

Wahlprüfsteine zum Fußverkehr zur Kommunalwahl Darmstadt 2026

1 Stadtweite Fußverkehrsstrategie mit Fußverkehrsbeauftragten

Fußverkehr ist zentral für klimafreundliche, gesunde und inklusive Mobilität. Trotzdem fehlt in Darmstadt eine zentrale Ansprechperson, die Fußverkehr in Planungsprozesse einbringt – von der Bauleitplanung bis zur Baustellenkoordination. Andere Städte haben bereits entsprechende Stellen geschaffen.

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

Jede gute Verkehrsplanung muss von den schwächsten bzw. langsamsten Verkehrsteilnehmer*innen hergedacht werden und diese Verkehrsteilnehmer finden sich im Fußverkehr. Auch beginnt und endet jede Strecke, die zurückgelegt wird zu Fuß und in eine gut geplante Stadt, eine Stadt der kurzen Wege, ermöglicht es auch das alle Erledigungen zu Fuß möglich sind. Die Lobby für den Fußverkehr kann also eigentlich gar nicht groß genug sein. Die Verkehrsplanung der letzten Jahre in Darmstadt zeigt aber das immer noch allzu gerne zu Lasten des Fußverkehrs geplant wird. Wenn zum Beispiel das Projekt Heinerblocks erst zusammen gekürzt wird und dann in seiner reduzierten Umsetzung die Breite des Gehweges in der Liebfrauenstraße sogar verkleinert wird, auf 1,5 m was geringer ist als der Bewegungsraum von 2 Fußgängern (1,8m), ganz zu schweigen das dann noch zusätzlich Platz für Barrierefreiheit und Sicherheitsabstände notwendig sind. Also ja, Darmstadt sollte sich dringend ein Vorbild an anderen Städten, wie Heilbronn, Kiel oder Frankfurt nehmen und eine Stelle, die sich rein um die Belange des Fußverkehrs kümmert, schaffen. Auch wenn die das Sachgebiet Nahmobilitätsplanung des Mobilitäts- und Tiefbauamt sicher auch den Fußverkehr im Blick hat, ist das Schlüsselwort hier sicher „auch“, da zur Nahmobilität z.B. auch der Radverkehr gehört. Die Frankfurter Fußverkehrsbeauftragte hat auch an der TU Darmstadt studiert zum Thema geforscht und wurde hier promoviert, Expertise sollte es in Darmstadt also sicher noch weitere geben.

2 Illegales Gehwegparken konsequent ahnden

Zugeparkte Gehwege gefährden die Sicherheit und Mobilität vieler Menschen, insbesondere Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung. Dennoch wird illegales Gehwegparken in Darmstadt selten verfolgt.

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

Zuallererst müssen alleine die existierende Parkregelungen endlich ernsthaft durchgesetzt werden, statt Falschparker*innen und Verkehrsgefährder*innen zu ignorieren bzw. zu tolerieren. Es kann nicht sein, dass das Parken in Grünflächen (Rüdesheimer Straße), auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen (immer und überall) dauerhaft geduldet wird. Wir wollen außerdem Alternativen schaffen: Wir unterstützen die Einrichtung autoarmer Wohngebiete, wie dem Ludwigshöhviertel und Projekte zur Reduzierung des stehenden Verkehrs, wie Heinerblocks-Projekt in seiner ursprünglichen Form. Das beinhaltet auch eine reduzierte Parkplatzdichte.

3 Keine E-Tretroller und Fahrräder auf Gehwegen

Radfahrende und E-Tretroller auf Gehwegen oder in Fußgängerzonen stellen eine Gefährdung für den Fußverkehr dar. Insbesondere für Kinder und Ältere entstehen unsichere Situationen. Kontrollen sind selten, Informationen oft unklar.

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

Frage 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet, siehe Frage 4

4 Fuß- und Radverkehr trennen

Gemeinsame Wege führen oft zu Konflikten – zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen. Eine klare Trennung von Geh- und Radwegen trägt zur Sicherheit aller bei.

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

Wir finden, dass Mobilitätspolitik immer von den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen aus gedacht werden muss und sie genug Platz bekommen müssen. Außerdem sollen unterschiedlich schnelle Verkehrsströme möglichst gut getrennt werden. Das heißt Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sollen sich nicht zu enge Bürgersteige teilen, sondern Fahrradfahrer*innen und E-Roller-Fahrer*innen sollen auf geschützten Radwegen auf der Straße fahren oder eigene Fahrradstraßen bekommen und die Fußgänger den Bürgersteig sicher nutzen können ohne Konflikte mit E-Rollern und Rädern. Auch soll es für durch Sharing Angebote bereitgestellte E-Roller und Fahrräder separate Abstellplätze geben, damit diese Fußwege und Bürgersteige nicht blockieren. Wer die Angebote nutzt, das Gefährt aber nicht ordnungsgerecht abstellt, sollte ein Bußgeld zahlen müssen. Auch soll es allgemein ausreichend Abstellflächen für Räder geben, damit diese nicht auf dem Gehweg abgestellt werden müssen.

In der Innenstadt braucht es dringend eigene Radquerungen wie sie in den Niederlanden oder Dänemark selbstverständlich sind, sodass Fußgänger und durchgehender Radverkehr nicht beide in der Fußgängerzone in Konkurrenz sind und Unfallgefahr entsteht. Für den Anliegerfahrradverkehr ist in der Fußgängerzone zwischen engen Wegen für die komplettes Fahrradfahrverbot gelten soll und breiteren Wegen zu unterscheiden. In den letzteren muss der Fahrradverkehr in Schrittgeschwindigkeit stattfinden. Das sollte von Polizei und Ordnungsamt kontrolliert werden die so Unfälle verhindern können statt die sinnlosen und diskriminierenden Repressionen statt der sinnlosen und diskriminierenden Repressionen in der Innenstadt wie das Bettelverbot zu überwachen.

5 Mehr sichere und barrierefreie Querungsstellen

Sichere Querungen sind Voraussetzung für eine fußgängerfreundliche Stadt. Doch viele Straßen lassen sich nur schwer überqueren – insbesondere für ältere Menschen, Kinder oder Personen mit Einschränkungen. Hier braucht es Zebrastreifen, Mittellinien, Bordsteinabsenkungen und Bodenindikatoren.

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

Straßenquerungen und Ampeln sind ein wichtiger Ort für Mobilitätsgerechtigkeit. Wir brauchen mehr Sicherheit und Barrierefreiheit an Ampeln, wie flächendeckende Tonsignale, taktile Elemente und ausreichend lange Kreuzungszeiten. Diese sind wichtig für junge, alte und sehbehinderte Bürger*innen und lassen sich schnell und kostengünstig einrichten. Dies gilt besonders unter anderem entlang der Rheinstraße, die schon länger als Problemstrecke bekannt ist. Außerdem brauchen wir Sicherheitsverbesserungen an Kreuzungen, wie Polster oder die Absenkung von Bordsteinkanten. Das sind wichtige Zwischenschritte auf dem Weg zu einem sichereren Stadtverkehr.

6 Abschaffung von „Bettelampeln“ für Zufußgehende

An vielen Ampeln müssen Zufußgehende erst per Knopfdruck eine Grünphase anfordern – anders als Autofahrende. Das benachteiligt den Fußverkehr systematisch. Technisch sind automatische Detektionen längst möglich.

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

Wir sprechen uns gegen Bettelampeln aus. Leider sind sie auch an Kreuzungen, an denen es ohnehin eine regelmäßige Ampelschaltung für Autos gibt, immer noch alltagAlltag, wie an der Kreuzung Neckarstraße/Hügelstraße. An Kreuzungen muss es auch automatische Grünphasen für den Fußverkehr geben. Für sicherere Querungen an kleineren Querungsstellen ohne automatische Ampelschaltung sprechen wir uns für sogenannte Dunkelampeln aus. Das heißt das Ampeln für die Fußgänger nur auf Anforderung per Knopfdruck angehen. Dann kann man bei wenig Verkehr oder wenn man gut zu Fuß ist, jederzeit legal über die Straße gehen oder kann freiwillig und wenn notwendig die Ampel betätigen um den Autoverkehr zum stehenStehen zu bringen.

7 Verlässlichen und barrierefreien öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)

Ein verlässlicher ÖPNV, der sicher und durchgehend barrierefrei für alle zugänglich ist – auch wenn Reparaturen anstehen – ist die Basis für die Verkehrswende und in einer älter werdenden Gesellschaft dringend notwendig um die Teilhabe zu gewährleisten. Dazu gehören auch flexible Angebote wie der Heiner Liner, aber auch verlässliche Angebote in den Landkreis.

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

Bis Heute sind gerade wichtige Innenstadthaltestellen wie der Willy-Brandt-Platz und der Luisenplatz nicht barrierefrei ausgebaut. Wir finden, dass Barrierefreiheit wichtiger ist als Pflastersteinmuster. Der Denkmalschutz darf der Barrierefreiheit nicht im Weg stehen. Wir sehen aber auch das Problem einer Überlastung einzelner Innenstadtshaltestellen. Deshalb fordern wir brauchen mehrere gut verknüpfte und barrierefrei ausgebaute Innenstadthaltestellen, die ein barrierefreies Um- und Aussteigen erlauben. Regional- und Stadtbusse einfach zwischen Luisenplatz und Mathildenplatz aufzuteilen, mit einer viel befahrenen Hauptstraße dazwischen, ist keine Lösung. Auf diesem Umbau muss Priorität liegen und auch alle anderen Haltestellen müssen möglichst rasch barrierefrei ausgebaut werden.

Auch fordern wir Redundanzen in Darmstadts ÖPNV-Netz, damit der ÖPNV auch weiterläuft, wenn es einen Unfall gab oder ein Streckenabschnitt überholt werden muss. Eine gute Anbindung mit dem ÖPNV soll zu jeder Zeit gewährleistet sein. Dieses Netz darf auch nicht an der Stadtgrenze aufhören, sondern mit dem umliegenden Kreis zusammen geplant werden.

Um Angebote wie den Heinerliner langfristig auf sichere Reifen zu stellen, braucht es eine andere Fördermittelstruktur. Statt kurzfristiger hochbürokratischer Projektmittel, die auslaufen, braucht es eine ordentliche Dauerfinanzierung und Planungssicherheit. Deshalb setzen wir uns für eine sichere und ausreichende Finanzierung der Kommunen durch Bund und Land ein. Ein Mittel wäre die Vermögenssteuer, die den Ländern zugute kommt und dafür sorgt, dass genug Geld für diese wichtige Infrastruktur vorhanden ist.

8 Umsetzung von Schulwegeplanungen

Sichere Schulwege ermöglichen selbstständige Mobilität von Kindern. Darmstadt verfügt über Schulwegepläne – doch viele Maßnahmen wurden bisher nicht umgesetzt.

Frage:

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

Die Erstellung von Schulwegeplänen und Schulmobilitätsplänen ist in Darmstadt aktuell rein freiwillig, wodurch es nicht für alle Grundschulen einen Schulmobilitätsplan, inklusive Maßnahmen oder auch nur einen Schulwegeplan gibt. Für manche Schulen sind die Pläne auch schon wieder veraltet. Schulmobilitätspläne sollten flächendeckend für die Darmstädter Grundschulen erstellt werden und regelmäßig evaluiert werden. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen sollen priorisiert werden und zeitnah umgesetzt werden. Der Weg zur Schule ist prägend für das spätere Mobilitätsverhalten. Damit unsere Kinder lernen sich mit dem Umweltverbund zu bewegen und das Auto lieber mal stehen zu lassen, braucht es Schulwege, die sie sicher und selbstständig bewältigen können, keine unbeschränkten Bahnübergänge, wie am Judenteich, oder andere gefährliche Querungen. Damit dies gelingt müssen die Schulen im Zweifelsfall auch auf die Eltern einwirken, durch Gespräche und Handreichungen aber auch durch konkrete Maßnahmen, die den Hol- und Bringverkehr nur in einer spezifischen, dafür ausgewiesenen Zone ermöglichen. Allgemein sollte auch der Verkehr in der Umgebung der Schule verringert werden und zumindest Tempo 30 Zonen umgewandelt werden.

9 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern

Sitzgelegenheiten, Begrünung und barrierefreier Zugang fördern das Verweilen im öffentlichen Raum. Sie sind wichtig für soziale Teilhabe – nicht nur für Ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen.

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

Unsere Plätze müssen für alle Menschen zugänglich und einladend sein. Darmstadt hat viele große Plätze wie den Luisenplatz, den Karolinenplatz, den Quartiersplatz in der Lincolnsiedlung oder das Carree mit wenig Grün. Das müssen wir ändern: Wo möglich, sind öffentliche Plätze zu entsiegeln und zu begrünen. Auch Sonnensegel können dazu

beitragen, den Aufenthalt auf Plätzen bei Hitze angenehmer zu gestalten. Neben fehlendem Hitzeschutz werden die Plätze auch zunehmend durch Überwachung, Verbotszonen und kommerzielle Nutzung eingeschränkt. Es braucht Konsumzwangfreie und schattige Sitzmöglichkeiten.

Der öffentliche Raum besteht aber leider viel zu oft nicht nur aus Plätzen, sondern auch aus viel zu schmalen Fußwegen auf denen immer noch Autos parken und kaum Platz lassen. Deshalb wollen wir konsequent das Gehwegparken beenden und Gehwege wirklich wieder zu Wegen zum gehenGehen machen.

10 Mehr Rücksichtnahme im Alltag ermöglichen

Rücksichtnahme und klare Informationen helfen, Konflikte im öffentlichen Raum zu vermeiden. Am Runden Tisch Nahmobilität wurden u. a. Stelen mit Verhaltenstipps für die Fußgängerzone angekündigt – sie fehlen bis heute.

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

Um Rücksichtnahme und respektvolles Verhalten zu fördern, braucht es eine breite Aufklärungskampagne, mit Flyern, Plakaten, Anzeigen in den Medien, Hinweise, die schon beim Erlernen der Tätigkeit oder beim Kauf des Geräts gegeben werden und einfach immer wieder begegnen. Auch sollten Menschen auf ihr Fehlverhalten angesprochen werden, am besten von Autoritätspersonen.

Über den Verbleib der Verhaltensstelen wissen wir als Oppositionspartei leider auch nichts, bisher gab es keine Magistratsvorlage dazu.