

Donnerstag, 17. Dezember 2020, Frankfurter Neue Presse / Lokales

Menschen mobil machen, nicht Fahrzeuge

KONGRESS - Experten diskutierten, wie die Verkehrswende aussehen kann und was dazu noch fehlt

Frankfurt - Beim Verkehrskongress "Frankfurt macht mobil", der gestern als Online-Seminar veranstaltet wurde, machte Prof. Jürgen Follmann von der Technischen Universität Darmstadt Mut: "Unsere Studenten haben Trassen für Seilbahnen in Frankfurt untersucht und wir sind überrascht, wie hoch der Nutzen und wie groß die Nachfrage wäre", sagte der Verkehrsexperte. Zwei Trassen erwiesen sich als besonders attraktiv: Eine vom Terminal 3 nach Neu-Isenburg, weiter zum Stadion und schließlich in die Stadt, eine zweite vom Kaiserlei zur Eissporthalle.

Für Follmann zählen Seilbahnen klar zur Zukunft: Während eine Bahn gut 20 Jahre Zeit für die Realisierung benötige, seien Seilbahnen viel schneller, günstiger und mit weniger Eingriffen in bestehende Infrastruktur zu realisieren. Die Kapazität einer großen Seilbahn liege bei 5000 Passagieren pro Stunde und Richtung. Das entspricht einer S-Bahn im 20-Minuten-Takt.

Der Verkehrs- und Immobilienkongress gestern wurde veranstaltet von der Standort-Initiative Neues Niederrad (SINN). Medienpartner war diese Zeitung. SINN-Geschäftsführer Dr. David Roitman kritisierte die Verkehrspolitik in Frankfurt. "In Niederrad gibt es nichts, kein Verkehrskonzept, keine Ideen." Parkplätze seien nicht das Problem, weil viele der Bürotürme Tiefgaragen hätten, die zum Teil leerstünden. Roitman hat noch anderes zu kritisieren: "Dass in der Friedberger Landstraße Staus produziert werden, weil Fahrradwege angelegt werden, ist idiotisch. Jetzt plant man auch, eine Fahrspur auf der Bockenheimer Landstraße wegzunehmen für Fahrradwege. Das Ergebnis kennt man hier, ausnahmsweise: Eine Verringerung der Kapazität für Autofahrer um 30 Prozent. Diese Autos sollen dann auf die Anwohnerstraßen ausweichen!"

Frankfurts Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) konnte sich nicht selbst verteidigen. Er ist seit einigen Tagen in Quarantäne. Frank Nagel, Verkehrsexperte der CDU, sprang ein. Seine Kritik an Frankfurts Verkehrspolitik: Sie habe verschlafen, dass Frankfurt heute 200 000 Pendler mehr habe als vor 20 Jahren und 120 000 Einwohner mehr. Die Radfahrer als lautstarke Lobbygruppe haben zwar den Radentscheid durchgeföhrt, doch dieser betreffe die Innenstadt, nicht jedoch das Umland. "Es wird auch nie gesagt, wie enorm wichtig der Güterverkehr in der Region Frankfurt ist." An der Verkehrspolitik kritisiert er, dass, wie bei der Sperrung des Mainkais geschehen, zuerst ein Projekt aufgesetzt werde und dann zugeschaut, was passiert. "Das geht nicht. Da muss man vorher planen. Man muss untersuchen, ob die Leute, die da vorbeikommen, vielleicht auf der Durchfahrt vom Kaiserlei zum Westkreuz sind. Man muss die Bürger einbeziehen." Verkehrspolitik dürfe nicht eine Reaktion der Politik sein, sondern eine Aktion, müsse als Teil der Stadtentwicklung begriffen werden. Nagel glaubt: "Wir können uns die Zeitabläufe in der Planung nicht länger leisten. Wir brauchen Jahre nur für die Planung!" Die Stadt müsse schneller reagieren, wenn es gilt, neue Bahnstrecken oder etwa Seilbahnen zu errichten.

Katja Niebling, Geschäftsführerin beim Verband der Immobilienverwalter Hessen, hatte gute Nachrichten: "Seit 1. Dezember hat jeder Wohnungseigentümer in einer Eigentümergemeinschaft das Recht, eine Ladestelle einzurichten." Wenn er die Kosten trage. Bislang war dafür ein einstimmiger Beschluss der Eigentümergemeinschaft erforderlich.

François Bausch, Vizepremierminister und Verkehrsminister aus Luxemburg, dem Land mit einem der ehrgeizigsten Verkehrskonzepte Europas, will darin ebenso wie in der Digitalisierung und dem Autonomen Fahren keinen wesentlichen Beitrag zur Verkehrspolitik der Zukunft erkennen: "Mit der Elektromobilität stehen wir nicht mehr im Stau mit Verbrennern, sondern mit Elektroautos." Die Lösung müsse ganz anders aussehen: Nahezu an jeder Bahnstation gebe es in Luxemburg einen Park-and-Ride-Platz. Das Land investiere vier Milliarden Euro in den intermodularen Verkehr: Stadtbahnen, Fahrradwege, Busstraßen und eine Fahrspur, die nur von Fahrgemeinschaften mit mindestens drei Personen genutzt werden dürfe. "Wir wollen Menschen mobil halten, nicht Fahrzeuge", sagte er. Das Umdenken sei auch in Luxemburg

noch am Anfang. Die Bürger zögen mit, weil sie die Vorteile sehen. Nicht zuletzt liegt ein Vorteil darin, dass in Luxemburg seit 1. März der gesamte öffentliche Nahverkehr kostenlos ist. thomas j. schmidt