

Mobilität in Offenbach

Grundsätze

Volt Offenbach möchte für alle Verkehrsteilnehmer*innen faire Bedingungen herstellen. Die Interessen von Autofahrer*innen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Auch die Interessen der Gewerbetreibenden sind in einer integrierten Verkehrsplanung berücksichtigt.

Ein faires Verkehrskonzept identifiziert deshalb die Bedürfnisse folgender Akteure: Fußgänger*innen, Radfahrende, Autofahrer*innen, Gewerbetreibende und Personen mit besonderen Bedürfnissen.

Ein gut ausgebauter und attraktiver öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) ist für Offenbach eine wichtige Voraussetzung, um Mobilität für alle zu ermöglichen. Wenn die Anzahl parkender Autos in der Innenstadt reduziert wird, können die entstehenden Freiflächen anderweitig genutzt werden – beispielsweise für Radwege oder Grünflächen.

Auch die Konnektivität (die Verbindungen in umliegende Städte) ist ein zentraler Punkt unseres Verkehrskonzeptes. Eine komfortable Verbindung in Außenbezirke und umliegende Städte gelingt nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr, sondern ganz besonders auch mit Radschnellverbindungen und Busverbindungen, die einen Transport auch zu Tagesrandzeiten und Nachts ermöglichen.

Lebenswerte Stadt

So darf Offenbach sein

Eine Stadt lebt davon, dass sie lebenswert ist. Sie floriert, wenn sie attraktive Angebote für Freizeit, Bildung und Arbeit bereitstellt. Dafür muss sie gut erreichbar sein und vorhandene Flächen optimal nutzen. Ein wesentlicher Beitrag dazu ist die Mobilität und ihre positive Interaktion mit der Umwelt. Wir von Volt fordern eine integrative Mobilität, die den Fokus auf einen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine lokale emissionsfreie Bewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad neben anderen Fortbewegungsmitteln fördert. Integration heißt für uns, dass eine Verkehrsgruppe nicht zum Nachteil Anderer dominiert. Dafür benötigt es ein integriertes Gesamtkonzept, bei dem verschiedene Maßnahmen und Angebote zur Mobilität ineinander greifen.

Die Umwelt als Lebensraum von Mensch und Tier darf dabei nur in vertretbarem Maße belastet werden, sodass Unfälle und Sicherheitsrisiken auf ein Minimum reduziert werden. Eine Stadt muss von Anfang an in der Planung Umwelt- und Sicherheitsaspekte berücksichtigen und so angelegt sein, dass sie die Menschen zur gesunden Bewegung motiviert.

Wir möchten ein System fördern, bei dem eine regelmäßige Überprüfung der Maßnahmen und Integration zu einer Anpassung an neue Gegebenheiten und Erkenntnisse führt. Ein digitales Curbside-Management¹ sehen wir hier als eine mögliche Option, die wir unterstützen möchten.

Die Stadt dient den Menschen als Lebensraum; wir möchten ihn als solchen behandeln, planen und entwickeln. Andere Städte Europas wie Amsterdam, Kopenhagen, Barcelona und nicht zuletzt Helsinki sind für uns Vorbilder. Lasst uns gemeinsam Mobilität neu denken!

¹ <http://www.citytech.org/curbside-management>

Das Auto in der Stadt

Autos sind der Inbegriff von Mobilität und Eigenständigkeit. Allerdings bringen sie im urbanen Umfeld viele Nachteile mit sich, wie zum Beispiel Luftverschmutzung, Umweltbelastung, Lärmbelästigung, einen hohen Platzverbrauch (weniger als 10 % aller Fahrzeuge bewegen sich gleichzeitig)², Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer*innen und ein unästhetisches Stadtbild.

Volt plädiert dafür, den Autoverkehr und damit die einhergehenden negativen Auswirkungen zu reduzieren. Insbesondere in den Städten soll der ÖPNV und emissionsfreier Verkehr wie Fahrräder einen größeren Stellenwert als Autos einnehmen.

Sicherheit für Fußgänger*innen

Um die Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen, plädieren wir für ein konsequentes Tempolimit in der Stadt von 30 km/h, für größere Verkehrsadern 40 km/h. Auf allen anderen Straßen soll die Geschwindigkeit auf eine mit Umwelt und Anwohner*innen vertretbare Höhe festgesetzt werden. In Wohngebieten gehört die Straße durch ein Tempolimit von 8km/h als Spielstraße wieder den Kindern und Anwohner*innen. Barcelona hat es mit den Superblocks – oder, wie es dort, heißt „Superilles“ – vorgemacht.

*Kai Kotzian sagt: "Ich nenne es Insel des Glücks (Illes)".
Wohngebiete sollten nicht zum Abkürzen des Fahrweges oder
Umfahren eines Staus genutzt werden.³*

² "Zu Spitzenstunden sind nie mehr als 10 % der Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs"
- Mobilität in Deutschland MiD - Ergebnisbericht, Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur, Dezember 2018, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile, hier S. 5

³ mehr zu den für Autoverkehr abgeschirmten Bereiche in Stadtteilen - Superblock / Superilles
<https://www.op-online.de/offenbach/radentscheid-will-offenbach-fahrradfreundlicher-machen-90016018.htm> Bericht in Offenbach Post vom 1. August 2020

Helsinki hat uns 2019 gezeigt, dass Verkehr auch ohne tote Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen auskommen kann. Um dieses Ziel auch hier zu erreichen, möchten wir zielgerichtete Maßnahmen umsetzen; dazu gehören mehr Kontrollen und eine konsequente Ahndung bei Verstößen, insbesondere solcher, die andere Verkehrsteilnehmer*innen gefährden (Überfahren einer Ampel bei Rot, unzureichender Abstand zu Radfahrern*innen, überhöhte Geschwindigkeit, Drängeln und risikoreiches Fahren).

Elektromobilität und Parkraumbewirtschaftung

Des Weiteren ist Volt Offenbach davon überzeugt, dass die Zukunft des Autos dem Elektromotor gehört. Für Plug In-Fahrzeuge⁴ soll es über einen begrenzten Zeitraum von 8 Jahren kostengünstigere ausgewiesene Parkplätze mit Ladesäule geben, die ausschließlich oder zeitweise Elektrofahrzeugen vorbehalten sind. Das Management der Parkplätze und sonstige durch Dritte verwertbare Freiflächen können durch ein digitales Curbside-Management unterstützt werden.

Ergänzend müssen in Offenbach auch Wohngebiete mit einer Parkraumbewirtschaftung ausgewiesen werden: Mit einem Anwohnerparkausweis, der 60 Euro im Monat kostet, soll der*die Käufer*in einen Gutschein für ein RMV-Ticket erhalten, das ihm*ihr die Nutzung des ÖPNV der Stadt ohne weitere Kosten ermöglicht.

Schutz der Gesundheit

Beschleunigungs- und Bremsvorgänge erzeugen Reifenabrieb, der negative Auswirkungen auf die Feinstaub-Emissionen bewirkt.⁵ Ein möglichst stetiger Verkehrsfluss mit minimierten Be- und Entschleunigungen trägt wesentlich zur Verbesserung der Luftqualität

⁴ Hiermit sind explizit keine Hybride - mit Verbrennungsmotor - gemeint

⁵ "Fahrzeug-Emissionen bei 30km/h und 50km/h" von 2019 des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags
<https://www.bundestag.de/resource/blob/670978/11c58eeb3377baed5971fee5a17e2b72/WD-8-102-19-pdf-data.pdf>

bei. Des Weiteren führen Stickoxide zu aggressiveren Pollen, sodass es für Menschen mit Allergien in der Stadt meist beschwerlicher ist als auf dem Land – trotz weniger Pflanzen.⁶ Die Reduktion der Stickoxide muss also ein markantes Ziel der Verkehrsplanung sein.

Prüfung einer City-Maut

Eine City-Maut kann dabei helfen, den Verkehr und die Umwelt- und Gesundheitsbelastung in der Innenstadt zu regulieren – allerdings stehen demgegenüber große Herausforderungen bei der Umsetzung sowie hohe administrative Kosten.⁷ Insbesondere die Einbeziehung der Bundesstraßen im Ring (Taunusring, Odenwaldring, Spessartring, Rhönring) in die Mautzone, welche stark befahrene Verkehrsadern in Offenbach darstellen, stellt sich aufgrund der aktuellen Gesetzeslage als schwierig dar.

Daher setzt sich Volt zunächst für eine Prüfung und Kosten-Nutzen-Rechnung eines solchen Konzeptes ein.

Statt der City-Maut präferiert Volt ein attraktives ÖPNV-Angebot.

Individueller Verkehr (Rad-iV, M-iV, Lieferverkehr etc.)

Individueller Verkehr (im Gegensatz zu öffentlichem Nahverkehr) umfasst den Radverkehr, Autoverkehr und Lieferverkehr. Es sind grundsätzliche Überlegungen anzustellen, wie individueller motorisierter Verkehr (also das Autofahren) zu minimieren ist. Dies sollte, wie bereits oben benannt, aus Umweltschutzgründen

⁶ NDR Doku, 45min, "Allergien auf dem Vormarsch"

https://www.youtube.com/watch?v=jAiTKym_qP4

"Pollen werden offenbar aggressiver, je mehr Stickoxide in der Luft sind und wenn die Ozonwerte steigen." - Minute 18:17

⁷ "PKW-Maut in Deutschland? Eine umwelt- und verkehrspolitische Bewertung", Umweltbundesamt

<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3929.pdf>

geschehen, aber auch deshalb, weil der Platz für individuellen Verkehr, gerade in einer großen Stadt wie Offenbach, begrenzt ist.

Diese Fragen sind durch Institute zu erfassen

Es ist durch Befragung von Bürger*innen festzustellen, warum jemand auf ein Auto zurückgreift, um eine Erledigung durchzuführen: Warum bringt man das Kind mit dem Auto in die Kita oder in die Schule? Es ist zu fragen, was sich ändern müsste, damit die Offenbacher*innen mit dem Rad zur Schule fahren oder Einkäufe zu Fuß oder mit dem Rad erledigen – würde es beispielsweise helfen, wenn die Supermärkte schwere Einkäufe liefern?

Gewerblicher Lieferverkehr

Wie kann gewerblicher Lieferverkehr gestaltet sein? Gibt es in der Stadt dezentral ausgewiesene Stellen (Packstationen für alle Anbieter*innen), an denen Paketlieferungen abgegeben werden? Welche Flächen kann die Stadt hier anbieten? Wie weit von jedem Zuhause ist so ein Logistikpunkt entfernt? Oder anders herum, welche Gebühren muss DHL, UPS, Hermes, etc. zahlen, wenn sie eine Haustürzustellung machen möchten?

Fahrrad

Das Fahrrad spielt neben dem ÖPNV eine Schlüsselrolle in der städtischen Mobilitätswende. Daher unterstützt Volt Maßnahmen, die Offenbach zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen, wie sie etwa auch durch den Bürger*innenentscheid Radverkehr vorgeschlagen werden.⁸ In Europa gibt es einige vorbildliche Städte, wie zum Beispiel Kopenhagen, Utrecht und Amsterdam, von deren Verkehrskonzepten Offenbach lernen kann.

Um mit dem Fahrrad schnell und unkompliziert zwischen Stadtgebieten wechseln zu können, wollen wir mehr bauliche getrennte Radwege etablieren, die durchgängig verbunden sind. Neben den innerstädtischen Fahrradstraßen soll auch die Infrastruktur ins Umland durch kreuzungsarme Radschnellwege gestärkt werden. Volt Offenbach unterstützt die Schaffung von mehr Parkkapazität für Fahrräder, auch in öffentlichen Parkhäusern. Die Fahrradparkmöglichkeiten sollen einfach nutzbar sein und auch Flächen für Lastenräder bereithalten. Diese Maßnahmen sind ein erster Schritt zu einer autofreien Innenstadt, die dadurch zu einem lebenswerten Aufenthaltsort für Bürgerinnen und Bürger wird. Mehr Rad- und Fußverkehr ist nicht nur gut für Umwelt und Gesundheit, auch die Geschäfte profitieren von weniger Autoverkehr: Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind langsamer unterwegs, sie betrachten Schaufenster intensiver und gehen öfter spontan in ein Geschäft – dadurch erhöht sich der Umsatz und die Stadt prosperiert.

Gründe für die Radnutzung

Durch die Steigerung des Radverkehrsanteils in Offenbach können wir den Problemen des Klimawandels und überfüllter städtischer Straßen effektiv begegnen.

⁸ <http://www.radentscheid-offenbach.de/grundlagen/forderungen> - Informationen zum Bürgentscheid Radverkehr

Volt setzt sich dafür ein, die Hürden für das Radfahren zu beseitigen. Dies setzt voraus, dass Radfahrer*innen den motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen im Verkehr gleichgestellt sind: Das bedeutet gleiche Fläche im städtischen Verkehrsnetz.

Der großzügige Ausbau der Radverkehrswege ist neben dem Nahverkehr einer der wichtigsten Eckpfeiler, um Offenbachs Mobilität auch in Zukunft nachhaltig und fair zu gestalten. Zur Verbesserung des Radwegenetzes hat die Stadt Offenbach einen Plan für die Ausweisung von Fahrradstraßen auf den Weg gebracht.⁹ Auf diesen Fahrradstraßen hat das Fahrrad gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer*innen, wie etwa dem Anwohner*innenverkehr, Vorrang. Gerade in der Anfangs- und Umstellungszeit soll durch verstärkte Kontrollen sichergestellt werden, dass die Regelung auch umgesetzt wird.

Die städtischen Ämter, die mit der Planung befasst sind, müssen Grundsätze erarbeiten, die für die Neuplanung oder Sanierung herangezogen werden, diese könnten thematisch folgende Beispiele enthalten:

Radwege sind bei Neuplanung einer Straße grundsätzlich baulich getrennt zu planen. Nebenstraßen, besonders schmale, sind für Autos als Einbahnstraße auszuweisen, Radwege sind zumindest auf einer Seite baulich getrennt einzurichten.

⁹ das "bike.offenbach"-Konzept der Stadt
<https://www.offenbach.de/microsite/bikeoffenbach/index.php>

Fußverkehr

Der Teil der Wege, die Menschen zu Fuß unterwegs sind, wird vielfach unterschätzt. Die Stadt soll eine Hotline einrichten, an die sich Menschen wenden können, wenn sie Missstände bei ihren täglichen Fußwegen oder ihren spontanen Wegen feststellen.

Servicehotline

Über diese Hotline kann jeder Bürger und jede Bürgerin einfach Kontakt zur Stadt aufnehmen – auch ohne Smartphone oder Email. Bürger*innen können mitteilen, wenn sie in Gefahr geraten sind oder wenn sie durch eine*n Radfahrer*in oder eine*n Autofahrer*in übersehen und gefährdet wurden, weil beispielsweise der Gehweg zugeparkt oder zugestellt war.

Andere Städte in der Region haben bei der Stadtverwaltung bereits Büros eingerichtet, die Meldungen von Bürger*innen entgegen nehmen. So könnten gefährliche Kreuzungen, Engstellen oder andere Gefahrenpunkte identifiziert (z.B. durch eingerichtete Baustellen erkannt) und entsprechend verändert werden.

Grüne Ampeln für Fußgänger*innen

Volt unterstützt Maßnahmen, die für Fußgänger*innen grüne Ampelschaltungen gewähren. Das Bettelprinzip soll umgewandelt werden: Fußgeher*innen haben dauerhaft Grün, dagegen schalten Autoampeln dauerhaft auf Rot. Haltende Autos fordern durch eine Kontaktschleife Grün für sich an. Zunächst soll durch Befragungen festgestellt werden, wie hoch die Akzeptanz von Rot- und Grünphasen an Fußverkehrsampeln ist. Sofern es die Auswertung rechtfertigt, sollen die Ampelphasen umgestellt werden.

Volt Offenbach unterstützt die Ausarbeitung eines Konzeptes, das Fußwege effizient plant und so, dass sie von Fußgänger*innen gern genutzt werden.

Strikte Trennung von Gehweg und Fahrradweg: Gefahren für Fußgänger*innen minimieren

An vielen Orten in Offenbach nutzen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen einen gemeinsamen Weg. Um dieser Konkurrenz entgegenzuwirken, setzt sich Volt für eine strikte Trennung von Fuß- und Radwegen ein.

Nutzen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gemeinsam den Gehweg, so muss dieser eine klar sichtbare Trennung beider Verkehrsteilnehmer*innen erhalten. Hierdurch wird die gegenseitige Beeinträchtigung und Gefährdung verringert.

Öffentlicher Nahverkehr

Der ÖPNV ist nicht nur umweltfreundlicher als das Auto, er trägt auch zu einem schöneren Stadtbild mit höherer Lebensqualität bei: begrünte Straßenzüge ohne parkende Autos, stattdessen Freizeitflächen und Menschen, die sich draußen aufhalten. Wir setzen uns daher dafür ein, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, damit mehr Menschen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen und insbesondere das stehende Auto im Stadtbild reduziert wird.

Neue Ideen zur Finanzierung

Die Buskapazitäten werden in Offenbach nicht ausgeschöpft, weil die jetzigen Ticketpreise zu hoch sind. Daher setzen wir uns für eine

Prüfung ein, inwiefern der ÖPNV über eine Bürger*innenabgabe als prozentuale Abgabe vom Einkommen finanziert werden könnte (vergleichbar mit Müllgebühren oder Anlieger*innenbeiträgen¹⁰). Falls eine solche Bürger*innenabgabe keine Lösung darstellt, soll geprüft werden, ob nicht das Offenbacher Gewerbe eine Nahverkehrsabgabe zahlen kann, wie es etwa in Frankreich gemacht wird.¹¹

Falls eine solche Abgabe ebenfalls keine effektive Lösung darstellt, soll ein günstiges Jahresticket eingeführt werden.

Volt fordert eine deutliche Preissenkung, um den Anteil der Fahrten, die mit dem Bus (und einer einzuführenden Straßenbahn) zurückgelegt werden, zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für Einzelfahrkarten, die für spontane oder vereinzelte Fahrten gekauft werden.

Tageskarte statt Einzelticket

Eine Tageskarte für Busse¹² zum Preis von 50 Cent soll die Einzelfahrkarte ersetzen. Eine Jahreskarte für Busse soll 150 Euro kosten (ohne S-Bahn und RE).

Bürger*innenforum zum Nahverkehr

Volt Offenbach regt die Bildung eines Bürger*innenforums an, um mit den Bürger*innen ihre Mobilitätsbedarfe zu diskutieren und den ÖPNV entsprechend anzupassen. Ein Ergebnis dieser Dialoge wäre die

¹⁰ für Personen mit dem Erstwohnsitz in Offenbach

¹¹ Das Konzept wird bereits in Frankreich umgesetzt

https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Stuttgart/Anlage_2_Nahverkehrsabgabe.pdf - hier Abschnitt "I. Das französische Modell – die Versement transport"

¹² Die Stadt soll sich beim RMV für einen neuen Tarif einsetzen. Dieser umfasst nicht die S-Bahn, da hier die Stadt nur "Mitbesteller" der Verkehrsdienstleistung ist. Einzelfahrkarten werden oft nicht gekauft, man riskiert das Fahren ohne Fahrschein. Durch die verbilligte Tageskarte soll der Anreiz geschaffen werden diese zu erwerben und die Einnahme zu erhöhen. Die Einzelfahrkarte für das Stadtgebiet wird abgeschafft.

Identifizierung von Hauptrouten für Busse im 10-Minutentakt, die Identifizierung von Nebenrouten für Busse im 20-Minutentakt, die beide auch nach 22 Uhr und am Wochenende bedient werden. Am Tage könnte in Stoßzeiten auch ein 5-Minutentakt zur Verfügung gestellt werden.

Eine weitere Hürde, in Offenbach den ÖPNV zu nutzen, sind die teils unzureichend angelegten und unpraktischen Verbindungen, weil es derzeit noch keine umfassenden Kenntnisse über die individuellen Wege Einzelner gibt. Volt unterstützt eine umfassende Erhebung, um die Planung bedürfnisorientierter Buslinienverläufe voran zu bringen. Mittelfristig sollen die Möglichkeiten eines kostenlosen Nahverkehrs (ÖPNV) geprüft werden. Der Magistrat könnte daraufhin die OVB auffordern, konkrete Mobilitätsangebote zu erarbeiten und diese mit dem RMV abzustimmen.

Hessische Verkehrsverbände

Zeitfahrkarten gewährleisten eine regelmäßige Nutzung des Nahverkehrs (ÖPNV). Der Regional- und Nahverkehr ist eine Dienstleistung der Stadt für ihre Bürgerinnen und Bürger und soll zu einem großen Teil aus Steuermitteln finanziert werden.

Volt Offenbach fordert eine Kooperation mit dem Land Hessen und der RMV, um den Bürger*innen künftig preisgünstige Monatskarten anbieten zu können.

Integriertes Fernreisekonzept von Bus und Bahn

Offenbach ist nicht mehr an das IC-Netz (InterCity Netz) der Deutschen Bahn angeschlossen. Dies bedeutet für die 140.000 Offenbacher Bürger*innen umständliche Reiseverbindungen, längere Reisezeiten und höhere Wahrscheinlichkeiten, Anschlüsse zu verpassen. Um die Nutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu steigern, fordert Volt, dass die 140.000 Bürger*innen Offenbachs wieder komfortabler

und schneller reisen können und die Stadt dazu wieder an das IC-Netz angeschlossen und ein Verkehrsknotenpunkt auch für Fernbusse wird.

Hierzu soll die Stadt mit dem Land Hessen, dem Bund und der Deutschen Bahn verhandeln, um bürger*innenahe Veränderungen herbeizuführen.

Um den Fernverkehr nachhaltig gestalten zu können, benötigt Offenbach ein integriertes Fernreisekonzept mit Fernbus und Bahn. Ein neuer Fernverkehrsbahnhof muss gefunden werden. Es ist zu überlegen, ob Offenbach Ost nicht ein geeigneter Standort ist als der derzeitige Hauptbahnhof.

Der neu identifizierte Fernreisebahnhof (bestes Beispiel in Hessen ist Kassel-Wilhelmshöhe) braucht: 1. attraktive und intelligent gestalteten Regional- und Fernzugverbindungen, 2. eine bessere Taktung und 3. eine Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Verkehrswende

Verkehr wird in Deutschland, auch in Offenbach, immer noch von Autos dominiert und vom Auto aus gedacht. Unsere Überzeugung ist, dass Autos nicht das geeignete Fortbewegungsmittel für verdichtete Innenstädte sind.

Wir fordern eine Verkehrswende, welche die Integration und Gleichberechtigung verschiedener Verkehrsmittel, insbesondere in der Innenstadt, in den Vordergrund stellt. Verkehrsteilnehmer*innen, besonders Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen, dürfen durch andere Verkehrsteilnehmende (wie z.B. Autos) keine Nachteile erfahren. Attraktive Angebote sollen den Bürger*innen den Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel erleichtern und eine echte Verbesserung darstellen.

Eine sichere Teilhabe am Straßenverkehr aller Bürgerinnen und Bürger, mit und ohne körperlicher Behinderung, ob Schulkind oder Rentner*in ist unser Ziel. Eine Fahrt mit dem Fahrrad oder der Weg zu Fuß darf nicht gefährlicher sein als die Fahrt mit dem Auto. Die Sicherheitskluft zwischen Autos und schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen soll soweit wie möglich reduziert werden. Schon beim Straßenbau muss die Sicherheit der Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen im Fokus liegen, um von Anfang an eine sichere Fahrt zu gewährleisten.

Ein neues Dezernat für Mobilität

Deshalb ist innerhalb der Stadtverwaltung ein Mobilitätsdezernat zu schaffen, welches die Stadtpolizei, das Straßenverkehrsamt und den ÖPNV-Anbieter (NIO, OVB) umfasst. Planung und Kontrolle des Verkehrs aller Modalitäten muss in einer Hand liegen (Modalität: PKW, Fahrrad, Fußverkehr, Bus, Straßenbahn).

Allgemeine Erklärungen

Menschen mit Behinderung

Volt möchte mit dem politischen Leitfaden Mobilität den Verkehrsalltag von Menschen mit besonderen Bedürfnissen erleichtern. Menschen, die auf den Rollstuhl oder den Rollator angewiesen sind, werden besonders berücksichtigt.

Ein Beispiel:

Der Wilhelmsplatz ist ein besonderer Publikumsmagnet. Dort findet auch dreimal wöchentlich der Wochenmarkt statt, der bei vielen Menschen beliebt ist. Eine gute Erreichbarkeit dieses Platzes ist für die Stadtgesellschaft besonders wichtig. Dabei bedeutet eine umfassende Verkehrsplanung auch, dass Menschen mit Einschränkung oder Behinderung berücksichtigt werden. Volt möchte mehr Parkplätze einrichten, auf denen Menschen mit Behindertenausweis parken dürfen, um am öffentlichen Leben teilnehmen zu können, denn sie sind oft auf die Fahrt mit dem PKW angewiesen. Wir fordern daher auch ein Parken mit Behindertenausweis mit Merkzeichen G und aG auf fünf ausgewiesenen Stellen am Platz. So bleibt der Wochenmarkt auch bei einer Sperrung der östlichen und westlichen Straßen gut erreichbar.

Sprache und Gender

Sprache schafft Wirklichkeit. Deshalb sprechen wir von Radfahrenden und nicht von Radfahrerinnen und Radfahrern, deshalb sprechen wir von zu Fuß Gehenden und nicht von Fußgängerinnen und Fußgängern. Sprache ist in ständiger Veränderung und wir möchte mit diesem Papier einen Teil zu dieser Veränderung beitragen, so dass alle Geschlechter sich in unseren Texten wiederfinden können und wir somit niemanden ausgrenzen.