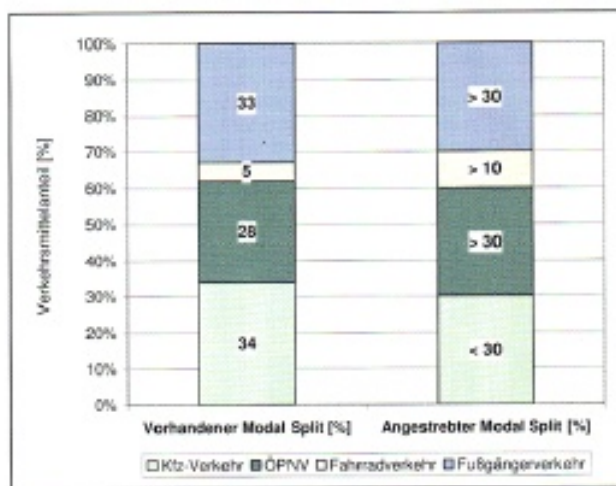


## Frankfurt 22 und der Straßenverkehr

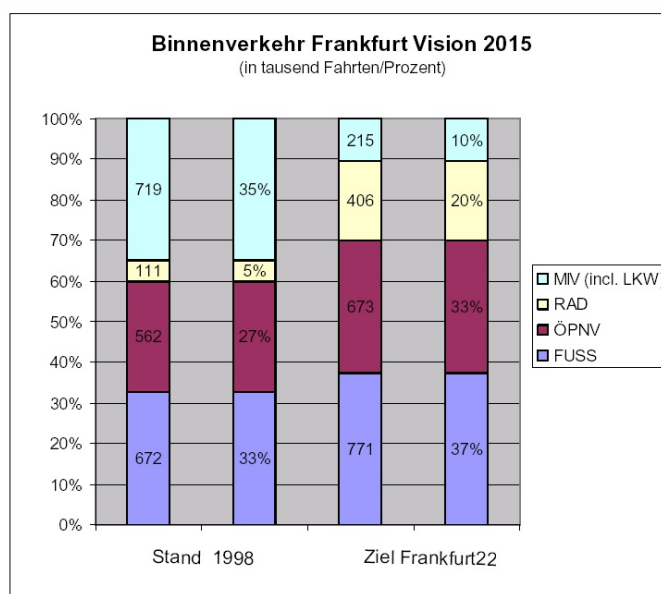
Wir möchten Ihnen die Forderungen von „Frankfurt 22“ bezüglich des Straßenverkehrs darstellen und den Unterschied zur sogenannten Gesamtverkehrsplanung (GVP) der Stadt Frankfurt aufzeigen.

Nachdem im Rahmen projektbegleitender Arbeitskreise wiederholt Kritik daran geübt wurde, dass Fußgängerverkehr im Gesamtverkehrsplan der Planungsbüros von Herrn Köhler und Herrn Topp nicht vorkam, haben die Planer reagiert und Fußgänger, so wörtlich, zu den „*quantitativ und qualitativ wichtigsten Verkehrsteilnehmern*“ ernannt.



Da soll offenbar jemand hinweggelobt werden, denn das Ergebnis des GVP ist, dass der Fußgeheranteil im Binnenverkehr von derzeit 33 % auf gut 30 % zurückgehen soll.

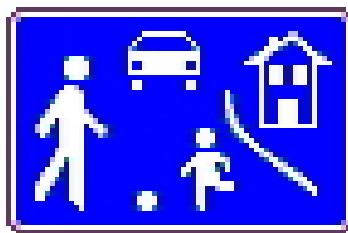
Nach Angaben der Stadt Frankfurt lag der Anteil im Jahre 1978 noch bei 38 %.  
 [Die Mobilität der Frankfurter Bevölkerung, Hrsg.: Magistrat der Stadt Ffm, Juli 2001]



Wenn „Frankfurt 22“ das Ziel setzt, den Fußgeherverkehrsanteil auf 37 % zu steigern, ist das also nicht aus der Luft gegriffen.

Im GVP wird als Hauptmaßnahme eine Mindestbreite für Gehwege von 1,5 m empfohlen, diese Empfehlung aber sogleich mit einem „wo immer möglich“ eingeschränkt und erklärt, es gebe da leider „erhebliche Zielkonflikte“ mit „ausreichenden Fahrbahnbreiten“ und „Parkierungsflächen“. Und diese „Zielkonflikte“ müßten auf „Stadtteilebene“ gelöst werden; im GVP sei solche „Detailarbeit“ nicht machbar und folglich gebe es auch keine Kostenschätzung für diese Maßnahme.

„Frankfurt 22“ löst den Zielkonflikt und das Kostenproblem dadurch, dass die Straßenräume überwiegend zu verkehrsberuhigten Bereichen ernannt werden.



Das bedeutet, Fußgänger dürfen die Straße auf ihrer ganzen Breite benutzen; es gibt dann also nicht mehr das Problem zu schmaler Gehwege. Werden verkehrsberuhigte Bereiche zum Regelfall, spart dies zunächst einmal die ansonsten von der Verwaltungsvorschrift geforderderte Umgestaltung des Straßenraums.

Wo zukünftig ausnahmsweise kein verkehrsberuhigter Bereich ist, übernimmt die „Stabsstelle Sauberes Frankfurt“ die Reinhaltung der dortigen Gehwege.



Denn wo es politisch opportun ist, 35,- Euro für abgelegte Pappschalen zu kassieren, sollten 15,- bis 35,- (15,- einfach, 25,- mit Behinderung oder länger als 1 Stunde, 35,- für länger als eine Stunde mit Behinderung) Euro Bußgeld, die für Gehwegparken gelten, auch eintreibbar sein - und zwar flächen- und kostendeckend.

Außerdem werden an diesen Straßen die Bedingungen für Fußgänger durch Vervielfachung der Zahl der Zebrastreifen bzw. Ersatz von Ampeln durch Zebrastreifen verbessert. Abgesichert wird diese Maßnahme durch Hochpflasterung dieser Wege.

Der GVP schweigt sich über Fußgängerzonen aus; „Frankfurt 22“ fordert in den Stadtteilen weitere oder erweiterte Fußgängerzonen.

So z.B. die ganze Innenstadt innerhalb des Anlagenrings, das Museumsufer, Bornheim Berger Straße, Bockenheim Leipziger Straße, Sachsenhausen Schweizer Straße, Oeder Weg, Glauburgstraße, Niederrad Bruchfeldstraße, in Heddernheim, Rödelheim, Bergen und Alt Praunheim.

Somit finden die Verkehrsteilnehmer in den verschiedenen Stadtteilen gleiche Bedingungen vor.

Gleiche Bedingungen werden auch im motorisierten Verkehr geschaffen, indem analog zum ÖPNV für Pkw die Stadtgrenze zur Tarifgrenze wird.

Das heißt, wer per Auto nach Frankfurt herein oder herausfahren möchte - letzteres etwa um z.B. einen kostenlosen Parkplatz im Main-Taunus-Zentrum zu ergattern -, zahlt dann Mautgebühr.

Entweder durch den Kauf eines RMV-Tickets, das hinter die Windschutzscheibe sichtbar ausgelegt werden muss, oder durch eine automatische Nummernschilderkennung wie in London.

Da sich das Unfallgeschehen auf das so genannte Grundnetz der Straßen konzentriert, ist auch dort Höchsttempo 30 als Regelgeschwindigkeit umzusetzen. Laut der letzten Untersuchung über die Mobilität der Frankfurter Bevölkerung beträgt die mittlere Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in Frankfurt incl. Autobahnen ohnehin nur 29,6 km/h (Binnenverkehr nur 17,4 km/h), weshalb die Kappung von Spitzentempi mehr Nutzen als Schaden stiftet.

Eine Reduzierung des Kraftfahrzeugtempos macht auch subjektiv die nachweislich gefährlichen Radwege neben der Kfz-Fahrbahn entbehrlich.

„Frankfurt 22“ möchte über das „*Szenario Radverkehr 15*“ des GVP hinaus, welches eine Steigerung des Radverkehrs auf einen Anteil von 15 % vorsieht, den Radverkehrsanteil auf 20 % heben.

Die Benutzung von Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs ist heute noch für viele Menschen mit Angst verbunden. An sich ist die zügige Befahrbarkeit dieser Strecken aber auch für Rad fahrende von Vorteil. Der GVP schweigt sich über diesen Zielkonflikt aus.

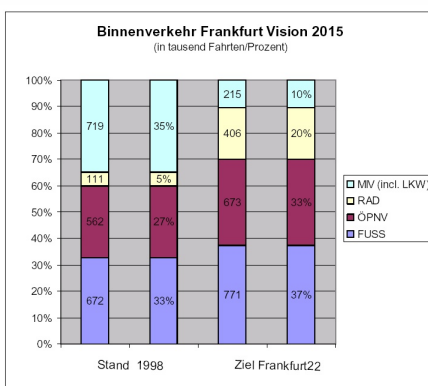
Vor allem das dichte Auffahren oder mit geringem Abstand Überholen durch Kraftfahrer macht derzeit die Benutzung von Straßen, wie z.B. der Eschersheimer Landstraße, für potentielle Radler unattraktiv.



Viele Kraftfahrer unterlassen es gegenüber Radfahrern die Fahrspur zu wechseln, wie sie es zum Überholen anderer Autos tun.

Dieses Problem kann dadurch entscheidend abgemildert werden, dass durch eine etwa alle 300 Meter für Radfahrer durchlässige Abpollerung einer Fahrspur der Kraftfahrzeugverkehr in eine Reihe auf die linke Spur geführt wird. Weitere schnelle Radrouten können durch Vermehrung der Busspuren, die für Radverkehr freigegeben werden, entstehen.

Besonders an den Knotenpunkten des Innenstadtbereichs fühlen sich Menschen auf dem Fahrrad nicht wohl. Entweder wegen der Fahrstreifenwechsel auf den breiten Fahrbahnen oder z.B. der unzureichenden Zeil-Umfahrung. „Frankfurt 22“ fordert deshalb die Umwidmung des inneren Anlagenrings zur Fahrradstraße mit stadtteilübergreifender Verteilerfunktion. Der heute dort noch im Uhrzeigersinn verkehrende Kraftfahrzeugverkehr kann auf den äußeren Anlagenring verlegt werden, der dann folglich im Zweirichtungsverkehr betrieben wird.



Das ist möglich, weil „Frankfurt 22“ den motorisierten Individualverkehr auf 10 % Binnenverkehrsanteil reduzieren möchte.

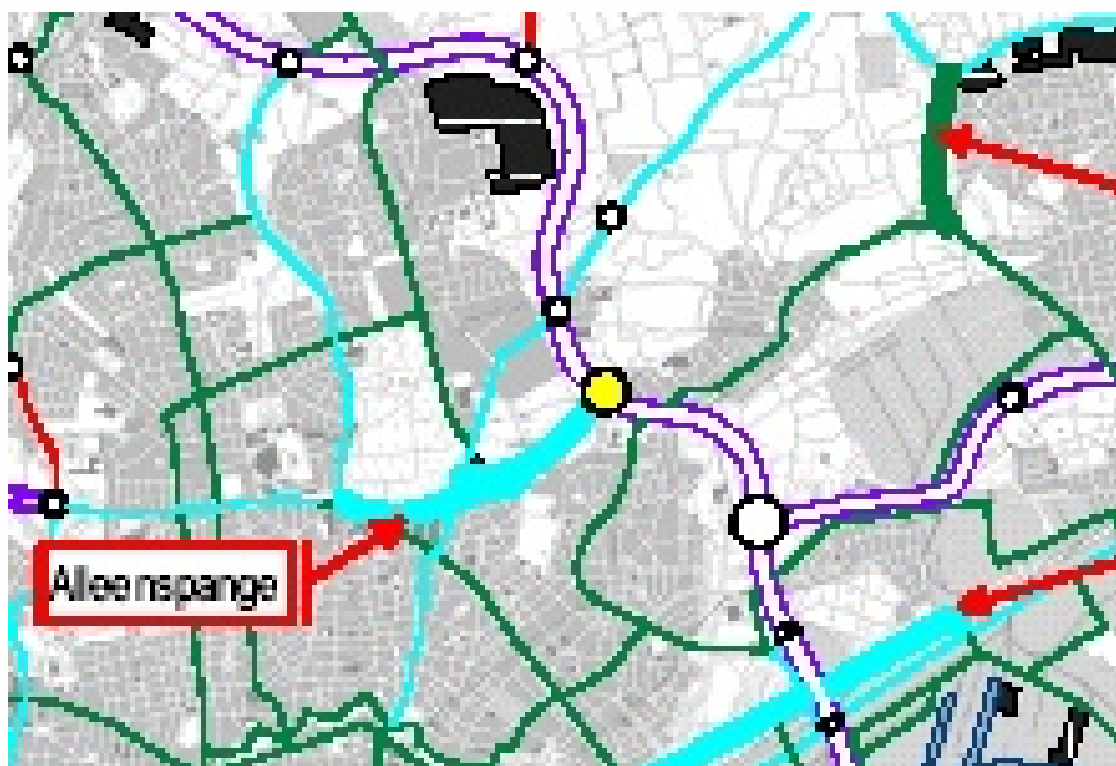
Nun werden Sie womöglich denken, dies sei nicht „realistisch“.

Schließlich hätten die umfangreichen Berechnungen der Planungsbüros von Herrn Köhler und Herrn Topp nicht zu solchen Ergebnissen geführt.

Ich möchte Ihnen zeigen, was von diesen Berechnungen zu halten ist.

Im GVP wird in allen 3 Szenarien, die sich auf das Jahr 2015 beziehen, die Riederwaldautobahn 66 als fertiggestellt vorausgesetzt.

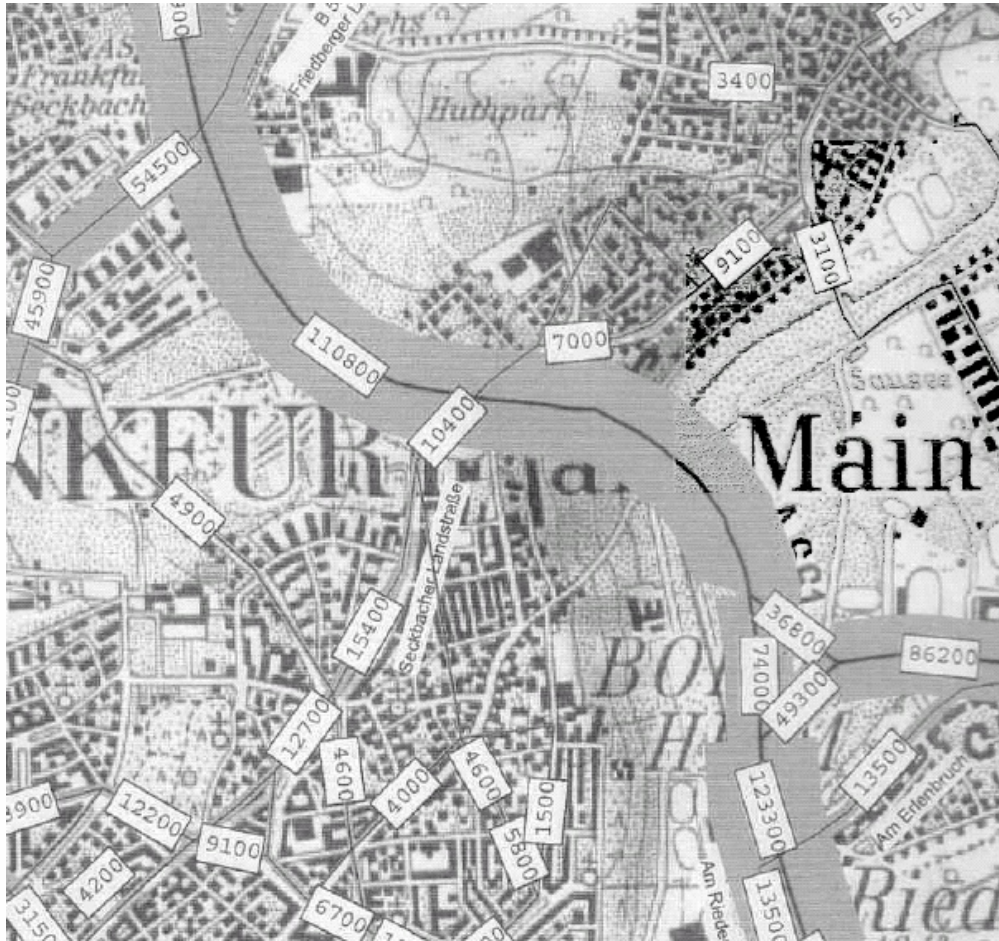
Das untersuchte Vorschlagnetz unterscheidet diesebezüglich nur noch zwischen dem Autobahnkreuz Bornheim mit dem Autobahnanschluss ins Nordend, oder ohne.



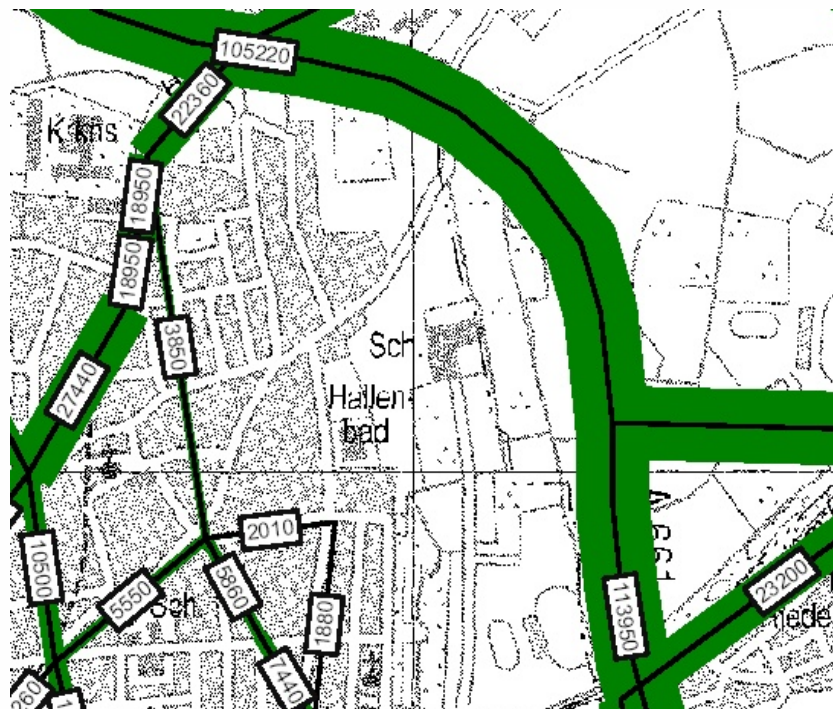
Da Köhler und Topp und der dahinterstehende Magistrat den Riederwaldtunnel also als nicht mehr aufzuhaltende Maßnahme betrachten, brauchen sie auch nicht mehr mit den dazugehörigen Verkehrsschätzungen hinter dem Berg zu halten.

Im Planfeststellungsverfahren für die Riederwaldautobahn - heute ist der letzte Tag, an dem Sie bis 15:00 Uhr die Unterlagen im Technischen Rathaus ansehen können - wird die Reduzierung der Verkehrsbelastung „Am Erlenbruch“ im Riederwald auf 13.500 und auf der Seckbacher Landstraße auf 10.400 Kfz pro Tag im Jahr 2015 prognostiziert.

Mit dieser angeblichen Entlastung wird ja zum Gutteil der Bau der Riederwaldautobahn gerechtfertigt.



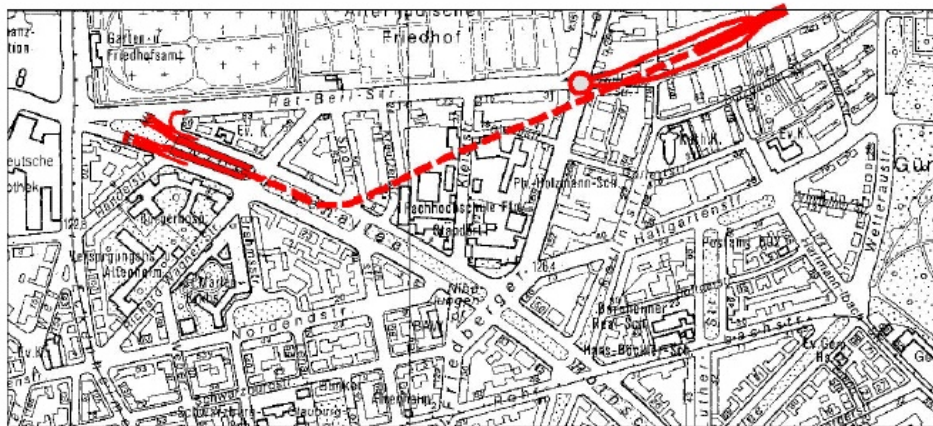
Köhler und Topp, die wie gesagt in dieser Sache keine Interessen mehr zu vertreten haben, kommen zu ganz anderen Zahlen.



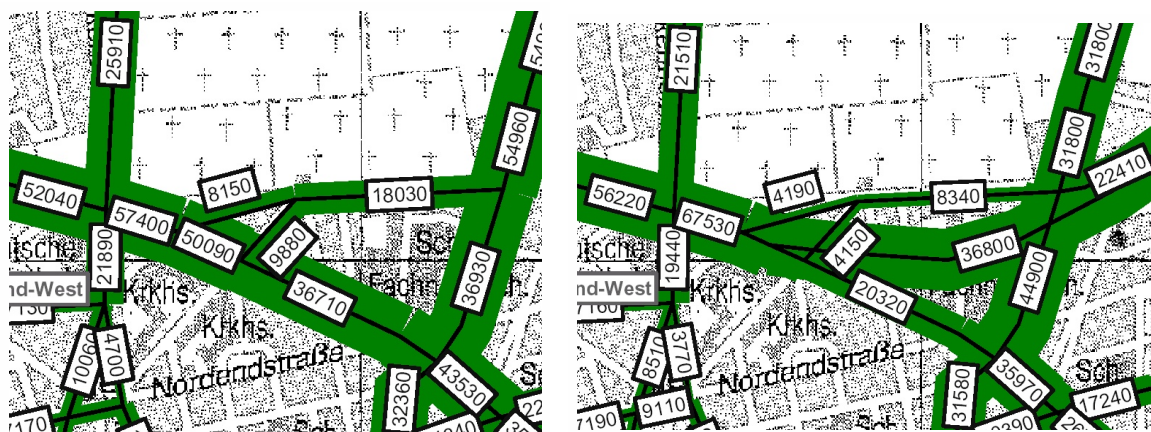
Statt 13.500 bzw. 10.400 Kfz rechnen sie mit 23.200 bzw. 22.360 Kraftfahrzeugen. Das heißt, die angebliche Entlastung wird demzufolge gar nicht eintreten, und die Verkehrsprognosen weichen um etwa 100 % voneinander ab.

Anders sieht es da aus, wo Köhler und Topp Interessen zu vertreten haben, wo sie ihre Projekte rechtfertigen müssen.

Zum Beispiel den Köhler-Tunnel vom Autobahnkreuz Bornheim zum Bürgerhospital.



Zählen wir die Summe der Verkehrsbelastungen der neuen Autobahnanschlüsse zusammen, ergibt sich ein erstaunliches Ergebnis.



-alle 4 Himmelsrichtungen der Kreuzung an der Deutschen Bibliothek

-alle 4 Himmelsrichtungen der Kreuzung Friedberger Landstraße / Rat Beil-Straße / (Tunnel)

Mit Köhler-Tunnel:  $21510 + 67530 + 19440 + 56220 = 164520$   
 $31800 + 22410 + 44900 + 8340 = 107450$   
 Summe: 271970

Ohne Köhler-Tunnel:  $25910 + 57400 + 21890 + 52040 = 157240$   
 $54960 + 36930 + 18030 = 109920$   
 Summe: 267160

Differenz: 4810 Kfz mehr durch den Köhler-Tunnel = 1,8 %

Die Direktverbindung einer 4spurigen Autobahn mit dem Nordend soll demzufolge nur zu einer Steigerung des Kfz-Verkehrs im Bereich der Anschlussstellen um 1,8 % führen.

Wer soll das glauben?!

Köhler und Topp warnen vor dem Bau eines Straßentunnels unter dem Ostbahnhof. Dieser müsse, so wörtlich, „*unter allen Umständen vermieden werden, da ansonsten die Verkehrsbelastungen in dem Bereich um die Habsburgerallee sehr stark anwachsen werden.*“

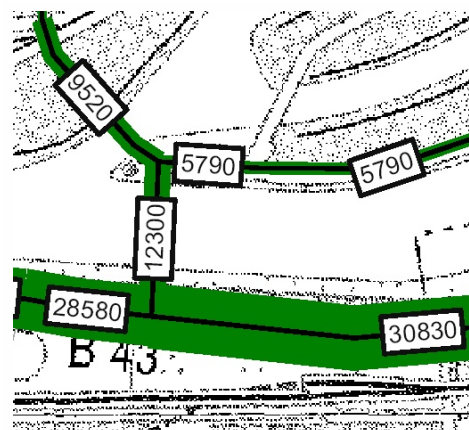
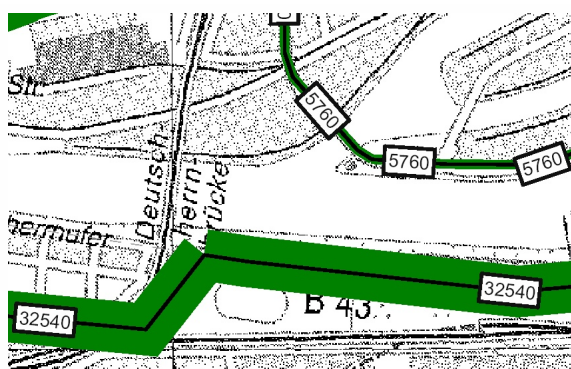
Aber im Nordend soll nur ein Zuwachs um 1,8 % erfolgen?!

Und die Friedberger Landstraße südlich des Nibelungenplatzes, also zur Innenstadt hin, soll sogar von 780 Kfz weniger (statt 32.360 dann 31.580) befahren werden?!

Ganz offensichtlich schön gerechnet wurden z.B. auch die Zahlen für die EZB-Brücke. Köhler und Topp schrieben im GVP:

„*Durch den Bau einer insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer attraktiven Mainbrücke Ost*“ - Verkehrsprognosen für Fußgänger und Radler fehlen hier allerdings - „*in Verlängerung der Honsellstraße und der Honsellbrücke mit niveaugleichem Anschluss an das Deutschherrnufer kann ein Teil des im Gebiet um die Hanauer Landstraße entstehenden Verkehrs auf die südliche Mainseite gelenkt werden ...*“

In ihren Berechnungen nimmt aber wundersamerweise der Kfz-Verkehr auf dem Deutschherrnufer nach dem Brückenbau ab (statt 32.4540 auf 30.830 bzw. 28.580), obwohl 12.300 Kfz über die Brücke fahren sollen!



Wer prüft eigentlich nach, ob Planungsbüros ihre Computer mit realistischen Daten gefüttert und realistisch programmiert haben?

„Frankfurt 22“ versucht nicht, mit intransparenten Berechnungen Ihnen einen Bären aufzubinden. Unsere Zahlen sind Schätzungen, nicht mehr und nicht weniger.

Unser Ziel ist es Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen die negativen Auswirkungen des MIV drastisch reduziert werden können. Maßnahmen mit denen die Lebensqualität, urbanes und gesundes Leben verbessert werden können.

Wie weit wir damit kommen, wird die Praxis erweisen müssen. In diesem Sinne möchten wir nicht mit halbherzigen oder kontraproduktiven Maßnahmen, wie im GVP aufwarten, sondern zu mutigeren Schritten ermuntern.