

## So will Frankfurt attraktiver für Pendler werden

*Die Stadt will die Zahl der Park-and-Ride-Parkplätze für Pendler ausbauen. Für die meisten müssen allerdings erst andere Vorarbeiten abgeschlossen werden.*

Die Stadt Frankfurt könnte in den nächsten Jahren mehr als 2000 zusätzliche Stellplätze schaffen, an denen man vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen kann. Welche Standorte dafür infrage kommen könnten, zeigt das am Donnerstag vorgestellte Park-and-Ride-Konzept. In einem vergleichsweise überschaubaren Zeitraum ließe sich ein zusätzliches Parkhaus an der Borsigallee neben dem vorhandenen P+R-Parkhaus errichten, wie Heiko Nickel erläuterte, der Leiter der strategischen Mobilitätsplanung.

Es ist mit 900 Plätzen schon jetzt das größte und voll ausgelastet. Der zusätzliche Bedarf ist mit 534 Parkplätzen berechnet worden. Beim Bau des Riederwaldtunnels sei eine separate Abfahrt von der Autobahn 66 zum Parkhaus geplant, sagte Nickel. Durch den Tunnel sei es später auch für Autofahrer interessant, die von der A 661 kämen.

### **Gute Anbindung an den ÖPNV ist Standortvoraussetzung**

Im Zweifelsfall werde man an der Borsigallee eher mehr als den modellierten Bedarf bauen, weil das Parkhaus auch andere Anlagen ersetzen könne, sagte Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert (Die Grünen). Neben diesem gibt es nur einen weiteren Standort der „Priorität A“, nämlich den Römerhof. Für ein P+R-Parkhaus unweit der Messe ist der Bedarf auf 642 Plätze berechnet worden. Sein Bau und Betrieb hängt vom Ausbau der U-Bahn-Linie 5 ab, die über das Europaviertel hinaus bis zum Römerhof verlängert werden soll. Gerade erst hat sich allerdings die Fertigstellung um zwei Jahre bis 2029 verzögert. Eine gute Anbindung an den Nahverkehr ist eine Grundvoraussetzung für P+R-Anlagen.

Der Mobilitätsdezernent sprach bei der Vorstellung des Konzepts von einem „Meilenstein“, denn Frankfurt mache den täglich mehr als 400.000 Pendlern, von denen 60 Prozent mit dem Auto kämen, ein Angebot für den stressfreien Weg zum Arbeitsplatz. Über Park-and-Ride-Anlagen werde in der Region schon lange diskutiert, doch das Problem sei, dass man sie immer für die anderen baue. „Auf unseren P+R-Plätzen stehen keine Frankfurter“, sagte Siefert.

Deshalb ist nach seinen Worten faktisch in den vergangenen Jahren nicht viel passiert, auch nicht in Frankfurt. Die letzte größere Anlage, diejenige an der Borsigallee, ist vor 29 Jahren eröffnet worden. Darauf wies der ADAC hin, der das Konzept als solide Grundlage bezeichnete, um die Innenstadt zu entlasten. Zugleich müssten aber auch die bestehenden modernisiert werden.

### **Wo gibt es Platz für Parkplätze am Stadion?**

Das Konzept enthält drei weitere Standorte, die wegen einiger Hürden mit „Priorität B“ bewertet werden. Dazu zählt eine Bebauung des P+R-Parkplatzes an der U-Bahn-Station Kalbach mit zusätzlichen Ebenen, um die Kapazität von 380 auf 520 Plätze zu erhöhen. Am Frankfurter Berg könnten an der Haltestelle der S 6 ebenerdig 77 Parkplätze ausgewiesen werden. Dort soll einmal die andere Endhaltestelle der U 5 liegen.

Von der Entwicklung des Stadtteils der Quartiere hängt der Bau von mehr als 600 Stellplätzen in Höhe der Autobahnraststätte Taunusblick ab. Sie lägen auf Frankfurter Seite der A 5 und müssten dafür eine Autobahnabfahrt bekommen, von der aber keine Weiterfahrt nach Frankfurt möglich sein soll. Der Standort sei „deutlich komplizierter“ als der Römerhof, sagte Nickel.

Erwähnt sind im Konzept auch Kooperationen, die kurzfristig Kapazitäten schaffen. So ist eine Vereinbarung mit dem Hessencenter verlängert worden, das einen wenig genutzten Parkplatz für Park-and-Ride zur Verfügung stellt. Unter den Begriff „Temporäre Anlagen“ fallen solche, die bei Veranstaltungen im Waldstadion genutzt werden, etwa der Parkplatz an der Hahnstraße. Mit Blick auf die geplante Multifunktionsarena und die schon jetzt schwierige Parkplatzsituation prüft die Stadt nach Worten des Dezernenten den Bau eines Parkhauses in Gateway Gardens am Flughafen. „Dort sind noch Grundstücksfragen zu klären.“

### **Damit „der Motor Frankfurt nicht stockt“**

Mit dem Angebot wolle Frankfurt „den Knoten jetzt einmal lösen“, sagte Siefert. Man stelle die Bewertungskriterien gerne auch anderen Kommunen zur Verfügung. Ein Angebot, das der Erste Beigeordnete des Regionalverbands Frankfurt/Rhein-Main, Rouven Kötter (SPD), an die Städte und Gemeinden weitergeben will. Natürlich stelle sich immer die Frage, wer P+R-Anlagen bezahle und betreibe, sagte Kötter. Es müsse im Interesse des Landes Hessen liegen, „dass der Motor Frankfurt nicht stockt“.

Die Interessengemeinschaft Cityhandel des Handelsverbands sieht in den geplanten P+R-Standorten einen wichtigen Schritt für die bessere Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Mitarbeiter. Aus Sicht des verkehrspolitischen Sprechers der CDU-Fraktion im Römer, Frank Nagel, wird mit dem Konzept „endlich die grüne Ideologie des wohnortnahen Parkens aufgebrochen“.

Für den neuen FDP-Fraktionsvorsitzenden Sebastian Papke stimmt die Stoßrichtung, doch ohne einen deutlichen Kapazitätssprung und klare Prioritäten bleibe die Wirkung zu klein. Ein Sprecher des Verkehrsclubs VCD sprach von einer Enttäuschung und forderte ein größeres P+R-Angebot in der Fläche.

*Von: Bernhard Biener*