichen.</p> <p>Daneben braucht es überall geeignete Abstellplätze für Fahrräder, die möglichst alle mit Ladestationen ausgestattet sein sollen.</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

FDP	<p>Die verkehrliche Situation im Landkreis erreicht insbesondere auf den Haupteerschließungsstraßen oftmals eine Verdichtung, die eine Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf andere Verkehrsmittel nahelegt. Diesbezüglich werden wir uns dort, wo es von der Nachfrage her sinnvoll erscheint, für die Stärkung des ÖPNV einsetzen. Allerdings müssen außerhalb der Ballungsgebiete auch alternative Beförderungsmöglichkeiten jenseits der klassischen Busbeförderung ins Auge gefasst werden.</p> <p>Mit dem Siegeszug des elektrisch betriebenen Fahrrads ergibt sich zweifellos ein großes Potential zur Verkehrsverlagerung weg vom Auto. Deshalb haben wir uns intensiv für den Ausbau des Radwegs entlang der B26 eingesetzt. Für die Zukunft sehen wir im Radschnellweg HU-AB durchaus Möglichkeiten, den Modal Split im Sinne des Kreistagsbeschlusses zu verändern. Besonderes Potential kann im Abschnitt Kleinostheim-Aschaffenburg liegen, weil diese Achse in Streckenlänge und Streckenverlauf vorhandenen Radwegen deutlich überlegen ist und selbst in Hinblick auf die Fahrtzeit dem Auto durchaus ebenbürtig ist.</p>
FWG	<p>Eine Ausweitung des Radverkehrsanteils gelingt dann, wenn wir die Bürgerinnen und Bürger weiterhin motivieren können, statt ins Auto auch mal aufs Rad zu steigen. Dafür benötigen wir ein möglichst durchgängiges, ein sicheres und attraktives Angebot an Radwegen, die Lust aufs Fahrrad machen! Die von Ihnen genannten Strecken Kahlthal-Radweg, Aschafftal, AB-Alzenau, haben in jedem Fall Priorität, aber auch vermeintlich kleinere Strecken bzw. Lückenschlüsse im gesamten Landkreis müssen im Auge behalten werden. Hier haben wir in der vergangenen Legislaturperiode bereits viel auf den Weg gebracht, beispielsweise die Verbindung Frohnhofen-Laufach-Spessartrampe. Unweit entfernt davon, am Kreisel Weyberhöfe, erfolgt noch im Februar diesen Jahres der Spatenstich für einen umfassenden Streckenausbau für den PKW- UND Radverkehr von dort bis Hösbach-Bahnhof. Genau dieses Nadelöhr hatten wir FREIE WÄHLER beispielsweise im Mobilitätsausschuss des Kreistages mehrfach zum Ausbau angemahnt; dies sei hier stellvertretend genannt als Beispiel dafür, wie wir auch die weiteren, von Ihnen angefragten Strecken angehen möchten: Wir setzen uns nach Kräften in den entsprechenden Ausschüssen und im AK Radverkehr dafür ein, dass die geplanten Projekte zeitnah umgesetzt werden, ob mit Anfragen, Anträgen oder klarer Unterstützung von entsprechenden Beschlussvorlagen der Landkreisverwaltung.</p>
Neue Mitte	<p>Das Radverkehrskonzept und Nahverkehrskonzept sind die richtigen Instrumente, um die Ziele zu erreichen. Vorausgesetzt die Maßnahmen sind finanzierbar und belasten nicht die Kreisumlage, welche die Gemeinden zu tragen haben.</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

Wie können dabei die für den Radverkehr wichtigsten Strecken (z.B. Kahlradweg zw. Alzenau und Mömbris, Aschafftal, AB-Alzenau) optimiert werden?

Position ADFC	Hierzu hatten wir eine umfangreiche Stellungnahme im Rahmen Bearbeitung Radverkehrskonzept vorgelegt. Darin ging es neben der (aktuell fehlenden) Festlegung von Prioritäten u.a. um das Thema Fahrradstraßen auf z.B. schwach befahrenen Ortsverbindungsstraßen (u.a. Achse Alzenau-Mainaschaff), welche in diesem Kontext noch nicht angegangen wurden.
CSU	Siehe oben
SPD	Ich erhoffe ich mir zu diesen Verbindungen stets einen offenen Austausch mit den Expertinnen und Experten in eigener Sache, sei es die regelmäßigen Pendlerinnen und Pendler, aber auch Sie als ADFC um die besten Lösungen für die Radfahrerinnen und Radfahrer herauszuarbeiten. Hierbei müssen die konkreten Streckenführungen festgelegt werden, im zweiten Schritt müssen Prioritätenlisten erstellt werden, in welcher Reihenfolge Problemstellen beseitigt und Lücken geschlossen werden.
Grüne	Siehe oben
Linke	Siehe oben
FDP	Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass entlang der Kahl die Lage der Radfahrer nicht grundsätzlich schlecht ist. Allerdings gibt es Abschnitte im Verlauf von Main bis zur Quelle, die in Hinblick Wegequalität und Sicherheit verbessert werden können. Allerdings gestaltet sich die Situation im Raum Alzenau aus Sicht der Radler auch deshalb schwierig, weil hier eine oft intensiver Fußgängerverkehr auf eilige Radfahrer trifft. Ein wichtiger Abschnitt ist die Radwegführung in Zusammenhang mit dem Ausbau der ST 2305. Hier war es gerade die FDP, die sich erfolgreich dafür eingesetzt hat, Gefahrenpunkte, die die erste Vorlage der Planung aufwies, zu beseitigen. Natürlich befürworten wir die Radwegführung entlang der geplanten Straße, schon allein wegen der entfallenen Gleisquerungen und der nicht unerheblichen Gefällestrecke.
FWG	Siehe oben
Neue Mitte	Siehe oben

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Mainaschaff – Großkrotzenburg wird es Ausweichrouten für den Radverkehr geben müssen – wie können dafür die Konzepte aussehen (u.a. Bahndurchgänge/„Mauselöcher“, Anbindung Umgehung Karlstein – Kahl für Radverkehr)?

Position ADFC	<p>In die Maßnahme müssen Routen für den Radverkehr mitgedacht werden. Dies gilt insbesondere für Mainaschaff, in welchem der Übergang am Pfadfinderheim entfällt.</p> <p>In Kleinostheim, Karlstein und Kahl gibt es die Notwendigkeit geeignete Querungen der Bahn für den Radverkehr herzustellen. Dazu gibt es eine bauliche Konzeption, die auch so Anwendung finden wird. Spannend wird teilweise u.a. in Kleinostheim die Festlegung der Position.</p> <p>Die Umgehung Karlstein beinhaltet faktisch eine Netzlücke, da der Radweg vor der Brücke endet und in eine suboptimale Führung nach Großwelzheim statt Kahl geführt wird.</p>
CSU	<p>Konkrete Aussagen zu möglichen Ausweichrouten können wir als CSU-Fraktion zum jetzigen Zeitpunkt leider noch nicht treffen, da die Planung für den viergleisigen Ausbau in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn liegt.</p> <p>Landrat Dr. Legler hat jedoch sowohl im Kreistag als auch in den zuständigen Ausschüssen wiederholt darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass die betroffenen Kommunen und auch der Landkreis ihre Anliegen und Anforderungen – insbesondere im Hinblick auf den Radverkehr – frühzeitig in die jeweiligen Planungsprozesse einbringen.</p> <p>Dieses Vorgehen unterstützen wir als CSU-Fraktion ausdrücklich und werden uns bei Bedarf auch weiterhin über unsere jeweiligen Mandatsträger engagiert dafür einsetzen, dass die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt werden.</p>
SPD	<p>Die Ausweichrouten müssen zusammen mit den jeweiligen Gemeinden, der Bahn und Straßenbauamt erarbeitet werden. Dazu muss ein Beschilderungskonzept erstellt und umgesetzt werden.</p>
Grüne	<p>Die Ausweichroutenführung beim viergleisigen Ausbau darf nicht zu einer Benachteiligung des Radverkehrs führen. Hier sind ggfs. übergangsweise Wege herzustellen, die die Durchgängigkeit sicherstellen.</p>
Linke	<p>Die Interessen von ÖPNV / SPNV und Fahrradinfrastruktur dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide sind zwingend erforderlich für die Mobilitätswende. Gerade auch die Kombination von Rad- und Zugverkehr stellt meiner Meinung nach ein wichtiger Baustein dar. Alle Bahnhalte müssen mit dem Fahrrad gut und sicher erreichbar sein. Die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in der Bahn sollten erhöht werden.</p> <p>Bei dem viergleisigen Ausbau müssen ausreichend Brücken und Tunnel für Fußgänger und Radfahrende eingeplant werden, sodass keine langen Umwege entstehen. Gleichzeitig eignen sich Strecken parallel zur Bahnlinie oft gut für Radwege. Es soll geprüft werden, ob ein Radschnellweg beim Ausbau der Bahnstrecke gleich mit geplant und umgesetzt werden kann.</p>
FDP	<p>Im Zuge eines solchen Projekts eröffnen sich neben allen Widrigkeiten für die anliegenden Kommunen auch Chancen, weil die Bahn aus ihrer passiven Grundhaltung heraus muss. Ohne Konzessionen bei der Planung in Hinblick auf eine Verbesserung der umliegenden Infrastruktur, wird es für die Bahn ausgesprochen schwierig werden, das Projekt umzusetzen. Hier ist das Verhandlungsgeschick der Kommunen gefordert. Wer zu allem ja sagt, wird nichts zusätzlich zu den Standardleistungen bekommen. Diese sind ein der BImSchV entsprechender Lärmschutz und die Erneuerung der maroden Bauwerke. Hinsichtlich der Mauselöcher machen die von der Bahn vorgelegten Reglersatzbauwerke Hoffnung. Natürlich werden wir auch versuchen, konkret Einfluss auf bestimmte Abschnitte entlang der Bahntrassen nehmen. Besonderes Augenmerk legen wir auf die desolate Situation im Bereich der vor einigen Jahren in Dienst gestellten Straßenüberführung im Verlauf der Ortsumgehung Karlstein.</p>
FWG	<p>In der Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Hanau-Aschaffenburg wurde der Ausbau der Bahnstrecke bereits berücksichtigt, um möglichst Synergien/Nutzung von Baustraßen für den Ausbau des Radverkehrsnetzes im Endergebnis optimal einzubinden. Dieser Vorschlag erhält unsere volle Unterstützung, Jedoch müssen bis dahin geeignete Ausweichrouten angeboten werden, die ein Mindestmaß</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

	<p>an Sicherheit aufweisen müssen und durchgängig befahrbar sein sollten. Wir FREIE WÄHLER haben uns seit Beginn der Legislaturperiode dafür eingesetzt, dass für optimale Streckenführungen insbesondere diejenigen Personen zur Beratung hinzugezogen werden, die die Strecken regelmäßig befahren und aus der Praxis wertvolle Informationen zum Prozess beisteuern können, beispielsweise der ADFC. Insbesondere was die angesprochenen Bahndurchgänge und Mäuselöcher betrifft, setzen wir auf effektive Beratung der unmittelbar beteiligten Akteure und fordern das auch als TOP in den Ausschüssen oder im AK Radverkehr ein.</p>
Neue Mitte	<p>Aktuell wurde das Projekt bei der Deutschen Bahn nach hinten priorisiert. Es ist anzunehmen, dass das Projekt in größer 10 Jahren nicht mehr finanzierbar sein wird. Insoweit erübrigen sich die Fragen auf Ersatzrouten. Sollte es zu einer Umsetzung kommen, müssen Radkreuzungspunkte geschaffen werden.</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

Wie wollen Sie das Thema interkommunale Zusammenarbeit angehen, wenn es um kreisweite Radwegprojekte geht?

Position ADFC	<p>Die Praxis zeigt, dass dies kein einfaches Thema ist. Hier muss zusammengearbeitet werden, um übergeordnete Ziele zu erreichen. Die Steuerung bei solchen Projekten muss durch den Landkreis erfolgen.</p> <p>Das Dilemma der heutigen Situation zeigte sich aktuell auch beim Thema Winterdienst. Auch wichtige Orte waren tagelang nicht gesichert an Aschaffenburg angebunden. Hierzu erwarten wir deutliche Verbesserungen. Entsprechend der Gemeindeordnung sind Fuß- und Radwege schneefrei zu halten.</p> <p>Das staatliche Bauamt ist einzubinden und eine durchgängige Routenfindung einzufordern.</p>
CSU	<p>Auch hierzu bietet das bereits beschlossene Radverkehrskonzept des Landkreises konkrete und hilfreiche Ansatzpunkte. Über die von der CSU initiierte kreiseigene Radwegförderung, die trotz der aktuell angespannten Haushaltslage weiterhin als freiwillige Leistung fortgeführt wird, unterstützt der Landkreis seine Kommunen aktiv beim Bau von Radwegen.</p> <p>Durch verschiedene Arbeitsforen wie den Arbeitskreis Radverkehr, regelmäßige Austauschtreffen sowie den Arbeitsbereich Radverkehr innerhalb der Kreistiefbauverwaltung – alles Bestandteile des Radverkehrskonzepts – stellt der Landkreis eine enge Abstimmung und gute Vernetzung mit den Kommunen und den am Radverkehr beteiligten Institutionen sicher. Nach unserem Eindruck ist hier bereits ein sehr tragfähiges und konstruktives Netzwerk entstanden. Ein großer Vorteil ist auch die von Landrat Dr. Legler eingesetzte Radverkehrsbeauftragte, die sich sehr engagiert dem Thema annimmt.</p> <p>Mit der Einrichtung des Ausschusses für „Mobilität & ÖPNV“, dem ich selbst angehöre, werden die Gremienmitglieder regelmäßig über anstehende Radverkehrs- und interkommunale Projekte informiert. In der Vergangenheit konnten hier bereits Beteiligungen an Machbarkeitsstudien, Potenzialanalysen sowie Nutzen-Kosten-Untersuchungen beschlossen werden. Diese Beteiligungen erfolgen jedoch im Rahmen freiwilliger Leistungen, die der Landkreis als umlagefinanzierte Gebietskörperschaft nur in begrenztem Umfang übernehmen kann.</p>
SPD	<p>Ich denke, dass jeder Kommune bewusst ist, dass grenzüberschreitende Radverbindungen gemeinsame Absprachen benötigen. Sollte es hier entsprechenden Vermittlungsbedarf geben, lade ich gerne zu entsprechenden Austausch ein.</p>
Grüne	<p>Wie bereits in der Beantwortung der ersten Frage aufgeführt, sind wir für die Schaffung einer/s Radverkehrsbeauftragten, der die Koordination übernimmt.</p>
Linke	<p>Die Zusammenarbeit und Absprache zwischen den einzelnen Akteuren muss noch deutlich intensiviert werden, um Lücken im Radwegenetz zu schließen. Dazu zählt nicht nur der Austausch mit den Gemeinden innerhalb des Landkreises Aschaffenburg, sondern auch mit den Nachbar-Landkreisen und angrenzenden Bundesländern. Bei allen Gesprächen müssen auch gesellschaftliche Gruppen und Vereine wie der ADFC oder der VCD einbezogen werden.</p> <p>Die Radewege-Förderung des Landkreises muss ausgebaut werden um auch finanzschwachen Gemeinden den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur zu ermöglichen. Insbesondere wenn dadurch Lückenschlüsse umgesetzt werden können, profitieren davon alle Gemeinden.</p>
FDP	<p>Der Radverkehr als überkommunale Aufgabe ist offensichtlich politischer Konsens. Was fehlt, ist die Einsicht, dass kommunales Crowdfunding nicht funktioniert. Ein Netz erfüllt seine Aufgabe um so besser, je mehr überregionale Weitsicht dahintersteckt. Deshalb liegt für Kommunen-übergreifende Radwege das Konzept der Projektsteuerung durch die übergeordnete staatliche Stelle ganz offensichtlich nahe.</p>
FWG	<p>Interkommunale Zusammenarbeit bei kreisweiten Radwegprojekten funktioniert dann, wenn die Gemeinden in ihren Haushalten auch Spielraum für die Umsetzung solcher Projekte haben. Die Erfahrung der letzten Jahre hat jedoch gezeigt, dass die landkreiseigene Radwegförderung, die wir im Kreistag in dieser Legislaturperiode auf den Weg gebracht haben, nicht angefordert wird. Der Grund dafür liegt darin, dass die Gemeinden keine derartigen Projekte durchführen, weil ihnen die Mittel für den Eigenanteil fehlen und somit auch die Inanspruchnahme einer Förderung obsolet ist. Wir FREIE WÄHLER haben in der Haushaltssitzung 2024 gegen den Vorschlag der Landkreisverwaltung gestimmt, da der hohe Hebesatz von 52,4 Hebesatzpunkten die Gemeinden aus unserer Sicht zu stark in ihrem Handlungsspielraum beschnitten hätte - wozu auch der Ausbau von Radwegen gehört. Wir setzen uns weiterhin nach Kräften dafür ein, den</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

	Hebesatz in unserem Landkreis so gering wie möglich zu halten und damit Raum zu schaffen für kreisweite Radwegeprojekte. Wir haben der Landkreisverwaltung schon mehrfach Vorschläge zu Sparmaßnahmen unterbreitet, u.a. Einsatz von KI-Systemen in der Verwaltung statt kostenintensiver Personalaufstockung. Wir werden auch weiterhin darauf achten, dass mit den Geldern sorgfältig umgegangen und wirtschaftlich gearbeitet wird, um die Gemeinden im Blick auf ihre eigenen Projekte wie Radwege zu entlasten.
Neue Mitte	Gemeinsame Projekte und Kommunikation über die Ortsgrenzen hinweg unter Beteiligung des Landkreises Aschaffenburg.

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

Wie stehen Sie zu den Projekten, für welche bereits Machbarkeitsstudien (RS Aschafftal/AB-HU, Brücke Stockstadt, siehe auch Remosi-Gutachten) vorliegen? Inwieweit sehen Sie Wege für eine zeitnahe Realisierung?

Position ADFC	<p>Unsere Position dazu ist: Umsetzen! Dafür müssen auch die örtlichen Vertreter auf Landesebene eintreten, da bei diesen Projekten Förderungen möglich sind. Mit der Landesebene muss insbesondere das Thema Baulastträgerschaften und Förderungen geklärt werden.</p> <p>Wenn sich größere Themen, wie z.B: Radschnellweg AB-HU, nicht schnell realisieren lassen, so wären Zwischenlösungen anzustreben. Wie im Falle DA-F könnten diese auch entsprechend gesondert beschildert werden.</p>
CSU	<p>Wir sehen diese Projekte – wie im Radverkehrskonzept dargestellt – als wichtige Verkehrsachsen und zentrale Bausteine des Radverkehrsnetzes im Landkreis. Nur durch ihre Umsetzung können die im REMOSI-Gutachten aufgezeigten Potenziale vollständig erschlossen werden.</p> <p>Nach der derzeitigen Rechtslage liegt die Zuständigkeit für Planung und Bau solcher Radschnellverbindungen bei den betroffenen Kommunen. Der Landkreis unterstützt und berät diese – wie im Radverkehrskonzept vorgesehen – im Rahmen seiner Möglichkeiten, insbesondere durch Koordination, Vernetzung und fachliche Begleitung.</p> <p>Über die kreiseigene Radwegförderung werden entsprechende Projekte, soweit es die Haushaltslage erlaubt, ebenfalls unterstützt.</p> <p>Langfristig wäre eine klare gesetzliche Regelung zur Baulastträgerschaft und Finanzierung von Radschnellwegen sinnvoll. Diese liegt jedoch in der Verantwortung von Bund und Ländern. Entsprechende Anliegen wurden vom Landkreis bereits eingebracht.</p>
SPD	<p>Für die Radvorrangroute Aschafftal und der Radschnellweg AB-HU muss ein abgestuftes Umsetzungskonzept erstellt werden, mit kurzfristig und mittelfristig umsetzbaren Bauabschnitten. Für eine zeitnahe Umsetzung ist angesichts der benötigten zweistelligen Millionenbeträge eine Aufnahme in ein bayerisches Förderprogramm unabdingbar. Ohne die Unterstützung des Freistaats können weder der Landkreis noch die jeweiligen Gemeinden die erforderlichen Finanzmittel für eine zeitnahe Realisierung aufbringen. Dazu würde ich anstreben, bereits bestehende Radwege und deren Kreuzungspunkte vorrangig zu ertüchtigen. Ebenso werde ich versuchen vorhandene Wirtschaftswege in das Konzept aufzunehmen. Auch die Brücke Stockstadt-Mainaschaff muss in ein bayerisches Förderverfahren eingebunden werden, da die benötigten Mittel von den beiden Gemeinden und vom Landkreis Aschaffenburg nicht alleine gestemmt werden können. Vorrangig werde ich mich um eine Ertüchtigung der Mainquerung an der Schleuse Kleinostheim bemühen. Hier erscheint mir eine barrierefreie Quermöglichkeit mit vergleichsweise geringen Finanzmitteln machbar.</p>
Grüne	<p>Wir sind für eine Realisierung auch in Teilschritten und möchten die einzelnen Gemeinden bei der Verwirklichung bestmöglich unterstützen. Hinter den Konzepten stehen wir vollkommen.</p>
Linke	<p>Diese Projekte müssen jetzt mit höchster Priorität zügig umgesetzt werden. Die entsprechenden Mittel sind im Haushalt vorzusehen. Falls nötig wären für mich auch höhere Kreditaufnahmen zur Finanzierung des gewaltigen Investitionsbedarfs im Landkreis Aschaffenburg denkbar.</p> <p>Falls erforderlich, sollte auch zusätzliches Personal in der Verwaltung eingestellt werden, damit viele Projekte parallel bearbeitet und schnell umgesetzt werden können.</p>
FDP	<p>Die Mainbrücke Stockstadt wurde durch die beteiligten Gemeinden mit dem Planungsauftrag bis hin zur Genehmigungsplanung vergeben. Das lässt erwarten, dass nach Abschluss der Genehmigung zügig mit der Umsetzung begonnen wird, weil sonst die nicht unerheblichen Planungsmittel verloren gehen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Freistaat Bayern dazu nochmals Mittel bereitstellt.</p> <p>Die Realisierung des Radschnellwegs wird sich in seiner Gesamtheit voraussichtlich durch den geplanten Bahnausbau deutlich verzögern. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Abschnitt Kleinostheim-Aschaffenburg nicht als vorgezogener Teilabschnitt zeitnah realisiert werden kann, da dieser nicht direkt vom 4-gleisigen Ausbau betroffen ist.</p>
FWG	<p>Wir FREIE WÄHLER sehen, dass die Mitarbeiter der Landkreisverwaltung alles daran setzen, dass diese</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

	<p>Projekte realisiert werden. Bei der Hauptbereisung des Landkreises, die mit der Verleihung des Siegels „Fahrradfreundliche Kommune Bayerns“ abgeschlossen wurde, wurde ihre und die Arbeit aller beteiligten Akteure zum Radwegeausbau in unserem Landkreis hoch gewürdigt. Aus unserer Sicht haben wir viel geleistet, damit die geplanten Radschnellwege Wirklichkeit werden - alles weitere liegt nach derzeitigem Stand leider nicht in unserer Hand. Dennoch werden wir FREIE WÄHLER auch weiterhin darauf drängen, dass die Entscheidungsträger den Weg freimachen und die nötigen Mittel bereitstellen. Aus unserer Sicht ist es unerlässlich, Radschnellwege anzubieten und damit das Fahrrad als echte Alternative neben dem PKW zu ermöglichen - denn was nutzen tolle Jobbike- oder Leasing-Angebote auf dem freien Markt, wenn die Radwege dafür fehlen? Wir möchten, dass die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis eine echte Wahl haben, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten.</p>
Neue Mitte	<p>Zu allen Projekten positiv. Fakt ist jedoch, dass alle Umsetzungen von ausreichend Fördermitteln abhängig sind. Keine der anliegenden Kommunen kann sich nur annähernd mit Blick auf ihren Haushalt eine finanzielle Beteiligung größeren Ausmaßes leisten. Die finanziellen Mittel des Landkreises lassen eine alleinige Beteiligung und Umsetzung auch nicht zu. Insoweit hängen alle Maßnahmen von auskömmlichen Fördertöpfen ab.</p>

Wahlprüfsteine ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. - Landkreis Aschaffenburg

Wie stehen Sie zu Tempo 30 auf Ortsstraßen, auch innerörtlichen Kreisstraßen?

Position ADFC	Tempo 30, wo es geht. Im übergeordneten Rahmen ist unsere Position klar und eindeutig pro Tempo 30. In einzelnen Abschnitten kann z.B: ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit niedrigeren Geschwindigkeiten sinnvoll sein (z.B. Kleinostheim Goethestraße).
CSU	An geeigneten Stellen kann eine Temporeduzierung auf 30 einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zu einem harmonischen Miteinander aller Verkehrsteilnehmer leisten. Die Zuständigkeit für entsprechende Regelungen liegt jedoch bei Bund und Land sowie bei der zuständigen Verkehrsbehörde des staatlichen Landratsamtes. Auf diese Entscheidungen haben die Kreisgremien keinen direkten Einfluss.
SPD	In nahezu jedem Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern in unseren Kommunen vor Ort ist das ein Thema, das aber vor allem positiv besetzt ist. So sehe ich es auch. Überall da, wo es der Gesetzgeber zulässt und auch die gewählten Vertreterinnen und Vertreter des Gemeinderats dies wünschen, setze ich mich für Tempo 30 ein.
Grüne	Wir sind für Tempo 30 auf Ortsstraßen und innerörtlichen Kreisstraßen die Regelgeschwindigkeit werden. Die Sicherheit der Radfahrenden und zu Fußgehenden kann dadurch enorm gesteigert werden. Beispiele aus Städten und Ländern, die dies eingeführt haben zeigen einen signifikanten Rückgang der Verletzten und Todes"opfer" (Vision Zero)
Linke	Meiner Meinung nach sollte Innerorts grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gelten, natürlich auch auf Kreisstraßen. Die Einhaltung sollte u.a. mit fest installierten Blitzern durchgesetzte werden.
FDP	Tempo 30 ist in einigen Ortskernen auch auf Kreisstraßen bereits realisiert. Als Beispiel sind unter anderem Alzenau-Hörstein, Alzenau-Wasserlos und Karlstein zu nennen. Generell ist Tempo 30 km/h im dicht bebauten historischen Ortskern zu befürworten - dies entscheidet sich aber letztlich durch Abwägung vor Ort ausgehend vom Subsidiaritätsprinzip. Ob Tempo 30 flächendeckend eingeführt werden soll, liegt in der kommunalen Entscheidung.
FWG	Hier müssen die Kommunen mitreden. Nur die Akteure vor Ort können einschätzen, wo Tempo 30 sinnvoll oder sogar notwendig ist. Wir FREIE WÄHLER stehen für größtmöglichen Handlungsspielraum der Gemeinden selbst und für eigene Entscheidungsgewalt, selbstverständlich in Absprache mit dem Landratsamt, wenn Kreisstraßen betroffen sind. Pilotversuche in Hösbach haben beispielsweise gezeigt, was alles möglich ist, wenn die Bürger vor Ort sich einig sind. Ich persönlich (Maili Wagner) würde innerorts mehr Tempo 30-Zonen ausweisen, wie es beispielsweise auch in Frohnhofen schon auf einem Teilstück der B26 gemacht wurde. Die Erfahrung hierbei zeigt, dass der Verkehrsfluss im Grunde nicht beeinträchtigt wird, der Mehrwert für die Anwohner und die Radfahrer ist jedoch immens.
Neue Mitte	Tempo 30 sorgt für weniger Unfälle. Tempo 30 reduziert die Feinstaubbelastungen. Tempo 30 sorgt für weniger Lärm. Kurz um, Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften erhöht die Lebens- und Aufenthaltsqualität. Deshalb ein klares JA für Tempo 30 auch auf innerörtlichen Kreisstraßen. Gleichzeitig liegt die Zuständigkeit für die Schaffung einer dazugehörigen Rechtsgrundlage beim Bund, Stichwort "Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften bei 50".