

## Ä1 04 Mobilität neu denken

Antragsteller\*in: Matthias Görgen (STG-03 Nordend)

### Redaktionelle Änderung

Korrektur und Berichtigung

Text

Von Zeile 7 bis 9:

Uhr das östliche und das westliche Nordend miteinander verbinden. Auch die Nachtbuslinien werden ausgebaut und die ~~U8~~Straßenbahn der Linie 18 bringt Nachtschwärmer\*innen und Nachtschichtler\*innen die ganze Nacht über von Sachsenhausen auch ins Nordend.

Von Zeile 14 bis 16:

eingesetzt, haben bereits in vielen Straßen Tempo 30 durchsetzen können und vor über ~~10~~10 Jahren die „Einbahnstraßen-Radwege“ erfunden und umgesetzt. Das Verkehrsaufkommen und der „Parkdruck“ sind jedoch weitergewachsen – und die

### Begründung

Korrektur und Berichtigung

## Ä2 04 Mobilität neu denken

Antragsteller\*in: Gabriele Trah (KV Frankfurt)

### Text

Von Zeile 1 bis 23:

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

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

~~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 die U8 sorgt die ganze Nacht über 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.~~

Wir Grünen wollen den Weg zu Verkehrswende konsequent weiterführen und insbesondere Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen mehr Raum auf Straßen und Plätzen einräumen. Aber auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität auf unseren Straßen und Plätzen wollen wir verbessern. Gerade in dichtbesiedelten Vierteln wie dem Nordend brauchen Menschen unbedingt Raum, um sich in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen in angenehmer Atmosphäre draußen aufhalten und begegnen zu können.

Von Zeile 36 bis 41 löschen:

– bevorzugt für Elektro-Autos, für die auch mehr öffentliche Lademöglichkeiten im Stadtteil entstehen sollen. ~~Straßen sollen so umgestaltet werden, dass zu Fuß gehende und Radfahrer\*innen sich hier sicher fühlen können und auf direktem Weg ihr Ziel erreichen können. Wenn dieses Ziel nicht mit gleichzeitig stattfindendem Autoverkehr zu erreichen ist, muss dieser hier zurückgedrängt oder ausgeschlossen werden.~~

Von Zeile 43 bis 49:

~~Wir wollen breite und sichere Gehwege im ganzen Stadtteil fördern, auf denen Menschen sich begegnen und sicher aufhalten können. Der abnehmende Trend der zu Fuß Gehenden muss umgekehrt werden: in einem~~Das Nordend ist ein Stadtteil der kurzen Wege, ~~wie es das Nordend mit. Mit~~ seiner guten Anbindung an die Innenstadt, Bornheim und ~~weiteren Stadtteilen ist, weitere~~ Stadtteile soll für alle die Möglichkeit bestehen, ihre Ziele sicher und komfortabel zu Fuß zu erreichen. ~~[Leerzeichen]~~Ampeln sollen dazu entsprechend geschaltet, Kreuzungen umgestaltet werden. Konflikte mit Radfahrer\*innen sollen durch

Von Zeile 51 bis 55:

verlässlich gewährleistet werden: Rollstühle und Kinderwagen sollen auch mit Extra-Breite überall durchkommen können. ~~[Leerzeichen]~~

Eine einfache Maßnahme, breitere Gehwege und Radwege zu schaffen, ist aus unserer Sicht die Umstellung von Quer-Parkplätzen, bei denen Autos halb auf dem Gehweg stehen, auf ~~P~~parallel zur Straße ausgerichtete Parkplätze. Regelmäßige Workshops und Rundgänge mit

Von Zeile 57 bis 60 löschen:

Schwachstellen für den Fußverkehr führen. Wir fordern stärkere und regelmäßige Kontrollen durch die städtische Verkehrspolizei, um das ~~an vielen Stellen zu beobachtende gewohnheitsmäßige~~ Falschparken konsequent zu ahnden und gefährliche Situationen ~~durch Abschleppmaßnahmen~~ aufzulösen.

Von Zeile 70 bis 100:

uns dafür einsetzen, die besonders gefahrträchtigen Stellen zu identifizieren und die Sicherheit zu erhöhen. ~~Dies kann zum Beispiel durch bauliche Maßnahmen geschehen, die das Parken in zweiter Reihe verhindern. Insbesondere die Glauburgstraße wollen wir umgestalten und für Radfahrer\*innen sicherer machen, indem wir die dortigen Querparkplätze durch Längsparkplätze ersetzen und so mehr Platz abseits der mittig verlaufenden Schienenstränge schaffen. Auch in anderen Straßen – insbesondere engen Einbahnstraßen – kann auf diese Weise die Sicherheit erhöht werden. Der Radentscheid Frankfurt hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit dem Magistrat ein Konzept erarbeitet, um Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten. Die dort enthaltenen Vorschläge für den Oeder Weg und die Nordend- und Holzhausenstraße unterstützen wir und werden uns im Ortsbeirat für eine zeitnahe Prüfung und Umsetzung der Vorschläge einsetzen. Für Engstellen, die sich in diesem Zuge ergeben, präsentieren wir dem Magistrat überzeugende Lösungen, für gefährliche Kreuzungen fordern wir bauliche Veränderungen. Besonders Schülerinnen und Schüler sollen sich sicher fühlen, mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu können, die Gründe für die Fahrten von „Elterntaxi“ wollen wir so reduzieren. Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir in der kommenden Legislaturperiode verstärkt einbringen, so zum Beispiel autofreie Zonen vor Schulhöfen, auf denen Kinder sich zu Fuß und auf dem Rad sicher fühlen können. Die Radwege auf dem Alleenring müssen überprüft und Schritt für Schritt verbessert werden – und sollten zukünftig möglichst auf der Straße verlaufen. Das werden wir mit Nachdruck fordern, denn die Umsetzung des Radentscheids soll nicht auf Kosten anderer wichtiger Verbesserungen für den Radverkehr gehen. Weiterhin werden wir uns dafür stark machen, die noch bestehende Lücke des Radwegs auf der~~

~~Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Landstraße und Matthias-Beltz-Platz zu schließen. Gegebenenfalls könnte hier in einem Modellversuch ein Solarfahrradweg entstehen. Die Drückerampeln sollen – gerade an den Stellen, die häufig von Radfahrer\*innen frequentiert werden – durch automatisch umschaltende Ampeln oder ein Schwellensystem ersetzt werden. Insbesondere die Glauburgstraße wollen wir umgestalten und für Radfahrer\*innen sicherer machen, indem wir die dortigen Querparkplätze durch Längsparkplätze ersetzen und so mehr Platz abseits der mittig verlaufenden Schienenstränge schaffen. Auch in anderen Straßen - insbesondere engen Einbahnstraßen – kann auf diese Weise die Sicherheit erhöht werden.~~

Der Radentscheid Frankfurt hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit dem Magistrat ein Konzept erarbeitet, um Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten. Die dort enthaltenen Vorschläge für den Oeder Weg und die Nordend- und Holzhausenstraße unterstützen wir und werden uns im Ortsbeirat für eine zeitnahe Prüfung und Umsetzung der Vorschläge einsetzen. Für Engstellen, die sich in diesem Zuge ergeben, präsentieren wir dem Magistrat überzeugende Lösungen, für gefährliche Kreuzungen fordern wir bauliche Veränderungen.

Besonders Schülerinnen und Schüler sollen sich sicher fühlen, mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu können. Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen und um "Elterntaxis" weitgehend überflüssig zu machen, wollen wir in der kommenden Legislaturperiode verstärkt einbringen, so zum Beispiel autofreie Zonen vor Schulhöfen, auf denen Kinder sich zu Fuß und auf dem Rad sicher fühlen können.

Die Radwege auf dem Alleenring müssen überprüft und Schritt für Schritt verbessert werden - und sollten zukünftig möglichst auf der Straße verlaufen. Weiterhin werden wir uns dafür stark machen, die noch bestehende Lücke des Radwegs auf der Friedberger Landstraße zwischen Friedberger Landstraße und Matthias-Beltz-Platz zu schließen. Gegebenenfalls könnte hier in einem Modellversuch ein Solarfahrradweg entstehen.(GT: diesen Satz bitte diskutieren)

Die Drückerampeln sollen – gerade an den Stellen, die häufig von Radfahrer\*innen frequentiert werden – durch automatisch umschaltende Ampeln oder ein Schwellensystem (GT: was heisst das?) ersetzt werden.

Von Zeile 102 bis 105 löschen:

Verkehrswende heißt, den Verkehrsraum neu aufzuteilen – weg von der autogerechten Stadt hin zum öffentlichen Raum für alle ~~– mit mehr Platz für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, mit mehr Aufenthalts- und Lebensqualität.~~ Die temporäre Spielstraße, die auf Betreiben des Ortsbeirates jedes Jahr in der

Von Zeile 110 bis 115 löschen:

wollen wir dies mit einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung, wie sie in Bornheim bereits eingeführt wurde. ~~Viele Bornheimer\*innen können momentan noch auf das Nordend ausweichen, wenn sie einen kostenlosen Parkplatz suchen, dabei wollen auch wir die Ziele des Luftreinhalteplans erreichen, um die Gesundheit der Anwohner\*innen besser zu schützen.~~ PKW-Halter\*innen sollen ~~darüber hinaus~~ nicht länger durch kostenlosen öffentlichen Raum bevorteilt werden und angeregt

Von Zeile 117 bis 120:

Stadtteil Nordend ist über den ÖPNV hervorragend an alle Ziele in Frankfurt angebunden, Fahrrad und Fußverkehr stellen ebenfalls für viele eine ~~gesunde~~ Alternative dar. Darüber erreichen wir auch die Ziele des Luftreinhalteplans und schützen die Gesundheit der Anwohner\*innen.[Zeilenumbruch]

Das Parken auf dem Gehweg wollen wir auf die Wege reduzieren, die mindestens

Von Zeile 122 bis 125:

Straßen zu Festmeilen, zu Spielplätzen oder zu Freiluft-Restaurants werden können: ~~[Leerzeichen]~~(GT: Ausbauen ist das realistisch?).

Wir wollen ~~wir~~ die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge im Nordend zu laden, ausbauen. Dazu wollen wir weitere Ladestationen errichten, Tiefgaragen mit E-Lade-Stationen unterstützen und prüfen, inwieweit E-Lade-Stationen nach Londoner

Von Zeile 127 bis 132:

Wir wollen mehr Autofreie, Fahrrad- und Spielstraßen etablieren, ~~in denen die Menschen im Nordend sich sicher auf der Straße aufhalten können~~. Temporäre Spielstraßen können kurzfristig zu einer Verbesserung führen, langfristig möchten wir, dass Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen die attraktivsten Wege im Stadtteil zur Verfügung stehen (GT: unklar). Wo immer es möglich ist, sollen Entsiegelung und Begrünung dazu führen, dass sich der Stadtteil im Sommer weniger aufheizt und

Von Zeile 141 bis 143 löschen:

Lastenfahrrädern und geteilter Mobilität zugedacht werden, Parkräume sollen in Quartieren möglichst außerhalb liegen, damit in ihrer Mitte ~~sichere und~~ lebenswerte Aufenthaltsräume entstehen können. Auch Universitäten, Schulen und

Von Zeile 168 bis 169 einfügen:

bedarf gezielter Lärmschutzmaßnahmen. Wir wollen uns dafür einsetzen, Haltestellen und Gleisflächen zu begrünen.

(GT: Das ganze Unterkapitel sollte diskutiert werden. Vieles davon liegt m.E. nicht in der Macht des OBR unten Text von Nils)

Mit sechs U-Bahnlinien, zwei Straßenbahnlinien und vielen Busverbindungen ist das Nordend bereits gut vernetzt. Zusätzlich setzen wir uns für die Weiterführung der Linie 18 nach Bad Vilbel ein. Ausbaufähig sind aus unserer Sicht vor allem die „Querverbindungen“ – also die heute mit Buslinien erschlossenen Strecken zwischen Nordend-West und Nordend-Ost. Die Verstärkung der Buslinien 32 und 36, die seit dem letzten Fahrplanwechsel in kurzem Takt rund um die Uhr fahren, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Für die benötigte Takterhöhung schaffen wir Busse mit Wasserstoffantrieb an.

Die Einrichtung einer Ringbahn soll die Mobilität in unserem Stadtteil weiter vergrößern. Damit alle Menschen im Stadtteil vom öffentlichen Nahverkehr gleich gut profitieren können, fordern wir, dass kein Ort weiter als 500m von der nächsten barrierefreien Haltestelle entfernt liegen darf. An den Haltestellen sollen bequeme Umsteigemöglichkeiten auf geteilte Mobilitätsangebote und ausreichend Fahrradabstellplätze angeboten werden. Für die Konzeption der Idee der „Campusmeile“ fordern wir die Berücksichtigung einer Alleenring-Straßenbahn bis zum Campus Westend.

Um den Anreiz zu erhöhen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, fordern wir die Einführung eines Ein-Euro-Tagestickets für den gesamten Frankfurter ÖPNV. Die entstehenden Mehrkosten für die Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF und den RMV werden kompensiert.

Ein ebenfalls wichtiges Thema ist die Lärmbelastung, die insbesondere die Anwohner\*innen der Eckenheimer Landstraße nach dem Austausch der U5-Wagen und der Erneuerung der Schienen traf. Nicht nur der motorisierte Verkehr, auch der Schienenverkehr bedarf gezielter Lärmschutzmaßnahmen. Wir wollen uns darüber hinaus dafür einsetzen, Haltestellen und Gleisflächen zu begrünen.

Von Zeile 170 bis 175:

Unser Alltag wird zunehmend flexibler. Heute arbeiten wir im Home-Office, morgen fahren wir mit Bus und Bahn ins Büro und kürzen den Weg zur Haltestelle mit dem E-Scooter oder dem Leihfahrrad ab. So vielfältig unser Alltag ist, so vielfältig muss Mobilität werden.

~~Unser Alltag wird zunehmend flexibler. Heute arbeiten wir im Home-Office, morgen fahren wir mit Bus und Bahn ins Büro und kürzen den Weg zur Haltestelle mit dem E-Scooter oder dem Leihfahrrad ab. So spontan unser Alltag ist, so vielfältig muss Mobilität werden. Oft werden~~Durchschnittlich 23 Stunden pro Tag bleiben Fahrzeuge ~~eher~~ als „Stehzeuge“ ungenutzt – immer mehr Menschen im Nordend entscheiden sich gegen ein eigenes Auto und für

Von Zeile 184 bis 185 einfügen:

bieten, mit dem Auto nicht bis in die Innenstadt zu fahren, sondern auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.(GT Letzter Satz streichen, darauf haben wir keinen Einfluß)

Von Zeile 197 bis 200:

reduziert werden. Außerhalb des Rings soll auf allen Straßen Tempo 30 gelten, in Nebenstraßen möglichst Tempo 20. (GT: Absatz diskutieren... ist Tempo 20 realistisch?)

Text von Nils

Eine Citymaut ~~kann~~ für die Innenstadt soll dazu beitragen, den Durchgangsverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen im Nordend zu reduzieren. Zentrale kostenlose Park&Ride-Parkplätze mit Ladesäulen für dezentralen Ökostrom aus Solarpanelssollen einen Anreiz bieten, mit dem Auto nicht bis in die Innenstadt zu fahren, sondern auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Für zweispurige Hauptverkehrsstraßen wie den Alleenring prüfen wir die Einführung einer Fahrgemeinschaftsspur, vorbehalten für PKW mit mindestens zwei Insassen. Einige Länder wie die USA, Österreich, Großbritannien, die Niederlande und Spanien haben solche "Carpool Lanes" oder "HOV (High Occupancy Vehicle) Lanes" erfolgreich eingeführt und damit Staus entzerrt und Emissionen verringert. Nutzbar wären solche "grünen" Spuren ebenfalls für Busse, Taxis, Kranken- und Notarztwagen, Feuerwehr, Polizei, Pflege- und Lieferdienste sowie emissionsfreien Individualverkehr.

Wer alleine im fossilen Verbrenner durch die Innenstadt fahren möchte, soll künftig mehr Zeit und Kosten aufwenden. Wer bereit ist, auf umweltfreundliche, urbane und zukunftsfähige Mobilität umzusteigen, wird mit mehr Sicherheit, Komfort, schnellen Verbindungen und geringeren Kosten belohnt.

Von Zeile 202 bis 233:

Die Straßen des Alleenrings gehören zu den meist befahrenen Straßen in Frankfurt

~~Ziel: Der nördliche Alleenring mit dem Campus Westend der Goethe-Universität, der Frankfurt School of Finance & Management, der Deutschen Nationalbibliothek und der Frankfurt University of Applied Sciences soll als städtische Struktur und Leuchtturmprojekt für eine nachhaltige Mobilitätswende zur Frankfurter Campusmeile entwickelt werden. Die Campusmeile ist Teil des Koalitionsvertrags 2016-2021 und auch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISTEK) bekennt sich dazu, das Projekt zu entwickeln.~~

~~Nach dem Vorbild des Frankfurter Museumsufers zielt die Bildung der Campusmeile darauf ab, die Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen zu fördern und dem Ring eine räumliche Identität mit hoher Aufenthaltsqualität für Studierende und Bürger\*innen zu geben. Darüber soll der Wissenschaftsstandort Frankfurt gestärkt werden. In einer Kooperation der Frankfurt University of Applied Sciences (FUAS) und dem Planungsdezernat wurde 2017 ein studentischer Ideenwettbewerb ausgelobt, dessen Ergebnisse viele konzeptionelle Ideen für die städtebauliche und freiraumplanerische Weiterentwicklung des nördlichen Teils des Alleenrings brachten. Die Ergebnisse~~

wurden im Mai 2018 in einer Ausstellung präsentiert. Seither ist weder seitens der Wissenschaftsinstitutionen noch seitens der Stadt etwas Wesentliches geschehen und auch im 2019 vorgelegten ISTEK finden sich lediglich unverbindliche Aussagen zur Entwicklung der Campusmeile. Wir GRÜNE setzen uns ein für die:

- Entwicklung eines ganzheitlichen konzeptionellen Ansatzes für die Campusmeile unter Einbeziehung der Studierenden und der Bürgerinnen und Bürger über geeignete Beteiligungsformate
- Schrittweise Umsetzung erster Maßnahmen des Ansatzes vor allem in Bezug auf
- das Mobilitätskonzept (z.B. Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierenden Individualverkehr, Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit, Ausbau der Fahrradwege, neue verbindende Fußwege, Stärkung des ÖPVN z.B. Shuttle System)
- Ausbau der Grünflächen, Verdichtung des Baumbestandes, Wiederherstellung der Allee
- Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen (z.B. über Veranstaltungen, light-house Projekte). Ein Leuchtturmprojekt des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Frankfurt bekennt sich dazu, den nördlichen Alleenring mit dem Campus Westend der Goethe-Universität, der Frankfurt School of Finance & Management, der Deutschen Nationalbibliothek und der Frankfurt University of Applied Sciences für eine nachhaltige Mobilitätswende zur Frankfurter Campusmeile entwickelt werden. Nach dem Vorbild des Frankfurter Museumsufers zielt die Bildung der Campusmeile darauf ab, die Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen zu fördern und dem Ring eine räumliche Identität mit hoher Aufenthaltsqualität für Studierende und Bürger\*innen zu geben. Darüber soll der Wissenschaftsstandort Frankfurt gestärkt werden. Wir Grüne begrüßen diese Projekt ausdrücklich und bedauern, dass es mit wenig Energie und Elan voran getrieben wird. Daher setzen wir uns ein für:

- Die Entwicklung eines ganzheitlichen konzeptionellen Ansatzes für die Campusmeile unter Einbeziehung der Studierenden und der Bürgerinnen und Bürger über geeignete Beteiligungsformate;
- Die schrittweise Umsetzung erster Maßnahmen des Ansatzes vor allem in Bezug auf das Mobilitätskonzept (z.B. Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr, Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit, Ausbau der Fahrradwege, neue verbindende Fußwege, Stärkung des ÖPVN z.B. Shuttle System);
- Den Ausbau der Grünflächen, Verdichtung des Baumbestandes, Wiederherstellung der Allee; und
- Die Vernetzung der Wissenschaftsinstitutionen (z.B. über Veranstaltungen und Projekte).



## Ä3 04 Mobilität neu denken

Antragsteller\*in: Philipp Lohner (AG Smart City)

### Text

Von Zeile 124 bis 126:

laden. Dazu wollen wir weitere Ladestationen errichten, Tiefgaragen mit E-Lade-Stationen unterstützen und ~~prüfen, inwieweit E-Lade-Stationen nach Londoner Vorbild in Straßenlaternen integriert werden können.~~ wo immer möglich, die E-Lade-Stationen in Straßenlaternen integrieren.,

### Begründung

London??? Sogar in Donauwörth macht man das mittlerweile!

<https://www.augsburger-allgemeine.de/donauwoerth/Donauwoerth-hat-jetzt-Strassenlaternen-mit-Internet-und-Ladestation-id57963676.html>



## Ä4 04 Mobilität neu denken

Antragsteller\*in: Philipp Lohner

### Text

Von Zeile 197 bis 198 einfügen:

reduziert werden. Außerhalb des Rings soll auf allen Straßen Tempo 30 gelten, in Nebenstraßen möglichst Tempo 20.

Den Autobahn Transit Verkehr reduzieren wir, indem wir gemeinsam mit Bornheim die Saalburgstraße vom Günthersburgpark (Nordend) bis zur Ringelstrasse (Bornheim) verkehrsberuhigen. Nur noch Lieferverkehr, sowie ÖPNV sind berchtigt die "Grenze" zu passieren. Die Bergerstrasse wir dadurch zu einer echten Fußgängerzone mit positiven Effekten für die Wirtschaft beider Stadtteile.

### Begründung

Das wäre mal ein Super-Block! Da würde selbst Barcelona vor Neid erblassen!

## Ä5 04 Mobilität neu denken

Antragsteller\*in: Kai Röth

### Text

Von Zeile 78 bis 84:

Der Radentscheid Frankfurt hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit dem Magistrat ein Konzept erarbeitet, um Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten. ~~Die dort enthaltenen Vorschläge für den Oeder Weg und die Nordend- und Holzhausenstraße unterstützen wir und werden uns im Ortsbeirat für eine zeitnahe Prüfung und Umsetzung der Vorschläge einsetzen. Für Engstellen, die sich in diesem Zuge ergeben, präsentieren wir dem Magistrat überzeugende Lösungen, für und auch die~~ allgemeine Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen und Flaneure 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 der Vorschläge einsetzen. Für gefährliche Kreuzungen fordern wir bauliche Veränderungen. Besonders

## Ä6 04 Mobilität neu denken

Antragsteller\*in: Kai Röth

### Text

Von Zeile 47 bis 53:

Stadtteilen ist, soll für alle die Möglichkeit bestehen, ihre Ziele sicher und komfortabel zu Fuß zu erreichen. ~~Ampeln sollen dazu entsprechend geschaltet,~~ Kreuzungen sollen fußgängerfreundlich umgestaltet werden und die Wartezeiten für zu-Fuß-Gehende an Ampeln sollen systematisch reduziert werden. Konflikte mit Radfahrer\*innen sollen durch bauliche Trennungen vermieden werden. Die Barrierefreiheit muss durchgehend und verlässlich gewährleistet werden: ~~Rollstühle~~Rollstuhlfahrende und Eltern mit Kinderwagen sollen sich auch mit Extra-Breite überall ~~durchkommen~~bequem fortbewegen können. Gehwege sollen generell frei von parkenen KFZ sein und im Regelfall eine Mindestbreite von 3m aufweisen. Eine einfache Maßnahme, breitere Gehwege und Radwege zu schaffen, ist aus unserer Sicht die Umstellung von Quer-