



Janine Wissler

Die Linke

Bundestagsabgeordnete

janine.wissler@bundestag.de

Antworten zum **#WahlkreisRADar** des ADFC Frankfurt a.M.

1. **Persönliche Prioritäten:** Was ist Ihre persönliche Verbindung zum Fahrrad und zum Radfahren?

Was ist Ihnen persönlich beim Thema Alltagsradverkehr besonders wichtig, und wie möchten Sie sich dafür einsetzen?

Ich fahre gerne Fahrrad, auf Alltagswegen und in der Freizeit. Gerade innerhalb der Stadt ist das Rad häufig das sinnvollste Verkehrsmittel.

Das Wichtigste im Alltagsradverkehr ist für mich, dass die Infrastruktur für alle funktioniert, die gerne mit dem Fahrrad fahren möchten. Für eher unsichere Rad fahrende oder Kinder, die nur wenige hundert Meter und am liebsten vom Kfz-Verkehr getrennt fahren, genauso wie für routinierte Pendler*innen, die möglichst ungehindert „Strecke machen“ wollen. Dafür braucht es eine für alle passende Infrastruktur und ein möglichst lückenloses und intuitiv erfassbares Netz, das ggf. auch unterschiedliche Vorlieben in der Streckenführung ermöglicht.

2. **Position Ihrer Partei:** Wie steht Ihre Partei zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere dann, wenn es im Hinblick auf sichere Radinfrastruktur um mögliche Flächenkonflikte zwischen den Verkehrsmitteln geht?

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

Der Kfz-Verkehr wurde jahrzehntelang privilegiert und die anderen Verkehrsträger im wahrsten Sinne des Wortes an den Rand gedrängt. Jetzt muss gerecht umverteilt

werden. Dabei gilt auch der Grundsatz: Plane für den Verkehrsmix, den du anstrebst, nicht den, den du aktuell vorfindest.

In unserem Wahlprogramm setzen wir uns für autofreie Innenstädte ein – mit Ausnahmen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen und den Lieferverkehr. Unser Ziel ist eine sichere und angenehme Mobilität zu Fuß und per Rad, sei es zur Haltestelle oder direkt von A nach B. Alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs sollen in 15 Minuten erreichbar sein. Dafür brauchen wir mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, sichere Wege, ausreichend Fahrradabstellanlagen und ein flächendeckendes, bundesweites Radverkehrsnetz.

3. **Bilanz der letzten Legislaturperiode:** Welche konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs haben Sie oder Ihre Partei in der vergangenen Legislaturperiode unterstützt oder abgelehnt?

In der zu Ende gehenden verkürzten Legislaturperiode des Bundestags war der Radverkehr und die Verkehrswende rückblickend leider viel zu selten Thema - allerdings finden viele wichtige Debatten und Entscheidungen hierzu auch auf kommunaler und Landesebene statt.

Ein zentrales Feld im Bund für den Radverkehr ist aber das Straßenverkehrsrecht. Die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (Bundestags-Drucksachen 20/8293, 20/8678, 20/8819) brachte punktuelle Verbesserungen, doch die Fixierung auf das Auto bleibt. Während die „Leichtigkeit des Verkehrs“ stets beachtet werden muss, gilt das nicht zwingend für Sicherheits- oder Umweltaspekte – ein großes Manko. Wer den Pkw-Verkehr in Städten zurückdrängen will, darf dessen Leichtigkeit nicht festschreiben. Unser Änderungsantrag forderte, die „Leichtigkeit“ auf alle Verkehrsarten auszudehnen, die Prüfklausel zu streichen und sozialdifferenzierte Anwohnerparkgebühren rechtssicher zu regeln. Nach der Ablehnung unserer Änderungsvorschläge haben wir uns enthalten.

Bei einem CDU/CSU-Antrag zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (20/5546) haben wir uns letztlich auch enthalten: Wir teilen die Grundintention, lehnen aber z.B. den generellen Wegfall der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Flächenversiegelung durch Radwege ab. In der Debatte haben wir besonders die Notwendigkeit der Umverteilung des öffentlichen Raums betont.

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?

Es gilt weiterhin, das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung zu novellieren, um die Sicherheit (Vision Zero), städtebauliche Aspekte und umweltfreundliche Mobilität als prioritäre Ziele festzuschreiben und endlich vom Dogma der „Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ abzukommen. Es braucht ein Tempolimit von 30 km/h innerorts (Ausnahmen für Hauptstraßen mit baulich getrennten Radwegen weiterhin möglich), bis dahin müssen Kommunen endlich freie Hand etwa bei der Errichtung von 30-Zonen und bei Geschwindigkeitskontrollen haben.

Im Übrigen ist es mir auch noch wichtig, auf unser Positionspapier "Mobilität ist eine soziale Frage" hinzuweisen:

<https://www.dielinkebt.de/themen/positionspapiere/detail/die-verkehrswende-ist-eine-soziale-frage/>

5. **Wähler:innen einbeziehen:** Welche Rolle sehen Sie für Bürgerinitiativen und Vereine wie den ADFC bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Politik?

Wie in so vielen Bereichen gilt auch bei der Verkehrswende: Ohne zivilgesellschaftliches Engagement würde sich vermutlich gar nichts bewegen. Gerade Initiativen wie der Radentscheid Frankfurt oder der angestrebte Volksentscheid des Bündnisses Verkehrswende Hessen, dessen Teil der ADFC ja ist, haben erfolgreich Druck auf die Politik ausgeübt. Die Automobilindustrie leistet sich millionenschwere Lobbyarbeit, um so wichtiger ist das Engagement von Bürgerinitiativen und Vereinen wie dem ADFC.