

Friedhelm Ardelt-Theeck - Rainer Frey - Dirk Friedrichs - Claus Lauth - Willi Loose

Alternativen zur Autobahnplanung im Frankfurter Osten

Bündnis Verkehrswende Frankfurt



sowie
Bürgervereinigung Seckbach e.V.
Bürgervereinigung Nordend e.V.

BvS
BVN e.V.

Impressum: Mai 2022

Bündnis Verkehrswende Frankfurt – c/o Dirk Friedrichs – dirk.friedrichs@attac.de

Druck: Saxoprint, Dresden

Inhalt	Seite
Einleitung	5
A. Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs aus dem (östlichen) Umland	8
A 1: Beschleunigter Bau und Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn von Hanau in die Frankfurter Innenstadt	8
A 2: Weiterführung der U-Bahn-Linie U 4 nach Maintal-Bischofsheim bzw. Maintal-Hochstadt auf der nördlichen Richtungsfahrbahn der A 66	8
A 3: Zuführung von regionalen Buslinien auf die modernisierten Bahnhöfe entlang der nordmainischen S-Bahn	9
A 3a: Während der Planungs- und Bauzeit der Schienenverbindungen: Einrichtung von Expressbuslinien aus dem östlichen Umland nördlich der nordmainischen S-Bahn zum zentralen Umsteigeknoten am Hessen-Center	9
A 4: Schnellen Regionalverkehr aus dem Kinzigtal und aus Aschaffenburg ermöglichen	9
A 5: Bau der Regionaltangente Ost als Schienendirektverbindung zwischen Offenbach und den Frankfurter Osten	10
A 6: Bau einer Straßenbahnverbindung von Bad Vilbel über die B521 und Friedberger Landstraße nach Frankfurt am Main	10
A 7: 365 Euro-Ticket hessenweit für alle! Preissenkung im heutigen ÖPNV zwischen Frankfurt und Hanau als kurzfristige Übergangslösung	10
B. Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Frankfurter Osten	12
B 1: Weiterführung der U-Bahn-Linie U 7 über die Leuchte bis ans Riedbad / zur Riedschule an der Stadtgrenze von Enkheim	12
B 2: Wiederinbetriebnahme einer Stadtbahnverbindung vom Riederwald über die Gwinnerstraße nach Seckbach und Bergen	12
C. Maßnahmen zur Einschränkung des regionalen Autoverkehrs	14
C 1: Entwidmung der A 66 und Rückbau zu einer geschwindigkeitsbeschränkten Bundesstraße ab dem Autobahnkreuz Hanau mit der A 45	14
C 2: Bau einer Verbindungsstraße von der zurückgestuften A 66 an der Stadtgrenze im Osten Frankfurts zur Hanauer Landstraße mit Über- oder Unterführung der Eisenbahn	15
C 3: Umgestaltung der heutigen A 66 ab dieser Verbindungsstraße an der Stadtgrenze	15
C 4: Rückbau der entbehrlichen Asphaltflächen und Renaturierungsmaßnahmen des Fechenheimer Waldes entlang der ehemaligen Autobahn	16
C 5: Bau einer Fußgängerüberführung vom Park & Ride-Platz Hessen-Center zur U-Bahn-Station Enkheim	16
C 6: Beschränkung der Einfahrt des übrigen Autoverkehrs auf der südlichen Fahrbahn durch eine Pfortnerampel an der Borsigallee	16
D. Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung des Autoverkehrs im Frankfurter Osten	17
D 1: Sperrung der Straße Am Erlenbruch für den Schwerlastverkehr über 7,5 t	17

D 2: Neubau einer Querung der Bahnstrecke im Zuge der verlängerten Führung der Ernst-Heinkel-Straße und Anschluss an die Hanauer Landstraße	18
D 3: Sanierung der Straße Am Erlenbruch und verkehrsberuhigte Umgestaltung der Straße	19
D 4: Umwandlung des Riederwalds von einem autogerechten in einen autoarmen Stadtteil	19
D 5: Drosselung des Durchgangsverkehrs auf der Wilhelmshöher Straße durch Seckbach durch eine Pfortnerampel am östlichen Ortseingang	19
D6 : Drosselung des Durchgangsverkehrs auf der Friedberger Landstraße südlich der A 661	20
D7: Tempo 30 stadtwweit auch auf allen Grundnetz- und Hauptverkehrsstraßen, die durch Wohngebiete verlaufen	20
E. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Frankfurter Osten und aus dem östlichen Umland	21
E 1: Planung und Bau eines Radschnellweges nördlich des Mains aus dem Umland nach Frankfurt	21
E 2: Bau eines Fahrradparkhauses an der U-Bahn-Station Enkheim bzw. Hessen-Center	21
E 3: Bau eines Fahrradparkhauses an der zukünftigen U-Bahn-Endhaltestelle Enkheim-Ost	22
E 4: Umsetzung einer Fahrradtrasse von Bergen über Seckbach in Richtung Innenstadt	22
E 5: Umsetzung einer Fahrradtrasse von Enkheim über die Riederwaldsiedlung in Richtung Innenstadt	22
F. Bundespolitische Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens	23
F 1: Abbau steuerlicher Subventionen: Wegfall der Dienstwagenprivilegierung	23
F 2: Abbau steuerlicher Subventionen: Wegfall bzw. Anpassung der Pendlerpauschale	24
F 3: Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut auf allen Straßen	24
G. Sonstige Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens	25
G 1: Weiterhin Ermöglichung des Rechts von Arbeitnehmer*innen zur Arbeit im Homeoffice	25
G 2: Förderung von Co-Working-Spaces in der Region	25
G 3: Umweltorientierung, Klimaschutz und Generationengerechtigkeit als Ziele einer zukunftsfähigen kommunalen Verkehrspolitik etablieren	26
G 4: Regionale Werbemaßnahmen zur Einführung von Mobilitätsbudgets in Unternehmen anstelle der Verfügbarkeit von Dienstwagen	26
H. Zeitachsen	28
Zusammenfassung	29
Über die Herausgeber*innen	31

Einleitung

Die oben genannten Bürgerinitiativen stellen hiermit ihr Konzept für die Bewältigung des Verkehrs im Frankfurter Osten vor. Damit wollen sie aufzeigen, wie die Verkehrsverhältnisse im Frankfurter Osten auch ohne den Bau der Autobahn A 66 Riederwald gegenüber der heutigen Situation verbessert werden kann. Dies hilft den Bewohner*innen in den östlichen Stadtgebieten und in den innenstadtnahen Stadtteilen, die heute den Verkehr von den Abfahrten der A 661 abbekommen. Es zeigt aber auch den Pendler*innen aus dem östlichen Umland, wie sie ohne Autobahn zügig und bequem zu ihren Zielen im Frankfurter Stadtgebiet gelangen.

Unser Konzept umfasst Maßnahmen, die Verkehr vermeiden, die Autoverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bringen (Verkehrsverlagerung) und die den weiterhin bestehenden Pkw- und Lkw-Verkehr verträglicher als heute abwickeln. Dabei orientieren wir uns an der in der Verkehrswissenschaft anerkannten Push & Pull-Strategie: Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung umweltfreundlicher Verkehrsmittel werden kombiniert mit Maßnahmen, die umweltschädliche Verkehrsmittel in ihrer Attraktivität einschränken.

Unser Ziel ist eine umweltfreundliche und generationengerechte Stadt der Zukunft. Das Umweltbundesamt hat für seine lebenswerte „Stadt für Morgen“ den Zielwert von 150 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen ausgegeben.¹ Das entspricht fast genau einem Drittel des derzeitigen Pkw-Bestandes im Stadtgebiet.² In einer solchen verkehrsreduzierten Stadt werden die Verkehrsflächen gerecht auf alle Verkehrsarten aufgeteilt, beginnend mit mehr Flächen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen und den ÖPNV. Der Autoverkehr bekommt in einer solchen lebenswerten Stadt die Flächen zugewiesen, die seiner dann reduzierten Verkehrsbedeutung entsprechen. Damit können Quartiere und Straßen wieder lebenswerter und zukunftsgerechter gestaltet werden.

Im Folgenden zeigen wir mit konkreten Maßnahmen auf, dass es eine Lösung für die Verkehrsprobleme gibt - ohne die A 66 Riederwald! Im Übrigen wären diese Maßnahmen auch mit Bau dieses Autobahnteilstücks notwendig, weil er die aktuellen Probleme nicht löst, sondern fast überall verschlimmert. Auch konterkariert er das Ziel der Verkehrswende.

1 Umweltbundesamt (Hrsg.): Die Stadt für Morgen - Umweltschonend mobil - lärmarm - grün - kompakt - durchmischt; 2017 (2. Auflage)

2 Kraftfahrt-Bundesamt: Statistik Fahrzeugzulassungen. Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. Stand 1. Januar 2021

Die Frankfurter Stadtregierung hat sich in ihrer Koalitionsvereinbarung dazu verpflichtet, „ihre Politik am Ziel der Klimaneutralität bis 2035“ auszurichten.³ Damit der Frankfurter Stadtverkehr seinen Beitrag dazu leistet, muss die Stadtregierung sofort die Verkehrs- und Mobilitätswende einleiten und mit allen ihren Maßnahmen unterstützen.

Eine aktuelle Verkehrsuntersuchung benennt Kosten, Stress, Infrastruktur, Parkplatzmängel, Lärm und Stau als häufigste Gründe für die Verkehrsmittelwahl von Berufspendler*innen.⁴ Wenn Kosten und Nutzungsstress für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) abgebaut und deren Infrastruktur zugleich ausgebaut werden sollen, gibt es zukünftig weniger Gründe, alltäglich auf das eigene Auto umzusteigen.

Wer der Meinung ist, der Bau der mit dem Konzept vorgeschlagenen alternativen Infrastruktur dauere viel zu lange, sei daran erinnert, dass der Bau der A 66 Tunnel Riederwald und seine Anbindung an die A 661 unter optimalen Umständen mindestens elf Jahre dauern würde und nicht vor 2032 in Betrieb gehen könnte. Die für den Bau veranschlagten mindestens 500 Mio. Euro, nach Erfahrungswerten aus anderen Bauprojekten eher 750 Mio. Euro, könnten besser für die vorgeschlagenen Alternativen verwendet werden (*s. H. Zeitachse*).

Frankfurt ist Deutschlands Pendlerhauptstadt. Werktäglich überqueren mehr als 385.000 Menschen aus dem Umland auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz die Stadtgrenze. 149.000 Einpendler*innen strömen aus den nordöstlichen bis südöstlichen Umlandgemeinden die Stadtgrenze im Frankfurter Osten. Umgekehrt verlassen werktäglich mehr als 100.000 Auspendler*innen die Stadt auf ihrem Weg zu den Arbeitsplätzen im Umland, davon knapp 31.000 Auspendler*innen in die benachbarten Regionen des Frankfurter Ostens (*siehe Abb. 1 nächste Seite*). Diese Statistik der Bundesagentur für Arbeit ist allerdings unvollständig, da hierin die nicht sozialversicherungspflichtigen Beamten und Richter nicht enthalten sind. Zusätzlich zu den Einpendler*innen nach Frankfurt und den Auspendler*innen aus Frankfurt heraus belasten auch diejenigen Pendler*innen die Autobahnen und Straßen im Stadtgebiet, die auf dem Weg zur Arbeit das Stadtgebiet durchqueren und Ziel und Quelle außerhalb der Stadtgrenze haben.

³ Ein neues Frankfurt gestalten. Koalitionsvertrag 2021 – 2026 – Grüne, SPD, FDP, Volt. Frankfurt am Main 2021, Zeile 137/138

⁴ Lintzmeier, Florian et al.: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für eine umweltorientierte Verkehrspolitik. Abschlussbericht. UBA-Texte 173/2021. Dessau-Roßlau, Dezember 2021, S. 143ff. Zitiert werden die Ergebnisse einer im Jahr 2020 vom Presse- und Informationsamt der Bundesregierung veröffentlichten Berufspendlerstudie

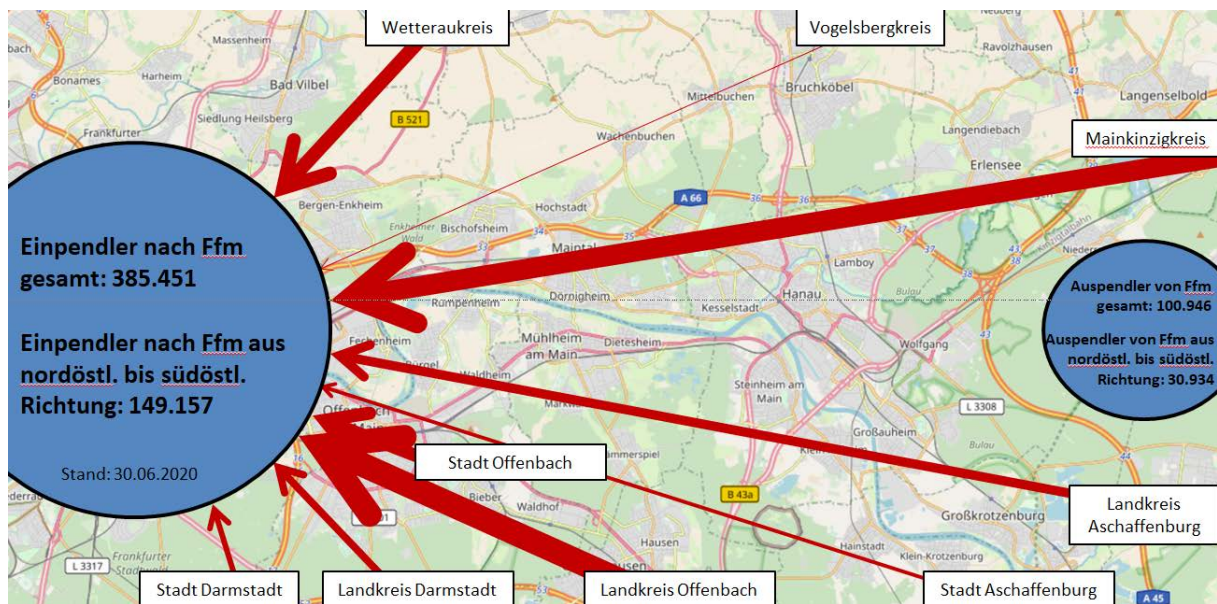


Abb. 1: Einpendlerströme nach Frankfurt aus den östlichen Umlandregionen (Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Stichtag 30.06.2020)

Die Verwirklichung unserer Vorschläge kann auch ein Beitrag dazu sein, die Abhängigkeit von ausländischen Ölimporten ein Stück zu verringern.

Hinweis: Die Piktogramme neben den folgenden Maßnahmen beziehen sich auf deren zeitliche Realisierungsmöglichkeiten.

K kurzfristig

M mittelfristig

L langfristig

(s. H. Zeitachsen)

A. Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs aus dem (östlichen) Umland

Damit mehr Pendler*innen und Besucher*innen Frankfurts den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf ihren Wegen über die Stadtgrenze nutzen, muss dieser attraktiver, schneller, kostengünstiger und vielfältiger werden. Dies gilt natürlich auch für die Verkehrsströme in umgekehrter Richtung. Dabei helfen folgende Pull-Maßnahmen:

Maßnahme A 1: Beschleunigter Bau und Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn von Hanau in die Frankfurter Innenstadt



Auf die nordmainische S-Bahn von Frankfurt nach Hanau warten die Bewohner*innen entlang der Strecke bereits seit vielen Jahrzehnten. Der moderne Ausbau dieser wichtigen S-Bahn-Verbindung wird einem Quantensprung im ÖPNV des Frankfurter Ostens und aus dem östlichen Umland gleichkommen. Die drei Planfeststellungsverfahren entlang der Strecke sind bereits fortgeschritten oder stehen kurz vor dem Abschluss. Sie müssen von der DB AG in Abstimmung mit der Stadt Frankfurt und den Anliegergemeinden mit allem Nachdruck und zielgerichtet ohne weitere Verzögerung zum Abschluss gebracht werden, damit die Baumaßnahmen endlich beginnen.

Mit dem Ausbau der nordmainischen S-Bahn muß die nutzerfreundliche Umgestaltung der S-Bahn-Stationen sowie die attraktive, angstfreie Wegeführung zu den Stationen sowie zu den Bahnsteigen einhergehen (Vermeidung von Angsträumen). Entlang der Strecke werden Parkhäuser für den Zubringer-Autoverkehr sowie großzügige, moderne Fahrradabstellanlagen gebaut.

Maßnahme A 2: Weiterführung der U-Bahn-Linie U 4 nach Maintal-Bischofsheim bzw. Maintal-Hochstadt auf der nördlichen Richtungsfahrbahn der A 66



Der Weiterbau der U-Bahn-Linie U 4 entlang der heutigen Autobahn ermöglicht für die zwei Ortsteile der Stadt Maintal eine wesentlich nähere Haltestellenführung, als es die nordmainische S-Bahn gewährleistet. Dadurch erhöht sich die Attraktivität dieser Schienenverbindung, die zudem andere Direktverbindungen ins Frankfurter Stadtgebiet erlaubt als die nordmainische S-Bahn (u.a. nach Bornheim, Nordend). Die heutige A 66 wird in

ihrer Verkehrsbedeutung heruntergestuft und außerhalb der Stadtgrenze Frankfurts geschwindigkeitsbeschränkt auf jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung verengt.

Maßnahme A 3: Zuführung von regionalen Buslinien auf die modernisierten Bahnhöfe entlang der nordmainischen S-Bahn



Das neu ausgerichtete Buskonzept in der Region wird auf die Bahnhöfe der nordmainischen S-Bahn ausgerichtet und natürlich auch die neuen U-Bahn-Stationen an der verlängerten U-Bahn-Strecke der U 4 nach Maintal-Hochstadt (s. Maßnahme A 2) mit einbeziehen.

Maßnahme A 3a: Während der Planungs- und Bauzeit der Schienenverbindungen: Einrichtung von Expressbuslinien aus dem östlichen Umland nördlich der nordmainischen S-Bahn zum zentralen Umsteigeknoten am Hessen-Center



In der Planungs- und Bauzeit der nordmainischen S-Bahn sowie der nach Maintal verlängerten U 4 werden die bestehenden Buslinien aus dem östlichen Umland sowie weitere Expressbuslinien zu einem neuzubauenden zentralen Umsteigeknoten auf der umgewidmeten nördlichen Richtungsfahrbahn der A 66 (s. u.) auf der Höhe des Hessen-Centers geführt.

Maßnahme A 4: Schnellen Regionalverkehr aus dem Kinzigtal und aus Aschaffenburg ermöglichen



Der Verkehr mit Regionalzügen aus dem Kinzigtal und aus der Region Aschaffenburg ist heute wenig attraktiv und im Berufsverkehr total überlastet. Damit dies anders wird, muss der RMV Zusatzleistungen auf diesen Regionalbahnstrecken bestellen.

Es sollte zudem geprüft werden, ob die Regionalbahn aus dem Raum Bruchköbel (RB 49) über Hanau hinaus nach Frankfurt Ost oder Frankfurt Süd verlängert werden kann.

Maßnahme A 5: Bau der Regionaltangente Ost als Schienendirektverbindung zwischen Offenbach und den Frankfurter Osten



Wie im Frankfurter Westen wird auch im Frankfurter Osten eine Regionaltangente mit Stadtbahnen geplant. Diese ermöglicht mindestens eine Direktverbindung zwischen Offenbach und dem Frankfurter Osten. Es besteht jedoch noch Diskussionsbedarf über die Trassenführung. Entweder ist eine eher stadtferne Trasse über Fechenheim und durch Bergen-Enkheim geeignet, die eine Möglichkeit zur Weiterführung nach Bad Vilbel ermöglicht. Oder es wird eine innenstadtnähere Trasse parallel zur A 661 bevorzugt, die den Osthafen und Bornheim anbindet und eventuell hier weiter nach Norden geführt werden könnte.

Maßnahme A 6: Bau einer Straßenbahnverbindung von Bad Vilbel über die B521 und Friedberger Landstraße nach Frankfurt am Main



Die Städte Bad Vilbel und Frankfurt haben bereits eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnverbindung zwischen den beiden Städten über den Heilsberg, die Friedberger Landstraße zur Konstabler Wache erstellen lassen. Sie beabsichtigen, eine vertiefende Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Diese Straßenbahn würde die bestehende Buslinie 30 ersetzen und die direkte Verbindung nach Frankfurt wesentlich attraktiver machen. Sie ist eine wichtige Ergänzung zur im Ausbau befindlichen S-Bahn-Strecke Frankfurt – Friedberg.

Maßnahme A 7: 365 Euro-Ticket hessenweit für alle!



Preissenkung im heutigen ÖPNV zwischen Frankfurt und Hanau als kurzfristige Übergangslösung

Frankfurt und Hanau sollen kurzfristig in benachbarte Tarifwaben eingeordnet werden, um die Attraktivität der noch nicht ausgebauten nordmainischen Regionalbahnstrecke zu steigern. Maintal könnte entweder der Wabe Frankfurt oder der Wabe Hanau zugeschlagen werden. Aktuell ist das Ticket Frankfurt – Hanau im RMV völlig überteuert; der gefahrene Kilometer ist für Gelegenheitskund*innen doppelt so teuer wie Frankfurt – Friedrichsdorf.

Wir fordern, dass hessenweit alle Bürger*innen ein Jahresticket auf allen Regionalbahnstrecken und im städtischen ÖPNV für 365 Euro erwerben können. Damit wird der ÖPNV auch gefühlt für alle Verkehrsteilnehmer*innen deutlich attraktiver als heute.

Autofahrer*innen sind zwar selten in der Lage, die genauen Kosten der Autonutzung im Jahr abzuschätzen. Häufig haben sie nur die regelmäßigen Nutzungskosten im Kopf (Kraftstoffkosten, Parkgebühren, eventuell auch die jährlichen Kosten für Autoversicherung und Kraftfahrzeugsteuer). Dabei unterschlagen sie jedoch in der Regel die Finanzierungskosten der Autoanschaffung und den damit verbundenen Wertverlust der Kraftfahrzeuge.

Die Fahrpreise im ÖPNV sind in den letzten Jahren deutlich stärker angestiegen als die Anschaffungs- und Nutzungskosten privater Pkw. Zeit-online analysiert, dass die „Preise im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von 2000 bis 2018 um fast 79 Prozent gestiegen [sind], die für den Kauf und die Unterhaltung von Kraftfahrzeugen dagegen nur um gut 36 Prozent. Da sind Kosten für Sprit, Kfz-Steuer, Reparatur, Versicherung und Stellplatz schon eingerechnet. Die Verbraucherpreise insgesamt sind in dem Zeitraum um 30 Prozent gestiegen.“⁵

⁵ Imre Balzer: Stabile Preise gibt's nur für Autofahrer. Zeit online vom 14. September 2019. Abgerufen unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/oeffentlicher-nahverkehr-mobilitaet-kosten-preissteigerung-investitionen>, eingesehen am 01.03.2022

B. Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Frankfurter Osten

Was für den Ausbau des regionalen ÖPNV gilt, trifft ebenso für den Ausbau der innerstädtischen ÖPNV-Strecken zu. Auch hier kann der attraktive Ausbau neuer Verbindungen Menschen aus dem Auto auf den ÖPNV locken.

Maßnahme B 1: Weiterführung der U-Bahn-Linie U 7 über die Leuchte bis ans Riedbad / zur Riedschule an der Stadtgrenze von Enkheim



Die Weiterführung dieser Strecke ist im Maßnahmenplan Schiene der Stadt Frankfurt vorgesehen⁶ und sollte nun so bald wie möglich geschehen. Dadurch würde der Osten des Stadtteils Bergen-Enkheim besser an den schnellen ÖPNV angeschlossen. Es würden neue Verknüpfungen mit dem innerstädtischen Busverkehr in Bergen-Enkheim ermöglicht und der Umbau der U-Bahn-Station Enkheim würde dort zu mehr Übersichtlichkeit der Umsteigeverbindungen führen.

Maßnahme B 2: Wiederinbetriebnahme einer Stadtbahnverbindung vom Riederwald über die Gwinnerstraße nach Seckbach und Bergen



Der Straßenbahnbetrieb von der Gwinnerstraße über den östlichen Ortsrand von Seckbach nach Bergen wurde am 1. März 1992 endgültig stillgelegt, nachdem diese Strecke schon vorher mehrfach von der Stilllegung bedroht war. Die Trasse ist jedoch nach wie vor von Bebauung freigehalten. Eine Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnverbindung als Stadtbahn wäre heute absolut zeitgemäß und würde den ÖPNV im Osten Seckbachs und nach Bergen aufwerten. Dazu müsste die U-Bahnstation Gwinnerstraße versetzt werden.

Diese neue Stadtbahnstrecke würde das „Nachhaltige Gewerbegebiet Fechenheim Nord/Seckbach“⁷ zeitgemäß anbinden. Außerdem würde mit dieser Strecke das Freizeit- und Erholungsgebiet Lohrberg attraktiv an den Schienenverkehr angebunden. Diese Strecke ist ebenfalls im Maßnahmenplan Schiene der Stadt Frankfurt vorgesehen.⁸

⁶ Stadt Frankfurt, Dezernat Planen, Bauen, Wohnen und Grundbesitz, Stadtplanungsamt: Mobilität und Verkehr. Frankfurt am Main, Januar 2021, heruntergeladen von <https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=11487&psid=2>, eingesehen am 07.02.2022

⁷ Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH: 5 Jahre Nachhaltiges Gewerbegebiet Fechenheim Nord/Seckbach. Ergebnisbericht zum Pilotprojekt. Frankfurt am Main, Februar 2021

⁸ Siehe oben

Darüber hinaus ist eine Streckenverbindung über Fechenheim-Nord nach Alt-Fechenheim zu prüfen.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme ist dafür zu sorgen, dass die heutige Fußgänger- und Radwegeverbindung auf der ehemaligen Straßenbahntrasse erhalten bleibt und parallel zur Schiene wiedererrichtet wird. Der Platz dafür ist zwischen den Abgrenzungen der Kleingärten vorhanden.

C. Maßnahmen zur Einschränkung des regionalen Autoverkehrs

Zug um Zug mit der Umsetzung des ÖPNV-Ausbaus im Frankfurter Osten und der Strecken in das östliche Umland sollten die Maßnahmen der Push-Strategie umgesetzt werden. Damit verbunden wäre eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straßenverbindungen aus dem östlichen Umland nach Frankfurt hinein (und in umgekehrter Richtung). Infolgedessen ist weniger induzierter Autoverkehr zu erwarten.

Folgende Maßnahmen sind dafür notwendig:

Maßnahme C 1: Entwidmung der A 66 und Rückbau zu einer geschwindigkeitsbeschränkten Bundesstraße ab dem Autobahnkreuz Hanau mit der A 45 M

Im Vergleich zur prognostizierten Verkehrsbelastung mit Riederwaldtunnel ist die heute in Betrieb befindliche Autobahn A 66 bei Bergen-Enkheim mit 30.000 Kfz/24h verhältnismäßig gering belastet, wobei nur ca. ein Drittel dieser Fahrten auch den Erlenbruch belasten.

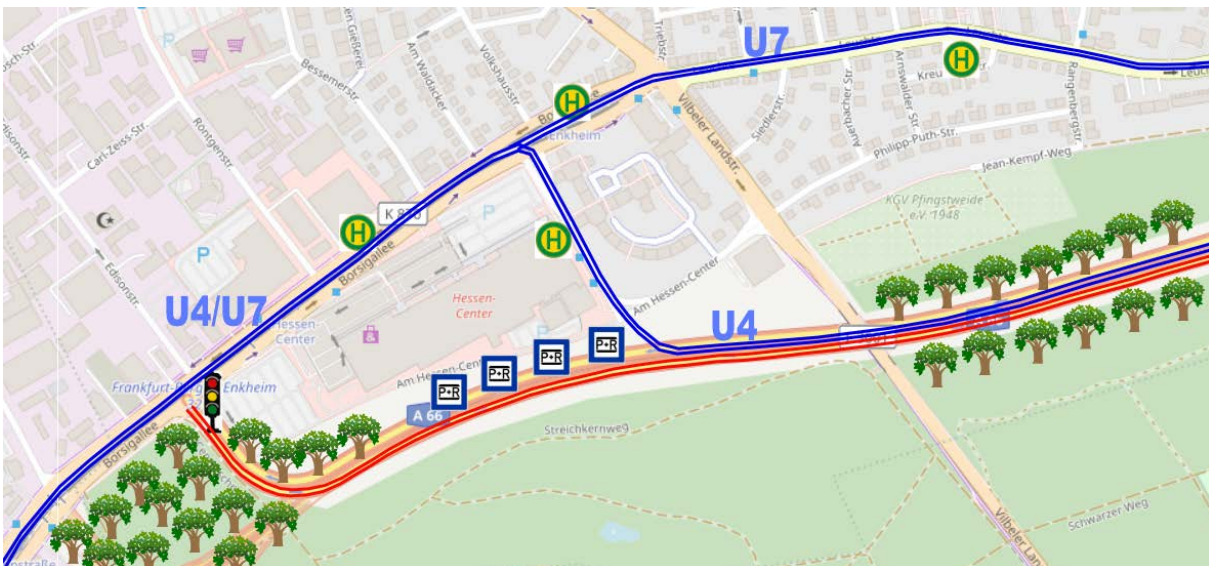


Abb. 2: Umgestaltung der Fläche der ehemaligen Autobahn A 66 an der Einmündung Borsigallee und Führung der verlängerten U-Bahn U4 am Hessen-Center (Kartengrundlage: OpenStreetMap Deutschland)

Daher ist es möglich, die Autobahn umzuwidmen und ab dem Kreuz Hanau bis zur Stadtgrenze Frankfurt als vierspurige geschwindigkeitsbeschränkte Bundesstraße weiterzuführen. Mit dieser Maßnahme würde die Attraktivität gemindert, mit dem Auto bis nach Frankfurt hinein und weiter durchzufahren. Stattdessen würde dem überregionalen Pkw-

und Lkw-Verkehr die weiträumigen Umfahrungsmöglichkeiten über die B 45 zu den Fernautobahnen A 3 bzw. A 5 angezeigt.

Maßnahme C 2: Bau einer Verbindungsstraße von der zurückgestuften A 66 an der Stadtgrenze im Osten Frankfurts zur Hanauer Landstraße mit Über- oder Unterführung der Eisenbahn



Der Autoverkehr, der nicht sein Ziel in den unmittelbar am heutigen Autobahnende liegenden Stadtteilen Bergen-Enkheim oder Riederwald ansteuert, wird an der Stadtgrenze in Höhe des Wilhelmsbader Weges zur Hanauer Landstraße geleitet. Dafür ist der Neubau eines Querungsbauwerks der Eisenbahntrasse als Unter- oder Überführung notwendig. Die Hanauer Landstraße ist bis zum Ostbahnhof weitgehend frei von Wohnbebauung, anders als der heute gravierend von Verkehrsproblemen betroffene Riederwald. Ein Rückstau auf diesem Straßenstück wäre hinzunehmen.



Abb. 3: Ableitung des heutigen Autobahnverkehrs auf der umgewidmeten A 66 an der Stadtgrenze Frankfurt, Führung der U4 auf der heutigen Autobahntrasse nach Maintal-Hochstadt (Kartengrundlage: OpenStreetMap Deutschland)

Maßnahme C 3: Umgestaltung der heutigen A 66 ab dieser Verbindungsstraße an der Stadtgrenze



Ab dieser Ableitung des Hauptverkehrs zur Hanauer Landstraße wird die heutige Autobahn A 66 zu jeweils einem Richtungsfahstreifen zurückgebaut. Dafür steht die heutige südliche Richtungsfahrbahn der A 66 zur Verfügung.

Westlich der Überführung der Vilbeler Landstraße wird die heutige nördliche Richtungsfahrbahn der A 66 zu einem Park & Ride-Platz für umsteigewillige Autofahrer*innen auf Höhe des Hessen-Centers umgebaut.

Maßnahme C 4: Rückbau der entbehrlichen Asphaltflächen und Renaturierungsmaßnahmen des Fechenheimer Waldes entlang der ehemaligen Autobahn



Nördlich der zukünftig noch benötigten, stark verminderten Autobahnflächen wird eine Trasse für die Verlängerung der U-Bahn-Linie der U 4 freigehalten. Die nicht mehr benötigten Autobahnflächen bis zum Wilhelmsbader Weg werden entsiegelt und zur Renaturierung des Fechenheimer Waldes umgestaltet.

Maßnahme C 5: Bau einer Fußgängerüberführung vom Park & Ride-Platz Hessen-Center zur U-Bahn-Station Enkheim



Vom Park & Ride-Platz auf der zurückgestuften A 66 wird ein direkter Zugang über eine Fußgängerbrücke zur U-Bahn-Station Enkheim oder Hessen-Center geschaffen.

Maßnahme C 6: Beschränkung der Einfahrt des übrigen Autoverkehrs auf der südlichen Fahrbahn durch eine Pförtnerampel an der Borsigallee



Der auf der einen Richtungsfahrbahn an der Borsigallee ankommende Autoverkehr wird durch eine intelligente Pförtnerampel gesteuert. Diese lässt nur so viel Autoverkehr auf die Borsigallee einfahren, wie dort ohne Rückstau im weiteren Verlauf Richtung Westen verkraftet wird. Diese muss in ein System einer modernen leistungsstarken Ampelsteuerung eingebettet werden, die alle Ampeln auf der Borsigallee, Am Erlenbruch, Am Riederbruch sowie am westlichen Ende am Ratsweg umfasst. Es gibt keinen Grund für eine „Verkehrsstauung“ vor den Häuserblöcken des Erlenbruchs – gerade auch angesichts der dort nachgewiesenen hohen Schadstoffbelastung.

D. Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung des Autoverkehrs im Frankfurter Osten

Da auch die Gewerbegebiete Seckbach-Süd und Fechenheim große Verkehrserzeuger sind, sind weitere Maßnahmen zur verträglichen Bewältigung des Autoverkehrs notwendig, um die Bewohner*innen der heute stark vom Verkehr betroffenen Riederwaldsiedlung zu entlasten. Dazu zählen folgende Maßnahmen:

Maßnahme D 1: Sperrung der Straße Am Erlenbruch für den Schwerlastverkehr über 7,5 t



Der auf der Borsigallee Richtung Innenstadt/Bornheim fahrende Schwerverkehr trifft an der Kreuzung Am Erlenbruch/Wächtersbacher Straße auf ein Linksabbiegegebot. Rechtsabbiegen ist an dieser Kreuzung für den Lkw-Verkehr über 7,5 t verboten. Dieses Verbot muss natürlich durch entsprechende Kontrollen überwacht werden.

Exkurs Güterverkehr

Die Gewerbegebiete im Umfeld der Borsigallee, die heute und in Zukunft für viel Schwerverkehr in der Straße Am Erlenbruch sorgen, sind für sich gesehen große Erzeuger von Güter- und Lieferverkehr. Die Lkws und Transporter mit Ziel und Quelle in den Gewerbegebieten Seckbach-Süd und Fechenheim-Nord werden in Zukunft nur geringfügig auf die A 66 Riederwald umgeleitet werden. Für sie muss also eine andere, umweltverträgliche Lösung gefunden werden.

*Um auszuloten, wie viele dieser Transporte zukünftig umweltfreundlicher auf die wieder anzuschließenden und auszubauenden Hafengebiete umgeleitet werden können, schlagen wir einen „**Runden Tisch Güterverkehr**“ für diese Gewerbegebiete vor.*

Dies passt im Übrigen hervorragend zum Pilotprojekt „Nachhaltiges Gewerbegebiet Fechenheim-Nord/Seckbach“, das von 2015 bis 2020 mit 1,3 Mio. Euro von der Stadt Frankfurt, mit 150.000 Euro vom Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie mit 45.000 Euro aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gefördert wurde. Nur leider wurde in diesem Forschungsprojekt bisher keine Aufmerksamkeit auf eine verträgliche Abwicklung des Schwer- und Lieferverkehrs sowie des Berufsverkehrs der dort Beschäftigten gelegt.⁹ Dies sollte nun dringend nachgeholt werden.

Im Übrigen sind wir der Meinung, dass die Gewerbebetriebe im Frankfurter Osten Partner bei der Forderung unseres Alternativkonzeptes für den Frankfurter Osten sein sollten: Jede Pkw-Fahrt, die durch die von uns geforderten Maßnahmen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umgelagert wird, hilft dem Gewerbeverkehr, schneller zu seinen Zielen zu gelangen.

⁹ Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH: 5 Jahre Nachhaltiges Gewerbegebiet Fechenheim-Nord/Seckbach. Ergebnisbericht zum Pilotprojekt 2015 - 2020. Frankfurt am Main, Februar 2021

Maßnahme D 2: Neubau einer Querung der Bahnstrecke im Zuge der verlängerten Ernst-Heinkel-Straße und Anschluss an die Hanauer Landstraße M

Die Stadt plant derzeit eine neue Unterführung der nordmainischen Bahnstrecke Aschaffenburg - Frankfurt-Süd in Höhe der verlängerten Ernst-Heinkel-Straße mit Anschluss an die Hanauer Landstraße. Damit wird dem Autoverkehr in Richtung Innenstadt, insbesondere dem Lkw-Verkehr, eine Alternative zur Umfahrung der Siedlung Riederwald angeboten.

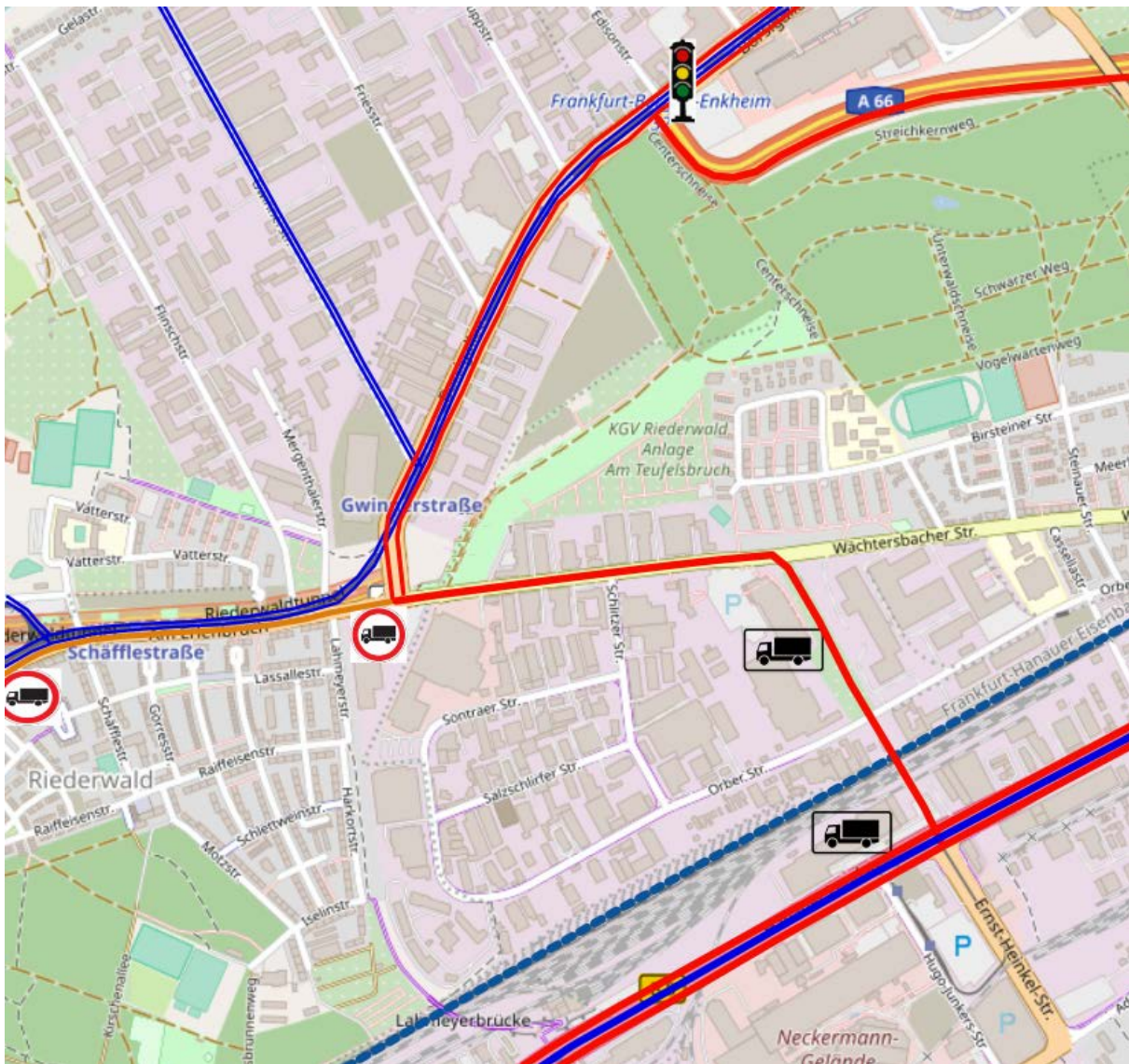


Abb. 4: Umleitung des Lkw-Verkehrs an der Einmündung zur Straße Am Erlenbruch und Umleitung zur Hanauer Landstraße, Wiedereröffnung der Straßenbahn nach Bergen (Kartengrundlage: OpenStreetMap Deutschland)

Maßnahme D 3: Sanierung der Straße „Am Erlenbruch“ und verkehrsberuhigte Umgestaltung der Straße



Die Straße „Am Erlenbruch“, deren Bewohner*innen jahrelang schutzlos dem Autoverkehr ausgeliefert waren, wird grundlegend saniert und verkehrsberuhigt umgestaltet. Dabei wird besonderer Wert auf die grundlegende Erhaltung bzw. Sanierung der Wachstumsbedingungen der schönen, alten Kastanienallee beidseits der Straße gelegt.

Die Sanierung der Stadtstraße bietet auch die Möglichkeit, die schützenswerte Eigenheit der Ernst-May-Siedlung im Riederwald als Welterbe herauszustellen und unter den besonderen Schutz zu stellen.

Maßnahme D 4: Umwandlung des Riederwalds von einem autogerechten in einen autoarmen Stadtteil



Die Bürgerinitiative Riederwald hat einen gesonderten Vorschlag vorgestellt, wie der Stadtteil aus seiner heutigen Autoabhängigkeit befreit und in einen autoarmen, lebenswerten und zukunftsfähigen Stadtteil umgestaltet werden kann, in dem es sich wieder gut leben lässt.¹⁰

Maßnahme D 5: Drosselung des Durchgangsverkehrs auf der Wilhelmshöher Straße durch Seckbach durch eine Pförtnerrampe am östlichen Ortseingang



Der Seckbach durchfahrende Autoverkehr auf der Wilhelmshöher Straße soll auf das Notwendigste beschränkt werden. Eine einfache Beschilderung mit dem Verkehrszeichen „Durchfahrt verboten“ (VZ 250) in Kombination mit der Beschilderung „Anlieger frei“ (VZ 1020-30) hilft nicht, da die Anliegereigenschaft der Kraftfahrzeuge auf einer so lange Strecke nur mit erheblichem Aufwand festgestellt und geahndet werden kann. Die Alternative ist eine intelligente Pförtnerrampe auf der Wilhelmshöher Straße in Höhe der Querung der ehemaligen Straßenbahntrasse. Damit der Bus M 43 allerdings nicht in dem Rückstau steckenbleibt, müsste er in Höhe der Bushaltestelle Vilbeler Landstraße von der Vilbeler Landstraße auf eine Ausweichstrecke über die ehemalige Straßenbahntrasse abgeleitet werden.

Zusätzlich soll mit den laufenden Umbaumaßnahmen den Fußgänger*innen eine akzeptable Mindestbreite zumindest auf einer Fahrbahnseite gewährt werden.

¹⁰ Siehe: <http://bi-riederwald.de/news/343-nachhaltig-mobil-fuer-einen-lebenswerteren-riederwald>

Maßnahme D6 : Drosselung des Durchgangsverkehrs auf der Friedberger Landstraße südlich der A 661



Die Friedberger Landstraße ist eine der am stärksten belasteten Einfallstraßen Frankfurts. Insbesondere mit dem Anschluss der A 661 hat die Verkehrsbelastung extrem zugenommen. Mit Hilfe von Pfortnerampeln südlich der A 661 ist insbesondere in Spitzenzeiten die Fahrzeugmenge und die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung auf ein erträgliches Maß zu begrenzen. Diese Maßnahme steht nicht nur im Interesse der Lebensqualität der Anwohner*innen der Friedberger Landstraße. Sie ist auch im Hinblick auf die im Ausbau befindlichen S-Bahn-Strecke Frankfurt – Friedberg sowie die geplante neue Straßenbahnverbindung von Bad Vilbel nach Frankfurt (s. *Maßnahme A6*) einerseits und die insgesamt geplanten Verbesserungen im ÖPNV im Frankfurter Osten andererseits notwendig.

Maßnahme D7: Tempo 30 stadtwweit auch auf allen Grundnetz- und Hauptverkehrsstraßen, die durch Wohngebiete verlaufen



Die Stadt Frankfurt unterstützt die Initiative des Deutschen Städtetages, durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung auf Bundesebene die Einführung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften durchzusetzen. Von dieser Regelgeschwindigkeit kann mit einer entsprechenden Begründung abgewichen werden.

Nachdem diese Änderung auf Bundesebene erfolgt ist, werden alle Grundnetzstraßen in Frankfurt mit der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 beschildert. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung muss auch konsequent überwacht werden, sofern sie durch Wohngebiete verlaufen.

E: Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Frankfurter Osten und aus dem östlichen Umland

Auch mit der Förderung der Fahrradinfrastruktur als Pull-Maßnahme können Autofahrer*innen zum Umsteigen bewegt werden.

Dazu dienen folgende Maßnahmen:

Maßnahme E 1: Planung und Bau eines Radschnellweges nördlich des Mains aus dem Umland nach Frankfurt



Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat 2019 eine Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Frankfurt am Main – Maintal – Hanau vorgelegt. Außerhalb der Stadtgrenze ist eine Trasse angedacht, die sich weitgehend an der Bahnlinie Aschaffenburg – Frankfurt-Süd orientiert. Im Stadtgebiet von Frankfurt ist die Trasse nördlich der Bahnlinie und südlich der Siedlung Riederwald und dem Ostpark bis zum Ostbahnhof skizziert. Ein Radschnellweg nördlich des Mains kann eine attraktive Alternative zur Autonutzung für Bewohner*innen aus Hanau und Maintal sein. Die Machbarkeitsstudie spricht von einem Potenzial von über 2.000 Radfahrenden täglich, die mit dieser Planung erreicht werden können.

An allen vom Radschnellweg tangierten Haltestellen und Bahnstationen sollen sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen in ausreichender Zahl bereitgestellt werden.

Maßnahme E 2: Bau eines Fahrradparkhauses an der U-Bahn-Station Enkheim bzw. Hessen-Center



An der heutigen U-Bahn-Station Enkheim bzw. Hessen-Center sollte ein Fahrradparkhaus zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von Fahrrädern gebaut werden.

Maßnahme E 3: Bau eines Fahrradparkhauses an der zukünftigen U-Bahn-Endhaltestelle Enkheim-Ost



Auch an der zukünftigen Endstation der U-Bahn an der Station Riedbad/Riedschule sollte ein Fahrradparkhaus zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von Fahrrädern gebaut werden.

Maßnahme E 4: Umsetzung einer Fahrradtrasse von Bergen über Seckbach in Richtung Innenstadt



Vom Radentscheid Frankfurt wurden verschiedene Vorschläge für „Fahrradfreundliche Nebenstraßen“ entwickelt, deren Ausarbeitung unterschiedlich weit fortgeschritten ist. Einer dieser Vorschläge verläuft in der Seckbacher Zeuläckerstraße.¹¹ Dies könnte der Ausgangspunkt sein für eine durchgehende Fahrradtrasse von Bergen über Seckbach in Richtung Innenstadt/Ostend. Der Verlauf dieser Trasse beginnt in Bergen an der alten Straßenbahnhendstation. *(Diese wird als Ausgangspunkt für eine Wiederbelebung der Straßenbahnanbindung Bergens vorgeschlagen, s. Maßnahme B 2.)* Die Fahrradtrasse wird in Seckbach über die Hochstädter Straße und Zeuläckerstraße unterhalb des Bornheimer Hanges zum Ratsweg und weiter über die Ostparkstraße geführt und bildet dort einen attraktiven Anschluss an das Fahrradwegenetz in der Innenstadt.

Maßnahme E 5: Umsetzung einer Fahrradtrasse von Enkheim über die Riederwaldsiedlung in Richtung Innenstadt



Eine weitere Fahrradtrasse verbindet Enkheim über den Riederwald in Richtung Ostend. Der Verlauf könnte der Borsigallee folgen, die künftig weniger verkehrsbelastet als heute sein wird (s. *Maßnahme C 6*). Von dort entlang der verkehrsberuhigten Straße „Am Erlenbruch“ (s. *Maßnahme D 3*). In Höhe des Ratsweges sollte der Anschluss an den Radschnellweg Frankfurt am Main – Maintal – Hanau hergestellt werden und gemeinsam zum Ostbahnhof führen (s. *Maßnahme E 1*).

¹¹ Radentscheid Frankfurt: Frankfurter Fahrradstraße. Vorschlag zur fahrradfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Nebenstraßen. Frankfurt am Main, 19.02.2020

F. Bundespolitische Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens

In diesem Abschnitt werden einige wichtige politische Maßnahmen aufgeführt, die in der Verantwortung des Bundes liegen. Der Bund als Gesetzgeber muss zunächst die gesetzlichen Grundlagen schaffen, damit die Maßnahmen greifen. Sie sind allerdings in höchstem Maße geeignet, den Anstieg des Verkehrsaufwandes mit Pkw, also der Summe aller gefahrenen Autokilometer mal den Personen in den Fahrzeugen, zu verringern. Damit könnte die Zahl der täglich im Berufsverkehr eingesetzten Pkw entscheidend verringert werden und die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen unterstützen.

Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

Maßnahme F 1: Abbau steuerlicher Subventionen: Wegfall der Dienstwagenprivilegierung



Der Bund unterstützt die Anschaffung und Nutzung von Dienstwagen jährlich mit einer großen Summe. Dienstwagen sind Firmenwagen, die den Beschäftigten zur dienstlichen und privaten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Die private Nutzung wird den Nutzer*innen über eine jährliche Pauschale angerechnet, die jedoch den tatsächlichen geldwerten Vorteil nur zum Teil abdeckt. Deshalb ist die Dienstwagenprivilegierung als umweltschädigende Subvention des Autobesitzes und seiner exzessiven Nutzung anzusehen.¹²

Das Umweltbundesamt hat die Subventionshöhe des Bundes für das Jahr 2018 auf 3,1 Mrd. Euro geschätzt.

Die pauschale Besteuerung trägt dazu bei, dass die Firmenwagen nach relativ kurzer Zeit (ca. 3 Jahre Nutzungszeit) erneuert werden und dann wieder dem Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung stehen. Dadurch wird der deutsche Pkw-Absatz in Richtung teurer, stark motorisierter Fahrzeuge mit überhöhten Kraftstoffverbräuchen und damit vergleichsweise hohen CO₂-Emissionen beeinflusst. Der Anteil der gewerblichen Fahrzeuge an den Neuzulassungen von Pkw liegt seit einigen Jahren in der Größenordnung von über 60 Prozent, der Anteil der Dienstwagen an den Pkw-Neuzulassungen beträgt schätzungsweise rund 20 Prozent.¹³

¹² Burger, Andreas; Bretschneider, Wolfgang: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021. UBA-Texte 143/2021. Dessau-Roßlau, Oktober 2021, S. 65ff

¹³ Blanck, Ruth et al.: Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig. Abschlussbericht zum UBA-Vorhaben „Fiskalische Rahmenbedingungen für eine postfossile Mobilität“. UBA-Texte 85/2021. Dessau-Roßlau, November 2021, S. 75ff

Hinzu kommt, dass viele Arbeitgeber den Beschäftigten die Kraftstoffkosten (auch für die private Nutzung) finanzieren und als steuermindernde Betriebsabgaben absetzen. Dadurch gibt es für die Begünstigten keine Gründe zum sparsamen privaten Gebrauch ihrer Dienstwagen. Im Gegenteil zählen auch die täglichen Fahrten zur Arbeit als begünstigte private Nutzung.

Diese Subvention des Staates ist umweltschädlich und sozial ungerecht. Sie sollte deshalb in einer angemessenen kurzen Übergangsfrist beendet oder zumindest verkehrs-entlastend umgestaltet werden. Dies könnte beispielsweise dadurch geschehen, dass die private Nutzung fahrleistungsabhängig besteuert wird.

Maßnahme F 2: Abbau steuerlicher Subventionen: Wegfall bzw. Anpassung der Pendlerpauschale

Auch die Entfernungspauschale, die gemeinhin als Pendlerpauschale bezeichnet wird, stellt eine umweltschädliche Subvention des Staates dar. Sie begünstigt den Umzug ins großstädtische Umland, wo die Immobilienpreise oder die Wohnungsmieten etwas billiger sind als in der Metropole. Dadurch tritt eine Zersiedelung im Umland der Großstädte ein und führt zu kontinuierlich wachsenden Arbeitswegen und höheren Pendlerzahlen.

Der Steuerausfall als Folge der Entfernungspauschale betrug nach Schätzung des Bundesfinanzministeriums im Jahr 2018 rund 6,0 Mrd. Euro.¹⁴ Wegen ihrer negativen Verteilungswirkung – reichere Einkommensschichten können mehr durch die Steuerminderung einsparen als niedrige Einkommensschichten – ist auch diese Subvention sozial ungerecht und sollte sozial abgefedert und in einer angemessenen Übergangsfrist abgeschafft werden.

Maßnahme F 3: Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut auf allen Straßen

Ein sehr wirksames Mittel zur Verkehrsvermeidung ist die fahrleistungsabhängige Pkw-Maut auf allen Straßen. Sie umfasst sämtliche Wege des Pkw-Verkehrs und könnte die Kraftstoffsteuern auf Benzin und Diesel ersetzen.

¹⁴ Burger, Andreas; Bretschneider, Wolfgang: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021. UBA-Texte 143/2021. Dessau-Roßlau, Oktober 2021, S. 63

G. Sonstige Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens

Weitere Maßnahmen in der Verantwortung unterschiedlicher Akteure sollten zur Verringerung der täglichen Verkehrsbelastung im Stadt-Umland-Verkehr beitragen:

Maßnahme G 1: Weiterhin Ermöglichung des Rechts von Arbeitnehmer*innen zur Arbeit im Homeoffice



Jeder Arbeitstag, der zu Hause am heimischen Schreibtisch verbracht wird, spart Verkehr ein. Da die Arbeitswege aus dem Umland überwiegend mit dem Auto und einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von etwas über einer Person pro Fahrzeug bewältigt werden, kann durch die tage- oder wochenweise Arbeit im Homeoffice viel Autoverkehr eingespart werden. Die Bundesregierung sollte ihre in der Corona-Pandemie erfolgte Regelung, dass Unternehmen, für die das betrieblich und sozial vertretbar ist, auch weiterhin tage- oder wochenweises Arbeiten im Homeoffice gestatten, zur Regel auch über die Corona-Pandemie hinaus machen. Die Stadt Frankfurt und die Umlandgemeinden sollten ebenso dafür eintreten und dafür Werbung machen.

Eine Studie des ifo-Instituts weist aus, dass 80 Prozent der Firmen Homeoffice-Arbeitsplätze anbieten könnten. Dieses Potenzial zur sozialverträglichen Verkehrsvermeidung wurde in der Corona-Krise im zweiten Quartal 2020 mit 61 Prozent im Vergleich zu vor dem Corona-Lockdown mit 39 Prozent gesteigert.¹⁵

Maßnahme G 2: Förderung von Co-Working-Spaces in der Region



Nicht jede Situation in der heimischen Wohnung ist geeignet, konzentriertes Arbeiten im Homeoffice zu ermöglichen. Teilweise sind die technischen Möglichkeiten dazu nicht optimal, teilweise stören die familiären Gegebenheiten ein ruhiges, ungestörtes Arbeiten. Eine Möglichkeit zur Abhilfe bieten Gemeinschaftsbüros in der Region, sogenannte Co-Working-Spaces, die in der Nähe des Wohnortes tage- oder wochenweise flexibel genutzt werden können. Dort können an einem zentralen Ort mit guter Infrastruktur Arbeitnehmer*innen aus unterschiedlichen Unternehmen arbeiten. Dies verringert die

¹⁵ ifo Institut – Leibniz- Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V. (2020). Homeoffice und Digitalisierung unter Corona (2. Quartal 2020) [Artikel vom 03.08.2020]. ifo Institut. <https://www.ifo.de/personalleiterbefragung/202008-q2>; zitiert nach: Hennicke, Peter et al.: Nachhaltige Mobilität für alle. Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit. Oekom Verlag, München 2021, S. 48f

Notwendigkeit, täglich über große Entfernungen von der Wohnung zum Arbeitsplatz pendeln zu müssen.

Kommunen und Unternehmen in Frankfurt sollten sich dafür einsetzen, dass solche Co-Working-Spaces in den Umlandgemeinden von Frankfurt in ausreichender Zahl entstehen und tage- oder wochenweise genutzt werden können.

Maßnahme G 3: Umweltorientierung, Klimaschutz und Generationengerechtigkeit als Ziele einer zukunftsfähigen kommunalen Verkehrspolitik etablieren



Die Stadt Frankfurt sollte Umweltorientierung, Klimaschutz und Generationengerechtigkeit zum konsequenten Leitbild ihrer kommunalen Verkehrspolitik machen und damit die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung vom Herbst 2021 mit planerischem Handeln umsetzen. Ziel dabei könnte der vom Umweltbundesamt für die „Stadt für morgen“ beschriebene Zielhorizont einer Motorisierung von 150 Pkw pro 1.000 Frankfurter Bewohner*innen sein.

Dazu ist eine großangelegte öffentliche Kampagne der Stadt Frankfurt zu starten. Das Ziel der Kampagne sollte sein, die Bereitschaft innerhalb der Bevölkerung zu erhöhen, die verkehrsplanerischen Infrastrukturmaßnahmen mit dem Klimaschutzhandeln der Verkehrsteilnehmer*innen in Übereinstimmung zu bringen und so eine tatsächliche Verkehrswende in Stadt und Region herbeizuführen.

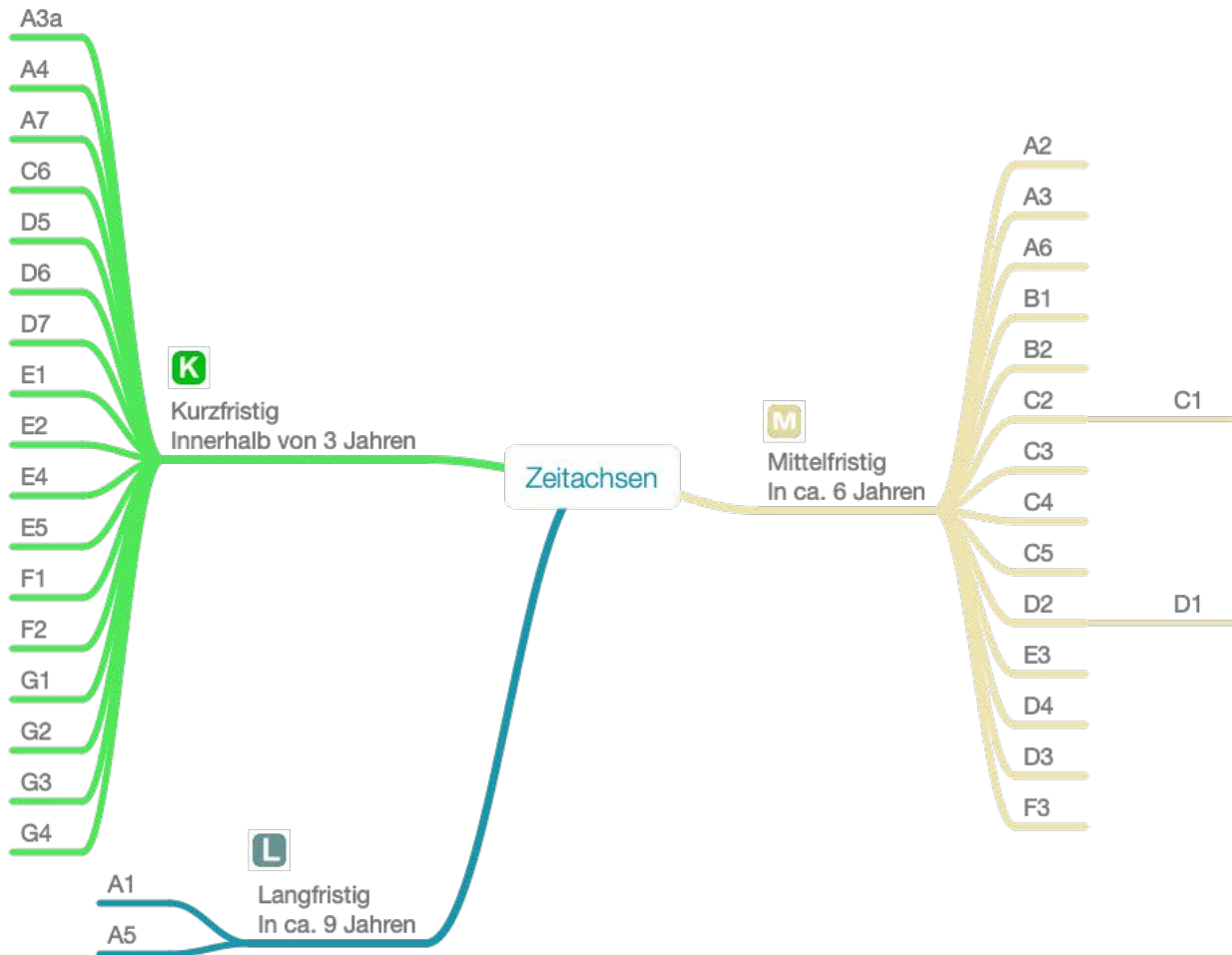
Maßnahme G 4: Regionale Werbemaßnahmen zur Einführung von Mobilitätsbudgets in Unternehmen anstelle der Verfügbarkeit von Dienstwagen



Anstelle der Finanzierung von zugeordneten Dienstwagen zur persönlichen Nutzung sollen Beschäftigte (Ein-/Auspendler*innen) die Möglichkeit bekommen, selbst darüber zu entscheiden, für welche Verkehrsangebote sie ein monatlich ausgezahltes Mobilitätsbudget verwenden. Dieses Budget dient zur Abwicklung betrieblich veranlasster Dienstreisen ebenso wie zur Durchführung der täglichen Arbeitswege zu und vom Arbeitsplatz zur Wohnung. Das Geld könnte beispielsweise je nach persönlicher Präferenz und verfügbaren Verkehrsangeboten für den Kauf einer BahnCard 100 bzw. eines ÖPNV-Jahrestickets, zum Erwerb eines hochwertigen Leasing-Fahrrads oder zur Durchführung von CarSharing-Fahrten und Taxi-Fahrten für dienstliche Zwecke verwendet werden.

Diese Maßnahme sollte von der Stadt im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements beworben werden und auch auf Beschäftigte zielen, die die Stadtgrenze auf dem Weg zur Arbeit nicht überschreiten (sogenannte Binnenpendler*innen).

H. Zeitachsen



Die Buchstaben/Ziffernkombination verweist auf die entsprechende Maßnahme.

Zusammenfassung

Das Bündnis Verkehrswende Frankfurt sowie die Bürgervereinigungen Seckbach und Nordend stellen hiermit ihr Konzept für die Bewältigung des Verkehrs im Frankfurter Osten vor. Damit wollen sie aufzeigen, wie die Verkehrsverhältnisse im Frankfurter Osten auch ohne den Bau der Autobahn A 66 Riederwald gegenüber der heutigen Situation verbessert werden kann. Weil Frankfurt mit knapp vierhunderttausend Einpendler*innen Deutschlands Pendlerhauptstadt ist, müssen vielfältige Maßnahmen eingeleitet werden, um den Autoverkehr zu reduzieren und damit die Stadt weiterhin lebenswert zu erhalten.

Die verschiedenen Maßnahmen bilden das gesamte Spektrum der Möglichkeiten ab (s. *Inhaltsverzeichnis* S.3). Dabei geht es zum einen um den ÖPNV. Dieser soll durch den zügigen Ausbau verschiedener Strecken aus dem östlichen Umland nach Frankfurt hinein (s. S. 8) überhaupt erst einmal die Möglichkeit schaffen, eine für den Auto-individualverkehr attraktive Alternative darzustellen. Auch die Strecken innerhalb des Frankfurter Ostens müssen so erweitert werden (s. S. 12), damit das Auto keine Alternative zur Straßenbahn und U-Bahn darstellt.

Aber der Ausbau des ÖPNV reicht nicht aus, sondern muss begleitet werden durch Maßnahmen zur Einschränkung des regionalen Autoverkehrs (s. S. 14). Dazu gehören beispielsweise die Ableitung des Verkehrs von der A66, der Rückbau von jetzigen Autobahnflächen, der Einsatz von modernen Verkehrslenkungsmaßnahmen (z. B. Pfortnerampel) und eine stadtweite Einführung von Tempo 30 (s. S. 20).

Da auch die Gewerbegebiete Seckbach-Süd und Fechenheim große Verkehrserzeuger sind, sind weitere Maßnahmen zur verträglichen Bewältigung des Güterverkehrs notwendig, um die Bewohner*innen der heute stark vom Verkehr betroffenen Riederwaldsiedlung zu entlasten (s. S. 17). Dabei geht es erstens um mehr Güter auf die Schiene und zweitens um die Umlenkung des Schwerlastverkehrs, damit dieser nicht weiterhin die Straße „Am Erlenbruch“ belastet. Diese jetzt heruntergekommene, aber eigentlich schöne Allee wieder für den Fuß- und Radverkehr attraktiv zu machen, ist das Ergebnis all dieser Maßnahmen.

Die Nutzung des ÖPNV ist nicht die einzige Alternative zum automobilen Individualverkehr. Immer mehr Personen nehmen sich ihr Fahrrad und pendeln von auswärts nach Frankfurt hinein. Deshalb muss es mehr Radwege, Radschnellwege und Fahrradparkhäuser geben (s. S. 21).

Diese verschiedenen Vorschläge müssen begleitet werden von dem ehrlichen Bestreben der Ampel-Koalition, die Verkehrswende wirklich einzuleiten. Die Stadt Frankfurt (über

das Land Hessen im Rahmen einer Bundesratsinitiative sowie über den Deutschen Städtetag) und der Bund werden aufgefordert, die steuerliche Bevorzugung der Automobilität endlich beenden (s. S. 23). Die Stadt Frankfurt sollte Umweltorientierung, Klimaschutz und Generationengerechtigkeit zum konsequenten Leitbild ihrer kommunalen Verkehrspolitik machen und damit die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung vom Herbst 2021 mit planerischem Handeln umsetzen. Sie sollte bei der Ermöglichung von Homeoffice und Co-Working-Spaces Vorreiterin sein (s. S. 25).

Das Argument gegen alle diese Maßnahmen und Vorschläge, das würde alles viel zu lange dauern, kann angesichts der Tatsache, dass die Fertigstellung der Autobahn A66 im Bereich Riederwald, Fechenheim, Enkheim frühestens in elf Jahren, also 2033, nach den Erfahrungen anderer Großprojekte aber eher später erfolgt ist, nicht gelten. Auch bei der Kostenbilanz stehen diese Maßnahmen besser da als der Bau der A66 Riederwald, ganz zu schweigen von der Lebensqualität im Riederwald und im Frankfurter Osten.

Das Bündnis Verkehrswende Frankfurt

wurde 2019 auf Initiative von Attac Frankfurt zusammen mit AUA, Frankfurt 22, Greenpeace Frankfurt und VCD Rhein-Main gegründet. Später kamen der BUND Frankfurt und die BI Riederwald und Grüne Lunge hinzu.

Das Bündnis Verkehrswende Frankfurt will Einfluss auf die Politik nehmen, damit die überfällige Verkehrswende endlich eingeleitet wird. Dabei sollen Maßnahmen getroffen werden, die städtischen motorisierten Individualverkehr vermeiden ohne die Mobilität einzuschränken. Der Autobahnbau und -ausbau in und um Frankfurt herum darf nicht stattfinden. Ganz generell muss der städtische Autoverkehr reduziert werden.

Informationen: <https://www.buendnis-verkehrswende-frankfurt.de>

Die Bürgervereinigung Nordend eV (BVN)

setzt sich seit 40 Jahren für eine umweltfreundliche bzw. nachhaltige Verkehrsplanung ein, mit dem vorrangigen Ziel die Lebensqualität in Frankfurt am Main und speziell im Nordend zu erhalten bzw. zu verbessern. Wesentlicher Anlass für die Gründung 1981 waren die negativen Folgen der Planung für den Bau der Autobahn A 66 Alleentunnel für das Nordend, die es abzuwenden galt. Mit sehr großem Erfolg: 2015 wurde schließlich der PFB von 1980 diesbezüglich aufgehoben.

Für ihr Jahrzehnte langes Engagement und ihre gute Facharbeit erhielt die BVN e.V. 2013 den Stadtteilpreis Nordend und bereits im Jahr 2010 zusammen mit dem Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn den Frankfurter Umweltpreis.

Informationen: <https://molochoautobahn.de>

Die Bürgervereinigung Seckbach e. V. (BVS)

setzt sich seit 1977 für die Pflege, Erhaltung und Förderung des Umwelt-, Landschafts-, und Denkmalschutzes von Seckbach, insbesondere des historischen Ortskerns, des Lohrbergs, des Huthparks, des Seckbacher Rieds und des Sauseegebiets ein. Die BVS engagiert daher von Beginn an in der Bewegung gegen den Bau der Autobahnen A 66 und A 661 und streitet für umwelt- und menschenfreundliche Alternativen in der Verkehrspolitik.

Informationen: Walter Schmidt, E-mail: buergervereinigung-seckbach@arcor.de

