

Wie die Parteien sich zur Mobilität stellen

Autobahnverbreiterung, Flächengerechtigkeit, Schienenausbau sind Themen beim Bündnis Verkehrswende

Das Bündnis Verkehrswende hat vor der Kommunalwahl in Frankfurt zur Podiumsdiskussion über Verkehr geladen und gleich zu Beginn herrschte große Einigkeit. Den Schienenverkehr wollen alle fördern, die vorne saßen. Also Frank Nagel (CDU), Kristina Luxen (SPD), Thomas Schlimme (Grüne), Tim Englert (Volt) und Daniela Mehler-Würzbach (Linke). Die hatte auch die Wahlprüfsteine des Bündnisses beantwortet, deswegen saßen sie da, die FDP hatte diese Aufgabe versäumt, deswegen war sie nicht präsent.

Als Moderator Willi Loose vom Bündnis fragte, wie der Sektor Verkehr seine Emissionen reduzieren könne, die seien seit 1990 um elf Prozent gestiegen, gingen die Meinungen auseinander. Mehler-Würzbach meinte, die Stadt müsse sich beim Flughafen und den Autobahnen „auf die Hinterbeine stellen“, weil mehr Ausbau mehr Belastung bedeute. Luxen sagte, die Stadt habe beim Flughafen nur bedingten Einfluss; genau wie beim Autobahnausbau, ergänzte Nagel. Schlimme warb für ein Nachtflugverbot von acht Stunden. Englert forderte, wie in Graz ein CO2-Budget einzuführen.

Co-Moderator Mathias Biemann vom Bündnis fragte dann, wie Frankfurt seine Flächen gerechter verteilen könnte. Mit weniger Autos auf Gehwegen und mehr Parkgebühren für größere Autos sowie Parkraumbewirtschaftung im Frankfurter Süden und Westen, damit dort nicht Menschen parkten, die vom Flughafen aus in den Urlaub flögen, meinte Schlimme. Würzbach lobte die Studie zu SUV-Parkgebühren, die im Mobilitätsdezernat fertig in der Schublade liege. Englert warb für mehr Beschleunigung von Bus und Bahn an der Ampel. Luxen machte klar, das Zeitfenster für einen autofreien Mainkai sei verstrichen: In den kommenden Jahren gebe es zu viele Baustellen in der Stadt: „Wir hätten das zu Beginn der Wahlperiode machen sollen.“ Nagel warb für Quartiersgaragen und ein leistungsfähiges Straßennetz etwa für den Wirtschaftsverkehr. Ziel müsse sein, „die 240 000 bis 260 000 Menschen, die täglich mit dem Auto nach Frankfurt kommen“, dazu zu bringen, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen.

Sonderspuren für Busse, die es in Frankfurt bereits gibt, begrüßten auf Nachfrage dann alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ebenso die Bürgerbeteiligung. Wobei Schlimme anmerkte, nie habe es so viel Bürgerbeteiligung in Frankfurt gegeben wie beim Masterplan Mobilität. Und den lehnten bestimmte Interessensgruppen nun trotzdem ab, weil ihnen das Ergebnis nicht passte.

Beim Ausbau der Autobahnen herrschte erneut eine Art Lagerwahlkampf – Grüne, SPD, Linke und Volt sind dagegen, die CDU dafür. Lärmschutz komme, so Nagel, nur beim Ausbau der Autobahnen. Schlimme, der in Griesheim nahe der A5 wohnt, die zehnspurig werden kann, nannte das „brutale Erpressung.“

Zum Schluss der Veranstaltung bekamen die Mitglieder des Bündnisses Verkehrswende, die das Haus am Dom bis zur Empore gefüllt hatten, noch ihre zahlreichen Fragen beantwortet, bis alle mit rauchenden Köpfen nach Hause gingen.

FR

10.02.2026

Von: Florian Leclerc