

Bewertung der Antworten der Kleinostheimer Parteien und Wählervereinigungen zum Thema Radverkehr an die ADFC-Ortsgruppe Kleinostheim



Grün = gut für den Radverkehr



Gelb = mittel für den Radverkehr

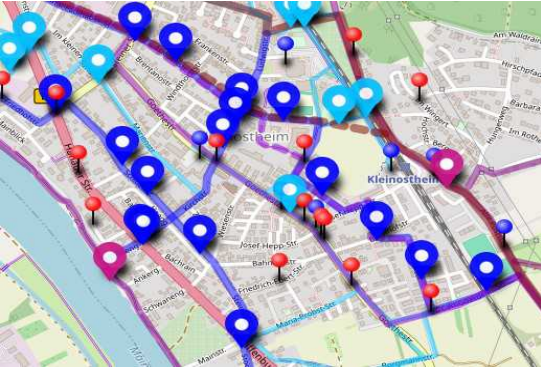


Rot = schlecht für den Radverkehr



	Modal Split <u>verändern</u>	Verkehrs- entwicklungsplan	B 8	Zwischenzeit Radschnellweg	Gesamt
FW					
FDP					
Grüne					
CSU	Beantwortung abgelehnt. Antwort CSU (Programm) dokumentiert	Siehe links	Siehe links	Siehe Links	Beantwortung abgelehnt. Antwort CSU (Programm) dokumentiert
SPD					
Gemeinsam für Kleinostheim					

Welche Ziele verfolgen Sie als Partei/Wählergruppe zur Beeinflussung des Modal Split (Verkehrsmittelwahl) hin zum Umweltverbund (Fahrrad/Fußgänger, ÖPNV) im Allgemeinen?

<p>Position ADFC</p>	<p>Mittlerweile gibt es erste Ansätze zur Förderung des Umweltverbundes. Der ADFC/die Verkehrsinitiative Kleinostheim hatten 2021 eine Diskussion um ein Radverkehrskonzept geführt, welches in Teilen Eingang in den Entwurf Verkehrsentwicklungsplan gehalten hat. Damals wurde auch mit UMAP eine Karte erstellt. Nähere Informationen gibt es zu den damaligen Vorschlägen unter: www.adfc-aschaffenburg.de/kleinostheim</p>  <p>Es wurden drei Hauptverbindungen durch den Ort identifiziert und dazu eine Reihe Maßnahmenvorschläge gemacht.</p> <p>Für die Situation Elterntaxis müssen Lösungen z.B. in Form einer Schulstraße gefunden werden.</p> <p>Der Bereich Bahnhof wäre aufzuwerten. Insbesondere fehlt eine direkte Anfahrmöglichkeit Radverkehr/Rollstuhl/Rollator aus der Josef-Hepp-Straße.</p> <p>Der ADFC-Bundesverband hat es 2024 in einer Studie des Fraunhofer-Instituts untersuchen lassen, welche Rolle Radverkehr bei der Reduktion des CO2-Ausstosses spielen kann. Wenn bis 2035 Deutschland zu einem Fahrradland wird, liegt das Potential bei 19 Millionen Tonnen CO2 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.</p>
<p>FW</p>	<p>Unser Ansatz ist es, nicht verschiedene Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, sondern die Bürger durch attraktive Alternativen zum freiwilligen Umstieg zu bewegen. Ein Fokus liegt dabei darauf, Gefahrenstellen und problematische Straßenquerungen zu entschärfen und Tempomaßnahmen umzusetzen. Hierbei wird in unseren Augen auch die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept behilflich sein, indem Sichtbeziehungen und Querungen freigehalten werden.</p> <p>Den ÖPNV möchten wir – ungeachtet gemeindlicher Zuständigkeiten – weiterhin beispielsweise mit Maßnahmen (Barrierefreiheit) und innerörtlichen Subventionen (Fahrpreis) für unser Ortsgebiet attraktiv gestalten.</p>
<p>FDP</p>	<p>Die FDP schreibt niemandem vor, welches Verkehrsmittel zu bevorzugen ist. Sie versteht sich als die Partei der Ermöglicher, nicht der Vorschreiber. Dazu gehört selbstverständlich, dass wir Mobilität in jeglicher Form unterstützen. Zentral ist der Umsetzung eines bedarfsgerechten Angebots für alle. Dabei gilt aber nicht der Gesichtspunkt „Koste es was es wolle“, sondern immer auch eine Abwägung hinsichtlich der Kosten.</p> <p>Konkret bedeutet das für Kleinostheim:</p> <p>Schon in den vergangenen Kommunalwahl-Kämpfen haben wir uns für die direkte Anbindung des Bahnhofs an das Busnetz des Kreises eingesetzt. Obwohl unser Einsatz dafür bisher nicht von Erfolg gekrönt war, werden wir dennoch weiter an unserer Forderung festhalten. Auf die Vorstellungen zum Geh- und Radverkehr wird im Folgenden eingegangen.</p>
<p>GRÜNE</p>	<p>Allgemein</p>

	<p>Wir fordern, bei Industrieansiedlungen oder der Ausweisung von Gewerbegebieten, die Anbindung für umweltverträgliche Verkehrsmittel zu berücksichtigen.</p> <p>Wir wollen ein Schulverkehrskonzept und den Modellversuch einer Schulstraße um den Elterntaxi-Verkehr zu reduzieren. Kinder sollen sicher und selbständig zur Schule kommen können.</p> <p>Wir fordern stärkere Kontrollen der Verkehrsregeln – auch in Tempo-30- und verkehrsberuhigten Zonen – betreffend Parkenregelungen u. a. im Kreuzungsbereich oder auf Gehwegen.</p> <p>Kleinostheim steht vor größeren Infrastrukturprojekten wie dem Ausbau der Schieneninfrastruktur oder dem Radschnellweg Aschaffenburg-Hanau, deren Ausgestaltung wir begleiten wollen um die Interessen der Einwohner betreffend Lärmschutz und guter Mobilität einzubringen.</p> <p>Fuß und Radverkehr stärken - "Radeln, laufen, leben – Kleinostheim wird mobil(er)!"</p> <p>Wir möchten das Fahrradwegenetz weiter ausbauen, insbesondere die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises definierten Routen und schlagen den Beitritt Kleinostheims zur AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen) vor, welche für die Mitgliedskommunen Unterstützung und Wissen zu Radverkehrsthemen bereitstellt.</p> <p>Wir setzen uns dafür ein, alle zu sanierenden Fußwege barrierefrei und breit zu gestalten, damit sie auch für Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen problemlos nutzbar sind.</p> <p>Wir finden: Fußgänger*innen sollen sich sicher und wohl fühlen. Ein ruhiges und abwechslungsreiches Umfeld, vernetzte Grünflächen, kurze, direkte Verbindungen, Begrünung und Sitzgelegenheiten verbessern die Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen und regen an zu gehen.</p> <p>Zu einer guten Radinfrastruktur gehören auch gute und einfach erreichbare Fahrradabstellanlagen – diese fordern wir an allen relevanten Zielen im Ortsgebiet – auch in der Goethestraße.</p> <p>ÖPNV weiterentwickeln und Einfluss auf die Ausgestaltung nehmen</p> <p>Wir setzen uns dafür ein, Bus und Bahn zu stärken. Die Gemeindeverwaltung soll sich auf Landkreisebene dafür einsetzen, das Busfahren weiterhin attraktiv und günstig zu machen und bestehende Angebote wie das AufAchse-Ticket weiter zu entwickeln.</p> <p>Unser Wunsch ist, eine Buslinie mit Haltepunkt Bahnhof Kleinostheim einzurichten und diesen zu einer Mobilitätsstation weiterzuentwickeln.</p> <p>Carsharing / Fahrzeugbesitz</p> <p>Wir wollen ein Carsharing-Angebot für alle, die auf ein eigenes Auto verzichten oder sich dieses nicht leisten können. Eine Kooperation mit dem Projekt des VCD in Aschaffenburg wäre naheliegend und streben wir an.</p> <p>Durch gute alternative Angebote wollen wir Anreize schaffen auf Zweit- und Drittfahrzeuge zu verzichten.</p>
SPD	<ul style="list-style-type: none"> -Wir brauchen attraktive und sichere Rad- und Fußwege, eine Radfahrstraße bzw. eine verkehrsberuhigte Ortsmitte in der Goethestraße -Ausbau Radwegenetz und der Rad-Abstellanlagen -Verbesserung der Verkehrsführung, sichere Querungen und Entschärfung von Problemstellen -Ausbau der Anbindung an den ÖPNV und auch Erhalt dieser Anbindung -Bushaltestelle am Bahnhof ist das große Ziel -Ausschilderung der Haltestellen für den Schienen-Ersatzverkehr, bisher irren die Fahrgäste und die Busse hin und her -Geschwindigkeit im ganzen Ort 30 km/h -Durchfahrverbot für LKW muss geregelt und überwacht werden, bisher wird die Goethestraße als Parallele zur B8 gern als Abkürzung genutzt -Möglichkeit AST wird durch junge Leute wenig genutzt, hier muss das Angebot der Informationen und des Kaufs wesentlich verbessert werden -Parkraumkonzepte, die sowohl den Anwohnern als auch den Besuchern gerecht werden -Barrierefreiheit an Bahnhof -Schulwegsicherheit <ul style="list-style-type: none"> - Haifischzähne an den Kreuzungen RvL -
Gemeinsam für	<p>Unser Ziel leitet sich aus der Gründungsidee unseres Wählervereins ab. Wir wollen gemeinsam eine Lösung finden. Als ADFC vertreten Sie sehr stark die Interessen der Radfahrerinnen und Radfahrer und</p>

<p>Kleinostheim</p>	<p>unterstützen hin zu einer bewussteren Mobilität und einem klimagerechterem Fahren. Als politische Entscheidungsträger müssen wir aber alle Verkehrsteilnehmer betrachten. Verbote sind teilweise hilfreich, aber oftmals führen Sie nur zu Unmut in der überwiegenden Bevölkerung. Nur weil wir auf einzelnen Strecken den Autofahrer verbieten, heißt das im Ergebnis nicht, dass mehr Personen das Verkehrsmittel wechseln. Wir können und wollen in Kleinostheim niemandem vorschreiben, welches Verkehrsmittel er oder sie zu wählen hat. Ziel sollte eine Reduktion des CO2-Ausstosses und eine sehr gute Verkehrssicherheit für Alle sein. Wir verweisen auf unseren Punkt 6 „Verkehrsplanung aber vorausschauend“ aus unserem 10 Punkte Papier (Home). Mehr Kontrollen mit einem kommunalen Verkehrsüberwacher dient dazu die bestehenden Regeln einzuhalten. Wir brauchen nicht noch mehr Verbote und Regeln, wenn endlich die bestehenden Regeln aus der StVO eingehalten werden. Parken in zweiter Reihe, in den Gehweg wachsende Hecken und Bäume und zu hohe Geschwindigkeit sind nur einige Beispiele, die unterbinden werden müssen.</p>
<p>CSU</p>	<p>Vielen Dank für deine Anfrage. Im Moment sind wir alle im Wahlkampfmodus und dementsprechend sehe ich mich nicht in der Lage deine detaillierten Fragen zu beantworten, da dies sehr viel Zeit in Anspruch nehmen würde.</p> <p>Ich sende dir hier einen Auszug aus unserem Wahlprogramm zum Thema Verkehr, hier kannst du unsere wichtigen Ziele nachlesen:</p> <p>Mobilität und Verkehr</p> <p>Sicher unterwegs – umweltfreundlich ans Ziel</p> <p>Wir wollen ein Kleinostheim, in dem sich alle sicher und bequem bewegen können, ob zu Fuß, mit dem Rad, Bus oder Auto.</p> <p>Unsere Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Baumaßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer. · Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer am Rennstraße · Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern. · Bessere Anbindung der Waldstadt an die Ortsmitte. · Ausbau des ÖPNV: bessere Anbindung an Aschaffenburg und die Region · Steigerung der Attraktivität und Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der B8 (z.B. durch Querungshilfen und Begrünung). · Die gemeindlichen Liegenschaften der Gemeinde an der B8 werden attraktiv erschlossen.

Verkehrsentwicklungsplan – Wie geht es weiter? Wie sehen Sie die gemachten
Vorschläge insbesondere im Hinblick auf die Förderung des Rad- und Fußverkehrs?

Position ADFC	Nachdem der Verkehrsentwicklungsplan eine Reihe von Vorschlägen enthält, wäre es an der Zeit zur Umsetzung zu schreiten. Die Umsetzung wäre ein Gewinn für alle, die in Kleinostheim leben. Wichtig ist dabei für uns die Förderung des Umweltverbundes und insbesondere des Radverkehrs hin zu einem Gamechanger für klimaverträgliche Mobilität. Nachdem das Thema seit mehreren Jahren diskutiert wird, sehen wir es als Aufgabe des nächsten Gemeinderates die Umsetzung zeitnah anzugehen. Eine Reihe von Maßnahmen ließen sich auch ohne größere Investitionen umsetzen.
FW	Die vorgestellten Zwischenständen zum Konzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, zum Parkraumkonzept sowie zum Rad- und Fußverkehr möchten wir in verschiedene Dringlichkeitsstufen priorisieren, wobei eine Einteilung in kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen erfolgen kann, abhängig von Kosten, Zuständigkeiten und Fördermöglichkeiten. Kurzfristig umsetzbare Möglichkeiten wären hierbei beispielsweise Straßenmarkierungen, Änderung von Vorfahrtsregelungen, verbesserte Querungshilfen, Beleuchtung, Anpassung von Beschilderung.
FDP	<p>Die allgemeine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer ist eine unserer Kernforderungen. Die Einführung von Tempo 30 im gesamten Ortskern ist ein wichtiger Meilenstein zu mehr Verkehrssicherheit. Des Weiteren halten wir das Ausweisen von Fahrradrouten durch Piktogramme und deutlich erkennbaren Wegweisern insbesondere für unsere auswärtigen Gäste im Ortskern für wichtig. Dadurch wird die Erkennbarkeit bevorzugter Routen erhöht und die Notwendigkeit gegenseitiger Rücksichtnahme deutlich gemacht. An Kreuzungen mit einem hohen Gefährdungspotential kann die Einfärbung von Fahrbahnflächen – insbesondere auf den Hauptrouten zur Schule – ein wirksames Mittel sein, die Aufmerksamkeit und Rücksicht der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu steigern. Natürlich kann es auch Bereiche geben, wo auf die erhöhte Geschwindigkeit von Radfahrern eingewirkt werden muss (insbesondere in der Schulstraße, auf den gemeinsamen Abschnitten des Mainwegs und in verkehrsberuhigten Zonen).</p> <p>Konkrete Haupt-Projekte für Kleinostheim:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trennung von Radweg und Gehweg in den gemeinsamen Abschnitten am Mainufer durch Asphaltdecke für Radfahrer und hochwertigem Feinsplitt für Fußgänger. • Verlängerung des Radwegs westlich der B8 vom Heubrach-Kreisel bis zur Hörsteiner Straße, wie im Flächennutzungsplan dargestellt. • Endgültige Beseitigung der Mängel der Rennstraße durch einen bedarfsgerechten Ausbau.
GRÜNE	<p>Wir setzen uns dafür ein, das neue Verkehrskonzept mit dem Schwerpunkt Tempo 30 zügig umzusetzen. Wichtig ist dabei für uns die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Nachdem das Thema seit mehreren Jahren diskutiert wird, sehen wir es als Aufgabe des nächsten Gemeinderates die Umsetzung zeitnah anzugehen. Eine Reihe von Maßnahmen lassen sich auch ohne größere Investitionen umsetzen.</p> <p>Wichtig in diesem Kontext ist die Ausweisung der Goethestraße als „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit einer Tempo 20 – Regelung.</p> <p>Die Maßnahmen sollten gegenüber den Bürger*innen kommuniziert werden. Dafür ist eine Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbar.</p>
SPD	<p>–Geschwindigkeit im ganzen Ort 30 km/h Das Verkehrskonzept soll im März im Gemeinderat vorgestellt werden. Es ist wichtig, alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt zu behandeln.</p>
Gemein sam für Kleinos theim	Das Parkraumkonzept und die flächendeckende Verkehrsberuhigung wollen wir mit den Bürgern unverzüglich nach der Wahl angehen. Wir müssen Radverkehr fördern und Fußverkehr sicherer machen. Kleinostheim ist auf keinem schlechten Weg, aber viel zu langsam im Umbau der Gehweg zur Barrierefreiheit. Hier wollen wir eine Analyse mit einem Experten, wo die Barrierefreiheit ausgebaut werden muss, da wir alle Personen mitnehmen müssen. Hier gilt Priorität einzuräumen. Ein flächendeckendes

Tempo 30 wollen wir der Mehrheit der Bevölkerung als grunddemokratisches Mittel überlassen und hier eine Bürgerbefragung durchführen. Die „Elterntaxi“ müssen für die Sicherheit der Kinder reduziert werden (=Zählung, anschließendes Gespräch mit dem Elternbeirat, weitere Maßnahmen wie Fahrverbot in der Schulstraße andiskutieren). Auch eine Ampelanlage in der Kirchstraße/Schulstraße wäre wünschenswert für einen sicherer Übergang. Wir fordern drei Fußgängerüberwege in der Hörsteiner Str. + Goethestr. + Ludwigstr. Wir wollen eine Fahrradabstellanlage im Ortskern. Für den Busverkehr können wir nur gemeinsam mit dem Landkreis und den RMV erreichen. Hier muss ein landkreisweites Konzept her (unter Berücksichtigung auch der Wirtschaftlichkeit der RMV-Betriebe) und ein Runder Tisch eingerichtet werden.

Beim Umbau des Mainradweges wurde ein Riesenfehler gemacht, da hier die Anwohnerinnen und Anwohner nicht mitgenommen wurden und deshalb eine fachliche Entscheidung zu starken negativen Gefühlen führten und zu unnötiger Gefahrenquelle wie z.B. vorbei fahrende Ebikes die direkt an den Hofeinfahrten viel zu schnell unterwegs sind und Fußgänger, Rollatoren und Kinderwagen die da laufen, gefährden. Wir müssen unsere eigenen Bürgerinnen und Bürger vorrangig im Blick haben und nicht immer an den Durchgangs(rad)verkehr denken.

Wie optimieren wir die Verhältnisse an der B 8 (u.a. Radweg Heubruch-Hörsteiner Str., Querungen Lindengasse und Tuchbleiche, allg. Verkehrssituation)?

<p>Position ADFC</p>	<p>Insbesondere für den Radverkehr ist die Situation auf der B 8 ungenügend. Hierzu sehen wir eine Reihe von Maßnahmen, die auch in der VI Kleinostheim bereits 2021 diskutiert wurden und nun vom ADFC weiterverfolgt werden. Beispiele hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gesicherte Querung im Bereich Tuchbleiche um eine Radverbindung zu den Einkaufsmärkten über die Heinrich-Eckstein-Straße zu realisieren. - Neuordnung Bereich Kirchstraße- Lindengasse - Kreisverkehr Heubruch Führung außerhalb der Kreisfahrbahn als Option für Leute, die nicht mit 15.000 Kfz dort im Mischverkehr fahren wollen. Im Kontext Radschnellweg wäre eine andere Lösung sinnvoll. - Schillerstraße als parallel verlaufende Alternative als Fahrradstraße ausweisen.
<p>FW</p>	<p>An der hochbelasteten B8 spielen viele Faktoren eine Rolle, da hier Verkehrssicherheit, Lärmmentlastung und der Verkehrsfluss gemeinsam betrachtet werden müssen. Hierbei sind wir auf eine gute Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt angewiesen. Verbesserungspotential sehen wir bei der Gestaltung der Knotenpunkte durch bessere Sichtbeziehungen und verbesserte Querungsmöglichkeiten durch weitere Fußgängersignalanlagen (insbesondere an den Hauptverbindungen) oder Mittelinseln für eine etappenweise Querung. Auch eine Entschleunigung des Verkehrs – mit dem Ziel, Kleinostheim zu umfahren – etwa durch den Einsatz von Buscaps, wäre aus unserer Sicht denkbar.</p>
<p>FDP</p>	<p>Die Verkehrsverhältnisse rund um die B8 sind hervorragend schlecht in Unterfranken. Durch ständiges Lavierern von Ämtern auf kommunaler und regionaler Ebene überbieten sie sich seit Jahrzehnten in Versprechungen und „Das geht nicht“-Argumenten, sodass deren Glaubwürdigkeit massiv gelitten hat. Deutlich erkennbares äußeres Zeichen für den umfassenden Missstand ist das Erscheinungsbild der B8 im Ortskern. Jeder Geschäftsmann erkennt sofort die mangelhafte Investitionsbereitschaft der Anlieger. Warum wirbt die Gemeinde fast ausschließlich mit Bildern unseres Ortsumfeldes (Main und Spessart)? Warum wird Kleinostheim gerne als Luftbild präsentiert? Die Antwort kann nur lauten: Unser Tor zu Kleinostheim, die B8, präsentiert sich in einem bemitleidenswerten Zustand. Da die zuständigen Behörden offensichtlich die Vorschläge aus der Bürgerwerkstatt Verkehr in den Wind geschrieben haben und ihnen selbst nichts einzufallen scheint, fordern wir Maßnahmen, die die Attraktivität der B8 als Abkürzung zwischen A45 und A3 herabsetzen und die Trennwirkung zwischen historischem und erweiterten Ortskern weitestgehend reduzieren.</p> <p>Maßnahmen zur Sicherheit des Bürger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung gesicherter Überwege an „Mittelweg“ und „Tuchbleiche“ direkt an dem Ort, wo die querenden Radwege und Gehweg-Achsen auf die B8 treffen. Sicherung durch Tempo-30-Abschnitte oder Zebrastreifen mit Ampel. • Verlängerung der Achse Kirchstraße bis zum Mainufer. Dazu ist ein hochwertiger Ausbau des Abschnitts der Kirchstraße ab Schillerstraße und der Lindengasse zur verkehrsberuhigten Mischzone ohne Gehwege erforderlich. Autos dürfen nur Schritt fahren. Parken nur auf gekennzeichneten Flächen. Die vorhandene, abgesetzte Ampel muss in den Kreuzungsbereich verlegt werden. Das verleitet Schüler dann nicht mehr, die B8 an ungesicherter Stelle zu queren. • Die Bushaltestellen können aus den Haltebuchten an den Fahrbahnrand verlegt werden. Dadurch kann die Dauer des Anhaltens und das Problem des Busses bei der Einfädelung in den Verkehrsstrom beseitigt werden.
<p>GRÜNE</p>	<p>Es muss endlich gelingen, die B 8 verkehrsberuhigt zu gestalten und den Schwerlastverkehr herauszuhalten. Dies sind bekanntlich dickere Bretter, nachdem die B 8 nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde liegt.</p> <p>Unverzichtbar sind für uns weitere sichere Querungen für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf der B 8. Der ADFC hatte 2021 dazu verschiedene Handlungsfelder ermittelt. Dabei ging es u.a. um eine Querungsmöglichkeit im Bereich Tuchbleiche zur Anbindung an den Radweg zur Heinrich-Eckstein-Straße und damit zu den Einkaufsmärkten am südlichen Ortsrand. Für den Knoten Lindengasse/B 8 / Kirchstraße wollen wir eine Neuordnung zugunsten Rad- und Fußverkehr. Der ADFC hat dazu geeignete Vorschläge gemacht. Dies bedeutet u.a. einen Versatz der Ampel und eine Neugestaltung der Kreuzung.</p>

Bewertung der Antworten der Kleinostheimer Parteien und Wählervereinigungen zum
Thema Radverkehr an die ADFC-Ortsgruppe Kleinostheim

	Der Kreisverkehr Heubrach wurde zurecht vom ADFC als sehr kritisch für Radfahrende aufgrund der gegebenen Verkehrszahlen eingeschätzt.
SPD	-Durchfahrverbot für LKW muss geregelt und überwacht werden, bisher wird die Goethestraße als Parallele zur B8 gern als Abkürzung genutzt -Sichere Querung B8 statt Bereich Tuchbleiche / Stockstädter Straße, eher in Höhe des Backcafe, um hier auch den Fußgängerverkehr von einer Seite zur anderen mitzunehmen. – Sichere Querung = Bedarfsampel Querung der B8 in Höhe der Kirchstraße-Lindengasse- hier würden wir die Lösung Stahlbock bevorzugen, wegen der Eindeutigkeit und der damit sichereren Verkehrsführung
Gem. für Kleinostheim	Die B8 ist ein Dauerthema und schlimmer denn je. Wir müssen gegenüber dem staatlichen Bauamt erreichen, dass mindestens zwei Fahrbahnüberquerungen mehr eingerichtet werden. Der Tempo 30-Abschnitt muss öfters kontrolliert werden (wieder Thema Verkehrskontrolle). Wünschenswert wäre auch eine Ampelschaltung zur Beruhigung der Lage, leider hat die Vergangenheit gezeigt, dass dies nicht realistisch ist. In der Heubrach und in der Hörsteinerstraße ist ein Radweg einzurichten. In Kopenhagen ist Fuß-, Radweg und Straße optisch wie höhentechisch abgestuft. Dies müssen wir auch als Inspiration nehmen und in den Straßen, wo die Breite es zulässt Radweg und Fußweg erweitern bzw. einrichten.

Radschnellweg Aschaffenburg – Hanau: Inwieweit wären Maßnahmen für die
„Zwischenzeit“ denkbar, da sich der Bau wahrscheinlich sehr deutlich verzögert?

<p>Position ADFC</p>	<p>Im Jahr 2024 wurde die Machbarkeitsstudie für den Bau eines Radschnellweges vorgelegt. Das Potential für den Abschnitt Aschaffenburg-Kleinostheim ist gegeben. Wir sehen das Projekt als möglichen Gamechanger in der Förderung Radmobilität, da sich dann Aschaffenburg in nur 20-30 Minuten mit dem Rad erreichen ließe, wir damit also sehr nahe an den Anforderungen der 15-Minuten-Erreichbarkeit liegen. Wir präferieren die in der Machbarkeitsstudie ausgewiesene Führung mit Unterquerung der Bahn und Führung zum Mittelweg, um die Potenziale Industriegebiet – Freizeitgelände – Mainbrücke Mainflingen auf diese Route zu bringen. Die andere Trassenvariante mit Führung durch den Lindigwald sehen wir deswegen und aus Gründen des Naturschutzes kritisch.</p> <p>Leider sind aktuell die Förderungen nicht gesichert. Wir treten dafür ein Zwischenlösungen umzusetzen:</p> <p>Die Achse Alte Poststraße – Scheblerstraße wäre als Fahrradstraße auszuweisen mit Kraftverkehr frei. Bereits heute wird diese Route stark von Radfahrenden genutzt und dieser Vorschlag entspräche der in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Führungsform, wäre also später leicht integrierbar.</p> <p>Betreffend der Rennstraße nach Mainaschaff wäre in Absprache mit der Gemeinde Mainaschaff eine Fahrradstraße auszuweisen, in welcher lediglich landwirtschaftlicher Verkehr und Kleinkrafträder zulässig sind. Dies wäre eine Zwischenlösung, welche die Sicherheit des dort stattfindenden Fuß- und Radverkehrs herstellt.</p> <p>Die Erweiterung der Schieneninfrastruktur in Form des viergleisigen Ausbaus öffnet hierbei Handlungsoptionen, welche die Gemeinde einfordern muss. Dies gilt für einen Durchlass unter der Bahn hindurch, der im Bereich Vitamar auch von Radfahrern genutzt werden kann. Aber auch hinsichtlich des Baus eines schienenwegsbegleitenden Wartungsweges, der in die Überlegungen für einen Radschnellweg einbezogen werden könnte.</p>
<p>FW</p>	<p>Bis zur Fertigstellung des Radschnellwegs kann eine Beseitigung von Gefahrenstellen an Querungen, Einmündungen und Entstellen für eine Verbesserung sorgen. Möglicherweise kann auch durch Optimierung von Ampelschaltungen oder -anforderungen eine Verbesserung erreicht werden. Evtl. können Maßnahmen auch durch temporäre Markierungen mit anschließender Evaluierung hilfreich sein. Wirklich gesteigert kann die überörtliche Attraktivität auch für die Zwischenzeit nur dann, wenn eine gute Abstimmung zwischen den beteiligten Gemeinden erfolgt. Gemeinsam können schon Maßnahmen ermittelt werden, wie diese Zeit überbrückt wird.</p>
<p>FDP</p>	<p>Der Radschnellweg wäre ein positives Signal, insbesondere an Personen, die ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen wollen. Er stellt als Alternative zum Mainradweg die schnellste Verbindung von Kleinostheim nach Aschaffenburg dar. Zur Zeit der Einschränkungen durch eine B8-Baustelle kurz vor Aschaffenburg zeigte sich deutlich die Überlegenheit des Fahrrads bei Strecken unter 8-10 km auf dem Weg zur Arbeit. Nicht zu unterschätzen sind die dadurch entstehenden Synergien. Radfahren zur Arbeit erhöht die tägliche Freizeit, weil durch die regelmäßige Fahrt zur Arbeit der Besuch von Fitness-Studios oder das Joggen entfallen kann.</p> <p>Allerdings ist der Radschnellweg ein Projekt des Kreises und kann deshalb nicht allein der Gemeinde Kleinostheim angelastet werden.</p> <p>Kurzfristige Maßnahmen für die Nutzung der bereits definierten Route des Radschnellwegs von Aschaffenburg nach Kleinostheim:</p> <p>Kleinostheim kann durch einen Ausbau der Rennstraße zur Fahrradstraße den ersten Grundstein legen. Bei einer Breite von 6,5 m von Carl-Goerdeler-Straße bis Holzweg könnte bei Tempo 30 der Konflikt mit den Radfahrern weitgehend beseitigt werden. Ein erheblicher Zuschuss aus der bayerischen Radförderung ist bereits zugesagt. Nutzer von Kfz, die diese Strecke nutzen, würden die Maßnahme zu schätzen wissen. Nach dem Bahnausbau wird sich zeigen, ob die Führung des Radschnellwegs parallel zur Bahnstrecke realisiert worden ist. Dann kann die Rennstraße als normale Ortsverbindungsstraße die Abhängigkeit des Verkehrs zwischen Kleinostheim und Mainaschaff von der B8 beseitigen.</p> <p>Im Verlauf der „Alten Poststraße“ bis zum Bahnhof würde eine Tempobegrenzung auf 30 km/h und das Aufbringen von Fahrrad-Piktogrammen fürs Erste ausreichen.</p> <p>Aschaffenburg und das Landratsamt sind die Hauptbefürworter des Radschnellwegs. Allerdings ist noch</p>

	<p>nichts geschehen, obwohl Aschaffenburg vom 4-Gleisigen Ausbau der Bahnstrecke überhaupt nicht betroffen ist. Eine deutliche Kennzeichnung im Sinne eines sicheren Radverkehrs im Gewerbegebiet Strietwald wäre für die Übergangszeit überaus wünschenswert.</p> <p>Mainaschaff hat mit dem Ausbau eines Bahn-parallelen, asphaltierten Radwegs den ersten Schritt gemacht. Im anschließenden Gewerbegebiet gelten allerdings die gleichen Forderungen wie gegenüber Aschaffenburg.</p>
GRÜNE	<p>Im Jahr 2024 wurde die Machbarkeitsstudie für den Bau eines Radschnellweges vorgelegt. Das Potential für den Abschnitt Aschaffenburg-Kleinostheim ist gegeben. Wir sehen das Projekt als möglichen Gamechanger in der Förderung Radmobilität, da sich dann Aschaffenburg in nur 20-30 Minuten mit dem Rad erreichen ließe, wir damit also sehr nahe an den Anforderungen der 15-Minuten-Erreichbarkeit liegen. Wir präferieren die in der Machbarkeitsstudie ausgewiesene Führung mit Unterquerung der Bahn und Führung zum Mittelweg, um die Potenziale Industriegebiet – Freizeitgelände – Mainbrücke Mainflingen auf diese Route zu bringen. Die andere Trassenvariante mit Führung durch den Lindigwald sehen wir deswegen und aus Gründen des Naturschutzes kritisch.</p> <p>Leider sind aktuell die Förderungen nicht gesichert. Wir treten dafür ein Zwischenlösungen umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Achse Alte Poststraße – Scheblerstraße wäre als Fahrradstraße ausweisen mit Kraftverkehr frei. Bereits heute wird diese Route stark von Radfahrenden genutzt und dieser Vorschlag entspräche der in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Führungsform, wäre also später leicht integrierbar. – Betreffend der Rennstraße nach Mainaschaff wäre in Absprache mit der Gemeinde Mainaschaff eine Fahrradstraße auszuweisen, in welcher lediglich landwirtschaftlicher Verkehr und Kleinkrafträder zulässig sind. Dies wäre eine Zwischenlösung, welche die Sicherheit des dort stattfindenden Fuß- und Radverkehrs herstellt. – Die Erweiterung der Schieneninfrastruktur in Form des viergleisigen Ausbaus öffnet hierbei Handlungsoptionen, welche die Gemeinde einfordern muss. Dies gilt für einen Durchlass unter der Bahn hindurch, der im Bereich Vitamar auch von Radfahrern genutzt werden kann. Aber auch hinsichtlich des Baus eines schienenwegsbegleitenden Wartungsweges, der in die Überlegungen für einen Radschnellweg einbezogen werden könnte.
SPD	<p>Wir könnten uns sehr gut vorstellen, hier einen Weg entlang der Rennstraße, zusätzlich zum Autoverkehr, hinter der Bahnlinie bis zum Anglersee, dort auf die Hörsteiner Straße und rechts an der Waldstadt vorbei in den Lindigwald nach Dettingen.</p> <p>Wir sind außerdem für den Erhalt der Rennstraße als Ausweichstraße und für den kleinen Autoverkehr. Eine Fahrt mit Kleinkrafträdern über die B8 bis Mainaschaff ist zum Beispiel nicht gerade erstrebenswert.</p>
Gemeinsam für Kleinostheim	<p>Auf den Radschnellweg kann die Gemeinde Kleinostheim nur mittelbar Einfluss nehmen, sodass wir uns konzentrieren sollen, was wir in unserem Ort bewegen können. Die Umwidmung der Rennstraße zur reinen Fahrradstraße sehen wir kritisch. Aus unseren Erfahrungen und Gesprächen wird deutlich, hauptsächlich Kleinostheimerinnen und Kleinostheimer nutzen den Weg. Zum Thema Rennstraße müssen wir die Eigentümer der Grundstücke vorrangig an einen Tisch holen, da teilweise die Straße auf privatem Grund errichtet wurde. Auch für eine langfristig Erweiterung mit bsp. Rasengittersteinen wie in Mainaschaff am Grillplatz wäre eine gute Lösung. Hier wollen wir die Möglichkeiten mit den Eigentümern eruieren und Ideen aus der Bevölkerung aufnehmen. Der Ausbau der Bahnlinie in vierspuriger Weise wird perspektivisch kommen, sodass wir uns bereits jetzt einen Plan überlegen sollten, was im Bereich Lärmschutz und neuer Wegführung möglich ist. Hier sollten wir vorbereitet sein – im Sinne aller Verkehrsteilnehmer.</p>