

Rote Radwege oder Autotunnel

Die CDU diskutiert im Saalbau Südbahnhof über „Verkehrskonzepte mit Vernunft“

VON FLORIAN LECLERC

Bei einer emotional aufgeladenen Veranstaltung mit etwa 80 Gästen hat die Frankfurter CDU am Montagabend im Saalbau Südbahnhof über „Verkehrskonzepte mit Vernunft“ diskutiert. Die Argumentationslinien waren klar getrennt. Auf der einen Seite stand Alexander Breit von der Initiative Radentscheid Frankfurt, auf der anderen Seite positionierten sich IHK-Frankfurt-Präsident Ulrich Caspar (CDU), OB-Kandidat Uwe Becker (CDU), Hendrik Gienow von der Initiative Vorfahrt Frankfurt und Frank Nagel, der verkehrspolitische Sprecher der CDU im Römer.

Für Hendrik Gienow stand fest, dass die Stadt den öffentlichen Nahverkehr stärker fördern müsse. „Wer die Verkehrswende will, muss nicht literweise rote Farbe auskippen, sondern jeden Cent in den ÖPNV investieren“, sagte er. Zwar gibt es seiner Einschätzung nach zu viel Autoverkehr in Frankfurt. Allerdings müsse die Stadt auch die Interessen der Pendlerinnen und Pendler etwa aus dem Vogelsberg berücksichtigen.

Ähnlich argumentierte IHK-Präsident Ulrich Caspar. Er ist mit der Initiative Vorfahrt Frankfurt persönlich verbunden: Seine Frau Anette Oboth-Caspar ist Mitinitiatorin und Vorstandsmitglied.

Der Hochtaunuskreis sei nach dem Kreis Starnberg nahe München der zweitreichste Kreis in Deutschland, sagte Caspar. Die Menschen aus dem Hochtaunuskreis führen auch nach Frankfurt zum Einkaufen. Die Stadt sei auf diese Kundschaft angewiesen und dürfe diese Menschen, die oft mit dem Auto anreisen, nicht vergraulen.

Der IHK-Bezirk Frankfurt ist auch für den Hochtaunuskreis und den Main-Taunus-Kreis zuständig.

Leerstand von Einzelhandelsflächen in der Innenstadt führte Caspar auf verkehrspolitische Entscheidungen zurück. Er sagte voraus, dass Läden aus der Innenstadt wegen der Verkehrspolitik an den Stadtrand ziehen und Kund:innen aus der Innenstadt das Auto zu diesen Läden nehmen würden. Den Radverkehr will Caspar von Hauptstraßen auf Nebenstraßen wie den Kettenhofweg verlagern.

Frank Nagel beklagte den Umbau des Oeder Wegs zur fahrradfreundlichen Nebenstraße – „so, wie man es nicht machen sollte“ – und forderte eine Verkehrspolitik aus den Blickwinkeln von allen Verkehrsteilnehmenden.

Uwe Becker stellte eine zentrale Botschaft ans Ende der Diskussion: „Mit mir wird es eine Sperrung der nördlichen Mainuferstraße nicht geben.“

Statt über die Berliner Straße sollte der Radverkehr über die Brauchbachstraße fahren, sagte Becker. Er griff auch die alte Idee auf, einen Autotunnel zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke zu bauen. Bei der Schweizer Straße forderte er mehr Bürgerbeteiligung, außerdem sei er für die Regionaltangente Ost.

Alexander Breit wurde in seinen Aussagen mehrfach von Zwischenrufen („Ich lasse mir Autofahren nicht verbieten!“) unterbrochen. Er verwies auf Studien, die zeigten, dass der Einzelhandel wirtschaftlich von autoarmen Straßen profitiere. „Ich schicke Ihnen die Studien gerne zu.“

Ein Beispiel ist die Studie „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“ (2018/2019) der Fachhochschule Erfurt. Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und Nutzer:innen des öffentlichen Nahverkehrs lassen demnach im Jahr mehr Geld in Geschäften als Autofahrer:innen.

Breit führte aus, der Radverkehr sei stark im Kommen. Für 20 Prozent der Wege nutzen die Frankfurterinnen und Frankfurter schon jetzt das Rad. Die Stadt müsse eine sichere Infrastruktur schaffen. Gleichzeitig sieht Breit Bedarf für den Ausbau des ÖPNV und von Park-and-Ride-Plätzen. „Ich würde aber nicht jeden Cent dafür ausgeben.“

Radwege seien vergleichsweise günstiger als etwa ein Autotunnel. Angesichts des Ziels, Kohlendioxid einzusparen, um den Klimawandel zu mindern, müsse der Verkehrssektor einen Beitrag leisten. Breit warb für einfache und effiziente Maßnahmen wie neue Radwege und die Wegnahme von Fahrspuren.