

ABFRAGE Wahlprüfsteine der IGH zur Kommunalwahl 2026

	GRÜNE tluk@gruene-darmstadt.de	SPD info@spd-darmstadt.de	CDU frank.kloock@cdudarmstadt.de	VOLT sina.peter@voltageuropa.org	Urbasse huer@urbasse-darmstadt.de	LINKE info@linkepartei-darmstadt.de	FDP mario.guertan@fdp-darmstadt.de
Forderungen der IGH	Miriam Abbott Eingang 06.02.2025	u.a. Tim Huß Eingang 06.02.2026	Frank Kloock Eingang 06.02.2026	Sina Peter Eingang 06.02.2026	Jakob Migenda Eingang 06.02.2026	Marie Guerdan Eingang 26.01.2026	
1. Radweg Heinrichstraße wie 2020 durch Stadtrat beschloss	Wir GRÜNE wollen uns in der nächsten Legislaturperiode weiter stark für den Ausbau des Radwegenetzes in Darmstadt einsetzen. Dabei steht neben anderen Radverkehrsprojekten auch eine durchgehende Ost-West-Verbindung über die Heinrichstraße auf dem Programm. Denn um mehr Menschen in den Sattel zu bringen, braucht es weiter eine entschlossene Radverkehrspolitik. Das bestehende Radwegprogramm muss mit hoher Priorität fortgeführt werden! Von den 35 Maßnahmen, die mit dem Radentscheid priorisiert wurden, sind viele umgesetzt. Unsere Maßnahmen für die nächsten Jahre schließen weitere Lücken und erweitern das Netz Schritt für Schritt. Wir wollen, dass in der nächsten Wahlperiode das Ziel von 80 Prozent der zurückgelegten Wege im Umweltverbund erreicht wird – für Klima, Lebensqualität, Sicherheit und Inklusion. Zivilgesellschaftliches Engagement wie Ihre gibt uns dabei den Rückhalt, wichtige radverkehrspolitische Themen auch in herausfordernden Koalitionen zu priorisieren.	Liebe Mitglieder der IG Heinrichstraße, Wie Ihnen bekannt ist, sind sowohl der SPD Ortsverein Darmstadt Mitte (Matthiu Borchardt) als auch die Darmstädter SPD Fraktion (Tim Huß und Tobias Reis) gleichzeitg Ortsvereine Mitglied sehr verbunden, ihren Anliegen ein Gewicht zu verleihen. Zusammen mit der SPD-Fraktion hat bereits eine Begehung stattgefunden, auf deren Grundlage eine Große Anfrage eingereicht wurde. Diese wurde jedoch bis zum heutigen Tag noch nicht beantwortet. Im Grunde gehen unsere Forderungen jedoch in eine Richtung. Folgende Inhalte zur Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs finden sich in unserem Programm zur Kommunalwahl, diese lassen sich in 3 Punkten zusammenfassen: 1. übertragen:	Ein durchgehender, baulich abgestimmter Radweg mit eigenem Bordstein ist aufgrund der vorhandenen Querschnittsbrücken, der Knotenpunkte sowie der bestehenden Nutzungen technisch nicht realisierbar. Möglich sind lediglich Kombinationen unterschiedlicher Führungsformen (z. B. Piktogramme, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen), die jeweils auch Einschränkungen mit sich bringen. Zu diesem Themenkomplex existiert ein gesonderter politischer Profiauftrag der Stadtverordnetenversammlung zur Untersuchung alternativer Routen. Die Ergebnisse dieses Profiauftrags liegen derzeit noch nicht vor.	Wir unterstützen die zeitige Umsetzung des Breits 2020 durch den Magistrat beschlossenen Radwegs auf der Heinrichstraße ausdrücklich. Sichere, durchgängige Radinfrastruktur und geschützte Gehwege sind zentrale Bestandteile unserer Mobilitätspolitik. Bereits in unserer Koalitionsarbeit drängen wir darauf, bestehende Beschlüsse konsequent umzusetzen. Darüber hinaus wollen wir uns Sicherheits- und Lärmschutzfragen des Umfelds ganzheitlich betrachten. Parallel verlaufende Straßen wie die Mathildestraße sehen wir als geeignet, perspektivisch zu Fahrradstraßen weiterentwickelt zu werden (nach dem Vorbild der Heinrich-Fuß-Strasse am Wögel). So lassen sich sichere Routen für die nicht-motorisierten Verkehrsschaften und gleichzeitig die Lärmbelastung für Anwohnende reduzieren.	Es braucht dringend eine gute Ost-West-Verbindung südlich der Innenstadt um das Wögelviertel, die südliche Innenstadt und das nördliche Bismarckviertel mit den wichtigen Zielen Hauptbahnhof, Hochschule und den Arbeitsplätzen im Westen von Darmstadt zu verbinden. Die optimale Lösung ist die Heinrichstraße, da sie als einzige Straße in dem Gebiet ungetroffen in Ost-West-Richtung verläuft. Ein positiver Nebeneffekt wäre eine Verkehrsberuhigung und weniger Lärm auf der Heinrichstraße. Die im letzten Jahr diskutierte Alternativenlösung über den Herweg ist dafür kein adäquater Ersatz, weil sie von den wichtigen Zielen wegführt und kann deshalb nur eine zusätzliche Fahrradroute sein, auch wenn sie entsprechend der Verwaltung schneller umgesetzt werden kann als andere Ost-West-Verbindungen.	Die FDP setzt sich dafür ein, dass der Verkehr flüssig und sicher läuft, ohne unnötige Staus oder gefährliche Engstellen. Spuraufweilungen vor Ampeln und anschließende Verengungen sorgen oft genau für solche Probleme. Wir anschließen daher vor, intelligente Ampeln und genug Platz auf der Straße können sie sinnvoll sein. Mehrere Spuren in einer Aufweilung in die gleiche Richtung, die sich anschließend wieder verengen sind nicht sinnvoll, da sobald es nur noch eine Spur ist trotzdem nicht mehr Autos fahren können. Wenn ausreichend Platz für eine zweite Spur vorhanden ist, sollte dieser lieber für einen sicheren Radweg benutzt werden.	Darmstadt hat nach wie vor kein durchgängiges sicheres Radwegenetz. Statt Hauptachsen zugunsten wenig benutzter Radwege zu Staupunkten zu machen, soll der Radverkehr auf sichere Hauptachsen gelenkt werden. So können Sicherheit, Flüssigkeit des Verkehrs und Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen erhöht werden, ohne die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen weiter einzuschränken.
2. Abschaffung Spuraufweilungen und Spurvengungen vor und nach Ampelanlagen	Wir setzen uns dafür ein, den Verkehrsraum gerecht, sicher und zugunsten umweltschonender Fortbewegung wie Rad- und Fußverkehr umzuverteilen. Breite oder doppelte Fahrbahnen können zu schmalen, einspurigen Straßen werden. Die gewonnenen Platz soll für sichere Geh- und Radwege sowie für mehr Grün genutzt werden. Mit dem neuen Instrument breiter Schutzstreifen und einer schmalen Kantensituation – wie demnachst in der Deburger Straße – orientieren wir uns an erfolgreichen Beispielen aus den Niederlanden. Auch auf der Heinrichstraße kann durch die Aufweilung der Spuraufweilungen Platz für breite Schutzstreifen oder Radwege gewonnen werden. Baustellen bieten die Möglichkeit, neue Verkehrsführungen zu testen. So zeigte die Sanierung am Kleinen Haus des Staatstheaters, dass die Straße auch mit zwei statt vier Fahrspuren gut funktioniert. Verkehrsversuche wie auf dem Cityring, in der Heideberg- oder der Nieder-Ramstädter Straße helfen, Planungsprozesse zu beschleunigen, indem Ideen praktisch erprobt und anschließend angepasst werden. Für die Sicherheit im Verkehr hat die Gestaltung von Kreuzungen, für uns GRÜNE, oberste Priorität. Hier ergibt sich ein Großteil der schweren Unfallbedingungen. Erhöhte Sicherheit an Kreuzungen werten wir die Erfahrungen aus dem Umbau der Kreuzung Feichthausstraße/Landfr.-Georg-Straße aus und übertragen sie auf weitere Kreuzungen. Neue sogenannte frei laufende Rechtsabzweigungen werden nicht mehr gebaut, bestehende wollen wir zurückbauen.	Wer mit dem Fahrrad fährt, muss sich sicher – bestmögliche bauchig geremert – durch die Stadt bewegen können. Deshalb wollen wir ein neues Radweginvestitionsprogramm „Sichere Radwege“ auf den Weg bringen. Hier werden wir prägnante Lösungen, insbesondere im Bereich der Knotenpunkte, vorantreiben. Neben einer möglichen baulichen Trennung spielen dabei Fahrradstraßen abseits der Hauptverkehrsachsen eine Rolle. Aber auch übergangene Radwege wie jene nach Döbinger und Frankfurt wollen wir vorantreiben. Den Übergang vom Fahrrad auf den ÖPNV wollen wir mit sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten unterstützen, die auch videoüberwacht und mit Ladefahrrättern ausgestattet sein können. Für uns gibt in Bezug auf den Ausbau der Radwege Sicherheit vor Schnelligkeit.	Die Heinrichstraße wird in erheblichem Maße durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Eine grundlegende Umverteilung der Verkehrsflächen ist daher nicht ohne Weiteres möglich. Änderungen der Fahrspurführung, insbesondere im Bereich der Knotenpunkte, sind Teil eines komplexen Planungsvorganges. Dieser setzt fundierte Verkehrserhebungen, verkehrstechnische Simulationen sowie eine sorgfältige fachliche Abwägung voraus. Eingriffe ohne bestmögliche Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen können wir ab-	Die Fortsetzung nach einer generellen Abschaffung von Spuraufweilungen und Vengungen teilen wir in dieser Form nicht. Erfahrungen an stark bebauten Straßen wie der Palisadenstraße zeigen, dass fehlende klare Fahrbahnführungen zu Rückstaus, Blockaden von Kreuzungen und zusätzlichem Stress (insbesondere für Kinder und Familien) führen können. Auch wissenschaftlichen Untersuchungen zur Verkehrsberuhigung lässt sich nach unserem Kenntnisstand keine eindeutige Korrelation zwischen Spuraufweilungen an Kreuzungen und erhöhter Lärmbelastung ableiten. Für neue Erkenntnisse oder entsprechende Fachpublikationen sind wir jedoch ausdrücklich offen. Unabhängig davon halten wir den Ansatz aus einem anderen Blickwinkel für interessant: Wenn durch Umgestaltungen an Knotenpunkten dauerhaft Flächen gewonnen werden kann, unterstützen wir dies im Rahmen eines Gesamtkonzepts zur Entlastung und Begleitung von Kreuzungsbereichen ausdrücklich und würden entsprechende Anträge gerne in die Stadtratsdeliberationsversammlung einbringen und auf jeden Fall mit unterstützen.	Wir sprechen uns grundsätzlich für möglichst wenig Spuraufweilungen aus. Durch sie müssen Autos häufiger die Spur wechseln, machen damit den Verkehrsfluss unruhiger und lassen zudem weniger Platz für Radwege. An anderen Kreuzungen von Hauptstraßen mit sehr viel Abbiegeverkehr und genug Platz auf der Straße können sie sinnvoll sein. Mehrere Spuren in einer Aufweilung in die gleiche Richtung, die sich anschließend wieder verengen sind nicht sinnvoll, da sobald es nur noch eine Spur ist trotzdem nicht mehr Autos fahren können. Wenn ausreichend Platz für eine zweite Spur vorhanden ist, sollte dieser lieber für einen sicheren Radweg benutzt werden.	Die FDP setzt sich dafür ein, dass der Verkehr flüssig und sicher läuft, ohne unnötige Staus oder gefährliche Engstellen. Spuraufweilungen vor Ampeln und anschließende Verengungen sorgen oft genau für solche Probleme. Wir anschließen daher vor, intelligente Ampeln und genug Platz auf der Straße können sie sinnvoll sein. Mehrere Spuren in einer Aufweilung in die gleiche Richtung, die sich anschließend wieder verengen sind nicht sinnvoll, da sobald es nur noch eine Spur ist trotzdem nicht mehr Autos fahren können. Wenn ausreichend Platz für eine zweite Spur vorhanden ist, sollte dieser lieber für einen sicheren Radweg benutzt werden.	Die FDP setzt sich dafür ein, dass der Verkehr flüssig und sicher läuft, ohne unnötige Staus oder gefährliche Engstellen. Spuraufweilungen vor Ampeln und anschließende Verengungen sorgen oft genau für solche Probleme. Wir anschließen daher vor, intelligente Ampeln und genug Platz auf der Straße können sie sinnvoll sein. Mehrere Spuren in einer Aufweilung in die gleiche Richtung, die sich anschließend wieder verengen sind nicht sinnvoll, da sobald es nur noch eine Spur ist trotzdem nicht mehr Autos fahren können. Wenn ausreichend Platz für eine zweite Spur vorhanden ist, sollte dieser lieber für einen sicheren Radweg benutzt werden.
3. Sichere Querungen der Heinrichstraße an allen hochfrequentierten Stellen	An Kreuzungen wollen wir pragmatische Maßnahmen für mehr Sicht und Sicherheit umsetzen: Fahrbahnen und Poller halten Ecken frei, schaffen zusätzliche Radabstellplätze und verhindern illegales Parken. Barrierefreiheit bleibt zentral: Abgesenkte Gehwege an Kreuzungen müssen schneller und flächendeckend umgesetzt werden. Zudem wollen wir Querungen für Radfahrer*innen sichtbar machen, etwa durch eine große angelegte Zebrastreifen. Offensiv und eigenem Beträumungsprozess (tatsächliche Grünachung für Fußgänger wiederherstellen). Wir wollen, dass sich alle sicher in der Stadt fortbewegen können, ob auf dem Rad, mit Rollstuhl, Rollator zu Fuß, als Kind oder mit Kinderwagen.	Darmstädts Wege sind munter kurz und sollten auch zu Fuß möglichst barrierearm und ungefährlich passiert werden können. An Kreuzungen und Übergängen braucht es Bordsteinabsenkungen und in regelmäßigen Abständen Bänke. Die Weiteren wollen wir an bestehenden Fußgängerübergängen weitere Zebrastreifen realisieren und an Ampelanlagen Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen vorantreiben. In Fußgängerzonen soll auf die Nutzung eigener Verkehrsflächen so weit wie möglich verzichtet werden. Bei der Einrichtung von Baustellen müssen neben dem Fokus auf den Autoverkehr auch gute Lösungen für den Rad- und Fußverkehr gefunden werden. Viele Menschen fühlen sich im Stadtverkehr nicht sicher. Die SPD will die Sicherheit, insbesondere zu Fuß und mit dem Rad, erhöhen. Daher verfolgen wir eine Vision Zero mit dem Ziel, dass es keine Toten und Verletzten mehr im Darmstädter Straßenverkehr gibt. Verkehrsplanung werden wir an den umgeschultesten Verkehrsteilnehmenden orientieren.	Wir unterstützen ausdrücklich die Schaffung sicherer und besserer Querungsmöglichkeiten. Nach Rücksprache mit der Mobilitätsreferentin Pauli Georg Wandrey können wir mitteilen, dass hierzu bereits Profiaufträge an die zuständige Fachverwaltung erteilt wurden. Wir begrüßen dieses Vorgehen und werden gegebenenfalls erforderlichen politischen Beschlüssen zustimmen.	Sichere Querungen sind für uns ein zentrales Anliegen. Die Heinrichstraße ist Schweg, Einkaufsstraße und ein tägliches Wegverbindung für viele Menschen – insbesondere für Senior:innen, Kinder, mobilitätsgeschädigte Personen und Familien. Neben bestehenden Ampelanlagen setzen wir uns dafür ein, zusätzliche Querungsmöglichkeiten zu prüfen und umzusetzen. Dazu gehören unter anderem die Umföhrung von Mittelstreifen zu Zebrastreifen, bessere Sichtbeziehungen sowie weitere, klar markierte Querungspunkte für Fuß- und Radverkehr. Ziel ist es, die Straße nicht nur passierbar, sondern sicher und barrierearm zu gestalten.	An den beiden Enden der Heinrichstraße gibt es lange Straßenabschnitte ohne Ampelanlagen, die den Straßenübergang auch für Menschen die gut zu Fuß sind, immer wieder zum Abenteuer machen. In beiden Bereichen gibt es Schulwege, die entweder gefährliche Übergänge oder aufgrund Länge/Umweg nötig machen. Es braucht deshalb mindestens an der an der Heidenreichstraße oder dem Frankenberg sowie Stauffenbergstraße weitere durch Ampeln gesicherte Querungen. Sie können auch als Dunkelmoment ausgeführt werden. Das heißt, dass die Ampeln nur auf Anforderung an gehen und nach der Straße sonst wenn der Verkehr erlaubt einfach so queren darf.	Sicherer für alle Verkehrsteilnehmer ist uns wichtig. Wir setzen auf eine praktische und datenbasierte Planung, die Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer und Menschen mit Einschränkungen gleich berücksichtigt. Querungen der Heinrichstraße – besonders an Schulwegen und in seniorenerreichen Wohngebieten – sollen gezielt geprüft werden, damit sie sicher und wirtschaftlich sind. Wir bevorzugen klare Markierungen, Mittelstreifen oder Ampeln, wo sie wirklich nötig sind, statt die ganze Straße flächendeckend einzuschränken.	
4. Durchgängig Tempo 30 bis B26	Wir GRÜNE setzen uns für Tempo 30 überall dort ein, wo Menschen an Straßen wohnen. Das gilt grundsätzlich auch für stark befahrene Straßen, sofern die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind. Tempo 30 senkt nachweislich Lärm und Unfallrisiko und erhöht die Verkehrssicherheit – bei nur geringen Auswirkungen auf die Resonanz. Auf übergründeten Hauptverkehrsachsen prüfen wir Tempo 30 abschnittsweise und situationsbezogen, etwa aus Lärmschutz-, Sicherheits- oder Luftreinhaltegründen. Unser Ziel ist eine leise, sichere und lebenswerte Stadt für alle – mit weniger schweren Unfällen und besserer Lebensqualität in den Quartieren.	Ihre Kernforderungen blicken wir wie folgt: Die Einführung von Tempo 30 in Wohnstraßen kann mit Blick auf Lärmbelastung und gesundheitliche Faktoren sinnvoll sein. Im Fall der Heinrichstraße sind die Möglichkeiten prüfen, die der Rahmen der Straßenverkehrsordnung hergibt.	Im Abschnitt zwischen Heideberg- Straße und Nieder-Ramstädter-Straße gilt bereits in beiden Fahrrichtungen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Zwischen Nieder-Ramstädter-Straße und Breslauer Platz ist aus Lärmschutzgründen eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (22:00-06:00 Uhr) angeordnet. Weitere Straßen werden derzeit durch die Fachverwaltung auf die Möglichkeit zu Tempo 30 geprüft. Zum jetzigen Zeitpunkt sind wir an den geltenden rechtlichen Rahmen gebunden. Eine weitgehende Entscheidungsfreiheit der Kommunen würden wir ausdrücklich begrüßen, sie besteht derzeit jedoch nicht.	Wir unterstützen die Einführung von durchgängigem Tempo 30 auf der Heinrichstraße ausdrücklich – auch im Abschnitt zwischen Nieder-Ramstädter-Straße und B26. Darüber hinaus streben wir an, Tempo 30 in der nächsten Legislaturperiode überall dort umzusetzen, wo es rechtlich möglich ist und der Sicherheit dient. Die deutlich höhere Überlebensrate bei Unfällen mit Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50, die Reduktion von Lärm und die höhere Aufenthaltsqualität sind für uns klare Argumente. Gerade in dicht bebauten innerstädtischen Bereichen sollte Tempo 30 der Regel sein.	Wir sind grundsätzlich für Tempo 30 im städtischen Verkehr, weil es Straßen ruhiger und sicherer macht.	Tempo 30 kann an bestimmten Stellen die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöhen. Die FDP ist der Meinung, dass solche Geschwindigkeitsbegrenzungen nur dann an sensiblen Abschnitten eingesetzt werden sollten, ohne den Verkehr auf Hauptstraßen unnötig zu bremsen. Wir setzen stattdessen auf praktische Alternativen, wie konsequente Kontrollen, bessere Ampelschaltungen mit grünen Wellen und gezielte Maßnahmen an besonders gefährdeten Stellen. Für uns bleibt daher Tempo 50 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen die Regelgeschwindigkeit, immer mit Blick auf einen ausgewogenen Mobilitätsmix, der Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer gleichermaßen berücksichtigt.	
5. Keine Umleitungen bei Innentafelungen über Heinrichstraße	Unsere beiden großen Innentafelungen Heierfest und Schlossabereit sind besondere Situationen: Einemorts sind sie wichtige Ausgängeradern und identitätsstiftend für die Stadt, gleichzeitg entstehen durch sie Belastungen für direkt Anwohn:innen und Menschen entlang der Umleitungsstraßen. Wir verstehen Ihr Bedürfnis, müssen aber ganz klar sagen, dass wir nicht versprechen können, dass es in Zukunft keine Umleitung über die Heinrichstraße geben wird. Wir setzen uns allerdings dafür ein, die Belastung auf den Umleitungsstrecken so weit wie möglich zu minimieren. Zu wichtigen Maßnahmen gehören: • zusammen mit dem Landkreis nach Möglichkeiten für großräumige Ausweichung von Umleitungsstrecken suchen – insgesamt und im besonderen bei Innentafelungen – um den Durchgangverkehr durch die Darmstädter Innenstadt zu reduzieren. • strikts Tempo 30 und strengere Kontrollen während der Festzeiten • die Attraktivität des Umweltverbundes weiter stärken, um so auch innerstädtisches Verkehrsaufkommen so weit wie möglich zu verlagern	Ihre Kernforderungen bereiten uns jedoch ein wenig Kopfschmerzen, da uns die Festzeit fehlt, für sich große Feste den Verkehr anders zu leiten. Wir sind stolz, dass diese beiden Feste so stark in Darmstadt verankert sind und möchten insbesondere den Schulleistenden und Schulleistenden, die seit der Pandemie mit erheblichen Einnahmeverlusten und höheren Auflagen zu kämpfen hatten, keine weiteren Steine in die Weg legen. Falls Sie eine Idee haben, wie der Verkehr zu diesen Zielen gelenkt werden könnte, sind wir selbstverständlich offen.	Die Heinrichstraße wird seit Jahren bei Innentafelungen nicht mehr als öffentliche Umleitungsstrecke ausgewiesen. Bestehende Durchfahrbeschlüsse werden während dieser Zeit ebenfalls nicht aufgehoben. Unabhängig davon kann es zu einer erheblichen Belastung darstellen. Allerdings gilt: Unabhängig von der gewählten Route wird jede Umleitung zu Einwohnern führen, die es in Darmstadt derzeit keine leistungsfähigen Alternativen gibt.	Diesen Punkt können wir in der geforderten Form nicht unterstützen. Uns ist bewusst, dass der Verkehr über bei Innentafelungen für Anwohnende – nicht nur an der Heinrichstraße, sondern auch im Johannes- und Martinsviertel – eine erhebliche Belastung darstellen. Allerdings gilt: Unabhängig von der gewählten Route wird jede Umleitung zu Einwohnern führen, die es in Darmstadt derzeit keine leistungsfähigen Alternativen gibt.	Die beiden möglichen Umleitungen wenn die Innenstadt gesperrt ist über die Heierfest- und über den Rhönring führen beide durch sehr schon überlastete und lärmbelastete Straßen, die nicht noch weiter belastet werden sollten. Eine Entlastung der einen Straße zulasten der anderen kann keine Lösung sein. Deshalb sind für den Verkehr aus dem Landkreis weiterläufige Umleitungen über die B45, B46 oder B47, die weitgehend über Umgehungsstraßen verlaufen zu bevorzugen und in diesem Fall nur Anlageverkehr nach Darmstadt zu leiten. Für die Umleitungen in der Stadt müssen Lösungen gefunden werden, die weder Heinrichstraße noch Rhönring einseitig belasten.	Die Innentafelungen, wie etwa das traditionelle Heierfest oder mittlerweile auch das Schlossabereit, prägen die Identität unserer Stadt und haben daher eine hohe Bedeutung. Es ist uns bewusst, dass die temporäre Sperrung der Innenstadt und insbesondere des City-Rings anlässlich dieser Events zu Mehrbelastungen auf den vorgelagerten Ausweichstrecken führt. Es ist Aufgabe eines kontinuierlichen Überprüfungsprozesses in den zuständigen Fachämtern, diejenigen Routen zu bestimmen, die eine bestmögliche alternative Verkehrsführung einerseits und eine möglichst geringe Belastung der betroffenen Anwohner*innen an diesen Ausweichrouten andererseits miteinander verbindet.	
WERTUNG IG HEINRICHSTRASSE	Fest durchgängig deckungsgleich mit den Forderungen der IGH. Bei den Umleitungen ist auf einen möglichst geringen Verkehrsdruck über große Bundesstraßen verfügt werden.	Bei allen Punkten merkt man der SPD an, dass sie es allen recht machen will und es dabei niemanden wirklich nutzt. Kein konkreten Antworten dringt zu den Fragen. Die Verkehrspolitik der SPD ist nicht wirklich greifbar. Es wird viel im Konjunktiv gesprochen und das Wort prüfen kennen wir zu gut – es heisst immer verschoben!	Die CDU Darmstadt zeigt kein Interesse an einem Radweg Heinrichstraße (damit auch nicht an einer Umverteilung der Verhältnissen auf den Gehwegen. Sie realisiert ebenfalls nicht die Tatsache, dass die beiden großen Wohnstraßenzüge in Darmstadt als Umleitung zu den Innentafelungen erhalten müssen! Die CDU denkt konkret fast ausschließlich vom Auto her!	Förderung der Radwege wird ausdrücklich unterstützt, aber Spuraufweilungen und -verengungen sind nicht ohne Weiteres abzuwenden und unklürlich betrachtet. Tempo 30 und sichere Querungen werden wieder unterstützt, die großräumigen Umleitungen des Durchgangsverkehrs während der Innentafelungen werden nicht gesehen, stat dessen sind Umgehungsstraßen anvisiert.			
	+++++ / Wahlempfehlung	0 + 0 0 / so nicht empfehlenswert	- - 0 / keine Wahlempfehlung	+ 0 + 0 / bedingt wählbar	NIX	+++++ / Wahlempfehlung	- - 0 0 / keine Wahlempfehlung