



Grün = gut für den Radverkehr



Gelb = mittel für den Radverkehr



Rot = schlecht für den Radverkehr



| | Modal Split verändern | Verkehrsberuhigung Innenstadt | Klimaneutralität Mobilität | Radverkehrskonzept fortschreiben | GESAMT |
|----------|-----------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------------------------|--------|
| SPD | | | | | |
| Grüne | | | | | |
| ÖDP | | | | | |
| Linke | | | | | |
| FW | | | | | |
| KI | | | | | |
| Volt | | | | | |
| JU | | | | | |
| CSU, FDP | | | | | |
| AfD | | | | | |

Welche Ansätze verfolgen Sie, um die Modul Split-Anteile deutlich Richtung Umweltverbund u.a. Radverkehr zu verschieben?

| | |
|---------------|---|
| Position ADFC | <p>Nachdem mit dem Bau der Ringstraße und der Bahnparallele ca. 160 Mio € in den Autoverkehr investiert wurden, verbunden mit Ansage die Innenstadt zu entlasten, halten wir es für zielführend die Bedingungen für den Umweltverbund deutlich zu verbessern. Dies wird punktuell nicht ohne Wegnahme von Verkehrsraum oder Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr möglich sein. Die „Erreichbarkeit mit dem Auto“ bedeutet neben den klimatischen Auswirkungen auch eine Belastung der Menschen in der Stadt und eine Entattraktivierung öffentlicher Räume.</p> <p>Gerade mit Blick auf kurze Entfernungen gibt es ein gigantisches Verlagerungspotential. Etwa die Hälfte der Autofahrten in Aschaffenburg ist kürzer als 4 km. Innerhalb der Stadt sind die meisten Ziele mit dem Rad innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Die Zielvorgabe müsste sein den Radverkehrsanteil am Modal Split auf Werte wie in Freiburg zu bringen, d.h. mindestens ca. 30 %.</p> <p>Eine Radinfrastruktur muss sicher, einladend und durchgängig sein um die Menschen von diesem umweltverträglichen Verkehrsmittel zu überzeugen. Diese muss auch für alle nutzbar sein – für Schüler, passionierte Radfahrer und solche die wir gewinnen wollen. Viele Maßnahmen lassen sich ohne größere Ausgaben relativ schnell umsetzen. Fahrradstraßen auf verkehrsrühigen Straßen sind ein möglicher Weg. Eine Reihe von Knotenpunkten oder Kreisverkehren müssen optimiert werden.</p> <p>Hierbei darf Aschaffenburg nicht isoliert betrachtet werden. Die Radverbindungen (und auch der ÖPNV) in das Umland müssen stimmig sein, d.h. schnelle und komfortable Radmobilität ermöglichen. Radschnellverbindungen, wie bereits in Machbarkeitsstudien projektiert und Radvorrangrouten sind das Gebot der Stunde. Der Speckgürtel um Aschaffenburg mit Orten wie Mainaschaff, Goldbach, Glattbach, Stockstadt, Niedernberg, Kleinostheim, Hösbach oder Haibach ist per Rad in weniger als 30 Minuten zu erreichen. Bei einem Angebot guter Strecken, welche die Fahrzeiten deutlich verkürzen, könnten diese Gamechanger werden.</p> <p>Wichtig ist auch eine Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad. Da gibt es bezüglich gesicherter Abstellanlagen an den anderen Aschaffener Bahnhöfen (Süd, Oberrau, Hochschule) noch Lücken. Ebenso gibt es mittlerweile deutliche Probleme in der Fahrradmitnahme in Zügen. Hier gilt es Lösungen zu finden.</p> |
| SPD | <p>Der Radverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Statistisch berechnet wurde er zuletzt 2013. In diesem Jahr ist eine neue regionale Modal-Split-Erhebung zusammen mit den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg vorgesehen.</p> <p>Im Verkehrsgeschehen der Stadt Aschaffenburg ist der zunehmende Radverkehr wahrnehmbar und messbar an den Zählstellen.</p> <p>Diese positive Entwicklung beruht auf mehreren Faktoren: Fahrradfahren liegt bundesweit im Trend. Der technische Fortschritt bei Fahrrädern insbesondere der stark wachsende Anteil von Pedelecs/E-Bike macht das Radfahren einfacher, schneller und bequemer. Distanzen schrumpfen. Das Fahrrad ist eine sehr gute Alternative zum KFZ auf kurzen und mittleren Wegstrecken und auf diesen zumeist auch schneller.</p> <p>Die Stadt Aschaffenburg hat mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes viel dazu beigetragen, dass mehr und sicherer Rad gefahren wird. Mit weiteren Angeboten in der Verkehrsinfrastruktur wird die Stadt Aschaffenburg auch in den nächsten Jahren den Umweltverbund weiter voranbringen. Stadtrat und Stadtverwaltung arbeiten mit Nachdruck daran das Radverkehrskonzept weiter voran zu bringen und Schritt für Schritt weiter umzusetzen.</p> |
| Grüne | <p>Die kommunale Mobilitätspolitik steht vor einem grundlegenden Wandel, der die Stadt zukunftsfähig, klimafreundlich und zugleich lebenswerter machen soll. Im Mittelpunkt steht der Aufbau eines vielfältigen, attraktiven Mobilitätsangebots, das den Bedürfnissen der Bürger*innen gerecht wird, die Erreichbarkeit der Stadtteile verbessert und gleichzeitig die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr reduziert.</p> <p>Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Förderung des Radverkehrs. Unser Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs bis 2032 auf 30 Prozent zu steigern und so den Beitrag des Fahrrads zur innerstädtischen Mobilität massiv zu erhöhen. Dazu sollen sichere und lückenlose Radwegeachsen zwischen allen Stadtteilen entstehen, die ein unkompliziertes und sicheres Pendeln ermöglichen. Insgesamt wollen wir uns bei der Gestaltung neuer Radinfrastruktur – soweit rechtlich zulässig – an den Best-Practice-Lösungen unserer niederländischen Nachbar*innen orientieren bzw. diese adaptieren.</p> <p>Darüber hinaus wollen wir Radschnellverbindungen ins Umland vorantreiben. Die geplanten Trassen in Richtung Hanau und ins Aschaffal markieren wichtige erste Schritte, um künftig schnelle, sichere und komfortable Pendelrouten zu schaffen. Darüber hinaus sollen weitere mögliche Radschnellverbindungen geprüft werden, um Aschaffenburg perspektivisch optimal mit den umliegenden Gemeinden zu vernetzen.</p> <p>Mit einem starken Bike+Ride-Konzept wollen wir den Radverkehr eng mit dem öffentlichen Nahverkehr verknüpfen. Dafür sollen Fahrradparkhäuser am Haupt- und Südbahnhof sowie anderen zentralen Plätzen entstehen, ... Darüber hinaus wollen wir den Ausbau von Fahrradabstellanlagen in dicht bebauten Wohnquartieren vorantreiben, auch für Lastenräder.</p> |

| | |
|-------|--|
| | <p>Die Umsetzung unserer Vision für eine nachhaltige, soziale und zukunftsfähige Mobilität soll im engen Dialog mit den Menschen vor Ort entstehen. Deshalb schlagen wir GRÜNE vor, einen Bürger*innenrat einzusetzen, der die konkreten Maßnahmen zur Erreichung unserer Ziele entwickelt und zur Umsetzung empfiehlt.</p> |
| ÖDP | <p>Die Fahrradvorreiter-Städte geben 50,- €/Einwohner für den Radverkehr aus. Das wären in Aschaffenburg 3,5 Mio €. Mit diesem Budget haben diese Städte einen Radverkehrsanteil von teils über 50 % erreicht. Mit diesem Radverkehrsanteil würde Aschaffenburg wiederum 3,5 Mio € für die geringere Straßenabnutzung einsparen. Auch die Autofahrer würden profitieren, weil jeder Umsteiger den Auto-Stau an der Ampel verkürzen.</p> |
| Linke | <p>Für Die Linke ist klar: Eine echte Verkehrswende gelingt nur durch konsequente Priorisierung des Umweltverbundes – also Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr – bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs.</p> <p>Unsere zentralen Ansätze sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächengerechte Neuaufteilung des Straßenraums: Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, weniger für den ruhenden und fließenden Autoverkehr. - Forderung nach konsequenter kommunaler Verwaltungshoheit über sämtliche Straßen im Stadtgebiet (Staatsstraßen, Bundesstraßen) - Durchgängiges, sicheres Radwegenetz ohne Lücken, mit baulich getrennten Radwegen auf Hauptachsen. - Attraktiver ÖPNV: günstig, verlässlich, gut getaktet – perspektivisch ein fahrscheinfreier Nahverkehr. Gleichzeitig müssen attraktivere Jobangebote in diesem Bereich her um den Personalmangel zu beheben. - Kostenfreier ÖPNV für Kinder, Schüler, Studenten und Auszubildende, als Beitrag zur sozialen Teilhabe insbes. für sozial schwache Familien - Push- und Pull-Maßnahmen: Förderung des Rad- und ÖPNV-Angebots bei gleichzeitigem Reduzieren von Autoparkplätzen und höherer Parkraumbewirtschaftung. - Mobilität für alle: Verkehrspolitik darf nicht vom Autobesitz abhängen, sondern muss soziale Teilhabe ermöglichen. - modernes Verkehrsleitsystem zur massiven Verringerung des Durchgangsverkehrs |
| FW | <p>Für uns ist der Modal Split keine abstrakte Kennzahl, sondern eine Frage der Lebensqualität. Unser Maßstab ist, ob der Alltag von Familien in Aschaffenburg funktioniert. Wenn Wege sicher, zuverlässig und gut nutzbar sind, greifen Menschen öfter zu Rad, Bus und Fußwegen.</p> <p>Wir wollen den Radverkehr stärken, nicht um politische Quoten zu erfüllen, sondern weil sichere Wege Kindern Selbstständigkeit ermöglichen und ältere Menschen mobil halten. Wenn Eltern heute zum Auto greifen, dann oft aus Zeitdruck. Das ist selten Bequemlichkeit, sondern eine logische Reaktion auf einen Alltag, der funktionieren muss. Genau dort setzen wir an.</p> <p>Deshalb verbessern wir den Umweltverbund dort, wo er im Alltag wirkt: sichere Schulwege, bauliche Trennungen an Gefahrenstellen, durchgängige Verbindungen statt isolierter Einzelstücke und ein ÖPNV, der zum Lebensrhythmus von Familien passt. Gleichzeitig gilt: Wenn Parkraum entfällt, müssen Alternativen wie Quartiersgaragen geschaffen werden. Verkehrswende funktioniert nur mit Angeboten, nicht durch Verdrängung.</p> <p>Unser Ziel ist, dass Menschen das Rad nutzen, weil es sicher und bequem ist, nicht weil sie dazu gedrängt werden. Wenn eine Strecke für ein zehnjähriges Kind sicher ist, ist sie für alle gut.</p> |
| KI | <p>Die Kommunale Initiative setzt sich seit Jahren für eine deutliche Verschiebung im Modal Split zugunsten des Umweltverbundes ein. Das bedeutet: weniger Autoverkehr, dafür mehr Fuß-, Rad- und öffentlicher Nahverkehr.</p> <p>Unser Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächengerechtigkeit: Rückbau von Kfz-Flächen zugunsten sicherer und attraktiver Rad- und Fußwege. - Vernetzung statt Zersplitterung: Lückenschlüsse im Radwegenetz mit klarem Vorrang gegenüber Autoprojekten. - Alltagstauglichkeit statt Alibi-Infrastruktur: Radwege, die breit genug, sicher und ganzjährig nutzbar sind. <p>Wir wollen, dass Aschaffenburg endlich eine Stadt wird, in der sich Menschen aus Überzeugung und Sicherheit fürs Fahrrad entscheiden – nicht trotz aller Hindernisse.</p> |
| Volt | <p>Wir planen, den ÖPNV in Aschaffenburg grundsätzlich neu zu gestalten, um Familien zu entlasten. Gleichzeitig sind wir offen für die Einführung von Bike-and-Ride-Strukturen, um das Einzugsgebiet des ÖPNV zu erweitern und den Radverkehr in der Innenstadt zu stärken. Best-Practice-Beispiele zeigen, dass eine gezielte Verknüpfung von Rad- und ÖPNV-Angeboten die Attraktivität des Umweltverbunds deutlich steigert (vgl. https://www.worldtransitresearch.info/research/4119/?utm_source).</p> |
| JU | <p>Zunächst ist uns wichtig zu betonen, dass wir die aktuelle Situation bzgl. dem Radverkehr in Aschaffenburg als nicht zufriedenstellend ansehen. Jüngste Beurteilungen zeigen ein klares Bild: Die Radverkehrsinfrastruktur muss besser ausgebaut und sicherer werden. Alle Maßnahmen in dieser Hinsicht unterstützen wir! Siehe dazu Seite 16 unseres Wahlprogramms:</p> <p>„Auch der Radverkehr braucht Aufmerksamkeit: Wir fordern gezielte Verbesserungen des Radwegenetzes.“</p> <p>Konkrete Vorschläge finden Sie im weiteren Verlauf dieses Schreibens. Zum ÖPNV steht in unserem Wahlprogramm folgendes:</p> <p>„Ein starker öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat moderner Stadtentwicklung. Wir setzen uns für ein flexibles und attraktives ÖPNV-Angebot ein. (...)“</p> <p>Zusammenfassend setzen wir uns ein für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sichere und gut ausgebaute Radwege |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• einen bezahlbaren und flexiblen ÖPNV• einen Ausbau des Car-Sharing-Angebots <p>Alle genannten Maßnahmen finden sich in unserem Wahlprogramm, stärken den Umweltverbund und sollen den Verkehr in Aschaffenburg nachhaltiger machen.</p> |
|--|--|

Welches Konzept für die Verkehrsberuhigung Innenstadt präferieren Sie? Wäre der Vorschlag vom ADFC bezüglich eines Innenstadtringes für den Umweltverbund eine Option? Forcieren Sie die Verlagerung der B 26 (Weißenburger/Friedrichstr. auf den Ring), um hier Handlungsspielräume zu gewinnen?

| | |
|---------------|--|
| Position ADFC | <p>Bereits 2015 hatten wir im Vorfeld des Ringschluss ein Konzept mit einem „Umweltring“, deckungsgleich mit dem Inneren Ring in die verkehrspolitische Diskussion geworfen. An dieser Position gibt es unsererseits grundsätzlich keine Änderung. Die viel zu stark gewachsenen Verkehrszahlen (z.B. Ring Süd mit ca. 40.000 Fz/Tag) stellen das Straßennetz generell vor starke Herausforderungen. Hier wäre ein schrittweises Herangehen angesagt. Ggf. Optimierung Nordring nutzen um den Kfz-Verkehr.</p> <p>Wir sprechen uns dafür aus, dass auch neue Überlegungen aus anderen Städten in die Diskussion einfließen, wie z.B. Superblocks, oder wie in England die Klein-Hollands.</p> <p>Für den Bahnhofsbereich wollen wir eine Optimierung für den Umweltverbund.</p> <p>Eine Umverteilung des Verkehrsraumes zugunsten des Umweltverbundes sehen wir als erforderlich, wenn wir weitergehende Zielsetzung hinsichtlich Lebensqualität, Sicherheit oder Klimaschutz erreichen wollen.</p> |
| SPD | <p>Das Verkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg berücksichtigt alle Verkehre. Jeder nutzt im Alltag für seine Wege unterschiedliche Mobilitätsformen. Ob zu Fuß gehen, mit dem Bus fahren, radeln oder Autofahren. Die Gründe sind stets verschieden und individuell. Aschaffenburg unterscheidet sich statistisch nicht wesentlich vom Bundesdurchschnitt. An einem Tag legt jeder Aschaffener 3,1 Wege zurück. Die Wege sind jeweils zu einem Drittel ausbildungs- und berufsbedingt, Wege für private Erledigungen oder zum Einkauf und Wege in der Freizeit.</p> <p>Aschaffenburg ist eine sehr kompakte Stadt. Die Wege sind kurz. Heute spricht man gerne von der 15 Minuten Stadt, denn länger braucht man nicht um von A nach B zu kommen, für die umweltfreundliche Mobilität ein großer Vorteil. Für alle diejenigen, die als Pendler, insbesondere aus dem Spessart, nach Aschaffenburg kommen, ergibt sich häufig eine andere Situation. Sie sind in der Regel auf das Auto angewiesen. Die Verkehrsentwicklung in Aschaffenburg braucht daher auch regionale Konzepte die diese Mobilität verstärkt berücksichtigt. Die Region Bayerischer Untermain hat mit dem Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2023 (REMOSI) ein wichtiges Strategiekonzept auf den Weg gebracht. Hieran werden alle Städte und Gemeinden der Region in den nächsten Jahren gemeinsam arbeiten.</p> <p>Beschlusslage des Stadtrates von 2020 ist die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Variante 1+ (Kombinationsvariante):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tempo 30 in der Innenstadt – Verkehrsberuhigte Bereiche (Luitpoldstraße, Am Herstatturm, Landingstraße Bereich Fußgängerzone, Dalbergstraße) – Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Bahnhofsquartier, Friedrichstraße/Weißenburger Straße, Landingstraße) – Umweltstraße (Luitpoldstraße) <p>Grundlage der Entscheidung waren Verkehrsumlegungen aller Varianten, die deutlich machten, dass mit der Variante 1+ die wenigsten Schleichverkehre durch die Wohngebiete entstehen, die Ringstraße den Verkehr am stärksten aufnimmt und dass der Durchgangsverkehr auf der Ringstraße am stärksten gebündelt werden kann. Damit werden die die dem VEP Innenstadt zugrunde gelegten Zielsetzungen am besten erreicht.</p> <p>Die konkrete Aufgabenstellung für die Stadt Aschaffenburg liegt in den nächsten Jahren darin die Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt so umzubauen, mehr Platz für den Bus, für das Fahrrad und für den Fußgänger zu schaffen. Der Stadtrat hat hier mit dem Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt eine klare Vorgabe für mehr Lebensqualität geschaffen.</p> <p>Im Mittelpunkt steht der Innere Ring. Mit der Hofgartenstraße und der Alexandrastraße sind erste Maßnahmen umgesetzt. Perspektiven braucht jetzt die Luitpoldstraße und die Ortsdurchfahrt mit der Weißenburger Straße und Friedrichstraße sowie die Werbachstraße.</p> |
| Grüne | <p>Mit besonderer Priorität setzen wir uns für unser Konzept eines Umweltrings ein. Damit ist per Einbahnstraßen weiterhin jedes Ziel für alle Verkehrsteilnehmer*innen erreichbar. Die jeweils freigewordene Fahrspur wird für Busse und Radfahrer*innen in die entgegengesetzte Richtung nutzbar, wie bereits in der Lindenallee.</p> <p>In Wohngebieten setzen wir uns dafür ein, dass Verkehrsberuhigung und Sicherheit großgeschrieben werden. Besonders rund um Schulen wollen wir den Autoverkehr massiv reduzieren. Das Superblock-Konzept kann auch in Aschaffenburg als Idee, wie Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet und sicherer gestaltet werden können, dienen. Ziel ist es, testweise einzelne Straßen oder Bereiche so umzugestalten, dass weniger Durchfahrten entstehen und mehr Platz für Aufenthaltsqualität, sichere Wege und Grün entsteht. Durch behutsame Schritte, Beteiligung der Anwohner*innen und flexible, temporäre Lösungen können wir erproben, was gut funktioniert – angepasst an die tatsächlichen Strukturen unserer Stadt.</p> |
| ÖDP | <p>Unbedingt! Die Einbahnstraßenlösung ist die niedrigst hängende Frucht für die Förderung des Radverkehrs. Auch vom Handelsverband gibt es zustimmende Stimmen, weil so der Verkehr besser fließt. Die Umwege sind gut verkraftbar. Wie man ungewünschten Abkürzungen verhindern kann, hat die Stadt erfolgreich im Brentanoviertel gezeigt.</p> |
| Linke | <p>Die Linke Aschaffenburg setzt sich klar für eine weitgehende Verkehrsberuhigung der Innenstadt ein. - Der vom ADFC vorgeschlagene Innenstadtring für den Umweltverbund ist aus unserer Sicht ein sehr sinnvoller Ansatz</p> |

| | |
|------|---|
| | <p>und sollte ernsthaft geprüft und weiterentwickelt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ziel muss sein, Durchgangsverkehr konsequent aus der Innenstadt herauszuhalten. • Eine Verlagerung des Verkehrs der B 26 auf den Ring kann dabei helfen, innerstädtische Straßen wie Weißenburger Straße und Friedrichstraße deutlich zu entlasten. Diese Entlastung muss dann aber auch genutzt werden – für Radwege, Busspuren, Begrünung und Aufenthaltsqualität. • Umweltzonen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und autofreie Bereiche gehören für uns zu einer zukunftsfähigen Innenstadt. |
| FW | <p>Eine echte Beruhigung der Innenstadt gelingt nur, wenn der Verkehr außen herum fließt. Deshalb gilt für uns: Erst muss der Ring funktionieren, dann kann die Innenstadt ruhiger werden. Solange es auf der Ringstraße an Engpässen wie der Glattbacher Überfahrt oder der Hanauer Straße stockt, sucht sich der Verkehr den Weg durch die Innenstadt. Der Schlüssel liegt daher in der Verbesserung dieser Knotenpunkte. Nicht mehr Asphalt, sondern ein stabiler, verlässlicher Verkehrsfluss entscheidet darüber, ob Durchgangsverkehr draußen bleibt. Ein Einbahn-Innenstadtring oder eine rein formale Verlagerung der B 26 auf den Ring lösen dieses Problem nicht. Solche Modelle erzeugen oft Umwege und Frust, wenn die Infrastruktur dahinter nicht leistungsfähig genug ist. Schilder ersetzen keine funktionierende Verkehrsführung. Wichtig ist, welcher Verkehr in die Innenstadt soll. Pendler, Kunden, Handwerker und Anwohner müssen sie weiterhin gut erreichen können. Reiner Durchgangsverkehr und Pöserfahrten gehören dagegen reduziert. Das gelingt nicht durch pauschale Sperren, sondern durch eine Verkehrsführung, die Durchfahren unausweichlich macht und Ankommen erleichtert.</p> |
| KI | <p>Wir sehen in dem ADFC-Vorschlag eines Innenstadtrings für den Umweltverbund ein sehr gutes Konzept, das nochmal ernsthaft geprüft und öffentlich diskutiert werden muss. Die Innenstadt muss vom Durchgangsverkehr befreit und als Lebens- und Aufenthaltsraum gestaltet werden – mit Vorrang für Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV. Der Vorschlag passt zu unserer Vision einer attraktiven Innenstadt, wie sie viele europäische Städte längst erfolgreich umsetzen.</p> |
| Volt | <p>Ziel unseres Ansatzes ist eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs, bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit für Anwohner, ÖPNV, Lieferverkehr und notwendige Verkehre. Die freiwerdenden Flächen sollen gezielt für Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthaltsqualität genutzt werden. Für folgende Konzepte wären wir offen:</p> <p>Friedrichstraße Die Friedrichstraße soll vollständig dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten werden. Dadurch entsteht eine direkte und hochwertige Verbindung zum Stadtgraben als öffentlichem Raum und Grünachse.</p> <p>Weißenburger Straße Einspurig bzw. als Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Der Busverkehr erhält eine zweite Spur, um den ÖPNV leistungsfähig und zuverlässig zu halten.</p> <p>Erthalstraße / Ridingerstraße Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Die zweite Spur wird als kombinierter Rad- und Fußweg genutzt.</p> <p>Werbachstraße Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Der Busverkehr nutzt die zweite Spur. Wo möglich wird eine dritte Spur für den Radverkehr eingerichtet, andernfalls erfolgt die Führung gemeinsam mit der Busspur.</p> <p>Alexanderstraße Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Zweite Spur für den Busverkehr, dritte Spur als Radweg unter Einbeziehung der heutigen Parkflächen. Der Wegfall von etwa zehn Stellplätzen wird durch das gegenüberliegende Parkhaus kompensiert.</p> <p>Würzburger Straße Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Zweite Spur für den Busverkehr, der Radweg bleibt wie heute bestehen.</p> <p>Hofgartenstraße Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Zweite Spur für den Busverkehr, dritte Spur als Radweg unter Nutzung bisheriger Parkflächen.</p> <p>Platanenallee Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Zweite Spur für den Busverkehr, dritte Spur als Radweg.</p> <p>Goldbacher Straße Im Abschnitt von der Kreuzung Platanenallee bis zur Weißenburger Straße: Einspurig bzw. Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr, zweite Spur für den Busverkehr. Diese Kombination an Maßnahmen würde einen Innenstadtring aus Einbahnstraßen bilden. Uns ist bewusst, dass dies massive Einschränkungen für Autofahrer hat, weswegen die Ausarbeitung dieser Konzepte mit einer gewissen Vorsicht zu genießen sind und mit einer Verbesserung des ÖPNV und der Fahrradfreundlichkeit einhergehen sollte! Paris hat große Erfolge auf dieser Strategie zu verbauen!</p> |
| JU | <p>Siehe dazu S. 15 in unserem Wahlprogramm: „Die Junge Union steht für eine verkehrsberuhigte Innenstadt, die auch mit dem Auto befahrbar sein muss. Symbolpolitik wie Umweltstraßen oder willkürliche Sperrungen lehnen wir ab. Stattdessen setzen wir auf sinnvolle Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Straßen, mehr Zebrastreifen, mehr Platz für Außen-</p> |

| | |
|--|--|
| | gastronomie, Tempo-30-Zonen und einspurige Fahrbahnen in geeigneten Bereichen. Beispiele dafür sind die Friedrichstraße, Weißenburger Straße, Luitpoldstraße oder Goldbacher Straße – hier lässt sich die Innenstadt sicherer und lebenswerter gestalten, ohne Mobilität einzuschränken“ |
|--|--|

Wie ordnen Sie das Thema Radverkehr in den Katalog der notwendigen Maßnahmen zur Klimaneutralität ein?

| | |
|---------------|--|
| Position ADFC | Der ADFC-Bundesverband hat es 2024 in einer Studie des Fraunhofer-Instituts untersuchen lassen, welche Rolle Radverkehr bei der Reduktion des CO ₂ -Ausstosses spielen kann. Wenn bis 2035 Deutschland zu einem Fahrradland wird, liegt das Potential bei 19 Millionen Tonnen CO ₂ pro Jahr, die vermieden werden. Radverkehr ist hierbei – weil Individualverkehr – der größere Hebel als z.B. ÖPNV. Das Verlagerungspotential bei Strecken bis 8 km (ca. 25 Fahrradminuten) ist gigantisch. |
| SPD | Den Radverkehr zu fördern ist allein schon wegen seiner Klimaneutralität von größter Bedeutung. Wir sehen diesen Zusammenhang natürlich auch und haben daher diese Aufgabenstellung fest verankert in der Klimastrategie der Stadt Aschaffenburg. Jeder Kilometer, der in der Stadt mit dem Fahrrad und nicht mit dem Verbrenner-KFZ zurückgelegt wird, ist gut für das Klima. |
| Grüne | Wir GRÜNE wollen daher eine Mobilitätswende für Aschaffenburg, die Mobilität in unserer Stadt bis 2040 klimaneutral macht und dabei sozial-gerecht sowie wirtschaftlich ist. Konkret wollen wir, dass bis 2032 drei von vier Wegen in Aschaffenburg mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Das Fahrrad soll davon 1 von 3 Wegen übernehmen. |
| ÖDP | Das Fahrrad ist das ökologischste Verkehrsmittel. Selbst mit dem ÖPNV bekommen wir keinen vergleichbaren Hebel. Wie oben aufgeführt, finanziert sich die Förderung des Radverkehrs selbst. |
| Linke | Der Radverkehr ist für Die Linke ein zentraler Baustein zum Erreichen der Klimaneutralität – nicht „nice to have“, sondern unverzichtbar. <ul style="list-style-type: none"> • Verkehr ist einer der größten CO₂-Verursacher in der Stadt. • Jeder Weg, der vom Auto aufs Fahrrad verlagert wird, spart Emissionen, reduziert Lärm und verbessert die Lebensqualität. • Klimaschutz darf nicht auf individuelle Appelle beschränkt bleiben, sondern braucht konkrete, sichere und komfortable Alternativen zum Auto. • Investitionen in den Radverkehr sind Klimaschutz, Gesundheitsschutz und Sozialpolitik zugleich. |
| FW | Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für den Klimaschutz, aber nicht der Einzige. Die größten CO ₂ Effekte einer Kommune entstehen durch Energieversorgung, Gebäudesanierung, einen emissionsfreien ÖPNV und einen flüssigen Verkehrsfluss ohne Stau und Umwege. Dort entscheidet sich, ob Emissionen wirklich sinken oder nur auf dem Papier. Unser Ziel ist ein familienfreundliches Aschaffenburg. Menschen steigen auf das Fahrrad um, wenn es sicher, praktisch und alltagstauglich ist. Dazu gehört auch, dass man sein Fahrrad sicher abstellen kann. Ohne wirksame Maßnahmen gegen Fahrraddiebstahl bleibt das Rad für viele keine verlässliche Option. Wir setzen auf Klimaschutz durch funktionierende Systeme. Ein leistungsfähiger Ring und ein zuverlässiger ÖPNV vermeiden unnötige Emissionen durch Stau, Stop and Go und Umwege. Gleichzeitig stärken wir den Radverkehr dort, wo er im Alltag funktioniert. So entsteht Klimaschutz, der spürbar wirkt und nicht nur in Konzepten existiert. |
| KI | Kurzstrecken machen den Großteil der Wege in Aschaffenburg aus – hier ist das Fahrrad unschlagbar in Effizienz, Klimabilanz und Platzbedarf. Klimaneutralität bis 2035 (wie im Stadtrat beschlossen) ist ohne eine massive Förderung des Radverkehrs nicht erreichbar. |
| Volt | Rund 20 % der CO ₂ -Emissionen in Deutschland stammen aus dem Verkehrssektor (Quelle: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Auto_Umwelt/Broschuere_Klimabewusst_unterswegs_2010.pdf?utm_source). Bei einem durchschnittlichen CO ₂ -Fußabdruck von 10 Tonne pro Kopf und Jahr (Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/bild/durchschnittlicher-co2-fussabdruck-pro-kopf-in) entfallen somit etwa 2 Tonne auf den Verkehr. Mit ca. 635 Pkw pro 1000 Einwohner ist Aschaffenburg über dem Durchschnitt Deutschlands, was laut uns nicht unbedingt wünschenswert ist. Mit dem Ziel, den Pro-Kopf-Ausstoß auf unter 1 Tonne zu senken, ist das Thema Radverkehr relevant, jedoch nicht das ganze Thema! |
| JU | Siehe S. 16 in unserem Wahlprogramm: „Fahrradfreundliche Infrastruktur ist aktiver Klimaschutz und sichert Mobilität für alle Altersgruppen.“ Wie bereits weiter oben ausgeführt setzen wir uns für sichere und gut ausgebaute Fahrradwege ein, da der Radverkehr eine wichtige Säule in einem nachhaltigen Verkehrskonzept ist. |

Wie stehen Sie zur notwendigen Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes? Welche Verbesserungsmöglichkeiten sehen Sie hier und welche Maßnahmen sollten aufgenommen werden (u.a. Fahrradstraßen, Knotenpunktgestaltungen, Anbindung Damm/Strietwald zur Innenstadt/Glattbacher Überfahrt als Einbahnstraße?).

| | |
|----------------------|--|
| <p>Position ADFC</p> | <p>Das Radverkehrskonzept 2015 und eine Reihe der darin skizzierten Maßnahmen wurden umgesetzt. In den zehn Jahren seither gab es verschiedene Änderungen, die eine Fortentwicklung des Radverkehrskonzeptes aus unserer Sicht erforderlich machen. Die Einwohnerzahl hat sich nicht geringfügig erhöht, die Verkehrsmengen ebenso. Radverkehr ist beobachtbar gestiegen.</p> <p>Eine Haushaltsbefragung, zuletzt 2013 durchgeführt, wäre im Vorfeld nötig um den aktuellen Stand zu ermitteln und daraus Zielsetzungen zu definieren.</p> <p>Wir sehen trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen noch deutliche Verbesserungsmöglichkeiten. Insofern sollten folgende Schwerpunktthemen sich in der Fortschreibung wiederfinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung Fahrradstraßen – Herausbilden durchgängiger Routen in der Stadt. Ein Beispiel wäre eine Verbindung von Strietwald bis in die Innenstadt über z.B: Mühlstraße - Glattbacher Überfahrt (und damit Teile Bahnhof Süd) für den MIV herausnehmen und dem Umweltverbund zuschlagen. <p>Für Lückenschlüsse etc. sehen wir die Möglichkeiten kostengünstiger und schnell umzusetzender Maßnahmen im Rahmen im Radverkehrskonzeptes. Hier geht es auch Nachhaltigkeit und Beständigkeit von Radwegen in der baulichen Ausgestaltung.</p> |
| <p>SPD</p> | <p>Das Radverkehrskonzept von 2015 war ein Meilenstein für die Aschaffener Verkehrspolitik. Zum ersten Mal konnte ein Gesamtkonzept mit den verkehrspolitischen Interessensgruppen, darunter dem ADFC und dem VCD, der Öffentlichkeit und der lokalen Politik für eine ganzheitliche Betrachtung des Radverkehrs in der Stadt entwickelt werden. Der Stadtrat hat seit 2015 seine finanziellen Mittel für die Umsetzung des Radverkehrskonzept kontinuierlich aufgestockt und auch Personalmittel für die Umsetzung bewilligt. Die Funktion des Radverkehrsbeauftragten konnte zügig besetzt werden. Aus dem Radverkehrskonzept konnten bereits sehr viele Maßnahmen realisiert werden. Das ist im Stadtbild deutlich wahrnehmbar. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) hat die Umsetzungsgeschwindigkeit und die Fülle der umgesetzten Maßnahmen in ihrer jüngsten Rezertifizierung zur Fahrradfreundlichen Kommune 2025 besonders herausgestellt.</p> <p>Die wichtigste Aufgabe in den nächsten Jahren wird es sein den „Inneren Straßenring“ für den Radverkehr auszubauen (Platanenallee, Friedrich- und Weißenburger Straße, Wermbachstraße). Hier ist die Stadt Aschaffenburg leider noch abhängig von staatlichen Behörden zur Verlagerung der Bundes- und Staatsstraßen auf das Ringstraßennetz. Das Radverkehrskonzept ist als Rahmenplan konzipiert und nach wie vor aktuell. Der „Fahrplan“ ist klar und eindeutig, Politik und Stadtverwaltung wissen was umzusetzen ist. Die aufgeführten Maßnahmenempfehlungen werden fallbezogen angepasst und beschlossen, sie sind in Gänze noch nicht umgesetzt. Wir priorisieren die zügige Umsetzung der Maßnahmen auch durch eine Kopplung mit anderen Straßenbau- oder Kanalbaumaßnahmen.</p> <p>Über die regelmäßigen Vorstellungen und Beratungen im Fahrradforum sind politische Vertretungen, Institutionen und auch die Verkehrsverbände ständig informiert und haben Einflussmöglichkeiten und Mitsprache bei der Ausgestaltung grundsätzlicher Richtungsentscheidungen sowie konkreter Maßnahmenausführungen. Ein neues Radverkehrskonzept ist daher aktuell noch nicht dringlich. Eine Evaluierung des Radverkehrskonzeptes und Einarbeitung umgesetzter Maßnahmen soll in einem nächsten Schritt erfolgen.</p> |
| <p>Grüne</p> | <p>Wie es sich aus Frage 1 ergibt, ist eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes von 2015 und auch eine konsequente Umsetzung des Konzepts erforderlich. Gerade die Veränderungen der letzten Jahre in Form von einem Mehr als Pedelecs, mehr Lasten- und Spezialrädern müssen sich in dieser Fortschreibung wiederfinden und den aktuellen Forschungsstand zur Radverkehrsförderung berücksichtigen. Als Vorarbeit ist die Erstellung einer neuen Haushaltsbefragung eine notwendige Voraussetzung.</p> |
| <p>ÖDP</p> | <p>Entsprechend dem Vorbild des Main-Radwegs und der Brentano-Achse sollten wir auch weitere Stadtteile und Nachbargemeinden mit der Innenstadt verbinden.</p> <p>Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn Radwege auch für ungeübte Radfahrer ein sicheres und schnelles Vorankommen ermöglichen. In der Kommunikation sollten wir vermehrt darauf hinweisen, dass auch die Autofahrer von einem höheren Radverkehrsanteil profitieren, da jeder Umsteiger die Wartezeit an der Ampel verkürzt.</p> |
| <p>Linke</p> | <p>Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist überfällig. Ein zehn Jahre altes Konzept wird den heutigen Anforderungen evtl. nicht mehr gerecht.</p> <p>Die Linke Aschaffenburg fordert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine umfassende Aktualisierung mit verbindlichen Zielen, Zeitplänen und Prioritäten. |

| | |
|-------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Einbindung von ADFC, Bürgerinitiativen und der Stadtgesellschaft. • Konkrete Maßnahmen wie: <ul style="list-style-type: none"> • ein flächendeckendes Netz von Fahrradstraßen • sichere und übersichtliche Knotenpunktgestaltungen, • eine hochwertige und sichere Anbindung von Damm und Strietwald an die Innenstadt, • Prüfung der Glattbacher Überfahrt mit klarer Priorität für Rad- und Fußverkehr (z. B. Einbahnstraßenlösung für den Kfz-Verkehr), • konsequente Kontrolle von Falschparken auf Rad- und Gehwegen. • Das Konzept darf kein „Papiertiger“ sein, sondern muss politisch verbindlich umgesetzt werden. |
| FW | <p>Eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist sinnvoll, wenn sie sich stärker am tatsächlichen Alltagsverkehr orientiert. Seit 2015 wurden viele Maßnahmen umgesetzt, doch entscheidend ist nicht ihre Anzahl, sondern ob sie zusammen ein funktionierendes Netz ergeben.</p> <p>Künftig müssen die echten Schwachstellen in den Mittelpunkt rücken: gefährliche Knotenpunkte, Netzlücken, Konflikte mit Bussen und Autos sowie fehlende Abstellmöglichkeiten. Ein Beispiel ist der Bereich Friedrichstraße und der Kreisverkehr zur Platanenallee, wo sich der Radverkehr zwischen Bussen und Autoverkehr einordnen muss und Sicherheit verloren geht.</p> <p>Wir sehen auch kritisch, dass in der Schillerstraße und der Berliner Allee eine früher baulich getrennte Radführung aufgegeben wurde. Wenn Radfahrer heute auf gleicher Ebene mit dem Kfz Verkehr unterwegs sind, sinkt für viele das Sicherheitsgefühl. Gerade Familien steigen dann nicht um.</p> <p>Verbindungen aus Damm und Strietwald in Richtung Innenstadt und zur Glattbacher Überfahrt sind besonders wichtig. Sie müssen so gestaltet werden, dass Radverkehr sicher geführt wird, ohne den Verkehrsfluss insgesamt zu blockieren. Lösungen, die zu Umwegen und zusätzlichen Staus führen, helfen niemandem.</p> <p>Unser Ziel ist ein Verkehrssystem, das für alle funktioniert. Der Radverkehr wächst dort, wo er sicher, durchgängig und konfliktarm ist. Darauf muss sich die nächste Fortschreibung konzentrieren.</p> |
| KI | <p>Ja, eine Fortschreibung/Überarbeitung ist dringend notwendig, das bestehende Konzept ist veraltet und wurde nur bruchstückhaft umgesetzt. Unsere Prioritäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Fahrradstraßen mit Vorrangfunktion, nicht nur Beschilderung • Knotenpunktgestaltung für sichere Querungen an Hauptachsen • Verbindung Damm – Innenstadt – Glattbacher Überfahrt: sichere, durchgängige Routen auch für Familien • Weitere Einbahnstraßenregelungen überprüfen und für Radverkehr öffnen |
| Vollt | <p>Die Planung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sollte als integraler Bestandteil einer grünen Stadtplanung selbstverständlich sein und daher kein Diskussionspunkt sein. Inhaltlich gilt es, den Anteil der Radwege in schlechtem Zustand – derzeit ca. 2 % von 545 km im Landkreis – nicht steigen zu lassen. Für die Innenstadt wäre eine Umgestaltung hin zu einem Mischverkehr, der Radfahrende begünstigt, wünschenswert. Prioritär sollten Radschnellverbindungen für Pendler zwischen den Orten umgesetzt werden. Ein Bereich, in dem bislang Initiative fehlt, ist die Abstellinfrastruktur für Fahrräder innerhalb der Stadt.</p> <p>Frage: Welche Verbesserungsmöglichkeiten sehen Sie hier und welche Maßnahmen sollten aufgenommen werden? Besonders hohes Potenzial sehen wir bei der Anbindung des Stadtteils Damm an die Innenstadt. Ein radfahrerfreundlicher, niveaugleicher Gleisübergang im Bereich des Hauptbahnhofs sollte daher als Gesprächsthema aufgegriffen werden, da die derzeitige Situation eine erhebliche Barriere im Alltagsradverkehr darstellt. Eine mögliche Trasse zur besseren Anbindung des Strietwalds wäre beispielsweise die Karlstraße, die sich grundsätzlich für eine Aufwertung zur Fahrradstraße eignet. Kurzfristig umsetzbar ist zudem die Einführung von Vorlaufgrün für Radfahrende und Fußgänger an geeigneten Ampeln, vor allem in Kombination mit der Einführung von Einbahnstraßen, um Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten. Dies würde ebenso zu einer Erhöhung von Radfahrern beitragen! (Quelle: https://www.nature.com/articles/s44284-025-00255-5?)</p> <p>Ergänzende Frage: Forcieren Sie die Verlagerung der B 26 auf den Ring, um Handlungsspielräume zu gewinnen? Grundsätzlich halten wir eine Entlastung der Weißenburger- und Friedrichstraße vom Durchgangsverkehr für einen wichtigen Baustein eines einwohnerfreundlichen Innenstadt-Mobilitätskonzepts. Die heutige Führung der B 26 durch das Stadtzentrum blockiert erhebliche verkehrliche Entwicklungspotenziale – insbesondere für Rad-, Fuß- und Aufenthaltsqualität. Eine Verlagerung der B 26 auf den West- und Südring sollte daher ausprobiert werden. Gleichzeitig ist realistisch festzuhalten, dass es sich bei der B 26 um eine Bundes- bzw. Landesstraße handelt. Die Stadt hat hier keine alleinige Entscheidungshoheit, wir würden uns jedoch dafür aussprechen und Verhandlungen mit dem Freistaat bzw. dem Bund eine solche Umstufung oder Neuordnung aktiv vorantreiben. Ob der Ring die zusätzliche Verkehrsbelastung aufnehmen kann, muss dabei verkehrlich belastbar untersucht werden. Die Logik weswegen wir die befürworten basiert auf unserem Interesse an der Verbesserung von dem Lärmbild und der Gesundheit der Einwohner. Hamel, Düren und Limburg haben auch Bundesstraßen aus der Stadt gelegt was zu eine Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt geführt hat. (Quellen:https://link.springer.com/article/10.1007/s10389-025-02660-5? ,</p> |
| JU | <p>Eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts unterstützen wir. In unserem Wahlprogramm steht dazu: „Dort, wo Verbesserungen bei Radwegen notwendig sind, sollen sie auch gemacht werden!“. Viele von uns nutzen regelmäßig das Fahrrad. Darauf basierend nachfolgend unsere Ideen:</p> |

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Bessere Fahrradwege vom Strietwald/Damm in die Innenstadt (sowohl über die Mühlstraße, wie auch über die Lohmühlstraße/Aschaffstraße)• Deutlich mehr eingezeichnete Wartezonen für Fahrradfahrer vor Ampeln, damit man in Rotphasen nicht hinter den Autos umgeben von Abgasen warten muss• Bei stark frequentierten Fahrradwegen müssen bauliche Abschirmungen der Fahrradwege zur Fahrbahn der Autos vorgenommen werden, damit der Fahrradweg sicherer wird• Die „Fahrrad-Buzzer“, welche die Wartezeit an roten Ampeln für Fahrradfahrer vermeiden sollen, sollten ausgebaut werden – jedoch mit einer deutlich breiteren Oberfläche, denn beim Vorbeifahren ist es nahezu unmöglich, die Oberfläche zu berühren• Intelligente Ampel-Lösungen insb. Straßen mit Anstieg (z.B. Schweinheimer Str., Ludwigsallee) – das anstrengende Losfahren nach einer Rotphase kann an diesen Stellen oftmals vermieden werden. |
|--|

