

ADFC Kreisverband Freising
Dr. Michael Stanglmaier
Hans Pemp
Vorstandssprecher
Mobil:
0157 817 464 93
Mail:
m.stanglmaier@gmx.de
pempclan@t-online.de



Wahlprüfsteine Bundestagswahl 2021

1. Die nächsten Jahre sind für die Klima- und Verkehrswende entscheidend! Es ist höchste Zeit, Mobilität radikal neu zu denken und mutig zu handeln! In der nächsten Legislaturperiode muss die Verkehrswende mit dem Fahrrad massiv beschleunigt werden. Der ADFC fordert eine massive Verlagerung vom Autoverkehr auf den Rad- (und Fuß-)verkehr. Der Bund hat eine zentrale Rolle bei der Aktivierung und zügigen Umsetzung der vielfältigen Potenziale des Radverkehrs, die er in den nächsten Jahren verstärkt wahrnehmen muss

Wie stehen Sie dazu?

1. Irlsdorfer CSU

In der Tat muss eine nächste Legislaturperiode für Veränderungen im Bereich Mobilität genutzt werden. Auch bin ich der Meinung, dass der Fahrradverkehr ein entwicklungsfähiges Segment in diesem Bereich sein kann. In bestimmten Situationen kann das Fahrrad als eine sinnvolle Alternative sein. Klar muss aber sein, dass nicht in allen Alltagsrealitäten das Fahrrad eine Option ist. Gerade im Pendler-, Überland- und Güterverkehr bietet das Fahrrad keine praktikablen Möglichkeiten. Oftmals bietet das Fahrrad hier keine Alternative zum PKW. Um Fortschritte in der Verkehrswende zu erreichen, ist vorrangig die Förderung und der schnelle Ausbau der Bahn wichtig. CDU/CSU setzen sich dafür ein, dass Menschen, die weiterhin mit dem Auto fahren müssen bzw. wollen, dies CO₂-neutral tun können oder von sich aus auf klimafreundliche Alternativen umsteigen. Hier gilt es politische Rahmenbedingungen und Anreize zu schaffen, die die Verbraucherinnen und Verbraucher dazu bewegen, nachhaltige und innovative Mobilitätsangebote zu nutzen. Im CDU/CSU-Regierungsprogramm werden vor allem der Ausbau der Landinfrastruktur für E-Autos, besserer Taktung im Schienenverkehr und die Abkehr von fossilen Brennstoffen betont. Im Kern: Ziel ist nicht die Verdammung des Automobils, sondern die klimaneutrale Mobilität, die verschiedenen Lebensrealitäten entspricht. Transparente Kommunikation muss klar machen, dass verschiedene Verkehrsformen (Pendler-/Güter-/Auto-/Radverkehr) unterschiedliche Bedürfnisse haben, die vereint werden müssen.

2. Mehlretter SPD

Das Fahrrad ist im Umweltverbund das Kernstück der Verkehrswende in den Städten – und damit ein großer Bestandteil der Klimapolitik, die wir in der nächsten Regierung endlich konsequent anpacken müssen. Der Radverkehr ist von entscheidender Bedeutung, weil wir so nicht nur schnell und

unkompliziert viele Autos im Stadtverkehr einsparen, sondern auch den ÖPNV sinnvoll ergänzen können. Der Bund kann sowohl durch die Rahmenbedingungen (siehe auch Frage 2) als auch durch Förderungen und die bundeseigenen Infrastrukturen den Radverkehr unterstützen. Gut ausgebaute Radwege an Bundesstraßen und eigene Radschnellwege sind dringend notwendig, beides muss schneller umgesetzt werden. Und um insbesondere auch das Fahrrad zu stärken ist ein kontinuierlicher Stadtumbau hin zu mehr Räumen für alternative Verkehrsträger nötig. Das muss der Bund in Zukunft stärker fördern. Wichtig ist zudem, die Vernetzung vom Fahrrad mit dem ÖPNV voranzutreiben, d. h. überall für gute Abstellmöglichkeiten zu sorgen, Fahrradmitnahme in Bus und Bahn zu ermöglichen oder Fahrrad-Verleihsysteme einzurichten.

3. Huber AfD

Wer behauptet, dass die Verkehrswende mit dem Fahrrad massiv beschleunigt werden muss, der muss diese Notwendigkeit zuerst umfassend und stichhaltig begründen. Persönlich nutze ich das Auto und das Fahrrad. Wenn ich mir aktuell in Freising die für Radfahrer umgebaute Kammergasse ansehe, dann ist der geringe Anteil an Fahrradfahrer im Vergleich zu den vielen Autos sehr auffällig. Autofahrer haben dort verhältnismäßig zu wenig Platz und der Fahrradweg wird unverhältnismäßig genutzt.

5. Eckert B90/Grüne

Mein Ziel ist die Radrepublik Deutschland!

Das bedeutet für mich, dass der Modal-Split Anteil des Fahrrads bis spätestens 2030 auf 30% ansteigt, Pendler*innen für Strecken unter 10 Kilometer selbstverständlich auf das Rad umsteigen, und eine Leichtigkeit bei der Kombination von Rad, Bus und Bahn, für längere Strecken herrscht. Als aktives Mitglied der freiwilligen Feuerwehr ist die Vision Zero mein persönliches wichtiges Ziel.

Damit diese Ziele gelingen brauchen wir eine Prioritätenänderung im Bund.

Für mich sind dabei drei Handlungsfelder entscheidend:

- Wir brauchen fahrradfreundliche Rahmenbedingungen. Eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes, eine neue StVO und in Bau und Planung von Infrastrukturmaßnahmen für das Rad mehr Möglichkeiten und Kompetenzen für die Kommunen.
- Wir brauchen eine finanzielle Prioritätensetzung für das Rad. Mit einer Radwegausbauoffensive, die Geld in den flächendeckenden Ausbau von zusammenhängenden Radwegen steckt.
- Wir brauchen eine personelle Begleitung der Verkehrswende. Egal ob auf kommunaler Ebene im Land oder im Bund. Kompetente Menschen sind das wichtigste, um unsere Mobilitätswende möglich zu machen!

7. Ecker FW

Die Verlagerung vom Autoverkehr auf den Radverkehr ist eine zentrale Aufgabe des Bundes. Dabei muss Mobilität neu gedacht werden, aber nicht radikal, sondern mit intelligenten Lösungen. Wichtig ist für mich dabei, die Menschen mitzunehmen, damit dieser Umbau des Verkehrs, vor allem dort, wo er sinnvoll und möglich ist, auch zeitnah gelingt.

8. Kirner ÖDP

Wir brauchen jetzt eine echte Verkehrswende, sonst werden sämtliche Klimaziele krachend verfehlt. Die beiden Hauptkomponenten hierfür sind der massive Ausbau von SPNV/ÖPNV sowie der Fahrrad-Infrastruktur innerorts und zwischen den Zentren:

In den eng gewachsenen Orts- und Stadt-Strukturen wird dies nicht ohne eine grundsätzliche Neuverteilung des begrenzt zur Verfügung stehenden Platzes funktionieren – weg von PKW-Fahr- und Parkspuren hin zu schnellen ÖPNV- und sicheren Rad-Spuren.

Die hier zu beobachtende Blockadehaltung der letzten drei CSU-Verkehrsminister (aktuell Herrn Scheuer) ist untragbar.

2. Der ADFC fordert die rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechend zu überarbeiten und zu modernisieren. Konkret bezieht sich das auf folgende Bereiche:

I) Ein neues Straßenverkehrsgesetz, ausgerichtet an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, mit der Vision Zero - null Verkehrstote - als Ziel, mit Klima- und Umwelt- und Gesundheitsschutzziele, dem Leitbild nachhaltiger Stadt- und Verkehrsentwicklung mit gerechter Flächenverteilung und mehr Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

II) Eine neue, fahrrad- und fußgängerfreundliche StVO und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) mit vollständiger Abschaffung des Begründungszwangs für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen und Vorrang für die Errichtung von Radverkehrsanlagen gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und Tempolimit auf Landstraßen ohne Radverkehrsanlagen.

III) Modernisierung der relevanten Regelwerke und Richtlinien für den Radverkehr mit einer Ausrichtung an der Verkehrswende und an der Vision Zero, Vorgaben zur Verkehrsverlagerung und zu einem attraktiven Rad- und Fußverkehr.

Wie stehen Sie zu den Forderungen und wie werden Sie diese im neuen Bundestag, sollten sie gewählt werden, unterstützen. Welche weiteren Vorschläge haben Sie zur Verbesserung des Radverkehrs?

1. Irlsdorfer CSU

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass jeder Verkehrstote einer zu viel ist. Verkehrssicherheit muss ein zentrales Element in der Landes- und Bundespolitik sein. Es gilt, die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu schützen und Unfällen vorzubeugen. Im Mai 2021 haben die Abgeordneten des Deutschen Bundestages einen Antrag zur Verkehrssicherheit beschlossen. Mit dem Titel „Vision Zero – Unser Leitbild für die Verkehrssicherheit“ wurden wichtige Rahmenbedingungen geschaffen, um den Verkehr in Deutschland sicherer zu machen. Auch wenn die Zahl, der im Straßenverkehr Getöteten gegenüber 1991 um 70 Prozent gesunken ist, gilt es weitere Maßnahmen zu ergreifen. So muss die Straßenverkehrsordnung angepasst werden, um Vision Zero als Leitgedanke aufzunehmen. Darüber hinaus müssen mittelfristig die Einführung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen weiter gefördert werden. Gerade in Bezug auf den LKW-Verkehr müssen technologische Systeme genutzt werden, um Fahrradfahrerinnen und -fahrer zu schützen.

2. Mehlretter SPD

Diese Vorschläge werde ich allesamt im Bundestag unterstützen, weil sie konkrete Verbesserungen für den Radverkehr bedeuten würden. Für mich ist entscheidend, dass wir bei allen Straßenprojekten immer auch gleichberechtigt den Fahrradverkehr (und Fußgängerverkehr) mitplanen und wegkommen von der autozentrierten Planung. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts halte ich für einen wichtigen Bestandteil in Kombination mit klaren Regeln, wo Kommunen noch Tempo 50 anordnen dürfen (z. B. nicht vor schützenswerten Einrichtungen und nur wenn Radverkehrsanlagen vorhanden sind). Technische Weiterentwicklungen müssen für die Sicherheit der Radfahrenden genutzt werden – so müssen z. B. LKW-Abbiegeassistenten auch für Bestandsfahrzeuge verpflichtend werden und der Schutz von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bei PKWs verbessert werden.

3. Huber AfD

Ich bin entschiedener Gegner weiterer verschärfter Tempolimits. Schon heute ist der bei weitem überwiegende Teil der Straßen mit Tempolimits versehen. Die Vision null Verkehrstote ist wohl eine ähnlich infantile Vorstellung wie Zero Covid, denn mit einem Verbot lässt es sich nicht verhindern, dass beispielsweise zwei Radfahrer zusammenstoßen und dabei einer tödlich verunglückt. Im Übrigen stimme ich Ihnen zu, wir brauchen gerade auf dem Land mehr Radwege.

5. Eckert B90/Grüne

Ich unterstütze alle der genannten Forderungen und werde mich überparteilich für eine umfassende Stärkung der Radfahrenden einsetzen.

Für mich ist insbesondere die Vision Zero ein absolutes Herzensthema. Die derzeitigen schlechten Rahmenbedingungen, von der Infrastruktur bis zu den Verkehrsregeln, führen jeden Tag zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrenden und Autos. Diese Situationen können wir verhindern, indem wir baulich angreifen und die Geschwindigkeiten in unseren Orten auf 30 km/h reduzieren.

Ich setze mich für eine generelle Aufhebung des Radwegbenutzungszwang ein. Die Praxis zeigt, dass wir unser Ziel von 30% Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr nur dann schaffen, wenn jeder Radfahrertyp auf dem Weg fährt, der zu ihm passt. Die Rennradgruppe auf der Straße, die Schüler*innen auf dem Radweg.

7. Ecker FW

Der vorbezeichnete Umbau der Mobilität, verstärkt auf den Fahrradverkehr, erfordert auch die Überarbeitung und Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei sollen diese nicht von „oben nach unten“ durchgewunken werden, sondern erfordert aus meiner Sicht zunächst den Dialog auch mit den Kommunen, um deren Sachverstand bei den künftigen Rahmenbedingungen einfließen zu lassen, was sinnvoll ist, weil hier große Erfahrungswerte vorhanden sind und sich das dann in der späteren Praxis positiv auswirken wird.

8. Kirner ÖDP

All Ihre Forderungen unterstütze ich vollumfänglich, zumal die ÖDP viele dieser Ziele in den Kommunalparlamenten vor Ort seit langem mit diversen Anträgen bereits massiv reklamiert. Außerdem fordern wir einen sofortigen Stopp der Ausbau von Autobahnen: das dadurch eingesparte Geld kann viel besser in den ÖPNV und den Ausbau der Radinfrastruktur fließen. Vorausgesetzt, die in kommunaler Hand liegende Rad-Verkehrsplanung wird dann mit ausreichend Bundes-Fördermittel ausgestattet.

3. Um Deutschland zum Fahrradland zu machen, müssen Bund und Länder enger zusammenarbeiten und deutlich mehr Finanzmittel, Personal und Know-how bereitstellen. Und sie müssen die Kommunen umfassend beim Ausbau und Erhalt der Radwegenetze vor Ort unterstützen.

I) Gesetzliche Regelfinanzierung für den Radverkehr im Bundeshaushalt, zur Einrichtung lückenloser Radwegenetze und sicherer Kreuzungen in den Kommunen bis 2030, für die systematische Erschließung von Metropolräumen und Ballungsgebieten mit Radschnellwegen bis 2030 mit bundesweit mindestens 2.000 Kilometer Radschnellwegen, den Ausbau und Erhalt von Radwegenetzen an Bundesfernstraßen, 1.000 Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und Planungssicherheit durch mindestens 850 Mio. Euro im Jahr vom Bund.

II) einen Bund-Länder-Vertrag für das Fahrradland Deutschland 2030 mit der Verpflichtung von Bund und Ländern, bis 2030 bundesweit lückenlose Radwegenetze einzurichten und die Kommunen bei der Umsetzung vor Ort zu unterstützen durch Ausbauprogramme und Fahrradgesetze der Bundesländer.

III) eine Lotsenstelle Radverkehr für die Unterstützung kleinerer Kommunen bei der Antragstellung und beim Abruf der Mittel, als auch durch Wissenstransfer?

Werden Sie diese Forderungen im Bundestag unterstützen und wenn ja, wie, bzw. wenn nein, warum nicht. Welche weiteren Vorschläge haben Sie in diesen Bereich?

1. Irlsdorfer CSU

Gerade im Bereich Mobilität müssen Bund und Länder noch besser und effektiver zusammenarbeiten. Nur in einer gemeinsamen Anstrengung mit Bund, Ländern und Kommunen werden wir Veränderungen erreichen können. So ist es zielführend über den Bundesverkehrswegeplan auch den Ausbau des Fahrradnetzes mitzudenken und Neuerungen zu implementieren. Auch wenn die Herausforderungen im Pendler- und Güterverkehr nicht unmittelbar durch das Fahrrad gelöst werden, sind kombinierte Lösungen gerade im innerstädtischen Bereich sinnvoll.

Der Grundstein ist bereits in dieser Legislaturperiode gelegt worden. Im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung wurden bereits allein für den Radverkehr 900 Millionen Euro für den Radverkehr bis 2023 bereitgestellt. Zusammen mit den bisherigen Finanzierungsmöglichkeiten in Höhe von rund 560 Millionen Euro ergeben sich insgesamt rund 1,46 Milliarden Euro für die Förderung des Radverkehrs und den Ausbau der Radinfrastruktur. Eine enorme Summe. Nun gilt es, diese Gelder effizient und klug einzusetzen, um konkrete Projekte und Fördermaßnahmen zu ermöglichen. Auch muss in einer neuen Legislatur der Nationale Radverkehrsplan umgesetzt und weiterentwickelt werden, um gut vernetzte und ausgebaute Radwege sowie Radschnellwege zu ermöglichen. Die Gestaltungsspielräume der Kommunen müssen erweitert werden, um fuß- und radverkehrsfreundliche Räume zu erhalten bzw. zu entwickeln.

2. Mehlretter SPD

Die Vorschläge trage ich grundsätzlich auf jeden Fall mit. Wie viele Kilometer Radschnellwege oder wie viele Fahrradparkhäuser es genau sein müssen, kann ich fachlich ohne genauere Informationsgrundlage nicht abschließend bewerten – entscheidend ist für mich, dass wir alle sinnvollen Rad(schnell)wege so schnell wie möglich bauen. Damit dies im erforderlichen Maß passieren kann, müssen wir aber eine grundlegende Änderung in der Finanzierung herbeiführen –

diese Aufgabe können nur Bund und Länder finanziell schultern, die Kommunen werden dies (bei der aktuellen Umsetzung der föderalen Finanzarchitektur) nicht leisten können und müssen deshalb weit mehr als bisher beim Ausbau der Radinfrastruktur unterstützt werden. Neben dem Bau neuer Radwege sollte aber auch der Erhalt und Ausbau bestehender Wege in den Fokus genommen werden, da diese oft in schlechtem Zustand sind oder z. B. einen eigentlich zu geringen Fahrbahnquerschnitt aufweisen.

3. Huber AfD

Der Forderung nach mehr Radwegen auf dem Land stimme ich zu. Dazu braucht es aber finanzielle Mittel, auch darin stimmen wir überein. Deshalb sollten auch Radfahrer, analog zu den Autofahrern, für den Bau von Radwegen einen Beitrag leisten. Es ist wohl moralisch kaum zu vertreten, dass man einerseits auf die Autofahrer schimpft, andererseits jedoch die von diesen Verkehrsteilnehmern bezahlte Infrastruktur nutzt.

5. Eckert B90/Grüne

Ich unterstütze alle der genannten Forderungen und werde auch hier überparteilich versuchen, für eine umfassende Stärkung der Radfahrenden, Mehrheiten zu finden.

- Für mich ist insbesondere wichtig, dass der Freistaat und der Bund Verantwortung für längere überörtliche Radwegverbindungen übernehmen und sodass nebeneinander der Kommunen auflösen.
- Daneben setzte ich mich für Förderprogramme ein, um Räder auch in beruflichen Kontexten breit zu fördern. Von Lastenrädern für Innenstadtfahrten von Handwerker*innen bis zur Auslieferung von Post und Paketen.

7. Ecker FW

Die Bereitstellung von deutlich mehr Finanzmittel, Personal und Know-how allein reicht nicht aus, um die aufgezeigten Ziele, wie beispielsweise Radschnellwege oder Fahrradparkhäuser in vorgegebenen Zeiten zu erreichen. Viel mehr müssen vom Bund Rahmenbedingungen erstellt werden, innerhalb dieser sich die Kommunen bewegen können. Ein großes Problem beim Radwegebau ist der Erwerb von Grundstücksflächen. Hier sollten die Grundstücksverkäufe für diesen öffentlichen Zweck steuerfrei sein, damit somit mehr Anreize für den Verkäufer geschaffen werden. Wenn dieses Hauptproblem gelöst bzw. abgedeckt werden kann und dann auch noch ausreichend staatliche Fördergelder zur Verfügung stehen, werden wesentliche Ziele für das Fahrradland Deutschland in absehbarer Zeit erreicht. Denn es sind unsere Kommunen mit ihrem Engagement, die sich um den Ausbau der bisherigen Radwege verdient gemacht haben.

8. Kirner ÖDP

Auch hier stehe ich vollumfänglich hinter allen angesprochenen Punkten. Dabei besonders wichtig: Eine interkommunale Vernetzung, da Radschnellwege in der Regel mehrere Kommunen betreffen, die eng zusammenarbeiten müssen. Nur so können wir landes- und sogar bundesweite Radschnellwegenetze schaffen. Ferner benötigen alle größeren Gemeinden bzw. Städte geförderte Stabs-Planstellen für Mobilitätsmanager*innen, die dort erfahrungsgemäß wichtige Impulse setzen.

4. Radverkehrsförderung passiert nicht von allein. Es ist politische Führung, eine ressortübergreifende Steuerung sowie Durchsetzungsmacht auf höchster Ebene notwendig, um die Vision des Fahrradlands Deutschland Wirklichkeit werden zu lassen. Das Fahrrad als Verkehrsmittel muss auf Bundesebene die gleiche Priorität in Politik und Verwaltung erhalten, wie andere Verkehrsmittel: Das gilt für Personal, Ressourcen und die Integration in übergeordnete Strategien und Planungen.

I) Aufstockung der Personalkapazitäten in der Verwaltung: Die Personalkapazitäten für die Förderung des Radverkehrs im Bundesverkehrsministerium nachgeordneten Behörden des Bundes müssen entsprechend der Relevanz auf mindestens 100 Personen erhöht werden.

II) Priorität für den Radverkehr in übergeordneten Strategien und Planungen: Eine zukunftsfähige Politik im Sinne einer gleichberechtigten Mobilität für alle muss die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad auf Bundesebene in allen übergeordneten Strategien und Planungen einbeziehen.

III) Einrichtung eines Bundesinstituts für Radverkehrsforschung: Es gibt zu wenig Grundlagenforschung und Daten zum Radverkehr - das muss sich ändern. Forschung zum Radverkehr umfasst zum Beispiel bundesweite Erhebungen von Daten zum Ausstattungsgrad, Zustand und Ausbaubedarf der Radwegenetze von Bund, Ländern und Kommunen, systematische Erhebung und Zusammenschau der realen jährlichen Ausgaben zur Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen, insbesondere der kommunalen Haushalte und vieles mehr.

Wie stehen Sie zu diesen Forderungen?

1. Irlsdorfer CSU

Selbstverständlich muss eine effektive Personalkapazität in der Verwaltung ermöglicht werden, um den Radverkehr zu verbessern. Eine überhöhte Bürokratie ist zu vermeiden. Gleichzeitig müssen jedoch in den Bundes- und Landesministerien entsprechende Abteilungen eingesetzt werden, die die Förderung und zukünftige Planung des Radverkehrs ideologiefrei fokussieren. Die Einrichtung eines Bundesinstituts ist grundsätzlich eine gute Idee. Sinnvoll wäre es, bestehende Expertise und neue Forschung zu bündeln, um ressortübergreifend auf Daten und Strategien zurückgreifen zu können. So schlagen CDU/CSU bereits vor, ein Zentrum für die Mobilität der Zukunft zu etablieren. Auch hier sollten die verschiedenen Verkehrsformen ganzheitlich betrachtet werden.

2. Mehlretter SPD

Den im ersten Absatz formulierten Ansprüchen an die Radverkehrsförderung kann ich vollständig zustimmen. Auch stimme ich mit Ihnen überein, dass entsprechende personelle Ressourcen zu schaffen sind. Auf die konkrete Zahl zusätzlich anzustellender Personen kann ich mich dabei mangels der dafür notwendigen Informationsgrundlage aber nicht festlegen – der konkrete Personalbedarf ergibt sich aus den anfallenden Aufgaben.

Die aufgelisteten Aufgaben für ein Bundesinstitut für Radverkehrsforschung würde ich gerne in eine Gesamtbetrachtung der Mobilität einbeziehen. Das Zusammenspiel der verschiedenen Mobilitätsformen muss auch auf der Forschungsebene integriert gedacht und betrachtet werden. Insbesondere die Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Nahverkehr, der für viele gerade im Winter oder bei schlechtem Wetter das gegenüber dem Fahrrad bevorzugte Verkehrsmittel ist, sind

für mich essentiell zu untersuchen, damit wir den schnellstmöglichen Weg zur Umsetzung der Verkehrswende hinbekommen.

3. Huber AfD

Wir brauchen in Deutschland nicht mehr, sondern dringend weniger Vorschriften. Weniger Ministerien, weniger Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst, schlichtweg weniger Staat und dafür mehr Eigenverantwortung.

5. Eckert B90/Grüne

Ich unterstütze alle der genannten Forderungen und werde auch hier überparteilich versuchen, für eine umfassende Stärkung der Radfahrenden, Mehrheiten zu finden.

7. Ecker FW

Diesen Forderungen stehe ich teilweise sehr kritisch gegenüber. Denn hier wird mir schon wieder viel zu viel Bürokratie aufgebaut, die Zeit und Geld kostet und nicht besonders förderlich für die Schaffung der Radverkehrsinfrastruktur ist. Der Bund und die Länder müssen funktionierende Rahmenbedingungen schaffen, innerhalb dieser sich die Gemeinden flexibel und somit erfolgreich beim Radwegebau bewegen können. Alles was vom Staat zu sehr reglementiert wird, ist in der Umsetzung langatmig, kostspielig und somit nicht zielführend.

8. Kirner ÖDP

Volle Zustimmung! Details dazu habe ich ja in Frage 3 und 4 schon beantwortet.

5. Vernetzte Mobilität – die Verbindung verschiedener Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖV, ÖPNV, Sharing) integriert durch moderne Kommunikationsmittel – hat nach Meinung vieler Expert*innen ein sehr großes Potential, schnelle und flexible Mobilität ohne den motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen.

Wie stehen sie dazu und wie möchten Sie vernetzte Mobilität im Bundestag voranbringen?

1. Irlsdorfer CSU

Absolute Zustimmung. CDU/CSU betonen wie kaum eine andere Partei die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger. Eine nachhaltige Transformation der deutschen Verkehrslandschaft wird nicht von heute auf morgen möglich sein. Somit ist es umso wichtiger, soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen abzufedern und die Vielfalt verschiedener Mobilitätsangebote zu nutzen. Die Förderung der Vernetzung und Kombination verschiedener Mobilitätskonzepte ist entscheidend, so schlagen wir unter anderem vor, Park and Ride Parkplätze, Carsharing, auto-nomes Fahren, E-Scooter und Mietfahrräder zu fördern.

2. Mehlretter SPD

Ein modernes Mobilitätskonzept kann nur eines sein, das alle Verkehrssysteme integriert – Fuß- und Radverkehr, (E-)motorisierter Individualverkehr, Bahnen und Busse. Die zunehmende Digitalisierung auch der Verkehrsmittel hilft dabei, vernetzte Mobilität voranzubringen. Insbesondere bei der intelligenten Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr sehe ich da ein großes Potenzial zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Hinzu kommen muss dabei allerdings auch noch eine angepasste Tarifstruktur bzw. flexible digitale Bezahlungsmöglichkeiten (wie etwa beim Pilotprojekt „Swipe + Ride“ des MVV), Verlässlichkeit der ÖPNV-Systeme und attraktive, aufeinander abgestimmte Taktungen. Fahrpläne und aktuelle Ankunftszeiten müssen über offene Schnittstellen als Open Data verfügbar sein. Mit E-Carsharing-Angeboten, die per App einfach und flexibel zu handhaben sind, besteht keine Notwendigkeit mehr, ein eigenes Auto zu besitzen – so können wir auch den Umstieg auf den ÖPNV fördern, wenn für besondere Anforderungen wie die Fahrt zum Wertstoffhof per Carsharing weiterhin ein (E-)Auto zur Verfügung steht.

3. Huber AfD

Schon heute gibt es zahlreiche Start Ups, die mit vielen guten Ideen die Mobilität flexibler machen. Sie sind der Motor solcher Entwicklungen. Auch hier sollte sich der Staat auf seine eigentlichen Aufgaben konzentrieren.

5. Eckert B90/Grüne

Ich unterstütze alle der genannten Forderungen und werde auch hier überparteilich versuchen, für eine umfassende Stärkung der Radfahrenden, Mehrheiten zu finden.

In unserem Wahlkreis gibt es bereits interessante Projekte wie beispielsweise den Ride-Pooling-Bus in der Gemeinde Scheyern. Ein Konzept, dass die Radmitnahme ermöglicht wäre ein Meilenstein, um die Mobilität im ländlichen Raum neu zu konzipieren. Diese Projekte werden von unseren derzeitigen Abgeordneten nicht ausreichend gewürdigt. Als Vertreter des Wahlkreises möchte ich die besondere Situation meines Wahlkreises und die innovativen Lösungsideen der Bürger*innen mit nach Berlin tragen, um sie für neue Wege in der Mobilitätspolitik zu verwenden.

7. Ecker FW

Vernetzte Mobilität besitzt ein sehr hohes Potential, schnelle und flexible Mobilität, ohne den motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen. Das kann aber nur gelingen, wenn diese Vernetzung transparent und durchgängig ist und somit bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern Akzeptanz findet. Auch hier muss der Bund Rahmenbedingungen schaffen und den Kommunen und Verkehrsbetrieben die dazu notwendige finanzielle Ausstattung zur Verfügung stellen.

8. Kirner ÖDP

Smarter ÖPNV ist eines meiner wichtigsten Ziele: Innerstädtisch flächendeckend Quartiers-Bus-Linien mit kurzen Umläufen und damit schneller, direkter Anbindung ans Zentrum. Überorts ein dichtes Netz an Expressbuslinien zwischen den Gemeinden und den Mittel- bzw. Oberzentren bzw. den SPNV-Halten. Und das natürlich im 7 Tage / 18 Stunden Betrieb und ausreichend eng getaktet – zu den Stoßzeiten also alle 15 min. (Quartiers-Bus-Linien) bzw. alle 30 min. (Express-Bus-Linien). Und noch ein wichtiges Detail: Express-Busse müssen grundsätzlich Fahrräder mitnehmen. Das Amerikanische System mit den vorgelagerten Radständern kann hier als Vorbild dienen: So sind neu aufgestellte oder heruntergehende Fahrräder immer im unmittelbaren Blickfeld des Busfahrers und der Fahrgäste.

Auch ein bundesweit einheitliches verkehrsträger-übergreifendes app-basiertes Ticketing-System halte ich für unabdingbar: Bus, Bahn, Bikesharing, Carsharing, Mitfahrzentralen sind dann integral in einem System abfragbar und buchbar.

Der galoppierende Trend zur Flächenversiegelung durch Kfz-Straßenbau muss gestoppt werden. Der mit der erforderlichen Radverkehrsinfrastruktur einher gehende zusätzliche Flächenverbrauch muss durch eine entsprechende Umwandlung / Rückbau der reichlich vorhandenen Kfz-Infrastruktur kompensiert werden - ich denke da z.B. an flächenintensive, eingeschossige Großparkanlagen.

6. Haben Sie darüber hinaus weitere Vorschläge um den Fuß- und Radverkehr in der nächsten Legislaturperiode weiter zu fördern und die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern?

1. Irlsdorfer CSU

Unser Ziel muss es sein, den Straßenverkehr für alle Beteiligten sicherer zu machen. Fi-nanzielle Mittel vom Bund sind hier ein wichtiger Baustein, jedoch müssen wir auch dafür sorgen, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer mehr und intensiver auf die Ri-siken aufmerksam gemacht werden. Gegenseitige Rücksichtnahme und Vorsicht müssen beispielsweise durch mehr Werbekampagnen und Projekte an Schulen, Universitäten oder an anderen Bildungseinrichtungen gefördert werden. Darüber hinaus muss die Planung neuer Straßen und des Straßenverkehrs in Städten unter der Prämisse Sicherheit entworfen werden. Der motorisierte Individualverkehr darf nicht mehr als alleiniger Maßstab genutzt werden.

2. Mehlretter SPD

Meine weiteren Vorschläge für den Fuß- und Radverkehr habe ich bereits unter den Punkten 1–5 erörtert.

3. Huber AfD

Ich denke, dass ich dazu bereits ausführlich Stellung bezogen habe.

5. Eckert B90/Grüne

1. Abbau von Förderbürokratie: Die Kommunen sollen generell mehr Mittel für Projekte bekommen und sich eher an nachprüfbareren Zielen orientieren (Modal-Split Anteil des Fahrrads bis spätestens 2030 auf 30%). So können Maßnahmen deutlich schneller umgesetzt werden als im Förderdschungel sich zu verirren.

2. Mehr Kompetenz für die Kommunen: Die Kommunen sollen mehr Kompetenzen im Mobilitätsbereich bekommen. Zum Beispiel das Festsetzen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundes- und Staatsstraßen innerorts.

7. Ecker FW

Zusammenfassend will ich noch einmal deutlich betonen, dass es vor allem die Kommunen sind, die einen verstärkten und vernetzten Ausbau des Radwegenetzes garantieren. Der Bund und die Länder müssen deshalb großzügige Rahmenbedingungen und ebenso ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stellen.

8. Kirner ÖDP

Ich setze mich ein für

- einen sofortigen Ausbaustopp von Autobahnen und Fernstraßen und eine sofortige entsprechende Umwidmung der dadurch freiwerdenden Mittel
- eine Reform der Tempolimits: 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h außerorts und 30 km/h innerorts mit Ausnahme geeigneter Hauptverkehrsstraßen
- einen Stopp der Zulassung von Pkw mit Verbrennungsmotoren schon ab 2025
- Die Einführung von City-Maut Systemen nach dem erfolgreichen Londoner Vorbild

- Erweiterungen der Bike+Ride Möglichkeiten (ausreichend Platz für und kostenlose Mitnahme von Rädern in Express-Bussen und allen Zügen des Nahverkehrs)

7. Was haben Sie bisher in Ihrem Wirkungsbereich unternommen um Fuß- und Radverkehr zu fördern?

1. Irlsdorfer CSU

Gemeinsam mit den Landrätinnen und Landräten sowie den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern meines Wahlkreises bin ich immer wieder in Kontakt zum Thema Mobilität. So setzte ich gemeinsam mit allen Beteiligten dafür ein, Radwege auszubauen, Bahnhöfe umzugestalten und Mobilitätsangebote sowohl im städtischen als auch im ländlichen Bereich zu fördern. Die Beschaffung von Haushaltsmitteln ist hier wesentlicher Teil meiner Arbeit.

2. Mehlretter SPD

Über fünf Jahre habe ich mich als Sprecher der Agenda21-Gruppe Bauen, Wohnen und Verkehr der Stadt Freising insbesondere für die Belange des Radverkehrs eingesetzt. So haben wir mit einem Antrag den Anstoß zur Förderung von Lastenrädern in der Stadt Freising gegeben und diverse Aktionen zur Förderung des Radverkehrs, u. a. „Mit dem Rad in der Stadt“, durchgeführt. Auch als Vorstandsmitglied der Aktiven City Freising setze ich mich für das Radfahren ein – so übernehmen wir z. B. das Sponsoring der Preise für das Stadtradeln. Ebenso setze ich mich im Stadtrat für eine bessere Radinfrastruktur ein, z. B. für den Radweglückenschluss zwischen Zolling und Tüntenhausen.

3. Huber AfD

Ich selbst nutze nahezu alle zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Rücksicht aufeinander, Verständnis füreinander, mehr Eigenverantwortung und einen differenzierten Blick auf die unterschiedlichen Lebensverhältnisse und Bedürfnisse der Menschen auf dem Land und in den Städten, dafür werde ich mich in den nächsten vier Jahren gerne einsetzen.

5. Eckert B90/Grüne

Um zu zeigen, dass vieles mit dem Rad möglich ist habe ich einen Großteil meines Wahlkampfes bisher mit dem Rad bestritten und bin seit 27. Juni 1660 Kilometer (Stand 9.9.2021) mit dem Rad gefahren.

Seit 2014 setzte ich mich als Echinger Gemeinderat, seit 2018 als Radbeauftragter und seit 2020 zusätzlich als 3. Bürgermeister, Kreisrat und Mobilitätsreferent, kontinuierlich für bessere Bedingungen in meiner Gemeinde und im Landkreis ein.

Auf meine Initiative und in enger Zusammenarbeit mit dem Kreisverband des ADFCs Freising und Ortsverband des ADFCs Neufahrn-Eching konnte ich in Eching und im Landkreis Freising folgende Dinge erreichen und in Bewegung bringen:

- Rechtliche Neufassung der radrelevanten Beschilderung in der Gemeinde Eching
- Neue Radabstellanlagen am Echinger Bahnhof
- Einrichtung der 1. Fahrradstraße in Eching
- Beitritt der Gemeinde Eching zur AGFK (Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.)
- Bestellung eines Radbeauftragten der Gemeinde Eching
- Teilnahme der Gemeinde Eching am Stadtradeln
- Neufassung der Stellplatzsatzung mit festen Vorgaben für Radabstellanlagen in der Gemeinde Eching
- Erstellung eines „Kleinigkeiten“ Kataloges mit der Ortsgruppe des ADFCs, um falsche Beschilderung und kleinere Straßenübergänge in der Gemeinde Eching zu korrigieren.

- Erstellung des Gutachtens für einen durchgängigen Radweg entlang der S1 von Feldmoching nach Freising durch alle Kommunen an der S1
- Start des Radkonzeptes der Gemeinde Eching jetzt im September 2021

Anträge und Initiativen die sich im Prozess befinden:

- Antrag in der Gemeinde Eching an öffentlichen Gebäuden Radabstellanlagen nachzurüsten.
- Antrag im Gebiet der Gemeinde Eching in jedem Ortsteil eine Radreparaturstation zu installieren
- Antrag die Positionierung des Landkreises für eine Ausweitung der Radmitnahme im MVV
- Initiative für einen Radweg entlang der FS10 zwischen Gründl und Oberappersdorf

7. Ecker FW

Als langjähriger Bürgermeister konnte ich in Au i. d. Hallertau auch den „Bockerlradweg“ auf der ehemaligen Bahntrasse errichten. Er gehört zu den schönsten Rad- und Wanderwegen in unserer Region und wird entsprechend von Radlern, Skatern und Spaziergängern genutzt. Dieser Rad- und Wanderweg stellt auch eine Verbindung zum Altmühltal dar. Dabei muss gesagt werden, dass sich die Grundstückverhandlungen für die rund 100.000 qm, die für diesen Rad- und Wanderweg erworben werden mussten, sieben Jahre lang hingezogen haben. Sieht man aber das heutige Ergebnis, dann haben sich die Zähigkeit und das Durchhaltevermögen bei den Grundstücksverhandlungen gelohnt.

8. Kirner ÖDP

Ich engagiere mich seit 18 Monaten als eine der drei offiziellen Vertreter*innen im überparteilichen Freisinger Radentscheid. Gemeinsam mit vielen Unterstützenden haben wir hier stand jetzt knapp 4.000 Unterschriften gesammelt und damit die andernorts bereits in Umsetzung befindlichen Ziele des Radentscheids auch in Freising einen guten Schritt auf den Weg gebracht.

Zudem hat meine Fraktion in den letzten beiden Jahrzehnten offensichtlich die meisten Anträge bezüglich Fahrradinfrastruktur im Freisinger Stadtrat gestellt: Fahrradzahlstationen, sichere Radwege, Fahrradstraßen, Fahrradrouten, Faire Ampelschaltungen, etc.

Angefragt, aber keine Rückmeldung:

4. Eva-Maria Schmidt, FDP
6. Nicolas-Pano Graßy, DIE LINKE