



**Regionalgruppe Rhein-Main**

**Anmerkungen  
zu den  
verkehrspolitischen Zielsetzungen  
im Koalitionsvertrag  
zwischen  
CDU + DIE GRÜNEN**

**in Frankfurt am Main  
2011 – 2016**

# Inhalt

<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Projekte für Autofreies Wohnen ausbauen und Spielstraßen fördern.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Öffentlicher Personenverkehr .....</b>	<b>4</b>
2.1 Regionalbahn, Stadtbahn, Straßenbahn.....	4
2.2 Haltestellenqualität.....	4
2.3 Fahrzeuge .....	5
2.4 Tarife.....	6
<b>3. Fußverkehr – Nahmobilität.....</b>	<b>7</b>
3.1 Fußverkehr .....	7
3.2 Nahmobilität.....	7
<b>4. Entschleunigung - Tempo 30 .....</b>	<b>8</b>

## Einleitung

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) begrüßt die Vereinbarungen der Koalition von CDU und Grünen in der Stadt Frankfurt am Main zum Thema Verkehr. Die Regionalgruppe Rhein-Main unterstützt die darin enthaltenen Ansätze, durch die mit der „Verknüpfung aller Verkehrsmittel“ ein bestmögliches umweltverträgliches Verkehrskonzept umgesetzt werden soll, das zu einer „leistungsfähigen und gleichzeitig lebenswerten Stadt gehört“.

Wir erhoffen uns, dass damit in den kommenden fünf Jahren eine Verkehrspolitik umgesetzt wird, die über den notwendigen Weitblick verfügt, um die Mobilitätsbedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger wahrzunehmen und zu berücksichtigen, die in Frankfurt leben. Hierbei sollte nicht mehr, wie es in der Vergangenheit immer noch zu häufig der Fall war, das Hauptaugenmerk auf diejenigen gelegt werden, die sich vorwiegend motorisiert fortbewegen, wie etwa die täglichen Autopendler. Vielmehr gilt es, die verschiedenen umweltfreundlicheren Verkehrsarten (Bahn und Bus, Rad oder Fußverkehr) zu einem integrierten und nachhaltigen Mobilitätskonzept zu verbinden und die Prozesse der Stadt- und Verkehrsentwicklung daraufhin abzustimmen.

### 1. Projekte für Autofreies Wohnen ausbauen und Spielstraßen fördern

Von besonderer Bedeutung ist für den VCD die Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine **Mobilität ohne Auto** in Frankfurt. Im Bereich der Stadtentwicklung müssen Projekte für die Entwicklung von Siedlungen und Quartieren im Bereich „**Autofreies Wohnen**“ angestoßen und gefördert werden. In diesem Zusammenhang gilt es, eine Strategie zu entwickeln, die ein Leben ohne eigenes Auto bewirbt und die attraktive Rahmenbedingungen dafür schafft.

In manchen Stadtteilen besitzen schon heute mehr als 30% der Haushalte kein eigenes Auto mehr. Diese Entwicklungen im Mobilitätsverhalten gilt es in Verkehrsentwicklung und Städtebau aufzugreifen. Das hierin liegende große Potential für eine lebenswerte Umgestaltung der Stadtquartiere und Wohngebiete gilt es zu nutzen. Daher darf von den Planerinnen und Planern nicht nur an neu entstehenden Wohnraum gedacht werden. Von Seiten der Stadt sollten dringend Anreize geschaffen werden, die autofreies Wohnen begünstigen.

In Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften und privaten Vermietern könnte ein einfaches System geschaffen werden, dass geeigneten **Wohnraum zertifiziert** – ähnlich den in der Baubranche mittlerweile begehrten Zertifikaten für energiesparende, umweltfreundliche Gebäude und das die Haus- und Grundbesitzer animiert im Bereich autofreies Wohnen ebenfalls entsprechend tätig zu werden.

Ein besonders wichtiger Aspekt ist es, den öffentlichen Raum in der Stadt vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Hier gilt es, geeignete verbindliche **gesetzliche Regelungen und Satzungen zur Schaffung und Einschränkung der Einrichtung von Stellplätzen** zu entwickeln. Diese Maßnahmen würden sich u. a. positiv auf die Stellplatzsituation in den Stadtteilen auswirken und die viel diskutierten, sehr teuren, neuen Quartiersgaragen, die teilweise nur sehr zurückhaltend genutzt werden, meist überflüssig machen. Wie es der Koalitionsvertrag vorsieht, sollten diese tatsächlich nur noch dann errichtet werden, wenn es gleichzeitig gelingt, öffentlichen Raum zurück zu gewinnen.

Ein positives Signal wäre hier die im Abschnitt „Planen“ erwähnte Einrichtung von **Spielstraßen**.

## 2. Öffentlicher Personenverkehr

### 2.1 Regionalbahn, Stadtbahn, Straßenbahn

Das Bekenntnis der Wahlsieger CDU und GRÜNE zum weiteren Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere auch auf der Schiene, ist sehr erfreulich. Wir teilen den Wunsch nach einer Vervollständigung des Stadtbahnnetzes in der Stadt Frankfurt und in die Rhein-Main-Region hinein, da die Mainmetropole auf gute Nahverkehrsverbindungen dringend angewiesen ist. Wichtige verkehrspolitische Projekte harren leider – auch teilweise nach jahrzehntelanger Planungsdauer – immer noch ihrer Umsetzung.

Von besonderer Bedeutung ist für den VCD dabei die **Regionaltangente West (RTW)**. Diese Strecke schafft wichtige tangentielle Querverbindungen im Umland der Mainmetropole, die nicht nur die Frankfurter Innenstadtstrecken entlasten würden, sondern auch großen Nutzen für zahlreiche Nachbarkommunen hätten. Es erscheint aus unserer Sicht unverständlich, dass dieses bedeutende Projekt im Koalitionsvertrag mit keinem Wort erwähnt wird. Dies darf, so der VCD, auf keinen Fall bedeuten, dass die RTW – aus vermeintlich zu geringem Nutzen für die Stadt Frankfurt – nicht mehr politisch unterstützt und vorangetrieben wird. Der ökologische Verkehrsclub erwartet von der Frankfurter Stadtregierung daher ein klares Bekenntnis für die RTW.

Auch ein anders Projekt, das über die Stadtgrenzen hinaus geht, muss vorangebracht werden: Die **Nordmainische S-Bahn**. Der VCD betont, dass auch diese dringend erforderliche Vervollständigung des S-Bahnnetzes im Frankfurter Osten von der Römerkoalition keinesfalls zur Disposition gestellt werden darf.

Begrüßt wird vom VCD dabei auch ein weitgehend oberirdischer **Lückenschluss im Frankfurter Stadtbahnnetz** zwischen dem Stadtteil **Ginnheim** und dem U-Bahn-Knotenpunkt Bockenheimer Warte.

Der VCD hofft darüber hinaus, dass der weitere **Ausbau des Straßenbahnnetzes** ebenso wenig vernachlässigt wird wie die Verlängerung und der barrierefreie Umbau der Stadtbahnlinie U5, auch wenn diese wichtigen Projekte nicht im Detail in Koalitionsvertrag aufgelistet sind. Auch die schon im Gesamtverkehrsplan 2005 beschlossene Ringstraßenbahn ist ein bedeutendes Schienenverkehrsprojekt, das vorangetrieben werden sollte.

### 2.2 Haltestellenqualität

Ein wesentliches Anliegen des VCD ist bekanntlich auch die **Verbesserung der Haltestellenqualität im Frankfurter Nah- und Fernverkehrsbereich**. Der vom VCD vorgelegte Haltestellentest Frankfurt 2010 hat gezeigt, dass gerade die von der Deutschen Bahn AG betriebenen Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen deutliche Defizite aufweisen.

Gerade beim Aushängeschild der Bahn am Frankfurter Hauptbahnhof kommt es, im Rahmen der **Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes**, immer noch zu unverständlichen Verzögerungen. Ein weiterer Stillstand der bereits in einem städtischen Architektenwettbewerb weit voran gebrachten Planungen für dieses wichtige Entree zur Stadt, wäre zum großen Schaden für die Stadt und würde nicht zuletzt die Kundinnen und Kunden des Bahnverkehrs belasten.

Die großen Defizite bei den Stationen führen auch zu **Bürger-Protesten** rund um den **Bahnhof Höchst**. Betroffen sind aber auch zahlreiche weitere Bahnhöfe im Frankfurter Stadtgebiet wie

Griesheim oder Frankfurt West. Im Rahmen künftig geplanter Sanierungsmaßnahmen soll dort zwar ansatzweise barrierefrei umgebaut werden. Weitergehende Verbesserungen für die Fahrgäste sind aber offenbar nicht angedacht. Auch die schon Jahrzehnte andauernden Diskussionen zum maroden Ostbahnhof spiegeln die kritische Situation in diesem Bereich wieder.

Selbst Neubauten oder aktuell durchgeführte Umbauten zeigen, dass **Maßnahmen zur Barrierefreiheit** häufig unsorgfältig geplant und umgesetzt werden, so dass wiederum neue Barrieren für mobilitätseingeschränkte, seh- und hörgeschädigte Menschen entstehen. So gibt es bisher keine einzige barrierefreie Haltestelle in Frankfurt, die als Vorzeige-Haltestelle oder Pilotprojekt angeführt werden kann.

Die stark vernachlässigte unterirdische **S-Bahnstation Ostendstraße** soll, laut Magistrat, trotz ihrer wichtigen Funktion als Umsteigepunkt und obwohl sie sich in unmittelbarer Nähe zu öffentlich stark frequentierten Einrichtungen wie der VHS, der Bankakademie und zukünftig der Europäischen Zentralbank (EZB) – befindet, in absehbarer Zeit keinen Aufzug erhalten, was einen unhaltbaren Zustand darstellt.

Da die von der Deutschen Bahn AG gemachten Ankündigungen zu Verbesserungen bei den Stationen zudem in der Vergangenheit nur in den seltensten Fällen tatsächlich zufriedenstellend umgesetzt worden sind, sollte die Stadt Frankfurt baldmöglichst prüfen lassen, wie weit die Zahlung der nicht unbeträchtlichen **Stationsgebühren** gekürzt werden kann. Denn trotz einer schleichen Verschlechterung der Zustände bei den Stationen der Deutschen Bahn im Frankfurter Stadtgebiet wurden diese Gebühren zuletzt im Jahr 2010 so stark erhöht, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im gesamten Verbundgebiet jährlich etwa 8 Millionen Euro mehr an die Bahn zahlen muss.

## **2.3 Fahrzeuge**

Zur Attraktivität des ÖPNV zählen aber auch noch andere „weiche“ Faktoren, wie etwa die **Fahrzeugqualität**. Beim Fuhrpark der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) ist bei Straßenbahnen, Bussen und U-Bahnen mittlerweile ein weitgehend guter Standard erreicht worden. Auf einigen U-Bahn-Linien muss der Fahrzeugbestand aber, wie geplant, schnellstmöglich an die aktuellen Standards bei Technik und Barrierefreiheit angepasst werden.

Der gute Gesamteindruck der VGF-Fahrzeuge wird aber derzeit durch fragwürdige wirtschaftliche Entscheidungen des Betreibers nachhaltig getrübt. Bereits im Jahr 1997 haben sich die Frankfurter Fahrgäste bei einer offiziellen Befragung der Verkehrsbetriebe gegen mit Werbung zugeklebte Fenster ausgesprochen. Die für die **Fensterflächenwerbung** verwendete Lochrasterfolie schränkt die Sicht von innen nach außen in unzumutbarer Weise ein. Für alle einheimischen und fremden Fahrgäste – und insbesondere auch Menschen mit Sehbehinderungen – wird durch diese überflüssige Sichtbarriere die Orientierung erschwert. Der VCD fordert daher **„freie Sicht“** in allen Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs. Die Frankfurter Stadtregierung soll sich, im Interesse eines attraktiven Nahverkehrs, in einer Zielvereinbarung für eine unaufdringlichere Werbung, die nicht die Fensterflächen verklebt, einsetzen.

Auf bestimmten **S-Bahn-Linien** sieht es hier leider noch bei Weitem nicht so gut aus wie bei den Fahrzeugen im städtischen Bereich. Die im Rahmen der Linien-Ausschreibung geplanten Maßnahmen zu Erneuerung des Fahrzeugparks sollten gerade auf den RMV-Durchmesserlinien, die den Flughafen anfahren, dringend umgesetzt werden.

## 2.4 Tarife

Erfreut sind wir, dass unser seit Jahren immer wieder öffentlich geäußelter Wunsch, das **Preis-Leistungs-Verhältnis im ÖPNV** zu verbessern, Beachtung gefunden hat. Mit der im Koalitionsvertrag angekündigten Initiative, die Tarifstruktur im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der bundesweit bei den meisten Fahrscheinen das höchste Preisniveau aufweist, zu überprüfen, hat die Römer-Koalition die Forderungen des VCD in Ansätzen aufgegriffen.

Die angekündigte **RMV-Fahrpreiserhöhung** von durchschnittlich 2,7 Prozent zum 12. Dezember 2011 steht im Widerspruch zu entsprechenden Beschlüssen der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung und auch im Widerspruch zum Koalitionsvertrag, wie wir ihn verstehen. Es gilt, die politischen Zielstellungen der Koalition so schnell wie möglich in konkrete – für die Fahrgäste spürbare – **Fahrpreisreduzierungen** umzusetzen. Dass die Stadt Frankfurt schon im Sommer 2011 die Preise für ein besonderes Angebot für Schüler und Auszubildende (CleverCard) senkt, ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, dem sich aber noch weitere anschließen sollten.

Dass der RMV hier selbst für kleinste Reformen und die Einführung von „Kompromiss-Tarifen“, nach langjährigen Diskussionen, noch mindestens bis zum Jahr 2013 brauchen wird, sollte Widerspruch wecken. Dies kann sich allerdings nicht darauf beschränken, lediglich zu „prüfen“, ob „Zwischentarife“ oder ein Ballungsraumtarif eingeführt werden können. Es ist dringend geboten, die **„Fahrpreis-Mauern“ zwischen Frankfurt und den Nachbarstädten** in der Region wie etwa Offenbach, Hanau oder Neu-Isenburg zum Einsturz zu bringen.

Hier gilt es den entsprechenden Einfluss der Stadt Frankfurt am Main in den Gremien des Rhein-Main-Verkehrsverbundes deutlicher zur Geltung zu bringen, um – in Zusammenarbeit mit der Region – möglichst kurzfristig zu weiteren erwünschten und auch dringend erforderlichen Änderungen zu gelangen. Bürokratische Hemmnisse, die in der überkommenen **RMV-Struktur** begründet sind, gilt es endlich zu überwinden.

Das **Tarifsystem des RMV** ist nach wie vor unübersichtlich, unlogisch und ungerecht und richtet sich oftmals nicht nach den Kundenbedürfnissen! Die Fahrpreise orientieren sich immer noch an politischen Grenzen, so dass sie, unabhängig von der tatsächlich zurückgelegten Strecke, überproportional stark ansteigen. Die vom RMV propagierte Umstellung auf elektronische Tickets bringt – bei Beibehaltung des derzeitigen Systems – keine wirklichen Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden.

Es gilt teure **„Überlandtarife“** durch angemessene Zwischentarife für Tarifübergänge und einen zeitgemäßen Ballungsraumtarif für die Rhein-Main-Region abzulösen. **Erweiterungen der Nutzungsmöglichkeiten für Zeitkarten** in Randzeiten und die Einführung von erweiterten Mitnahmeregelungen am Wochenende könnten schnell umgesetzt werden. Auch die Einführung eines Tarifs, der sich am Start- und Zielort orientiert und nicht unterschiedliche Fahrpreise für die selbe Wegebeziehung verlangt, ist kurzfristig realisierbar. Dass dies alles funktioniert, haben andere urbane Großräume in der Bundesrepublik und die dortigen Nahverkehrsbetreiber und Verkehrsverbände bereits längst vorgemacht.

## 3. Fußverkehr – Nahmobilität

### 3.1 Fußverkehr

Eine wichtige Form des Verkehrs wird im Koalitionsvertrag leider nur indirekt unter dem Begriff „Nahmobilität“ angesprochen: Das zu Fuß gehen. In Frankfurt wird **ein Drittel der Wege im Binnenverkehr** ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (GVP Frankfurt 2004, Ergebnisbericht S.8). Zu Fuß gehen ist damit eine wichtige Form des Verkehrs.

Angesichts der keineswegs problemfreien Situation für Fußgänger in Frankfurt sieht es der VCD als dringend erforderlich an, die Belange der FußgängerInnen stärker in das Bewusstsein der Verkehrspolitik, Mobilitätsplanung und der öffentlichen Wahrnehmung zu rücken. Da ihnen besonders viele Hürden in den Weg gelegt werden, z. B. durch parkende Autos, blockierte oder verengte Gehwege, Verkehrsampeln mit unzumutbaren Wartezeiten u. ä., brauchen Fußgängerinnen und Fußgänger in der Stadt dringend eine starke **Lobby** in Stadtregierung und Verwaltung.

Von einer **fußwegfreundlichen Stadt** profitieren alle Frankfurterinnen und Frankfurter: Vom Kind bis zum älteren Menschen. Dort, wo viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, ist die Stadt urban, haben Geschäfte Laufkundschaft und es ergibt sich öffentliches Leben. Zudem steigt die Sicherheit! Alle legen Wege zu Fuß zurück – und sei es für den Weg zur Bahn, zum Bus, zum Fahrrad oder zum Stellplatz des PKW. Trotzdem wird der Fußverkehr oft nicht als elementare eigenständige Verkehrsart oder als vollwertiger Bestandteil des Verkehrssystems gesehen. Die Koalition sollte es sich daher zum Ziel setzen, dass Frankfurt nicht nur eine fahrradfreundliche sondern auch eine fußgängerfreundliche Stadt wird.

Im Rahmen eines **Programms „Fußwegfreundliches Frankfurt“** könnten folgende Maßnahmen ergriffen werden: Schaffung eines **Fußweg-/Nahmobilitätsbüros** (in Analogie zum Fahrradbüro), die Einrichtung einer Meldeplattform Fußverkehr (wie die bewährte hessische Meldeplattform Radverkehr) oder die Optimierung von Ampelschaltungen zugunsten des Fußverkehrs.

Ein konsequente, im gesamten Stadtgebiet einheitliche **Verbesserung der Situation der Barrierefreiheit** – mit Rücksicht auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten und sehgeschädigten Menschen – ist voranzubringen. Es gilt die nutzbare Gehwegfläche mit einer Mindestbreite 2,50 m bei Genehmigungen von Sondernutzungen zu sichern. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang die stärkere Kontrolle von Gehwegbereichen und die konsequente Ahndung von Zweckentfremdungen durch Auslagen, gastronomische Nutzungen, nicht genehmigte Reklame tafeln oder abgestellte Autos. Verengte oder zugeparkte Gehwege sind nicht nur ein Ärgernis, sie behindern auch die Mobilität von Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Gehhilfen und tragen unnötig zu ihrer Gefährdung im Verkehr bei. Die Belange des Fußwegverkehrs müssen daher auch verstärkt bei der Genehmigung von Baustelleneinrichtungen Berücksichtigung finden.

**Öffentliche Kampagnen**, um das Bewusstsein für das zu Fuß gehen zu erhöhen, z. B. zur Schulsicherheits- oder Mobilität von Seniorinnen und Senioren sind durchzuführen oder zu fördern.

### 3.2 Nahmobilität

Im Nordend wurden in den Jahren 2007 - 2009 das **Pilotprojekt "Nahmobilität"** und das Projekt **"Externe Spiel- und Bewegungsräume"** erfolgreich durchgeführt. Die positiven Resultate der

Verbesserung der Nahmobilität, der größeren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, der neuen Spiel- und Begegnungspunkte und der Sitzrouten, sollte nun anhand des bereits beschlossenen **Handlungsleitfaden**, der derzeit leider noch nicht vorliegt, allen anderen Stadtteilen zugute kommen. Hierfür sollten im Zeitraum von 2012 – 2016 die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

#### 4. Entschleunigung - Tempo 30

Der ökologische Verbraucherverband unterstützt schon lange die Forderungen nach einem generellen Tempolimit in Städten mit 30 Stundenkilometern. Der von der Koalition in Frankfurt jetzt angekündigte **Modellversuch**, auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen streckenweise die nächtliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 zu senken, wird vom VCD daher ausdrücklich begrüßt.

Die Einführung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung bringt vielfältige positive Wirkungen mit sich. Nahezu alle nachteiligen Wirkungen des PKW und LKW-Verkehrs auf Gesundheit und Wohlbefinden der Einwohner sowie auf die städtische Umwelt, u. a. durch Lärm, Abgas-Emissionen oder auch Feinstaub, lassen sich so nachhaltig minimieren. Durch einen halbierten Reaktions- und Bremsweg, werden zudem Unfallfolgen stark gemindert. Tempo 30 rettet Leben!

**Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit** in Städten deckt sich darüber hinaus mit den Positionen des Städtetags und des wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung. Flächendeckendes Tempo 30 bedeutet weniger Bürokratie (so wie sich das namhafte Interessens- und Wirtschaftsverbände immer wünschen) und erleichtert die konsequente Überwachung der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit im städtischen Raum.

Der Modellversuch kann, so der VCD, nur ein **erster Schritt hin zu weitergehenden Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen** im innerstädtischen Raum der Mainmetropole sein. Die jüngsten Vorstöße der Koalition und des neuen Verkehrsdezernenten für ein Tempolimit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern auf den **Autobahnen** im Frankfurter Stadtgebiet, werden vom VCD ebenfalls nachdrücklich unterstützt.