

1. Persönliche Prioritäten: Was ist Ihre persönliche Verbindung zum Fahrrad und zum Radfahren? Was ist Ihnen persönlich beim Thema Radverkehr und Verkehrswende besonders wichtig, und wie möchten Sie sich dafür einsetzen?

Wahlkreis 177 Rheingau-Taunus – Limburg

<p>Klaus-Peter Willsch CDU</p>	<p>In Berlin fahre ich meistens mit dem Fahrrad zu meinen Terminen außerhalb des Bundestages – durchaus auch bei Wind und Wetter. In meinem Wahlkreis ist „Fahrrad zur Aar“ seit 2001 ein Highlight. Dafür wird die Bundesstraße 54 (Aarstraße) auf einer Länge von 39 km für den motorisierten Verkehr gesperrt. Ein Highlight für Groß und Klein!</p>
<p>Martin Rabanus SPD</p> 	<p>Ich fahre gerne Fahrrad, sei es daheim oder in Berlin. Ich habe vor ein paar Monaten erst ein Fahrrad (wieder) mit nach Berlin gebracht und fahre gerne, soweit es der Kalender zulässt, zu Terminen mit dem Rad. Helm und Reflektoren liegen auf jeden Fall immer im Büroschrank bereit. Wengleich Radfahren in Berlin natürlich lange nicht so viel Spaß macht wie in unserer heimischen Natur und Kulturlandschaft. Für den Verkehr von morgen müssen Radwege ausgebaut und sinnvoll mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Dazu gehören auch mehr Abstellmöglichkeiten und eine bessere Planung auf kommunaler und überregionaler Ebene. Die Verkehrswende gelingt nur, wenn wir Rad-, Fuß und öffentlichen Verkehr gleichermaßen stärken und eine echte Alternative zum Auto schaffen.</p>
<p>Ayse Asar Bündnis 90/Die Grünen</p> 	<p>Ich fahre sehr gerne Rad und bin davon überzeugt, dass eine sichere und gut ausgebaute Radinfrastruktur sehr wichtig ist – sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Das Fahrrad ist für mich nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern ein zentraler Bestandteil einer klimafreundlichen, gesunden und sozial gerechten Verkehrswende. Wir brauchen insbesondere sichere und gut ausgebaute Radwege und eine bessere Verknüpfung von Fahrrad & ÖPNV. Ich werde mich auf für eine konsequente Förderung des Radverkehrs einsetzen – mit höheren Investitionen, klaren Vorgaben für Kommunen und einer mutigen Verkehrswende, die den Menschen und nicht Autos in den Mittelpunkt stellt.</p>
<p>Alexander Müller FDP</p> 	<p>Fahrradfahren bedeutet für mich Freiheit – die Freiheit, spontan aufs Rad zu steigen und ohne große Planung loszufahren. Gleichzeitig sehe ich das Fahrrad nicht als Konkurrenz zum Auto oder dem ÖPNV. Was wir brauchen, ist eine Politik, die sich für ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer einsetzt. Eine Politik, die Fortschritt und Klimaneutralität gleichermaßen fördert – ohne ideologische Scheuklappen oder ein Gegeneinander-Ausspielen von Auto- und Fahrradfahrern. Ich setze mich dafür ein, dass wir Mobilität als Ganzes denken: eine intelligente Vernetzung aller Verkehrsmittel und Investitionen in moderne und sichere Infrastruktur. Nur so schaffen wir eine Verkehrswende, die Freiheit und Individualität wahrt und den Weg für eine zukunftsorientierte Mobilität bereitet. Dafür brauchen wir keine Verbote, sondern pragmatische Lösungen.</p>

<p>Jörg Leichthammer Freie Wähler</p> 	<p>Leider fahre ich nur in meiner Freizeit Rad und mit dem Fahrrad zum Bahnhof um von dort mit dem Zug zum Dienst zu fahren. Von Löhnberg nach Limburg mit dem Rad, da fehlt es mir leider morgens um 4 Uhr oder abends um 23 Uhr an Elan, das gebe ich offen zu.</p> <p>Sichere Radwege ist eines meiner Ziele. Das Fahrrad ist ein sehr beliebtes Verkehrsmittel und die Benutzung sollte ohne vermeidbare Gefahren möglich sein.</p>
<p>Finn Köllner Die Linke</p> 	<p>Ganz persönlich hat mir das Fahrrad vor allem als Kind und Jugendlicher sehr viel Mobilität ermöglicht. Auch heute nutze ich das Rad gerne um kurze Strecken zurückzulegen. Gerade in Wiesbaden merke ich immer wieder, wie viel diese Stadt noch beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur zu tun hat.</p> <p>Mir liegt vor allem die Sicherheit der Radfahrer*innen am Herzen. Aus diesem Grund möchte ich mich verstärkt für sichere Radwege, die klar vom Autoverkehr abgegrenzt sind, einsetzen. Erreichen möchte ich das mit einer starken Linksfraktion im Bundestag, die das Thema immer wieder auf die Tagesordnung des Parlaments setzt.</p>
<p>Niklas Debusmann Volt</p> 	<p>Ich fahre ehrlicherweise kein Fahrrad, würde es aber eher in Erwägung ziehen, wenn die straßenbaulichen Gegebenheiten besser wären.</p> <p>Da ich als führerscheinlose Person aber auf ÖPNV und Co. angewiesen bin, begrüße ich die Vorhaben einer Verkehrswende hin zu Fuß, Rad und ÖPNV sehr. Mir ist bewusst, dass nicht überall und jederzeit auf einen PKW verzichtet werden kann, insbesondere auf dem Land. Dennoch sollte das Ziel sein, dass man möglichst kein Auto mehr besitzen muss, selbst wenn man es selbstverständlich weiterhin darf.</p> <p>Alleine schon aus eigenem Interesse heraus werde ich mich also aktiv mit Interessengruppen und Organisationen wie dem ADFC befassen und versuchen, Forderungen bestmöglich umzusetzen.</p>
<p>Wahlkreis 175 Hochtaunuskreis</p>	
<p>Markus Koob CDU</p> 	<p>Als begeisterter Naturfreund und Hobby-Wanderer habe ich grundsätzlich eine sehr positive Einstellung zum Fahrrad und verbinde es in meiner Freizeit vor allem mit Ausflügen ins Grüne. Im beruflichen Alltag komme ich hingegen nicht sehr häufig zum Radfahren. Mein Wahlkreis vor Ort ist flächenmäßig groß und die Termine sind in hoher Dichte über die Landkreise Limburg-Weilburg und Hochtaunuskreis verteilt. Während der Sitzungswochen in Berlin spielt sich das Geschehen ohnehin überwiegend im Deutschen Bundestag ab und meine Berliner Wohnung liegt in fußläufiger Nähe zu meinem Büro.</p> <p>Wichtig ist mir eine echte die Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger bei der Wahl ihres Verkehrsmittels. Jeder soll selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel am besten zu ihm, seiner beruflichen Situation und seinem Familienalltag passt. Die Bürgermeister und Landräte meines Wahlkreises wissen um meine stete Unterstützung für sichere</p>


	<p>und gut ausgebaute Radwege sowie ausreichend Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und ÖPNV-Knotenpunkten. Ich bin ein Freund einer vernünftigen Verkehrsführung, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und dabei der steigenden Beliebtheit des Fahrrads als Transportmittel gebührend Rechnung trägt.</p>
<p>David Wade SPD</p> 	<p>Ich bin leidenschaftlicher Rennradfahrer. Als Kind habe ich vereinzelt an Rennen teilgenommen. Wenn ich heute die Zeit finde, fahre ich im Sommer gerne Touren, um den Kopf richtig freizubekommen.</p> <p>Mir sind mehrere Punkte besonders wichtig: Zunächst wird meines Erachtens in der Politik unterschätzt, wie viele Kinder nicht richtig Fahrradfahren können. Deshalb bin ich beispielsweise in engem Austausch mit dem Team vom Bikepool Hessen e.V., um die „Fahrradausbildung“ an unseren Schulen zu verbessern.</p> <p>Darüber hinaus brauchen wir eine Infrastruktur, die Radfahren sowohl in unseren Städten und Gemeinden als auch auf den Landes- und Bundesstraßen sicher möglich macht. Hinsichtlich der Bundesstraßen möchte ich einen entsprechenden Fokus bei den Beratungen zum Bundesverkehrswegeplan und den Ausbaugesetzen legen.</p> <p>Hinsichtlich der Landes- und Kommunalinfrastruktur möchte ich mich dafür einsetzen, dass der Bund hilft, die entsprechenden finanziellen Mittel aufzubringen. Damit wir in Zukunft alle sicherer mit dem Rad unterwegs sein können.</p>
<p>Christian Tramnitz BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</p> 	<p>Das Fahrrad als Verkehrsmittel muss endlich als gleichwertige, wenn nicht sogar präferierte Fortbewegungsmethode für kurze Entfernungen und als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr gedacht werden und dafür die nötigen Räume und Mittel erhalten. Ein Hauptaugenmerk muss dabei auf sicherer und zuverlässiger (z.B. ganzjähriger) Nutzbarkeit sowie sinnvoller Mitnahme und Abstellmöglichkeiten liegen.</p> <p>Deswegen muss es auch größere Anreize für die Kommunen geben, attraktive Radwege für den Alltagsverkehr zu schaffen und zu erhalten. Dafür würde ich mich gern einsetzen.</p> <p>Heutzutage bin ich als Mitarbeiter im Home-Office eher ein Freizeitradler – im Taunus auch gern mit dem E-Bike. Als Pendler kenne ich das Rad aber auch als integralen Teil der Mobilität: Ob nur zum Bahnhof oder mit dem Rad in die S-Bahn und dann zum Ziel, das Fahrrad war meist dabei.</p>
<p>Katja Adler FDP</p> 	<p>Für mich ist das Fahrradfahren vor allem eine Möglichkeit, den Taunus von zuhause aus zu erkunden. Ich genieße es sehr, abseits der Straßen mit dem Mountainbike unterwegs zu sein. Gleichzeitig schätze ich das Fahrrad als Bestandteil des Individualverkehrs. Für viele Menschen in den Städten ist das Fahrrad der niedrighschwellige Zugang zu Mobilität. Gerade für ältere Menschen sind Innovationen wie E-Bikes eine Verbesserung, um gerade in unserer manchmal hügeligen Heimat eine aktive Fortbewegung zu ermöglichen.</p>

<p>Tobias Raum Volt</p> 	<p>Das Fahrrad ist nicht nur wichtiger Teil der Verkehrswende, es ist auch ein Freiheitsgarant für Menschen ohne Führerschein/Auto und insbesondere für Kinder. Ich selbst bin als Kind entweder mit dem Rad oder mit dem Bus zur Schule gefahren, und auch in der Freizeit ermöglichte das Rad mir leichter Besuche bei Freunden, als das zu Fuß oder mit dem "Elterntaxi" möglich gewesen wäre.</p> <p>Fahrräder haben einen entscheidenden Vorteil gegenüber vielen anderen Mobilitätsformen: Sie sind überall effizient und klimafreundlich. Ob in der Stadt, wo man sich mit dem Rad den Stau sparen kann, oder auf dem Land, wo man mit dem Rad Entfernungen zurücklegt, für die man sonst ein Auto gebraucht hätte. Daher muss der Radverkehr weiter gefördert werden. Neben dem Ausbau von sicheren Radwegen gehört dazu auch, dass kein Kind wegen Armut auf ein Rad verzichten müssen sollte. Hier kann man mit gezielten Förderprogrammen einfach und klimaschonend Freiheit schaffen!</p>
<p>Guido Becker Freie Wähler</p> 	<p>Ich versuche, in Bad Homburg die Besorgungen, soweit möglich, auch mit dem Fahrrad zu erledigen. Radausflüge in der Freizeit finden auch des Öfteren statt.</p> <p>Generell bin ich natürlich auch pro Fahrrad durch meine Frau beeinflusst, die seit 1994 bei Fahrrad-Diehl in Bad Homburg arbeitet und das Geschäft seit ca. 15 Jahren mit besitzt. Da hat man sozusagen das „Fahrrad-Gen“ mitgeheiratet! ;-)</p> <p>Generell müssen wir den motorisierten Individualverkehr in den Städten reduzieren. Dies wird allerdings nur gelingen, wenn der ÖPNV besser funktioniert. Das Fahrrad kann im täglichen Geschäftsverkehr bzw. bei Berufspendlern nur im geringen Maß dazu beitragen. Lastenräder halte ich nicht für die Lösung der Probleme, da sie zum einen teuer sind, zum anderen sperrig und unhandlich. Zum Kindertransport halte ich sie einfach zu gefährlich.</p> <p>Die Reaktionen der Bevölkerung auf dieses Thema ist entsprechend zurückhaltend. Wir haben bekanntermaßen durch unsere Struktur eine besondere Nähe zum Bürger, die uns genau diese Zurückhaltung spiegeln.</p>

2. Wie steht Ihre Partei zu den Themen Radverkehr und Verkehrswende?

Bitte heben Sie zentrale Punkte und Positionen aus Ihrem Wahlprogramm hervor.

Wahlkreis 177 Rheingau-Taunus – Limburg

<p>Klaus-Peter Willsch CDU</p>	<p>Als CDU und CSU setzen wir auf freie Mobilität! Individualverkehr und ÖPNV gehören zusammen und müssen barrierefrei gedacht werden. Bus, Bahn, Schiff, Flugzeug und Auto sowie Rad und Fußverkehr ergänzen sich sinnvoll. Ein Ausspielen der verschiedenen Verkehrsformen gegeneinander lehnen wir ab!</p>
<p>Martin Rabanus SPD</p> 	<p>Die SPD setzt sich für eine Verkehrswende ein, die alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt und nachhaltige Mobilität fördert.</p> <p>Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist ein zentraler Bestandteil: Geplant sind bundesweit vernetzte Radschnellwege, Fahrradparkhäuser und eine bessere Verzahnung des Radverkehrs mit anderen Mobilitätsangeboten. Zudem soll das Straßenverkehrsrecht weiter reformiert</p>

	<p>werden, um Kommunen mehr Spielraum für fahrradfreundliche Maßnahmen zu geben.</p> <p>Ein weiterer wichtiger Punkt im Wahlprogramm der SPD ist die Förderung junger Menschen in ihrer Mobilität. Deshalb soll ein MobilitätsPass eingeführt werden, mit dem alle Jugendlichen im 17. Lebensjahr ein Guthaben von 500 Euro erhalten. Dieses kann flexibel eingesetzt werden – sei es für Führerscheinkosten, Bahntickets oder den Kauf eines Fahrrads.</p>
<p>Ayse Asar Bündnis 90/Die Grünen</p> 	<p>Mit einem Mobilitätsgesetz wollen wir die Mobilitätswende rechtlich verankern. Statt eines Verkehrsmittels stellen wir den Menschen mit seinen vielfältigen Bedürfnissen in den Mittelpunkt. Mit der Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schienen-, Fuß und Radverkehrs wird Deutschland zu einem Vorreiterland der modernen Mobilität. Wir bringen das Verkehrsrecht auf die Höhe der Zeit, um allen Menschen in Stadt und Land barrierefreie Mobilität, etwa mit E-Kleinfahrzeugen, zu ermöglichen.</p> <p>Weniger Stau und Luftverschmutzung, mehr Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sind dabei unsere Ziele. Wir wollen, dass ein funktionierendes Miteinander im Verkehr gelingt und alle sicher an ihr Ziel kommen. Das ist nur erreichbar, wenn überhöhte Geschwindigkeiten reduziert werden. In der Regierung haben wir mit der Reform des Straßenverkehrsrechts für Kommunen in einem ersten Schritt die Chance geschaffen, leichter Tempo-30-Strecken einzurichten, den Fuß und Radverkehr zu stärken sowie verkehrsberuhigte und lebenswerte Quartiere zu schaffen. In einem nächsten Schritt wollen wir unseren Kommunen noch mehr Spielräume einräumen, etwa um flächendeckend innerorts Tempo 30 zu ermöglichen.</p>
<p>Alexander Müller FDP</p> 	<p>Für die Freien Demokraten ist das Fahrrad ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, das individuelle Mobilität fördert. Unser Ziel ist es, die Bedürfnisse von Radfahrern stärker in die Verkehrsplanung einzubeziehen, um Unfälle – insbesondere mit motorisiertem Verkehr – zu vermeiden. Deshalb wollen wir bewährte Konzepte aus europäischen Fahrradstädten wie Utrecht und Kopenhagen in unsere Infrastruktur integrieren, etwa durch eine konsequente bauliche Trennung von Straßen und Radwegen.</p> <p>Wir brauchen echte, eigenständige Fahrradschnellstraßen sowie sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten. Gleichzeitig bleibt ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr der Schlüssel zu moderner und flexibler Mobilität. Mit dem Deutschlandticket haben wir den Tarifschub gelichtet und den Zugang erleichtert. Nun müssen wir den Infrastrukturausbau beschleunigen – insbesondere im Schienenverkehr, in Ballungsräumen und im Fernverkehr.</p> <p>Wir wollen Planungsverfahren für die Modernisierung der veralteten Infrastruktur radikal vereinfachen und die überbordende Bürokratie abbauen. Stellwerksschäden und Signalstörungen dürfen den Bahnverkehr genauso wenig ausbremsen wie jahrelange Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p>

Jörg Leichthammer
Freie Wähler



Verkehrswende kann nur zustande kommen, wenn der Mensch im Mittelpunkt steht. Radfahrer jeden Alters müssen sich ungefährdet im Straßenverkehr bewegen können. Dies können wir durch mehr Radwege, kürzere Taktzeiten des ÖPNV, eine garantierte Fahrradmitnahme im ÖPNV, Bürokratieabbau u.a. bei der Planung und dem Bau von Radwegen, bessere Zusammenarbeit mit den Fahrradverbänden, erreichen.

Finn Köllner
Die Linke



Als Linke setzen wir uns für eine sozial gerechte und ökologische Verkehrswende ein, bei der das Fahrrad eine Schlüsselrolle spielt. Deshalb ist es uns wichtig, den öffentlichen Straßenraum im Interesse des Rad- und Fußverkehrs umzugestalten und Radwege großflächig auszubauen. Besonders in Städten möchten wir vom Autoverkehr abgesicherte Fahrradspuren ausbauen, da uns die Sicherheit der Radfahrer*innen sehr am Herzen liegt.

An Bahnhöfen und Haltestellen möchten wir in sichere Fahrradabstellmöglichkeiten investieren. Damit ließe sich Radfahren besser mit Bus und Bahn verbinden und auch für längere Fahrtwege attraktiver machen.

Zudem ist es uns ein Anliegen allen Bürger*innen die barrierefreie Nutzung eines Fahrrads zu gewähren. Dafür muss der Ausbau der Fahrradinfrastruktur auf Bundes-, Landes und Kommunalebene finanziell abgesichert sein und ein festes Budget festgelegt werden, auf das jederzeit zurückgegriffen werden kann.

Die Verkehrswende und der Klimaschutz profitieren stark von einer größeren Fahrradnutzung, Gemeinden und Städte werden lebenswerter und auch die Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern wird durch regelmäßiges Radfahren im Alltag gefördert.

Niklas Debusmann
Volt



Volt strebt eine grundlegende Reform der Mobilität in der Stadt und auf dem Land an. Alle Mobilitätsformen sollen sinnvoll ineinandergreifen und ein ganzheitliches Angebot darstellen. Generell setzen wir aber auf ein Konzept mit weniger PKW im Straßenverkehr. In Bezug auf den Radverkehr sieht diese Reform eine Förderung sicherer Radwege und den Ausbau von Fahrradstraßen vor. Ein bundesweites Tempolimit 30 innerorts erhöht zusätzlich die Sicherheit, reduziert die allgemeine Lärmbelastung und ermöglicht die angestrebte "Vision Zero".

Ausreichend Stellplätze für Fahrradfahrende erhöhen die Attraktivität, sich überhaupt mit dem Rad fortzubewegen. Wer nicht mit dem eigenen Rad unterwegs ist, soll sich auf Ride- und Carsharing in Bahnhofsnähe verlassen können. An Park+Ride-Plätzen wird der ÖPNV nahtlos mit dem Individualverkehr verbunden. Von dort aus startet das stark ausgebaute und enger getaktete ÖPNV-Netz in Verbindung mit On-Demand-Rufbussen vor allem in den Ortszentren und Industriegebiete. In Städten setzt Volt allgemein das Konzept der 15-Minuten-Stadt: Wege des täglichen Lebens werden verkürzt; Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind bestmöglich fußläufig erreichbar.

Wahlkreis 175 Hochtaunuskreis

Markus Koob
CDU



Für die CDU ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein für alltagstaugliche, gesunde und klima-freundliche Mobilität. Dabei gilt für uns grundsätzlich, dass wir auf die freie Wahl der Verkehrsmittel setzen, denn individuelle Mobilität ist für uns ein Ausdruck von Freiheit. Die Verkehrswende ist eine wertvolle Chance, aber erhobener Zeigefinger, Erziehungsanspruch und Ideologie sind uns fremd.

Von den anderen Parteien unterscheiden wir uns in unserer Überzeugung, dass man kein Autofeind sein muss, um ein Fahrradfreund zu sein. Unser Wahlprogramm hat klare Bekenntnisse. Den Ausbau von Radwegen, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten, möchten wir vorantreiben. Den Radverkehr möchten wir stärker mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen. Dabei denken wir, dass Mobilitätsstationen an wichtigen Umsteigepunkten essenziell sind, um den Radverkehr besser mit ÖPNV und anderen Transportmitteln kombinieren zu können. Gemeinsam mit der Kommunalpolitik und den Menschen vor Ort müssen wir auch nach Wegen finden, um gewünschte Projekte zum Ausbau schneller zur Umsetzung zu bringen. Das fängt schon beim Bauplanungsrecht an, wo wir auf Beschleunigung setzen müssen.

In der Gegenwart können gut und gerne fünf Jahre ab Planungsbeginn vergehen, ohne dass ein einziges Fahrrad auf einem neugeplanten Radweg fährt. Das muss in der Zukunft besser werden und dazu kann auch der Bundesgesetzgeber einen Beitrag leisten.

David Wade
SPD



Zum Radverkehr:
Die SPD will **die Fahrradinfrastruktur gezielt ausbauen**. Geplant sind **bundesweit vernetzte Radschnellwege**. Der Bau von **Fahrradparkhäusern** soll verstärkt werden.

Allen jungen Menschen soll im 17. Lebensjahr ein Mobilitätspass in Höhe von 500,- € zur Verfügung gestellt werden, der auch für den Erwerb von Fahrrädern verwendet werden kann. Im Rahmen der Reform des Straßenverkehrsrechts soll **die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden** gefördert werden. Die **Intermodalität** wird gestärkt, so dass der Radverkehr besser mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt wird.

Zur Verkehrswende im Allgemeinen:
Die SPD steht für eine **Stärkung des ÖPNV**. Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs soll langfristig gesichert werden. Darüber hinaus werben wir für ein **Tempolimit von 130 km/h** auf Autobahnen zur Erhöhung der Sicherheit und Reduktion von Emissionen sowie die weitere Förderung der Elektromobilität und den Ausbau der Ladeinfrastruktur, Schnellladesäulen an Supermärkten und Tankstellen. Das **Deutschlandticket** soll **dauerhaft bezahlbar** bleiben. **Die Förderung von klimafreundlichen LKWs und Nahverkehrsbussen** soll ausgeweitet werden. Die SPD kämpft für **höhere Investitionen in die Schiene**, Generalsanierung der wichtigsten Bahnstrecken, Vermeidung von Privatisierungen und einen Ausbau der Wasserstraßen, damit eine **Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraßen** langfristig funktioniert. Junge Leute wollen wir durch den **Mobilitätspass mit 500 Euro Guthaben** für Führerscheinkosten, Bahntickets oder Fahrräder unterstützen.

Christian Tramnitz
BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN



In unserem am 26. Januar 2025 beschlossenen Wahlprogramm halten wir fest, dass wir die Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur insgesamt auf eine sichere und langfristige Basis stellen wollen. Mit Blick auf den Radverkehr betonen wir, dass wir „bundesweit den Ausbau eines guten Radwegenetzes dauerhaft und verlässlich finanzieren“ wollen. Die Radinfrastruktur ist in den letzten Jahrzehnten sehr vernachlässigt worden. Die Kommunen können den nötigen Ausbau nicht allein finanzieren, deshalb setzen wir uns für eine angemessene finanzielle Unterstützung durch den Bund ein.

Das Sonderprogramm Stadt & Land bietet dafür gute Möglichkeiten, kann aber aus haushälterischen Gründen nicht auf Dauer gestellt werden. Aber die Kommunen brauchen unbedingt verlässliche Perspektiven, damit sie in die Planung einsteigen.

Wir wollen die Mobilitätswende mit einem Mobilitätsgesetz rechtlich verankern. Dabei wollen wir den Umweltverbund bevorzugen: „Mit der Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schienen-, Fuß und Radverkehrs wird Deutschland zu einem Vorreiterland der modernen Mobilität.“ Der Rad- und Fußverkehr würde auch davon profitieren, wenn wir mehr Verkehrsräume zu Stadträumen mit Aufenthaltsqualität entwickeln. Dafür „werden wir öffentliche Räume attraktiver gestalten, Barrierefreiheit ausweiten und die Verkehrssicherheit insbesondere von Schulwegen erhöhen.

Wir wollen den Stadtumbau stärker fördern und veraltete Regelwerke erneuern.“ Zur Verkehrssicherheit halten wir außerdem fest: „Unser Leitbild [...] ist die Vision Zero, also eine komplette Vermeidung von Verkehrstoten.“ Wir haben in der letzten Wahlperiode deutlich mehr Spielräume bei der Anordnung Radwegen, Fußwegen, Verkehrsberuhigung und von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen erkämpft. Wir wollen hier einen weiteren Schritt gehen und allen Kommunen die flächendeckende Anordnung von Tempo 30 ermöglichen, wovon auch der Fuß und Radverkehr profitieren würde, z.B. in Ortsdurchfahrten mit sehr engen Querschnitten. Wir setzen uns außerdem für mehr Möglichkeiten ein, Tempo 80 auf Landstraßen anzuordnen und wollen eine Anpassung des Bußgeldkatalogs bei schweren Verkehrsverstößen vornehmen.

Ein Wahlprogramm mit der begrenzten Anzahl von Seiten kann die vielen Ideen unserer Partei für den Rad- und Fußverkehr natürlich nicht vollständig abbilden. Meine Partei und ich würden bei den Verkehrsmitteln gerne einen anderen Stellenwert in der Bundesverkehrspolitik geben und dementsprechend Rad und Fußverkehr deutlich stärker fördern als bisher (rechtlich und finanziell).

Katja Adler
FDP




Wir Freien Demokraten sehen Verkehr und Mobilität als ganzheitliches Projekt. Ein Stau an Innovationen und ewigen Planungsvorhaben verhindert eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur. Planungsvorhaben müssen auch lokal verbessert werden. Der Bund kann durch den Abbau von Richtlinien kommunale Projekte beschleunigen. Ausgewogene Regeln, die faire Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer schaffen, sorgen dafür, dass niemand ausgebremst wird.

<p>Tobias Raum Volt</p> 	<p>Volt steht klar für die Mobilitätswende. Dabei ist das Fahrrad neben ÖPNV und E-Autos zentraler Bestandteil. Volt fordert im Wahlprogramm zur Bundestagswahl explizit attraktive, sichere Radwege, den Ausbau von Fahrradstraßen, bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, sowie Bike-Sharing-Angebote. Weiterhin fordert Volt eine Senkung der Tempolimits auf Landstraßen (80 km/h) und innerorts (30 km/h). Das schützt auch Radfahrende.</p> <p>Zum Volt-Konzept für die Verkehrswende gehört außerdem ein zuverlässiger und barrierefreier ÖPNV, ein Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, sowie die "15-Minuten-Stadt" als Ziel jeder Stadtplanung - kürzere Wege im Alltag bedeuten auch, dass für weniger Wege ein Auto nötig ist.</p>
<p>Guido Becker Freie Wähler</p> 	<p>Unsere Partei steht zum Ausbau von Radwegen. Es gibt immer noch viel zu wenig Lösungen für die Innenstädte. Allerdings halten die FREIE WÄHLER nichts davon, mit Gewalt funktionierende stark verkehrsbelastete Straßen zweispurige Straßen hälftig für den Radverkehr zu sperren. Die dadurch verursachten Staus, was besonders in Frankfurt zu beobachten ist, schaden der Umwelt in weit höherem Maße, als der bevorzugte Radverkehr dies aufwiegen könnte. Es ist nun einmal Fakt, dass Pendler, die große Strecken fahren müssen, nicht mit dem Rad fahren können.</p>

3. Bilanz der letzten Legislaturperiode: Welche konkreten Maßnahmen zum Radverkehr und zur Verkehrswende haben Sie oder Ihre Partei in der vergangenen Legislaturperiode unterstützt oder abgelehnt?

Wahlkreis 177 Rheingau-Taunus – Limburg

<p>Klaus-Peter Willsch CDU</p>	<p>Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für alltagstaugliche, gesunde und klimafreundliche Mobilität. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 3.0 haben die CDU/CSU-geführte Bundesregierung, Länder, Gemeinden und Verbände – einschließlich Bürgerbeteiligung – in der 19. Legislaturperiode eine ambitionierte Strategie erarbeitet, um den Radverkehr in Deutschland weiter voranzubringen. Dazu haben wir zentrale Forderungen an die Bundesregierung formuliert, darunter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die zeitnahe Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung aus der 19. Legislaturperiode, • die Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts, um die Sicherheit im Straßenverkehr für Radfahrer zu erhöhen.
<p>Martin Rabanus SPD</p> 	<p>Die in der letzten Wahlperiode unter unserer Beteiligung begonnene Förderprogramme für den Radverkehr, insbesondere „Stadt & Land“ konnte bis 2028 verstetigt werden. Das bedeutet, dass die Kommunen sicher damit planen können, dass am Ende ihrer in der Regel langwierigen Radwegplanung auch tatsächlich Geld fließen kann. Aufgrund hoher Ausgabereise und der miserablen Haushaltslage musste das Programm leider eingekürzt werden.</p> <p>Insgesamt sind diese Legislatur aber über 1 Milliarde Euro an Bundesmitteln in die Fahrradförderung geflossen. Für die Verkehrssicherheit war die Reform des Straßenverkehrsgesetzes sowie darauf aufbauend der StVO wichtig. Dies ermöglicht es Kommunen, leichter als bisher Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere sicherheitsrelevante Regeln zu verhängen.</p>

Ayse Asar
Bündnis 90/Die Grünen



Seit 2024 ermöglicht ein neues Straßenverkehrsgesetz Kommunen, den Fuß und Radverkehr stärker zu priorisieren, was Verkehrssicherheit und Klimaschutz fördert. Außerdem war das 49 EURO Deutschlandticket ein Erfolg der Grünen auf Bundesebene.

Alexander Müller
FDP



In der vergangenen Legislaturperiode haben wir das erfolgreiche Sonderprogramm „Stadt und Land“ für besseren Radverkehr in den Kommunen verlängert, den Neu- bzw. Umbau von sicheren Radverkehrsnetzen, Fahrradstraßen und Radwegbrücken sowie Fahrradparkhäusern gefördert und uns für Maßnahmen des Verkehrsflusses und Modernisierungen eingesetzt.

Auch die Entwicklung und Erprobung eines kosteneffizienten Sensorsystems zur verbesserten Detektion von Radfahrern im realen Straßenverkehr, Stichwort BikeDetect, haben wir angestoßen.

Wir Freien Demokraten lehnen eine Politik ab, die den Individualverkehr einschränkt. Stattdessen setzen wir auf Innovation, Vernunft und die Freiheit des Einzelnen. Tempolimits auf Autobahnen, Diesel- oder Motorradfahrverbote sind weder fortschrittlich noch nachhaltig. Mit unserer Forderung nach einer Erweiterung des CO₂-Emissionshandels schaffen wir die Grundlage dafür, dass umweltfreundliche Motoren und alternative Kraftstoffe sich durchsetzen – ganz ohne Verbote.

Jörg Leichthammer
Freie Wähler




Der Radwegaus- und Neubau wird oft in den Kommunen entschieden. Die Freien Wähler vor Ort setzen solche Projekte um. Die Mobilitätswende steht im Grundsatzprogramm der Freien Wähler. Kürzlich war erst ein Beispiel in der Presse von den Freien Wählern Limburg, ein Verbesserungsvorschlag der Zusammenarbeit Rad – ÖPNV.

Aber auch ein Antrag auf Förderung des Radwegs an der B 260 im Rheingau Taunus Kreis, kommt von den Freien Wählern. Zwei kleine Beispiele was Kommunal erarbeitet wird.


Finn Köllner
Die Linke




In der vergangenen Legislaturperiode hat DIE LINKE im Bundestag zahlreiche Initiativen zur Förderung der Fahrradinfrastruktur, des ÖPNV und einer sozial-ökologischen Verkehrswende eingebracht. Wir haben uns unter anderem für eine Fahrradprämie für alle eingesetzt. Unser Vorschlag sah vor, jeder Person – einschließlich Kinder und Jugendlicher – einen Zuschuss von 200 Euro für die Wartung und Reparatur von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern zu gewähren. Das wäre ein einfacher und effektiver Anreiz gewesen, mehr Menschen aufs Rad zu bringen und den Radverkehr als klimafreundliche Mobilitätsform zu stärken. Beim ÖPNV haben wir ein umfassendes Konzept zur Verdopplung des Angebots und zur Einführung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie von 6 bis 22 Uhr gefordert. Gerade in ländlichen Regionen muss der ÖPNV massiv ausgebaut werden, damit Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Gleichzeitig haben wir vorgeschlagen, den ÖPNV langfristig kostenlos zu machen, indem wir klimaschädliche Subventionen – etwa für Dienstwagen und den Flugverkehr – abbauen und diese Mittel für Busse und Bahnen nutzen.

	<p>Ein weiteres wichtiges Thema war der Straßenbau. Wir haben die Bundesregierung aufgefordert, keine neuen Autobahnen und Bundesstraßen mehr zu bauen, sondern stattdessen in den Ausbau des Schienen- und Busverkehrs zu investieren. Denn mehr Straßen führen nur zu mehr Verkehr – das ist weder ökologisch noch sozial sinnvoll. Leider haben SPD, Grüne und FDP unseren Antrag abgelehnt und halten weiter an klimaschädlichen Bauprojekten fest.</p>
<p>Niklas Debusmann Volt</p> 	<p>Sowohl auf europäischer wie auch kommunaler Ebene (europaweit) haben wir bereits Konzepte zur Mobilitätswende gefördert und nachhaltige Mobilitätskonzepte unterstützt. Alleine in Wiesbaden gab es viele Anträge zur Verkehrswende, die Volt mit der dortigen Kooperation verabschieden konnte. Von der (Teil-)Reaktivierung der Aartalbahn, über den Beschluss über den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof bis zu allgemeinen Verbesserungen und der Schaffung eines Standards für Radinfrastruktur.</p>

Wahlkreis 175 Hochtaunuskreis

<p>Markus Koob CDU</p> 	<p>Leider haben wir in der letzten Wahlperiode nicht über die Regierungsmehrheit verfügt, mit der wir die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 gerne vorangetrieben hätten. Ich erinnere mich noch an den umfassenden Erarbeitungsprozess des NRVP 3.0. Er kam schließlich auch unter Beteiligung von Verbänden und der engagierten Bürgerschaft in der vorletzten Wahlperiode zustande. Nachdem sich im konkreten Regierungshandeln der Ampel zeigte, dass hier offensichtlich kein hoher Stellenwert beigemessen wurde, haben wir neben zahlreichen parlamentarischen Anfragen vor knapp zwei Jahren den lesenswerten Antrag „Fahrradland Deutschland – Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ (Drucksache 20/5546) eingebracht. Unsere Kernforderungen darin: Rechtsverbindliche Ziele bei der Umsetzung des NRVP 3.0, Erarbeitung eines „Bedarfsplans Fahrradrouen“ zusammen mit Ländern und Kommunen, Planungsbeschleunigung, bundesweites Programm für Fahrradparkhäuser und überdachte Abstellanlagen sowie Erhöhung der Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr.</p>
---	---

<p>David Wade SPD</p> 	<p>Die Einführung des Deutschlandtickets und die damit verbundene Überwindung der absurden Tarifgrenzen war ein großer Erfolg. Darüber hinaus sind vielfache Vereinfachungen bei Planungs- und Genehmigungsverfahren zu nennen sowie die Verabschiedung des nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP 3.0). Ziele sind unter anderem der Ausbau lückenloser und sicherer Radinfrastrukturen, die Stärkung des Radpendelverkehrs sowie die Integration des Fahrrads in den urbanen Wirtschaftsverkehr. Der NRVP 3.0 legt dabei besonderen Wert auf die Schaffung zusammenhängender Netze von Radschnellwegen und -verbindungen.</p> <p>Weiter ist die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung zu nennen, die den Ausbau von Radwegen und Busspuren in Großstädten erleichtern. Diese Anpassungen priorisieren Klima und Umweltschutz, Gesundheit sowie städtebauliche Entwicklung und</p>
---	--

erleichtern somit die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel.

Christian Tramnitz
BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN



Zu unseren Grünen Erfolgen insgesamt im Verkehrsbereich, zählen alle bei Verkehrswende ein:
[https:// www.gruene-bundestag.de/unsere-politik/fachtexte/gruene-erfolge-im-mobilitaetsbereich/](https://www.gruene-bundestag.de/unsere-politik/fachtexte/gruene-erfolge-im-mobilitaetsbereich/)
Radverkehr: Es ist maßgeblich der Grünen Bundestagsfraktion zu verdanken, dass in dieser Wahlperiode das Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsrecht und Straßenverkehrsordnung) endlich grundlegend reformiert worden ist. Die vielerorts sehr ungerechte Verteilung der Verkehrsflächen ist nicht einfach so entstanden, sondern im bisherigen Straßenverkehrsrecht begründet, das die Flüssigkeit des fließenden Verkehrs (verstanden als Autoverkehr) als oberstes Ziel definierte. Mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes haben wir Grüne es geschafft, dies aufzubrechen. Wir haben mit Klima und Umweltschutz, städtebaulicher Entwicklung und Gesundheit neue Ziele gleichberechtigt in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen. Dadurch können die bisherigen teilweise hohen Hürden für die Anordnung von Radwegen, Zebrastreifen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen entfallen, und wir geben den Kommunen mehr Möglichkeiten für die Anordnung von Tempo 30. Willige Kommunen können jetzt z.B. ein durchgängiges Radwegenetz oder lebenswerte Quartiere ohne Pkw Durchgangsverkehr schaffen. Das macht die Wege sicherer vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen, darunter viele Kinder, Jugendliche und ältere Menschen. Wir haben die Mittel für den Radverkehr im Bundeshaushalt bis 2030 verstetigt, diese Mittel sind Teil des Kernhaushalts geworden. Das schafft Planungssicherheit für Kommunen, und ist sehr entscheidend, weil es neue Kommunen bewegen kann in den Radverkehr zu investieren. In der Vergangenheit gab es zur Finanzierung der Radinfrastruktur im kommunalen Bereich Sonderprogramme mit kurzen Laufzeiten, die über zusätzliche Mittel finanziert worden sind. Meine Fraktion hat strengere Vorgaben zu Fahrradanhängern in der StVZO abgelehnt.

Katja Adler
FDP




Als größten Meilenstein in der Verkehrswende lässt sich die Umsetzung des Deutschlandtickets nennen. Der Abbau des ÖPNV-Dschungels hat den Zugang zum Nahverkehr effizient und verbraucherfreundlich gemacht. In der vergangenen Legislaturperiode konnten wir uns vor allem für eine ausgewogene Verkehrspolitik einsetzen, die in der sehr unterschiedlichen Dreierkonstellation oft schwer umzusetzen war. Generell ist in der Mobilitätspolitik immer eine Verbesserung möglich, weshalb wir weiter an einem funktionierenden ÖPNV arbeiten wollen. Gerade Fahrradfahrer sind auf diese Ergänzung des Individualverkehrs angewiesen.

Tobias Raum
Volt



Initiativen für den Radverkehr und die Verkehrswende setzt Volt bereits europaweit auf kommunaler Ebene um. So hat etwa die Frankfurter Regierungskoalition unter Volt-Beteiligung sichere Fahrradspuren ausgebaut. Vielbefahrenes Beispiel hierfür ist die Berliner Straße, die von zwei Auto-Spuren je Fahrtrichtung umgebaut wurde auf eine Auto-Spur plus Radweg. Auch auf der Eschersheimer Landstraße wurde ein

	<p>“Lückenschluss” des Radwegs zwischen Humserstraße und Hügelstraße beschlossen. Ähnliche Beispiele finden sich in diversen anderen Städten.</p>
<p>Guido Becker Freie Wähler</p> 	<p>Die Verkehrswende sehe ich nicht gleichbedeutend mit dem Umstieg der gesamten Bevölkerung auf das Rad. Wie erläutert besteht, gerade auf dem Land, oft der Bedarf nach einem KFZ. Wir sind bestrebt, wo es schadfrei möglich ist (hier muss immer eine gerechte Abwägung der unterschiedlichen Interessen stattfinden), Radwegebau zu unterstützen. Wir unterstützen auch den Ausbau alternativer Antriebe (Wasserstoff, Elektro, synthetischer Kraftstoff), um die Schadstoffbelastung in den Griff zu bekommen. Hier ist die deutsche Industrie leider durch eine bisher fehlerbehaftete Politik ins Hintertreffen gelangt, was unbedingt durch entsprechende Maßnahmen korrigiert werden muss. Wir halten die Verabschiedung neuer Gesetze zum Umstieg auf das Rad für den falschen Weg. Denn die gesetzlichen Regelungen sind derzeit vollkommen ausreichend. Auch ist das entsprechende Bewusstsein für den Umstieg auf das Rad in der Bevölkerung und den Gremien bereits vorhanden. Der exorbitante Anstieg der Fahrradverkäufe ist sicherlich ein Indiz dafür. Für stehen eher für einen Abbau der Bürokratie und der Bevormundung.</p>

4. Ziele für die Zukunft:


Welche konkreten Maßnahmen und Gesetzesvorhaben möchten Sie anstoßen oder unterstützen, um den Radverkehr in Ihrem Wahlkreis und bundesweit zu fördern und die Verkehrswende voranzutreiben?

Wahlkreis 177 Rheingau-Taunus – Limburg

<p>Klaus-Peter Willsch CDU</p>	<p>Mein Wahlkreis 177 Rheingau-Taunus/Limburg ist ein Flächenwahlkreis. Radverkehr kann daher eine sinnvolle Ergänzung zum Individualverkehr und dem ÖPNV sein, diese aber niemals ersetzen. Eine Ausspielung dieser Verkehrsträger gegeneinander wird es mit mir nicht geben. In diesem Sinne werde ich mich wie bisher für eine vernünftige Infrastruktur einsetzen, namentlich das ÖPNV-Netz, gute Straßen und sichere Radwege.</p>
<p>Martin Rabanus SPD</p> 	<p>Im würde mir für die nächste Legislatur wünschen, dass wir den Gedanken der Unfallprävention stärker im Gesetz verankern. Es ist bislang im Straßenverkehrsrecht immer noch eher der Grundgedanke vorhanden, dass Kommunen erst handeln, wenn es Unfälle gab, nicht im Vorhinein. Beim Arbeitsschutz ist die Devise beispielsweise seit Jahrzehnten eine andere. Weiterhin passiert ein großer Teil der Unfälle aufgrund schlechter Infrastruktur. Diese muss sowohl besser instandgehalten werden als auch so ausgelegt werden, dass sie Fehler verzeiht (und nicht z.B. ein viel zu schmaler Radweg direkt an parkenden Autos vorbeigeplant wird). Der Bund sollte dafür weiter Geld zu Verfügung stellen, bei besserer Haushaltslage auch wieder mehr.</p>
<p>Ayse Asar Bündnis 90/Die Grünen</p> 	<p>Als Direktkandidatin von Bündnis 90/Die Grünen setze ich mich für eine umfassende und stärkere finanzielle Förderung von Radverkehrsmaßnahmen ein, sowohl in unserem Wahlkreis als auch bundesweit und</p>

	<p>insbesondere auch mit Blick auf kurze Strecken, die leider allzu oft mit dem Auto zurückgelegt werden. Insbesondere den zügigen Ausbau von Radwegen und Radschnellwegen finde ich wichtig.</p>
<p>Alexander Müller FDP</p> 	<p>Der Wahlkreis Rheingau-Taunus – Limburg profitiert maßgeblich vom Fahrradtourismus, der durch neue Radwege entlang des Rheins, etwa in Rüdesheim, noch attraktiver wird. Gleichzeitig sind geplante Umgehungsstraßen wie an der B8 entscheidend, um unsere Städte zu entlasten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen – ein wichtiger Schritt für eine nachhaltige Verkehrswende. Im Deutschen Bundestag werde ich mich daher weiterhin für Investitionen in unsere Infrastruktur einsetzen: für den Ausbau von Radschnellwegen, besseren Diebstahlschutz durch den Bau von Fahrradparkhäusern sowie eine gezielte Stärkung des Individual- und öffentlichen Nahverkehrs.</p>
<p>Jörg Leichthammer Freie Wähler</p> 	<p>Unterstützung bei der Umsetzung aller Radwegeprojekte, so wie es in der Vergangenheit geschehen ist. Abbau der Bürokratie bei der Planung und Bau von neuen Radwegen und dem Ausbau vorhandener Radwege. Zusammenarbeit mit Radverbänden. Ausbau und Neubau von Radwegen ist auch ein Ausbau des Tourismus.</p>
<p>Finn Köllner Die Linke</p> 	<p>Ich setze mich für den Ausbau sicherer und flächendeckender Rad(schnell)wege ein, um den Radverkehr einerseits attraktiver und andererseits besser zugänglich und sicherer zu machen. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist es mir wichtig, dass Vorrangregelungen von Radfahrenden gegenüber Autos geltend gemacht werden. Zudem möchte ich das Fahrrad als Verkehrsmittel auch für Pendler*innen besser nutzbar machen und dafür an Bahnhöfen Fahrradparkplätze schaffen, sowie gut ausgebaute Pendelrouten fördern. Kommunen und Städte sollen durch ein bundesweites Förderprogramm beim Ausbau der Radinfrastruktur unterstützt werden. Mein übergeordnetes Ziel ist es, das Radfahren in Stadt und Land als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren.</p>
<p>Niklas Debusmann Volt</p> 	<p>Volt und ich möchten das bestehende Dienstwagenprivileg abschaffen und stattdessen Anreize für klimafreundliche Alternativen schaffen. Darunter fällt auch eine weitere Stärkung des Dienstrads. Um ein lückenloses Radverkehrsnetz und andere bauliche Maßnahmen zu sichern, muss der Bund außerdem die Kommunen finanziell besser unterstützen. Denn an den Investitionen durch die einzelnen Gemeinden hängt die ganze Reform. Wichtig ist mir außerdem eine Förderung der Alternativen der letzten Meile in Bezug auf Logistik. Dabei geht es mir vor allem um den Aufbau von Mikro-Depots, bei denen auf klimafreundlichen Transport gewechselt wird, sprich: E-Transporter und Lastenräder.</p>

Wahlkreis 175 Hochtaunuskreis

<p>Markus Koob CDU</p> 	<p>Ich bin ein Fan der Zielsetzungen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 und von der unverminderten inhaltlichen Richtigkeit dieser Strategie</p>
---	---

	<p>überzeugt. Insofern denke ich, dass man das Rad hier nicht neu erfinden, sondern bereits identifizierte Prioritäten umsetzen muss. Darüber hinaus: kommunalpolitisch Verantwortliche und Bürgerinitiativen, die konkrete Ideen zur Verbesserung oder zum Ausbau von Radwegen haben, können sich auf meine Offenheit und Ansprechbarkeit verlassen. Dennoch gilt weiterhin: Radwege unterliegen der Planungshoheit vor Ort und das konkrete Vorhaben wird nicht im Bundestag, sondern in der Gemeindevertretung, im Stadtparlament oder im Kreistag entschieden. Und das ist auch gut so!</p>
<p>David Wade SPD</p> 	<p>Siehe Antwort zu Nr. 1. Außerdem möchte ich im Wahlkreis den Ausbau der Radwegeninfrastruktur mit der Tourismusförderung verbinden. Gerade in den Oberlahn-Kommunen bietet sich hier vielfache Synergieeffekte an.</p>
<p>Christian Tramnitz BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</p> 	<p>Bessere und dauerhafte Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur durch den Bund. Stärkere Berücksichtigung der Vision Zero im Straßenverkehrsrecht.</p>
<p>Katja Adler FDP</p> 	<p>Moderne Mobilität funktioniert nur, wenn man sich auf alle Verkehrsmittel verlassen kann. Damit diese Verlässlichkeit Einzug hält, müssen Planungsvorhaben verbessert und Mittel effizienter verteilt werden. Das Fahrrad und alle, die auf sicheren Verkehr angewiesen sind, sollten hierbei mitgedacht werden. Unser Ziel ist es, die Planungszeit aller Infrastrukturprojekte mindestens zu halbieren. Hier in der Region würde das bedeuten, dass das Radverkehrsprojekt „Hochtaunus“ bis 2035 schon viel früher umgesetzt werden könnte.</p>
<p>Tobias Raum Volt</p> 	<p>Als europäische Partei orientieren wir uns grundsätzlich an funktionierenden “Best Practices” aus dem Ausland. Ein konkretes Beispiel, das wir gerne umsetzen würden, sind Fahrradparkhäuser nach Utrechter Vorbild. Allgemein sind eine sichere Radinfrastruktur (Radwege & Abstellmöglichkeiten) essenziell, um den Umstieg aufs Rad zu erleichtern. Zur Verkehrswende möchten wir konkret die steuerlichen Vergünstigungen für Dienstwagen abschaffen. Weiterhin wollen wir das Erfolgsprojekt Deutschlandticket langfristig finanziell absichern und weiterentwickeln, sowie ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz in die Wege leiten.</p>
<p>Guido Becker Freie Wähler</p> 	<p>Wir wissen, dass der ADFC bei öffentlichen Vorhaben, Radwegeplänen, Bebauungsplänen, regelmäßig einbezogen wird. Daher haben wir hier keine Sorge. Sorge bereitet uns die noch zu geringe Einbeziehung der</p>

Bevölkerung bzw. die Gewichtung deren Einwände. Hier sollte nachgebessert werden.

5. Wähler:innen einbeziehen:

Welche Rolle sehen Sie für Bürgerinitiativen und Vereine wie den ADFC bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Politik?

Wahlkreis 177 Rheingau-Taunus – Limburg

Klaus-Peter Willsch
CDU

Als direkt gewählter Bundestagsabgeordneter stehe ich im regelmäßigen Austausch mit den Mitbürgern, Unternehmen und Verbänden und lasse die dort gewonnenen Eindrücke in meine politische Arbeit einfließen.

Martin Rabanus
SPD



Wir müssen verhindern, dass ein Kulturkampf zwischen Fahrrad und Auto herbeigeredet wird. Die objektiven Vorteile des Fahrrads – es ist auf kurzen Strecken oft das schnellste Verkehrsmittel, günstig im Unterhalt, gut für die Gesundheit und umweltfreundlich – sollten im Mittelpunkt stehen. Es geht nicht darum, das Fahrrad gegen das Auto auszuspielen, sondern um eine sinnvolle, nachhaltige Verkehrspolitik. Dafür ist eine breite gesellschaftliche Unterstützung entscheidend. Vereine wie der ADFC und Bürgerinitiativen leisten hier wertvolle Arbeit, indem sie die Interessen der Radfahrenden vertreten und praxisnahe Lösungen entwickeln. Sie tragen dazu bei, dass die Verkehrswende parteiübergreifend verankert wird und von der Bevölkerung mitgetragen wird. Wie schnell eine positive Aufbruchstimmung ins Gegenteil umschlagen kann, zeigt das Beispiel Berlin.

Ayşe Asar
Bündnis 90/Die Grünen



Bürgerinitiativen und Vereine wie der ADFC spielen eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Verkehrspolitik. Sie bringen wertvolles Fachwissen, Praxiserfahrungen und die Perspektiven der Radfahrenden selbst ein. Maßnahmen zur Verkehrswende sind erfolgreicher, wenn sie von den Menschen vor Ort mitgetragen werden. Beteiligung schafft Vertrauen und Motivation zur Umsetzung. Mitbestimmung statt Vorgaben von oben ob durch Bürgerforen, Online-Plattformen oder direkte Gespräche mit lokalen Initiativen stärken die Akzeptanz, genauso wie die Ermöglichung von Pilotprojekten wie temporären Fahrradstraßen.

Alexander Müller
FDP



Bürgerinitiativen und Vereine spielen eine entscheidende Rolle in der Politikgestaltung, indem sie wertvolle Praxiserfahrungen und lokale Expertise einbringen. Sie machen auf konkrete Bedarfe aufmerksam und tragen dazu bei, nachhaltige und praxisnahe Lösungen zu entwickeln.

Jörg Leichthammer
Freie Wähler



Die Freien Wähler setzen sich schon immer für Volksabstimmungen und mehr Bürgerbeteiligung ein. Natürlich gilt dies auch für Fachverbände, deren Rad (t) ich gerne annehme.

Finn Köllner
Die Linke



Bürgerinitiativen und Vereine spielen eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Politik, da sie die Interessen der Radfahrenden direkt in die politische Debatte einbringen. Wir als Linke können die Forderungen von Vereinen und Initiativen wie dem ADFC oder "Verkehrswende Hessen" in der Politik vertreten und umsetzen. Sie sind also unverzichtbare Partner*innen für Die Linke. Deshalb unterstützen wir eine stärkere Einbindung dieser Vereine und Bürgerinitiativen in Planungs- und Entscheidungsprozesse, beispielsweise durch Bürgerbeteiligungsverfahren. Ihr Engagement und Ihre Ideen helfen uns enorm bei der Umsetzung einer sozial-ökologischen Verkehrswende.

Wahlkreis 175 Hochtaunuskreis

Markus Koob
CDU



Eine hervorgehobene Rolle, wie auch das Zustandekommen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 belegt. So haben zahlreiche Prioritäten, für die sich Vereine wie der ADFC seit Jahren engagieren, Eingang in diese Strategie gefunden. Aber wichtig ist, dass jetzt auch die Umsetzung als Gemeinschaftsaufgabe aller Akteure verstanden wird. Zum Beispiel, wenn es um konkrete Ausbauprojekte vor Ort geht: Diskussionsbeiträge und steter Einsatz bleiben in der gesamten Zeitspanne wichtig, damit aus einer Idee ein fertiger Radweg wird.

David Wade
SPD



Eine zentrale Rolle. Ich möchte in stetigem Austausch sein, um politische Maßnahmen immer wieder mit der Realität abzugleichen. Sollte ich in den nächsten Deutschen Bundestag gewählt werden, werden ich gezielt das Gespräch suchen und immer für Verbesserungsvorschläge offen sein.

Christian Tramnitz
BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN



Straßenverkehrsrecht ist komplex, in kleinen Kommunen ist ggf. auch kein Wissen über Bundesmittel zur Radverkehrsfinanzierung vorhanden, hier ist es sehr hilfreich, wenn der ADFC vor Ort informiert und auf eine bessere Radverkehrsinfrastruktur vor Ort hinwirkt wie z.B. Aufbereitung Ergebnisse Fahrradklimatest, z.B. Vorschläge für Lückenschlüsse Radverkehrsnetz.

Katja Adler
FDP



Vereine und Bürgerinitiativen sind das Rückgrat der kommunalen Beteiligung der Bürger in diesem Land. Selbstorganisation und Eigenverantwortung bei der Umsetzung gemeinsamer Ziele zeichnen unsere Gesellschaft aus und sorgen dafür, dass wir mehr zusammen umsetzen können. Der ADFC ist hier genauso ein wichtiges Beispiel, wie sich Menschen gemeinsam für ihre Ziele und Überzeugungen einsetzen.

Tobias Raum
Volt



Die Demokratie lebt von der Bürger*innenbeteiligung. Vereine und Interessenvertretungen wie der ADFC sind wichtige Taktgeber für die Politik, die konkrete Probleme und Vorschläge vor Ort direkt an die Parteien tragen können. Volt unterstützt zudem Bürgerschaftsräte als Form der direkten Beteiligung an demokratischen Entscheidungen.