

Wahlprüfsteine zum Fußverkehr

1) Welche konkreten Schritte möchten Sie unternehmen, um die Belange des Fußverkehrs in der Stadtverwaltung personell und strategisch zu verankern?

Da historisch gesehen das Auto eine dominierende Rolle einnimmt, besteht ein großer Nachholbedarf für alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Um den Rückstand aufzuholen werden wir uns dafür einsetzen, bei Planung und Realisierung von Verkehrsmaßnahmen mehr Aufmerksamkeit, Mittel und Personal dem Fuß- und Radverkehr zuzuordnen. Während Erkenntnisse rund um die Sicherheit des Radverkehrs inzwischen zunehmend Verbreitung finden, muss der Fußverkehr noch stärker ins Bewusstsein vieler Entscheider*innen gerückt werden.

Dabei betrachten wir alle Verkehrsteilnehmer*innen im Prinzip als gleichberechtigt und die verschiedenen Anforderungen als gleichwertig. Die Leitlinien des Runden Tisches Nahmobilität sind dabei für uns eine hilfreiche Basis.

Die Stelle eines Fußverkehrsbeauftragten zu schaffen, halten wir nicht für den richtigen Schritt. In Konsequenz würden sich dann Beauftragte für Fuß-, für Rad- und Autoverkehr um begrenzte Ressourcen streiten. Wir halten es für zielführender, alle Fachleute, die an Verkehrsvorhaben beteiligt sind, derart zu qualifizieren und zu sensibilisieren, dass sie die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen mitdenken und berücksichtigen.

2) Wie möchten Sie die Kontrolle und Sanktionierung von Gehwegparken verbessern, um freie Gehwege dauerhaft sicherzustellen?

Illegales Gehwegparken ist in vielen Teilen der Stadt gängige Praxis. Gehwege werden oft so zugeparkt, dass sie von Fußgängern, Eltern mit Kinderwagen oder Menschen, die beispielsweise auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, nicht mehr genutzt werden können, weil dafür die verbliebene Gehwegbreite nicht ausreicht.

Statt flächendeckender Überwachung und Sanktionierung möchten wir innovative moderne Verkehrslösungen entwickeln, die ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenraum herstellen. Wir denken dabei an shared spaces, verkehrsberuhigte Bereiche, Blumenkübel u.ä. Darüber hinaus könnte der Parkdruck durch Quartiersparkhäuser reduziert werden.

3) Was möchten Sie tun, um den Schutz der Zufußgehenden auf Gehwegen und in der Fußgängerzone gegenüber schnellen Fahrzeugen wie E-Tretrollern und Fahrrädern zu verbessern?

Wir glauben, dass sich viele Konfliktpunkte auflösen, wenn alle im Verkehr mehr Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer*innen nehmen. Bestrafung und Kontrolle können dies nicht ersetzen, allerhöchstens ein wenig unterstützen, indem sie auf fehlerhaftes Verhalten aufmerksam machen: Mehr Polizeipräsenz, schärfere Kontrollen und härtere Sanktionierung sind nicht die Lösung. Statt zusätzliches Personal zur Ahndung von Fehlverhalten einzusetzen, möchten wir eine stärkere Aufmerksamkeit bei Planung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes insgesamt. Hier kommt den Teilnehmer*innen am Runden

Tisch Nahmobilität eine Schlüsselrolle zu. Dort sitzen die entscheidenden Verkehrsexperten an einem Tisch: aus Politik, relevanten Institutionen und Gruppen aus der Zivilgesellschaft (u.a. Fuß e.V.) sowie Verwaltung.

So helfen beispielsweise eine gute Netzplanung, die alle Verkehrsarten berücksichtigt, die bauliche Trennung der Verkehrsarten und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Konfliktpotenziale zu reduzieren, so dass Radfahrende und Zu Fuß Gehende subjektiv und objektiv sicher an ihr Ziel kommen.

4) Wie stehen Sie zur Trennung von Fuß- und Radverkehr - und wie wollen Sie diese Trennung konkret umsetzen?

Grundsätzlich gilt: Ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg ist keine geeignete Radverkehrsanlage, sondern höchstens eine schlechte Notlösung für eine begrenzte Übergangszeit!

Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr werden durch folgende Faktoren begünstigt:

- a) unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau bzw. zu hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs,
- b) geräuschloses Annähern des Radverkehrs,
- c) unvermittelter Richtungswechsel oder Stehenbleiben von zu Fuß Gehenden, spontanes Verhalten von Kindern, Konflikte mit Tieren (z. B. Hundeleinen),
- d) abgestellte Fahrzeuge (Fahrräder, E-Scooter) auf dem Gehweg,
- e) Breiteneinschränkungen durch Hindernisse auf dem Gehweg (z. B. Aufsteller, Außengastronomie),
- f) eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit von Personen mit Mobilitätseinschränkungen (z. B. Blinde und stark Seheingeschränkte),

Darauf sollte die Verkehrsplanung konsequent reagieren und eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs vermeiden. Stattdessen sollten Möglichkeiten genutzt werden, auch Flächen des ruhenden Verkehrs zugunsten von Fuß- und Radverkehr umzugestalten.

5) Wie planen Sie den Ausbau barrierefreier und sicherer Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet - und welche Prioritäten setzen Sie dabei?

Grundsätzlich setzen wir uns dafür ein, dass mehr sichere und barrierefreie Querungsstellen realisiert werden. Dabei können unterschiedliche Baumaßnahmen zum Einsatz kommen: Zebrastreifen, Mittelinseln, Bordsteinabsenkungen oder taktile Bodenelemente. Diese Maßnahmen sollten aber nicht losgelöst betrachtet werden, sondern in ein sinnvolles Gesamtkonzept eingebunden sein, dies gilt auch und besonders im Sinne von Barrierefreiheit.

So sollten z.B. Wege engmaschig vernetzt sein. Dann entstehen Ausweich-möglichkeiten, wenn eine Wegeverbindung z. B. durch einen defekten Aufzug oder eine Baustelle unterbrochen wird. Wegeverbindungen sollten möglichst direkt geführt sein, weil für Menschen mit Behinderungen Umwege eher beschwerlich sind. Rechtwinklige Wegeführungen erleichtern die Orientierung.

Lassen sich nicht alle Wegeabschnitte barrierefrei gestalten, z. B. aufgrund topographischer Gegebenheiten, müssen alternative, für gehbehinderte Menschen und Personen mit Rollstuhl nutzbare Wegeverbindungen vorhanden und auch aufzufinden sein. Dabei muss das Umfeld eines Projektes immer in die Planung einbezogen werden. Es nützt nichts, wenn nach einem barrierefreien Übergang Treppenstufen auf dem Weg folgen.

6) Wie wollen Sie dafür sorgen, dass Ampelschaltungen den Fußverkehr gleichberechtigt berücksichtigen – insbesondere im Hinblick auf Anforderungsampeln?

In der Regel ist es so, dass Fußgänger und Radfahrer immer erst aktiv werden müssen, um überhaupt in den Ampelzyklus eingebunden zu werden. Diese Praxis ist nicht mehr zeitgemäß, da die Verkehrsinfrastruktur alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt behandeln sollte.

So setzen wir uns dafür ein, nach und nach ausgewählte Ampeln umzurüsten, immer natürlich unter Berücksichtigung der Verkehrssituation vor Ort. So könnten z.B. automatische Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer programmiert werden oder smarte Ampeln installiert werden, die erkennen, wann eine Person sich nähert.

7) Wie werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Angebote des ÖPNV erhalten und ausgebaut werden?

Hierzu ein Auszug aus unserem aktuellen Wahlprogramm:

Unsere Ziele:

- ÖPNV flexibilisieren und stärken: dichtere Takte auf Hauptachsen, bessere Anbindung in die Stadtteile. Gleichzeitig weg vom starren Fahrplanmodell: Busse und Bahnen fahren nicht leer, nur weil es der Fahrplan sagt. On-Demand-Shuttles, Ridepooling, Bürgerbusse und smarte Rufsysteme können leere Fahrten ersetzen, verlässlich, digital buchbar und mit fairer Zuzahlung. So schaffen wir ein System, das ökologisch sinnvoll ist und trotzdem für alle funktioniert.

- Barrierefreiheit smart umsetzen: Nicht jede Haltestelle muss teuer umgebaut werden. Wir setzen auf eine Kombination: zentrale Knotenpunkte vorrangig barrierefrei machen, an anderen Stellen mobile Rampen, digitale Assistenzsysteme und innovative Technik nutzen. So schaffen wir schnell und bezahlbar Teilhabe, statt jahrelang zu warten, bis der letzte Bordstein abgesenkt ist.

- Pendlerlösungen entwickeln: Park & Ride Angebote ausbauen und bessere Verbindungen ins Umland schaffen. Darmstadt ist keine Insel, viele Menschen kommen täglich von außerhalb.

8) Wie wollen Sie die Umsetzung der bestehenden Schulwegpläne konkret voranbringen – und welche Hindernisse sehen Sie dabei?

Beim Ausbau einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur erfordern die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen besondere Aufmerksamkeit. In einem Schulwegplan wird zuerst das Schulumfeld in einer kartographischen Karte dargestellt und beispielsweise Gefahrenstellen, der günstige Wege zur Schule oder Querungsstellen verortet, sodass Kinder sicher zu Schule kommen können. Auf dieser Basis werden dann Schulmobilitätspläne erarbeitet, die passgenaue Maßnahmen zur Infrastruktur und Verkehrsregelung enthalten.

Gerade die Entschärfung von Gefahrenpunkten sollte beschleunigt werden. Dies gilt besonders im Sinne sicherer Radwegverbindungen. Diesen kommt eine besondere Bedeutung zu, da Radfahren für die Entwicklung und Selbstständigkeit der Kinder sehr förderlich ist. Und die Maßnahmen dürfen sich nicht auf das engere Umfeld der Schule beschränken, sondern in ein Gesamtkonzept durchgängiger sicherer Fahrrad-Verbindungen einfügen.

9) Welche Maßnahmen planen Sie, um den öffentlichen Raum fußgängerfreundlicher, grüner und einladender zu gestalten?

Auch hierzu einige Ideen, die in unserem aktuellen Wahlprogramm nachzulesen sind.

Unsere Ziele:

- Barrierefreiheit umsetzen: Wege und Plätze so gestalten, dass alle Menschen die Innenstadt selbstverständlich nutzen können.
- Stadtraum pflegen: begrünte Fassaden, saubere Plätze und attraktive Aufenthalts-zonen, gemeinsam getragen von Stadt und Gewerbe.
- Kunst & Kultur sichtbar machen: Kleine Bühnen, temporäre Kunstaktionen und kulturelle Veranstaltungen in der Innenstadt stärken Identität und Leben.
- Grundversorgung sichern: saubere Toiletten, Trinkwasserspender, klare Ausschilderung der „Netten Toilette“, die sichtbar und digital auffindbar sein muss.

10) Welche Maßnahmen zur Förderung von Rücksichtnahme und respektvollem Verhalten im öffentlichen Raum planen Sie – und wann rechnen Sie mit der Umsetzung der angekündigten Verhaltensstelen?

Das folgende Zitat aus unserem Wahlprogramm macht unsere Grundhaltung deutlich, die uns als politischer Handlungsleitfaden dient:

Die Grundlagen einer lebendigen und demokratischen Stadtgesellschaft sind Zusammenhalt und soziale Gerechtigkeit. Auch in Darmstadt vertiefen sich gesellschaftliche Gräben entlang von Meinungen, Lebensstilen und sozialen Lagen. Dem setzen wir eine Politik entgegen, die Vielfalt als Stärke begreift und Zusammenleben aktiv gestaltet. Darmstadt soll eine Stadt sein, in der Menschen sich frei, sicher und respektvoll begegnen können, unabhängig von Herkunft, Einkommen oder Lebensentwurf. Unterschiedliche Meinungen gehören zu einer pluralen Gesellschaft. Entscheidend ist, dass wir einander zuhören, Abwertung klar zurückweisen und Konflikte mit Vernunft, Empathie und Dialog lösen. Politik muss dafür Räume schaffen: in den Stadtteilen, in Vereinen, in Kultur und Sport, in Schulen und öffentlichen Einrichtungen. Sie darf nicht im Rathaus bleiben, sondern muss nahbar sein, zuhören und dort präsent sein, wo das Leben stattfindet.

Dazu, wann die Verhaltensstelen für die Fußgängerzone aufgestellt werden, liegen uns keine Informationen vor.