

Samstag, 14. Mai 2022, Frankfurter Neue Presse / Lokales

# Park + Ride: Lösungen gibt's, aber kein Geld

**CDU schlägt fünf Standorte in Autobahn- und ÖPNV-Nähe vor - Kein Posten im Haushaltsentwurf**



Park+Ride in der Borsigallee: Ob es möglich ist, hier noch mehr Plätze zu schaffen, sollte schleunigst geprüft werden, findet die CDU.FOTO: leonhard Hamerski

**Frankfurt** - Verstärkt das Park+Ride (P+R) auszubauen, das hat das städtische Mobilitätsdezernat angekündigt. Geld dafür will die Regierung jedoch nicht bereitstellen, wie ein Blick in den aktuellen Haushaltsentwurf zeigt. Dabei beklagt sich selbst die Wirtschaft längst über viel zu volle Straßen und fehlende Alternativen. "Wir nehmen wahr, dass die Bedingungen für den Kfz-Verkehr in Frankfurt immer schlechter werden", sagt Ulrich Caspar, der Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK). Die Umgestaltung von Haupt-

straßen verschlechtere die Erreichbarkeit der Unternehmen und verlangsamen den Verkehrsfluss - was Firmen und deren Mitarbeiter treffe.

Einige Alternativen fehlen bisher, weil der Ausbau von Bahn und Bus oft viele Jahre oder sogar Jahrzehnte dauert. Deshalb dürften viele Pendler erleichtert aufgehört haben, als die Stadt vor wenigen Wochen einen Paradigmenwechsel ankündigte: Man wolle nun doch Park+Ride-Angebote am Stadtrand ausbauen, hatte Wolfgang Siefert, Referent von Mobilitätsdezernent Stefan Majer (Grüne), in dieser Zeitung erklärt.

Das solle die Zeit bis etwa Ende des Jahrzehnts überbrücken, bis der Nahverkehr besser ausgebaut sei, betonte Siefert. Zuvor hatte die Stadt viele Jahre darauf gedrängt, dass P+R möglichst in den Wohnorten der Pendler erfolgt und diese dann per Bahn nach Frankfurt fahren sollten.

### **Umland-Kommunen zeigen kaum Initiative**

Allein: Für den Bau dort sind die jeweiligen Orte zuständig, nicht die Stadt Frankfurt. So rollen weiterhin eine Viertelmillion Pendler täglich über die Straßen in die Metropole. Dass die Stadt nun Park+Ride an den Stadtgrenzen doch ausbauen will, lobt sogar die Opposition. Als Frank Nagel, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Römer, allerdings im Haushaltsentwurf nachschaute, war er überrascht: "Dort ist kein Geld bereitgestellt für Planungen" - und erst recht nicht für die Umsetzung.

Das wundert Nagel auch deshalb, weil die CDU bereits vor vier Jahren ein Konzept entwickelt hatte. Dabei sei wichtig, dass die Parkplätze groß genug seien. "Standorte sind nur wirkungsvoll ab 2000 und mehr Parkplätzen", so Nagel. Ebenso dürfe keine Fläche verschwendet werden, es müssten also stets mehrstöckige Anlagen - Parkhäuser - sein.

Am wichtigsten sei es, Standorte zu wählen, die an Schnittpunkten zwischen Schiene und Autobahn liegen. Auch müssten die dort verkehrenden Bahnstrecken noch genug Kapazität für mehr Fahrgäste haben.

Einige Standorte schlagen die Christdemokraten daher vor, die alle schnell umsetzbar seien:

■ **Stadion (A 3, A 5):** Hier müsste idealerweise die Straßenbahnhaltestelle mit einem Parkhaus überbaut werden. Denkbar sei ebenfalls, das für eine Multifunktionsarena vorgesehene Parkhaus tagsüber als Pendler-Parkhaus zu nut-

zen. Die Straßenbahn 21 fährt von hier aus zum Hauptbahnhof.

■ **Rebstock (A 5, A 66 / Westen):** Ein temporäres Parkhaus wäre auf dem bereits versiegelten Messeparkplatz möglich, der direkt hinter der Autobahntankstelle und vor dem Rebstockbad liegt. Direkt daneben fährt die Straßenbahn 17 zum Hauptbahnhof ab.

■ **Taunusblick (A 5):** Die vollständige A 5-Anschlussstelle gibt es hier schon, nur wenige hundert Meter entfernt liegt die Endhaltestelle Heerstraße der U 7. Feldwege temporär ausbauen als Zufahrt für ein temporäres Parkhaus, schlägt Frank Nagel vor. Auch eine Überbauung des großen Praunheimer Mercedes-Parkplatzes wäre denkbar mit 2000 Parkplätzen.

■ **Hanauer Landstraße (A 66 / Osten):** Zwischen Hugo-Junkers- und Ernst-Heinkel-Straße könnte ein temporäres Parkhaus auf dem rund 3000 Quadratmeter großen Grundstück um die frühere Tankstelle entstehen. Ein fünfstöckiges Parkhaus "in schneller Fertigbauweise" könnte Platz für 1500 Autos bieten, schätzt der CDU-Politiker. Von hier fahren die Straßenbahnen 11 und 12 in die Stadt sowie nach Bornheim.

■ **Borsigallee (A 66 / Osten):** Ob weitere Park-Etagen über dem großen Parkplatz neben und hinter "Matratzen-Concord" entstehen könnten, sollte die Stadt prüfen. Das bestehende Park+Ride-Parkhaus gegenüber ist nämlich voll, eine Erweiterung zwar geplant, die Flächen werden aber bis 2032 für die Baustelle des A 66-Lückenschlusses genutzt. Ebenso sei denkbar, den ebenerdigen Überlaufparkplatz des Hessencenters zu überbauen. Er liegt direkt neben der A 66-Zufahrt. Von hier fahren U 4 und U 7 in die Stadt.

### "Nicht immer nur Ausreden"

Das Beispiel Taunusblick zeige, "dass es in der Region Frankfurt Rhein-Main große Potenziale für Park+ Ride-Anlagen" gebe, erklärt IHK-Präsident Caspar. Mit einer Verlängerung der U 7 hierher könnten zugleich "mehrere Tausend Fachkräfte, Touristen und Kunden des Einzelhandels direkt vor den Toren der Stadt abgepasst werden".

Sollte es die neue Stadtregierung mit einer Entlastung des Stadtverkehrs ernst meinen, seien schnelle Lösungen nötig, fordert zudem CDU-Politiker Nagel. "Es müssen jetzt kreative Lösungen realisiert werden und nicht immer nur Ausreden, warum etwas nicht möglich ist." Dennis Pfeiffer-goldmann

## KOMMENTAR

### Warum Park+Ride gleich doppelt nutzt

VON DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN

Mehr Park+Ride: Nicht darüber reden, sondern umsetzen, dürfte jeder Pendler den Politikern zurufen wollen. Dabei sollten vor allem die Einwohner der Stadt das Vorhaben ganz breit unterstützen, denn sie haben den größten Nutzen davon.

Erstmal scheint es natürlich für den Städter uninteressant, ob das Parkhaus für Pendler nun am Stadtrand oder in dessen Heimatort entsteht. Experten bevorzugen klar den frühzeitigen Umstieg in die Bahn. Doch können die Frankfurter noch so sehr schmollen: Will die Umlandkommune X kein P+R, dann baut sie auch keinen Parkplatz. Das ist zwar regional unsozial, doch ihr Recht. Lässt das Umland seine Pendler aber ungebremsst gen Metropole dieseln, darf diese sich natürlich wehren und ordnend eingreifen. Mit Park+Ride macht sie das sogar freundlich: mit einem Angebot. Deshalb muss dieses jetzt endlich und auch schnell am Stadtrand ausgebaut werden. Selbst, wenn dafür temporäre Parkhäuser entstehen. Oder Feldwege eine Zeit lang Zufahrtsstraßen werden. Das ist letztlich der Preis dafür, dass die Politik den Ausbau von Bahn und Bus viele Jahre lang nicht in Gang brachte. Aber der Preis ist es wert, sieht man den Nutzen: Wenn weniger Autos durch die Stadt brausen, wenn es weniger Staus gibt, wenn weniger Gehwege zugeparkt sind, wenn die Luft sauberer ist. Dafür sollten alle Frankfurter ihre klare Unterstützung signalisieren.