

ANTWORTEN AUF UNSERE WAHLPRÜFSTEINE ZUR STADTRATSWAHL 2026 IN ASCHAFFENBURG-STADT

VCD Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg e.V.

Stand: 25.02.2026

1. Wie wollen Sie die Schulwege in Aschaffenburg sicherer gestalten – insbesondere in Bezug auf Infrastruktur, verkehrsberuhigende Maßnahmen und den Bring- und Holverkehr, damit Kinder sicher zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Schulbus unterwegs sein können?

Die Linke	Für uns sind Schulwege Teil der kommunalen Daseinsvorsorge. Kinder müssen sicher, selbstständig und gesund zur Schule kommen – zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Bus. Wir setzen deshalb auf: • regelmäßige Schulweg-Audits und Schulwegpläne • Schulstraßen und temporäre Sperrungen im Schulumfeld • Tempo 30, sichere Querungen und bessere Beleuchtung • begleitete Schulwegprogramme in Zusammenarbeit mit Eltern, Schulen und Vereinen • klare Haltezonen für Elterntaxis abseits der Schule • kostenfreier ÖPNV für Schüler*innen, Studierende und Azubis So reduzieren wir Verkehrschaos vor Schultoren und erhöhen gleichzeitig die Selbstständigkeit der Kinder.
Kommunale Initiative	- Konsequentes Vorgehen gegen Falschparker und Gehwegparker im Bereich der Schulen und Generell - Spezielle Parkzonen für „Elterntaxis“ einrichten - Fahrradkurse an Schulen anbieten - Mehr sichere Fahrradwege
Freie Wähler	Das Fazit des verlinkten Artikels zeigt Defizite auf. Die Ergebnisse der dahinterstehenden ACE-Studie stufen die Schweinheimer Pestalozzi-Grundschule als „gefährlich“ ein. Dieses Urteil ist ein Warnsignal. Auch wenn die Studie statistisch verzerrt ist, darf das keine Ausrede sein. Wir halten jedoch die turnusmäßigen Schulwegprüfungen von Stadt und Polizei für die bessere Grundlage, weil sie reale Gefährdungslagen sowie soziale Faktoren einbeziehen und tiefer blicken als ein 30-Minuten-Check. Aus unserer Sicht ergeben sich folgende realisierbare Sofortmaßnahmen: Wir müssen uns ehrlich machen: Ein Teil der Eltern fährt aus Zeitdruck, Sorge oder weil der Weg für Erstklässler zu weit ist. Das ist oft logistische Notwendigkeit, kein böser Wille. Statt wirkungsloser Verbote vor dem

	Schultor fordern wir als Pilotprojekt Eltern-Haltezonen. Das wirkt wie ein Ventil. Die Autos bleiben draußen, die Kinder laufen ein kurzes, gesichertes Stück. Wo Gehwegparken Kinder gefährdet, helfen keine Halteverbots-Schilder, die ohnehin niemand dauerhaft kontrollieren kann. Wir setzen auf Poller, Hochborde oder Pflanztröge an kritischen Stellen. Das verhindert Fehlverhalten 24 Stunden am Tag. Bauliche Maßnahmen brauchen Zeit, Sichtbarkeit hilft sofort. Wir fordern konsequenten Grünschnitt an Kreuzungen für freie Sichtachsen und eine Aufwertung der Schulweghelfer. Ein Mensch in Warnweste bewirkt mehr Sicherheit als jede theoretische Vorschrift. Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung bildet ein wichtiges Instrument, aber sie darf nicht als Einnahmequelle konzipiert sein. Geblitzt werden muss dort, wo es Kinder schützt, direkt vor Schulen/Kitas und nicht dort, wo es für die Stadtkasse am lukrativsten ist.
Junge Union	Wir unterstützen verkehrsberuhigende Maßnahmen auf jeden Fall. Siehe dazu u.a. Seite 15 unseres Wahlprogramms: „(Wir) setzen auf sinnvolle Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Straßen, mehr Zebrastreifen, (...)Tempo30-Zonen und einspurige Fahrbahnen (...).“ Darunter fallen für uns selbstverständlich auch Straßen und Bereiche um Schulgebäude und Schulwege. Ein gutes Beispiel dafür ist die Schule im Strietwald. Durch eine Beengung der Herrenwaldstraße als „Zubringerstraße“ fließt der Verkehr dort langsamer. Solche kleinen Maßnahmen sind wichtig, um den Bring- und Holverkehr zu beruhigen und sicherer zu gestalten für die Schüler. Jedoch ist auch klar: Jedes Kind, was nicht mit einem Auto zur Schule gebracht und geholt wird, vermeidet die Verkehrsbelastung rund um die Schulgebäude (sog. „Elterntaxis“). Daher sprechen wir uns dafür aus, dass die Schulwege für die anderen Verkehrsträger (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) möglichst sicher und effizient gestaltet werden. Siehe dazu u.a. in unserem Wahlprogramm Seite 16: ÖPNV stärken sowie Radwegenetz ausbauen und sicherer machen. Sicherer Fußgänger- und Fahrradwege lassen sich aus unserer Sicht u.a. durch folgende Maßnahmen erreichen: Geringere Geschwindigkeit der Autofahrer (→ Tempo 30-Zonen), Abschirmung der Fahrradwege durch Fahrbahntrennung der Fahrradwege zur Fahrbahn der Autos, aber auch „Awareness“ aller Verkehrsteilnehmer zur Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmern.
Volt	Generell sind die Schulwege in Aschaffenburg durchaus als sicher zu bewerten, dies zeigt sich insbesondere auch in aktuellen Unfallstatistiken im landesweiten Vergleich. Nichtsdestotrotz zeigt der spezifische Fall der Aschaffener Pestalozzischule in der Studie des ACE, dass das eigentliche Problem die Anzahl der Elterntaxis ist, welche es zu reduzieren gilt. Obwohl wir die Bewertung der Sicherheit in der Studie basierend auf Verkehrsvergehen für fragwürdig halten (beispielsweise können weniger lokale Halteverbotszonen zu weniger

	Parkverkehrsvergehen trotz mehr Elterntaxis führen), sehen wir die eigentliche Problemstellung in der Reduzierung der Elterntaxis. Hierzu fordern wir kostenlose Bustickets für Kinder, Jugendliche und Auszubildende, verbesserte ÖPNV Verbindungen sowie eine Förderung der sicheren Radinfrastruktur, um einen autolosen Schulweg wieder attraktiver zu machen. Es wäre uns ein Anliegen in Erfahrung zu bringen, wie man die Eltern dazu bringen könnte, Kinder eigenständiger zur Schule kommen zu lassen, wobei wir damit auch gerne mit dem VCD zusammenarbeiten würden.
Bündnis 90 / Die Grünen	Bildung liegt uns besonders am Herzen und sie beginnt nicht erst in der Schule, sondern schon beim sicheren Weg dorthin. Schulwegpläne, ein guter ÖPNV und Schulbusverkehr und barrierefreie Gehwege schaffen die notwendigen Voraussetzungen dafür. Individuellen Bring- und Holverkehr (Elterntaxis) wollen wir mit den damit abgesicherten Schulwegen überflüssig machen. Falls dennoch weiterhin notwendig, wollen wir die Schulen mit Schulstraßen – die Sperrung der angrenzenden Straße(n) zu Zeiten des Schulbeginns und -endes – unterstützen.
ÖDP	Ja, wir wollen die Schulwege sicherer machen. - Wir müssen die möglichen Schulwege innerhalb des Schulsprengels ansehen und v.a. kritische Straßenquerungen mit entsprechenden Maßnahmen versehen (Fahrbahnverengung, Zebrastreifen, Fußgängerampeln) - Verkehrsberuhigte Bereich vor den Schulen. - Unterstützung der Kommunikation mit den Eltern, auf das Elterntaxi zu verzichten - Sichere abgetrennte Radwege
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten

2. Sind Sie bereit, die StVO im Stadtgebiet Aschaffenburg konsequenter als bisher durchzusetzen und dabei auch auf innovative Lösungen wie das beschriebene Scan-Fahrzeug zur Parkraumüberwachung zurückzugreifen?

Die Linke	Ja. Verkehrsregeln sind keine Schikane, sondern Schutz für Menschen. Wir wollen Gehwege, Radwege, Bushaltestellen und Rettungswege konsequent freihalten. • Dazu gehören: • mehr Personal im Ordnungsdienst • digitale Parkraumkontrollen • der Einsatz KI-gestützter Scan-Fahrzeuge, wenn sie rechtskonform und datenschutzsicher sind Besonders wichtig ist uns die Durchsetzung dort, wo Menschen besonders gefährdet sind: vor
-----------	---

	Schulen, an Haltestellen und auf Geh- und Radwegen.
Kommunale Initiative	- Das Ordnungsamt muss mehr und konsequenter kontrollieren - Verstöße im Straßenverkehr muss auch mit Hilfe der Polizei konsequent geahndet werden (Beispiel Umweltstrasse, Poller Frohsinnstrasse) - Innovative Lösungen müssen geprüft werden.
Freie Wähler	Die Einhaltung der StVO ist selbstverständlich wichtig. Sie betrifft die Verkehrssicherheit insgesamt und regelt damit den Verkehr für alle, also für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger, nicht nur den ruhenden Verkehr. Gleichzeitig müssen wir die Verhältnismäßigkeit wahren. Beim ruhenden Verkehr reden wir über Verkehrsordnungswidrigkeiten und nicht über schwere Kriminalität. Es ist schlicht nicht vermittelbar, dass beim Datenschutz im Strafverfahren strenge Hürden gelten, während bei Parkverstößen eine flächendeckende automatisierte Kennzeichenerfassung eingeführt werden soll. Das Kernproblem in Aschaffenburg ist nicht mangelnde Verkehrsüberwachung, sondern fehlender Parkraum. Menschen parken in vielen Quartieren nicht falsch, um zu provozieren. Es ist die Folge fehlender, legaler Alternativen. Wer hier mit Hightech Kameras reagiert, bekämpft Symptome und nicht die Ursachen. Der Parkdruck ist zudem oft politisch mitverursacht. Durch die Stellplatzablöse können sich Investoren vom Bau eigener Stellplätze freikaufen. Die Stadt erhält eine Einmalzahlung, doch die Autos der neuen Bewohner landen dauerhaft im öffentlichen Raum. Die Straßen werden so zur Ausgleichsfläche für renditeoptimierte Bauprojekte. Wir setzen hier einen klaren Gegenakzent. Wer neuen Wohnraum schafft, muss auch den notwendigen Parkraum auf dem eigenen Grundstück nachweisen. Öffentliche Straßen dürfen nicht als kostenlose Stellplatzreserve für Renditeprojekte missbraucht werden. Gleichzeitig brauchen dicht bebaute Stadteile wie Damm oder das Brentanoviertel strukturelle Entlastung. Quartiersgaragen würden den ruhenden Verkehr bündeln und Platz schaffen, ohne Parkraum ersatzlos zu streichen. Das ist Lebensqualität durch Infrastruktur und nicht durch Strafzettel. Das vorgeschlagene Scan-Fahrzeug lehnen wir ab. Es stellt alle Verkehrsteilnehmer unter einen Generalverdacht und erfasst massenhaft Daten, ohne ein einziges strukturelles Parkplatzproblem zu lösen. Ein Algorithmus kennt kein Augenmaß und kein Opportunitätsprinzip. Er unterscheidet nicht zwischen Pflegedienst im Einsatz, dem Handwerker, der seine Parkberechtigung vergessen hat und echten Falschparkern. Wir setzen auf Verkehrsüberwachung durch Menschen, welche dort eingreifen, wo reale Behinderungen und Gefahren entstehen und nicht dort, wo es technisch am einfachsten ist, Einnahmen zu generieren. Das vorgeschlagene Scan Fahrzeug löst kein einziges Parkplatzproblem. Es verwaltet den Mangel und bestraft diejenigen, die sowieso darunter

	leiden.
Junge Union	Grundsätzlich sprechen wir uns für die konsequente Ahndung von Falschparkern aus, s. Wahlprogramm S. 15. Dabei sollten digitale Technologien zum Einsatz kommen. Ein eigenes Scan-Fahrzeug erscheint uns dabei als sehr kostspielige Maßnahme. Wir würden uns im ersten Schritt für eine Etablierung von „Melde-Tools“ per App aussprechen, wie sie bereits in anderen Städten zum Zuge kommt. Das Ordnungsamt muss hier auch konsequent agieren. Inwieweit hier eine personelle Aufstockung möglich ist, muss angesichts der finanziellen und personellen Situation abgewogen werden. Für uns ist aber klar: Falschparker gefährden alle Verkehrsteilnehmer und beeinträchtigen das Stadtbild negativ.
Volt	Die StVO sind die Regeln, auf die wir uns als Gesellschaft geeinigt haben, deshalb sind wir natürlich für ein konsequentes Durchsetzen und innovative Lösungen zum effizienten Gestalten von Arbeitsvorgängen ist immer willkommen. Wir befürworten das beschriebene Konzept, jedoch wollen wir auch hohe Transparenz und keine Speicherung von unnötigen Kennzeichen, vor allem nicht in Verbindung von einem Zeitstempel. Die Abspeicherung von Kennzeichen im Falle einer Verletzung der StVO soll jedoch stattgegeben werden, für die Bearbeitung jedoch auch danach verworfen werden (wie das bisher auch durchgeführt wird).
Bündnis 90 / Die Grünen	Sofern die Durchsetzung der StVO in der Hoheit der Verwaltung (d.h. dem ruhenden Verkehr) unterliegt, wollen wir sie konsequent umsetzen. Für den fließenden Verkehr wollen wir entsprechend bei der Polizei einwirken. Im Rahmen des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung (zusammen mit dem LK Aschaffenburg) gibt es mobile „Blitzer“, diese wollen wir intelligent einsetzen, um eine nachhaltige Verhaltensänderung zu bewirken. Für die Stadtbusse sollen nach Wiesbadener Vorbild Kameras angeschafft werden, um Verstöße auf den Busrouten zu dokumentieren und anzuzeigen. Dies unterstützen wir weiterhin, denn Parkverstöße hier führen nicht selten zu Verspätungen im Busverkehr. Das Ordnungsamt ist nicht mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet, um die Stadtteile außerhalb der Innenstadt zu kontrollieren und gleichzeitig fühlen sich Mitarbeiter*innen nicht sicher, überall zu kontrollieren. Dies wollen wir ändern. Das beschriebene „Scancar“ wollen wir - wo rechtlich möglich und nach Abschluss laufender Pilotversuche – einsetzen.
ÖDP	Ja, die StVO muss besser kontrolliert und durchgesetzt werden: - Mehr Kontrolleure - Innovative Instrumente - Die Bußgelder kann die Kommune nicht von sich aus erhöhen. Die Stadt kann aber die Städtetage darauf hinwirken.
SPD	Keine Antwort erhalten

FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten

3. Sind Sie zufrieden mit dem aktuellen Vorgehen und der Geschwindigkeit der Lösung des Problems Gehwegparken in Aschaffenburg oder würden Sie daran etwas ändern?

Die Linke	Wir wollen ein Ende der jahrelangen Duldung. Wenn der Stadtrat 1,80 Meter Restgehwegbreite beschlossen hat, dann muss das auch umgesetzt werden. Unser Ziel ist: • zügige Umsetzung des Gehwegparkkonzepts • klare Beschilderung • konsequente Kontrolle • Priorität für Kinder, Menschen mit Behinderung, Senior*innen und Eltern mit Kinderwagen Barrierefreiheit ist kein Nice-to-have, sondern ein Grundrecht.
Kommunale Initiative	Nein: Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen dauert zu lange
Freie Wähler	Nein, wir sind mit dem aktuellen Vorgehen nicht zufrieden. Der derzeitige Kurs wirkt oft wie eine einseitige Gängelung der Anwohner, während die Stadt selbst als schlechtes Vorbild vorangeht. Bevor die Verwaltung mit dem Zollstock durch die Wohnviertel zieht, um privaten PKW den Kampf anzusagen, sollte sie ihre eigene Beschilderungspraxis überprüfen. Es ist kaum vermittelbar, dass die Stadt von Anwohnern 1,80 Meter Restbreite fordert, aber selbst Verkehrsschilder so platziert, dass sie zur Barriere werden. Ein Blick in die Erthalstraße genügt: Dort stehen auf beiden Gehwegen an den Übergängen in den verkehrsberuhigten Bereich Schilder (Z. 235.1), welche den Raum so massiv einengen, dass dort oft nicht einmal ein Rollstuhlfahrer oder ein Zwillingsskinderwagen sicher vorbeikommt. Hier schafft die Stadt selbst die Hindernisse, welche sie anderswo den Autofahrern anlastet. Der Beschluss, willkürlich und pauschal 1,80 Meter Restbreite anzusetzen, geht an der Realität gewachsener Stadtviertel vorbei. In vielen historischen Straßen ist dieser Wert technisch gar nicht erreichbar, ohne das Parken komplett zu verbieten. Eine solche Pauschalvorgabe löst kein Problem, es verlagert es nur. Die Autos lösen sich nicht in Luft auf. Wir plädieren für Einzelfallentscheidungen mit Augenmaß: Wo ein Kinderwagen oder Rollstuhl durchkommt, muss das Parken erlaubt bleiben, auch wenn theoretische Normmaße knapp verfehlt werden. Pragmatismus muss vor Ideologie gehen. Wer Gehwegparken verbietet, muss sagen, wo die Autos stattdessen hinsollen. Nur Wegfall zu fordern, ist einfach, aber keine Lösung. Daher ist, wenn im öffentlichen Raum Parkplätze aus Sicherheitsgründen

	wegfallen, die Stadt in der Pflicht, Quartiersgaragen zu planen. Erst die Alternative, dann das Verbot.
Junge Union	Wichtiger als eine schnelle Lösung ist uns hier, eine Lösung im Sinne und unter Beteiligung der Betroffenen zu finden. Anwohner, die ihr Auto nun mal irgendwo abstellen müssen, gilt es genauso zu berücksichtigen wie mobilitätseingeschränkte Menschen, Menschen mit Kinderwagen usw. Wir setzen uns hier für individuelle Lösungen ein. Eine pauschale Lösung flächendeckend für das ganze Stadtgebiet kann unmöglich allen Betroffenen gerecht werden. Erste Beteiligungsformate wurden ja bereits angestoßen, was wir begrüßen. In diesem Thema ist für uns klar, dass Menschen mit (Tief-)Garage oder einem Stellplatz ihr Auto dann auch bitte dort abstellen und nicht unnötig die Fläche auf der Straße oder dem Gehweg verbrauchen.
Volt	Aufgrund der Tatsache, dass der Maßstab der Regulierung die Barrierefreiheit ist, finden wir es etwas bedauerndswert, dass dieser Plan seit 2024 im Raum steht und anscheinend in der 2ten Hälfte 2025 etwas liegen geblieben ist. Auch ein Koppelung mit dem Scan Auto ist anzustreben.
Bündnis 90 / Die Grünen	Nein, das Tempo ist zu niedrig und die Methode der Bürgerbeteiligung war mehr als fraglich. Der Ansatz des aktuellen Vorgehens ist die Regelung im Straßenbild durch versetztes Parken, o.ä., im Einzelfall der Straße zu ordnen. Gehwegparken ist verboten, sofern nicht ausdrücklich erlaubt. Dies Straßenzug für Straßenzug zu ordnen stellt das auf den Kopf. Das Hauptproblem ist die zu Hohe PKW-Besitz-Quote: Es gibt schlicht zu viele PKW für den bestehenden Raum. Wir wollen den ÖPNV zu einer echten Alternative und Fahrrad- und Fußverkehr sicher machen, um den Bedarf an einem eigenen PKW zu verkleinern. Für die tatsächlich notwendigen PKWs sollte mehr als genug Platz zur Verfügung stehen – ohne widerrechtliches Parken.
ÖDP	Das Gehwegparken ist ein besonderes Ärgernis, das nicht hinnehmbar ist. Hier gelten dieselben Maßnahmen wie zur Frage 2. Hier das Tempo rauszunehmen, war falsch.
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten

4. Wie beurteilen Sie die Einführung von Tempo 30 innerorts in Aschaffenburg? Welche Ziele verfolgen Sie damit in Bezug auf Verkehrssicherheit, Lärminderung und Lebensqualität?

Die Linke	Ja. Tempo 30 ist ein zentrales Werkzeug für: • weniger Unfälle • weniger Lärm • bessere Luft • mehr Lebensqualität
-----------	---

	Wir setzen uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Wohngebieten und im Kernstadtbereich ein – ergänzt durch Verkehrsberuhigung, Superblocks und Schulstraßen. Das schafft sichere Nachbarschaften statt Durchfahrtsrouten.
Kommunale Initiative	- Tempo 30 Zonen müssen auf konsequent auf Geschwindigkeitsüberschreitungen kontrolliert werden (In Bayern nur eingeschränkt möglich) - Mehr 30km/h Zonen einführen. Gesetzliche Möglichkeiten voll ausschöpfen (Lärmschutz)
Freie Wähler	Studien zeigen klar: Tempo 30 senkt den Lärm und erhöht die Verkehrssicherheit dort, wo Menschen besonders schutzbedürftig sind. Entscheidend ist deshalb nicht, ob Tempo 30 grundsätzlich sinnvoll ist, sondern, wo es sinnvoll eingerichtet wird. Wir setzen uns für Tempo 30 überall dort ein, wo es konkret Kinder, ältere Menschen und Fußgänger schützt und die Lebensqualität erhöht: • vor Kitas, Schulen, Seniorenheimen und Sportanlagen • in Wohngebieten und Anliegerstraßen • in Einkaufsstraßen mit viel Fußverkehr • nachts auf stark belasteten Wohnstraßen (22–6 Uhr) zum Lärmschutz Was wir ablehnen, ist ein pauschales, flächendeckendes Tempo-30 in der ganzen Stadt. Wenn auch Hauptverkehrsstraßen künstlich verlangsamt werden, leidet der Verkehrsfluss, der Busverkehr wird unzuverlässiger und die Akzeptanz für Tempolimits sinkt genau dort, wo sie am wichtigsten sind: vor Schulen und in Wohnquartieren. Tempo 30 wirkt dann am besten, wenn es gezielt, nachvollziehbar und begründet als wirksames Sicherheitsinstrument eingesetzt wird und nicht als Symbolpolitik im politischen Grabenkampf.
Junge Union	Siehe Seite 15 unseres Wahlprogramms: „Die Junge Union steht für eine verkehrsberuhigte Innenstadt, die auch mit dem Auto befahrbar sein muss. Symbolpolitik wie Umweltstraßen oder willkürliche Sperrungen lehnen wir ab. Stattdessen setzen wir auf sinnvolle Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Straßen, mehr Zebrastreifen, mehr Platz für Außengastronomie, Tempo-30-Zonen und einspurige Fahrbahnen in geeigneten Bereichen. Ein zentraler Baustein unserer Verkehrspolitik ist die kluge Neugestaltung der Parkflächen in der Kernstadt. In den Sommermonaten sollen ausgewählte Flächen – etwa am Dalberg – für Außengastronomie zur Verfügung stehen. Das steigert die Aufenthaltsqualität und macht unsere Innenstadt attraktiver für alle. Langfristig sprechen wir uns für die Verlagerung der Parkplätze auf dem Schlossplatz aus – für ein schöneres, freieres Stadtbild direkt vor unserem Wahrzeichen. Der Schlossplatz selbst (vor der Stadthalle) soll eine multifunktionale Nutzung haben: Für Events, für unseren Wochenmarkt – aber auch als grüne Oase für die Menschen. Diese Fläche soll daher in diesem Sinne umgestaltet werden.“ Sie sehen: Für uns ist klar, dass wir eine verkehrsberuhigte Innenstadt

	brauchen, die trotzdem mit dem Auto erreichbar sein muss – allein schon für die ältere Generation, um z.B. Arzttermine wahrzunehmen etc. Eine verkehrsberuhigte, begrünte Innenstadt sorgt für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität und wertet die Innenstadt auf. Bei den Parkplätzen sprechen wir uns klar für die Nutzung der Parkhäuser aus, sodass die Autos von der „Bildfläche“ der Innenstadt möglichst verschwinden – auch das sorgt für ein schöneres Stadtbild und die Parkhäuser sind genau dafür da: Dass Autos dort parken können. Wir regen zudem an, auf intelligente Lösungen bei der Ampelschaltung zu setzen – für alle Verkehrsteilnehmer. Weder ein Auto- noch ein Fahrradfahrer möchte von einer unnötig auf rot stehenden Ampel aufgehalten werden – Stichwort besserer Verkehrsfluss. Insbesondere bei einem Berganstieg wie an der Schweinheimer Straße oder an der Ludwigsallee sehen wir hier Optimierungspotential.
Volt	Wir sind für mehr 30 Zonen innerhalb der Stadt, vor allem in der Umgebung der Friedrichstraße. Jedoch ist eine generelle 30er Zone innerorts, vor allem mit dem Durchflussverkehr der B26 über die Innenstadt, ein schwer umsetzbares Ziel. Unser Ansatz ist eine Umleitung der B26 über den West-/Südring, welcher bei 50 bleiben sollte, da dort großteils kein Fußverkehr vorkommt und eine Einführung einer 30er Zone bei der Friedrichstraße bis zum Kreisel bei der Kreuzung Kolbornstraße/Goldbacher Str. aufgrund des hohen Fußverkehrs. Wir verfolgen damit verschiedene Ziele: Lärminderung in der Innenstadt, Verbesserung der Luftqualität aber auch eine Reduktion der Hitze, vor allem im Sommer. (Quelle:https://climate-adapt.eea.europa.eu/de/metadata/publications/how-traffic-increases-urban-heat-stress)
Bündnis 90 / Die Grünen	Die Einführung von Tempo 30 innerorts befürworten wir ausdrücklich. Das StVG und die StVO setzen enge Grenzen, diese wollen wir aber nach Möglichkeiten ausnutzen. Gleichzeitig setzen wir uns auf Bundes- und Landesebene für eine Ausweitung der Grenzen ein – und wollen dies auch über die Verwaltung im Städtetag und der Initiative „Lebenswerte Städte“ (auch wenn sie aktuell ruht) tun. Insbesondere durch den Stadtring sehen wir innerorts nur wenig Bedarf auf Geschwindigkeiten schneller als Tempo 30. Die Auswirkungen der Geschwindigkeit auf die genannten Qualitäten ist in der Literatur eindeutig. Gleichzeitig erhoffen wir uns durch die Absenkung der Geschwindigkeit eine positive Auswirkung auf den Modalsplit zugunsten des Fahrrads. Ein Ausweisen von Tempo 30 reicht jedoch nicht, die Einhaltung muss kontrolliert werden (siehe Antwort Frage 2).
ÖDP	Tempo 30 im Stadtgebiet ist dringend nötig, muss dann natürlich auch kontrolliert werden. Mit Tempo 30 bekommen wir auch ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer. Lebensqualität, Lärm und Emissionen sind weitere Vorteile.
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten

5. Wollen Sie künftig die Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen (FußgängerInnen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, AutofahrerInnen, RadfahrerInnen, ÖPNV-NutzerInnen) verbessern, um die Sicherheit für alle Menschen gleichermaßen zu gewährleisten? Welche Ziele verfolgen Sie dabei und welche Maßnahmen planen Sie umzusetzen?

Die Linke	Mobilität muss für alle funktionieren, nicht nur für Autofahrende. Deshalb wollen wir: • Winterdienst zuerst auf Geh- und Radwegen sowie zu Haltestellen • barrierefreie Wege und Querungen • Schutz von Radwegen vor Falschparkern • Vorrang für Busse an Ampeln Wer zu Fuß, mit dem Rad oder im Rollstuhl unterwegs ist, darf nicht benachteiligt werden.
Kommunale Initiative	- Fahrradwege müssen auch im Winter von Eis und Schnee befreit werden - Alle Haltestellen für den Bus mit Wartehäuschen ausstatten einschließlich Verschattung für den Sommer - Verbotenes Gehwegparken konsequent ahnden. Konzept Gehwegparken schneller umsetzen. - Parkhausgebühren anheben - Innenstadt endlich verkehrsberuhigen. Vorhandene Konzepte umsetzen
Freie Wähler	Wir haben die einleitend vorgestellte, aktuelle Debatte rund um den Winterdienst in den sozialen Medien verfolgt. Das Bild war diametral: Während Radfahrer über ungeräumte Radwege und geräumte Straßen klagten, beschwerten sich zeitgleich Autofahrer über ungeräumte Straßen und geräumte Radwege. Das zeigt uns, dass Winterdienst kein Instrument der Diskriminierung ist, sondern eine logistische Herausforderung bei Extremwetterlagen. Die Forderung nach einer pauschalen „Gleichberechtigung“ aller Verkehrsflächen im Winter klingt auf den ersten Blick gut, ist aber sicherheitstechnisch fahrlässig. Ressourcen wie Räumfahrzeuge, Personal und Streumittel sind begrenzt. Deshalb braucht es eine klare, sicherheitsrelevante Rangfolge: Priorität 1: Rettungswege Das Wichtigste ist, dass Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienst ihr Ziel zügig erreichen. Ein Notarztwagen, der auf einer ungeräumten Hauptstraße stecken bleibt, kostet im Zweifel Menschenleben. Ein Radfahrer, der wegen Schnee absteigen oder der Autofahrer, welcher auf den Bus umsteigen muss, verliert lediglich Komfort. Deshalb müssen Hauptverkehrsadern und Zufahrten zu Kliniken

	und Feuerwachen immer Vorrang haben vor Nebenstrecken, egal ob für Auto oder Rad. Priorität 2: Der ÖPNV Damit die Menschen mobil sein können und damit die Stadt nicht kollabiert, müssen Busse zuverlässig fahren können. Schulbuslinien und Hauptachsen des ÖPNV kommen in der Priorität direkt nach den Rettungswegen. Wer bei Schnee das Auto oder Rad stehen lässt, muss sich auf den Bus verlassen können. Priorität 3: Individualverkehr (Nebenstraßen & Radwege) Erst wenn das systemkritische Netz steht, können Wohnnebenstraßen und touristische Radwege (z. B. am Mainufer) folgen. Natürlich ist es, wie ihm von Ihnen genannten Beispiel ärgerlich, wenn ein Radweg in Nilkheim oder Schweinheim morgens noch nicht frei ist. Aber wir werden nicht zulassen, dass Räumfahrzeuge von systemrelevanten Hauptstraßen abgezogen werden, nur um einer symbolischen „Gleichberechtigung“ Genüge zu tun. Sicherheit bemisst sich nicht daran, ob jeder sofort freie Bahn hat, sondern daran, ob das Notfallsystem der Stadt im witterungsbedingten Ausnahmezustand funktioniert. Wer das ignoriert, stellt sein eigenes Interesse über die Allgemeinheit.
Junge Union	Die Frage bezieht sich u.a. auf das Thema Winterdienst / Räumdung von Fahrbahnen von Schnee. Der Winterdienst in der Stadt Aschaffenburg leistet eine wichtige und bislang zu wenig wertgeschätzte Arbeit. Wir danken explizit allen, die bei schwierigen Wetterbedingungen zu „unbequemen“ Uhrzeiten auch an Feiertagen für unsere Sicherheit sorgen, indem sie die Fahrbahnen räumen. Die von Ihnen mit Bildern festgehaltenen Missstände müssen natürlich thematisiert werden. Aus eigener Erfahrung können wir berichten: Wir selbst nutzen -auch in den Wintermonaten- das Fahrrad und viele Fahrradwege (z.B. von Damm/Strietwald kommend in die Innenstadt) sind vorbildlich geräumt. Wir plädieren hier für einen konstruktiven Dialog mit den zuständigen Stellen in der Stadt Aschaffenburg, damit auch an den Stellen, an denen nicht rechtzeitig geräumt wurde, dieser Umstand geändert werden kann, sodass auch Fahrradfahrer auf geräumten Fahrradwegen fahren können.
Volt	Fahrradwege sollte von der Stadt genauso Räumungspflichtig sein wie auch andere Hauptverkehrsstraßen. Es gibt eine direkte Korrelation zwischen der vereisten Radfahrwegen und Unfällen (ca. 20 mal wahrscheinlicher). (Quelle: https://www.vku.de/fileadmin/user_upload/Verbandsseite/Themen/Infrastruktur_und_Dienstleistungen/Stellungnahme_UmweltfreundlicherWinterdienst_2023.pdf) Und es gibt einen direkten Zusammenhang zwischen Winterdienst für Fahrradwege und Unfallrisiko auf diesen (Quelle: https://trid.trb.org/View/917575). Die Vermeidung von solchen Unfällen würde auch schweren Verletzungen vorbeugen, sodass die Kosten dieser auch entfallen. Somit wäre auch eine finanzielle Argumentation möglich für diese Art von öffentlichen Dienstes. Zudem kommt es somit auch zu einer höheren Bereitschaft, Fahrräder anstelle von Autos zu nutzen.
Bündnis 90 /	Ja, als Ziele verfolgen wir, dass die Mobilität der Stadt bis 2040

Die Grünen	klimaneutral ist und bis 2032 3 von 4 Wegen mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Für eine Gleichberechtigung ist insbesondere in der Innenstadt wegen des begrenzten Platzangebotes eine Umverteilung des Verkehrsraumes unumgänglich. Dazu muss zuerst die aktuelle B26 (Friedrichstr, Weißenburger Str, Goldbacher Str) in die Hoheit der Stadt übergehen, die B26 muss dafür auf die Bahnhofsparallele umgelegt werden. Wir sehen weiterhin den von ADFC und Grünen entwickelten "Umweltring" als einen guten ersten Schritt, um den Platz im inneren Ring gerechter zu verteilen. Dabei bleibt der innere Ring für den Umweltverbund weiterhin voll befahrbar, für PKW und LKW wird er zu einem Einbahnstraßenring. Wir wollen diese Umgestaltung jedoch mittels eines Bürgerrates angehen. Diesem werden durch den Stadtrat die zu erreichenden Ziele vorgegeben und dieser soll dann – unter wissenschaftlicher Begleitung und Beratung – einen Lösungsvorschlag erarbeiten. Der Stadtrat und die Verwaltung sollen dabei nur in begründeten Ausnahmefällen abweichen können.
ÖDP	Für Fahrradfahrer und Fußgänger ist Schneeglätte deutlich gefährlicher als für Autos. Deswegen müssen auch Rad- und Fußwege geräumt werden.
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten

6. Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um den öffentlichen Personennahverkehr in Aschaffenburg in den kommenden Jahren auszubauen und attraktiver zu gestalten?

Die Linke	Der ÖPNV ist das Rückgrat der Verkehrswende. Wir wollen ihn: • häufiger, länger und zuverlässiger • besser angebunden an Gewerbegebiete, Klinikum, Industrie, Umland und Rhein-Main • sozial gerecht durch günstige Tarife, Schüler-, Azubi-, Pendler- und Sozialtickets • ÖPNV immer Vorrang Dazu kommen: • Gehwegparken verbieten • Busspuren und Ampelvorrang • barrierefreie Haltestellen • Echtzeit-Infos und digitales Ticketing • tarifliche Vernetzung mit Hessen • Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ÖPNV muss einfacher, günstiger und schneller sein als das Auto.
Kommunale Initiative	Siehe Wahlprogramm
Freie Wähler	Die Debatte um den ÖPNV wird oft als „Wünsch-dir-was“ geführt. Man

fordert 10-MinutenTakte und neue Netze, ignoriert dabei aber zwei harte Realitäten: Den massiven Fahrermangel, die bisherige Auslastung des ÖPNV und die leeren Kassen. Wir müssen weg vom Reißbrett und rein in den Realitätscheck.

Busfahrer wachsen nicht auf Bäumen. Bevor wir Netze auf dem Papier massiv erweitern, müssen wir den Bestandsverkehr sichern. Ein „Geisterbus“, der im Plan steht, aber wegen Personalmangel ausfällt, ist die schlechteste Werbung für den ÖPNV. Wir versprechen nur das, was wir auch personell auf die Straße bringen können. Der demographische Wandel verschärft die Problematik zusätzlich.

Ob Maßnahmen funktionieren, entscheidet nicht der Stadtrat am grünen Tisch, sondern der Fahrgast an der Haltestelle. Wir müssen auhören, jahrelang über Konzepte zu diskutieren, und anfangen, Dinge in Pilotphasen auszuprobieren:

Expresslinien:

Braucht es schnelle Direktverbindungen aus den Stadtteilen ohne 20 Zwischenstopps? Wahrscheinlich ja. Wir wollen das testen: Linie einrichten, 12 Monate fahren. Wird sie angenommen? Bleibt sie. Fährt sie leer? Wird sie eingestampft.

Randzeiten flexibilisieren:

Wir wollen, dass man auch spät abends noch heimkommt. Aber wir müssen ehrlich prüfen, ob dafür ein 30- oder 60-Minuten-Takt ausreicht, um Ressourcen zu schonen.

Knotenpunkte stärken

Ein guter ÖPNV lebt von funktionierenden Umstiegen. Orte wie der Freihofsplatz und Löhergraben müssen so organisiert werden, dass Anschlüsse zwischen Stadtteilen wie Schweinheim, Obernau, Nilkheim und Leider sowie zum Klinikum zuverlässig und ohne lange Wartezeiten funktionieren. Wenn Umsteigen einfach ist, wird der Bus auch für Querverbindungen attraktiver und nicht nur für die Fahrt in die Innenstadt.

Ob eine Idee wirklich akzeptiert wird oder nur nett klingt, kann letztlich jedoch nur die Realität zeigen. Ein warnendes Beispiel ist der kürzlich eingestellte On-Demand-Service: Er klang in der Theorie perfekt, wurde aber mangels Nachfrage eingestellt.

Das ist für uns kein Scheitern, sondern ehrliche Politik: Wenn Menschen ein Angebot nicht annehmen, muss die Politik den Mut haben, es zu beenden, statt Steuergeld in leere Fahrzeuge zu pumpen. Genau diesen Pragmatismus bringen wir in den Stadtrat.

Junge Union

Siehe Seite 16 in unserem Wahlprogramm: ÖPNV stärken – günstig, zuverlässig & flexibel. Wir setzen uns seit Jahren für ein Neubürgerticket ein, sodass neu zugezogene Menschen den ÖPNV für beispielsweise 4 Wochen kostenlos testen können mit der Hoffnung, dass sie auch anschließend den ÖPNV nutzen. Eine kostengünstige Ticketstruktur und der Ausbau des „On Demand“-Angebots (AST) sind ebenfalls Teil

	unseres Programms.
Volt	Um den öffentlichen Personennahverkehr in Aschaffenburg attraktiver und alltagstauglicher zu machen, setzen wir auf gezielte Verbesserungen bei Netzstruktur, Bezahlung und sozialer Zugänglichkeit. Ein zentrales Vorhaben ist die Einführung von zwei neuen Buslinien, die Stadtteile direkt miteinander verbinden, ohne den Umweg über den Hauptbahnhof. Dadurch werden viele Wege deutlich verkürzt. Gleichzeitig wollen wir den ÖPNV durch moderne Bezahlmethoden vereinfachen. Ein Tap-In-Tap-Out-System soll kontaktloses, digitales Bezahlen ermöglichen, ergänzt durch eine analoge, aufladbare Karte. Das beschleunigt den Einstieg, reduziert Verspätungen und entlastet das Fahrpersonal. Mobilität ist für uns ein Grundrecht. Deshalb setzen wir uns für stabile und transparente Preise ein und wollen Menschen unter 20 sowie über 60 Jahren einen kostenlosen ÖPNV-Zugang ermöglichen. Das entlastet Familien, Jugendliche und Senior:innen finanziell und stärkt die gesellschaftliche Teilhabe. Zudem erspart es Verwaltungskosten der Stadt im Kontext der Schülertickets. Studien zeigen, dass günstige Tickets allein nicht ausreichen: Trotz großer Nachfrage nach dem Deutschlandticket scheitert die Nutzung häufig an fehlender Anbindung und unattraktiven Verbindungen. Deshalb verbinden wir faire Preise mit einem echten Ausbau und einer besseren Vernetzung des Angebots (Fraunhofer IML). Gleichzeitig belegen Untersuchungen, dass günstiger oder kostenloser ÖPNV sowohl Haushalte als auch das Klima entlastet (Pires et al., 2024). Quellen: Fraunhofer IML – Studie zum Deutschlandticket: https://www.iml.fraunhofer.de/de/presse_medien/pressemitteilungen/studie-deutschlandticket.html Pires et al. (2024) – Effekte von kostenlosem ÖPNV: https://spatialeconomics.nl/wp-content/uploads/2024/10/STR_2024_PiresE_Analysing_the_Effects_of_Free_Public_Transport.pdf
Bündnis 90 / Die Grünen	Eine dichtere Taktung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten und vor allem an den Wochenenden ist notwendig. Auch kostengünstige Tarife und bessere Verbindungen sind entscheidend. Die Zusammenarbeit mit dem RMV wollen wir ausbauen. Bei der bayerischen Staatsregierung setzen wir uns für die Verdopplung der ÖPNV-Zuschüsse ein direkte Anbindung an zentrale Ziele wie die City Galerie, die Fußgängerzone und an den Schlossplatz oder andere städtische Knotenpunkte ohne Umstiege stärkt die Attraktivität des Busverkehrs. Dafür wollen wir auch Linien ergänzen, die direkt von Stadtteil zu Stadtteil fahren. Priorität hat für uns die bereits im aktuellen Nahverkehrsplan festgelegte Linie 18 (ROB– Schulzentrum–Leider–Nilkheim–Südbahnhof) sowie die ebenfalls vorgeschlagene Rückkehr zu Durchmesserlinien (Bsp. Strietwald–Innenstadt–Hefner–Alteneck). Eine direkte Verbindung zum Klinikum, die

	mehrere Stadtteile miteinander verknüpft, würde die Wege für Beschäftigte spürbar erleichtern und zugleich den nachhaltigen Stadtverkehr stärken. Ein Fahrplan, der sich harmonisch an Arbeits- und Besuchszeiten orientiert, sorgt für gute Erreichbarkeit und entlastet zugleich Straßen und die Umwelt. Für schnellere Fahrten setzen wir uns durch weitere Busspuren sowie, wo notwendig und sinnvoll, mit einer Vorrangschaltung an Ampeln ein. Die Wartezeiten am Bahnhof wollen wir durch eine besser abgestimmte Taktung reduzieren. Wir setzen uns für die Umstellung aller Stadtbusse auf E-Busse ein. Wir wollen jede Haltestelle sowie den gesamten Busverkehr mit WLAN ausstatten. Außerdem setzen wir uns dafür ein, dass alle Haltestellen bei zukünftigen Umbauten überdacht werden, mit digitalen Anzeigen ausgestattet werden und Sitzmöglichkeiten bieten. Um den Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer*innen, Personen mit Rollator oder Kinderwagen zu erleichtern, sollen alle Bürgersteige an den Haltestellen, wenn noch nicht geschehen, erhöht werden. Für einen guten ÖPNV ist eine starke regionale Vernetzung unerlässlich. Daher schlagen wir ein integriertes Verkehrskonzept mit den Nachbargemeinden vor. Wir fordern die Reaktivierung der Bachgaubahn. Auf der Trasse soll von Großostheim über das Schulzentrum Leider und den Hauptbahnhof bis nach Hösbach eine Regiotram eingesetzt werden. Das Angebot der Anruf-Sammel-Transport (ASTflex) erhalten wir und bauen es weiter aus. Außerdem setzen wir uns für Nachtbuslinien ein, die sichere Heimwege nach Besuchen von Kulturveranstaltungen, gastronomischen Angeboten oder nach Spätschichten gewährleisten.
ÖDP	Subventionen in den ÖPNV sollten eher in das Angebot als in Billig- oder Gratis-Angebote investiert werden. Gleichwohl muss die Busfahrt günstiger bleiben als das Parken in den städtischen Parkhäusern. Die AST-Angebote sind zwar gerade für Frauen in den Randzeiten gut geeignet, müssen aber noch stärker beworben werden.
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten

7. Sind Sie bereit, den kommunalen Fuhrpark und die Stadtverkehre möglichst zügig auf umweltfreundliche bzw. elektrische Antriebe umzurüsten – inklusive der notwendigen Investitionen in Lade- und Tankinfrastruktur, damit Elektro- oder emissionsfreie Busse nicht nur Zukunftsvision bleiben, sondern zeitnah Realität werden?

Die Linke	Wir wollen die Stadtwerke konsequent auf emissionsfreie Mobilität ausrichten. Das bedeutet: • schrittweise Elektrifizierung der Busse und städtischen Flotten • Ausbau der Ladeinfrastruktur • Priorität für E-Busse, wo technisch sinnvoll • Nutzung von Ökostrom aus kommunaler Erzeugung
-----------	--

	Übergangslösungen mit Diesel dürfen nicht zur Dauerlösung werden.
Kommunale Initiative	Ja
Freie Wähler	Die Fragestellung suggeriert, dass es an der ‚Bereitschaft‘ der Stadt oder an fehlenden Investitionen scheitert. Die zitierte Situation in Aschaffenburg beweist jedoch das Gegenteil: Es scheitert an der technischen Verfügbarkeit und Marktreife. Wir sind bereit, in Technologien zu investieren, die funktionieren. Aktuell erleben wir jedoch einen massiven technologischen Flaschenhals: Mangelnde Serienreife: Die Ausfallraten bei E- und H2-Bussen sind im Realbetrieb inakzeptabel hoch. Ein Bus, der wegen Softwarefehlern oder fehlenden Ersatzteilen in der Werkstatt steht, bietet keinen ÖPNV. Infrastrukturelle Grenzen: Der Flächenbedarf für Ladeinfrastruktur und die Netzlasten sind im bestehenden Betriebshof nicht darstellbar. Versorgungssicherheit: Solange ‚grüner‘ oder ‚goldener‘ Wasserstoff Mangelware ist und E-Busse im Winterbetrieb Reichweitenprobleme haben, ist eine komplette Umstellung ein Experiment mit der Versorgungssicherheit. Wir wollen die Stadtwerke dabei unterstützen, ihren Fuhrpark auf emissionsfreie Antriebe umzustellen, sobald die Technik im Betriebsablauf zuverlässig funktioniert. Pilotprojekte und Erprobungen sind sinnvoll, aber ein flächendeckender Einsatz darf erst erfolgen, wenn Technik, Energieversorgung und Lieferketten stabil sind. Die Stadtwerke sind ein Wirtschaftsunternehmen mit Versorgungsauftrag und keine Testplattform für neue Technologien.
Junge Union	Siehe Seite 17 in unserem Wahlprogramm: „Aschaffenburg muss beim Ausbau einer umweltfreundlichen Mobilität weiter vorangehen. Der ÖPNV mit elektrischen und wasserstoffbetriebenen Bussen ist ein Vorbild.“ Wir setzen uns dafür ein, dass die Bus-Flotte der Stadtwerke so zügig wie möglich emissionsfrei fahren. In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass insbesondere die Wasserstoff-Busse anfällig sind für technische Störungen. Für die Zukunft mögen diese Busse sicherlich eine Komponente der Gesamtflotte sein, jedoch sollte der Fokus aus unserer Sicht bei der Anschaffung auf die weniger anfälligen Elektro-Busse liegen. Dafür brauchen die Stadtwerke die notwendige Infrastruktur zum Laden und Abstellen der Busse. Eine Erweiterung oder Neubau des Depots (z.B. auf dem heutigen Schlachthof-Gelände) begrüßen wir daher.
Volt	Ein Rückschritt auf Verbrennungsmotoren ist für uns nicht denkbar. Mit einem Klimaziel von 1,5 Grad sehen wir keine andere Wahl als dieses Ziel zu unterstützen, auch wenn wir uns der großen finanziellen Hürde bewusst sind, was jedoch vernachlässigbar gegenüber den potenziellen Langzeitkosten des Klimawandels ist. Die Wasserstoff-Technologie hat sich nicht durchgesetzt und der Rückgang auf Diesel ist für uns aus klimatechnischen Gründen nicht denkbar. Somit setzen wir uns für den

	Ausbau und die Investition in die elektrische Busse ein und die Ladestruktur zu fördern.
Bündnis 90 / Die Grünen	Der eingeschlagene weg von Wasserstoffbussen inkl. Tankstellen für den städtischen ÖPNV ist ein Irrweg. Die Busse der Stadtwerke wollen wir sobald wie möglich durch Batterieelektrische Busse austauschen. Das ist nicht nur gut für das Klima und Gesundheit, sondern ist auch ein mehr an Komfort für Mitfahrende und Anwohner:innen der Busverbindungen, da sie weitaus leiser und ruhiger fahren. Gleichzeitig muss sowohl für die Busse als auch für PKW öffentliche und gut zugängliche (nicht ausschließlich in Parkhäusern) E-Ladeinfrastruktur geschaffen werden.
ÖDP	Nach aktuellem Stand sind wir noch recht weit entfernt von der Produktion Grünen Wasserstoffs. Elektrobusse funktionieren hingegen besser als erwartet. Die nötige Infrastruktur muss schnell geschaffen werden.
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten

8. Welche Etatmittel sind vorgesehen, um den Radverkehr, den Fußgängerverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr in Aschaffenburg zu fördern?

Die Linke	Wir wollen die Prioritäten ändern. Mehr Geld für: • ÖPNV • Geh- und Radwege • Barrierefreiheit • Schulwegsicherheit Weniger Geld für: • neue Autospuren • zusätzliche Parkflächen • autogerechte Stadtumbauten
Kommunale Initiative	- Etat für den Radverkehrsbeauftragten (laufende Kosten) - Für Radverkehrsmaßnahmen wurden für 2026 im Haushalt 1 Million Euro eingestellt - Kostenloser ÖPNV Samstag
Freie Wähler	Da wir nicht Teil des Stadtrats sind, stehen uns hierzu die gleichen Informationen zur Verfügung, die auch der Öffentlichkeit zugänglich sind. Wir als FREIE WÄHLER messen den Erfolg der Verkehrspolitik nicht an den theoretischen Summen, die im Haushaltsplan stehen, sondern an dem, was real auf der Straße ankommt. Und hier klaffen Anspruch und Wirklichkeit oft weit auseinander. Man kann auf dem Papier Millionen für den Radverkehr ausweisen, wenn das Ergebnis aber Flickwerk bleibt und wir unrealistischen Zielen (wie 20 % Radanteil bis 2025) hinterherjagen, ist das Geld ineffizient eingesetzt. Uns geht es um Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen. Ältere

	Menschen brauchen sichere, barrierefreie Gehwege und einen verlässlichen Bus. Junge Familien mit Kinderwagen oder Zwillingen brauchen breite, durchgängige Wege, sichere Querungen und kurze Wege im Alltag. Beide profitieren nicht von theoretischen Leuchtturmprojekten, sondern von Infrastruktur, die jeden Tag zuverlässig funktioniert. Die Höhe des Budgets ist zweitrangig. Entscheidend ist, dass die Mittel nicht verpuffen, sondern den Alltag der Aschaffener spürbar verbessern.
Junge Union	Für den Radverkehr wurde bereits in den vergangenen Jahren viel Geld in die Hand genommen: allein 3 Millionen Euro für den Mainradweg. Für das Jahr 2026 sind nach unserem Kenntnisstand wieder 1 Millionen Euro für den Radverkehr vorgesehen. Hinzu kommt der Radverkehrsbeauftragte, der Personalkosten verursacht. Einige seiner Maßnahmen (u.a. bessere Markierung von Radwegen) ist im Haushaltsbereich Straßenverkehr enthalten. Der Bereich Fußgänger/Gehwege ist ebenfalls nicht gesondert ausgewiesen. Es lässt sich also gar nicht klar abgrenzen, welche Etatmittel zielgerichtet in den Radverkehr/Fußgänger gesteckt werden. Unsere Position ist: Es sollten auf jeden Fall ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Es darf - trotz angespannter Haushaltslage- in diesem Bereich nicht gekürzt werden. Bzgl. dem Thema ÖPNV haben wir leider keinen Einblick in den Etat der Stadtwerke. Wir wissen um die Position im Kernhaushalt der Stadt (EUR 400.000 für „Sonderwünsche“ aus dem Stadtrat). Auch hier ist unsere Position: Es muss ausreichend Budget für den ÖPNV da sein – insbesondere für die Umrüstung der Flotte auf nachhaltige Antriebstechnologien.
Volt	Unter der Annahme, dass die Frage darauf abzielt, welche Mittel wir selbst für den Ausbau des Radverkehrs bereitstellen würden, unterstützen wir beispielsweise weiterhin den Mainradweg. Insgesamt wurden im Jahr 2025 etwa 10 Millionen Euro für Verkehr ausgegeben, was ca. 20 % der Gesamtinvestitionen entspricht. Mindestens 4 Millionen Euro flossen in den Ausbau von Radwegen; die restlichen Mittel wurden auch für Sanierungsarbeiten verwendet. Es wäre sinnvoll, bestehende Sanierungsbudgets in Richtung Umbauarbeiten für eine grünere und fahrradfreundliche Innenstadt zu verlagern. Für notwendige Zukunftsinvestitionen muss hierfür auch ggf. auf die Rücklagen der Stadt zugegriffen werden!
Bündnis 90 / Die Grünen	Konkrete Mittel müssen im Rahmen des jeweiligen Jahreshaushalts verabschiedet werden. Klar ist jedoch: Das mittlerweile 10-jährige Radverkehrskonzept ist nur in Ansätzen umgesetzt und gute und sichere Routen in die Stadtteile und im Innenstadtbereich fehlen entsprechend. Das bisherige Tempo und entsprechend das bisherige Budget von ca 1 Mio € pro Jahr ist nicht ausreichend und muss stark erhöht werden. Der Fußgängerverkehr ist die Basis jeglicher Mobilität. Hier sehen wir insbesondere zwei Handlungsfelder: Zum einen Klimaanpassungen, damit Fußbeziehungen auch im Hochsommer gut und angenehm möglich

	bleiben (Verschattung, Stadtbäume (grüne Infrastruktur) und Wasserflächen (blaue Infrastruktur), sowie Sitzgelegenheiten); Zum anderen eine Ausdehnung der Fußgängerzonen in der Innenstadt: Beispielsweise mit einer (nahezu) durchgehenden Fußgängerzone von Mainufer zum Bahnhof. Wir setzen uns insbesondere für eine Erhöhung der Parkgebühren (bspw. Sind Parkgebühren in Parkhäusern weit unter Inflation und ÖPNV Kosten gestiegen; Anwohnerparken kostet 30€ pro Jahr) ein, um damit ÖPNV, Fuß- und Radinfrastruktur zu refinanzieren.
ÖDP	Fahrradvorreiter-Städte wie Utrecht in den Niederlanden haben jährlich 50,- € für den Radverkehr investiert. Das wären 3,5 Mio € für den Städtischen Haushalt. Derzeit gibt es Förderungen für den Radverkehr zwischen 75 % und 90 %. Mit dieser Förderung könnte die Stadt dieses Budget erreichen. Im Jahr 2025 hat man dieses Ziel mit 3,2 Mio € fast erreicht und gezeigt, dass die Stadt auch im Stande ist, ein derzeitiges Budget umzusetzen. In Utrecht hat man so einen Radverkehrsanteil von 60 % erreicht. Damit würden die Straßen der Stadt doppelt so lange halten und dazu den Haushalt der Stadt um den Betrag von jährlich ca. 3,5 Mio € zu entlasten.
SPD	Keine Antwort erhalten
FDP	Keine Antwort erhalten
CSU	Keine Antwort erhalten