



MICHAEL KOLMER

LAUTESCHLÄGERSTRASSE 38 64289 DARMSTADT
TELEFON: 0 61 51/6 14 30 TELEFAX: 0 61 51/6 14 01
E-MAIL: KREISVERBAND@GRUENE-DARMSTADT.DE

Wahlprüfsteine Radentscheid zur Stichwahl des Oberbürgermeisters in Darmstadt

Gesetzt den Fall, Sie gewinnen die Wahl

1. Beschreiben Sie bitte Ihr verkehrspolitisches Leitbild, fassen Sie Ihre wichtigsten verkehrspolitischen Ziele in knappen drei Sätzen zusammen!

Die Mobilitätswende ist eine der wichtigsten kommunalen Aufgaben dieser Zeit – für den Klimaschutz, für mehr Lebensqualität und Sicherheit im Sinne der Vision Zero (d.h. keine Schwerverletzten und Toten im Straßenverkehr), für mehr Stadtbäume und Flächengerechtigkeit in der gesamten Stadt müssen mindestens 75 % der Verkehre im Umweltverbund (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr) abgewickelt werden. Den begonnenen Weg mit hohen Investitionen in die Verbesserung und insbesondere den Ausbau des Radwege-, Fußwege, Bus- und Straßenbahnnetzes sowie in die Anschaffung elektrisch betriebener Busse sowie der Heinerleiner verfolge ich auch in Zukunft. Carsharing-Angebote werde ich fördern und weiterhin auf Parkraumbewirtschaftung setzen, dabei nutze ich bei allen Neuerungen das Instrument wissenschaftlich begleiteter Verkehrsversuche.

2. Werden Sie den Bereich Mobilität als Oberbürgermeister selbst im Dezernat I leiten? Falls nein: Welchen Einfluss machen Sie geltend?

Als aktueller Mobilitätsdezernent habe ich mir – so sagen andere – einen guten Ruf erarbeitet. Zugleich kenne ich die Strukturen der Stadt durch jahrzehntelange Erfahrung. Als Oberbürgermeister werde ich für die Ziele der Mobilitätswende eintreten und sie unterstützen. Ich weiß aber auch, wie wichtig ein kluger Dezernatzuschnitt und gute Schnittstellen zwischen allen planenden Ämtern sind, damit wir vorankommen. Kurz gesagt: Das Ergebnis zählt, nicht die Struktur. Wie wir die Dezernate gut zusammenstellen, werde ich als Teamplayer deshalb im Magistrat besprechen.

3. Wie machen Sie Kreuzungen sicher für Rad- und Fußverkehr? Welche Kreuzungen gehen Sie konkret an und welche Maßnahmen ergreifen Sie bis wann?

Hinsichtlich der Gestaltung von Kreuzungen werde ich folgende Maßnahmen umsetzen:

- Neuaufteilung von Fahrstreifen an Kreuzungen oder an mehr streifigen Hauptverkehrsstraßen. Dabei erfolgt eine Trennung von Kfz- und Radverkehr, um die Sicht zu verbessern und Unfälle zu vermeiden.
- Umsetzung des Verkehrsversuchs „Geschützte Kreuzung“ nach holländischem Vorbild am Knotenpunkt Teichhaus-/Landgraf-Georg-Straße und bei Erfolg Ausweitung auf weitere Knotenpunkte
- Verzicht auf freie Kfz-Rechtsabbieger bei Neu- und Umplanungen von Kreuzungen (wie bspw. am Knotenpunkt Jägertor-/Kranichsteiner Straße)
- getrennte Grünphasen an Ampeln

Folgende Neuaufteilung an Kreuzungen habe ich zuletzt auf den Weg gebracht: Heidelberger - /Heinrichstraße, Neckar-/Rhein-/Kasinostraße sowie Kasino-/Bleichstraße.

Bei Letzterer wird sich durch die Reduzierung auf nur einen Linksabbieger-Streifen von der Bleichstraße in die Kasinostraße die Komplexität für Kraftfahrzeuge reduzieren. Die Markierung eines neuen breiten Radstreifens in der Kasinostraße wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs zusätzlich erhöhen. Aufgrund der neuen Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens für den Radverkehr kann dieser außerhalb der Linksabbieger-Streifen und außerhalb des Unfallschwerpunkts in die Kasinostraße abbiegen.

Eine *absolute* Sicherheit gibt es in Kreuzungsbereichen aber leider nicht; Lösungen wie die holländische Kreuzung oder die konsequente baulich getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr bringen neue planerische Debatten (Stichwort vollumfängliche Barrierefreiheit) und Herausforderungen. Zudem würden sie einen Vollumbau der Infrastruktur bedeuten, der Jahrzehnte in Anspruch nimmt und für den an vielen Stellen der Raum nicht vorhanden ist. Bei dieser Thematik muss man sich immer vergegenwärtigen, dass die Stadt über 70 Jahre hinweg für den Autoverkehr optimiert wurde und es nun eine aufwendige Aufgabe ist, Mobilität für alle Verkehrsarten in der Stadt gerechter und vor allem sicherer zu gestalten.

Mit unseren bereits beschlossenen und den noch geplanten Maßnahmen werden wir Stück für Stück zu mehr Verkehrssicherheit in Darmstadt beitragen.



MICHAEL KOLMER

LAUTESCHLÄGERSTRASSE 38 64289 DARMSTADT
TELEFON: 0 61 51/6 14 30 TELEFAX: 0 61 51/6 14 01
E-MAIL: KREISVERBAND@GRUENE-DARMSTADT.DE

Die Einladung des ADFC zur Preisverleihung des diesjährigen Fahrradklimatestes als eine der besten Städte bzw. Aufholer in unserer Größenkategorie bestätigt den eingeschlagenen Weg.

4. Welche Hauptstraßen verbessern Sie für den Radverkehr, mit welchen konkreten Maßnahmen und bis wann?

Meine Maßgabe ist das 4x4-Radprogramm und sein Maßnahmenkatalog. Diesen müssen wir möglichst schnell abarbeiten und ein Nachfolgeprogramm auflegen.

Geschafft haben wir bereits große Teile des Cityrings, die Teichhaus-, Neckar- und Heidelberger Straße, einen Teil der Landgraf-Georg-Straße sowie Teile der Dieburger Straße. In der Bismarckstraße und Heidelberger Landstraße wurde ein Zwischenschritt umgesetzt, bevor es zum großen Umbau kommt. Aktuell gebaut wird in der Nieder-Ramstädter Straße und in einem Teil der Frankfurter Straße, geplant sind Umgestaltungen der Kasino-, der Jägertor-, der Karl- und der Eschollbrücker Straße.

Um eine gute und sichere Ost-West-Verbindung zu schaffen, möchte ich den Radweg in der Heinrichstraße angehen. Unterschiedliche Straßenzuschnitte, kreuzende Straßenbahnen und notwendige Anpassungen der Lichtsignalsteuerung machen eine Neuordnung des Straßenraums planerisch dort zu einer echten Herausforderung. Es wäre unseriös, Ihnen an dieser Stelle einen konkreten Zeitplan zu nennen.

5. Welche Nebenstraßen werden unter Ihrer Führung zu Fahrradstraßen und welche qualitativen Standards (Zustand Fahrbahnbelag, nutzbare Breite, Kfz-Durchgangsverkehr) setzen Sie in allen Fahrradstraßen in Darmstadt um?

Auch hier gilt der Maßnahmenkatalog des 4x4-Radprogramms. Fahrradstraßen sind weiterhin ein zentraler Baustein zur Führung des Radverkehrs in Wohnstraßen. Sie haben sich in Darmstadt in ihrer Netzfunktion und als kostengünstiges Element der Radverkehrsförderung bewährt. Allerdings wird die alleinige verkehrsrechtliche Anordnung über Markierung und Beschilderung in vielen Fällen nicht dem eigentlichen Anspruch an eine Fahrradstraße gerecht. Im Vergleich zu den bisherigen Fahrradstraßen wird künftig ein höherer Qualitätsanspruch angestrebt. Konzeptioneller Hintergrund dafür sind die im Jahr 2019 erstmals veröffentlichten Musterlösungen des Landes Hessen und unsere eigene Beschlussfassung aus der Radstrategie. Gemäß Letzterer ist eine nutzbare Fahrgasse von vier Metern die Zielvorgabe. Die hessischen Musterlösungen sehen zudem statt des „grünen Teppichs“ rot markierte Flächen in den

Kreuzungsbereichen vor. Diese Anforderungen erfüllen die bisherigen Fahrradstraßen nur bedingt. In der Fahrradstraße Wilheminenstraße setzen wir die neuen Vorgaben erstmals um. Im städtischen Maßnahmenplan war auch die Einrichtung von Fahrradstraßen außerhalb von Wohnstraßen vorgesehen, z. B. im Schreberweg. Entgegen der ursprünglichen Planung kann in diesem Bereich allerdings keine Fahrradstraße angeordnet werden, da der Fußverkehr dort – aufgrund des fehlenden Gehwegs – keine ausreichende Berücksichtigung finden würde. Das Thema Fahrradstraße braucht deshalb einen Neustart. Wir müssen das Thema konzeptionell nochmals angehen und ein erneuertes Netz entwerfen. Radverbindungen abseits von Straßen wie im Bürgerpark oder die sanierte Strecke zwischen Arheilgen und Kranichstein bleiben dabei weiterhin wichtig.

6. Wie geht es mit dem 4x4-Programm weiter? Wie viel Geld investieren Sie in Zukunft in den Ausbau der Radwege? Wie viele unbefristete Vollzeitstellen erhält das Sachgebiet Nahmobilitätsplanung unter Ihrer Führung?

Mein Ziel ist bereits im Klimaschutzplan 2035 verankert: Die Verstärkung, Fortführung und Intensivierung des 4x4-Radprogramms bis 2035 unter Beibehaltung der planerischen und finanziellen Kapazitäten sowie zusätzlicher Baukapazitäten. Bis 2028 soll ein der Radstrategie entsprechendes stadtwieites Hauptradroutennetz an Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt mit möglichst baulich von Fuß- und Kfz-Verkehr getrennten Radwegen umgesetzt werden. Es wird bis spätestens 2035 durch ein umfassendes Nebennetz ergänzt.

Ziel ist zudem eine Radschnellwegverbindung zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar, die über Darmstadt, Alsbach-Hähnlein und die Bergstraße verläuft. Ich werde mich für eine zeitnahe Weiterführung des bereits auf Darmstädter Gemarkung fertiggestellten Radschnellwegs Frankfurt-Darmstadt nach Süden einsetzen.

Außerdem müssen die bereits bestehenden Anbindungen an die Nachbarkommunen bis an städtische Gemarkungsgrenze ganzjahrestauglich weiterentwickelt werden. Bereits geschafft sind die Verbindungen Waldkolonie – Riedbahn, Wixhausen – Erzhausen durch den Radschnellweg und Eberstadt – Mühlthal durch die Sanierung des Nieder-Ramstädter Wegs. In Vorbereitung ist die Radstrecke Darmstadt – Roßdorf. Zudem konnte ich bei Hessen Mobil erreichen, dass die Radverbindung Böllenfalltor – Traisa priorisiert behandelt wird.



MICHAEL KOLMER

LAUTESCHLÄGERSTRASSE 38 64289 DARMSTADT
TELEFON: 0 61 51/6 14 30 TELEFAX: 0 61 51/6 14 01
E-MAIL: KREISVERBAND@GRUENE-DARMSTADT.DE

Das Sachgebiet Nahmobilität beim Mobilitätsamt verfügt derzeit über 7,77 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Davon sind zurzeit 7,39 VZÄ besetzt. Die Aufhebung der noch bestehenden Befristung für 3,77 VZÄ bis Ende 2024 habe ich bereits veranlasst.

Die Stadtverordnetenversammlung muss beschließen, wie viele weitere zusätzliche Stellen dieses Sachgebiet in Zukunft erhalten wird. Wenn es notwendig ist, werde ich mich für eine Aufstockung einsetzen.

7. Werden Sie den Bereich Stadtpolizei, die u.a. für die Einhaltung der Verkehrsregeln zu sorgen hat, auch als Dezernent übernehmen? Welche Vorgaben werden Sie im Bereich der Parkraumüberwachung machen? Im Moment duldet die Stadtpolizei zugeparkte Gehwege (Restbreite offiziell bis 1,60 m) und schleppt pro Tag insgesamt nur ein bis zwei Autos ab, wie sich aus der Antwort einer kleinen Anfrage der SPD zum Thema ergibt (<https://darmstadt.gremien.info/petition.php?id=1751>). Ist das bisherige Vorgehen für Sie angemessen?

Eine pauschale Antwort für sämtliche Straßen und Gehwege in Darmstadt kann nicht gegeben werden. Es ist immer der Einzelfall zu prüfen. Keinesfalls wird es jedoch ein regelmäßiges Dulden des Gehwegparkens geben. Relevant ist immer die akute Gefährdungslage aufgrund des parkenden Fahrzeuges. Werden Menschen in ihrer freien Bewegung als Zufußgehende eingeschränkt oder sogar gefährdet, weil Rettungswege und Kreuzungspunkte zugeparkt sind, muss konsequenter als bisher gehandelt werden. An notorisch zugeparkten Stellen werden wir auch weiter durch Infrastruktur (Poller, Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten etc.) regelnd eingreifen.

8. Streben Sie eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt wie bisher beschlossen an (https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/Parkraumbewirtschaftszonen_2023-01-25.pdf)? Bleibt es unter Ihrer Führung bei einer Umsetzung bis 2025 und später (Verlegerviertel, Pallaswiesenviertel)? Wie stellen Sie sicher, dass Ihr Zeitplan eingehalten wird? Wird in den Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung auch das Gehwegparken unterbunden?

Eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung entlastet den öffentlichen Raum, verbessert die Verkehrssicherheit und trägt zu einer gerechteren Verteilung der zur Verfügung stehenden Flächen unter den verschiedenen Nutzergruppen bei. Der Erfolg in Quartieren wie dem Woogsviertel zeigt: Auf einmal sind Gehwege wieder als solche nutzbar, Garagen und Einfahrten werden gemäß ihrer ursprünglichen Bestimmung genutzt. Zwischen Bäumen

renaturieren wir verkümmerte Grünstreifen. Die Sicherheit und Aufenthaltsqualität des gesamten Viertels steigt. Gleichzeitig finden Anwohnende wieder leichter einen Parkplatz. Die Parkraumbewirtschaftung wird derzeit nach einem zweistufigen Verfahren eingeführt. Zuerst erfolgt die Ausweisung als Parkzone mit Bewirtschaftung durch Parkscheinautomaten und Begrenzung der Parkdauer. Danach kommt sukzessive die Anpassung und Neuordnung des Straßenraums, besonders in sensiblen Bereichen unter Berücksichtigung der Schleppkurven für die Entsorgungsfahrzeuge sowie Einsatzfahrzeuge.

Der von Ihnen verlinkte Zeitplan wurde unter meiner Regie als Mobilitätsdezernent erstellt. Selbstverständlich bleibt es bei diesem Zeitplan auch unter einem Oberbürgermeister Michael Kolmer. Die personellen Voraussetzungen zur Einhaltung des Zeitplanes sind geschaffen. Die Einführung größen- bzw. gewichtsabhängiger Parkgebühren in anderen Städten beobachte ich aufmerksam. Wichtig ist, dass wir hier im Rhein-Main-Gebiet zu einer einheitlichen Vorgehensweise kommen, um keinen schwer vermittelbaren Flickenteppich zu schaffen.