

Thesen für Wahl-o-Rad Kommunalwahl 2026 Stadt Darmstadt:

These 1: Das Fahrrad ist nicht das Problem, sondern Teil der Lösung

Radfahren macht kein Lärm und keine Abgase. Radfahren braucht auch wenig Platz und verursacht keinen Stau. Der Radverkehr in Darmstadt soll daher in besonderem Maße durch gezielte Investitionen gefördert werden, auch weil dieses Verkehrsmittel in der Vergangenheit leider lange vernachlässigt wurde.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Die Linke Darmstadt sieht das Fahrrad als essenziell für eine zukunftsfähige Mobilität in Darmstadt und im Umland – sicher und umweltfreundlich! Deshalb wollen wir nicht nur existente Gefahrenstellen beseitigen, sondern ein Netz von grünen Radschnellwegen einrichten, die Radfahrer aller Art sicher von Quartier zu Quartier bringen.

These 2: Mit dem Rad oder zu Fuß sicher ankommen ist ein Grundrecht

Vision Zero – null Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr – erfordert, auch in Darmstadt, eine deutliche Beschleunigung des Infrastrukturumbaus, um einschlägig bekannte Gefahrenstellen zu beseitigen. Dieser Umbau kann nur durch eine umfangreiche Flächenumverteilung zulasten des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs und zugunsten des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) erfolgen.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Es ist schwer zu bestreiten, dass der enorme Flächenverbrauch und die Gesundheitsrisiken des KFZ-Verkehrs nicht nur dem Ausbau des Umweltverbundes, sondern auch der Nutzung der Straßen als öffentliche Räume geschadet haben. Es gibt nur einen Weg vorwärts: eine neue Aushandlung der Flächen und Priorisierung sicherer und gesunder Verkehrsmodi.

These 3: Planungsansatz, Teil 1: Zuerst die Gehwege

Bei der Planung von innerstädtischen Straßen muss der Verkehrsraum von außen nach innen gedacht werden: Zuerst erhalten Fußgängerinnen und Fußgänger ausreichend Platz, dann der Radverkehr. Die übrige Fläche kann dann für den Kfz-Verkehr geplant werden.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Der Priorisierung guter Gehwege kann die Linke Darmstadt voll zustimmen. Diese sind essenziell für die barrierefreie Bewegung. In der weiteren Aufteilung möchte Die Linke Darmstadt etwas flexibler sein. Wir wollen nicht nur einzelne Straßen betrachten, sondern Straßenzüge in ein Gesamtmobilitätskonzept zu integrieren. Dabei gilt es, den PKW-Verkehr in der Stadt erst sicherer für andere Verkehrsteilnehmer*innen zu gestalten und dann schrittweise obsolet zu machen, statt ihn nur planerisch zu blockieren. Dazu muss man über einzelne Straßenzüge hinausdenken und zukunftssträngige Alternativen (ÖPNV-Netz, Leih-Mobilität, P+R am Stadtrand, etc) priorisieren.

These 4: Planungsansatz, Teil 2: Kfz-Parkplätze kommen zuletzt in Betracht

Damit Radfahrerinnen und Radfahrer entspannt und sicher fahren können, brauchen sie mehr Platz, als ihnen heute in Darmstadt an vielen Stellen immer noch zugestanden wird. Es müssen daher Verkehrsflächen umverteilt werden. An Engstellen muss der Radverkehr auch Vorrang vor Parkplätzen bekommen.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung):

Begründung: Der sogenannte „ruhende Verkehr“ ist nicht nur ein großes, sondern auch ein vermeidbares Problem: Laut der „Mobilität in Deutschland“-Studie wird jeder zweite PKW kaum verwendet (wöchentlich oder seltener). Die Linke Darmstadt möchte den übermäßigen Gebrauch öffentlicher Straßen als Parkflächen einhegen, indem die Parkraumbewirtschaftung reformiert wird. Parkfläche kann keinen Vorrang vor der Abschaffung von Gefahren- und Strandungsstellen haben.

These 5: Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

Darmstadt braucht dringend Abstellanlagen in ausreichender Kapazität und Qualität an den wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel am Hauptbahnhof.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Die Linke Darmstadt befürwortet ein gesamtheitliches Konzept für die Verknüpfung des regionalen Verkehrs mit dem städtischen Umweltverbund. Besonders wichtig ist dafür der leichte Wechsel auf Rad und ÖPNV am Stadtrand und vor allem an den Bahnhöfen.

These 6: Netzlücken auf den Hauptachsen schließen

Die Lücken auf den Hauptachsen des Radverkehrs (Nord-Süd, Ost-West jeweils in beide Fahrtrichtungen) müssen in der kommenden Legislaturperiode geschlossen werden: Rheinstraße, Umfahrung der Fußgängerzone (Zimmerstraße), Teile der Frankfurter Straße, Kasinostraße.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Die Linke Darmstadt plant einen stufenweisen Ausbau der Radinfrastruktur. Dabei sollen zuerst die größten Lücken geschlossen werden, um eine angemessene Grundversorgung zu sichern. Zudem soll ein Netz von Fahrradstraßen entstehen, welche die Quartiere sowohl untereinander als auch zu wichtigen Einrichtungen verbinden.

These 7: Darmstadt ist eine Pendlerstadt

Alle umliegenden Kommunen müssen in der kommenden Legislaturperiode mit der Stadt Darmstadt für den Radverkehr verbunden werden. Das betrifft zunächst Roßdorf, Mühlthal und Weiterstadt.

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Die Linke Darmstadt möchte mit den umliegenden Gemeinden kooperieren, um diese schnellstmöglich mit dem städtischen Umweltverbund zu integrieren. Das beinhaltet die Schaffung angemessener Radinfrastruktur mit guten Zubringern in den teilnehmenden Kommunen.

These 8: Radverkehr soll im Haushalt Vorrang haben

Für die nächste Legislaturperiode soll die Stadt Darmstadt 30 € pro Einwohner und Jahr in die Radverkehrsinfrastruktur investieren, so wie der aktuelle Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung es vorgibt (<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>, Seite 26).

Position: (Zustimmung/Enthaltung/Ablehnung)

Begründung: Die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans sind nicht aus der Luft gegriffen. Das Ziel von 30€ pro Einwohner stammt aus den Niederlanden und sollte im Aufholkampf um bessere Lebensqualität als Minimum betrachtet werden.