

1. Verkehrswege zu Schulen, Hochschulen, Sportstätten

Wie wollen Sie hier gegensteuern, Finanzmittel in welcher Höhe wollen Sie hierfür einsetzen?

Wir begrüßen, wenn Kinder und Jugendliche möglichst selbstständig mobil sind – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. (Verkehrs-) sichere Schulwege sind dafür notwendige Grundlage. Unser Fokus liegt auf pragmatischen Lösungen vor Ort – nicht auf großangelegten Programmen mit unklarer Wirkung. Wo möglich und sinnvoll wollen wir Schulstraßen einrichten, um unübersichtliche Situationen unmittelbar vor den Schulen aufzulösen. Pauschale Ansätze wie die „Elterntaxi-Verteufelung“ greifen zu kurz – denn sie ignorieren auch berechtigte Sorgen von Eltern. Unsere Politik wird daher insbesondere Elternpflegschaft und Schulleitungen einbeziehen.

Der konkrete Mittelbedarf hängt von der jeweiligen Maßnahme ab, deshalb setzen wir auf gezielte, projektbezogene Investitionen. Wir sind weiterhin überzeugt, dass die (möglichst auch baulich) getrennte Führung von Verkehrsteilnehmern den größten Beitrag zur Verkehrssicherheit beiträgt und wir deshalb separate Streckenführungen jenseits der Hauptstraßen bevorzugen.

2. Radabstellanlagen in Wohnvierteln

Wie denken Sie das Problem gleichberechtigt für Fahrräder zu lösen?

Das Problem fehlender Parkmöglichkeiten sowohl für PKW als auch Fahrräder ist bekannt. Grundsätzlich sind private (Tief-) Garagen für beide die bevorzugte Lösung – in Neubaugebieten ist es in der Regel kein Problem. In Quartieren mit hohem Bedarf prüfen wir, ob durch intelligente Lösungen (z. B. Quartiersgaragen oder modulare Anlagen) eine Entlastung möglich ist. Dabei ist für uns die Beteiligung der Anwohnerschaft zur Schaffung von Akzeptanz am Ende auch wichtig. Fahrräder benötigen weniger Platz – das heißt einerseits, auf einem PKW-Parkplatz könnten mehrere Fahrräder abgestellt werden, gleichzeitig ist es aber auch möglich, Fahrräder in den Häusern abzustellen (sofern dort die baulichen Voraussetzungen gegeben sind). Am Ende brauchen wir Quartierslösungen für PKW-Parkmöglichkeiten, bei denen auch private Stellflächen, z. B. Supermärkte, miteinbezogen werden. Wir wollen zunächst Lösungen finden, um die Parkproblematik für PKW zu erleichtern, um dann auch Straßenraum für andere Zwecke umzuwidmen. Es gehört für uns aber zu einer ehrlichen Debatte, dass wohnortnahes (und bezahlbares) Parken von vielen Menschen in unserer Stadt als eine alltägliche Notwendigkeit gesehen wird. Den berechtigten Interessen dieser Menschen wollen wir Rechnung tragen.

3. Ebene und freie Wege

Wie wollen Sie erreichen, dass die Wege – wo nötig – nachhaltig saniert werden und verhindern, dass diese weiterhin durch unerlaubt abgestellte Fahrzeuge beschädigt und verengt werden?

Wir teilen die Analyse, dass viele Gehwege in einem schlechten Zustand sind. Das ist auch das Ergebnis einer jahrzehntelangen Vernachlässigung unserer Infrastruktur – über alle Parteien und politischen Ebenen. Angesichts der finanziell und personell knappen Ressourcen unserer Stadt werden wir hier keine (schnelle) Generalüberholung erreichen können. Stattdessen brauchen wir klare Prioritäten, wo wir unsere Infrastruktur zuerst erneuern wollen – dort dann aber auch dafür sorgen, dass unsere Infrastruktur nachhaltig gebaut und erhalten wird. Neben der Energieinfrastruktur wollen wir uns vor allem um die verkehrsreichen Achsen kümmern, die derzeit Problemzonen sind – jeweils für Fußgänger, Radfahrer, PKW- und LKW-Verkehr sowie den ÖPNV. So bedauerlich es ist, werden wir die Fehler aus den letzten Jahrzehnten nicht kurzfristig beheben können.

Das Thema Gehwegparken hat für uns daher keine grundsätzliche Priorität. Dort, wo parkende Fahrzeuge ein offensichtliches Problem sind, werden wir aktiv. Aber wir halten es für falsch, Probleme zu konstruieren, wo im täglichen Miteinander keine Probleme sind.

4. Bauen und Instand halten

Wie wollen Sie die Instandhaltung unserer Verkehrswege organisieren und dauerhaft finanzieren, damit solche Probleme nicht auftreten?

Wie oben bereits beschrieben, setzen wir uns für eine verlässliche Erneuerungs- und Instandhaltungsstrategie unserer Infrastruktur ein, die systematisch erfasst, bewertet und priorisiert, wo der dringendste Handlungsbedarf besteht. Das betrifft Straßen, Brücken und Radwege gleichermaßen. Die Korkenziehertrasse muss zunächst vor allem in ihrer Funktionalität erhalten bleiben. Die Brücken sind dafür natürlich elementar. Erweiterungsmaßnahmen, auch wenn diese sinnvoll sind, würden wir vermutlich eher kurzfristig bei freien Planungs- und Finanzressourcen angehen. Insgesamt setzen wir auf eine pragmatische Infrastrukturpolitik: Erhalt vor Neubau, langfristige Planung vor Aktionismus, Ausbau nur bei echtem Bedarf.