

Darmstadt, den 18.02.2021

Fragen des Vereins „Wegerecht“

Antworten der Partei DIE LINKE

1. Eigeninitiativen

Welche Initiativen oder Anträge für den Fußverkehr gehen in der ablaufenden Legislaturperiode auf Ihre Gruppierung zurück? (gerne können Sie Nummern offizieller Sitzungsunterlagen oder Links zu Initiativen benennen)

Es folgt eine Übersicht über unsere Anträge und Anfragen, die im engeren Sinne mit Fußverkehr oder auch mit dem Umweltverbund insgesamt zusammen hängen. Die Initiativen, die sich in erster Linie auf den Radverkehr beziehen und zusätzlich auch den Fußverkehr tangieren, haben wir nicht hinzugefügt.

[Antrag „Lichtsignalanlagen“](#)

[Dringlichkeits Antrag "Tempo 30 auf dem Cityring"](#) (hat erhebliche Resonanz gefunden)

[Antrag "Aufweitung der Pfungstädter Straße"](#)

[Antrag "Verkehrswende für die Wilhelminenstraße"](#)

[Kleine Anfrage "Geh- und Radweg Welcome-Hotel"](#)

2. Fußverkehr in der vergangenen Legislaturperiode

Welche Verbesserungen für den Fußverkehr hatten Sie sich für die vergangene Legislaturperiode vorgenommen/gewünscht? Wurden diese oder andere Verbesserungen aus Ihrer Sicht in der ablaufenden Legislaturperiode erreicht? Haben Sie an diesen Verbesserungen mitgewirkt? Wenn ja, wie?

Wir wünschten uns, dass die Aufteilung des Straßenraums zugunsten der zu Fuß Gehenden und der Radfahrenden vorankommt. Diesbezüglich ist leider erst seit zwei bis drei Jahren etwas Zug in die Darmstädter Verkehrspolitik gekommen. Für die Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden fordern wir Tempo-Reduzierungen, insbesondere Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit. Hier gibt es einige kleine Verbesserungen, zu nennen ist die Einführung von Tempo 30 auf der B26 an der Hügel-/Kirchstraße, für die wir Druck gemacht hatten (siehe Antrag in Punkt 1).

Wir haben viele kleine Problemstellen angesprochen: einen ebenerdigen Übergang zur Schulstraße, die Außengastronomie am Welcome-Hotel, die Abschaffung oder wenigstens deutliche Reduzierung der Bettelampeln sowie die barrierefreie Nutzbarkeit der Fußgängerüberwege durch sehbehinderte Menschen.

Ein Trauerspiel ist das Thema „Gehwegparken“. Hier bleiben fast alle Wünsche offen. Der Magistrat zeigt sich hier so hartleibig, dass er nicht einmal in der Lage war, den Antrag der Magistratsfraktionen für das Woogsviertel umzusetzen (siehe folgender Punkt 3)

3. Förderung des Fußverkehrs durch Vermeidung von unreguliertem Gehwegparken

Mit Vorlage SV-2018/0049 wurde ein Antrag zur „Förderung des Fußverkehrs durch Vermeidung von unreguliertem Gehwegparken“ eingebracht.

Haben Sie den Antrag unterstützt? Welcher Umsetzungsstand wurde nach Ihrem Eindruck erreicht? Halten Sie diesen Umsetzungsstand für angemessen?

Unsere Fraktion hat sich enthalten, nachdem der folgende Änderungsantrag abgelehnt worden war:

„Der Magistrat wird beauftragt die Straßenverkehrsbehörde zu veranlassen, in allen Straßenabschnitten im Woogs- und Kapellplatzviertel mit ausreichender Breite zeitnah Parkflächen auf der Straße aufzuzeichnen, um die Autofahrerinnen und -fahrer vom nicht zulässigen Parken auf den Bordsteinen abzuhalten. Danach sollen Verstöße gegen das Gehwegparkverbot dort geahndet werden.

Als ausreichend bewertet wird bei einer Breite der Parkstands-Markierung von 2 Metern eine verbleibende Fahrgasse von mindestens 3,05 Metern. Ergänzend zu den Parkstandsmarkierungen auf der Fahrbahn kann ein Haltverbot mit dem StVO-Zusatzzeichen ‚Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt‘ (1053-30) beschildert werden.

Dieser erste Schritt zur Schaffung von mehr Raum auf den Fußwegen wird verbunden mit einer Initiative der Stadt, im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern ein Konzept für faires Parken zu entwickeln. Dazu wird der Parkbeirat aktiviert und beauftragt, Erfahrungen anderer Städte für Darmstadt nutzbar zu machen.

Zum Auftakt dieser Initiative organisiert der Magistrat eine Informationsfahrt nach Karlsruhe, wo Richtlinien zur fußverkehrverträglichen Legalisierung des Gehwegparkens bereits entwickelt und erprobt wurden.“

Nach unserer Kenntnis wurde der grün-schwarze Antrag bisher bestenfalls fragmentarisch umgesetzt. Das ist offensichtlich völlig

unangemessen und verdient in der nächsten Legislaturperiode politisches Nachfassen.

4. Leitlinien Nahmobilität

Mit Vorlage SV 2020/0045 wurden 10 Punkte für die Nahmobilität in Darmstadt beschlossen. Welche Punkte sind ihrer Meinung nach die wichtigsten (max. 3)? Wie bewerten Sie deren tatsächlichen Umsetzungsgrad? Wo würden Sie nachbessern?

Wir nennen die drei Punkte (2) Wegeverbindungen, (5) Querungsangebote und (7) Barrierefreiheit. Ohne die anderen Punkte für unwichtig zu erklären, sind diese aus unserer Sicht das „Rückgrat“ einer Politik für eine sicherere und einladende Nahmobilität.

Der Ausbau der Rad- und Fußwegeverbindungen wird leider erst seit einigen Jahren ernsthafter angepackt. Daraus sind einige gute Lösungen entstanden, die in der Stadtverordnetenversammlung und in der Bevölkerung positiv aufgenommen wurden (z.B. Heidelberger Straße, Rheinstraße). Von Flächendeckung kann noch keine Rede sein – dringender Bedarf herrscht beispielsweise an der Casinostraße, am Rhönring, an der Pallaswiesenstraße oder an der Heinrichstraße. Eine übergreifende Planung für den Aufbau eines Rad- und Fußwegenetzes mit einer Zeitschiene fehlt bisher noch. Dies sollte sich die Stadt in den nächsten 5 Jahren vornehmen.

Barrierefreie Verkehrsanlagen sind essentiell, um Menschen mit Behinderung die Teilhabe zu ermöglichen. Sie machen das Leben aber auch für andere Verkehrsteilnehmer*innen einfacher und sicherer. Deshalb ist dies für uns kein Nebenaspekt. Die Barrierefreiheit an Kreuzungen, Haltestellen u.ä. wird zunehmend beachtet und bei Umbauten/Sanierungen berücksichtigt. Es war wichtig, dass die Gestaltung des Ernst-Ludwig-Platzes durch die Intervention der StaVo nachgebessert wurde. Trotzdem ist noch viel zu tun.

Die Frage der sicheren und schnellen Kreuzungen steckt noch in den Kinderschuhen. Hier geht es nicht nur um ein theoretisches Ideal, sondern um die Machbarkeit im Bestand verbunden mit dem Anspruch der Einheitlichkeit.

5. Wahlprogramm

Was dürfen Fußgänger*innen für Verbesserungen von Ihnen in der kommenden Wahlzeit erwarten (nach Möglichkeit bitte Referenz im Wahlprogramm benennen)?

Unsere Vorstellungen für die Verkehrspolitik sind auf den Seiten 33 folgende dargelegt. Forderungen, um den Fußverkehr attraktiver zu machen, sind unter anderem: Darmstadt zu einer Stadt der kurzen Wege machen (S.33), durch Infrastruktur in den Quartieren werden die Wege kürzer und somit der Fußverkehr attraktiver. Ausweitung der Fußgänger*innenzone in der Innenstadt und verkehrsberuhigte oder

sogar autofreie Zonen in den Quartieren (S. 35) geben Fußgänger*innen mehr Platz und Sicherheit. Gehwege müssen wo nötig verbreitert werden und Fußgänger*innenüberwege aufgepflastert werden. Somit können Gehwege insbesondere von Personen mit Kinderwagen oder körperlichen Einschränkungen besser genutzt werden. Flächendeckende Tempo-30-Zonen für Pkws erhöhen die Verkehrssicherheit.

6. Falschparken und Kommunalpolizei

Durch Verdichtung, mehr und größere Fahrzeuge hat sich die Problematik von Falschparken und Behinderungen von Fuß-, Radverkehr sowie ÖPNV in den letzten Jahren zunehmend verstärkt. Städte wie Frankfurt und Wiesbaden haben auf dieses Problem erfolgreich reagiert, indem eine eigene kommunale Verkehrspolizei aufgebaut wurde, deren zentrale Aufgabe die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs ist.

Dürfen die WählerInnen von Ihnen eine Stärkung des Vorgehens gegen Falschparken und damit die Sicherung freier Gehwege in den kommenden Jahren erwarten? Werden Sie sich für die Bildung einer eigenen kommunalen Verkehrspolizei einsetzen oder haben Sie anderweitige Konzepte?

Falschparken ist ein großes Problem, nicht nur für den Fußverkehr sondern auch für den Radverkehr und den öffentlichen Nahverkehr. Wir halten daher ein Maßnahmenbündel für angebracht.

Wie in der Antwort auf Frage 5 erwähnt, wollen wir mehr autofreie Gebiete in der Stadt schaffen, in denen sich die Problematik des Falschparkens erübrigen sollte. Die von uns angestrebte grundsätzliche Reduktion des Automobilverkehrs kann außerdem zu einer Verringerung des Parkplatzbedarfs und somit des Falschparkens beitragen. Durch bauliche Maßnahmen lässt sich an vielen Stellen Falschparken effektiv unterbinden, ein Beispiel hierfür sind die Poller in der Heidenreichstraße. DIE LINKE befürwortet eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, da sie unter anderem hilft den Parkraum zu ordnen und so das Vorgehen gegen Falschparker erleichtert.

Die Kommunalpolizei wurde gerade um einige Stellen aufgestockt, obwohl Darmstadt eine der sichersten Städte Hessens ist. Wir würden es daher begrüßen wenn die Kommunalpolizei einen größeren Teil ihrer Ressourcen als bisher auf die Überwachung des Verkehrs verwendet.

7. Lichtsignalanlagen

Fußgänger werden in Darmstadt an Lichtsignalanlagen (Ampel) vielfach zu einer Grünanforderung gezwungen, anstatt diese grundsätzlich mit jedem Umlauf zu berücksichtigen. An manchen Ampeln sind daher in ungünstigen Fällen lange Wartezeiten hinzunehmen. Die Stadtverwaltung stützt sich dabei unverändert auf einen Magistratsbeschluss aus dem Jahr 1995

(Magistratsvorlage 0587/1995: „Lichtsignalanlagen mit Grün-Anforderung für Fußgänger“), der spätestens seit 2015 aufgrund einer Rechtsänderung des Bundes und entsprechender Verordnung des hessischen Verkehrsministeriums nicht mehr zulässig ist. Beabsichtigen Sie die Situation für Fußgänger an Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet zu verbessern?

DIE LINKE will solche „Bettelampel“ für Fuß- und Radverkehr abschaffen, bzw. durch Ampelschaltungen ersetzen, welche Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang gewähren. (Wahlprogramm S.34)