

per E-Mail an
Hauptamt und Stadtmarketing - 09.61 -
09-6.bdm@stadt-frankfurt.de

17. Fragestunde der Stadtverordnetenversammlung am 02.02.2023

Frage Nr.: 1399
=====

(Stadtrat Majer
im Einvernehmen mit
Stadtrat Josef und
Stadträtin Wüst)

Stadtv. Lange - CDU -

Verkehrswende

Frankfurt hat sich in vielen Teilen nicht bzw. noch nicht richtig von den Coronaeinschränkungen erholt. Gleichwohl werden teils Verkehrsprojekte, zum Beispiel Mainkai, Berliner Straße, Oederweg und so weiter, übertrieben umgesetzt, die zumindest gleichzeitig nicht ohne vermeidbare Einschnidungen für die hier lebenden und arbeitenden Menschen wirken bzw. noch wirken werden. Vermehrt sind bzw. werden auch bisherige Besucher und Kaufwillige betroffen sein, die sich künftig alternativ andere Einkaufsorte überlegen werden.

Ich frage den Magistrat, wie er die benötigte Innenstadtbelebung sowie negativen Auswirkungen seiner Verkehrswende künftig besser in Griff bekommen will.

Antwort:

Der Magistrat verfolgt verschiedene Projekte zur Belebung der Innenstadt und weiterer zentraler Lagen. Hierzu gehören etwa das Projekt „Kreativraum³ – Pilot- und Impulsprojekte für die Innenstadt von Frankfurt am Main“, die Netzwerkplattform „Visionsbüro Frankfurt“, Marketingmaßnahmen wie „#EinkaufeninFrankfurt“ oder ein strategisches Leerstandsmanagement.

Wichtigste Meßgröße in diesem Zusammenhang ist die sogenannte „durchschnittlichen einzelhandelsrelevanten Passantenfrequenz“. Bei dieser handelt es sich um die durchschnittliche Anzahl an Besuchern pro Stunde, die zu üblichen Einzelhandelszeiten (zwischen 10:00 und 20:00 Uhr, abzüglich der Feiertage) an einem Messpunkt erfasst wird.

Fehlende Geschäftsreisende, ausbleibende (Einkaufs-) Touristen sowie Berufspendler führten dazu, dass in Frankfurt am Main die durchschnittliche einzelhandelsrelevante Passantenfrequenz pro Stunde am Standort Zeil von knapp 5.700 im Jahr 2019 auf rund 4.200 im Jahr 2020 und gut 3.200 Passanten im Jahr 2021 zurückgegangen ist. Seit Mitte 2021 ist zunächst eine Stabilisierung und anschließend eine deutliche Erholung der Besucherströme zu beobachten: Im Jahr 2022 beläuft sich die durchschnittliche einzelhandelsrelevante Passantenfrequenz auf ca. 5.800 Personen

in der Stunde. Damit liegt sie knapp über dem Vor-Krisen-Niveau und deutlich über den Vergleichsdaten von 2020 und 2021.

Neben der absoluten Zahl spielt für das Einkaufsverhalten insbesondere aber die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer eine größere Rolle. Weshalb im Rahmen der Initiative Innenstadt sowie den verschiedenen Programmen zur Aufwertung der Innenstadt der Magistrat mit einer Vielzahl an Akteuren aktiv ist.

Mit dem Masterplan Mobilität und seiner sehr großen Beteiligung der Bürger:innen sowie Interessenvertreter:innen hat der Magistrat zudem ein deutliches Zeichen gesetzt, dass die notwendige Mobilitätswende, die eine Voraussetzung für eine attraktive und lebenswerte Innenstadt darstellt, nur gemeinsam mit allen Frankfurter Bürger:innen, Interessenvertretungen und der Frankfurter Wirtschaft gelingen kann. Die hohe Beteiligung der verschiedenen Gruppen sowohl bei der Erarbeitung des Masterplans Mobilität als auch bei einzelnen Verkehrsprojekten (z. B. Umgestaltung der Schweizer Straße) spricht dafür, dass dieser gemeinsame Weg der richtige Weg ist, die notwendige Mobilitätswende einzuleiten und umzusetzen, sowie den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden.

Die vom Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Ziele zur CO₂-Neutralität erfordern deutliche Maßnahmen der Mobilitätswende. Sofern diese Maßnahmen nicht konsequent weiterbetrieben bzw. umgesetzt werden, sind diese Ziele nicht zu erreichen und Frankfurt würde in Zeiten eines sich beschleunigenden Klimawandels Gefahr laufen, nicht länger eine lebenswerte Stadt zu sein. Hinzu kommt, dass die Bürger:innen selbst in den vergangenen Jahrzehnten ihr Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes geändert haben und sich weiter ändern werden und deshalb zu Recht erwarten, dass nicht erweiterbare Verkehrsflächen der Stadt anders aufgeteilt werden. Der Magistrat ist der Auffassung, dass die genannten Verkehrsprojekte zwingend erforderlich und somit nicht vermeidbar sind, um die notwendige Mobilitätswende zu erreichen und somit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt aufrecht zu erhalten bzw. zu verbessern. Denn nur eine gute Lebens- und Aufenthaltsqualität wird letztendlich auch dazu führen, dass die Menschen sich gerne in Frankfurt aufhalten bzw. hier leben.

Als positiv von großen Teilen der Bevölkerung wahrgenommene Projekte sind hier insbesondere die temporäre Umnutzung und gleichzeitige Belebung des nördlichen Mainufers sowie die Umverteilung von Verkehrsflächen vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund (Einrichtung/Verbesserung von Radverkehrsanlagen, Einrichtung von Busspuren) sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Straßen und auf Plätzen (Schaffung von Sitzmöglichkeiten ohne Verzehrzwang, Begrünung von Straßen durch Pflanzkübel usw.) zu nennen.

Darüber hinaus wurde die University of Applied Sciences vom Magistrat der Stadt Frankfurt am Main mit der wissenschaftlichen Begleitung der Fahrradstraßenprojekte beauftragt, unter anderem um die Effekte von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die lokale Ökonomie zu evaluieren.

Der Magistrat ist davon überzeugt, dass genau diese Maßnahmen und weitere, die in verschiedenen Dezernaten in Planung sind, zur Zukunftsfähigkeit und Attraktivität der Frankfurter Innenstadt in Konkurrenz zur immer stärkeren Bedeutung des Onlinehandels beitragen werden.



(Stefan Majer)

—Stadtrat Stefan Hojer