Lasst den Osten FRANKFURTS nicht verrosten!



Mitgewirkt haben an diesem Diskussionspapier
neben dem VCD Verkehrsclub Deutschland KV Frankfurt / Main-Taunus:
BUND OV Frankfurt/Main-Ost,
Pro Bahn, ProBahn&Bus,
BVS Bürgervereinigung Seckbach e.V.,
BVN Bürgervereinigung Nordend e.V.,
AuA Aktionsbündnis unmenschliche Autobahn sowie autofrei leben! e.V.

herausgegeben vom

VCD Kreisverband Frankfurt / Main-Taunus e.V. Uhlandstr. 50 HH 60314 Frankfurt Tel. 069 / 43 19 89



Die Ausgangslage

Seit den sechziger Jahren ist die Verkehrsbelastung auf den Straßen im Frankfurter Osten insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen drastisch angestiegen.

Staus beeinträchtigen nicht nur die Mobilität von Pendlern im PKW und des Wirtschaftsverkehrs sondern auch die der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere Straßenbahnen und Busse. Andererseits wird die Lebensund Wohnqualität der Stadtbevölkerung durch hohe Lärmund Abgasemissionen, eine erhöhte Unfallgefahr und zugeparkte Wege und Plätze vermindert.

Die bisherige Verkehrspolitik

Als wichtigstes Mittel zur Verbesserung der Verkehrslage wird von verantwortlicher Seite seit mehr als 50 Jahren der Bau neuer Autobahnen und Schnellstrassen propagiert. Nach der Fertigstellung der A661 wird nun der Ost-West-"Lückenschluss" der A66 vorangetrieben, d.h. die Verbindung von A66 zur A661 (Riederwaldtunnel und Alleentunnel).

Gleichzeitig wurde der öffentliche Personen- und Güterverkehr sowie der Rad- und Fußgängerverkehr vernachlässigt, was zu noch höherem Aufkommen von motorisiertem Individualverkehr führte.

Konsequenz der bisherigen Verkehrspolitik

Das Vertrösten auf die Umsetzung von Großprojekten wie die o.g. Autobahnen oder das Bahntunnelprojektes "Frankfurt 21" hat zu einem Stillstand bei der Lösung der akuten Verkehrsprobleme geführt. Schließlich ist mit einer Realisierung dieser Großprojekte nicht vor 2010 zu rechnen.

Was will der Runde Tisch?

Die am Runden Tisch "Verkehrspolitik im Frankfurter Osten" (RT ViFO) versammelten Initiativen und Organisationen fordern daher:

a) ein integriertes Verkehrskonzept

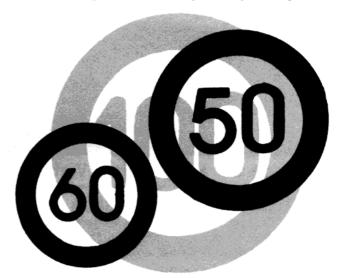
Nur ein integriertes Verkehrskonzept für den Frankfurter Osten kann die verschiedenen Transportmittel und Mobilitätsformen so aufeinander abstimmen, dass eine für Mensch und Umwelt optimale Mobilität in der Region gewährleistet wird, ohne die Interessen der Wirtschaft zu vernachlässigen. Diesem integrierten Verkehrskonzept müssen folgende politische Vorgaben zugrunde gelegt werden:

- Vorrang für den Umweltverbund (d.h. ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger),
- > Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, sowie
- Verkehrsvermeidung (durch Infrastruktur-/Stadtplanung und Logistik).

b) die Umsetzung kurzfristig wirksamer Maßnahmen Folgende kurzfristig wirksame Maßnahmen, die zu einer spürbaren Entspannung der Verkehrssituation unter Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen führen, müssen nach Ansicht der am Runden Tisch vertretenen Organisationen schnellstmöglich umgesetzt werden:

Autoverkehr

- Optimierung des Straßenverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen durch:
 - a) Pförtnerampeln an den Einfallsstraßen zur Stauvermeidung im Stadtbereich,
 - b) intelligente Ampelschaltungen zur Verhinderung von Staus im Bereich der Wohnbebauung (insbesondere Am Erlenbruch).
- Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Wohngebieten und auf allen Nebenstraßen
- Kampagne zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
 - Darstellung der Auswirkungen von nichtangepasster Geschwindigkeit
- Kampagne für Taxifahren, Autovermietung und Car-Sharing als Ersatz für eigenen PKW
- Regelmäßige bzw. stationäre Radarkontrollen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung



Güterverkehr

- 1. **Verkehrsvermeidung** durch bessere Logistik in den Unternehmen bzw. Kooperation:
 - Ausweitung des City-Logistik-Konzepts für die Innenstadt auf das gesamte Stadtgebiet einschließlich der Industriegebiete
- Förderung der Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße durch:
 - a) Wiederbelebung der stillgelegten Gleise der Hafenbahn zu den anliegenden Gewerbebetrieben
 - b) Verbindung der Hafenbahn zum erweiterten Containerterminal Frankfurt Ost
- Schaffung einer LKW-Zubringerstraße zum Containerterminal ab Ratswegkreisel sowie Maßnahmen zur Einschränkung des zusätzlichen Zubringerverkehrs
- Nachtfahrverbot für Lastkraftwagen über 3,5
 Tonnen (ausgenommen Lieferverkehr) verbunden mit
 regelmäßigen Kontrollen in Straßen mit Wohnbebauung



Fahrradverkehr

- Zügige Umsetzung des Frankfurter Radverkehrskonzeptes, wie von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (Hauptrouten und Stadtteilnetz)
- Abmarkierung von ausreichend breiten Fahrradstreifen auf Hauptverkehrsstraßen zur größeren Sicherheit der Radfahrer
- 3. Generelle Erlaubnis des Radfahrens gegen die Einbahnstraßenrichtung
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht durch Beseitigung der entsprechenden Beschilderung gute Radwege bedürfen keiner Benutzungspflicht!
- 5. Förderung von Bike&Ride durch
 - a) attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten,
 - b) Service-Stationen
 - c) Fahrradmitnahme-freundliche Ausstattung der Züge und Bahnen



Fußverkehr

- Schaffung direkter Wegebeziehungen
- Verbesserung der Straßenquerungsmöglichkeiten
 - z.B. Fußgänger-freundliche Ampelschaltungen (kurze Wartezeiten)
- Freihalten von Bürgersteigen und Kreuzungsbereichen von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen durch regelmäßige Kontrollen
- Gewährleistung der empfohlenen Mindestbreite für Gehwege (1,50 m)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .

- ÖPNV-Kunden-Kampagne: Verteilung Taschenfahrplänen an Haushalte und ansässige Unternehmen sowie Aushang von Fahrplänen der nächstgelegenen Haltestellen in allen öffentlichen Einrichtungen, Lokalen und sonstigen Freizeitstätten
- Förderung von Jobtickets für die Unternehmen in den östlichen Gewerbegebieten (auch durch Kooperation kleinerer Betriebe)
- Konsequente und zügige Realisierung des Beschleunigungsprogrammes für alle öffentliche Verkehrsmittel
- Anschlußfreundliche Gestaltung der Fahrpläne (Integraler Taktfahrplan):
 - a) Taktverkürzungen und Verbesserung der Anschlüsse auch in den Abendstunden und am Wochenende im Frankfurter Osten (insbesondere an Haltestellen wie Eissporthalle, Mainkur und Enkheim)
 - b) Optimierung der Anschlüsse zwischen nordmainischer Regionalbahn und städtischen U-Bahn-, Straßenbahn-, und Buslinien
- Aufwertung der Bahnhöfe und Schnellbahnstationen mit einfachen Mitteln, regelmäßige Reinigung, behindertengerechter Zugang, z.B. nordmainische Strecke Hanau - Frankfurt oder S-Bahn-Station Ostendstrasse.
- Verbesserung des heutigen Angebots der nordmainischen Bahnstrecke Hanau - Frankfurt durch dichteren Takt, Einsatz neuer Triebfahrzeuge und Modernierung der Bahnstationen.
- Einrichtung einer direkten nordmainischen Bahnverbindung über Ffm-Ost und Südbahnhof zum Frankfurter Flughafen
- Ostbahnhof als zentrale Umsteigestation für den gesamten Frankfurter Osten
 - Zurückverlegung der Straßenbahn vor den Ostbahnhof mit direkter Anbindung an die U-Bahn und Regionalbahn
- Verbesserung der Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen
 - a) Aufwertung der Buslinie 32 als wichtige Ost-West-Querverbindung (Tangentiallinie) entlang des Alleenrings und bessere Verknüpfung mit allen guerenden Radiallinien
 - b) Aufwertung der Regionalbusverbindung 940 als Tangentialverbindung Bad Vilbel, Frankfurt, Offenbach durch attraktivere Taktzeiten, Beschleunigungsmaßnahmen und gute Anschlußverbindungen
- Einrichtung von Quartierbus- und Anruf-Sammel-Taxi-Verbindungen in den Stadtteilen als Zubringer und Ergänzung zum bestehenden Angebot
- Verbesserung der Anbindung der n\u00e4heren und weiteren Umlandgemeinden an die jeweils n\u00e4chstgelegenen Bahnstationen

Die oben vorgeschlagenen Maßnahmen

- > sind umweltfreundlich,
- > können kurzfristig realisiert werden,
- > finden größtenteils breite politische Akzeptanz,
- > sind planerisch und rechtlich leicht umsetzbar und
- > verursachen relativ geringe Kosten.

Die Herausforderung annehmen

Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen ließe sich schon in relativ kurzer Zeit eine Entspannung der Verkehrssituation im Frankfurter Osten erreichen. Vor allem die für den ÖPNV vorgeschlagenen Verbesserungen werden zu einer Verlagerung von Fahrten mit dem eigenen PKW auf öffentliche Verkehrsmittel führen.

Um langfristig jedoch auch eine **Reduzierung des motorisierten Verkehrs** zu erreichen (was im Hinblick auf die Umweltbilanz unerlässlich ist), muss von den politisch Verantwortlichen ein integriertes Verkehrskonzept angestrebt werden, das alle Verkehrsbereiche so miteinander koordiniert, dass sie sich für Mensch und Umwelt optimal ergänzen.

Gerade der Osten Frankfurts stellt mit seiner speziellen Mischung aus Gewerbe-, Industrie- und Wohngebieten und den Einfalls- und Durchgangstraßen aus dem östlichen Umland in die City der Main-Metropole eine besondere Herausforderung dar. Dort besteht ein besonderer Bedarf für ein solches Konzept.

Der Runde Tisch "Verkehrspolitik im Frankfurter Osten" wird sich daher weiterhin darum bemühen, dass die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzepts politische Realität wird.

Der Runde Tisch "Verkehrspolitik im Frankfurter Osten"

Am Runden Tisch "Verkehrspolitik im Frankfurter Osten" treffen sich seit Oktober 1999 auf Einladung des VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. KV Frankfurt / Main-Taunus unter anderem Vertreter folgender Umweltorganisationen, Verkehrs- und Stadtteil-Initiativen: AuA Aktionsbündnis unmenschliche Autobahn, autofrei leben! e.V., BUND OV Frankfurt/Main-Ost, BVS Bürgervereinigung Seckbach e.V., BVN Bürgervereinigung Nordend e.V, Greenpeace Frankfurt, Initiative Frankfurt 22, ProBahn, ProBahn&Bus ...

Weitere interessierte und kompetente Teilnehmer sind jederzeit willkommen.

Postanschrift und Ort der Treffen des Runden Tischs

c/o VCD Kreisverband Frankfurt / Main-Taunus e.V. Uhlandstr. 50 HH, Raum 1, 60314 Frankfurt Nähe S-Bahn-Station Ostendstraße (auch Straßenbahn-Haltestelle der Linien 11 und 14)

Kontakt und weitere Informationen:

Undine Büch (VCD), Tel. 069/424995, oder Friedhelm Ardelt-Theeck (BVS, AuA), Tel. 06109/36751

