

Text

Es tut sich etwas auf den Straßen des Nordends: Endlich haben Radfahrer*innen auf der dichtbefahrenen Friedberger Landstraße fast durchgehend ihre eigene Spur. Die U-Bahn-Stationen „Musterschule“ und „Glauburgstraße“ sind inzwischen barrierefrei – ein Vorbild auch für die Haltestellen „Friedberger Platz“ und „Hessendenkmal“. Künftig wird die Linie 32 an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr das östliche und das westliche Nordend miteinander verbinden. Die Nachtbuslinien werden ausgebaut, und gemeinsam mit den U-Bahn Linien und Straßenbahnen sorgen sie 24 Stunden lang für eine Nord-Süd-Verbindung. Auf der Nibelungenallee heißt es zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr „Runter vom Gas“ – es gilt Tempo 30. Und in der Lortzingstraße bietet eine Quartiersgarage unterirdische Parkmöglichkeiten. Dank zahlreicher GRÜNER Initiativen sind viele Nebenstraßen schon lange vom Durchgangsverkehr befreit und haben ein Tempo-30-Limit. Nur Radfahrer*innen dürfen hier in beide Richtungen fahren.

Doch zugleich beobachten wir: Das Verkehrsaufkommen und der „Parkdruck“ sind weitergewachsen. Von einer echten Verkehrswende sind wir auch im Nordend noch weit entfernt. Deshalb bleibt für uns GRÜNE eine konsequente Mobilitätswende ganz oben auf der Tagesordnung. Sie ist nicht nur klimapolitisch dringend notwendig, sondern sie korrigiert auch die Fehlentwicklungen der letzten Jahrzehnte und nimmt eine neue Perspektive ein: weg vom Fokus auf motorisierten Individualverkehr, hin zu gut vernetzter Mobilität mit mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen.

Wir setzen uns für folgende Maßnahmen ein:

Den Verkehrsraum neu aufteilen

Noch dominieren die Autos den öffentlichen Raum. Ein Umdenken hat jedoch bereits begonnen. Der Radentscheid Frankfurt hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit dem Magistrat ein Konzept erarbeitet, um Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten und die allgemeine Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Zentrale Aspekte dabei sind eine Reduzierung des KFZ-Durchgangsverkehrs und die Umwandlung von Dauerparkplätzen in Flächen mit begrünten Sitzgelegenheiten oder Außengastronomie, zu Baumstandorten, sowie zu Kurzzeitparkplätzen für Lieferverkehr. Diese Vorschläge für den Oeder Weg und die Nordend- und Holzhausenstraße unterstützen wir und werden uns im Ortsbeirat für eine zeitnahe Umsetzung einsetzen. Gleichzeitig fordern wir auch für andere Straßen eine Umgestaltung zugunsten von breiteren und sichereren Wegen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Parkplätze sollen zugunsten von Grünflächen und mehr öffentlichem Raum entfallen. Für den zunehmenden Lieferverkehr fordern wir flächendeckend legale, sichere Ladezonen und für die Weiterentwicklung des Angebots von Carsharing-Möglichkeiten die Einrichtung dezidierter Carsharing-Parkplätze – bevorzugt für Elektro-Autos. Wichtig ist auch, an die Verkehrssicherheit der Kinder zu denken. Wer sich in ihre Lage versetzt, wird verstehen: Sie können nur sehr schwer an parkenden Autos vorbeiblicken, um eine Straße vor dem Überqueren einzusehen. Um eine gute Sicht auch Kindern zu ermöglichen, müssen Straßenecken von parkenden Autos freigehalten bleiben; die STVO sieht einen Abstand von fünf Meter zur Einmündung vor. Entsprechende

45 Maßnahmen - auch bauliche- fordern wir ein. Auch mehr Zebrastreifen sind
46 vonnöten.

47 Zu Fuß sicher durchs Nordend

48 Das Nordend ist ein Stadtteil der kurzen Wege. Mit seiner guten Anbindung an die
49 Innenstadt, Bornheim und weitere Stadtteile soll für alle die Möglichkeit
50 bestehen, ihre Ziele sicher und komfortabel zu Fuß zu erreichen. Kreuzungen
51 sollen fußgängerfreundlich umgestaltet werden und die Wartezeiten für zu-Fuß-
52 Gehende an Ampeln sollen systematisch reduziert werden.

53 Wichtig ist auch, an die Verkehrssicherheit der Kinder zu denken. Wer sich in
54 ihre Lage versetzt, wird verstehen: Sie können nur sehr schwer an parkenden
55 Autos vorbeiblicken, um eine Straße vor dem Überqueren einzusehen. Um eine gute
56 Sicht auch Kindern zu ermöglichen, müssen Straßenecken von parkenden Autos
57 freigehalten bleiben; die STVO sieht einen Abstand von fünf Meter zur Einmündung
58 vor. Entsprechende Maßnahmen - auch bauliche- fordern wir ein. Auch mehr
59 Zebrastreifen sind vonnöten. Konflikte mit Radfahrer*innen sollen durch bauliche
60 Trennungen vermieden werden. Die Barrierefreiheit muss durchgehend und
61 verlässlich gewährleistet werden: Rollstuhlfahrende und Eltern mit Kinderwagen
62 sollen sich auch mit Extra-Breite überall bequem fortbewegen können. Gehwege
63 sollen generell frei von parkenden KFZ sein und im Regelfall eine Mindestbreite
64 von 3m aufweisen. Eine einfache Maßnahme, breitere Gehwege und Radwege zu
65 schaffen, ist die Umstellung von Quer-Parkplätzen, bei denen Autos halb auf dem
66 Gehweg stehen, auf parallel zur Straße ausgerichtete Parkplätze. Regelmäßige
67 Workshops und Rundgänge mit Vertreter*innen der Verwaltung sollen zur
68 Verbesserung bestehender Schwachstellen für den Fußverkehr führen. Wir fordern
69 stärkere und regelmäßige Kontrollen durch die städtische Verkehrspolizei, um das
70 Falschparken konsequent zu ahnden und gefährliche Situationen aufzulösen.

71 Das Nordend wird Fahrradstadtteil

72 Egal, ob von der Nationalbibliothek zur Fachhochschule, vom Frauensteiner Platz
73 zum Friedberger Platz oder vom Günthersburgpark zum Merianplatz – mit dem
74 Fahrrad lassen sich alle Ziele im Stadtteil schnell erreichen. Doch das
75 Radfahren im Nordend ist nicht immer angenehm. Oft müssen sich Radfahrer*innen
76 ihre Wege mit dem motorisierten Verkehr teilen, zuweilen stehen ihnen nur sehr
77 schmale Randstreifen zur Verfügung und an einigen Stellen bergen die Schienen
78 der U- und Straßenbahn Unfallgefahr. In zweiter Reihe parkende Fahrzeuge erhöhen
79 das Gefahrenpotential zusätzlich. Im Ortsbeirat werden wir uns dafür einsetzen,
80 die besonders gefahrträchtigen Stellen und Kreuzungen zu identifizieren und
81 durch bauliche Maßnahmen die Sicherheit zu erhöhen. Die Glauburgstraße wollen
82 wir für Radfahrer*innen sicherer machen, indem wir die dortigen Querparkplätze
83 durch Längsparkplätze ersetzen und so mehr Platz abseits der mittig verlaufenden
84 Schienenstränge schaffen. Auch in anderen Straßen - insbesondere engen
85 Einbahnstraßen – kann auf diese Weise die Sicherheit erhöht werden.

86 Besonders Schülerinnen und Schüler sollen sich sicher fühlen, mit dem Fahrrad
87 zur Schule fahren zu können. Vorschläge um dieses Ziel zu erreichen und um
88 "Elterntaxis" weitgehend überflüssig zu machen, wollen wir in der kommenden
89 Wahlperiode verstärkt einbringen, so zum Beispiel autofreie Zonen vor
90 Schulhöfen.

91 Wir Grünen im Nordend fordern auch die Einrichtung eines sicheren Radweges
92 entlang des Anlagenringes auf einer eigenen Spur. Dies entlastet die zu Fuß
93 Gehenden auf der Anlage und ermöglicht Radfahrer*innen ein zügiges, sicheres
94 Fahren. Weiterhin werden wir uns dafür stark machen, die noch bestehende Lücke
95 des Radwegs auf der Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Platz und
96 Matthias-Beltz-Platz zu schließen.

97 Vom Parkraum zum Park-Raum

98 Gerade in dichtbesiedelten Vierteln wie dem Nordend brauchen Menschen unbedingt
99 Raum, um sich in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen in angenehmer Atmosphäre
100 draußen aufhalten und begegnen zu können. Die temporäre Spielstraße, die auf
101 Betreiben des Ortsbeirates jedes Jahr in der Heidestraße eingerichtet wird,
102 erfreut sich großer Beliebtheit. In der Nordendstraße entstand die bundesweit
103 erste Begegnungszone als öffentlicher Raum, der allen zur Verfügung steht. Durch
104 eine konsequente Parkraumbewirtschaftung, wie sie in Bornheim bereits eingeführt
105 wurde, wollen wir mehr autofreie Begegnungszonen und Fahrrad- und Spielstraßen
106 etablieren. Wo immer es möglich ist, sollen Entsiegelung und Begrünung dazu
107 führen, dass sich der Stadtteil im Sommer weniger aufheizt und dass die Menschen
108 überall, und nicht nur an „Hotspots“ zusammenkommen und sich in angenehmer
109 Atmosphäre aufhalten können. Das ist gut für die lokale Wirtschaft, den sozialen
110 Zusammenhalt und die Gesundheit. Dort, wo in der Vergangenheit „Stellvertreter“
111 platziert wurden, um Kreuzungsecken vor Falschparker*innen zu schützen, sollen
112 sie durch sinnvoller Mobiliar, wie zum Beispiel Fahrradbügel, aber auch
113 Sitzgelegenheiten und Begrünung ersetzt werden. Einmal im Jahr soll es einen
114 autofreien Sonntag geben, an dem Straßen zu Festmeilen, zu Spielplätzen oder zu
115 Freiluft-Restaurants werden können.

116 Bei Neubauprojekten soll ein möglichst großer Anteil der durch die
117 Stellplatzsatzung zwangsweise einzurichtenden Parkplätze für Fahrräder,
118 Lastenfahrräder und geteilter Mobilität zugedacht werden, Parkräume sollen in
119 Quartieren möglichst außerhalb liegen, damit in ihrer Mitte lebenswerte
120 Aufenthaltsräume entstehen können. Universitäten, Schulen und Verwaltungsgebäude
121 sollten optimal an den ÖPNV angebunden werden und nur den kleinstmöglichen
122 Parkraum vorhalten.

123 Klimafreundlich unterwegs mit Bus und Bahn

124 Mit sechs U-Bahnlinien, zwei Straßenbahnlinien und vielen Busverbindungen ist
125 das
126 Nordend bereits gut vernetzt. Zusätzlich setzen wir uns für die Weiterführung
127 der Linie 18 nach Bad Vilbel ein. Ausbaufähig sind aus unserer Sicht vor allem
128 die Querverbindungen – also die heute mit Buslinien erschlossenen Strecken
129 zwischen Nordend-West und Nordend-Ost. Die Verstärkung der Buslinien 32 und 36,
130 die seit dem letzten Fahrplanwechsel in kurzem Takt rund um die Uhr fahren, ist
131 ein Schritt in die richtige Richtung. Die Einrichtung einer Ringbahn könnte die
132 Mobilität in unserem Stadtteil weiter vergrößern. Damit alle Menschen im
133 Stadtteil vom öffentlichen Nahverkehr gleich gut profitieren können, fordern
134 wir, dass kein Ort weiter als 500m von der nächsten barrierefreien Haltestelle
135 entfernt liegen darf. An den Haltestellen sollen bequeme Umsteigemöglichkeiten
136 auf geteilte Mobilitätsangebote und ausreichend Fahrradabstellplätze angeboten
137 werden. Wir wollen uns darüber hinaus dafür einsetzen, Haltestellen und
138 Gleisflächen zu begrünen. Um den Anreiz zu erhöhen, auf öffentliche

139 Verkehrsmittel umzusteigen, unterstützen wir die Einführung eines Ein-Euro-
140 Tagestickets für den gesamten Frankfurter ÖPNV. Darüber erreichen wir auch die
141 Ziele des Luftreinhalteplans und schützen die Gesundheit der Anwohner*innen.

142 Mobil sein heißt vernetzt sein

143 Unser Alltag wird zunehmend flexibler. Heute arbeiten wir im Home-Office, morgen
144 fahren wir mit Bus und Bahn ins Büro und kürzen den Weg zur Haltestelle mit dem
145 E-Scooter oder dem Leihfahrrad ab. So vielfältig unser Alltag ist, so vielfältig
146 muss Mobilität werden. Durchschnittlich 23 Stunden pro Tag bleiben Fahrzeuge als
147 „Stehzeuge“ ungenutzt – und immer mehr Menschen im Nordend entscheiden sich
148 gegen ein eigenes Auto und für Carsharing. Die Mobilität der Zukunft wird
149 vernetzter sein und die digitale Buchung verschiedener Fortbewegungsmittel über
150 das Internet erlauben. In einem Beteiligungsprozess wollen wir ein
151 Verkehrskonzept für unseren Stadtteil entwickeln, das dieser Entwicklung
152 Rechnung trägt. Sharing-Angebote wollen wir stärken – wir wollen allerdings auch
153 prüfen, inwieweit der Abstell- und Ladeprozess der Elektroroller so gestaltet
154 werden kann, dass herumstehende Roller nicht zur Gefahr für Fußgänger*innen,
155 spielende Kinder und Radfahrer*innen werden.

156 Autofahren? Aber sicher und klimagerecht!

157 Weniger ist mehr - weniger Gas bedeutet weniger Lärm, weniger Abgase, weniger
158 CO₂. Auf der Nibelungenallee gilt seit 2019 nachts eine Höchstgeschwindigkeit
159 von Tempo 30. Für die Anwohner*innen bedeutet dies eine erhebliche
160 Lärminderung. Wir unterstützen die Ausweitung der nächtlichen Tempo-30-Zonen
161 auf die weiteren Hauptverkehrsstraßen im Stadtteil. Besonders auf dem lauten
162 Alleenring soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden, indem die
163 Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 40 gesenkt und ein Ausbau von Fahrrad- und ÖPNV-
164 Infrastruktur vorangetrieben wird. Die Straßen sollen nicht für den
165 Durchgangsverkehr durch den Stadtteil attraktiv sein, sondern für die Anwohner
166 und Anwohnerinnen. Außerhalb des Rings soll auf allen Straßen Tempo 30 gelten,
167 in Nebenstraßen möglichst Tempo 20. Den Autobahn-Transit-Verkehr reduzieren wir,
168 indem wir gemeinsam mit Bornheim die Saalburgstraße vom Günthersburgpark
169 (Nordend) bis zur Ringelstraße (Bornheim) verkehrsberuhigen. Nur noch
170 Lieferverkehr, sowie ÖPNV sind berechtigt, die "Grenze" zu passieren. Die
171 Bergerstraße wird dadurch zu einer echten Fußgängerzone mit positiven Effekten
172 für die Wirtschaft beider Stadtteile. Auch die geforderte Citymaut für die
173 Innenstadt wird, einmal umgesetzt, dazu beitragen, den Durchgangsverkehr auf den
174 Hauptverkehrsstraßen im Nordend zu reduzieren.

175 Wir unterstützen auch den Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Dafür wollen wir die
176 Möglichkeit, Elektrofahrzeuge im Nordend zu laden, ausbauen, indem wir weitere
177 Ladestationen errichten und Tiefgaragen mit E-Lade-Stationen unterstützen.

178 Vom Durchgangsverkehr zur Campusmeile – den Alleenring neu gestalten

179 Das Integrierte Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Frankfurt sieht vor, den
180 nördlichen Alleenring mit dem Campus Westend der Goethe-Universität, der
181 Frankfurt School of Finance & Management, der Deutschen Nationalbibliothek und
182 der Frankfurt University of Applied Sciences zur Frankfurter Campusmeile zu
183 entwickeln. Nach dem Vorbild des Frankfurter Museumsufers zielt die Bildung der
184 Campusmeile darauf ab, die Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen zu fördern
185 und dem Ring eine räumliche Identität zu geben. Das stärkt den

186 Wissenschaftsstandort Frankfurt. Wir GRÜNE begrüßen dieses Projekt ausdrücklich
187 und sehen in der Campusmeile zudem die Chance, ein Leuchtturmprojekt der
188 Mobilitätswende zu werden mit hoher Aufenthaltsqualität für Studierende und
189 Bürger*innen. Daher bedauern wir, dass die Entwicklung der Campusmeile nur
190 schleppend voran geht und setzen uns ein für:

- 191 • die Entwicklung eines ganzheitlichen konzeptionellen Ansatzes für die
192 Campusmeile unter Beteiligung der Studierenden und der Bürger*innen;
- 193 • die schrittweise Umsetzung erster Maßnahmen des Ansatzes vor allem in
194 Bezug auf das Mobilitätskonzept (z.B. Reduzierung der Fahrspuren für den
195 motorisierten Individualverkehr, Reduzierung der zugelassenen
196 Geschwindigkeit, Ausbau der Fahrradwege, neue verbindende Fußwege und
197 Stärkung des ÖPVN);
- 198 • den Ausbau der Grünflächen und die Verdichtung des Baumbestandes.