

Grüne Verkehrspolitik für Wiesbaden

Wir GRÜNE wollen eine Stadt, die den Bedürfnissen der Menschen gerecht wird und sich nicht den Zwängen des Autoverkehrs unterordnet. Es geht um mehr Lebensqualität durch mehr Raum für Menschen statt Autos in den Straßen und Plätzen und durch weniger Lärm und Schadstoffe. Und es geht um Klimaschutz durch eine CO₂-Minderung – wie gerade eben vom Magistrat der Stadt selbst im CO₂-Minderungskonzept vorgestellt.

Ob Bus oder Bahn, Fahrrad oder zu Fuß: überall gilt es, jahrzehntelang festgemauerte Strukturen aufzubrechen und neues Denken in die Verkehrsplanung in unserer Stadt zu bringen. Dabei wollen wir Investitionen in die Zukunft leisten, die sich auf lange Sicht rechnen und sogar Geld sparen werden. Da wir die Menschen auf diesem Weg mitnehmen wollen, wird der Umbauprozess einige Zeit in Anspruch nehmen. Aber es ist allerhöchste Zeit endlich in die Verkehrswende einzusteigen!

Folgende grundsätzlichen Schritte sind notwendig:

1. Die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums muss neu durchgeführt werden. Fuß- und Fahrradverkehr sowie Bus und Bahn müssen sich in der Stadt entfalten können. Dazu müssen beispielsweise Spuren neu eingeteilt, Ampelphasen neu geschaltet und Parkmöglichkeiten neu angeordnet werden. Wir wollen uns am Beispiel Frankfurt am Main orientieren und dahingehende Erprobungsphasen durchführen.
 - a. Fußgänger/innen sind die Gruppe, die bislang zu wenig Beachtung findet - auch bei uns. Das soll sich ändern. Wir wollen daher dem Fußverkehr bei allen weiteren Planungen im gesamten Stadtgebiet einen hohen Stellenwert einräumen. Denn gerade das gründerzeitliche, relativ kleine Zentrum von Wiesbaden ist für den Fußverkehr besonders geeignet. Um eine bessere Verbindung zwischen Innenstadt und Westend herzustellen, eignet sich als erstes Projekt eine Verbesserung der Fußgängerquerungen im Verlauf der Schwalbacher Straße besonders gut.
 - b. Auch in Wiesbaden ist der Radverkehrsanteil in den letzten Jahren bereits spürbar gestiegen, ist aber noch weit von den Zahlen in anderen Städten entfernt. Wir streben zunächst einen Radverkehrsanteil von 15 Prozent an. Um Menschen zum Fahrradfahren zu bringen, müssen jedoch sichere Wege geschaffen werden. Viele steigen nicht um, wenn die Sicherheit beim Radfahren nicht gewährleistet ist, oder wechseln sogar zurück aufs Auto.

Andere Radnutzer/innen bevorzugen schnelle Verbindungen. Radfahrer/innen haben also unterschiedliche Ansprüche an Sicherheit und Geschwindigkeit, die sich nicht unbedingt auf ein und demselben Weg erfüllen lassen. Wir brauchen daher unterschiedliche Wegführungen für die Ansprüche der Nutzer/innengruppen.

Besonders wichtig ist die innerstädtische Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Westend. Außerdem wollen wir in ein System von Fahrradschnellwegen einsteigen – hierzu bietet sich eine Verbindung nach Mainz an. In der Nahlogistik entwickeln sich gerade interessante Liefermodelle per Fahrrad.

Diese wollen wir unterstützen und einen Ideenwettbewerb durchführen.

- c. Im Busverkehr sind massive Verkehrszuwächse mit den derzeitigen Routenführungen nicht möglich, es gibt bereits jetzt Verzögerungen durch Busstaus an Haltestellen. Wir sind uns mit den Verkehrsexperten einig: im konventionellen Bussystem liegen in einer Stadt wie Wiesbaden keine entscheidenden Wachstumsmöglichkeiten mehr, auch wenn im Bereich der Schnellbuslinien durchaus noch Ergänzungspotential besteht. Kurzfristig befürworten wir die Schaffung weiterer Schnellbuslinien, insbesondere zum Hauptbahnhof. Durchgehende Verbindungen mit dem Umland erfordern ohnehin eine Anbindung per Bahn. Wir verfolgen daher mittelfristig die Idee eines Stadt-/Regio-Bahnsystems weiter. *Kurzfristig befürworten wir die Schaffung weiterer Schnellbuslinien, insbesondere zum Hauptbahnhof.*
- d. Der Anteil des Autoverkehrs soll wirksam und spürbar reduziert werden. Wir setzen dabei auf:
 - Begrenzung der Pendlerverkehre durch Ausbau der Park-and-Ride-Möglichkeiten;
 - Durchfahrtsverbot für LKW ohne Anliegerfunktion;
 - mehr Verkehrssicherheit durch die Regelgeschwindigkeit Tempo 30;
 - verstärkte Parkraumbewirtschaftung (Projekt: parkraumfreie Wilhelmstraße);
 - Förderung der E-Mobilität mit bestimmten Sonderrechten für E-Fahrzeuge (jedoch keine Freigabe der Busspuren, die brauchen wir für den ÖPNV);
 - perspektivisch mindestens ein autoarmes Wohnquartier, wozu sich das Westend mit seiner innerstadtnahen Lage und guten ÖPNV-Erschließung gut eignet.
2. Alle Verkehrsteilnehmer/innen müssen sich mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl sicher fühlen können. Dies bedeutet Rücksichtnahme aller auf alle, wie auch in Paragraf 1 der Straßenverkehrsordnung verlangt. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass dies ohne ein Umdenken nicht funktioniert. Dies wollen wir mit Öffentlichkeitsarbeit, aber wo notwendig auch mit Überwachung erreichen.
3. E-Mobilität wird in allen Bereich in den kommenden Jahren an Bedeutung zunehmen. Dies wollen wir unterstützen und Ladestationen im öffentlichen Raum einrichten. Das Thema E-Bike ist für eine hügelige Stadt wie unsere von besonderem Interesse. Unser künftiges Verleihsystem wird daher E-Bikes von vornherein vorsehen.
4. Bei allen Planungen - auch der Stadtentwicklung - sollte das Ziel der Stadt der kurzen Wege im Vordergrund stehen.
5. Um unsere verkehrspolitischen Ziele erreichen zu können, brauchen wir jedoch weitere Unterstützung von Bund und Land (Beispiele: Fortschreibung Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ab 2019; Gesetzliche Grundlage für Stellplätze für Car Sharing). Wir wollen, dass die Stadt Wiesbaden über die Gremien wie den Städtetag, aber auch durch Vernetzung mit anderen Kommunen, ihre Möglichkeiten nutzt.
6. Die Finanzierung des Ausbaues des umweltfreundlichen Verkehrs ist derzeit

ungelöst:

- durch die finanzielle Situation der Stadt,
- durch getroffene politische Beschlüsse der derzeitigen autolastigen Koalition
- und der unklaren Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)

werden sinnvolle Entwicklungsmöglichkeiten behindert.

Wir wollen der Weiterentwicklung umweltverträglicher Verkehrssysteme in Wiesbaden eine sichere finanzielle Basis geben, müssen dies jedoch vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung tun.