

Dresden zu Fuß
Ortsgruppe des Fachverbandes
Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Mail: dresden@fuss-ev.de

Funk: 0162/799 1460

Web: dresdenezufuss.de

Post: Postfach 280124, 01141 DD

Pressemitteilung vom 14.05.2019

Wie wichtig ist den Parteien der Fußverkehr? *Dresden zu Fuß* hat nachgefragt

Die Kommunalwahl in Dresden steht kurz bevor. Die ganze Stadt diskutiert über Mobilitätsthemen. „Dresden zu Fuß“, Ortsgruppe des Fachverbandes Fußverkehr FUSS e.V., hat aus diesem Anlass Parteien in Dresden nach ihren Einstellungen und Ideen zum Fußverkehr befragt („Wahlprüfsteine“).

























Matthias Medicus, Sprecher von „Dresden zu Fuß“, erklärt zu den Ergebnissen der Befragung: *„Die Antworten zeigen, dass die Parteien sich zunehmend mit der menschlichsten aller Mobilitätsformen auseinandersetzen und auch das Ziel haben, den Fußverkehr in Dresden zu fördern. Besonders erfreulich ist die übereinstimmende Erkenntnis der Parteien, dass der Gehweg für den Fußverkehr da ist und die Trennung von Fuß- und Radverkehr Priorität haben muss.“*

Die Realität zeigt jedoch: Zwar wollen alle den Fußverkehr fördern, aber einige Parteien machen im Stadtrat genau das Gegenteil. Vor allem CDU, AFD und FDP haben im Stadtrat wiederholt gegen die Interessen des Fußverkehrs gestimmt: Königsbrücker, Kesselsdorfer und Albertstraße lassen grüßen. Unser Fazit zur Parteienbefragung fällt deshalb etwas zurückhaltend aus: Die Worte passen schon mal, aber wir brauchen teilweise deutlich mehr Taten.“

Im Folgenden stellt „Dresden zu Fuß“ den Wortlaut der Fragen, die Antworten der befragten Parteien und die eigene Bewertungsmatrix zur Verfügung (siehe folgende Seiten).

Kontakt: Matthias Medicus, Tel. 0162/799 1460, dresden@fuss-ev.de

Wahlprüfsteine „Dresden zu Fuß“ zur Kommunal in Dresden 2019
Bewertung der Antworten durch „Dresden zu Fuß“

	CDU	LINKE	GRÜNE	SPD	AFD	FDP
<p>1. Die Systematische Fußverkehrs-Förderung in Dresden steht noch ganz am Anfang. Aktuell wird im Stadtplanungsamt ein Fußverkehrskonzept erarbeitet. Wie dieses später umgesetzt werden soll, ist allerdings noch unklar. <i>Frage: Wie stehen Sie zu der Forderung, eine gesonderte Stabsstelle "Fußverkehr und Barrierefreiheit" einzurichten und mit mindestens 5 interdisziplinären Fachkräften auszustatten – unter der Leitung eines/r Fußverkehrsbeauftragten?</i></p>	 ablehnend	 zustimmend	 zustimmend	 zurückhaltend	 ablehnend	 ablehnend
<p>2. Es gibt in Dresden sehr wenig Zebrastreifen. Stattdessen werden teilweise immer noch teure „Bettelampeln“ errichtet, an denen der Fußverkehr nur auf Anforderung Grün bekommt. <i>Frage: Wie stehen Sie zu unserer Forderung nach mehr Zebrastreifen in Dresden und welche Projekte und Vorhaben planen Sie darüber hinaus, um das Queren von Straßen für den Fußverkehr zu erleichtern?</i></p>	 zurückhaltend	 zustimmend	 zustimmend	 zustimmend	 zurückhaltend	 zurückhaltend
<p>3. Durchgehend barrierefreie Wege und Fußverkehrsverbindungen fehlen an vielen Stellen in Dresden, wegen Holperpflaster, zu hohen Bordsteinen usw. <i>Frage: Wie wichtig ist ihnen Barrierefreiheit für FußgängerInnen und wie wollen Sie diese in Dresden konkret fördern?</i></p>	 wichtig	 wichtig	 wichtig	 wichtig	 wichtig	 wichtig
<p>4. In Dresden werden Fußgängerinnen und Fußgänger oft gezwungen den Gehweg mit dem Radverkehr zu teilen. Das nervt beide Gruppen und ist in vielen Fällen gefährlich. <i>Frage: Welche Maßnahmen wollen Sie umsetzen, um diese Konflikte zu reduzieren?</i></p>	Radverkehr auf Gehwegen vermeiden	Systeme nebeneinander statt gemischt	Benutzungspflicht Rad für Gehwege aufheben	Rad auf Kfz-Fahrbahn, sonst Radstreifen	Rad- und Gehwege trennen	Radverkehr von Fußverkehr trennen
<p>5. „Die Straßen den Menschen“ heißt es in der Löbtauer Erklärung, in der 32 Initiativen und Vereine eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung und des Straßenbaus in Dresden fordern. <i>Frage: Wie bewerten Sie die vier Forderungen der Löbtauer Erklärung?</i></p>	 zurückhaltend	 zustimmend	 zustimmend	 zustimmend	 zustimmend	 zustimmend

Wahlprüfsteine „Dresden zu Fuß“ zur Kommunalwahl in Dresden 2019

Fragen und Antworten im Wortlaut

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtrats- und Stadtbezirksbeiratswahlen nahen in großen Schritten. Sie werben als politische Vereinigung um die Stimmen der Dresdnerinnen und Dresdner bei diesen Wahlen. Wir von „Dresden zu Fuß“ (Ortsgruppe des Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V.) möchten als verkehrspolitische Initiative Ihnen dazu gern ein paar Fragen stellen:

1. Die Systematische Fußverkehrs-Förderung in Dresden steht noch ganz am Anfang. Aktuell wird im Stadtplanungsamt ein Fußverkehrskonzept erarbeitet. Wie dieses später umgesetzt werden soll, ist allerdings noch unklar. Frage: Wie stehen Sie zu der Forderung, eine gesonderte Stabsstelle "Fußverkehr und Barrierefreiheit" einzurichten und mit mindestens 5 interdisziplinären Fachkräften auszustatten – unter der Leitung eines/r Fußverkehrsbeauftragten?

CDU: Eine solche Stabsstelle würde für uns eine unnötige Bürokratisierung darstellen, da die Belange des Fußverkehrs Bestandteil jeder Neubau- und Sanierungsplanung sind. Die Schaffung von weiteren Beauftragtenstellen lehnen wir ab.

Linke: Schon beim Radwegeprogramm war zu erleben, dass das Programm erst richtig begonnen wird, wenn es Menschen in dem Amt gibt, welche dafür verantwortlich sind und diese Mitarbeiter*innen haben, welche die Umsetzung bearbeiten. Deswegen halte ich Beides für notwendig.

Grüne: Wir unterstützen die Forderung nach mehr fachkundigem Personal für eine systematische Fußverkehrs-Förderung und die bessere Berücksichtigung der Belange von Fußgänger*innen bei Bauvorhaben. Diese zusätzlichen Personalstellen können entweder einer eigenen Stabsstelle oder direkt im Straßen- und Tiefbauamt sowie im Stadtplanungsamt für eine schnellere Umsetzung des Gehwegprogramms und die Erarbeitung des Fußwegkonzeptes zugeordnet sein.

SPD: Wir unterstützen das damit verbundene Ziel der Stärkung des Fußverkehrs. Die Organisation der Stadtverwaltung liegt jedoch beim Oberbürgermeister und den zuständigen Fachbürgermeistern (in diesem Fall der Baubürgermeister). Als Stadtrat hört man zwar häufig Gerüchte oder bekommt „hier und da“ mal was aus den internen Abläufen mit. Darauf aufbauend kann man aber keine Entscheidung über die Struktur der Verwaltung treffen. Wir werden aber mit der Vorlage des Fußwegkonzeptes mit der Verwaltung diskutieren, ob die heutigen Strukturen zur Umsetzung geeignet sind. Mit dem neuen Personalentwicklungskonzept stehen ohnehin grundlegende Änderungen in der Dresdner Verwaltungsarbeit und -organisation hin zu mehr Interdisziplinarität an.

AfD: Die AfD unterstützt Ihr Anliegen, die Sicherheit und das Fortkommen von Fußgängern auf den Dresdner Straßen zu verbessern. Auch setzen wir uns für barrierefreie Wege und Kreuzungen ein. Die Einrichtung von „Beauftragten“ zusätzlich zu den bestehenden Verwaltungsstrukturen lehnen wir allerdings ab.

FDP: Aus Sicht der FDP sorgt ein Mehr an Verwaltung nicht immer für eine schnellere Lösung von Problemen. Anstatt lediglich Einzelinteressen zu beleuchten, wäre eine Öffnung oder Erweiterung bestehender Stabsstellen für gemeinsame Interessen der Verkehrsteilnehmer denkbar, beispielsweise im Bereich der von uns unterstützten Shared-Space-Konzepte; der gleichberechtigten Nutzung des Verkehrsraumes.

2. Es gibt in Dresden sehr wenig Zebrastreifen. Stattdessen werden teilweise immer noch teure „Bettelampeln“ errichtet, an denen der Fußverkehr nur auf Anforderung Grün bekommt. Frage: Wie stehen Sie zu unserer Forderung nach mehr Zebrastreifen in Dresden und welche Projekte und Vorhaben planen Sie darüber hinaus, um das Queren von Straßen für den Fußverkehr zu erleichtern?

CDU: Zebrastreifen sind kein Allheilmittel. Aus Sicherheitsaspekten ist eine Ampel einem Zebrastreifen weit überlegen. Allerdings gibt es Streckenabschnitte, die für Zebrastreifen geeignet sein können, so dass eine vertiefte Prüfung, auf welchen Straßen solche Fußgängerüberführungen eingerichtet werden können, von uns unterstützt wird.

Linke: Ich möchte viel mehr Zebrastreifen, In Usti war ich ganz verblüfft, wie gut das funktioniert. Fußgänger*innen sind keine gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer in Dresden. Der erste Antrag ist diesbezüglich eingebracht, nun müssen wir durchsetzen, dass dies auch stattfindet um dann weiterzumachen.

Grüne: Im letzten Jahr haben wir als GRÜNE im Stadtrat einen Antrag für mehr Zebrastreifen mit einer Vorschlagsliste der Stadtbezirke, des Fuss e.V., des Beirates für Menschen mit Behinderungen und des Seniorenbeirates eingebracht und beschlossen, wir drängen jetzt auf eine schnelle Umsetzung. Wir wollen eine Überprüfung aller Ampelanlagen veranlassen mit dem Ziel, die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. Tempo 30 im Nebenstraßennetz, Tempo 20 bei Straßen mit hohem Fußgänger*innenaufkommen sollen die Regel sein, verkehrsberuhigte Bereiche ("Spielstraße" und "verkehrsberuhigter Geschäftsbereich") sollen deutlich häufiger in Dresden ausgewiesen werden.

SPD: Wir unterstützen diese Forderung nach Zebrastreifen in Dresden und haben in der vergangenen Legislaturperiode die Verwaltung damit beauftragt, fast 100 Standorte in Dresden zu prüfen und mindestens 20 zu realisieren. Fünf Projekte befinden sich in Umsetzung. Wie es weiter geht, entscheiden die Dresdnerinnen und Dresdner bei der Stadtratswahl. Die konservative Seite des Rats (CDU, FDP, AFD) hat gegen die Zebrastreifen gestimmt und wird die Umsetzung nicht weiter vorantreiben.

Ein weiterer Schwerpunkt von uns ist das Schaffen von sicheren Querungsstellen für alle Verkehrsteilnehmenden, die in ihrer Mobilität und Beweglichkeit eingeschränkt sind, durch Mittellinien und erschütterungsarme Zuwegungen. Auch um das Queren von Straßen zu erleichtern, planen wir Verkehrszüge nach dem Credo: So breit wie nötig, so schmal wie möglich.

AfD: Die Bettelei an Ampeln nervt, da stimme ich Ihnen zu, aber Zebrastreifen werden im Vergleich zu Ampeln von vielen Fußgängern auch als unsicher empfunden. Die Beantwortung dieser Frage muß daher offen bleiben.

FDP: Die FDP setzt sich für moderne, effiziente Verkehrsleitsysteme in Dresden ein. Ausreichend Zebrastreifen sind ein Teil davon. Wir wünschen uns eine „Smart City“ im Bereich der Verkehrsströme, die alle Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer erkennt und beispielsweise

die Ampelschaltungen in Abstimmung mit ÖPNV, Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr optimiert und Wartezeiten verkürzt.

3. Durchgehend barrierefreie Wege und Fußverkehrsverbindungen fehlen an vielen Stellen in Dresden, wegen Holperpflaster, zu hohen Bordsteinen usw. Frage: Wie wichtig ist Ihnen Barrierefreiheit für FußgängerInnen und wie wollen Sie diese in Dresden konkret fördern?

CDU: Sichere Fußwege sind für alle Dresdner essenziell, da jeder immer auch ein Stück weit Fußgänger ist. Besonders betroffen von fehlenden oder unebenen Fußwegen sind aber die jüngsten und die ältesten Mitglieder unserer Gesellschaft. Deshalb setzen wir uns bereits seit vielen Jahren für die Beschleunigung der Fußwegsanierung ein. Auf unser gemeinsames Betreiben mit dem Seniorenbeirat wurde 2013 das erste „Prioritätenprogramm zum Bau von Gehwegen im Dresdner Straßennetz“ beschlossen. Dieses wurde im letzten Jahr fortgeschrieben. Wir werden uns auch in den kommenden Jahren für eine angemessene Mittelzuweisung bei der Fußwegsanierung einsetzen.

Linke: Als Lehrerin erlebe ich, wie schwierig immer noch Weg mit Rollstühlen sind. Man muss sich genau kundig machen, ob man überall durchkommt, besonders schwierig ist es mit dem elektrischen Rollstuhl. Für mich ist es also ganz persönlich auch wichtig, nicht nur als Politikerin.

Grüne: Wir fordern ein Fußwegeprogramm für ein barrierefreies Fußwegenetz in Dresden. Kreuzungen sollen grundsätzlich so gestaltet werden, dass Fußgänger*innen ohne Umwege dem Straßenverlauf folgen können. Baustellen und Umleitungen von Fußwegen müssen barrierefrei sein.

SPD: Bislang ist es so, dass Fußwege nach einem mit den Stadtteilvertretungen abgestimmten Prioritätenkonzept saniert werden. Dabei verschieben sich die Prioritäten aber immer wieder nach aktuellen Bedürfnissen. Will zum Beispiel die Drewag eine Leitung erneuern oder muss eine Straße grundsaniert werden, wird der Fußweg mitgemacht – auch wenn er nicht die Top-Priorität hat. Gleichzeitig begrenzen finanzielle Mittel und Personalkapazität die Anzahl der Sanierungen

Deswegen ist es Zeit, das Stückwerk zu ordnen und mit dem lange angekündigten und von uns dringend erwarteten Fußwegekonzept wichtige Verbindungen in den Stadtteilen durchgehend nutzbar zu machen. Mit einem abgestimmten Fußwegekonzept ist es auch einfacher, den Mehrbedarf an Finanzmitteln zu begründen. Für die SPD liegen auch deswegen die Haushaltsprioritäten nicht beim Straßenneubau, sondern in der Straßen- und Gehwegsanierung, im Ausbau des Nahverkehrs und der Radwege.

AfD: Ihre Forderung nach Barrierefreiheit für Fußgänger unterstützen wir. Wir plädieren auch für ein umfassendes Sanierungsprogramm für Fußwege (s. Programm ab S. 13)

FDP: Die FDP setzt sich für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein. Sichere, sanierte und möglichst durchgehend barrierefrei gestaltete Gehwege sind für uns ein wichtiger Bestandteil eines zukunftsorientiertes Mobilitätskonzepts in allen Bereichen der Stadt.

4. In Dresden werden Fußgängerinnen und Fußgänger oft *gezwungen den Gehweg mit dem Radverkehr zu teilen*. Das nervt beide Gruppen und ist in vielen Fällen gefährlich. *Frage: Welche Maßnahmen wollen Sie umsetzen, um diese Konflikte zu reduzieren?*

CDU: Wir setzen uns, wo es der Straßenraum möglich macht, für den Ausbau des Radwegesystems ein. Gemeinsame Rad- und Fußwege sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Eher sollten der Rad- und Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden. Nicht erst seit der weiten Verbreitung von Elektrofahrrädern ist die Unfallgefahr auf kombinierten Rad- und Fußwegen zu hoch. Gleiches gilt auch für Elektroroller.

Linke: In der Barrierefreiheit haben wir enorm viel nachzuholen. Auch wenn es mehr barrierefreie Haltestellen gibt, ist das Nebeneinander der verschiedenen Bedürfnisse in keiner Weise beachtet. Haltestellen voller wartender Menschen werden von Fahrrädern durchquert, weil diese Verkehrsteilnehmer sich reinteilen müssen. In der Kulturhauptstadt Leuwarden sind alle Systeme nebeneinander: Fahrräder; Rollstühle/Rollator; taktiles System und Fußgänger, es funktioniert, wenn man das auch will. Im Beirat für Menschen mit Behinderung müssen wir das Thema stärker besprechen und daraus Anträge entwickeln.

Grüne: Gemeinsam geführte Rad- und Fußwege sind in Dresden leider noch sehr häufig, dabei werden sie keiner der beiden Gruppen gerecht. Wir fordern eine gerechtere Raumverteilung bei Straßenbauprojekten zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen, wie zum Beispiel aktuell am Zelleschen Weg, so dass ausreichend Platz ist für eigenständige und ausreichend breite Rad- und Fußwege. Bereits vorhandene geteilte Rad- und Fußwege sollten daraufhin überprüft werden, ob die Benutzungspflicht für Radfahrer*innen aufgehoben werden kann.

SPD: In der Tat ist der Mischverkehr von Fuß und Rad schwierig und sogar gefährlicher als der Mischverkehr von Auto und Rad. Häufig sind es die Stellen, an denen der Radweg einfach aufhört und nicht intuitiv klar ist, wer wo weiterfahren soll. Wir haben ein (derzeit noch) ausfinanziertes und personell untersetztes Radverkehrskonzept. Mit den dort hinterlegten Maßnahmen werden sichere Radverkehrsanlagen geschaffen und Konfliktpunkte entschärft. Sofern eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit den Auto nicht vertretbar ist, sind für uns separate Radfahrstreifen die beste Lösung. Wir würden diese Politik gerne fortsetzen und bitten die Dresdnerinnen und Dresdner dafür um ihre Stimmen.

AfD: Wo immer möglich, sollten Rad- und Fußwege getrennt werden.

FDP: Dresden braucht ein zukunftsorientiertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept, zu dem auch ein umfassendes, gut ausgebautes Fahrradstraßennetz gehört. Wir begrüßen das Konzept des Shared Space - der gegenseitigen Rücksichtnahme -, sehen aber auch seine Nachteile. Wenn möglich, ist der Radverkehr daher bereits bei der Planung räumlich vom Fußverkehr zu trennen, um das Konfliktpotential bei allen Beteiligten zu senken.

5. „Die Straßen den Menschen“ heißt es in der Löbtauer Erklärung, in der 32 Initiativen und Vereine eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung und des Straßenbaus in Dresden fordern. *Frage: Wie bewerten Sie die vier Forderungen der Löbtauer Erklärung?*

CDU: Es spricht wenig dagegen, die Bürgerbeteiligungsformen bei Straßenbauvorhaben auf ihre Aktualität und Modernität zu prüfen. Gerade die Digitalisierung bietet hier viele Chancen. Demokratie bedeutet aber auch, getroffene Entscheidungen zu akzeptieren und diese nicht bei jedem weiteren Verfahrensschritt erneut in Frage zu stellen.

Linke: Weil wir diese unterstützen haben wir als Fraktion DIE LINKE die Erklärung unterschrieben.

Grüne: Die vier Forderungen für eine demokratische, stadtverträgliche, gleichberechtigte und nachhaltige Verkehrsplanung decken sich mit unseren Vorstellungen einer qualitätvollen Stadtentwicklung. Dabei wollen wir der Dominanz des Autoverkehrs der vergangenen Jahrzehnte so begegnen, dass Straßen und Plätze Raum für alle Verkehrsarten, Nutzungs- und Altersgruppen bieten. Sicherheit und gestalterische Qualität stehen dabei vorrangig vor hoher Geschwindigkeit einzelner.

SPD: Wir unterstützen die grundsätzlichen Ziele der Löbtauer Erklärung. Im Folgenden unsere Stellungnahme zu den einzelnen Punkten:

1. „... Informationen verständlich und frühzeitig den Stadtbezirksbeiräten und dem Stadtrat, wie auch der Bevölkerung zugänglich zu machen“

Wir sollten grundsätzlich keine wichtigen stadtteilzentralen Straßenachsen ohne Öffentlichkeitsbeteiligung planen. Unser Eindruck ist, dass die Verwaltung schwierige interne, historisch gewachsene Kompromisse zwischen den Ämtern ungerne gegenüber der Öffentlichkeit wieder öffnet und deswegen Änderungswünschen abwehrend gegenübersteht. Wir sehen hier die Chance, dass frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung auch der Verwaltung intern Orientierung bietet. Eine wichtige Verbesserung der Beteiligung von Akteuren vor Ort ist die neue Zuständigkeit der Stadtbezirksbeiräte für die Priorisierung der Nebenstraßenanierung.

Die Richtlinien, Regelwerke und Erfahrungen mit den Genehmigungsbehörden des Freistaats geben allerdings nur einen begrenzten Spielraum für Entscheidungen, sodass eine Öffentlichkeitsbeteiligung idealerweise unter Anleitung von regelwerksfesten Fachplaner*innen stattfindet.

2. „... erst die städtebauliche Variante zu prüfen und darzulegen, welche Maßnahmen nötig wären, damit diese verkehrstechnisch funktioniert“

Wir wollen Straßen so schmal wie nötig, so breit wie nötig planen. Grundlage hierfür ist die aktuelle Verkehrsprognose (derzeit für 2030).

3. „... alle Mobilitätsformen grundsätzlich gleichberechtigt und gleichwertig zu behandeln und zu bewerten (gleichberechtigte Verkehrsplanung)“

Das kommt auf das strategische Ziel an. Bei einer Verkehrsberuhigung benachteiligt man bewusst den Autoverkehr und bevorzugt Rad- und Fußwege. Will man Berufspendler*innen zum Umstieg auf Bus und Bahn bewegen, benötigt man ein (zum Auto) konkurrenzfähiges Angebot. Aus einer strategischen Verkehrsplanung heraus müssen Zielstellungen für einzelne Straßenzüge erarbeitet werden. Wichtig ist, dass sich die stadtweiten Zielstellungen nicht (wie in der Vergangenheit) alleine an den Bedürfnissen des Autoverkehrs, sondern an den Bedürfnissen aller Verkehrsträger orientiert und Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Fuß, Fahrrad und Straßenbahn setzt.

4. „... Maßnahmen vorzusehen, welche die Mobilität sicherer, leiser, klimaverträglicher und sozialer gestalten (nachhaltige Verkehrsplanung)“

Ja, die stadtweite Verkehrsstrategie sollte attraktive Alternativen zum Auto schaffen, um die Belastungen und Flächenbedarf durch den Verkehr auch bei einer wachsenden Stadt zu reduzieren. Hierauf muss insbesondere bei der in den kommenden fünf Jahren zu erarbeitenden Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025+ geachtet werden.

AfD: Wir stimmen allen vier Forderungen zu. Die gleichberechtigte Verkehrsplanung ist auch Bestandteil unseres Kommunalwahlprogramms, wo wir auf S. 9 schreiben: Aus diesem Grunde setzen wir uns für ein gedeihliches Miteinander aller Verkehrsträger ein. Die ideologische Bevorzugung einzelner Verkehrsträger auf Kosten anderer lehnen wir ab.

FDP: Die Spitzenkandidatin der FDP im Wahlkreis 10 (Löbtow/Cotta/Naußnitz), Viola Martin-Mönnich, setzt sich für eine nachhaltige und gleichberechtigte Mobilitäts- und Verkehrsplanung ein. Die Ziele der Löbtower Erklärung hält sie grundsätzlich für sinnvoll und unterstützenswert und plädiert für ein konstruktives Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, in dem alle Interessengruppen Gehör und Wertschätzung finden.