

VERKEHRSKONZEPT FÜRS BAHNHOFSVIERTEL

Das Tor zur Stadt



Das Verkehrsplanung und Stadtentwicklung gerade untrennbar zusammenhängen, ist mittlerweile auch in den Köpfen der Politiker:innen angekommen. Während die Frankfurter Regierungskoalition sich nicht an ihren Koalitionsvertrag hält, in dem ein autofreier Sonntag im Jahr großspurig angekündigt wurde, und sich die Regierungskoalition nicht auf ein konstruktives Ende des Verkehrsversuches am Mainkai einigen konnten, legt DIE FRAKTION nun ein Verkehrskonzept für das Bahnhofsviertel vor, das in Teilen schon morgen umsetzbar ist. Erstellte wurde es vom renommierten Frankfurter Planungsbüro „Drei Eins“, das am Frankfurter Radentscheid beteiligt war und jüngst mit dem Clemens-Altschiller-Preis zur Förderung der sozialräumlichen Aspekte in Architektur, Soziologie und dem Engagement im Gemeinwesen ausgezeichnet wurde.

„Eine Vision für die zukünftige Entwicklung“

„Seit mehreren Jahren fordert unsere Fraktion, dass das Bahnhofsviertel autofrei wird“, sagt Nico Wehnemann, verkehrspolitischer Sprecher der FRAKTION. „Mit unserem Konzept „Bahnhofsviertel – Tor zur Stadt“ legen wir eine Vision vor, die schon morgen ohne bauliche Umbaumaßnahmen in die Wirklichkeit umgesetzt werden

könnte.“ DIE FRAKTION möchte damit einen Grundstein für eine langfristige Stadtraum- und Verkehrsentwicklung legen. Das Bahnhofsviertel soll seinen Status als Tor zur Stadt zurückerhalten, das seine Besucher:innen, die am Hauptbahnhof ankommen, in Empfang nimmt und auf den Weg in das Stadtzentrum einlädt.

„460 Parkplätze entfallen zugunsten der Menschen auf den Straßen“

Den Grundstock zur Neuordnung des Straßenraums bildet der Entfall von 460 Parkplätzen zugunsten von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen in Taunus-, Kaiser- und Münchener Straße sowie der Achse Windmühl-/Moselstraße. Die Flächen für den ruhenden Verkehr prägen derzeit das Bahnhofsviertel und finden sich in fast allen Straßen. Dies führt dazu, dass das Parken in zweiter Reihe an der Tagesordnung ist und hat zur Folge, dass in der Münchener Straße die drei Tramlinien des ÖPNV massiv behindert werden. Lade- und Lieferzonen sowie Bereiche für das Handwerk scheinen

dagegen nicht auszureichen oder zu existieren. Ein Anachronismus: „Das Bahnhofsviertel stammt aus einer Zeit vor der Hypermotorisierung. Die Infrastruktur der Prachtstraße war nie für ein umfassendes Anwohner:innenparken ausgelegt“, erklärt Wehnemann. „Aus der Fähigkeit, sich eine der hohen Mieten für eine

Wohnung im massiv unter Gentrifizierungsdruck stehenden Bahnhofsviertel leisten zu können, leitet sich nicht ab, dass man auch unmittelbar vor der Wohnung einen Parkplatz hat.“

„Einrichtung von Lade-, Liefer- und Handwerkszonen sind zentraler Punkt“

Dabei ist das Bahnhofsviertel wie kaum ein anderer Stadtteil umfassend durch den ÖPNV erschlossen. DIE FRAKTION sieht deshalb die Einrichtung von Lade-Liefer-Handwerkszonen (LLH-Zonen) als zentralen Bestandteil vor, um die Erschließung der anliegenden Gewerbetreibenden weiterhin zu gewährleisten. Für den ruhenden Verkehr sieht das Konzept eine Verlagerung in die umliegenden Parkhäuser und Tiefgaragen vor – allein im fußläufig erreichbaren Umkreis von 500 Metern stehen hier ca. 3.700 Parkplätze zur Verfügung. Die Verkehrspläne der FRAKTION machen deutlich, welche

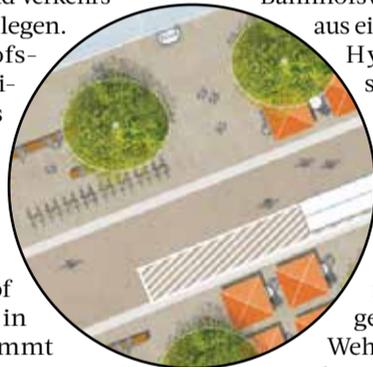
Flächen gewonnen werden können. In der Taunusstraße kann auf diesem Wege nicht nur Raum für eine das Stadtklima verbessernde Begrünung geschaffen werden. DIE FRAKTION sieht für die Taunusstraße die Einrichtung eines Zwei-Wege-Radweges vor, der sich an eine sichere Radverbindung in Richtung Eschenheimer Turm und Fahrradstraße Töngesgasse anschließen würde.

„Neue Sackgasse lässt urbanen Platz in der Kaiserstraße entstehen“

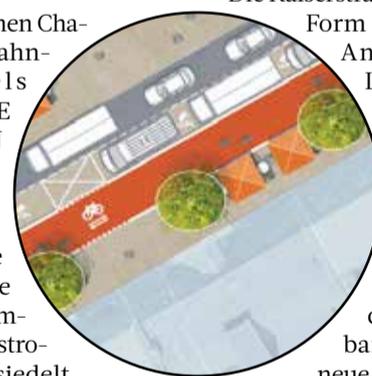
Den historischen Charakter des Bahnhofsviertels greift DIE FRAKTION insbesondere in der Kaiserstraße auf. Wo sich heute schon viele Menschen tummeln und Gastronomie angesiedelt

hat, soll die Straße in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umgewandelt werden. Ziel ist die Stärkung des Charakters der Straße als Prachtstraße. Durch Aufpflastern der Fahrspuren auf das gleiche Niveau wie die verbreiterten Gehwege entsteht eine gemeinschaftlich genutzte Verkehrsfläche, auf der Frankfurter:innen und Besucher:innen gemeinsam in das Stadtzentrum flanieren können. Markanteste Änderung wird die Einrichtung einer neuen Sackgasse im Osten der Kaiserstraße hin zur Gallusanlage. Die Kaiserstraße, die in dieser

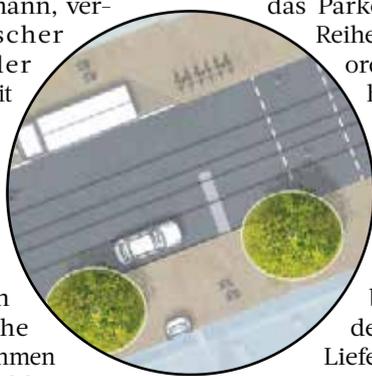
Form nur noch für Anlieger:innen, Lieferverkehr und Handwerk geöffnet sein wird, erhält so ein Pendant zum Kaisersack und umschließt mit dem neuen urbanen Platz das neue Tor zur Stadt.



Kaiserstraße

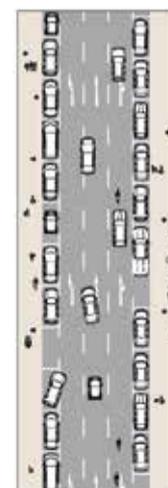


Taunusstraße

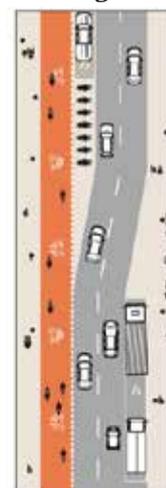


Münchener Str.

Heute



Morgen



Übermorgen

