

Wahl-o-Rad des ADFC Hessen zur Landtagswahl 2023

Partei: FREIE WÄHLER Hessen
 Ansprechperson: Engin Eroglu

These (nicht veränderbar)	Haltung Ihrer Partei (Zustimmung/ Neutral/ Ablehnung)	Erläuterung Ihrer Position (optional, max. 350 Zeichen)
<p>These 1: Die Zeit drängt, Radfahren ist aktiver Klimaschutz</p> <p>Die Treibhausemissionen des deutschen Verkehrssektors sind bisher nicht signifikant zurückgegangen. Um die vielen verlorenen Jahre wettzumachen und die Klimaschutzziele noch erreichen zu können, ist eine erhebliche Beschleunigung der Verkehrswende unausweichlich, in deren Zentrum das Fahrrad stehen muss.</p>	Zustimmung ...	<p>... aber nicht jede Art von Verkehr (Warentransport) ist mit dem Rad ersetzbar.</p> <p>Auch Fußgänger und Senioren sind zu betrachten, sowie der Unterschied zwischen Stadt und ländlichem Raum</p>
<p>These 2: Radfahren ist gesund</p> <p>Neben den erheblichen gesundheitlichen Schäden durch Lärm und Luftschadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs liegen im Fuß- und Radverkehr große Potentiale für die Bekämpfung des Bewegungsmangels und dessen gravierender gesundheitlicher Folgen. Fuß- und Radverkehrsförderung entlastet längerfristig unser Gesundheitssystem und trägt zum Wohlbefinden der Allgemeinheit bei.</p>	Zustimmung	
<p>These 3: Radfahren ist krisenfest und sichert den Wohlstand</p> <p>Es liegen in Zusammenhang mit dem Wachstum des Radverkehrs erhebliche und krisenfeste Arbeitsplatzpotentiale in Industrie, Handel, Werkstätten, Beherbergung, Gastronomie, Verkehrsplanung und vielen weiteren Dienstleistungsbereichen. Der Radverkehr muss daher vom Land, Kreisen und Gemeinden als einschlägiger Standortfaktor begriffen und gefördert werden.</p>	Zustimmung	Für den Tourismus kann das Rad ein Standortfaktor sein, aber es ist auch klar, dass nicht alle vom Rad leben können ...
<p>These 4: Deutlich mehr Tempo beim Bau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen</p> <p>Bei Hessen Mobil wird zusätzliches Personal für die Planung von Radverkehrsanlagen und die Beratung und</p>	Zustimmung...	... aber der Zwiespalt der Versiegelung neuer Flächen ist definitiv zu beachten.

<p>Unterstützung der Kommunen geschaffen, um den Radverkehrsausbau erheblich zu beschleunigen. Zu Ende der nächsten Legislaturperiode müssen jährlich 100 Kilometer neuer Radwege an Landes- und Bundesstraßen fertiggestellt werden.</p>		<p>Die Bürger müssen in die Planung einbezogen werden. Bürgerbeteiligung liegt in der DNA der FREIE WÄHLER</p>
<p>These 5: Mehr Personal fürs Rad</p> <p>Hessen braucht viele neue Radverkehrsplaner:innen. Um dem Fachkräftemangel bei Land und Kommunen zu begegnen, schafft das Land umfangreiche zusätzliche Aus- und Weiterbildungskapazitäten (z.B. durch Duale Studiengänge) und Quereinstiegsmöglichkeiten. Für Fachkräfte, die bisher für den Ausbau des Straßennetzes eingesetzt werden, sollen attraktive, berufsintegrierte Qualifizierungsmöglichkeiten im Bereich der Radverkehrsplanung geschaffen werden. Die Qualifizierung und Beschäftigung von Frauen in diesem Berufsfeld sind besonders zu fördern.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Bisherige Stadt- & Verkehrsplaner müssen das Thema Radwege als Gesamtkonzept berücksichtigen. Die Kapazitätsengpässe sehen wir ohnehin aktuell bei den Ausführungsarbeiten und nicht bei den Planungen.</p>
<p>These 6: Mehr Geld fürs Rad</p> <p>Um die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 zu erfüllen, müssen 30 Euro pro Jahr je Einwohner:in in die Radverkehrsinfrastruktur investiert werden. Für Hessen sind es 190 Mio. Euro jedes Jahr für Bund, Land und Kommunen zusammen, wovon mindestens 120 Mio. Euro aus dem hessischen Landeshaushalt fließen müssen.</p> <p>Das Land Hessen muss dafür die Verantwortung übernehmen und einen verbindlichen, mit den Kommunen abgestimmten, Finanzierungs- und Umsetzungsplan vorlegen. Mit einem Sonderinfrastrukturprogramm sichert das Land die Finanzierung der Fertigstellung des Rad-Hauptnetzes Hessen bis 2033.</p> <p>Außerdem muss die Förderungspolitik des Landes die Bedürfnisse und die eingeschränkten Kapazitäten kleiner und finanzschwacher Kommunen noch stärker berücksichtigen.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Das Land Hessen investiert bereits bis 2030 in das Thema Radabstellanlagen, aber sicher kann hier auch noch mehr getan werden.</p>
<p>These 7: Das Land soll Verantwortung übernehmen</p> <p>Das Land Hessen braucht ein neues Straßengesetz, das die Planungszeiten für die Errichtung von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen erheblich reduziert und Radschnellwege in die Baulast des Landes stellt.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Durch Entbürokratisierung, die wir auch im Wahlprogramm fordern, erreichen wir beschleunigte Genehmigungsverfahren.</p>
<p>These 8: Radverkehr immer und für alle Menschen mitdenken</p> <p>Bei jedem Infrastrukturprojekt sind Radverkehrsanlagen gemäß aktueller Qualitätsstandards zwingend vorzusehen. Bei der</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>... maßgeblich ist, was vor Ort benötigt wird.</p>

<p>Planung der Radverkehrsanlagen sind die Sicherheitsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen stets zu berücksichtigen (zum Beispiel: Beleuchtung, bauliche Trennung, sichere Kreuzungen).</p>		
<p>These 9: Verknüpfung von Rad und Bahn</p> <p>Die Fahrradmitnahme-Kapazität von Bahnen und Bussen in Hessen muss kontinuierlich ausgebaut werden. Das Land stellt den Verkehrsverbänden hierfür ausreichende Finanzmittel zur Verfügung.</p> <p>Der Ausbau von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen muss weiter beschleunigt werden.</p>	<p>Zustimmung</p>	
<p>These 10: Mehr Rad im Ländlichen Raum</p> <p>Alle Landkreise müssen spätestens 2027 über ein Radverkehrskonzept verfügen, das ein Zielnetz definiert und alle Gemeinden mit ihren Ortsteilen an die Einrichtungen der Daseinsvorsorge anbindet. Zur Entwicklung und Umsetzung der Konzepte sollen die Landkreise mit ihren Gemeinden in öffentlichen Radforen zusammenarbeiten und die Zivilgesellschaft einbinden. Landkreise müssen einen jährlichen Umsetzungsbericht vorlegen.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Zum Teil sind solche Radverkehrskonzepte (auf Ebene Kommune und/oder Kreis) schon vorhanden. Aber auch hier ist maßgeblich der Bedarf vor Ort zu beachten</p>
<p>These 11: Selbstständig und sicher auf dem Schulweg, Radfahren fördert Kinderentwicklung</p> <p>Das Land entwickelt gemeinsam mit Wissenschaft, Eltern- und Schüler:innenvertretung, Lehrerverbänden sowie Verbänden des Rad- und Fußverkehrs verbindliche Qualitätsstandards für die Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten. Dafür werden die Jugendverkehrsschulen des Landes personell und materiell erheblich besser ausgestattet. Kommunen werden zudem in enger Kooperation mit den Schulträgern ermächtigt, im Bedarfsfall den motorisierten Verkehr im Umfeld der Schulen einzuschränken.</p> <p>Um die motorische Entwicklung und die Verkehrserziehung im Kindesalter zu unterstützen, sollen Kitas, Schulen, Horte und vergleichbare Einrichtungen flächendeckend mit Laufrädern, Rollern und Fahrrädern ausgestattet werden. Das Land muss die Kommunen finanziell unterstützen, damit jedes Kind niedrigschwellig an das Verkehrsmittel Fahrrad herangeführt werden kann.</p>	<p>Zustimmung</p>	
<p>These 12: Mit dem Rad oder zu Fuß sicher ankommen ist ein Grundrecht</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>...wir wollen alle Verkehrsmittel gleich</p>

<p>Vision Zero – null Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr – erfordert eine deutliche Beschleunigung des Infrastrukturumbaus. Dieser Infrastrukturumbau kann nur durch eine umfangreiche Flächenumverteilung zulasten des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs und zugunsten des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) erfolgen.</p> <p>Zusätzlich muss die Landespolizei die Einhaltung der StVO effektiv sicherstellen und hierfür die nötige Ausstattung erhalten.</p>		<p>behandeln und nicht das RAD bevorzugen</p> <p>Außerdem: Die Straßenverkehrsregeln gelten doch für alle Verkehrsteilnehmer</p>
<p>These 13: Ausbau vom Umweltverbund vor Straßenbau</p> <p>Finanzmittel und Kapazitäten in Planung und Bauwirtschaft sollen prioritär für den beschleunigten Ausbau des Umweltverbundes eingesetzt werden.</p>		<p>Wir wollen die Verkehrsmittel gleichwertig behandeln</p> <p>Bei der Bahn liegt das deutlichste Defizit vor, hier ist eine Aufarbeitung nötig.</p>
<p>These 14: Gleichberechtigte Flächenverteilung im Verkehr</p> <p>Die gegenwärtige Flächenverteilung im Verkehrssektor bevorzugt gefahrene und geparkte Autos. Eine zukünftig faire Verteilung auf alle Verkehrsarten macht Verschiebungen notwendig. Das wird für die Einen Abstriche und für die anderen Zuwachs bedeuten.</p> <p>Dabei müssen sich mit der Zeit auch neue Gewohnheiten und eine neue Normalität bilden zugunsten einer lebensfreundlichen Umwelt für ALLE mit einem gestärkten Umweltverbund.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Bedarf vor Ort entscheidend (Stadt vs. ländlicher Raum).</p> <p>Die betroffenen Bürger müssen bei solchen Projekten ein ausreichendes Mitspracherecht erhalten, um überproportionale Benachteiligung einzelner Gruppen zu vermeiden.</p> <p>Bürgerbeteiligung liegt in der DNA der FREIE WÄHLER</p>
<p>These 15: Hessens Stimme im Bundesrat für ein modernes Straßenverkehrsrecht in Deutschland</p> <p>Die hessische Landesregierung startet bzw. unterstützt eine Bundesratsinitiative für die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes im Sinne des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und der Flächenumverteilung zugunsten der Nahmobilität. Vorbild sollte der Entwurf eines „Gute-Straßen-für-alle-Gesetzes“ des ADFC sein.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Überarbeitung ist dringend geboten, aber alle Betroffenen müssen gleichermaßen gehört & eingebunden werden</p>