

Durchstarten mit der CDU in der Frankfurter ... Verkehrspolitik!

- Unser Grundverständnis
- Drei wesentliche Handlungsfelder:
 - 1.) Verkehrsflächen modern und klug organisieren
 - 2.) Öffentlichen Nahverkehr flächendeckend und attraktiv gestalten
 - 3.) Räume für Wirtschaftsverkehre bewusst schaffen

Unser Grundverständnis

- Richtige Lösungen aus Sicht der CDU
 - folgen einer Gesamtverkehrsplanung auf der Grundlage aller Verkehrsmittel, da nur ein abgestimmter Mobilitätsmix den Großstadtpuls am Schlagen hält,
 - gewährleisten die Mobilität von möglichst vielen, erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Luftqualität,
 - gleichen die verschiedenen Interessen rational aus, beweisen Augenmaß und überwinden das schräge Denkmuster „gute gegen böse Verkehrsmittel“,
 - arbeiten mit attraktiven „Angeboten“ an die Verkehrsteilnehmer, nicht Verboten,
 - nutzen die Chancen der Digitalisierung für eine zügige Verkehrsabwicklung und für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel.
- Hohe Lebensqualität bei steigenden Einwohnerzahlen kann nur gesichert werden, wenn das „Mehr“ an Verkehr intelligent organisiert wird, die Organisation auf gesicherten Annahmen basiert und alle Verkehrsteilnehmer adäquat berücksichtigt werden: Konzepte für die Innenstadt, Quartierskonzepte für Stadtteile sowie Angebote für die Pendler aus dem und ins Umland. Taxis, der Wirtschaftsverkehr, Erreichbarkeit durch Handwerker und eine gute Organisation des Lieferverkehrs gehören zur leistungsfähigen urbanen Mobilität und müssen berücksichtigt werden. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr durch attraktive ÖPNV-Angebote in Frankfurt und ins Umland sowie durch den wei-

teren Ausbau des Radverkehrs als emissionsfreies und gesundheitsförderndes urbanes Verkehrsmittel zu verringern.

- Die Instandhaltung der Hauptverkehrsstraßen der Stadt wie die regelmäßige Sanierung aller Straßen und Schienenwege im Stadtraum muss mit deutlich mehr Mitteln und Ressourcen ausgestattet werden und dient allen Verkehrsteilnehmern.
- Eine stadtverträgliche, urbane Mobilität wie auch eine verkehrssichere Stadt benötigen Rücksichtnahme und Fairplay im Straßenverkehr. Radfahren auf Fußgängerwegen, Falschparken auf Fußgängerüberwegen und Fahrradstreifen, zu schnelles Fahren sowie Rotlichtverstöße gefährden alle und sind nicht hinnehmbar. Neben häufigeren Verkehrssicherheitswochen zur Kommunikation richtigen Verhaltens sind auch mehr Kontrollen und Sanktionierungen notwendig, die Stadtpolizei muss dafür verstärkt werden.

Wir sehen drei wesentliche Handlungsfelder:

1.) Verkehrsflächen modern und klug organisieren

- Wege, Flächen und Räume sind nach und nach und den neuen Entwicklungen angemessen auf Fußgänger, Radfahrer, Lieferverkehre und Pkw-Nutzer zu verteilen. Die neue Flächenverteilung hat das Ziel, fair und rücksichtsvoll die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, mehr Sicherheit zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Das tatsächliche Verkehrsgeschehen wird sich dadurch entspannen.
- Durch eine attraktivere Gestaltung von Straßen und Plätzen als Aufenthaltsräume bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung, aber temporeduzierter und verringerter Verkehrsbeziehungen kann mehr Lebensqualität geschaffen werden, beispielweise am Mainkai.
- Oberirdisch kann mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer, Dienstleister und für die Freizeitnutzung geschaffen werden. Hierfür sind unterirdische Lösungen für Verkehrseinrichtungen zu prüfen und umzusetzen, z. B. die Weiterführung der U-Bahn zur Sachsenhäuser Warte und Quartiersgaragen. Auch Brücken für Fußgänger und Fahrradfahrer können in Einzelfällen eine Lösung sein.
- Das innerstädtische Radverkehrsnetz soll zügig ausgebaut werden und mit Radverkehrsschnellwegen ins Umland verknüpft werden.

- Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen breite Fußwege – eine Mindestbreite von 2,5 Metern soll Standard werden – mit Ruhezonem und eine klare Trennung der Fuß- und Radwege. Die Barrierefreiheit, auch beim Übergang in den ÖPNV, ist sicherzustellen.
- Carsharing-Angebote sowie Ladesäulen für Elektromobilität sind in ausreichendem Maß zu planen und zu realisieren.
- Da der für den Verkehr zur Verfügung stehende Raum nicht beliebig vermehrt werden kann, muss er durch ein gutes, die Digitalisierung nutzendes Verkehrsmanagement gut genutzt werden. Intelligente Ampelschaltungen anhand des Verkehrsaufkommens – auch für Busse und Bahnen –, ein modernes Verkehrsleit- und Parksystem, App-basierte, mobil zu nutzende Verkehrsinformationen und Buchungen für Leihfahrräder und Car-sharing müssen zügig umgesetzt werden.

2.) Öffentlichen Nahverkehr flächendeckend und attraktiv gestalten

- Viele Menschen können bei einem konsequenteren und schnelleren Ausbau des ÖPNV zum Umstieg ermutigt werden. Hierzu müssen erhebliche Investitionen in Strecken, Fahrzeuge und leistungsfähige Technik fließen. Es gilt, Neubaustrecken schneller zu realisieren und auf vorhandenen Strecken die Kapazitäten spürbar zu erhöhen.
- Wir befürworten eine Ringstraßenbahn, einen Schienenring auch östlich um Frankfurt (Regionaltangente Ost), eine Straßenbahn- oder U-Bahnanbindung von Rödelheim und Sossenheim, den U-Bahn-Lückenschluss Bockenheim/Ginnheim mit zentraler Anbindung des Campus Westend der Universität, innerstädtische Schnellbusse, Quartiersbusse und On-Demand-Busse (Bedarfsbusse) für Stadtteile an der Peripherie.
- Dabei muss nicht allein die Kapazität gesteigert werden, der ÖPNV ist auch qualitativ erheblich aufzuwerten, er soll zuverlässiger, sicherer und sauberer werden.
- Die Aufenthaltsqualität an den Stationen und Haltestellen muss deutlich verbessert werden: Saubere Bahnhöfe, attraktive Wartehallen und mehr Mittel für Pflege und Wartung der Einrichtungen sind vorzusehen. Der bestehende ÖPNV soll mit Quartiersbussen sowie digitalen Bestellverkehren in dünner besiedelten Stadtteilen und in den Abend- und Nachtstunden ergänzt werden.

- Von hoher Bedeutung ist außerdem die schnelle Schaffung eines Rings von Park+Ride-Plätzen rund um Frankfurt, an der Stadtgrenze, aber auch wohnortnah in der Region. Dabei gilt es, P+R-Plätze, aber auch andere Schnittpunkte mit großem Aufkommen von Reisenden, etwa S-Bahnstationen, zu komfortablen und angenehmen Mobilitätsstationen zu entwickeln, mit Fahrradabstellanlagen, Reparaturmöglichkeiten, Ladesäulen, Carsharing, Einkaufsmöglichkeiten und Schließfächern.
- Vorangetrieben werden soll die große Maßnahme „Fernbahntunnel Frankfurt“ für den Fernverkehr. Die Verlegung nach unten in die zweite Ebene gibt Kapazitäten frei für den Regionalverkehr.

3.) Räume für Wirtschaftsverkehre bewusst schaffen

- Die hohe Wirtschaftskraft und die Leistungsfähigkeit des Handels und der Dienstleistungen in der Stadt müssen erhalten und aktiv gefördert werden. Das schließt die notwendigen Verkehrsbeziehungen mit ein. Wirtschaftsverkehre gehen den Individualverkehren im Zweifel vor. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser für den Individualverkehr ist sicherzustellen, um den stationären Einzelhandel zu fördern und zu stärken.
- Lösungen für den Wirtschaftsverkehr, Lieferkonzepte, City Logistik, „letzte Meile“, eine bessere Nutzung und Auslastung des knappen Parkraumes und konkrete Andienungs- und Lieferzonenkonzepte gerade auch für die Innenstadt und Einkaufsstraßen in den Stadtteilen (Leipziger Straße, Berger Straße) sind gemeinsam mit dem Handel, dem Gewerbe und der Industrie zu entwickeln und umzusetzen.
- Konkrete Möglichkeiten sind ein stadtnahes Güterverteilzentrum, der Ausbau von Mikro-Depots (Ausbau der Modellprojekte zu einer gesamtstädtischen Strategie), der Einsatz von Lastenfahrrädern für die letzten Meter sowie die Entwicklung eines tageszeitbezogenen oder dauerhaften Lieferzonenkonzepts. So können unnötiger Mehrverkehr, Parkplatzsuche, Konflikte und hohe Zeit- und Kostenaufwendungen vermieden werden.
- Handwerksbetrieben muss ermöglicht werden, ihre Kunden nicht nur anzufahren, sondern auch ihr Fahrzeug zu parken, um die Handwerksleistung erbringen zu können. Ein unbürokratischer, praktikabler Zugang zu Handwerkerparkausweisen ist sicherzustellen.