

Die WGD stellt sich dem Individualverkehr



Die WGD hat sich ausführlich mit einem zukunftsweisenden ÖPNV-Konzept für die Metropolregion Darmstadt beschäftigt („Die WGD gestaltet ihr ÖPNV-Konzept“). Wir halten ein vernetztes, leistungsfähiges Ring- oder S-Bahn-System um die Stadt herum mit schnellen Nahverkehrs-Anschlüssen in den Großraum Frankfurt bei bedarfsgerechter

Anbindung des Landkreises für ökologisch und sozial wünschenswert und technisch zu vertretbaren Kosten machbar, wenn auch erst auf lange Sicht. Hierzu kann sogar auf teilweise ungenutzt noch vorhandene Normalspur-Gleise („Nordostumfahrung auf der Schiene“) zurückgegriffen werden.

Daneben verdoppelnd eine Straßenbahn planen zu wollen, wie das unsere Stadtobere vorhaben, erinnert doch sehr an Schilda, oder nicht? Die WGD macht da jedenfalls nicht mit!

So wichtig ein gutes ÖPNV-System ist: man kann nicht übersehen, dass der Individualverkehr auf der Straße – ob Auto, Fahrrad oder schlicht zu Fuß – auch in Zukunft größte Bedeutung haben wird. Daher muss dieser Bereich umweltfreundlicher, klimaneutraler, unfallfreier und den technischen und kommunikativen Entwicklungen angepasst werden. Insbesondere das Auto (47,7 Millionen Fahrzeuge), das ständig sicherer und komfortabler wird (technische Assistenz und Automatisierung; Konnektivität und Vernetzung; GPS-Navigation; autonomes Einparken und Fahren; Musik/Video; alternative Antriebe), dürfte noch attraktiver werden. Ein zusammen gestückelter ÖPNV nach Muster der unsäglichen Lichtwiesenbahn hat dagegen keine Chancen. Eher net!

Die WGD stellt sich auf eine ganzheitliche, vernetzte, integrierende und nachhaltige Verkehrspolitik ein, die der Automobilität gebührend Raum lässt. Leider ist das Innovationspotential der Automobilindustrie und das Käuferverhalten (SUV-

Boom, Motorleistung) mit Blick auf Klimaziele enttäuschend. Also muss auf andere Strategien gesetzt werden.

Wichtigstes Element dabei ist die Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr. Das funktioniert umso besser, je besser die Leistung und Vernetzung des ÖPNV-Systems ist und je besser es gelingt, Verkehrsteilnehmer zum Verzicht auf die Nutzung stark befahrener Straßen – besonders der Innenstadt – zu bewegen. Verkehrsverbote für bestimmte Fahrzeuge und Straßen – wie in Darmstadt – sind dafür ungeeignet. Die WGD lehnt das ab. Wir setzen auf neue Geschäftsideen, die alternative Nutzungen von Fahrzeugen zulassen, etwa über „call-on-demand“ buchbare Fahrgemeinschaften oder Ride-Sharing, womit verfügbare Autos, Räder oder Skooter kollektiv nutzbar werden. Solche Entwicklungen bahnen sich bereits an und werden in Zukunft erhebliche Beiträge zur Reduzierung von Verkehrsmengen liefern. Eher wie net!

Es ist klar, dass diesen Entwicklungen in Deutschland (noch) regulatorische Hürden entgegenstehen. Verkehrsmindernde Alternativen sind in den gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Nahverkehr nicht vorgesehen. Es stehen dem (noch) die partikulären Interessen des Taxi- und Mietwagengewerbes entgegen. So kommt es, dass es zwischen dem PKW und Bussen mit über 12 Metern Länge und 60 Fahrgästen praktisch keine zwischengroßen Gefährte gibt. Diese Lücke muss ein flexibles Mini-Bus-System mit „call on demand“ schließen, das sich – bei optimaler Routenführung – den individuellen Bedürfnissen anpasst. Dies wäre auch wirtschaftlich, ökologisch und – wenn Fahrpreise an die von Bussen und Bahnen angepasst werden – auch sozial von Vorteil. Leere Straßenbahnen gehören der Vergangenheit an. Die WGD meint, dass solche Hürden fallen müssen, wenn klimaschonende und verkehrspolitische Politik erfolgreich sein soll.

Die durch Regulierungen massiv bedrängte Verkehrswende kann man nur dann erreichen, wenn man auf kommunaler Ebene die Bürger beteiligt und überzeugt und nicht „von oben“ diktiert! Mit dieser Perspektive engagiert sich die WGD für den CO₂-neutralen Verkehr in der Stadtregion, gerade weil es dabei keinen Kampf um die Verteilung der vorhandenen Verkehrsflächen mehr geben muss.



Auch hat die Corona-Epidemie bestimmte strukturelle Entwicklungen beschleunigt und uns dabei wichtige Hinweise für die Zukunft gegeben. Einesteils hat sie die Tendenz weg vom ÖPNV und hin zum individuellen Fahren bekräftigt; zum anderen hat sie die Arbeitswelt verändert und Verkehrsflüsse durch die Tendenz zum „home office“ und zu „virtuellen Hörsälen“ reduziert. Auch dies spricht für das Experimentieren mit neuen Verkehrslösungen. Der Shuttle „HeinerLiner“ ist ein guter Ansatz – nur nicht mutig genug.

Mit den zu erwartenden Entwicklungen entschärft sich auch ein weiteres Problem: Das Zuparken ganzer Straßenzüge. Die derzeit von der Stadt betriebene undifferenzierte Parkplatzbewirtschaftung, die einfach nur die Stadtkassen füllen soll, ist nach Meinung der WGD fehl am Platz, ebenso wie das unnötige Streichen von Parkplätzen wie jüngst in der Goethestraße. Das vergiftet nur das Klima zwischen Autofahrern und Radfahrern. Wenn man schon Parkplätze bewirtschaften will, dann bitte schön auch mit „Ausschank“! Dann sollte es in diesen Bereichen im Boden Steckdosen geben, über die abgestellte Fahrzeuge nachts zum günstigen Tarif ihre Batterien laden können. Teure Schnellladesäulen mit Preisen zwischen 0,4 und 1,0 €/KWh sind für die Verbreitung der E-Mobilität nicht förderlich, am wenigsten für Bewohner von Mietshäusern mit Straßenparkplatz. Dies gilt im Besonderen für verdichtete Stadtteile wie Bessungen oder das Woogs-Viertel. Hier muss die ENTEGA noch kräftig in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Denn: wenn man schon auf Elektromobilität setzt, muss man auch den Strom liefern können. Das gilt auch dann, wenn künftig andere Antriebstechniken (synthetischer Diesel, Wasserstoff) umweltfreundlicher hergestellt werden könnten als Elektrizität.

Eine weitere Aufgabe bleibt für Darmstadt unerledigt: klassische Verkehrsinfrastruktur. Wichtige Durchgangsstraßen nach und aus Darmstadt sind dringend überholungsbedürftig (Nieder-Ramstädter-Straße; Sanierung für 2018 geplant, damit überfällig!), nicht zu sprechen von Straßen niederer Ordnung (Klappacher Straße u.v.a.m.).

Dass Darmstadt bei den Verkehrsunfällen vom SDG-Portal mit 5,8 Verunglückten je 1.000 Einwohner miserabel bewertet wird, verlangt nach besserer unfallreduzierender Verkehrsführung etwa durch Kreisverkehre, was auch städtebaulich positive Akzente setzen könnte, und durch ausgewiesene Fahrradwege. Denn: neben dem Auto haben sich erfreulicherweise bereits länger verfügbare, aber technisch weiterentwickelte Fahrzeuge durchgesetzt: mit Muskelkraft oder Elektromotor betriebene Fahrräder, Lastenfahrräder oder Skooter. Das hat zweifellos zu einer CO₂-Reduktion geführt. Die WGD findet das gut. Eher wie net!

Nach zehn Jahren grüner Radpolitik hat die Obrigkeit – getrieben vom Radentscheid der Bürger:innen – nun überhastet und unkoordiniert versucht, Radwege auszuweisen, indem Autospuren umgewidmet werden. Deren Wegfall provoziert Staus und führt zur Verärgerung der Betroffenen. Freie Straßenbahntrassen wie auf der vielbefahrenen Heidelberger Straße werden nun von PKWs mitbenutzt. Die Tram steht dafür im Stau. Wichtige Fahrspuren an Ampelkreuzungen entfallen und Staus und Unfälle häufen sich. An der Ecke Heidelberger/Eschollbrücker Straße etwa dürften sich die Unfälle seitdem verdoppelt haben. Auch an diese Stelle gehört ein Kreisverkehr (wie etwa auch am Breslauer Platz als repräsentativer Stadteinfahrt und vor allem an allen unfallträchtigen Kreuzungen). Neue Radwege sollten als ein Netz flächendeckender Fahrstraßen konzipiert werden, nicht nur als einzelne abgehängte Vorführestrecken.

Bei neuen Radwegen sind nach Ansicht des ADAC ganzheitliche Mobilitätskonzepte zu verfolgen. Dabei sind die Belange aller Beteiligten wie Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, Anwohner, Gewerbetreibende und Lieferverkehr gleichermaßen zu berücksichtigen. „Den Verkehrsraum vorschnell, beispielsweise durch Pop-Up-Radwege umzuverteilen, ist nicht das richtige Mittel, um langfristig den Verkehrsfluss zu verbessern und für mehr Sicherheit zu sorgen“, so der ADAC. Damit bleibt auch auf diesem Gebiet noch einiges in Darmstadt zu tun. Die WGD will dabei mithelfen.

Individualverkehr integrieren– WGD wählen! Eher wie net!

V.i.S.d.P.: Der Vorstand der Wählergemeinschaft Darmstadt (WGD) e.V.
Frankfurter Landstraße 242, 64291 Darmstadt; <http://wg-darmstadt.de>

