

## Text

1 Es tut sich etwas auf den Straßen des Nordends: Endlich müssen Radfahrer\*innen,  
2 die vom Nordend in die Innenstadt und zurück radeln wollen, die dichtbefahrene  
3 Friedberger Landstraße nicht mehr mit Autos und LKW teilen. Auf beiden Seiten  
4 sorgt ein – fast durchgehender – Radweg für größere Sicherheit. Die U-Bahn-  
5 Stationen „Musterschule“ und „Glauburgstraße“ sind inzwischen barrierefrei  
6 ausgebaut, künftig wird die Linie 32 an sieben Tagen in der Woche rund um die  
7 Uhr das östliche und das westliche Nordend miteinander verbinden. Auch die  
8 Nachtbuslinien werden ausgebaut und die U8 bringt Nachtschwärmer\*innen und  
9 Nachtschichtler\*innen die ganze Nacht über von Sachsenhausen auch ins Nordend.  
10 Auf der Nibelungenallee heißt es zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr „Runter vom  
11 Gas“ – es gilt Tempo 30. Und in der Lortzingstraße bietet eine Quartiersgarage  
12 die Möglichkeit, Fahrzeuge unterirdisch abzustellen. Wir GRÜNE im Nordend haben  
13 uns erfolgreich für die Befreiung der Nebenstraßen vom Durchgangsverkehr  
14 eingesetzt, haben bereits in vielen Straßen Tempo 30 durchsetzen können und vor  
15 über 10 Jahren die „Einbahnstraßen-Radwege“ erfunden und umgesetzt. Das  
16 Verkehrsaufkommen und der „Parkdruck“ sind jedoch weitergewachsen – und die  
17 „Verkehrswende“ ist heute eines der meist debattierten Themen. Mit einer Stimme  
18 für die GRÜNEN können die Wähler\*innen sich darauf verlassen, progressive  
19 Verfechter\*innen einer sozial gerechteren und ökologischeren Mobilität zu  
20 beauftragen.

21 Den Weg zu einer echten Verkehrswende wollen wir konsequent weiterführen und  
22 insbesondere Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen mehr Raum auf Straßen und  
23 Plätzen einräumen.

24 Den Verkehrsraum neu aufteilen

25 Wir stehen für mehr Sicherheitsgefühl und Gleichberechtigung im Straßenraum und  
26 setzen dabei auf die Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen. Auch wenn sich  
27 durch die begonnene Umsetzung der Maßnahmen des Radentscheids, den wir GRÜNE  
28 unterstützen, bereits einiges getan hat: wir arbeiten weiter daran, die immer  
29 noch bestehende Dominanz der Autos im Straßenraum zu reduzieren und fordern eine  
30 Umgestaltung von Straßen zugunsten von breiteren und sichereren Wegen für  
31 Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Parkplätze sollen zugunsten von Grünflächen  
32 und mehr öffentlichem Raum entfallen, illegales Parken soll konsequent geahndet  
33 werden. Für den zunehmenden Lieferverkehr fordern wir flächendeckend legale,  
34 sichere Kurzzeit-Parkmöglichkeiten und für die Weiterentwicklung des Angebots  
35 von Carsharing-Möglichkeiten die Einrichtung dezidierter Carsharing-Parkplätze“  
36 – bevorzugt für Elektro-Autos, für die auch mehr öffentliche Lademöglichkeiten  
37 im Stadtteil entstehen sollen. Straßen sollen so umgestaltet werden, dass zu Fuß  
38 gehende und Radfahrer\*innen sich hier sicher fühlen können und auf direktem Weg  
39 ihr Ziel erreichen können. Wenn dieses Ziel nicht mit gleichzeitig  
40 stattfindendem Autoverkehr zu erreichen ist, muss dieser hier zurückgedrängt  
41 oder ausgeschlossen werden.

42 Zu Fuß sicher durchs Nordend

43 Wir wollen breite und sichere Gehwege im ganzen Stadtteil fördern, auf denen  
44 Menschen sich begegnen und sicher aufhalten können. Der abnehmende Trend der zu-

45 Fuß-Gehenden muss umgekehrt werden: in einem Stadtteil der kurzen Wege, wie es  
46 das Nordend mit seiner guten Anbindung an die Innenstadt, Bornheim und weiteren  
47 Stadtteilen ist, soll für alle die Möglichkeit bestehen, ihre Ziele sicher und  
48 komfortabel zu Fuß zu erreichen. Ampeln sollen dazu entsprechend geschaltet,  
49 Kreuzungen umgestaltet werden. Konflikte mit Radfahrer\*innen sollen durch  
50 bauliche Trennungen vermieden werden. Die Barrierefreiheit muss durchgehend und  
51 verlässlich gewährleistet werden: Rollstühle und Kinderwagen sollen auch mit  
52 Extra-Breite überall durchkommen können. Eine einfache Maßnahme, breitere  
53 Gehwege und Radwege zu schaffen, ist aus unserer Sicht die Umstellung von Quer-  
54 Parkplätzen, bei denen Autos halb auf dem Gehweg stehen, auf Parallel zur Straße  
55 ausgerichtete Parkplätze. Regelmäßige Workshops und Rundgänge mit  
56 Vertreter\*innen der Verwaltung sollen zur Verbesserung bestehender  
57 Schwachstellen für den Fußverkehr führen. Wir fordern stärkere und regelmäßige  
58 Kontrollen durch die städtische Verkehrspolizei, um das an vielen Stellen zu  
59 beobachtende gewohnheitsmäßige Falschparken konsequent zu ahnden und gefährliche  
60 Situationen durch Abschleppmaßnahmen aufzulösen.

61 Das Nordend wird Fahrradstadtteil

62 Egal, ob von der Nationalbibliothek zur Fachhochschule, vom Frauensteiner Platz  
63 zum Friedberger Platz oder vom Günthersburgpark zum Merianplatz – mit dem  
64 Fahrrad lassen sich alle Ziele im Stadtteil schnell und sicher erreichen. Leider  
65 ist das Radfahren im Nordend nicht immer angenehm. Oft müssen sich  
66 Radfahrer\*innen die Verkehrswege mit dem motorisierten Verkehr teilen, zuweilen  
67 stehen ihnen nur sehr schmale Randstreifen zur Verfügung und an einigen Stellen  
68 bergen auch die Schienen der U- und Straßenbahn Unfallgefahr. In zweiter Reihe  
69 parkende Fahrzeuge erhöhen das Gefahrenpotential noch. Im Ortsbeirat werden wir  
70 uns dafür einsetzen, die besonders gefahrträchtigen Stellen zu identifizieren  
71 und die Sicherheit zu erhöhen. Dies kann zum Beispiel durch bauliche Maßnahmen  
72 geschehen, die das Parken in zweiter Reihe verhindern. Insbesondere die  
73 Glauburgstraße wollen wir umgestalten und für Radfahrer\*innen sicherer machen,  
74 indem wir die dortigen Querparkplätze durch Längsparkplätze ersetzen und so mehr  
75 Platz abseits der mittig verlaufenden Schienenstränge schaffen. Auch in anderen  
76 Straßen - insbesondere engen Einbahnstraßen – kann auf diese Weise die  
77 Sicherheit erhöht werden.

78 Der Radentscheid Frankfurt hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit dem Magistrat  
79 ein Konzept erarbeitet, um Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten. Die  
80 dort enthaltenen Vorschläge für den Oeder Weg und die Nordend- und  
81 Holzhausenstraße unterstützen wir und werden uns im Ortsbeirat für eine zeitnahe  
82 Prüfung und Umsetzung der Vorschläge einsetzen. Für Engstellen, die sich in  
83 diesem Zuge ergeben, präsentieren wir dem Magistrat überzeugende Lösungen, für  
84 gefährliche Kreuzungen fordern wir bauliche Veränderungen. Besonders  
85 Schülerinnen und Schüler sollen sich sicher fühlen, mit dem Fahrrad zur Schule  
86 fahren zu können, die Gründe für die Fahrten von „Elterntaxis“ wollen wir so  
87 reduzieren. Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir in der kommenden  
88 Legislaturperiode verstärkt einbringen, so zum Beispiel autofreie Zonen vor  
89 Schulhöfen, auf denen Kinder sich zu Fuß und auf dem Rad sicher fühlen können.  
90 Die Radwege auf dem Alleenring müssen überprüft und Schritt für Schritt  
91 verbessert werden - und sollten zukünftig möglichst auf der Straße verlaufen.  
92 Das werden wir mit Nachdruck fordern, denn die Umsetzung des Radentscheids soll  
93 nicht auf Kosten anderer wichtiger Verbesserungen für den Radverkehr gehen.  
94 Weiterhin werden wir uns dafür stark machen, die noch bestehende Lücke des

95 Radwegs auf der Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Landstraße und  
96 Matthias-Beltz-Platz zu schließen. Gegebenenfalls könnte hier in einem  
97 Modellversuch ein Solarfahrradweg entstehen.  
98 Die Drückerampeln sollen – gerade an den Stellen, die häufig von Radfahrer\*innen  
99 frequentiert werden – durch automatisch umschaltende Ampeln oder ein  
100 Schwellensystem ersetzt werden.

101 Vom Parkraum zum Park-Raum

102 Verkehrswende heißt, den Verkehrsraum neu aufzuteilen – weg von der  
103 autogerechten Stadt hin zum öffentlichen Raum für alle – mit mehr Platz für  
104 Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, mit mehr Aufenthalts- und Lebensqualität. Die  
105 temporäre Spielstraße, die auf Betreiben des Ortsbeirates jedes Jahr in der  
106 Heidestraße eingerichtet wird, erfreut sich großer Beliebtheit. In der  
107 Nordendstraße entstand die bundesweit erste Begegnungszone als öffentlicher  
108 Raum, der allen zur Verfügung steht. Das bedeutet aber auch, dass wir Flächen,  
109 die jetzt parkenden Autos vorbehalten sind, anders nutzen wollen. Erreichen  
110 wollen wir dies mit einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung, wie sie in  
111 Bornheim bereits eingeführt wurde. Viele Bornheimer\*innen können momentan noch  
112 auf das Nordend ausweichen, wenn sie einen kostenlosen Parkplatz suchen, dabei  
113 wollen auch wir die Ziele des Luftreinhalteplans erreichen, um die Gesundheit  
114 der Anwohner\*innen besser zu schützen. PKW-Halter\*innen sollen darüber hinaus  
115 nicht länger durch kostenlosen öffentlichen Raum bevorteilt werden und angeregt  
116 werden, kritisch zu hinterfragen, ob sie wirklich ein Auto benötigen. Der  
117 Stadtteil Nordend ist über den ÖPNV hervorragend an alle Ziele in Frankfurt  
118 angebunden, Fahrrad und Fußverkehr stellen ebenfalls für viele eine gesunde  
119 Alternative dar.

120 Das Parken auf dem Gehweg wollen wir auf die Wege reduzieren, die mindestens  
121 2,20 m breit sind. Einmal im Jahr soll es einen autofreien Sonntag geben, an dem  
122 Straßen zu Festmeilen, zu Spielplätzen oder zu Freiluft-Restaurants werden  
123 können. Ausbauen wollen wir die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge im Nordend zu  
124 laden. Dazu wollen wir weitere Ladestationen errichten, Tiefgaragen mit E-Lade-  
125 Stationen unterstützen und prüfen, inwieweit E-Lade-Stationen nach Londoner  
126 Vorbild in Straßenlaternen integriert werden können.

127 Wir wollen mehr Autofreie, Fahrrad- und Spielstraßen etablieren, in denen die  
128 Menschen im Nordend sich sicher auf der Straße aufhalten können. Temporäre  
129 Spielstraßen können kurzfristig zu einer Verbesserung führen, langfristig  
130 möchten wir, dass Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen die attraktivsten Wege im  
131 Stadtteil zur Verfügung stehen. Wo immer es möglich ist, sollen Entsiegelung und  
132 Begrünung dazu führen, dass sich der Stadtteil im Sommer weniger aufheizt und  
133 die Menschen überall, und nicht nur an „Hotspots“ zusammenkommen und sich in  
134 angenehmer Atmosphäre aufhalten können. Das ist gut für die lokale Wirtschaft,  
135 den sozialen Zusammenhalt und die Gesundheit. Dort, wo in der Vergangenheit  
136 „Stellvertreter“ platziert wurden, um Kreuzungsecken vor Falschparker\*innen zu  
137 schützen, sollen sie durch sinnvollerer Mobiliar, wie zum Beispiel  
138 Fahrradbügel, aber auch Sitzgelegenheiten und Begrünung ersetzt werden.

139 Bei Neubauprojekten soll ein möglichst großer Anteil der durch die  
140 Stellplatzsatzung zwangsweise einzurichtenden Parkplätze für Fahrräder,  
141 Lastenfahrräder und geteilter Mobilität zugedacht werden, Parkräume sollen in  
142 Quartieren möglichst außerhalb liegen, damit in ihrer Mitte sichere und  
143 lebenswerte Aufenthaltsräume entstehen können. Auch Universitäten, Schulen und

144 Verwaltungsgebäude sollten optimal an den ÖPNV angebunden werden und nur den  
145 kleinstmöglichen Parkraum vorhalten. Den Bau weiterer Quartiersgaragen lehnen  
146 wir aufgrund der hohen ökologischen Kosten und der durch sie wortwörtlichen  
147 Zementierung des falschen Mobilitätskonzeptes ab.

148 Klimafreundlich unterwegs mit Bus und Bahn

149 Mit sechs U-Bahnlinien, zwei Straßenbahnlinien und X Busverbindungen ist das  
150 Nordend bereits gut vernetzt. Die diskutierte Weiterführung der Linie 18 nach  
151 Bad Vilbel begrüßen wir. Ausbaufähig sind aus unserer Sicht vor allem die  
152 „Querverbindungen“ – also die heute mit Buslinien erschlossenen Strecken  
153 zwischen Nordend-West und Nordend-Ost. Die Verstärkung der Buslinien 32 und 36,  
154 die seit dem letzten Fahrplanwechsel in kurzem Takt rund um die Uhr fahren, ist  
155 ein Schritt in die richtige Richtung. Die Einrichtung einer Ringbahn könnten die  
156 Mobilität in unserem Stadtteil weiter vergrößern. Damit alle Menschen im  
157 Stadtteil vom öffentlichen Nahverkehr gleich gut profitieren können, fordern  
158 wir, dass an keinem Ort mehr als 500m zur nächsten barrierefreien Haltestelle  
159 liegen dürfen. Defizite sollen systematisch erkannt und behoben werden. An den  
160 Haltestellen sollen bequeme Umsteigemöglichkeiten auf geteilte  
161 Mobilitätsangebote und ausreichend Fahrradabstellplätze entwickelt werden. Für  
162 die Konzeption der Idee der „Campusmeile“ fordern wir die Berücksichtigung einer  
163 Alleenring-Straßenbahn bis zum Campus Westend, die auf Kosten des PKW-  
164 Straßenraums geplant werden soll.

165 Ein großes Thema war die Lärmbelastung, die insbesondere die Anwohner\*innen der  
166 Eckenheimer Landstraße nach dem Austausch der U5-Wagen und der Erneuerung der  
167 Schienen traf. Nicht nur der motorisierte Verkehr, auch der Schienenverkehr  
168 bedarf gezielter Lärmschutzmaßnahmen. Wir wollen uns dafür einsetzen,  
169 Haltestellen und Gleisflächen zu begrünen.

170 Mobil sein heißt vernetzt sein

171 Unser Alltag wird zunehmend flexibler. Heute arbeiten wir im Home-Office, morgen  
172 fahren wir mit Bus und Bahn ins Büro und kürzen den Weg zur Haltestelle mit dem  
173 E-Scooter oder dem Leihfahrrad ab. So spontan unser Alltag ist, so vielfältig  
174 muss Mobilität werden. Oft werden Fahrzeuge eher als „Stehzeuge“ genutzt – immer  
175 mehr Menschen im Nordend entscheiden sich gegen ein eigenes Auto und für  
176 Carsharing. Die Mobilität der Zukunft wird vernetzter sein und die digitale  
177 Buchung verschiedener Fortbewegungsmittel über das Internet erlauben. In einem  
178 Beteiligungsprozess wollen wir ein Verkehrskonzept für unseren Stadtteil  
179 entwickeln, das dieser Entwicklung Rechnung trägt. Sharing-Angebote wollen wir  
180 stärken – wir wollen allerdings auch prüfen, inwieweit der Abstell- und  
181 Ladeprozess der Elektroroller so gestaltet werden kann, dass herumstehende  
182 Roller nicht zur Gefahr für Fußgänger\*innen, spielende Kinder und  
183 Radfahrer\*innen werden. Zentrale Park&Ride-Parkplätze sollen einen Anreiz  
184 bieten, mit dem Auto nicht bis in die Innenstadt zu fahren, sondern auf  
185 öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

186 Autofahren? Aber sicher und klimagerecht!

187 Weniger ist mehr - weniger Gas bedeutet weniger Lärm, weniger Abgase, weniger  
188 CO2. Auf der Nibelungenallee gilt seit 2019 nachts eine Höchstgeschwindigkeit  
189 von Tempo 30. Für die Anwohner\*innen bedeutet dies eine erhebliche

190 Lärminderung. Wir unterstützen die Ausweitung der nächtlichen Tempo-30-Zonen  
191 auf die weiteren Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil.

192 Besonders auf dem lauten Alleenring soll die Aufenthaltsqualität verbessert  
193 werden, indem die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 40 gesenkt wird und ein Ausbau  
194 von Fahrrad- und ÖPNV-Infrastruktur vorangetrieben wird. Die Straßen sollen  
195 nicht für den Durchgangsverkehr durch den Stadtteil attraktiv sein, sondern für  
196 die Anwohner und Anwohnerinnen. Die Barriere-Wirkung des Rings soll deutlich  
197 reduziert werden. Außerhalb des Rings soll auf allen Straßen Tempo 30 gelten, in  
198 Nebenstraßen möglichst Tempo 20.

199 Eine Citymaut kann dazu beitragen, den Durchgangsverkehr auf den  
200 Hauptverkehrsstraßen im Nordend zu reduzieren.

201 Von der Durchgangsstraße zur Campusmeile – den Alleenring neu gestalten!

202 Die Straßen des Alleenrings gehören zu den meist befahrenen Straßen in Frankfurt  
203 Ziel: Der nördliche Alleenring mit dem Campus Westend der Goethe-Universität,  
204 der Frankfurt School of Finance & Management, der Deutschen Nationalbibliothek  
205 und der Frankfurt University of Applied Sciences soll als städtische Struktur  
206 und Leuchtturmprojekt für eine nachhaltige Mobilitätswende zur Frankfurter  
207 Campusmeile entwickelt werden. Die Campusmeile ist Teil des Koalitionsvertrags  
208 2016-2021 und auch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISTEK) bekennt sich  
209 dazu, das Projekt zu entwickeln.

210 Nach dem Vorbild des Frankfurter Museumsufers zielt die Bildung der Campusmeile  
211 darauf ab, die Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen zu fördern und dem Ring  
212 eine räumliche Identität mit hoher Aufenthaltsqualität für Studierende und  
213 Bürger\*innen zu geben. Darüber soll der Wissenschaftsstandort Frankfurt gestärkt  
214 werden. In einer Kooperation der Frankfurt University of Applied Sciences (FUAS)  
215 und dem Planungsdezernat wurde 2017 ein studentischer Ideenwettbewerb ausgelobt,  
216 dessen Ergebnisse viele konzeptionelle Ideen für die städtebauliche und  
217 freiraumplanerische Weiterentwicklung des nördlichen Teils des Alleenrings  
218 brachten. Die Ergebnisse wurden im Mai 2018 in einer Ausstellung präsentiert.  
219 Seither ist weder seitens der Wissenschaftsinstitutionen noch seitens der Stadt  
220 etwas Wesentliches geschehen und auch im 2019 vorgelegten ISTEK finden sich  
221 lediglich unverbindliche Aussagen zur Entwicklung der Campusmeile.

222 Wir GRÜNE setzen uns ein für die:

- 223 • Entwicklung eines ganzheitlichen konzeptionellen Ansatzes für die Campusmeile
- 224 unter Einbeziehung der Studierenden und der Bürgerinnen und Bürger über
- 225 geeignete Beteiligungsformate
- 226 • Schrittweise Umsetzung erster Maßnahmen des Ansatzes vor allem in Bezug auf
- 227 • das Mobilitätskonzept (z.B. Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierenden
- 228 Individualverkehr, Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit, Ausbau der
- 229 Fahrradwege, neue verbindende Fußwege, Stärkung des ÖPNV z.B. Shuttle System)
- 230 • Ausbau der Grünflächen, Verdichtung des Baumbestandes, Wiederherstellung der
- 231 Allee
- 232 • Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen (z.B. über Veranstaltungen, light-
- 233 house Projekte)