

Fragen zur Radpolitik in Aschaffenburg Antworten der Parteien



Rückmeldungen

Folgender Ablauf

- Dezember 2025 Versand der Fragen an die demokratischen Parteien
- 26.01.2026 Frist für die Rückmeldung
- Fristverlängerung, da JU als neue Gruppierung antritt
- Auswertung – Fragestellung Haushaltsmittel aus Bewertung genommen
- Am Ende lagen Beantwortungen von fast allen Gruppierungen vor, außer CSU und FDP
- 09.02.2026 Veröffentlichung der Ergebnisse auf der ADFC-Page, Versand an die Mitglieder des ADFC
- Bewertungsmaßstab: Rückmeldungen der Parteien, nicht wie in den vergangenen Jahren Politik gemacht wurde.

Verfahren

- Bewertungsmaßstab: schriftliche Rückmeldungen der Parteien zu den Fragen, nicht die Programm an sich
- Ampelsystem zur groben Einschätzung seitens ADFC
- Anfang Februar Termin des AK Radpolitik des ADFC zur Einschätzung der gelieferten Antworten
- Hinweis: der ADFC ist parteipolitisch neutral. Wir haben jedoch zu den einzelnen Themen eine eigene Position. Diese haben wir in der Textübersicht dargestellt und dies ist in etwa die Vergleichsbasis.
- Es ist nicht eingeflossen, wie in den vergangenen Jahren Politik gemacht wurde.
- Wir haben den Gruppierungen Material in Form einer Präsentation zukommen lassen (nächste Folien).



Grün = gut für den Radverkehr



Gelb = mittel für den Radverkehr

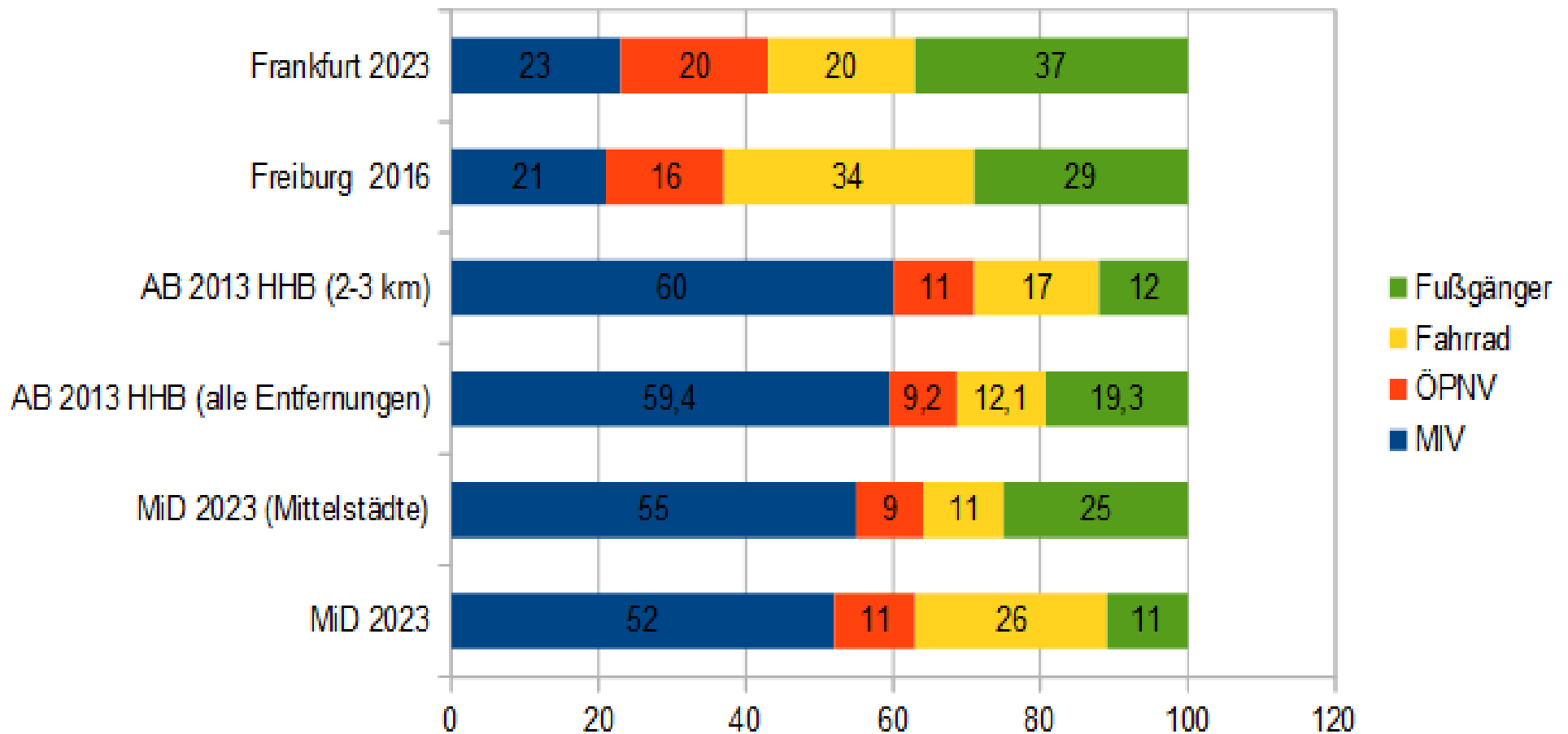


Rot = schlecht für den Radverkehr

Folien an die Parteien (Auszug)

Verkehrswende?

60 % der Wege von 2-3 km werden in Aschaffenburg mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. **51 % der Autofahrten unter 4 km (HHB 2013).**



Folien an die Parteien (Auszug)

Szenen aus Aschaffenburg

Großostheimer Str.



Adenauer-Brücke



LKW auf Radfahrstr. Bahnweg



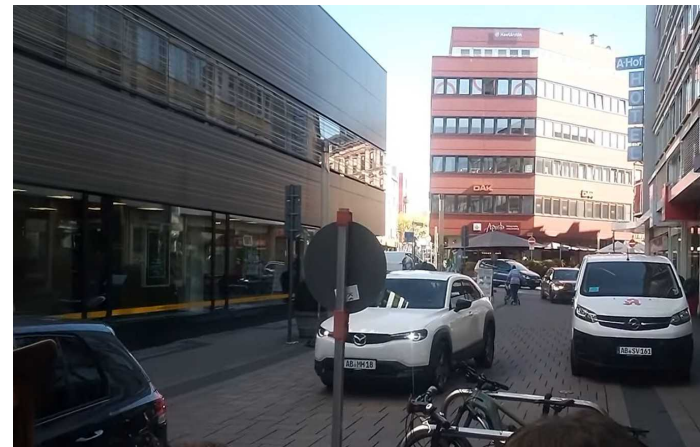
Treibgasse



Gescheiterte "Umweltstraße"



"Frohsinn"str.



Folien an die Parteien (Auszug)

Sehr hohe Fahrzeugbesitzquote PKW –
hier Zahlen 2021 und 2025 von der Stadt Aschaffenburg
(Statistikflyer 2021 und 2025)

Aschaffenburg in Zahlen 2025

Statistiken zur Stadt

Zugelassene PKW

- PKW 44.494
 - davon Hybridantrieb 3.767
 - davon Elektroantrieb 2.408
- 10 Parkhäuser ca. 4.800 Parkplätze

Bevölkerung

- Bevölkerung gesamt (31.12.2024) 73.091
- Bevölkerungsdichte (Einw. pro km²) 1.170
- Menschen mit internationalem Hintergrund 25.000
- Geburten 621
- Todesfälle 787
- Menschen ab 65 Jahre 16.407
- Kinder und Jugendliche (0 – 17 Jahre) 11.831

ASCHAFFENBURG IN ZAHLEN 2021

Statistiken zur Stadt

ZUGELASSENE KFZ

- PKW 42.860
 - davon Hybridantrieb 1.014

BEVÖLKERUNG

- Bevölkerung gesamt (30.06.2021) 71.053
- Bevölkerungsdichte (Einw. pro km²) 1.134
- Migrant:innen 22.600
- Geburten 655
- Todesfälle 769
- Menschen ab 65 Jahre 15.335
- Minderjährige (0 – 17 Jahre) 11.252

**= 608 PKW pro
1000 Einwohner**

Folien an die Parteien (Auszug)



ADFC
Fahrradklima-Test
2024

Jetzt teilnehmen!
fkt.adfc.de

Aschaffenburg – 3,88 Stagnation in Bewertung!

Aschaffenburg

Ortsgrößenklasse >50.000 bis 100.000 Einwohner

Kurzüberblick

- > Gesamtbewertung **3,9**
- > Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse **35 von 113 Orten**
- > Vergleich zu 2022 **Konstant**

Entwicklung seit 2012



Stärken und Schwächen im Städtevergleich

Stärken

- 1 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
- 2 Fahrradförderung in letzter Zeit
- 3 Oberfläche der (Rad)wege

Schwächen

- 1 Falschparkenkontrolle auf Radwegen
- 2 Konflikte mit Kfz
- 3 Radfahren für Alt und Jung

Stand: 12. Juni 2025

Folien an die Parteien (Auszug)

Neue Akteure im Straßenverkehr: Pedelecs

Verkaufszahlen Bundesweit an Pedelecs

- Für 2021 waren es in Dtl. im ersten Halbjahr 1,2 Mio, Bestand 15,7 Mio. in D
- **Auf Aschaffenburg runtergerechnet: über 13.000 Pedelecs!**

Verkauf E-Bikes in Deutschland (in Mio. Stück)

E-Bikes: Treiber bei Absatz, Umsatz und Innovation

- Seit 2018 hat sich der Absatz mehr als verdoppelt, seit 2013 verfünffacht
- E-Bikes bleiben stark bei hohem Wachstumspotenzial



Quelle: ZIV

Folien an die Parteien (Auszug)

Verkehrswende – Zielsetzungen

- Aus Klimaplenum Ende 2020



STADT
ASCHAFFENBURG

Klima-Plenum

M

Cluster: Mobilität

Fortschreibung des Modal-Split

Fortschreibung des Modal-Split und Festlegung neue Zielsetzungen für den Radverkehrsanteil

Erneute Haushaltsbefragung (frühestens ab Frühjahr 2021)

Haushaltsbefragung 2013: 12 % Radverkehrsanteil

Ziel für 2020: 17 % Radverkehrsanteil*

**(zunächst 15 %, dann ambitionierteres Ziel für AGFK und Beschluss im Stadtrat am 12.04.2016)*

Ziel für 2025:  22 % Radverkehrsanteil

Steigerung des Radverkehrsanteils um rd. 30% in 5 Jahren

Die vier Fragestellungen in der Wertung:

1. Welche Ansätze verfolgen Sie, um die **Modul Split-Anteile** deutlich Richtung Umweltverbund u.a. Radverkehr zu **verschieben**?
2. 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 (Weißbürger/Friedrichstr. auf den Ring), um hier Handlungsspielräume zu gewinnen?
3. Wie ordnen Sie das Thema Radverkehr in den Katalog der notwendigen Maßnahmen zur **Klimaneutralität** ein?
4. 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?).

1. Modul Split-Anteile





Unsere Erwartung/Position:

(..) den Radverkehrsanteil(...), **d.h. mindestens ca. 30 % (im Laufe dieser Amtsperiode).**

Eine **Radinfrastruktur muss sicher, einladend und durchgängig** sein um die Menschen von diesem umweltverträglichen Verkehrsmittel zu überzeugen. (...). Viele Maßnahmen lassen sich ohne größere Ausgaben relativ schnell umsetzen. **Fahrradstraßen** auf verkehrsrhigen Straßen sind ein möglicher Weg. Eine Reihe von Knotenpunkten oder Kreisverkehren müssen optimiert werden.

Hierbei darf Aschaffenburg nicht isoliert betrachtet werden. Die **Radverbindungen (und auch der ÖPNV) in das Umland** müssen stimmig sein (...)

Wichtig ist auch eine Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad. (...)

	Modal Split verändern
SPD	
Grüne	
ÖDP	
Linke	
FW	
KI	
Volt	
JU	

1. Modul Split-Anteile

Wichtigste Punkte zu den Rückmeldungen:

Grüne, ÖDP, KI, Linke sehr deutlich für Priorisierung Umweltverbund. Grüne benennen auch klare numerische Ziele (30 % bis 2032). Volt hat leider nur auf ÖPNV/Verknüpfung Bezug genommen.

SPD: (...) Mit weiteren Angeboten in der Verkehrsinfrastruktur wird die Stadt Aschaffenburg auch in den nächsten Jahren den Umweltverbund weiter voranbringen.

Grüne: Anteil des Radverkehrs bis 2032 auf 30 Prozent zu steigern ... Bürger*innenrat

ÖDP: Radverkehrsanteil von teils über 50 % erreicht.









Linke: Priorisierung des Umweltverbundes – also Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr – bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs

FW: Wir wollen den Radverkehr stärken, nicht um politische Quoten zu erfüllen,

KI: eine deutliche Verschiebung im Modal Split zugunsten des Umweltverbundes ein.

Volt: Wir planen, den ÖPNV in Aschaffenburg grundsätzlich neu zu gestalten, um Familien zu entlasten. (...) Bike-and-Ride-Strukturen, um das Einzugsgebiet des ÖPNV zu erweitern und den Radverkehr in der Innenstadt zu stärken.

JU: Auch der Radverkehr braucht Aufmerksamkeit: Wir fordern gezielte Verbesserungen des Radwegenetzes

	Modal Split verändern
SPD	
Grüne	
ÖDP	
Linke	
FW	
KI	
Volt	
JU	

2. Verkehrsberuhigung Innenstadt

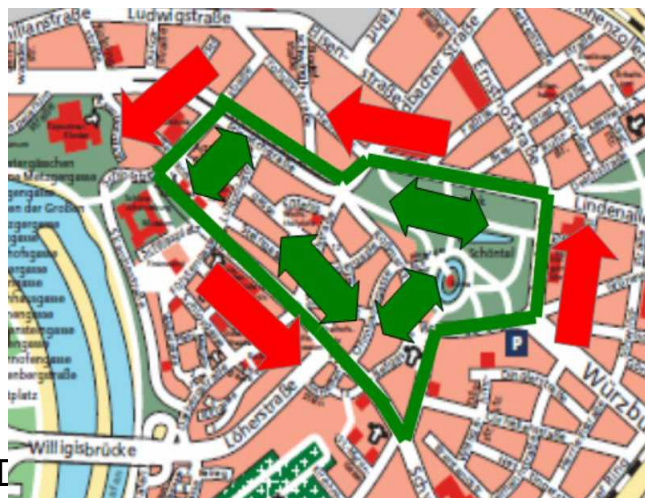
Unsere Erwartung/Position:

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. (...)

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.

Für den Bahnhofsbereich wollen wir eine Optimierung für den Umweltverbund.

Eine Umverteilung des Verkehrsraumes zugunsten des Umweltverbundes (...).



	Verkehrsberuhigung Innenstadt
SPD	Yellow circle
Grüne	Green circle
ÖDP	Green circle
Linke	Green circle
FW	Yellow circle
KI	Green circle
Volt	Green circle
JU	Red circle

2. Verkehrsberuhigung Innenstadt

Grüne, ÖDP, Linke, KI pro ADFC-Konzept. Volt mit einer ausführlichen Ausarbeitung.

SPD: (...) Mit weiteren Angeboten in der Verkehrsinfrastruktur wird die Stadt Aschaffenburg auch in den nächsten Jahren den Umweltverbund weiter voranbringen.

Grüne: für unser Konzept eines Umweltrings

ÖDP: Unbedingt! Die Einbahnstraßenlösung









Linke: Der vom ADFC vorgeschlagene Innenstadtring für den Umweltverbund ist aus unserer Sicht ein sehr sinnvoller Ansatz

FW: Deshalb gilt für uns: Erst muss der Ring funktionieren, dann kann die Innenstadt ruhiger werden.

KI: Wir sehen in dem ADFC-Vorschlag eines Innenstadtrings für den Umweltverbund ein sehr gutes Konzept.

Volt: (umfangreiches Konzept, welches wir mit Volt gesondert diskutieren möchten, geht stark in Richtung Einbahnstraßenlösung).

JU: Symbolpolitik wie Umweltstraßen oder willkürliche Sperrungen lehnen wir ab

	Verkehrsberuhigung Innenstadt
SPD	
Grüne	
ÖDP	
Linke	
FW	
KI	
Volt	
JU	

3. Klima – Rolle Radverkehr

Unsere Erwartung/Position:

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.



	Klimaneutralität Mobilität
SPD	●
Grüne	●
ÖDP	●
Linke	●
FW	●
KI	●
Volt	●
JU	●

3. Klima – Rolle Radverkehr









Hier haben sich fast alle deutlich positioniert, dafür Beispiele

Mobilität in unserer Stadt bis 2040 klimaneutral (Grüne)

Das Fahrrad ist das ökologischste Verkehrsmittel. (ÖDP)

FW sehen eher andere Schwerpunkt

FW: 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.

	Klimaneutralität Mobilität
SPD	
Grüne	
ÖDP	
Linke	
FW	
KI	
Volt	
JU	

4. Fortschreibung RVK

Unsere Erwartung/Position:

Das Radverkehrskonzept 2015(...). 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.









Eine Haushaltsbefragung, (...) daraus Zielsetzungen zu definieren.

Wir sehen trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen noch deutliche Verbesserungsmöglichkeiten. Insofern sollten folgende Schwerpunktthemen sich in der Fortschreibung wiederfinden:

Weiterentwicklung Fahrradstraßen – (...)

Glattbacher Überfahrt (und damit Teile Bahnhof Süd) für den MIV herausnehmen und dem Umweltverbund zuschlagen.

Für Lückenschlüsse etc. sehen wir die Möglichkeiten kostengünstiger und schnell umzusetzender Maßnahmen im Rahmen im Radverkehrskonzeptes. (...)

	Radverkehrskonzept fortschreiben
SPD	
Grüne	
ÖDP	
Linke	
FW	
KI	
Volt	
JU	

4. Fortschreibung RVK

Hier haben sich fast alle deutlich positioniert, dafür Beispiele

Grüne: eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes von 2015 und auch eine konsequente Umsetzung des Konzepts erforderlich.

Linke: Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist überfällig.









KI: Ja, eine Fortschreibung/Überarbeitung ist dringend notwendig, das bestehende Konzept ist veraltet und wurde nur bruchstückhaft umgesetzt.

Volt: Die Planung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sollte als integraler Bestandteil einer grünen Stadtplanung selbstverständlich sein und daher kein Diskussionspunkt sein.

Nicht so hoch ist die Prio bei der SPD. Unklar bei FW. ÖDP hat dies jetzt nicht klar beantwortet.

SPD: Über die regelmäßigen Vorstellungen und Beratungen im Fahrradforum (...) Einflussmöglichkeiten und Mitsprache bei der Ausgestaltung grundsätzlicher Richtungsentscheidungen sowie konkreter Maßnahmenausführungen. Ein neues Radverkehrskonzept ist daher aktuell noch nicht dringlich. Eine Evaluierung des Radverkehrskonzeptes (...) in einem nächsten Schritt erfolgen.

FW: Eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist sinnvoll, wenn sie sich stärker am tatsächlichen Alltagsverkehr orientiert.

	Radverkehrskonzept fortschreiben
SPD	
Grüne	
ÖDP	
Linke	
FW	
KI	
Volt	
JU	

CSU: Programmauszug (keine Antwort vorliegend)

Unsere Einschätzung:
Insbesondere die hier
rot markierten
Programmausschnitte
sprechen für sich

Radwege bauen wir aus, auch unter dem Aspekt Sicherheit und Alltagstauglichkeit. Dabei haben die Wege zu den weiterführenden Schulen für uns Priorität. Fahrrad statt Auto stärkt die individuelle Gesundheit und trägt zum Klimaschutz bei. Daher sind gut ausgebaute Radwege und Fahrradabstellmöglichkeiten wichtig, allerdings tragen wir ideologisch motivierte Maßnahmen, die das Auto aus der Innenstadt verbannen wollen, nicht mit!

Verkehrsfluss statt Staupolitik ist auch unter Klimagesichtspunkten eine wichtige Maßnahme. Wir wollen eine moderne Ampelschaltung und eine intelligente Verkehrsführung, damit der Verkehr fließen kann. Dies kommt auch dem Radverkehr zugute, denn Radfahrer sind ebenfalls genervt, wenn sie lange Wartezeiten an den Ampeln haben. Hier geht in Aschaffenburg noch mehr!

Alle Verkehrsteilnehmer müssen sich den vorhandenen Verkehrsraum teilen. Das gilt für Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer. Im Innenstadtbereich muss zusätzlich zu den Parkhäusern ausreichend Parkraum für Autos erhalten bleiben. Auch Kurzzeitparkplätze z.B. Brentanoparkhaus müssen besser ausgenutzt werden.

FDP: Programmauszug (keine Antwort vorliegend)

Unsere Einschätzung:
Insbesondere die hier
rot markierten
Programmausschnitte
sprechen für sich.

„Faktenbasiert“?
„Technologieoffen“?

36 Wir lehnen Fahrverbote und die „autofreie Innenstadt“ als arbiträre Maßnahme für
37 den Umweltschutz ab, da es keinen empirisch belegbaren Nutzen für diesen gibt,
38 gleichwohl aber viele Bürgerinnen und Bürger eingeschränkt werden. Anliegern der
39 Innenstadt muss es weiterhin genauso möglich sein, ihr bevorzugtes Verkehrsmittel

1 zu nutzen, wie Bürgern aus den Stadtteilen und außerhalb von Aschaffenburg. Für
2 neu getroffene Maßnahmen setzen wir uns für eine faktenbasierte,
3 innovationsgetriebene und technologieoffene Politik ein, die sich von Verboten als
4 „Anreizen“ sowie Ideologien distanziert.

37 Auch das Fahrrad ist ein beliebtes und umweltfreundliches Fortbewegungsmittel,
38 v.a. im Innenstadtverkehr. Deshalb wollen wir uns für eine Identifizierung und
39 Schließung der Lücken einsetzen, die im Innenstadtnetz für Fahrradwege,
40 Schutzstreifen und mit dem Fahrrad befahrbare Parks gegeben sind. Auch durch die
41 Anbringung von Fahrradständern an Bushaltestellen sehen wir eine Möglichkeit,
42 sichere Abstellräume für Fahrräder zu schaffen und gleichzeitig Pendler zu

14 Wir setzen uns für den Erhalt der kostenlosen Parkmöglichkeit auf dem
15 Volksfestplatz ein, sofern dieser seinen Hauptcharakter als Veranstaltungsort
16 weiterhin erhalten kann. Weiterhin sollen auch hier Möglichkeiten geprüft werden, wie
17 Fahrradparkplätze und E-Scooter-Anbieter in das Konzept integriert werden können.

18 Bezüglich des Gehwegparkens setzen wir uns für eine faire Abwicklung
19 zwischen Bürgerinnen und Bürgern ein, um bestehendes Recht durchzusetzen,
20 gleichwohl aber auch die Mobilität für Anwohnerinnen und Anwohner zu erhalten, die
21 auf öffentlichen Parkraum angewiesen sind. Durchgängige Maßnahmen müssen



Exkurs: Landkreis Aschaffenburg

Neben Focusierung auf Themen wie Modal Split verschiedene Fragen zu Infrstrukturprojekten.

Auch relevant: Die Frage nach Tempo 30.

Grundsätzlich: Radverkehr bei allen Fraktionen angekommen.

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

	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

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

